

7.2.7 Umsetzung der Maßnahmen

Maßnahmen im Prinzip sofort umsetzbar.

Alle vorgeschlagenen Maßnahmen sind im Prinzip sofort umsetzbar, da keine größeren baulichen Maßnahmen erforderlich sind; alle Linienwege werden bereits heute mit Bussen befahren. Auch sind die Fahrplanlagen bereits auf den Zustand ITF ausgerichtet, so dass mit dem Fahrplanwechsel 1998 die Rahmenbedingungen für das Buskonzept an den Verknüpfungspunkten Bus - Schiene stehen. Kreisgrenzen überschreitende Linien müssen mit den Nachbarkreisen abgesprochen werden.

Nicht alle Maßnahmen gleichzeitig umsetzbar.

Das System der Verknüpfungspunkte ist für den Kreis Lippe optimiert worden, so dass an den Verknüpfungspunkten zahlreiche Umsteigemöglichkeiten im Endzustand bestehen werden. Daraus den Anspruch abzuleiten, dass alle Linien gleichzeitig umgesetzt werden müssen, würde zu einer sehr langwierigen und schwierigen Abstimmungsphase führen, wo bereits eine nicht umsetzbare Maßnahme alle anderen Maßnahmen blockieren würde. Deshalb wird die schrittweise Umsetzung des Konzeptes empfohlen.

Im Folgenden sind Maßnahmenpakete gebildet worden, die zwei Kategorien ausweisen:

1. Linien, die aus betrieblichen oder konzeptionellen Gründen zusammen umgesetzt werden sollten, und
2. Linien, die konzeptionell andere Linien ergänzen (auf denselben Symmetriepunkt, die gleiche Fahrplanlage gelegt sind oder Verdichtungen auf bestimmten Linienabschnitten ergeben = Korrespondierende Linien), aber eigentlich unabhängig sind.

Keine Prioritätenliste.

Eigeninitiative.

Bei der Auflistung der Maßnahmenpakete wird bewusst auf eine Prioritätenliste verzichtet. Dies hat folgende Gründe:

1. Durch eine Prioritätenliste würde die Eigeninitiative von Gemeinden und Verkehrsunternehmer u.U. eingeschränkt.
2. Nicht alle Sachzwänge - besonders hinsichtlich ihrer zeitlichen Dimension - können bei einer vorher festgelegten Reihenfolge entsprechend eingeschätzt werden.
3. Die KVG, die Gemeinden und die Verkehrsunternehmer sollen soviel Spielraum wie möglich bei der schrittweisen Umsetzung haben. Gespräche zwischen den drei Partner (KVG, Gemeinden und Verkehrsunternehmer) sollen über alle Maßnahmenpakete hinweg zeitgleich geführt werden können.

Unbekannte Sachzwänge.

Flexibilität.

■ Tabelle 7.3
Maßnahmenpakete

Paket	Linien
A	<ol style="list-style-type: none"> 1. Gemeinsame Umsetzung notwendig 101 - 102 - 301 - 306 - 407 2. Korrespondierende Linien 302 - 303 - 408
B	<ol style="list-style-type: none"> 1. Gemeinsame Umsetzung notwendig 302 - 303 2. Korrespondierende Linien 406
C	<ol style="list-style-type: none"> 1. Gemeinsame Umsetzung notwendig 208 - 209 2. Korrespondierende Linien 210

■ Fortsetzung Tabelle 7.3
Maßnahmenpakete

Paket	Linien
D	<ol style="list-style-type: none"> 1. Gemeinsame Umsetzung notwendig 201 - 202 - 203 2. Korrespondierende Linien 207 - 211
E	<ol style="list-style-type: none"> 1. Gemeinsame Umsetzung notwendig 205 - 206 2. Korrespondierende Linien 109
F	<ol style="list-style-type: none"> 1. Gemeinsame Umsetzung notwendig 106 - 112 2. Korrespondierende Linien 108
G	<ol style="list-style-type: none"> 1. Gemeinsame Umsetzung notwendig 108 - 110 - 111 2. Korrespondierende Linien 109
H	<ol style="list-style-type: none"> 1. Gemeinsame Umsetzung notwendig 105 - 606 - 607 2. Korrespondierende Linien 104 - 608
I	<ol style="list-style-type: none"> 1. Gemeinsame Umsetzung notwendig 601 - 602 2. Korrespondierende Linien 105 - 603
J	<ol style="list-style-type: none"> 1. Gemeinsame Umsetzung notwendig 504 - 505 2. Korrespondierende Linien

Paket	Linien
	405
K	1. Gemeinsame Umsetzung notwendig 104 - 405 - 501 2. Korrespondierende Linien 502 - 503 - 506
L	1. Gemeinsame Umsetzung notwendig 502 - 503 2. Korrespondierende Linien 501
M	1. Gemeinsame Umsetzung notwendig 402 - 403 2. Korrespondierende Linien 404
N	1. Gemeinsame Umsetzung notwendig 304 - 305 - 307 2. Korrespondierende Linien 401 - 404 - 410
einzelnd	Einzelne Umsetzung möglich 103 / 107 / 109 / 204 / 207 / 210 / 211 / 401 / 404 / 406 / 408 / 409 / 410 / 506 / 603 / 604 / 605 / 608 / 609

■ Fortsetzung Tabelle 7.3
Maßnahmenpakete

7.2.8 Tarifsystem

Für den gesamten öffentlichen Verkehr im Verbundraum OWL ist ein Gemeinschaftstarif, der für Bus und Bahn gleichermaßen gilt, von großer Bedeutung und ist im Re-

Ausweitung des Gemeinschaftstarifs ist für Fahrgäste interessant.

gionalisierungsgesetz NW vorgesehen. Der Gemeinschaftstarif ist Grundlage der Transportketten, wie sie im öffentlichen Verkehr erwünscht bzw. gegeben sind: Feinverteiler (Bus/Stadtbahn) -> Grobverteiler (Bahn). Dieser Gemeinschaftstarif zwischen Bus und Bahn ist innerhalb des Verbundraumes OWL heute nur im Kreis Lippe realisiert. Eine Ausweitung dieses Gemeinschaftstarifs in die anderen Kreise ist auch für die Fahrgäste des Kreises Lippe interessant. Die weitere Vereinfachung und Verknüpfung der Verkehrsträger, die durch den verbundweiten Gemeinschaftstarif erfolgt, führt zu einer weiteren Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Verkehrs.

Wichtige Regeln, die bei der Tarifgestaltung zu beachten sind, heißen:

- Gerechtigkeit,
- Nachvollziehbarkeit und
- Einfachheit.

Zonensystem hat sich bewährt.

Bei Gemeinschaftstarifen hat sich das Flächenzonensystem bewährt: Der Verbundraum wird in Zonen unterteilt. In jeder Zone gibt es das gleiche Fahrkartenangebot an Einzel- und Zeitfahrausweisen. Abgesehen von Kurzstreckenfahrtscheinen sind die Fahrkarten in der ganzen Zone gültig. Je nach Fahrziel wird der Fahrschein für die entsprechende Anzahl durchfahrener Zonen gelöst.

In Zonen allerdings unterschiedliches ÖPNV-Angebot.

Für den Kreis Lippe ist festgelegt, dass jede Gemeinde eine eigene Zone bildet. In dieser Festlegung liegt jedoch eine Ungerechtigkeit verborgen, da sich das ÖPNV-Angebot in den einzelnen Gemeinden stark unterscheidet. Daher sollte für die erste Preisstufe (= 1 Zone) eine Differenzierung des Preisniveaus möglich sein. Innerhalb der ersten Preisstufe könnten drei bis vier Typen gebildet werden, denen die Gemeinden nach Angebotstyp zugeordnet werden. Die Preisdifferenzierung für eine Zone sollte über alle Produkte (Einzelfahrschein, Mehrfahrtenkarte und Zeitkarten) gelten.

Keine Preisaufschläge.

Die Einführung des Gemeinschaftstarifes für den gesamten Verbundraum sollte aufkommensneutral vollzogen werden, d.h. es geht für den Kunden keine Preissteige-

rung einher. Örtliche Auf- oder Abschläge werden jedoch nicht zu vermeiden sein.

Der VVOWL hat nach Regionalisierungsgesetz auf die Bildung eines Gemeinschaftstarifes im ÖPNV hinzuwirken. Dabei liegt es in der Zuständigkeit des Kreises Lippe bzw. der KVG Lippe, diesen Gemeinschaftstarif mit den Busunternehmen umzusetzen. Die Tarifhoheit liegt bei den Verkehrsunternehmen. Auf folgende Inhalte sollte jedoch hingewirkt werden:

Tarifhoheit liegt bei Verkehrsunternehmen.

- Differenzierung in der ersten Preisstufe (Einführung von drei bis vier Typen),
- keine extremen Preissprünge, vor allem beim Übergang von einer Zone auf mehrere Zonen,
- günstiger Einstiegspreis in die unterste Zone,
- Vereinheitlichung des Angebots,
- Vereinfachung des heutigen Sortiments zu Gunsten einer größeren Transparenz des Tarifangebots,
- einfache und verständliche Gestaltung der Fahrausweise,
- Anstreben eines maximalen Zeitkartenanteils zur Erhöhung der Kundenbindung im Jedermann-Bereich.

7.2.9 Beförderungsqualität

Es sollte ein einheitlicher Standard bei der Beförderungsqualität erreicht werden.

Einheitlichen Standard anstreben.

Folgende Mindestanforderungen sollten die eingesetzten Fahrzeuge erfüllen:

Mindestanforderungen.

- Niederflurtechnik,
- Außenfahrgeräusche von maximal 80 dB (A) bzw. 83 dB (A) bei Schaltgetriebe,

- mindestens eine doppelbreite Tür (lichte Durchgangsbreite zwischen 120 bis 130 cm) bei Fahrzeugen über 10 Meter Länge,
- Einstiegshöhe von maximal 32 Zentimeter (plus 2 cm Toleranz),
- ein Anfahrspiegel,
- Außenbeschilderung mit Liniennummer (Bug und Heck), Fahrziel (Bug) und Streckenverlauf (rechte Seite),
- Lautsprecher,
- geeignete optische und akustische Informationseinrichtungen zur Haltestellenansage,
- geeignete optische Anzeige des Linienverlaufs im Fahrzeug,
- ausreichende Anzahl von Haltewunschtasten (farbig abgesetzt) und optische Anzeige „Wagen hält“,
- liniengerechte Einzelbestuhlung (in Ausnahmen Sitzbänke) und ausreichende Haltemöglichkeiten:
 - in Stadtbuslinien senkrechte Haltestangen, farbig abgesetzt, mindestens an jeder zweiten Fahrgastreihe, sowie waagrechte Haltestangen,
 - Haltegriffe an gangseitigen Fahrgastsitzen,
- Abstellfläche für Rollstühle und Kinderwagen von mindestens 90 auf 130 Zentimeter Größe,
- zwischen 1. und 2. Tür eine Fahrzeugbodengestaltung ohne Querstufen,
- Vorbereitung des Fahrzeugs für den RBBL-Betrieb.

Die Fahrzeugförderung ist für die drei Kategorien:

- Midibus,
- Standardbus und
- Gelenk- oder Großraumbus

möglich und wird über die KVG koordiniert.

Im Bundesland NRW werden zurzeit jährlich 200 Millionen DM für die Fahrzeugförderung bereitgestellt, wovon auf die Förderung von Bussen ungefähr 129 Millionen DM entfallen. Die Aufteilung der Fördermittel auf die einzelnen Kreise erfolgt nach einem Schlüssel, der sich an den gefahrenen Fahrzeugkilometern und Fahrzeugstunden in dem jeweiligen Kreis orientiert.

Durchschnittlich wurden im Kreis Lippe pro Jahr 19 Fahrzeuge (davon 9 durch den Kreis Lippe und 10 durch die Stadtbustädte) gefördert. Durch die KVG werden dabei Festbeträge ausgezahlt. Die Differenz zum tatsächlichen Anschaffungspreis wird durch den Verkehrsunternehmer getragen. Es wird davon ausgegangen, dass die Fördermittel für den Kreis Lippe und die Stadtbustädte in gleicher Höhe weiter bestehen, so dass auch zukünftig 19 Fahrzeuge pro Jahr gefördert werden können.

Fahrzeugförderung.

Fördermittel vom Bundesland NRW.

Jährlich 19 Fahrzeuge gefördert.

7.2.10 Infrastruktur (Haltestellen)

Die Leistung des ÖPNV wird vom Kunden in ganz erheblichem Ausmaß auch anhand der Haltestellen bewertet. Deshalb ist das Augenmerk neben den betrieblichen Maßnahmen besonders auf die Haltestellen zu legen. Haltestellen sind außerdem Orientierungspunkte im öffentlichen Raum und Ausdruck bzw. Chance der Selbstdarstellung der Verkehrsunternehmen.

Durch die KVG wird momentan ein Haltestellenkataster über alle 1250 Haltestellen des Kreises Lippe angelegt. Anhand dieses Katasters können auf jede Haltestelle zugeschnitten die notwendigen Maßnahmen bestimmt werden. Zur Festlegung dieser notwendigen Maßnahmen ist

ÖPNV wird auch anhand der Haltestellen bewertet.

Haltestellenkataster wird angelegt.

ein Zielkatalog erforderlich, anhand dessen jede Haltestelle überprüft werden kann.

Es interessieren:

- die Lage und
- die Ausstattung der Haltestellen.

Haltestellenlage

Kurze Zugangswege.

Die Haltestellen sollten so liegen, dass für den Fahrgast kurze Zugangs- und Abgangszeiten entstehen. Größtmögliche Nähe zu den Quellgebieten (Wohnen) und Zielgebieten (Arbeitsplatz, Einkaufsmöglichkeiten etc.) ist besonders bei den lokalen Angeboten anzustreben. Das bedeutet eine hohe Haltestellendichte der lokalen Stadtbus- und Ortbussysteme.

Nähe zu belebten Orten.

Die Haltestelle sollte in Sicht- und Rufkontakt zu belebten Orten stehen. Deshalb sind Haltestellenlagen an einsamen oder nicht einsehbaren Bereichen zu vermeiden.

Attraktiver Weg zur Haltestelle.

Bereits der Weg zur Haltestelle sollte gefahrlos und möglichst attraktiv sein. Das Zubringernetz sollte daher aus beleuchteten Wege und gefahrlosen Übergänge bestehen.

Ausstattung der Haltestellen

Die 1250 Haltestellen des Kreises unterscheiden sich hinsichtlich ihrer Funktion und Bedeutung im ÖPNV-Netz. Daher muss bei der Festlegung von Ausstattungsanforderungen eine Kategorisierung der Haltestellen vorgenommen werden.

4 Kategorien.

Es werden vier grundlegende Kategorien vorgeschlagen:

1. Mindeststandard,
2. Ausbaustandard,
3. Verknüpfungsstandard und

4. Zentrale Haltestelle.

Jeder Kategorie werden verschiedene Ausstattungsmerkmale zugeordnet. Die Ausgestaltung der Kategorien ist bei der Umsetzung flexibel zu handhaben und orientiert sich an den Örtlichkeiten.

1. Mindeststandard

- Mast mit Haltestellen-Schild, Haltestellenname, Liniennummer, Verbund- und Unternehmenskennzeichnung,
- DIN A3- Kasten mit Aushangfahrplan, Netzplan, Stadtplan oder Umgebungsplan, Tarifinformationen und der Servicrufnummer,
- Sichere Aufstellfläche für die Fahrgäste.

2. Ausbaustandard

- wie unter 1. Mindeststandard, zusätzlich
- Infosäule (beleuchtet),
- ggf. Beleuchtung,
- ggf. Wetterschutz,
- Abfallbehälter.

Ausbaustandard.

3. Verknüpfungsstandard

- wie unter 2. Ausbaustandard, zusätzlich
- Beleuchtung,
- Wetterschutz (transparentes Material) mit Sitzgelegenheit,

Verknüpfungsstandard.

- Infovitrine im Wetterschutzhäuschen.

4. Zentrale Haltestelle

Zentrale Haltestelle.

- wie unter 3. Verknüpfungsstandard, zusätzlich
- weitere Fahrgastinformationen wie dynamische Fahrplaninformation, Touch-screen-Säulen, Lautsprecher für Durchsagen und Informationen über den Betriebszustand,
- Fahrradständer (überdacht),
- Uhr und Telefon.

Sauber und intakt!

Bei der Gestaltung der Haltestellen ist besonders auf das Anbringen der Informationen in geeigneter Höhe (nicht zu hoch!) zu achten. Ferner ist sicherzustellen, daß die Haltestellen stets in einem sauberen und intakten Zustand sind.

Gleiches Aussehen innerhalb einer Gemeinde.

Die Haltestellen des Kreises Lippe sollen kreisweit den gleichen Mast und Infokasten haben. Eine einheitliche Gestaltung in den Farben der VGL trägt zum Wiedererkennungswert im ganzen Kreisgebiet bei. Die Haltestellen selber sollten - falls sie über Wetterschutzhäuschen verfügen - zumindest innerhalb einer Gemeinde das gleiche Aussehen haben.

Weiteres Vorgehen

Förderanträge für 300 Haltestellen.

Die KVG Lippe hat für die nächsten fünf Jahre einen Förderantrag für 300 Haltestellen gestellt. Die 300 vorgesehenen Haltestellen stammen aus allen vier Kategorien. Für die Maßnahmen werden Zuschüsse in der Höhe von rund 90 Prozent der förderfähigen Kosten gezahlt. Die restlichen 10 Prozent sind durch die Gemeinden zu tragen.

Es ist das Ziel, alle Haltestellen des Kreises Lippe gemäß den oben formulierten Standards auszubauen.

Es wird dabei davon ausgegangen, dass die Förderung in Höhe von 90 Prozent der förderfähigen Kosten weiterhin besteht und die Gemeinden den Restanteil von 10 Prozent begleichen müssen. Die Umgestaltung aller Haltestellen kann nicht gleichzeitig, sondern nur schrittweise und in Absprache mit den Gemeinden erfolgen. Für alle Fragen der Ausgestaltung, Findung eines örtlichen Charakters und Umsetzung der Standards sowie Beantragung der Fördermittel steht die KVG als Ansprechpartner zur Verfügung.

Schrittweise alle Haltestellen auf Standard bringen.

Weitere Infrastruktur im straßengebundenen ÖPNV

Ein wichtiges Element des straßengebundenen ÖPNV sind sämtliche Maßnahmen zur Beschleunigung der Regional- und Stadtbusse. Im Bereich der Bevorzugung der Busse an Lichtsignalanlagen bestehen im Kreis Lippe verschiedene Systeme.

Systeme vereinheitlichen.

Eine Vereinheitlichung der eingesetzten Systeme ist anzustreben.

7.2.11 Marketing

Der ÖPNV trifft heute noch auf viele Vorbehalte hinsichtlich seiner Attraktivität, Leistungsfähigkeit und Effizienz. Sinkende Nachfrage und Auslastung an vielen Orten machen deutlich, dass professionelle Aktivitäten in Werbung und Marketing unverzichtbare Voraussetzungen für den Erfolg am Verkehrsmarkt sind. Gerade beim unmittelbaren Konkurrenten, dem Autoverkehr, wird mit großem Aufwand eine Produkt- und Sympathiewerbung betrieben.

Vorurteile gegenüber ÖPNV.

Marketing vermittelt zwischen Anbieter und Kunde.

Marketing umfasst alle Maßnahmen, die zwischen Anbietern und Kunden vermitteln. Dazu gehören die Erforschung des Marktes, d.h. die Lokalisierung von Zielgruppen, die Analyse und Bündelung deren Wünsche, Ansprüche und Bedürfnisse. Diese Erkenntnisse dienen der Verbesserung des Angebots (z.B. bei der Fahrkartenpalette), sind Grundlage für Strategien zur gezielten Vermittlung von Produktmerkmalen und zur Ausgestaltung eines Images und einer Identität, die Sympathie für das Produkt schafft. Marketing ist keine Pflichtaufgabe, sondern eine große Chance zur besseren Marktaufschöpfung und damit Vergrößerung des Fahrgastpotentials.

Produktidentität

Zur Stärkung des öffentlichen Verkehrs ist ein intensiver Marktauftritt von großer Bedeutung.

Die Identifikation mit ÖPNV und der Einstieg in den ÖPNV passiert dabei zuerst auf der lokalen Ebene. Die drei Stadtbusstädte haben dies bereits erfolgreich vorgebracht. Auch für die anderen lokalen Bussysteme muß eine lokale Identität aufgebaut werden. Den Bezug zur Gemeinde herzustellen und die Identifikation der Bürger und Bürgerinnen mit „ihrem“ Bus zu erreichen, ist auf der örtlichen Ebene wesentlich einfacher.

Diesen lokalen Sympathieträgern des ÖPNV übergeordnet wird ein einheitlich vermarktetes Regionalbusnetz Lippe aufgebaut. Die Wahrnehmung der Regionalbusse als das „Regionalbusnetz Lippe“ macht die Angebote kommunizierbar und verhilft zur Identifikation der Bevölkerung.

Die Vermittlung des „Regionalbusnetzes Lippe“ erfordert jedoch ein einheitliches und wahrnehmbares Produktprofil - eine eigenständige Identität durch Corporate Design. Diese kann durch verschiedene Maßnahmen geschaffen werden:

Einheitliches Produktprofil aufbauen.

- Eigenständige Bezeichnung von Linien (neue Systematik der Busnumerierung mit einem lokalen Bezug),
- Einheitliches Erscheinungsbild der Fahrzeuge, Haltepunkte, Verkaufsstellen,
- Einheitliche und attraktive Gestaltung der Drucksachen, Aushänge, Fahrpläne und Fahrscheine.

Markteinführung und Marktpräsenz

Der Regionalbus Lippe muss versuchen am Markt präsent zu sein. Dies kann neben der Ausbildung einer eigenen Produktidentität durch folgende weitere Maßnahmen erreicht werden:

- offensive Eigenwerbung mit Schwergewicht auf eine Sympathiewerbung,
- Betonung der individuellen Vorteile des ÖPNV (stressfrei, kommunikativ),
- Besetzen von bisher dem Auto zugeschriebenen Werten, wie moderne Technik (-> Niederflur), Unkompliziertheit (-> Taktfahrplan) oder Prestige (umweltfreundlich, Erprobung alternativer Treibstoffe),
- Eingehen von sinnvollen Partnerschaften mit kommunalen und regionalen Dienstleistungsunternehmen,
- Kooperation bei Großveranstaltungen.

Maßnahmen zur besseren Positionierung am Markt sollten idealerweise zeitgleich mit Verbesserung des Angebots einhergehen. Die Umsetzung der einzelnen Maßnahmenpakete aus Kapitel 7.2.7 kann daher für diese Aufgabe genutzt werden; Einführungsfeiern oder andere PR-Aktionen machen die neuen Linien/Verbesserungen im ÖPNV einer breiten Öffentlichkeit bekannt.

Fahrgastinformation

Ein großer Teil potentieller Nutzer des ÖPNV wird nicht erreicht, weil ihm relevante Informationen fehlen oder diese zu komplex sind. Durch bessere Information kann erfahrungsgemäß eine Mehrnachfrage in Höhe von bis zu 25 Prozent erzielt werden.

Informationsbeschaffung nicht Aufgabe des Nutzers.

Die Informationsbeschaffung ist nicht Aufgabe des Nutzers, sondern des Anbieters. Die Fahrgastinformation sollte so vorhanden sein, dass sie sich dem Suchenden geradezu aufdrängt und jederzeit verfügbar ist. Die Information muss auf möglichst vielfältigen Absatzkanälen angeboten werden:

Viele Absatzkanäle möglich.

- Fahrpläne auf Papier, Datenträger und Internet,
- Fahrpläne für Teilregionen oder wichtige Relationen,
- telephonische Fahrplanauskunft,
- Mobilitätszentrale,
- Fahrplanaushang an allen Stellen mit Publikumsverkehr,
- kompetente Auskunft durch das Fahrpersonal.

Mobilitätszentrale ist bereits wichtiger Schritt.

Die für den Kreis Lippe im Aufbau befindliche Mobilitätszentrale mit Servicrufnummer und elektronischer Fahrplanauskunft ist bereits ein wichtiger Schritt.

Die potentiellen Fahrgäste sollen auch direkt angesprochen werden: zu Hause, in der Arbeit/Schule und durch die Medien.

Potentielle Kunden direkt ansprechen.

Das heißt Hauswurfsendungen mit Hinweisen auf Neuerungen und dem Fahrplan der Teilregion. (Größere) Betriebe, Verwaltungen und Schulen können als Multiplikatoren für Information und Kommunikation zwischen Anbieter und Nutzer dienen. Ferner sollte ein intensiver Kontakt zu den Medien gepflegt werden. Der ÖPNV hat

auf Grund eines Umdenkens in der Gesellschaft hin zu umweltbewußterem Leben eine Chance, als Thema in den Medien aufzutreten. Eine offensive Herangehensweise (Information der Medien über alle relevanten Veränderungen, Bereitstellung professioneller Unterlagen, Hinweise auf Sonderfahrten etc.) ist die Voraussetzung zu einer fortlaufenden und möglichst positiven Berichterstattung in den Medien.

Offensiver Umgang mit den Medien.

7.2.12 Spezielle Belange

Im Aufbau der Konzeption sind Elemente enthalten, die den von verschiedenen Gruppen angeführten speziellen Belangen entgegenkommen.

1. Ein klar vertaktetes Angebot entspricht der Forderung nach Bedienung auch in den Schwachverkehrszeiten.
2. Ein klar vertaktetes Angebot bedeutet auch, dass das Angebot nicht einseitig auf die Bedürfnisse der Pendler ausgerichtet ist.
3. Die Verknüpfung von Linien an Umsteigepunkten erschließt zahlreiche weitere Zielgebiete durch koordiniertes Umsteigen.
4. Die Anbindung der Innenstädte direkt oder durch Durchbindungen dient dem Erreichen des zentralen Bereichs der Gemeinden.
5. Das Entwickeln von lokalen Bedienungssystemen verringert den Anmarschweg zu den Haltestellen und bringt den ÖPNV näher zu den Nutzern und Nutzerinnen.
6. Lokale Bedienungssysteme sichern durchgängig über den ganzen Tag das Erreichen des Gemeindezentrums.
7. Beim Erarbeiten der 4 Haltestellenausstattungskategorien wurde eng mit den Vertretern der verschiedenen Interessensgruppen im Beirat der KVG zusammengearbeitet. Sie konnten einen ersten Entwurf prüfen und

Haltestellenausstattung im Beirat der KVG diskutiert.

Fahrzeugstandards im Beirat der KVG abgestimmt.

eigene Vorschläge einbringen. Die im Kapitel Haltestellen aufgeführten Kategorien greifen das Ergebnis dieser Abstimmung auf.

8. Wie bei den Haltestellen ist auch der Ausstattungskatalog der Fahrzeuge im Beirat diskutiert worden. Die im Kapitel Beförderungsqualität beschriebenen Mindestanforderungen sind im Beirat der KVG mit den Interessensvertretern abgestimmt worden.

7.3 Wirkungsanalyse Maßnahmenprogramm

7.3.1 Aufwand und Ertrag

Modellrechnung

Die Modellrechnung für das Umsetzungskonzept berücksichtigt für den Zeitraum 2002/2003 (analog Zielkonzept) die Faktoren:

1. Einwohner und Arbeitsplätze,
2. Planungen im Schulbereich,
3. Maßnahmen im Straßenbau und
4. weitere planerische Maßnahmen in den Gemeinden.

Ergebnisse

Der Aufwand und Ertrag wird wie im Zielkonzept mit den Stellvertretergrößen Fahrzeugkilometer und Fahrgastzahlen wiedergegeben. Da Zielkonzept und Grobkonzept gleichgesetzt wurden, treten in den Ergebnissen der Modellrechnung nur geringfügige Änderungen auf. Gegenüber dem Zielkonzept steigt die Betriebsleistung nochmals etwas an. Statt ursprünglich 18 Prozent Mehrleistung werden nun 21 Prozent ausgewiesen. Dieser

Fahrzeugkilometer und Fahrgastzahlen als Indikator.

→ Anlage 41

Mehraufwand resultiert aus den Anpassungen, die vorgenommen werden mussten. In der Überarbeitung konnten gleichzeitig noch kleinere Verbesserungen erzielt werden, die zu einer nochmaligen (kleinen) Zunahme der Fahrgastzahlen gegenüber dem Zielkonzept führten, so dass der Faktor Verbesserung der Effizienz um 1,2 wie im Zielkonzept gehalten werden konnte.

7.3.2 Verkehrliche Auswirkungen

Modal Split

Auch die verkehrlichen Auswirkungen des Grobkonzepts sind weitgehend mit denen des Zielkonzepts identisch. Wie im Zielkonzept ist der Anstieg des Modal Splits zu Gunsten des ÖPNV auf gut 5 Prozent gegenüber heute 4 Prozent nur gering. Doch auch hier steht wie im Zielkonzept eine beachtliche Zunahme der Fahrten im ÖV dahinter.

Modal Split wie im Zielkonzept
Um gut 1 Prozentpunkt zu
Gunsten ÖV verbessert.

7.4 Finanzierung

7.4.1 Fördermittel und Ausgleichszahlungen

Der ÖPNV kann durch das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz und das Regionalisierungsgesetz NW gefördert werden (vgl. dazu ausführlich Kap. 4.7.1). Diese Fördermittel beziehen sich dabei auf die Förderung von Investitionsmaßnahmen.

Fördermittel.

In die Ertragssituation der Verkehrsunternehmen fließen neben dem Erlös aus dem Fahrscheinverkauf des Jedermannverkehrs und des Schülerverkehrs (Schülermonatskarten) zusätzlich Ausgleichszahlungen ein:

- Ausgleichszahlungen für den Ausbildungsverkehr nach §45a PBefG,

Ausgleichszahlungen.

- Ausgleichszahlungen nach §62 SchwbG und
- Zahlungen der Gemeinden für zusätzliche Leistungen im Linienangebot.

Hinweis: Zur Eigenwirtschaftlichkeit dürfen nur „Erträge im handelsrechtlichen Sinn“ beitragen. Die derzeitige deutsche Definition dieser Erträge ist umstritten.

7.4.2 Finanzierung des Maßnahmenprogramms

Heutige Fördermittel bleiben bestehen.

Es wird davon ausgegangen, dass die heute bestehenden Fördermittel incl. ihres Verteilungsmodus sowie die Ausgleichszahlungen auch in Zukunft erhalten bleiben.

Keine größeren Investitionskosten.

Das Maßnahmenprogramm ist ohne große bauliche Infrastrukturmaßnahmen umsetzbar, so dass im Vorfeld der Umsetzung in den Kommunen keine größeren Investitionskosten anfallen. Lediglich im Haltestellenbereich könnten einzelne Anpassungsmaßnahmen notwendig werden, die aber über das GVFG zu 90% förderfähig sind.

Die Frage der Finanzierung hängt deshalb primär mit der Betriebsleistung zusammen.

Heutiges Leistungsangebot bleibt eigenwirtschaftlich.

Das heutige ÖPNV-Angebot wird (unter Einrechnung der im Kapitel 7.4.1 aufgeführten Zahlungen) eigenwirtschaftlich betrieben. Unter der Annahme, daß diese Zahlungen erhalten bleiben, ist die Eigenwirtschaftlichkeit der heute gefahrenen Leistung gesichert.

Mehrleistung durch Fahrgastzuwachs aufgefangen.

Der durch die Umsetzung des Maßnahmenprogramms entstehende betriebliche Mehraufwand wird durch die überproportionale Zunahme der Fahrgastzahlen bzw. den daraus resultierenden Mehreinnahmen (vgl. 7.3.2) aufgefangen. Die Verbesserung der Effizienz im ÖPNV stärkt in Zukunft die Eigenwirtschaftlichkeit der Linien.

Deshalb kann davon ausgegangen werden, dass das Maßnahmenprogramm incl. der Mehrleistung eigenwirtschaftlich gefahren werden kann.

Maßnahmenprogramm eigenwirtschaftlich.

Die Umsetzung von Maßnahmen und die damit verbundene Umstellung des Angebots führen in einer ersten Phase jedoch zu erhöhtem Aufwand und können eine zeitweilige Kostenunterdeckung bewirken. Erst nach einem Zeitraum von 1 bis 2 Jahren greifen die Verbesserungen auch hinsichtlich der Zunahme der Fahrgastzahlen. Sofern die Verkehrsunternehmen entsprechende Nachweise erbringen, kann eine „Anschubfinanzierung“ im Rahmen der gesetzlichen Möglichkeiten über beschränkte Zeiträume notwendig werden.

Nachfrage stellt sich erst sukzessive ein.

Sollten sich die gesetzlichen Vorgaben und staatlichen Ausgleichszahlungen - vor allem im Bereich der Zuschussung des Schülerverkehrs - in Zukunft ändern, ist ein ÖPNV, der sich größtenteils am Schülerverkehr orientiert und über diesen finanziert, in seinem Bestand gefährdet. Mit der im NVP verfolgten stärkeren Ausrichtung des ÖPNV auf den Jedermannverkehr und der angestrebten betrieblichen Optimierung (Effizienz, optimierte Umläufe etc.) kann der ÖPNV in Lippe darauf besser reagieren.

7.5 Fazit

Steigerung der Effizienz.

Die vorgeschlagenen Maßnahmen sind mit einer moderaten Steigerung der Betriebsleistung verbunden und erreichen doch eine deutliche Zunahme an Fahrgästen. Die Effizienz der eingesetzten Mittel wird gesteigert.

Maßnahmen ohne große Infrastrukturausbauten umsetzbar. Eingriff auf logistischer Ebene.

Die vorgeschlagenen Maßnahmen im Liniennetz sind ohne große Infrastrukturausbauten umsetzbar, was die Realisierung vereinfacht. Der Eingriff passiert jedoch auf der logistischen Ebene der Verkehrsunternehmer. In ihre Belange wird zum Teil erheblich eingegriffen. Die Maßnahmen gehen über das bloße Auferlegen von Kurspaaren hinaus und verändern Linienverläufe und Fahrpläne.

Regionalbussystem aus „einem Guss“.

Das Umsetzungskonzept präsentiert ein Regionalbussystem Lippe aus „einem Guss“. Die Anschlüsse zwischen allen drei Verkehrsträgern (lokale Busse, regionale Busse und Schiene) konnten an fast allen Verknüpfungspunkten optimiert werden. Das Ziel, einen ITF für das Bussystem Lippe aufzubauen, ist damit erreicht. Das System hat an Klarheit, Übersichtlichkeit und Vermittelbarkeit gewonnen.