

8 L i n i e n -  
b ü n d e l u n g

## **8. Linienbündelung**

### **8.1 Gründe für die Linienbündelung**

Der Kreis Lippe ist gem. ÖPNV-Gesetz NRW als sog. Aufgabenträger zuständig für die Ausgestaltung, Planung und Finanzierung des ÖPNV. Zur Wahrnehmung dieser Aufgaben hat der Kreis Lippe zusammen mit allen Kommunen des Kreises die Kommunale Verkehrsgesellschaft Lippe mbH gegründet, zu deren wesentlichen Arbeiten es gehört, den Nahverkehrsplan für den Kreis Lippe aufzustellen.

Der Nahverkehrsplan des Kreises Lippe wurde 1998 beschlossen und definiert das Mindestangebot des ÖPNV für den Kreis Lippe. Der Nahverkehrsplan sieht ein Netz von sogenannten Symmetriepunkten vor. Dieses Netz soll sowohl einen optimierten Betriebsablauf gewährleisten, als auch ein transparentes und kundenfreundliches Angebot sicherstellen. Nach dessen Umsetzung soll neben der optimalen Erschließung auch ein wirtschaftlicher ÖPNV verwirklicht sein. Dann wäre ein integriertes System für den regionalen und den städtischen ÖPNV geschaffen.

Wie in anderen Wirtschaftsbereichen (Telekommunikation, Gasversorgung etc.) bereitet die EU auch im ÖPNV den Einzug des Wettbewerbes vor. Bisher wurden Genehmigungen für den Betrieb von Nahverkehrslinien wie eigentumsgleiche Rechte immer wieder an die bestehenden Genehmigungsinhaber erteilt. Gegenwärtig wird der überwiegende Teil der Einnahmen im ÖPNV aus öffentlichen Mitteln aufgebracht. Für die Zukunft strebt die EU an, alle Linien in wettbewerblichen Verfahren zu vergeben, sofern ausschließliche Rechte zur Bedienung vergeben werden (Liniengenehmigung) bzw. öffentliche Mittel in den ÖPNV fließen, die unter das Beihilferecht fallen. Die Vergabeordnung gilt unbenommen. Um im zu erwartenden Genehmigungswettbewerb Rosinenpickerei zu verhindern und gleichzeitig insbesondere den mittelständischen Verkehrsunternehmen weitgehende Chancengleichheit einzuräumen, soll das hier vorliegende Linienbündelungskonzept für den Kreis Lippe entwickelt und beschlossen werden.

## 8.2 Rechtlicher Rahmen

Das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG-NRW) bildet die Rechtsgrundlage für den Nahverkehrsplan. Rechtliche Anforderungen für den Nahverkehrsplan ergeben sich ferner aus dem Bundesrecht, vor allem dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG), da nur ein diesen Anforderungen genügender Nahverkehrsplan genehmigungsrechtlich berücksichtigt werden kann. Die maßgeblichen Rechtsgrundlagen wurden bereits im ersten Nahverkehrsplan des Kreises Lippe dargestellt. Sie gelten im wesentlichen unverändert fort, so dass im Folgenden nur auf für die Fortschreibung maßgebliche Grundlagen einzugehen ist.

Der Kreis Lippe ist gem. § 8 Abs. 1 ÖPNVG NRW zur Aufstellung eines Nahverkehrsplans verpflichtet und ist dieser Verpflichtung mit dem Beschluss des Nahverkehrsplans von 1998 nachgekommen. Gem. § 9 Abs. 5 ÖPNVG NRW ist der Nahverkehrsplan spätestens alle fünf Jahre zu überprüfen und fortzuschreiben. Die Überprüfung ergab einen Bedarf für die hier erfolgende Fortschreibung unter dem Aspekt der Linienbündelung.

Rechtlicher Hintergrund hierfür ist die Regelung in § 9 Abs. 2 PBefG. Diese bestimmt, dass die Genehmigung für eine Linie oder für mehrere Linien gebündelt erteilt werden kann, soweit es die Zielsetzung des § 8 erfordert.

Zielsetzungen des § 8 sind nach Abs. 3 S. 1 PBefG die ausreichende Verkehrsbedienung und eine wirtschaftliche Verkehrsgestaltung, die insbesondere durch eine Integration der Nahverkehrsbedienung verfolgt werden; ferner ist nach Abs. 4 PBefG Ziel, dass die ausreichende Verkehrsbedienung eigenwirtschaftlich erbracht werden kann, so dass vom Aufgabenträger bestellte und finanzierte Verkehre nur erforderlich werden, soweit die ausreichende Verkehrsbedienung nicht eigenwirtschaftlich möglich ist.

Aus der Gesetzesbegründung zu § 9 Abs. 2 PBefG (BT-Drs. 12/6269, S. 143) wird deutlich, dass die genehmigungsrechtliche Zusammenführung von Linien zum einen der Integration verbundener Verkehre Rechnung tragen soll und zum anderen eine gesamtwirtschaftliche Bewertung verbundener Linien mit einem Ausgleich zwischen guten und schlechten Risiken ermöglichen soll. Dies ist nach der Gesetzesbegründung sowohl für die Bemessung öffentlicher Ausgleichsleistungen bedeutsam als auch für etwaige zwischen dem Aufgabenträger und den Verkehrsunternehmen zu treffende Ausgleichsverpflichtungen. Als Nebeneffekt ergibt sich außerdem ein rationelleres Genehmigungsverfahren.

Die Zusammenführung einzelner Linien zu Linienbündeln, relativiert so das genehmigungsrechtliche Prinzip der Einzelliniengenehmigung, und führt dazu, dass sich die Rechte und Pflichten des Unternehmers jeweils auf das Linienbündel beziehen. Die verbundenen Linien sollen aus der Hand eines oder mehrerer kooperierender Unternehmer betrieben werden. Dadurch wird sowohl dem Interesse

der Unternehmer an einem wirtschaftlichen Netzzuschnitt als auch dem Interesse der Allgemeinheit und der Fahrgäste an einem abgestimmten Angebot mit „einheitlicher Benutzeroberfläche“ wie auch dem Interesse des Aufgabenträgers an einer ausreichenden Verkehrsbedienung bei Reduzierung der Belastung öffentlicher Haushalte entsprochen.

Voraussetzung für eine solche genehmigungsrechtliche Zusammenführung von einzelnen Linien ist demnach, dass diese Verkehre mit einander verbunden sind. Die Verbundenheit von Linien ist unter verkehrsplanerischen und verkehrswirtschaftlichen Kriterien zu beurteilen. Dies umfasst eine Gewichtung und Abwägung der Kriterien.

Nach § 9 Abs. 2 PBefG ist ferner die Erforderlichkeit der Linienbündelung zu prüfen. Damit wird ein Abwägungsspielraum eröffnet, bei dem der Aufgabenträger unter Berücksichtigung der Ziele des § 8 PBefG gegenläufige Interessen abzuwägen hat. Dem Gemeinwohlinteresse an einer ausreichenden und insbesondere integrierten sowie wirtschaftlichen Verkehrsbedienung steht die durch Art. 12 GG und § 1 GewO geschützte Berufs- und Gewerbefreiheit der Verkehrsunternehmen gegenüber. Der Zugang zum Nahverkehrsmarkt würde für kleine und mittelständische Unternehmen erschwert, wenn sehr viele Linien zu wenigen großen Linienbündeln zusammengefasst würden. Sehr viele kleine Linienbündel würden wiederum dem Interesse der Integration und Wirtschaftlichkeit der Bedienung zu wider laufen. Diese Aspekte sind bei der Abwägungsentscheidung über die Linienbündel zu berücksichtigen. Auswirkungen der Linienbündelung auf die Entwicklung der Strukturen des Anbietermarktes sind daher in die Bewertung verschiedener Varianten der Linienbündel einzustellen.

### 8.3 Ausgangssituation im Kreis Lippe

Durch den Nahverkehrsplan aus dem Jahr 1998 wurde eine systematische Strukturierung des ÖPNV-Netzes im Kreis Lippe vorgenommen.

Das SPNV-Netz mit den Strecken Bielefeld – Lage – Lemgo und Herford – Lage – Detmold – Altenbeken wird durch den Nahverkehrsplan des Verkehrsverbundes VVOWL abgebildet. Die entsprechenden Vorgaben wurden durch den NVP des Kreises Lippe aufgegriffen, so dass eine sinnvolle Bus-Schiene-Verknüpfung gewährleistet ist. Das SPNV-Netz wird im wesentlichen im Stundentakt, zwischen Detmold und Bielefeld im 30-Minuten-Takt bedient und bildet das Rückgrat des ÖPNV.

Neben dem Regionalverkehr bestehen im Kreis Lippe drei Stadtbussysteme. Die Städte Bad Salzuflen, Detmold und Lemgo sind mit diesem Angebot nicht nur bundesweit anerkannt, sondern gem. ÖPNV-Gesetz NRW auch eigenständige Aufgabenträger. Auch zwischen diesen Stadtbussystemen und dem Regionalverkehr wurde eine integrierte Verknüpfung geschaffen, so dass dem Kunden gegenüber der ÖPNV als einheitliches System auftreten kann.

Basis für das im Nahverkehrsplan definierte Mindestangebot ist ein Netz von Symmetriepunkten. An diesen definierten Schnittstellen treffen sich verschiedene Linien, die vor den Symmetriezeiten 00/30 oder 15/45 ankommen und danach wieder abfahren. So lassen sich Umlaufzeiten optimieren und schlanke Umstiege zwischen den Linien sicherstellen. Auch die SPNV-Zeiten und die Stadtbussysteme können so berücksichtigt werden.

In diesem System werden die vertakteten Linien komplett abgebildet. Die Linien des sogenannten Ergänzungsnetzes sind zwar berücksichtigt, aber nicht detailliert beschrieben. Dabei handelt es sich im wesentlichen um Schülerlinien, deren Fahrplanangebot nicht vertaktet, sondern vor allem auf die Schulanfangs und -endzeiten ausgerichtet sind.

Wesentliche Forderungen aus dem Nahverkehrsplan konnten seit 1998 umgesetzt werden. Dazu gehören unter anderem die Linien 912/ 804 von Detmold über Barntrup ins Extertal, die Linie 963 Bad Salzuflen - Lemgo, Die Linie 951/ 706 Detmold – Hörste – Lage und die Linie 782 Stadtverkehr Horn-Bad Meinberg.

Im Zuge der Vorüberlegungen zum Wettbewerb im ÖPNV wurde deutlich, dass nur eine kontrollierte Marktöffnung zu einem sinnvollen ÖPNV-Angebot führen kann. Dabei spielt neben der grundlegenden Forderung, die Mittel so effizient wie möglich einzusetzen, vor allem der Ausgleich von guten und schlechten wirtschaftlichen Risiken im Liniennetz eine zentrale Rolle. Es muss vermieden werden, dass sich die Verkehrsunternehmen nur auf die ertragsstarken Linien bewerben und die ertragsschwachen durch den Aufgabenträger finanziert werden müssen. Dieser „Rosinenpickerei“ soll durch die Bündelung von Linien entgegengewirkt werden. Die Bündelung muss dabei verschiedene Kriterien erfüllen, die im nachfolgenden Kapitel erläutert werden.

## 8.4 Kriterien

### 8.4.1 Planerische Aspekte

Eine linienübergreifende Betrachtung in Netzzusammenhängen ist aus verkehrsplanerischer Sicht geboten, soweit Mobilitätsbedürfnisse zwischen Ausgangs- und Zielpunkten bestehen, die nicht an ein und derselben Buslinie des Öffentlichen-Straßengebundenen-Personenverkehrs (ÖSPV)-Linie liegen, sondern erst durch (evtl. mehrfaches) Umsteigen zu erreichen sind. Um Orte innerhalb eines Raumes zu erschließen, kommt es darauf an, dass zwischen den Linien Umsteigemöglichkeiten gegeben sind, d.h. dass Haltestellen von verschiedenen Linien bedient werden und dass die Fahrpläne so aufeinander abgestimmt sind, dass zumutbare Umsteige- und Wartezeiten entstehen. Dazu wurde im Nahverkehrsplan für den Kreis Lippe ein System von Haupt und Zubringerlinien entwickelt. Die Hauptlinien verbinden die Zentren und bilden die starken Verkehrsströme ab (z.B. Detmold – Lemgo). Die Nebenlinien erschließen die Siedlungsgebiete, die nicht direkt an diesen Verkehrsachsen liegen. Zusätzlich wird über das sog. Ergänzungsnetz die Fläche berücksichtigt, wo ein vertaktetes Angebot über den ganzen Tag nicht wirtschaftlich darstellbar ist, aber zumindest der Schülerverkehr sowie Bedarfsverkehre abgebildet werden müssen.

Darüber hinaus wird die Zugänglichkeit des ÖSPV und das Umsteigen zwischen den Linien erleichtert, wenn für alle Linien ein einheitliches Tarifsystem gilt und bei Fahrtantritt oder bei einer zentralen Stelle eine Fahrkarte für den gesamten Reiseweg erworben werden kann. Darüber hinaus sollten Informationen über das Bedienungsangebot einschließlich Fahrplan und Tarif für die gesamte Reisekette zentral abgerufen werden können (einheitlicher Marktauftritt). Wechselseitige Beziehungen zwischen verschiedenen Orten innerhalb eines Raumes wecken also das Bedürfnis nach Verkehrsverbindungen und damit nach einem Liniennetz, das sich durch – mindestens – die räumliche und zeitliche (fahrplanmäßige) Verknüpfung verschiedener Linien sowie – möglichst – die tarifliche Integration und ein einheitliches System für Vertrieb und Marketing auszeichnet.

Der Aspekt der Integration der Verkehrsbedienung spricht dafür, möglichst viele Linien zusammenzufassen und “aus einer Hand” bedienen zu lassen, denn die Abstimmung von Linien, Fahrplänen und Tarifen und insbesondere ein einheitlicher Marktauftritt im Hinblick auf Information, Vertrieb und Service lässt sich, auch wegen der wechselseitigen Wirkungszusammenhänge zwischen verkehrlich verflochtenen Linien, leichter durch ein Unternehmen als durch konkurrierende Unternehmer bewerkstelligen. Jedenfalls zeigt die Entwicklung von Verkehrskooperationen, dass die Konkurrenz von Unternehmen in einem Netz ein koordiniertes Bedienungsangebot – obwohl es für den ÖPNV im Gesamtverkehrsmarkt insgesamt von Vorteil ist – behindert.

Unter verkehrsplanerischen Gesichtspunkten ist es aber auch angebracht, ein Liniennetz zu strukturieren und zu untergliedern, um die einzelnen Teilbereiche auf einander ausrichten zu können und das Netz für die Verkehrsnutzer verständlich und attraktiv zu gestalten. So kann sich auf Hauptverkehrsachsen, die der Verbindung

von Unter-, Mittel- und/oder Oberzentren dienen, ein Gerüst von Regionallinien ergeben, das durch Verkehre zur Feinerschließung der Fläche ergänzt wird. Auch um "Nahverkehrsprodukte" wie z.B. Schnellbus, Stadtbus, alternativen Bedienformen wie Rufbus etc. klar zu konturieren, lassen sich aus verkehrsplanerischer Sicht einheitlich bediente Elemente innerhalb eines Netzes abgrenzen.

#### **8.4.2 Unternehmerisch-betriebliche Aspekte**

Aus unternehmerischer Sicht bedingen die einem Verkehrsunternehmer genehmigten Linien mit ihren Haltestellen und den genehmigten Fahrplänen den möglichen Umfang seiner gewerblichen Betätigung. Sie erschließen ein bestimmtes Fahrgastpotential, dem der Unternehmer zum genehmigten Tarif Beförderungsleistungen "verkaufen" und daraus Erträge erwirtschaften kann. In der Tendenz gestaltet sich das Verhältnis von Kosten zu Ertrag umso günstiger, je mehr der Unternehmer durch die räumliche Nähe "seiner" Linien zueinander Synergieeffekte nutzen und seine aus dem vorhandenen Fahrgastpotential gewonnenen Kunden dauerhaft an sich binden kann. Zusätzlich kann durch die Gestaltung von Linienverlauf, Fahrplan etc. und einer innerbetrieblichen Optimierung von ortsfesten Betriebsstandorten, wie Betriebshof, Werkstatt oder Abstellanlagen, das wirtschaftliche Ergebnis verbessert werden.

Soweit mehrere Linien zusammen mit ortsfesten Einrichtungen (wie z.B. Betriebshöfen u.a. Standorten) eine wirtschaftliche Einheit bilden, innerhalb derer sich die Erstellung der Verkehrsleistung innerbetrieblich optimieren läßt (z.B. Umlaufplanung), trägt eine Zusammenfassung der Linien dazu bei, die Produktionskosten zu senken. Unter Marketingaspekten ist eine dauerhafte Kundenbindung bei einer einheitlichen Kundengruppe, für die der Unternehmer den "Einstieg" in die Mobilitätskette einschließlich der Gewährleistung des Anschlusses an weiterführende Verkehrsmittel gewährleistet, leichter zu erreichen. Dies spricht dafür, Linien gebietsweise möglichst vollständig zusammenzufassen und durch einen Unternehmer bedienen zu lassen.

In der Tendenz läßt sich ferner feststellen, dass sich mit steigender Größe eines Unternehmens Vorteile ergeben können. Eine qualifizierte Betriebsleitung, Marketing und Planung mit entsprechendem KnowHow über verkehrsplanerische, wirtschaftliche und rechtliche Grundlagen, ein qualifizierter Mitarbeiterstab sowie eigene Fahrzeuge, Werkstatt etc., lassen sich erst ab einem gewissen Umfang der unternehmerischen Betätigung realisieren. Deshalb beeinflusst der Umfang der einem Unternehmer genehmigten Verkehre das Verhältnis von Kosten und Ertrag. Ob das betriebswirtschaftliche Optimum bei zehn bis zwanzig Fahrzeugen beginnt oder erst bei hundert Bussen erreicht ist, ist nicht allgemeingültig festzustellen. Insbesondere bei Nischenprodukten wie differenzierten Bedienformen können auch kleine Unternehmen effizient produzieren. Umgekehrt kann auch ein Punkt erreicht werden, bei dem die Größe eines Unternehmens zu betriebswirtschaftlich ineffizienten Produktionsbedingungen führt.

Gegen eine großflächige Zusammenfassung aller Linien eines Netzes in der Hand eines Unternehmers spricht vor allem, dass damit im Nahverkehrsmarkt

Konzentrationsprozesse einsetzen und Oligopole entstehen würden, in denen nur einige wenige große Verkehrsunternehmen oder Kartelle existieren könnten. Abgesehen davon, dass dies aus marktpolitischen Gründen unerwünscht ist, wäre damit mittelfristig auch keine wirtschaftlich optimale Bedienung gewährleistet, da preisregulierende Marktmechanismen gestört würden. Dies spricht dafür, die Markteintrittsschwelle niedrig zu halten und nicht die Übernahme eines großflächigen Netzes zur Zugangsvoraussetzung zu machen. Allerdings beeinflusst nicht alleine die Netzgröße die Schwierigkeit des Marktzugangs. Vielmehr hängt diese auch von weiteren Modalitäten ab, unter anderem etwa davon, ob bei einem Betreiberwechsel z.B. die Infrastruktur übernommen werden kann.

### **8.4.3 Gesamtwirtschaftliche Bewertung**

Das wirtschaftliche Interesse des Aufgabenträgers ist darauf gerichtet, seine Haushaltsbelastung insgesamt so gering wie möglich zu halten. Dies spricht dafür, „eigenwirtschaftliche“ Linien mit gemeinwirtschaftlichen Linien zusammenzufassen, so dass das Ergebnis ausgeglichen ist und der Aufgabenträger finanziell möglichst nicht in Anspruch genommen wird. Wenn die Gesamtbilanz eines Liniennetzes negativ wäre, blieben keine eigenwirtschaftlichen Linien hiervon ausgenommen; das Netz wäre insgesamt gemeinwirtschaftlich. Aus wirtschaftlicher Sicht ergeben sich jedoch dann Grenzen für eine solche rein bilanzierende Gesamtbetrachtung, wenn durch die Zusammenfassung guter und schlechter Linien Netze oder Teilnetze entstehen, die keine betrieblich sinnvolle Bedienung erlauben und wegen der veränderten Lage zu vorhandenen Einrichtungen, wie Betriebshöfen oder Werkstätten, zu Mehrkosten führen. Dann wäre mit der Zusammenfassung der Linien wirtschaftlich nichts gewonnen.

Eine wirtschaftliche Gesamtbewertung mehrerer Linien kann unter dem Aspekt der Minimierung der Belastung öffentlicher Haushalte insbesondere dann geboten sein, wenn Nebenlinien einer Hauptlinie Fahrgäste zuführen bzw. von dort abfahren. Solche Linien erbringen eine Zubringerfunktion in Bezug auf die Hauptlinie. Wenn sich die Ertragskraft solchermaßen miteinander verflochtener Linien erheblich unterscheidet, so dass zum Beispiel die Zubringerlinien bei isolierter Betrachtung nicht eigenwirtschaftlich durchgeführt werden können, aber die Hauptlinie Gewinne erwirtschaftet, führt eine getrennte Bedienung durch verschiedene Unternehmer dazu, dass der Betreiber der Zubringerlinien auf eine öffentliche Ko-Finanzierung angewiesen ist, während der Betreiber der Hauptlinie die Gewinne für sich vereinnahmt („Rosinenpickerei“).

Die Zusammenfassung von Linien in der Hand eines Unternehmens nach verkehrlichen und wirtschaftlichen Kriterien, hat noch einen weiteren Vorteil: Die Einnahmeaufteilung innerhalb eines Verbundes lässt sich vereinfachen. Die Zuschreibung von Einnahmen erfolgt zwischen den Teilnetzen. Eine linienscharfe Abgrenzung der Erträge innerhalb der wirtschaftlich und verkehrlich verbundenen Verkehre, sollte im Rahmen des Controllings aber weiterhin erfolgen. Das reduziert auch die Transaktionskosten, die bei einer Einnahmeaufteilung zwischen verschiedenen Unternehmen anfallen. Ein leistungsgerechtes Einnahmeaufteilungsverfahren honoriert den Zubringerwert von Linien. Befinden sich



diese in der Hand verschiedener Unternehmen, so muss zwischen diesen ein Einnahmeausgleich stattfinden. Sind die Linien in der Hand eines Unternehmens gebündelt, so können Zubringereffekte abgewogen werden, ohne dass sie "spitz" abgerechnet werden müssten.

Da die Durchführung von Ausschreibungen Kosten für den Aufgabenträger verursacht, ist es unter diesem Aspekt sinnvoll, alle zu einem Netz oder Teilnetz gehörenden Linien als ein Netz auszuschreiben. Eine linienweise Ausschreibung führt jedenfalls zu höheren Preisen, weil die Bieter bei der Kalkulation der Angebote davon ausgehen müssen, nur die einzelne Linie bedienen zu können, was aus den oben genannten Gründen wirtschaftlich ungünstig ist. Andererseits hat der Aufgabenträger ein eigenes wirtschaftliches Interesse daran, wettbewerbliche Marktstrukturen zu erhalten, um so nicht Verkehrsleistungen zu überhöhten Monopolpreisen finanzieren zu müssen. Dies spricht dafür, Teilnetze auszuschreiben bzw. Liniennetze oder Teilnetze in Lose zu unterteilen. Dadurch, insbesondere durch eine zeitliche Staffelung der Ausschreibungen, lässt sich auch das sozialpolitische Konfliktpotential des Wettbewerbes eingrenzen, weil die vorhandene regionale Unternehmensstruktur langsam in den Wettbewerb hineinwachsen kann. Ferner würde sich die erhöhte Wettbewerbsintensität günstig auf Kosten und Qualität auswirken. Aus ersten Ausschreibungen gewonnene Erfahrungen können in nachfolgenden Vergabeverfahren berücksichtigt werden. Außerdem wird bei regelmäßigen Ausschreibungen der Arbeitsanfall beim Aufgabenträger gleichmäßig verteilt. Ob sich ein Splitting unter diesen Gesichtspunkten lohnt, hängt von Größe und Charakteristik der Verkehrsregion ab. Die Situation im Kreis Lippe wird im folgenden Kapitel dargestellt.

#### **8.4.4 Vorgaben für die Bündelgröße und -struktur im Kreis Lippe**

Neben den genannten Kriterien, gilt es auch, die wirtschafts- und verkehrspolitischen Voraussetzungen und Zielsetzungen im Kreis Lippe bei der Ausgestaltung der Linienbündel zu berücksichtigen. Dazu wurde an anderer Stelle bereits auf die Auswirkungen auf die bisher vorhandene Anbieterstruktur hingewiesen.

Im Kreis Lippe betreiben heute 12 Verkehrsunternehmen nach § 42 PBefG konzessionierten Linienverkehr. Daneben existieren mehr als 20 Busunternehmen, die als Subunternehmer für die genannten Konzessionäre tätig sind oder im freigestellten Schülerverkehr Leistungen abwickeln.

Die vorhandene mittelständische Unternehmerstruktur soll durch die Ausgestaltung der Bündel nicht von vorne herein vom Wettbewerb ausgeschlossen werden. Damit auch kleinere Unternehmer überhaupt eine Chance haben, dürfen die Bündel nicht zu groß werden. Diese Forderung ergibt sich auch aus der VOL, in der der Hinweis auf die Mittelstandsförderung explizit verankert ist (RdI. des MMWV v. 31.05.1977 „Richtlinien zur angemessenen Beteiligung kleiner und mittlerer Unternehmen in Handwerk, Handel und Industrie bei der Vergabe öffentlicher Aufträge nach der VOL“).

Betrachtet man das Gesamtnetz „Kreis Lippe“, verkehren heute auf rund 100 Linien in der Spitzenstunde rund 300 Busse. Diese Gesamtleistung könnte nach realistischer Einschätzung nur eines der hiesigen Unternehmen betreiben, dass

schon heute wesentliche Marktanteile im Kreisgebiet abdeckt. Alle anderen könnten, selbst bei einem Zusammenschluss, diese Leistung wohl nicht anbieten. Für ein solches Leistungsvolumen kommen ansonsten nur große i.d.R. ausländische Verkehrsunternehmen in Betracht.

Im Wettbewerb ist darüber hinaus auch davon auszugehen, dass Verkehrsunternehmen Leistungen nach Ablauf der Vertragslaufzeit auch wieder verlieren können. Bei dieser Annahme dürfen die Bündel nicht zu groß sein, um mittelständische Unternehmen nicht vom Markt auszuschließen.

Eine Ausschreibung von 100 einzelnen Linien kommt aber aus anderen Gründen nicht in Betracht. Ein sinnvoller Wettbewerb, der zu spürbaren Effektivitätssteigerungen und damit möglicherweise auch zu Einsparungen führt, kann nur dann realisiert werden, wenn Synergieeffekte durch optimierte Leistungserstellung entstehen. Das kann z.B. durch das Vorhalten eines Fahrzeugpools, einer dazugehörigen Werkstatt oder eines Betriebshofes nur für mehr als eine Linie wirtschaftlich sein.

Um der mittelständischen Unternehmensstruktur im ÖPNV die Option zu eröffnen, an Ausschreibungen teilzunehmen und gleichzeitig einen bestmöglichen Mitteleinsatz, d.h. das beste Kosten-Nutzen-Verhältnis zu erzielen, muss ein sinnvoller Kompromiss zwischen diesen, sich zum Teil widersprechenden, Zielen gefunden werden.

Die KVG Lippe hat unter Berücksichtigung der genannten planerischen, betrieblichen und wirtschaftlichen Aspekte ein Konzept erarbeitet, das zum einen die politischen Vorgaben zugrunde legt, zum anderen aber auch umsetzungsorientiert ausgerichtet ist. Für den Kreis Lippe werden dazu 5 Regionalbusbündel gebildet.

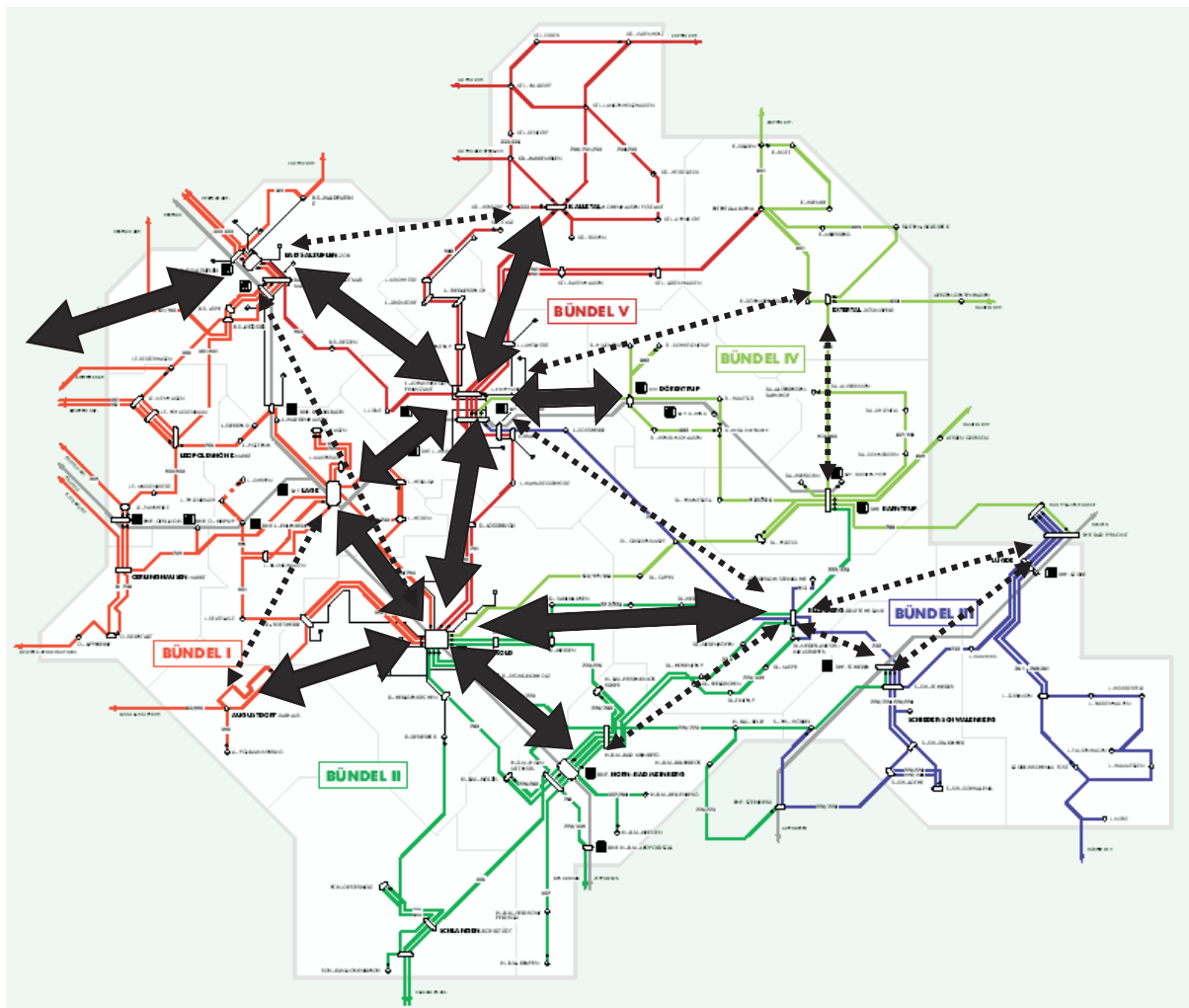
#### **8.4.5 Herleitung der Linienbündel aus dem Nahverkehrsplan**

Die Bündel, die im Kapitel 5 detailliert beschrieben werden, basieren auf den Vorgaben des Nahverkehrsplans aus dem Jahr 1998. Das damals definierte Mindestangebot und das sich daraus ergebende Liniennetz orientiert sich zum einen an den Verkehrsverflechtungen und zum anderen an den zentralen Verknüpfungspunkten im Kreis Lippe.

Ziel des Nahverkehrsplans ist, das beste Angebot auf den stärksten Relationen zu konzentrieren, um so auch ein entsprechendes Marktpotential abschöpfen zu können. Das Angebot soll nicht nach dem „Gießkannenprinzip“ über den Raum verteilt werden, wo die Wirkung insgesamt verpufft.

In der Abbildung 1 werden die stärksten Verkehrsverflechtungen im Kreis Lippe dargestellt. Die Linienführungen orientieren sich schon heute an diesen Relationen, so dass grundsätzlich ein marktgerechtes Angebot vorhanden ist.

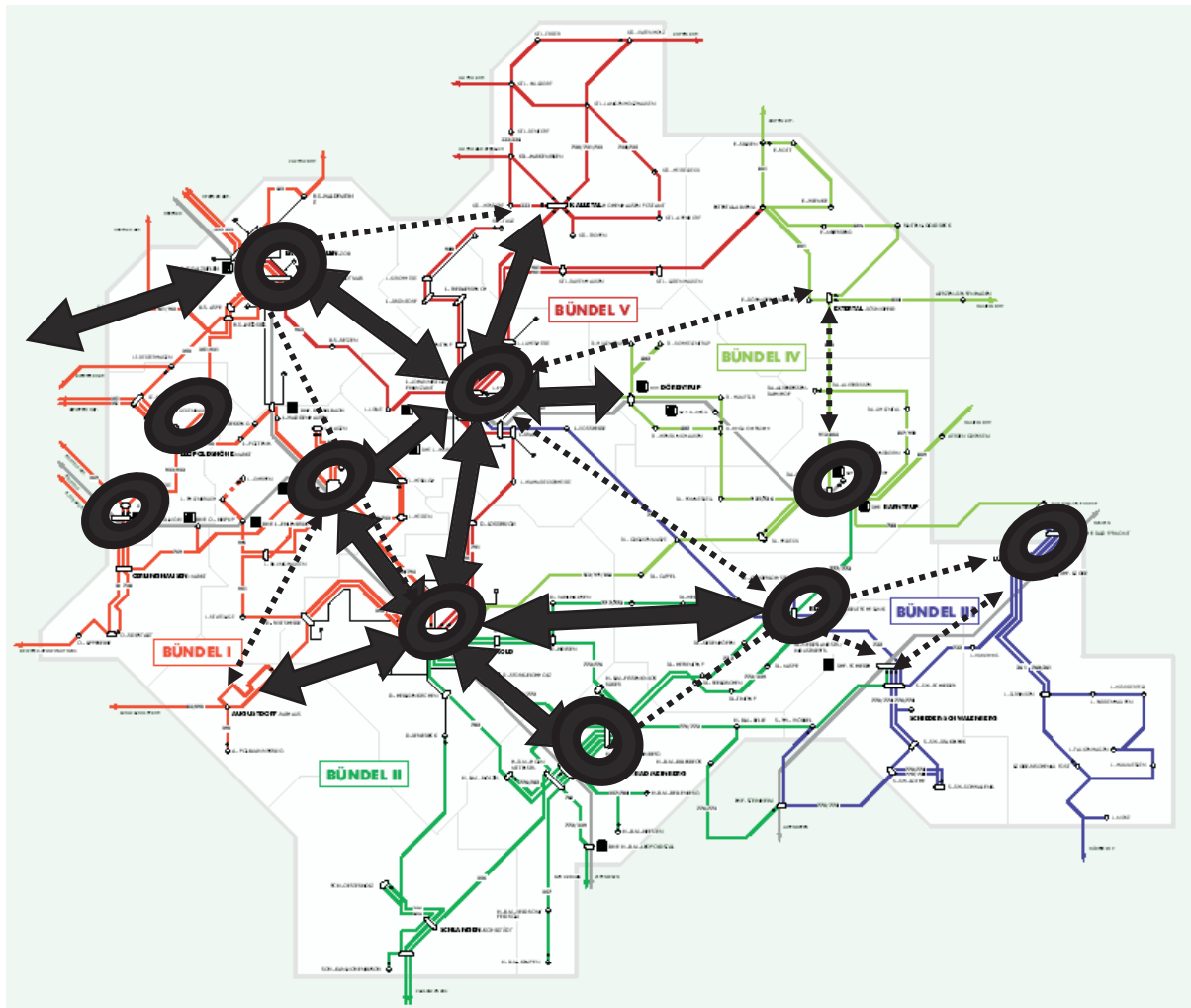
Abbildung 1: Verkehrsverflechtungen im Kreis Lippe (Quelle: NVP Kreis Lippe 1998)



In Abbildung 2 werden zusätzlich zu den Verflechtungen die wesentlichen Knotenpunkte im Kreis Lippe dargestellt. An diesen werden die Linien miteinander verknüpft, so dass ein schlanker Umstieg möglich wird. Gleichzeitig wird an diesen auch Symmetriepunkten genannten Knoten eine Anbindung an den SPNV sichergestellt.

Aus der Grafik wird deutlich, dass die Symmetriepunkte genau da liegen, wo sich starke Verkehrsverflechtungen treffen. Aus diesem System lässt sich für den ÖPNV ein Netz ableiten, das letztlich auch die betrieblichen Abläufe bestimmt. So werden Umläufe oft so gestaltet, dass sie ihre Endpunkte an den Knoten haben und dort die Verknüpfung mit anderen Linien herstellen.

Abbildung 2: Knotenpunkte im Kreis Lippe



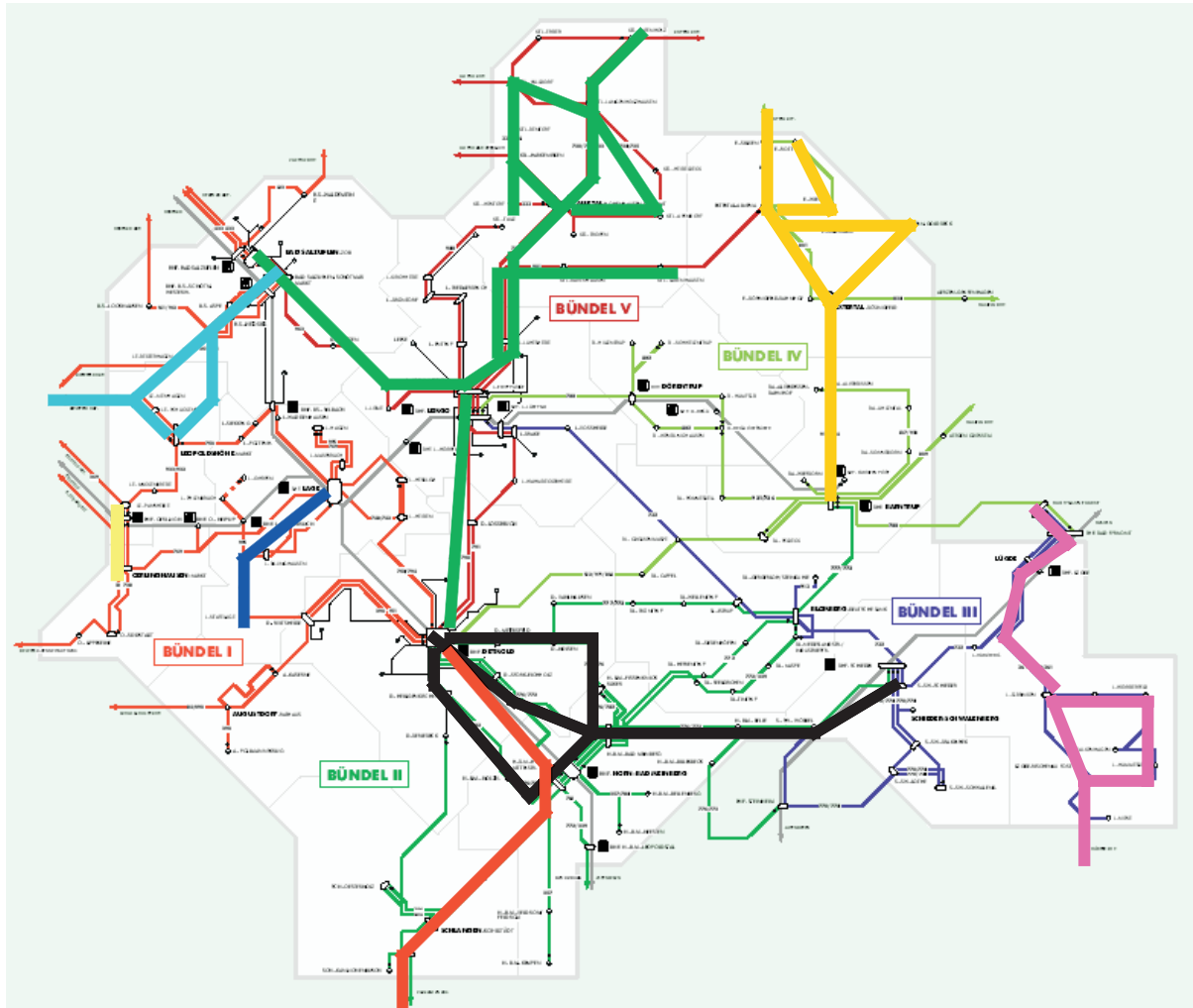
Aus den ersten beiden Abbildungen ergibt sich, dass bestimmte Linien nur in einem betrieblichen Zusammenhang betrachtet werden können. Bei Veränderungen auf einer Linie A ergeben sich durch verknüpfte Fahrzeugumläufe auch Auswirkungen auf der Linie B. Wie stark diese Abhängigkeiten sind verdeutlicht Abbildung 3.

Hier ist dargestellt, auf welchen Korridoren im Kreis Lippe solche Abhängigkeiten bestehen. In allen drei Abbildungen sind im Hintergrund die geplanten Linienbündel dargestellt. In der Abfolge der Grundlagen Verkehrsverflechtungen, Knoten und betrieblicher Zusammenhänge wird damit deutlich, wie stark die Linienbündel mit diesen Vorgaben korrespondieren und wie gut sie die Ansprüche an die spezifische Situation im Kreis Lippe aufnehmen.

Im Linienbündelungskonzept werden jedoch nicht die theoretischen Linien des NVP gebündelt sondern die heute verkehrenden Linien die bereits konzessioniert sind. Der NVP gibt im wesentlichen nur Linienkorridore vor, so dass eine Bündelung eine Fläche umfassen müsste. Eine Flächenkonzession sieht das PBefG aber nicht vor.

Der NVP wird schon heute in weiten Teilen in bestehenden Konzessionen umgesetzt. Insofern ist die Bündelung der bestehenden Linien konsequent.

Abbildung 3: Betriebliche Zusammenhänge



#### 8.4.6 Stadtverkehre

Die Stadtverkehre Bad Salzufflen, Lemgo und Detmold basieren im wesentlichen auf den bestehenden Stadtbussystemen, die sehr erfolgreich sind und in ihrer Systematik nicht auseinander gerissen werden können. Die wettbewerbskonforme Ausgestaltung der –dieser Verkehre liegt in der Zuständigkeit der Städte, die in ihrem Bereich Aufgabenträger sind.

In allen drei Stadtbussystemen wird der überwiegende Teil des ÖSPV von den Fahrgästen im Binnenverkehr genutzt. Es ist schon deshalb sinnvoll, hier eine eigenständige Abwicklung im Wettbewerb vorzunehmen, da es nur wenige Überschneidungspunkte mit dem Regionalbusverkehr gibt.

Zusätzlich hat sich das Produkt „Stadtbus“ durch ein eigenständiges sehr intensives Marketing in der Bevölkerung etabliert und als erfolgreich erwiesen. Die Bevölkerung identifiziert sich mit „ihrem“ Stadtbus.

Die Stadtbusstädte müssen in eigener Zuständigkeit für eine wettbewerbskonforme Ausgestaltung des ÖPNV sorgen. Für alle Linien, die das Stadtgebiet verlassen ist eine einvernehmliche Regelung mit dem Aufgabenträger Kreis Lippe zu treffen.

#### **8.4.7 Regionalbusbündel**

Der Zuschnitt der Regionalbusbündel orientiert sich zwangsläufig auch an der Raumstruktur im Kreis Lippe. Eine Verknüpfung von Linien aus dem Extertal mit Linien im Raum Schieder-Schwalenberg macht schon aufgrund der weiten Entfernungen und den damit verbundenen hohen Betriebsaufwendungen keinen Sinn.

Schon heute werden Linien so ausgestaltet und mit anderen betrieblich so verknüpft, dass Verkehrsströme im ÖPNV nachfragegerecht bedient werden können. Dies wird vor allem durch den hohen Anteil der Direktfahrten (>95%) deutlich, der im Rahmen einer Befragung im Jahr 2000 nachgewiesen werden konnte („Verkehrserhebung ÖPNV im Kreis Lippe“ GVS, Mai 2001). Dies ist zudem wichtig, da das Umsteigen von den Kunden als Verkehrswiderstand wahrgenommen wird und die Attraktivität des Angebotes deutlich verschlechtert.

In der Analyse ergeben sich auch durch definierte Verknüpfungspunkte Vorgaben für die Ausgestaltung von Linienbündeln. Die Ausrichtung des Regionalbussystems auf den SPNV ermöglicht den Fahrgästen darüber hinaus die Nutzung eines überregionalen Gesamtsystems. Die Systemzeiten im Busverkehr sollten deshalb so weit möglich auf die An- und Abfahrtszeiten der Schienenverkehre angepasst sein.

Im Nahverkehrsplan für den Kreis Lippe wurde dazu ein Netz von Symmetriepunkten geschaffen, an denen sich die Regionalbusse treffen und im Rahmen von definierten Systemzeiten ein Rendezvous mit anderen Linien und – soweit es sich um Bahnhöfe handelt – dem SPNV realisieren. So kann der Fahrgast „schlank“ umsteigen. Dies gilt natürlich auch für die Verknüpfung von Regionalbussen mit den Stadtbussystemen. Die Linienbündel orientieren sich an den wichtigen Verknüpfungspunkten, da so verkehrlich und wirtschaftlich sinnvolle Zusammenhänge berücksichtigt werden können (z.B. Umläufe der Fahrzeuge).

#### **8.4.8 Harmonisierung der Konzessionslaufzeiten**

Die genannten Linienbündel werden im Kapitel 5 detailliert erläutert und beschrieben. Ein wesentlicher Baustein für die Umsetzung der Planungen, vor allem bei einer Ausschreibung, sind die Laufzeiten der Konzessionen innerhalb der einzelnen Bündel.

Voraussetzung für die Ausschreibung eines Bündels ist die Harmonisierung der Laufzeiten auf ein Ablaufdatum. Dazu werden in Kapitel 5 jeweils Vorgaben gemacht, die sich jeweils an planerischen Voraussetzungen in den Bündeln orientiert.

Das Linienbündelungskonzept dient der Genehmigungsbehörde dann als Grundlage für die zukünftig anstehenden Konzessionsentscheidungen, insbesondere hinsichtlich einer Verkürzung der Laufzeiten. Alle Anträge werden, solange keine

Ausschreibung erfolgt, dann entsprechend der Vorgaben der „Bündel-Laufzeit“ beschieden.

Das gesamte Konzept ist über einen Zeitraum von 5 - 8 Jahren angelegt. So soll erreicht werden, dass pro Jahr ein Bündel ausgeschrieben werden kann. Damit kann der entstehende Arbeitsaufwand beim Aufgabenträger so verteilt werden, dass ein effektiver Personaleinsatz möglich wird und hier keine unnötigen Kosten entstehen.

Für die Vorbereitungen einer Ausschreibung müssen mindestens 12 - 15 Monate angesetzt werden. Dabei müssen neben der reinen Erarbeitung der Grundlagen (Verträge, Fahrpläne, Qualitätsstandards etc.), auch Zeitaufwand für das reine Vergabeverfahren berücksichtigt werden. Da sich in aktuellen Vergabeverfahren in Deutschland herausgestellt hat, dass immer öfter gegen Vergabeentscheidungen Widerspruch eingelegt wird, müssen auch für juristische Verfahren Zeit und Kosten einkalkuliert werden.

Mit dem Bündelungskonzept steht den Verkehrsunternehmen eine klare Planungsgrundlage zur Verfügung, auf der diese ihre Vorbereitungen auf den Wettbewerb ausrichten können. Der Kreis Lippe legt damit seine Zielrichtung offen, so dass alle vorhandenen aber auch neue Verkehrsunternehmen sich auf die neue Situation einstellen können. Ob eine Ausschreibung tatsächlich erfolgt, kann erst nach der detaillierten Prüfung aller Voraussetzungen politisch entschieden werden.

## **8.5 Linienbündel**

In den folgenden Kapiteln werden die Linienbündel detailliert beschrieben. Für jedes Bündel wird beschrieben, nach welchen wirtschaftlichen, planerischen und betrieblichen Gesichtspunkten die Bündelung vorgenommen wurde.

Grundlage für die Analyse sind die Fahrplandaten aus dem Fahrplan 2003, aus dem sich die Betriebsleistungen (Wagenkilometer und Betriebsstunden) ergeben. Die Nachfragedaten basieren auf der Verkehrserhebung im Kreis Lippe im Jahr 2000 sowie ergänzenden Daten (z.B. der Stadtbusstädte).

Um Aussagen zur Wirtschaftlichkeit treffen zu können, mussten wir auf eigene Berechnungen zurückgreifen, da die Verkehrsunternehmen nicht zur Herausgabe der notwendigen differenzierten einnahmerelevanten Daten bereit waren.

Die Kalkulationen der Einnahmen basieren im wesentlichen auf Hochrechnungen aus der Verkehrserhebung 2000. Zusätzlich wurden Ausgleichszahlungen aus den Bereichen § 45a PBefG und § 62 SchwG sowie sonstige Zuschüsse an die Verkehrsunternehmen nach dem Umlageschlüssel Zuschuss pro Betriebskilometer auf die Linienbündel verteilt, da diese Zahlungen nach unternehmensspezifischen Reiseweiten bzw. Quotierungen ermittelt werden. Die Aussagen zur Wirtschaftlichkeit können deshalb nur eine Schätzung sein. Verlässliche Daten werden aber erst dann gebraucht, wenn eine Ausschreibung konkret vorgenommen wird. Dann benötigen wir auch aktuelle Daten, die im Verfahren dann neu erhoben werden müssen. Anhand des vorliegenden Datenmaterials können aber Tendenzen festgestellt werden, die Rückschlüsse auf die Wirtschaftlichkeit der Bündel zulassen.

Für die Kalkulation der Kosten wurden 3 Kostensätze in verschiedenen Bandbreiten zugrunde gelegt:

Kosten pro Fahrplankilometer:	0,50 – 0,60 €
Kosten pro Fahrplanstunde:	23 - 29 €
Kosten pro benötigtem Fahrzeug:	25.000 – 30.000 € (bei ca. 50.000 - 80.000 KM/ Jahr)

Bei diesen Kosten handelt es sich um gängige Marktpreise, die im Raum Ostwestfalen-Lippe bereits Grundlage für Verkehrsverträge geworden sind.

Zu den planerischen Kriterien der Bündel wird die geographische Lage des Bündels und die Verflechtung mit Nachbarräumen beschrieben. Darüber hinaus werden die im Bündel wichtigen Verknüpfungspunkte aufgeführt.

Einen Schwerpunkt bilden die Aussagen zur Harmonisierung der Laufzeiten der Bündel. Dazu werden alle aktuellen Laufzeiten der in den Bündeln enthaltenen Linien aufgeführt. Zusätzlich wird festgelegt, zu welchem Zeitpunkt die Bündel zur Ausschreibung kommen sollen.



## **8.5.1 BÜNDEL I**

### **Datenblatt zum Linienbündel**

#### **Raumbeschreibung:**

Das Bündel 1 umfasst im wesentlichen den westlichen Teil des Kreises Lippe. Den Schwerpunkt des Bündels bilden die Kommunen Bad Salzuflen, Lage, Leopoldshöhe und Oerlinghausen. Durch die Nachbarschaft zum Oberzentrum Bielefeld müssen hier auch Verkehrsverflechtungen abgebildet werden, die in Richtung Bielefeld fließen. Eine Bündelung dieses Raumes muss deshalb in enger Abstimmung mit dem Aufgabenträger Stadt Bielefeld erfolgen. Der räumliche Zuschnitt des Bündels ermöglicht eine effektive Umlaufgestaltung. Dies stellt zusätzlich eine wirtschaftliche Gestaltung des Verkehrs sicher.

#### **Planerische Kriterien:**

##### **Verkehrsfunktion und Verflechtung**

Im Bündel I werden die Linien berücksichtigt, die diese Kommunen flächenhaft erschließen und solche, die Verbindungsfunktionen zwischen den Zentren übernehmen. Darüber hinaus werden Linien aufgenommen, die das Gebiet in Richtung Bielefeld befahren. Hier bestehen starke Verkehrsverflechtungen, vor allem zwischen Oerlinghausen und Leopoldshöhe in Richtung Bielefeld, Senne und Bielefeld Stieghorst.

##### **Beziehungen zu anderen Aufgabenträgern**

Bei Planungsänderungen bzw. Ausschreibung von Linien, die das Gebiet eines oder mehrerer anderer Aufgabenträger tangieren (Nachbarkreise oder städtische Aufgabenträger), ist eine einvernehmliche Regelung zu treffen. Dies gilt auch für betroffene Ortsbusverkehre ohne eigene Zuständigkeit.

##### **Wirtschaftliche Kriterien der Bündelung**

Das Bündel 1 ist das größte Bündel im Kreis Lippe. Insgesamt werden Leistungen von rund 2,2 Mio. Wagen-Kilometern und etwa 80.000 Betriebsstunden gebündelt.

Das Bündel kann nach internen Berechnungen kostendeckend betrieben werden. Die Annahmen bezüglich der Einnahmen und der Kosten können nur Schätzungen sein, die im Falle Vergabe des Bündels noch aktualisiert und verifiziert werden müssen.

##### **Betriebliche Kriterien**

##### **Verknüpfungspunkte**

Das Bündel I wird bestimmt durch die Symmetriepunkte Oerlinghausen-Bahnhof, Lage-Bahnhof, Leopoldshöhe-Markt und Bad Salzuflen-ZOB. An diesen Verknüpfungspunkten ist ein sinnvoller Umstieg auf alle Hauptlinien des Bündels möglich. Zusätzlich wird an den beiden Bahnhöfen ein Umstieg in den SPNV sichergestellt.

Das Bündel I zeichnet sich durch einen Direktfahreranteil von über 98% aus. Damit wird deutlich, dass nur ein sehr geringer Übersteigeranteil in andere Linienbündel existiert. Die Bündelung der beteiligten Linien ist damit sinnvoll und vereinfacht vor allem vor dem Hintergrund eines gemeinsamen Marktauftrittes und der Einnahmezuscheidung zu den einzelnen Bündeln die Planungen.

**Tabelle 1: Liste der Linien im Bündel I**

Bündel	Linie	Betreiber	Verlauf	Konzessionslaufzeit
<b>Bündel 1</b>	<b>750*</b>	BVO	Detmold - Lage - Pottenhausen	17. Aug. 2004
	<b>933</b>	Rehm&Söhne	Ortbus Leopoldshöhe	17. Aug. 2004
	<b>952</b>	Wellhausen	Lage - Billinghamen - Lage - Lemgo	17. Aug. 2004
	<b>931*</b>	Rehm&Söhne	Oerlinghausen - Leopoldshöhe - Bad Salzuffen	31. Aug. 2004
	<b>932</b>	Rehm&Söhne	Oerlinghausen - Helpup - Leopoldshöhe	31. Mai. 2005
	<b>961*</b>	Wiebusch	Bad S. - Schötmar - Knetterheide - Ahmsen - Herford	28. Feb. 2007
	<b>962*</b>	Wiebusch	Bad S. - Werl - Biemsen - Ahmsen	28. Feb. 2007
	<b>742</b>	BVO	Stadtverkehr Lage	30. Nov. 2007
	<b>748*</b>	BVO	Lemgo - Lieme - Hagen - Hardissen - Lage	30. Nov. 2007
	<b>950</b>	Wellhausen	Müssen - Billinghamen - Lage	30. Nov. 2007
	<b>953</b>	Wellhausen	Lage - Waddenhausen - Pottenh. - Kachtenh.	30. Nov. 2007
	<b>954</b>	Wellhausen	Lage - Heiden - Hardissen - Hagen - Waddenh.	30. Nov. 2007
	<b>955</b>	Wellhausen	Lage-Maßbruch - Sedanplatz	30. Nov. 2007
	<b>957</b>	Wellhausen	Lage - Kachtenhausen - Ohrsen	30. Nov. 2007
	<b>959</b>	Wellhausen	Lage - Sylbach - Leopoldshöhe	31. Dez. 2007
	<b>350*</b>	BVO	Bielefeld - Bad Salzuffen	31. Mai. 2008
	<b>351*</b>	BVO	Bielefeld - Leopoldshöhe - Bad Salzuffen	31. Mai. 2008
	<b>369*</b>	BVO	Oerlinghausen Bhf - Asemissen - Oldentrup - (Bielefeld)	31. Mai. 2008
	<b>769*</b>	BVO	Lemgo - Lage - Kachtenh. - Helpup - Oerlinghausen Bhf	31. Mai. 2008
	<b>956</b>	Wellhausen	Stadtverkehr Lage	31. Mai. 2008
<b>371*</b>	BVO	Lage - Sylbach - Bad Salzuffen	31. Dez. 2008	
<b>766*</b>	BVO	Detmold Bhf - Pivitsheide - Kachtenh. - Oerlinghausen Bhf	31. Dez. 2008	
<b>958</b>	Wellhausen	Helpup - Greste - Asemissen - Leopoldshöhe	31. Dez. 2008	
<b>960</b>	Wellhausen	Helpup - Greste - Asemissen - Leopoldshöhe	31. Dez. 2008	
<b>738*</b>	mobiel	Stadtbus Oerlinghausen	31. Mai. 2009	

Bündel	Linie	Betreiber	Verlauf	Konzessionslaufzeit
	794*	BVO	Detmold - Pivitsheide VH - Lage	31. Mai. 2009
	951	Wellhausen	Stadtverkehr Lage	19. Nov. 2009
nachrichtlich	38**	mobiell	Bielefeld (Sennestadt) –Oerlinghausen – Bi Stieghorst	

\* Für diese Linien muss bei Planungsänderungen bzw. Ausschreibung eine einvernehmliche Regelung mit dem beteiligten Aufgabenträger getroffen werden.

\*\* Die Linie 38 wird nachrichtlich aufgeführt, da eine enge verkehrliche Verbindung zur Linie 738 besteht. Eine Zuordnung kann erst nach Vorlage eines Linienbündelungskonzeptes der Stadt Bielefeld erfolgen. In jedem Fall ist eine einvernehmliche Regelung mit dem Aufgabenträger Kreis Lippe und der Stadt Oerlinghausen zu treffen.

### Harmonisierte Konzessionslaufzeit des Bündels (mit Begründung).

Für das Bündel I wird als Harmonisierungs-Zeitpunkt der Fahrplanwechsel 2009 festgelegt. Damit orientiert sich die Laufzeit an der längsten Laufzeit einer Linie im Bündel. Der späte Zeitpunkt ist für das Bündel I wichtig, weil hier, aufgrund des Leistungsumfangs, eine längere Vorbereitungszeit notwendig ist, falls es zu einer Vergabe in einem VOL/A-förmigen Verfahren kommt.

Bei der Wiedererteilung von Konzessionen für Linien dieses Bündels sollen die Genehmigungen in Anlehnung an das Bündelungskonzept bis zum 15.12.2009 befristet erteilt werden.

**Tabelle 2: Verteilung der Fahrleistungen nach Fahrtzwecken im Bündel I**

Fahrtzwecke	Prozent
1 Whg->Arb	8,00%
2 Arb->Whg	5,70%
3 Whg->Sch/Ausb	28,90%
4 Sch/Ausb->Whg	27,30%
5 Whg->Eink	2,60%
6 Eink->Whg	3,30%
7 Whg->Freiz	7,70%
8 Freiz->Whg	6,80%
9 Whg->Sonst	2,90%
10 Sonst->Whg	2,10%
11 Sonstige	4,60%

## **8.5.2 BÜNDEL II**

### **Datenblatt zum Linienbündel**

#### **Raumbeschreibung:**

Das Bündel II umfasst im wesentlichen den südlichen Teil des Kreises Lippe. Den Schwerpunkt des Bündels bilden die Kommunen Horn-Bad Meinberg, Blomberg und Schlangen. Die Linien im Bündel korrespondieren stark mit Detmold und laufen darüber hinaus in das Gebiet des Nahverkehrsverbundes Paderborn-Höxter (nph). Der räumliche Zuschnitt des Bündels ermöglicht eine effektive Umlaufgestaltung. Dies stellt zusätzlich eine wirtschaftliche Gestaltung des Verkehrs sicher.

#### **Planerische Kriterien:**

##### **Verkehrsfunktion und Verflechtung**

Im Bündel II werden die Linien berücksichtigt, die diese Kommunen flächenhaft erschließen und solche, die Verbindungsfunktionen zwischen den Zentren übernehmen. Darüber hinaus werden Linien aufgenommen, die das Gebiet in Richtung Paderborn und Höxter befahren. Hier bestehen Verkehrsverflechtungen, vor allem von Schlangen in Richtung Paderborn und Horn-Bad Meinberg in Richtung Steinheim.

#### **Beziehungen zu anderen Aufgabenträgern**

Bei Planungsänderungen bzw. Ausschreibung von Linien, die das Gebiet eines oder mehrerer anderer Aufgabenträger tangieren (Nachbarkreise oder städtische Aufgabenträger), ist eine einvernehmliche Regelung zu treffen.

#### **Wirtschaftliche Kriterien der Bündelung**

Das Bündel II ist das zweit-größte Bündel im Kreis Lippe. Insgesamt werden Leistungen von rund 1,9 Mio. Wagen-Kilometern und etwa 44.000 Betriebsstunden gebündelt.

Das Bündel kann nach internen Berechnungen wirtschaftlich betrieben werden. Die Annahmen bezüglich der Einnahmen und der Kosten können nur Schätzungen sein, die im Falle der Ausschreibung unbedingt vorher noch aktualisiert und verifiziert werden müssen.

#### **Betriebliche Kriterien**

##### **Verknüpfungspunkte**

Das Bündel II wird bestimmt durch die Symmetriepunkte Horn, Mittelstraße, Bad Meinberg, Busbahnhof, Horn-Bad Meinberg, Bahnhof und Detmold Bahnhof. An diesen Verknüpfungspunkten ist ein sinnvoller Umstieg auf alle Hauptlinien im Bündel möglich. Zusätzlich wird an den beiden Bahnhöfen ein Umstieg in den SPNV sichergestellt.

Das Bündel II zeichnet sich durch einen Direktfahreranteil von über 97% aus. Damit wird deutlich, dass nur ein sehr geringer Übersteigeranteil in andere Linienbündel existiert. Die Bündelung der beteiligten Linien ist damit sinnvoll und vereinfacht vor allem vor dem Hintergrund eines gemeinsamen Marktauftrittes und der Einnahmezuscheidung zu den einzelnen Bündeln die Planungen.

**Tabelle 1: Liste der Linien im Bündel II**

Bündel	Linie	Betreiber	Verlauf	Konzessionslaufzeit
<b>Bündel 2</b>	<b>782*</b>	BVO	Detmold - Holzhausen - Horn - Bad Meinberg	31. Dez. 2005
	<b>777*</b>	BVO	Detmold - Brüntrup - Istrup - Blomberg	31. Okt. 2008
	<b>780*</b>	BVO	Detmold - Horn	31. Dez. 2008
	<b>390*</b>	BVO	Detmold - Augustdorf	31. Mai. 2009
	<b>776*</b>	BVO	Detmold - Bd. Meinberg - Belle - Steinh./ Schieder	31. Mai. 2009
	<b>788</b>	BVO	Blomberg - Herrentrup - Reelkirchen	31. Mai. 2009
	<b>357*</b>	BVO	Horn - Veldrom - Kempen	30. Sep. 2009
	<b>783</b>	BVO	Stadtverkehr Horn-Bad Meinberg	30. Sep. 2009
	<b>784</b>	BVO	Horn - Bellenberg - Heesten	30. Sep. 2009
	<b>772*</b>	BVO	Detmold - Bad Meinberg - Blomberg - Barntrop	31. Aug. 2010
	<b>N 1*</b>	BVO	Detmold - Augustdorf (Nachtbus)	30. Nov. 2010

\* Für diese Linien muss bei Planungsänderungen bzw. Ausschreibung eine einvernehmliche Regelung mit dem beteiligten Aufgabenträger getroffen werden.

**Harmonisierte Konzessionslaufzeit des Bündels (mit Begründung).**

Für das Bündel II wird als Harmonisierungszeitpunkt der Fahrplanwechsel 2010 festgelegt. Damit orientiert sich die Laufzeit an der längsten Laufzeit einer Linie im Bündel. Der Zeitpunkt ist für das Bündel II sinnvoll, da hier der überwiegende Teil der Linienkonzessionen sehr spät ausläuft.

Bei der Wiedererteilung von Konzessionen für Linien dieses Bündels sollen die Genehmigungen in Anlehnung an das Bündelungskonzept bis zum 15.12.2010 befristet erteilt werden.

**Tabelle 2: Verteilung der Fahrleistungen nach Fahrtzwecken im Bündel II**

	<b>Fahrtzwecke</b>	<b>Prozent</b>
1	Whg->Arb	7,00%
2	Arb->Whg	5,00%
3	Whg->Sch/Ausb	26,50%
4	Sch/Ausb->Whg	29,80%
5	Whg->Eink	3,20%
6	Eink->Whg	2,90%
7	Whg->Freiz	6,80%
8	Freiz->Whg	6,60%
9	Whg->Sonst	4,40%
10	Sonst->Whg	3,20%
11	Sonstige	4,60%

## **8.5.3 BÜNDEL III**

### **Datenblatt zum Linienbündel**

#### **Raumbeschreibung:**

Das Bündel III umfasst den süd-östlichen Teil des Kreises Lippe. Den Schwerpunkt des Bündels bilden die Kommunen Blomberg, Schieder-Schwalenberg und Lügde. Die Linien im Bündel III laufen zum Teil in das Gebiet des Nahverkehrsverbundes Paderborn-Höxter (nph). Der räumliche Zuschnitt des Bündels ermöglicht eine effektive Umlaufgestaltung. Dies stellt zusätzlich eine wirtschaftliche Gestaltung des Verkehrs sicher.

#### **Planerische Kriterien:**

##### **Verkehrsfunktion und Verflechtung**

Im Bündel III werden die Linien berücksichtigt, die diese Kommunen flächenhaft erschließen und solche, die Verbindungsfunktionen zwischen den Zentren übernehmen. Darüber hinaus werden Linien aufgenommen, die das Gebiet in Richtung Bad Pyrmont sowie Steinheim und Höxter befahren. Hier bestehen Verkehrsverflechtungen, vor allem nach Höxter.

#### **Beziehungen zu anderen Aufgabenträgern**

Bei Planungsänderungen bzw. Ausschreibung von Linien, die das Gebiet eines oder mehrerer anderer Aufgabenträger tangieren (Nachbarkreise oder städtische Aufgabenträger), ist eine einvernehmliche Regelung zu treffen.

#### **Wirtschaftliche Kriterien der Bündelung**

Das Bündel III ist das kleinste Bündel im Kreis Lippe. Insgesamt werden Leistungen von rund 1,1 Mio. Wagen-Kilometern und etwa 34.500 Betriebsstunden gebündelt.

Das Bündel kann nach internen Berechnungen kaum wirtschaftlich betrieben werden. Die Annahmen bezüglich der Einnahmen und der Kosten können nur Schätzungen sein, die im Falle der Ausschreibung unbedingt vorher noch aktualisiert und verifiziert werden müssen.

#### **Betriebliche Kriterien**

##### **Verknüpfungspunkte**

Das Bündel III wird bestimmt durch die Symmetriepunkte Blomberg, Rathaus und Schieder-Schwalenberg, Bahnhof. An diesen Verknüpfungspunkten ist ein schlanker Umstieg auf die Hauptlinien im Bündel möglich. Zusätzlich wird am Bahnhof Schieder ein Umstieg auf den SPNV sichergestellt.

Das Bündel III zeichnet sich durch einen Direktfahreranteil von fast 97% aus. Damit wird deutlich, dass nur ein sehr geringer Übersteigeranteil in andere Linienbündel existiert. Die Bündelung der beteiligten Linien ist damit sinnvoll und vor allem vor dem Hintergrund eines gemeinsamen Marktauftrittes und der Einnahmezuscheidung zu den einzelnen Bündeln vertretbar.

**Tabelle1: Liste der Linien im Bündel III**

Bündel	Linie	Betreiber	Verlauf	Konzessionslaufzeit
<b>Bündel 3</b>	<b>760</b>	BVO	Blomberg - Schieder - Rischenau	31. Dez. 2005
	<b>308*</b>	BVO	Bielefeld - Lemgo - Blomberg - Bad Pyrmont	23. Apr. 2006
	<b>792*</b>	BVO	Detmold - Hermannsdenkmal - Externsteine - Emmerstausee	30. Okt. 2006
	<b>761</b>	BVO	Rischenau - Lügde -Bad Pyrmont	31. Mrz. 2008
	<b>773</b>	BVO	Wöbel - Belle - Billerbeck - Steinheim	27. Mai. 2008
	<b>774</b>	BVO	Glashütte - Schieder - Elbrixen - Rischenau - Steinheim	27. Mai. 2008
	<b>732*</b>	BVO	Lemgo - Großmarpe - Blomberg - Schieder - Bad Pyrmont	31. Mai. 2008
	<b>789</b>	BVO	Blomberg - Eschenbruch	31. Mai. 2008
	<b>913</b>	Köhne/ BVO	Ortsverkehr Blomberg	31. Mai. 2008
	<b>763</b>	BVO	Barntrup - Bad Pyrmont (Bürgerbus Lügde)	1. Jul. 2009
	<b>770</b>	BVO	Ortsverkehr Schieder-Schwalenberg	31. Aug. 2010

\* Für diese Linien muss bei Planungsänderungen bzw. Ausschreibung eine einvernehmliche Regelung mit dem beteiligten Aufgabenträger getroffen werden.

**Harmonisierte Konzessionslaufzeit des Bündels (mit Begründung).**

Für das Bündel III wird als Harmonisierungszeitpunkt der Fahrplanwechsel 2006 festgelegt. Die Laufzeiten der Linien werden hier zum Teil reduziert. Der Zeitpunkt ist für das Bündel III sinnvoll, da eine einvernehmliche Regelung mit den Verkehrsunternehmen möglich scheint.

Bei der Wiedererteilung von Konzessionen für Linien dieses Bündels sollen die Genehmigungen in Anlehnung an das Bündelungskonzept bis zum 15.12.2006 befristet erteilt werden.



**Tabelle 2: Verteilung der Fahrleistungen nach Fahrtzwecken im Bündel III**

Code	Fahrtzweck	Prozent
1	Whg->Arb	5,50%
2	Arb->Whg	4,20%
3	Whg->Sch/Ausb	30,00%
4	Sch/Ausb->Whg	38,30%
5	Whg->Eink	2,60%
6	Eink->Whg	3,50%
7	Whg->Freiz	5,00%
8	Freiz->Whg	4,00%
9	Whg->Sonst	2,30%
10	Sonst->Whg	1,90%
11	Sonstige	2,50%

## 8.5.4 BÜNDEL IV

### Datenblatt zum Linienbündel

#### Raumbeschreibung:

Das Bündel IV umfasst den nord-östlichen Teil des Kreises Lippe. Den Schwerpunkt des Bündels bilden die Kommunen Extertal, Dörentrup und Barntrop. Die Linien im Bündel IV verlaufen zum Teil nach Niedersachsen (Hameln, Rinteln, Bad Pyrmont). Der räumliche Zugschnitt des Bündels ermöglicht eine effektive Umlaufgestaltung. Dies stellt zusätzlich eine wirtschaftliche Gestaltung des Verkehrs sicher.

#### Planerische Kriterien:

##### **Verkehrsfunktion und Verflechtung**

Im Bündel IV werden die Linien berücksichtigt, die diese Kommunen flächenhaft erschließen und solche, die Verbindungsfunktionen zwischen den Zentren übernehmen. Darüber hinaus werden Linien aufgenommen, die das Gebiet in Richtung Hameln, Rinteln und Bad Pyrmont in Niedersachsen befahren. Verkehrsverflechtungen bestehen innerhalb des Kreises Lippe vor allem nach Lemgo.

#### Beziehungen zu anderen Aufgabenträgern

Bei Planungsänderungen bzw. Ausschreibung von Linien, die das Gebiet eines oder mehrerer anderer Aufgabenträger tangieren (Nachbarkreise oder städtische Aufgabenträger), ist eine einvernehmliche Regelung zu treffen.

#### Wirtschaftliche Kriterien der Bündelung

Das Bündel IV ist das Bündel im Kreis Lippe mit den wenigsten Überschneidungen in Nachbarräume. Insgesamt werden Leistungen von rund 1,6 Mio. Wagen-Kilometern und etwa 44.000 Betriebsstunden gebündelt.

Das Bündel kann nach internen Berechnungen wirtschaftlich betrieben werden. Die Annahmen bezüglich der Einnahmen und der Kosten können nur Schätzungen sein, die im Falle der Ausschreibung unbedingt vorher noch aktualisiert und verifiziert werden müssen.

#### Betriebliche Kriterien

##### **Verknüpfungspunkte**

Das Bündel IV wird bestimmt durch die Symmetriepunkte Barntrop, Bahnhof, Extertal, Bahnhof und Lemgo, Bahnhof. An diesen Verknüpfungspunkten ist ein sinnvoller Umstieg auf die Hauptlinien im Bündel möglich. Zusätzlich wird an den Bahnhöfen Barntrop (nach dessen Fertigstellung) und Lemgo ein Umstieg auf den SPNV sichergestellt.

Das Bündel IV ist mit einem Direktfahreranteil von fast 97% ein in sich weitgehend geschlossenes System. Damit wird deutlich, dass nur ein sehr geringer Übersteigeranteil in andere Linienbündel existiert. Die Bündelung der beteiligten Linien ist damit sinnvoll und vor allem vor dem Hintergrund eines gemeinsamen Marktauftrittes und der Einnahmezuscheidung zu den einzelnen Bündeln vertretbar.

**Tabelle1: Liste der Linien im Bündel IV**

Bündel	Linie	Betreiber	Verlauf	Konzessionslaufzeit
<b>Bündel 4</b>	<b>834</b>	vbe	Bösingfeld - Grupenhagen	30.9.2011
	<b>911</b>	Köhne	Blomberg - Großenmarpe - Cappel	31.12.2011
	<b>912</b>	Köhne	Barntrop - Großenmarpe - Detmold	31.12.2011
	<b>921*</b>	Linke	Lemgo - Wendlinghausen - Barntrop	31.3.2008
	<b>801</b>	vbe	Bösingfeld - Silixen/Bremke - Rinteln	31.3.2008
	<b>804</b>	vbe	Bösingfeld - Hummerbruch/ Ullenhagen - Barntrop	31.3.2008
	<b>809</b>	vbe	Grieseßem - Sonneborn - Barntrop	22.5.2008
	<b>802*</b>	vbe	Bösingfeld - Dörentrop - Lemgo	28.5.2008
	<b>803</b>	vbe	Bösingfeld - Ullenhagen - Alverdissen - Reine	28.5.2008
	<b>805</b>	vbe	Ortsverkehr Extertal	28.5.2008
	<b>807</b>	vbe	Ortsverkehr Barntrop	28.5.2008
	<b>700*</b>	BVO	Lemgo - Dörentrop - Barntrop - Bad Pyrmont	31.5.2008

\* Für diese Linien muss bei Planungsänderungen bzw. Ausschreibung eine einvernehmliche Regelung mit dem beteiligten Aufgabenträger getroffen werden.

### **Harmonisierte Konzessionslaufzeit des Bündels (mit Begründung).**

Für das Bündel IV wird als Harmonisierungszeitpunkt der Fahrplanwechsel 2008 festgelegt. Die Laufzeiten der Linien bleiben hier im wesentlichen unverändert. Nur 4 von 12 Linien müssen bei einer Verlängerung der Konzession eine befristete Laufzeit erhalten, die dann aber immer noch 4 bzw. 5 Jahre beinhaltet (siehe Tabelle 1 Bündel IV). Der Zeitpunkt ist für das Bündel IV sinnvoll, da nur geringe Eingriffe in die Konzessionen der Verkehrsunternehmen erforderlich sind.

Bei der Wiedererteilung von Konzessionen für Linien dieses Bündels sollen die Genehmigungen in Anlehnung an das Bündelungskonzept bis zum 15.12.2008 befristet erteilt werden.

**Tabelle 2: Verteilung der Fahrleistungen nach Fahrtzwecken im Bündel IV**

Code	Fahrtzweck	Prozent
1	Whg->Arb	5,50%
2	Arb->Whg	4,20%
3	Whg->Sch/Ausb	30,00%
4	Sch/Ausb->Whg	38,30%
5	Whg->Eink	2,60%
6	Eink->Whg	3,50%
7	Whg->Freiz	5,00%
8	Freiz->Whg	4,00%
9	Whg->Sonst	2,30%
10	Sonst->Whg	1,90%
11	Sonstige	2,50%

## **8.5.5 BÜNDEL V**

### **Datenblatt zum Linienbündel**

#### **Raumbeschreibung:**

Den Schwerpunkt des Bündels V bilden die Kommunen Kalletal, Lemgo und Detmold. Die Linien im Bündel V verlaufen zum Teil in den Kreis Herford und nach Niedersachsen. Der räumliche Zuschnitt des Bündels ermöglicht eine effektive Umlaufgestaltung. Dies stellt zusätzlich eine wirtschaftliche Gestaltung des Verkehrs sicher.

#### **Planerische Kriterien:**

##### **Verkehrsfunktion und Verflechtung**

Im Bündel V werden die Linien berücksichtigt, die diese Kommunen flächenhaft erschließen und solche, die Verbindungsfunktionen zwischen den Zentren übernehmen. Darüber hinaus werden Linien aufgenommen, die das Gebiet in Richtung Vlotho und nach Rinteln in Niedersachsen befahren. Im Bündel V werden Verkehrsverflechtungen innerhalb des Kreises Lippe abgebildet, die die Mittelzentren Detmold und Lemgo mit dem Kalletal verbinden. An den entsprechenden Symmetriepunkten Lemgo, Bahnhof und Detmold, Bahnhof bestehen Beziehungen zu den anderen Bündeln.

#### **Beziehungen zu anderen Aufgabenträgern**

Bei Planungsänderungen bzw. Ausschreibung von Linien, die das Gebiet eines oder mehrerer anderer Aufgabenträger tangieren (Nachbarkreise oder städtische Aufgabenträger), ist eine einvernehmliche Regelung zu treffen.

#### **Wirtschaftliche Kriterien der Bündelung**

Im Bündel V werden insgesamt Leistungen von rund 1,4 Mio. Wagen-Kilometern und etwa 43.000 Betriebsstunden gebündelt.

Das Bündel kann nach internen Berechnungen kaum wirtschaftlich betrieben werden. Die Annahmen bezüglich der Einnahmen und der Kosten können nur Schätzungen sein, die im Falle der Ausschreibung unbedingt vorher noch aktualisiert und verifiziert werden müssen.

#### **Betriebliche Kriterien**

##### **Verknüpfungspunkte**

Das Bündel V wird bestimmt durch die Symmetriepunkte Detmold, Bahnhof, Lemgo, Bahnhof und Kalletal-Hohenhausen, Postamt. An diesen Verknüpfungspunkten ist ein sinnvoller Umstieg auf die Hauptlinien im Bündel möglich. Der Umstieg auf den SPNV wird an den Bahnhöfen Detmold und Lemgo sichergestellt.

Im Bündel V wird nur ein Direktfahreranteil von 93% erreicht. Die Ursache findet sich in der Verknüpfung der großen Mittelzentren Detmold und Lemgo. Eine Bündelung der beteiligten Linien ist dennoch sinnvoll, da hierdurch der geographischen Situation und der verkehrlichen Verflechtungen des Kalletals am besten Rechnung getragen wird.

**Tabelle 1: Liste der Linien im Bündel V**

Bündel	Linie	Betreiber	Verlauf	Konzessionslaufzeit
<b>Bündel 5</b>	<b>735</b>	BVO	Bürgerbus Kalletal	31. Aug. 2004
	<b>901*</b>	Kliewe	Lemgo - Extertal, Almena	31. Dez. 2005
	<b>333*</b>	BVO	Hohenhausen -Bentorf - Bad Seebbruch	31. Mai. 2008
	<b>334*</b>	BVO	Varenholz - Erder - Kalldorf - Vlotho	31. Mai. 2008
	<b>730*</b>	BVO	Langenholzhausen - Varenholz - Möllenbeck - Rinteln	31. Mai. 2008
	<b>733*</b>	BVO	Lemgo - Hohenhausen - Langenholzhausen	31. Mai. 2008
	<b>790*</b>	BVO	Detmold - Loßbruch - Lemgo	31. Mai. 2008
	<b>791*</b>	BVO	Detmold - Wahmbeckerheide - Lemgo	31. Mai. 2008
	<b>734</b>	BVO	Ortsverkehr Kalletal	31. Aug. 2008
	<b>731</b>	BVO	Hohenhausen - Langenholzhausen	22. Mai. 2009
	<b>963*</b>	Wiebusch	Lemgo - Retzen - Bad Salzuflen	6. Jun. 2009

\* Für diese Linien muss bei Planungsänderungen bzw. Ausschreibung eine einvernehmliche Regelung mit dem beteiligten Aufgabenträger getroffen werden.

### **Harmonisierte Konzessionslaufzeit des Bündels (mit Begründung).**

Für das Bündel V wird als Harmonisierungszeitpunkt der Fahrplanwechsel 2007 festgelegt. Die Laufzeiten der Linien müssen jeweils nur um 1 Jahr gekürzt werden. Der Zeitpunkt ist für das Bündel V sinnvoll, da nur geringe Laufzeitverkürzungen bei den Konzessionen der Verkehrsunternehmen erforderlich sind.

Bei der Wiedererteilung von Konzessionen für Linien dieses Bündels sollen die Genehmigungen in Anlehnung an das Bündelungskonzept bis zum 15.12.2007 befristet erteilt werden.

**Tabelle 2: Verteilung der Fahrleistungen nach Fahrtzwecken im Bündel V**

Code	Fahrtzweck	Prozent
1	Whg->Arb	7,10%
2	Arb->Whg	5,70%
3	Whg->Sch/Ausb	26,70%
4	Sch/Ausb->Whg	32,50%
5	Whg->Eink	3,10%
6	Eink->Whg	3,20%
7	Whg->Freiz	5,80%
8	Freiz->Whg	5,00%
9	Whg->Sonst	3,80%
10	Sonst->Whg	2,50%
11	Sonstige	4,50%

## **8.5.6 Stadtverkehr Bad Salzuflen**

### **Datenblatt zum Linienverkehr**

#### **Raumbeschreibung:**

Der Stadtverkehr Bad Salzuflen umfasst den gesamten innerstädtischen Verkehr in Bad Salzuflen. Der zuständige Aufgabenträger ist die Stadt Bad Salzuflen. Dieser entscheidet in eigener Zuständigkeit über die Ausgestaltung des Wettbewerbs.

#### **Planerische Kriterien:**

##### **Verkehrsfunktion und Verflechtung**

Im Stadtverkehr Bad Salzuflen werden alle innerstädtischen Verkehre zusammengefasst.

#### **Wirtschaftliche Kriterien:**

Im Stadtbus Bad Salzuflen werden Leistungen von rund 660.000 Wagen-Kilometern und etwa 41.000 Betriebsstunden erbracht.

#### **Betriebliche Kriterien:**

##### **Verknüpfungspunkte**

Eine Verknüpfung zu den Regionalbusbündeln erfolgt am Bahnhof Bad Salzuflen bzw. am ZOB.



Tabelle 1: Liste der Linien im Stadtverkehr Bad Salzuffen

Stadtverkehr Bad Salzuffen	Linie	Betreiber	Verlauf	Konzessionslaufzeit
	940	Niebäumer/Wiebusch/Rehm/BVO	SVG B.S.: Waihalla - Schötmar - Storksbreite	29.2.2004
	944	Niebäumer	SVG B.S.: ZOB - Bewegungszentrum - Wüsten	29.2.2004
	946	Niebäumer	Bad Salzuffen ZOB - Hollenstein - Wüsten	29.2.2004
	947	Niebäumer	Bad Salzuffen - Wüsten - Kirchheide	29.2.2004
	949	Niebäumer	Bad Salzuffen - Aspe - Lockhausen - Wülfer/Bexten	29.2.2004
	941	Niebäumer	SVG B.S.: Elkenbreite - Am Markt - Akazienstr.	9.12.2010
	942	Niebäumer/BVO	SVG B.S.: Pommernstr. - Schötmar - Ziegelstr.	9.12.2010
	943	Niebäumer	SVG B.S.: Alte Vlothoer Str. - Bewegungszentrum	9.12.2010
		<b>Betriebsleistungen</b>	<b>Wagen-Kilometer 660.000</b>	<b>Betriebsstunden 41.000</b>

## **8.5.7 Stadtverkehr Detmold**

### **Datenblatt zum Linienverkehr**

#### **Raumbeschreibung:**

Der Stadtverkehr Detmold umfasst den gesamten innerstädtischen Verkehr in Detmold. Der zuständige Aufgabenträger ist die Stadt Detmold. Dieser entscheidet in eigener Zuständigkeit über die Ausgestaltung des Wettbewerbs.

#### **Planerische Kriterien:**

##### **Verkehrsfunktion und Verflechtung**

Im Stadtverkehr Detmold werden alle innerstädtischen Verkehre zusammengefasst.

#### **Wirtschaftliche Kriterien:**

Im Stadtverkehr Detmold werden Leistungen von rund 1,9 Mio Wagen-Kilometern und etwa 90.000 Betriebsstunden erbracht.

#### **Betriebliche Kriterien:**

##### **Verknüpfungspunkte**

Eine Verknüpfung zu den Regionalbusbündeln erfolgt am Bahnhof Detmold und am Rosental.

Tabelle 1: Liste der Linien im Stadtverkehr Detmold

Stadtverkehr Detmold	Linie	Betreiber	Verlauf	Konzessionslaufzeit
	716	SVD	Dt, Hiddesen - Dt, Herberhausen	31.3.2007
	701	SVD	Berlebeck - Bahnhof - Pivitsheide	29.5.2007
	702	SVD	Kreishaus - Bahnhof - Meiersfeld	29.5.2007
	703	SVD	Sternschanze - Bahnhof - Brokhausen	29.5.2007
	704	SVD	Sternschanze - Bahnhof - Oetternstr.	29.5.2007
	705	SVD	Bahnhof - Siegfriedstr. - Herberhausen	29.5.2007
	706	SVD/ BVO	Bahnhof - Heidenoldendorf - Pivitsheide - Hörste	29.5.2007
	711	SVD	Dt, Berlebeck - Dt, Am Oberen Feld	29.5.2007
	712	SVD	Dt, Berlebeck - Dt, Südholzschnle	29.5.2007
	713	SVD	Dt, Pivitsheide - Dt, Südholzschnle	29.5.2007
	714	SVD	Dt, Pivitsheide - Dt, Leopoldinum	29.5.2007
	715	SVD	Dt, Pivitsheide - Dt, Südholzschnle	29.5.2007
	717	SVD	Dt, Jerxen-Orbke - Dt, Leopoldinum	29.5.2007
	718	SVD	Dt, Meiersfeld - Dt, Schulzentrum	29.5.2007
	707	SVD	Freiilgrathschule / Bandelstraße - Klinikum	31.12.2009
	797	SVD	AST Detmold	
		<b>Betriebsleistungen</b>	<b>Wagen-Kilometer</b> <b>1.968.500</b>	<b>Betriebsstunden</b> <b>90.000</b>

## **8.5.8 Stadtverkehr Lemgo**

### **Datenblatt zum Linienverkehr**

#### **Raumbeschreibung:**

Der Stadtverkehr Lemgo umfasst den gesamten innerstädtischen Verkehr in Lemgo. Der zuständige Aufgabenträger ist die Stadt Lemgo. Dieser entscheidet in eigener Zuständigkeit über die Ausgestaltung des Wettbewerbs.

#### **Planerische Kriterien:**

##### **Verkehrsfunktion und Verflechtung**

Im Stadtverkehr Lemgo werden alle innerstädtischen Verkehre zusammengefasst.

#### **Wirtschaftliche Kriterien:**

Im Stadtverkehr Lemgo werden Leistungen von rund 850.000 Wagen-Kilometern und etwa 40.000 Betriebsstunden erbracht.

#### **Betriebliche Kriterien:**

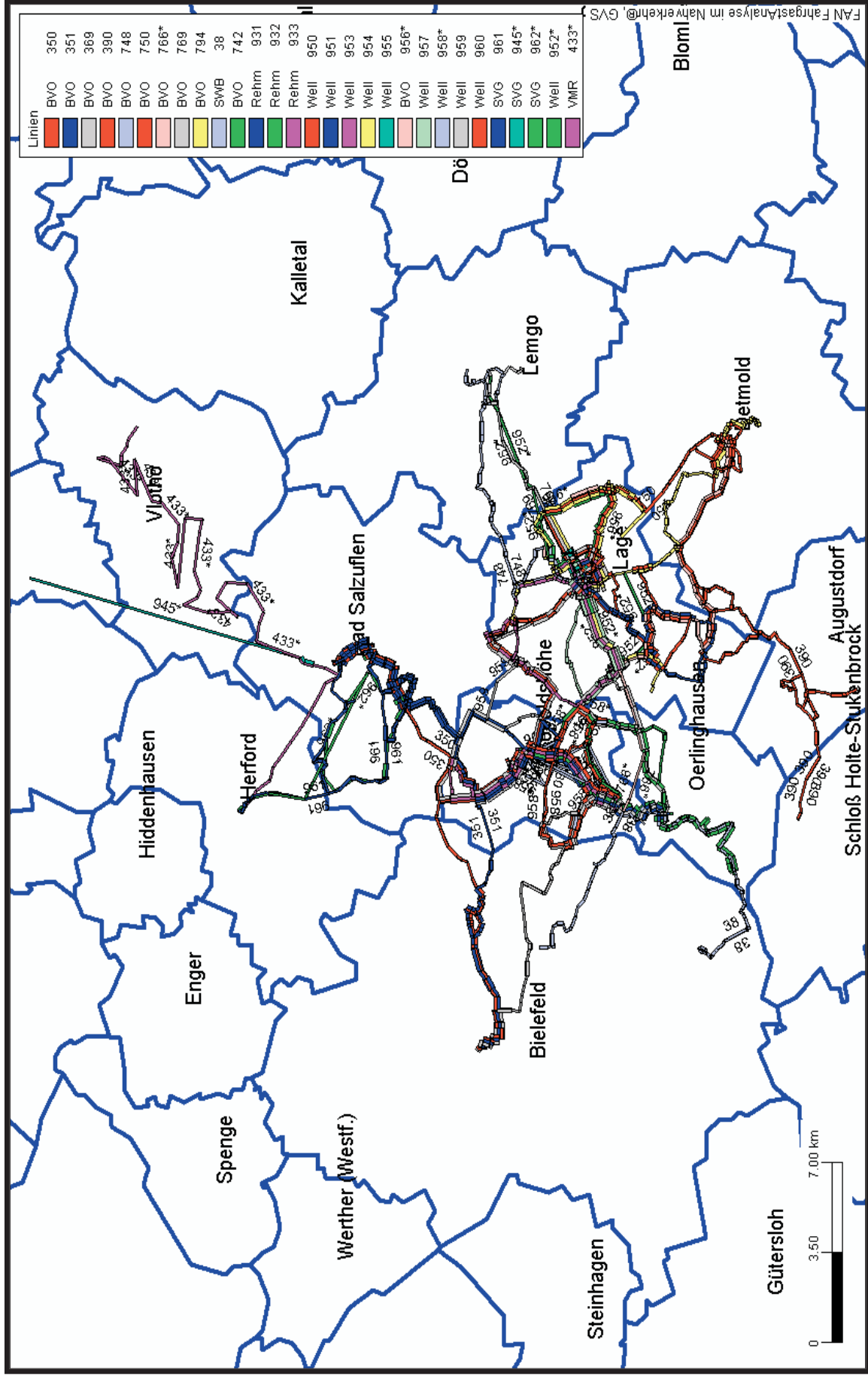
##### **Verknüpfungspunkte**

Eine Verknüpfung zu den Regionalbusbündeln erfolgt am Bahnhof Lemgo.

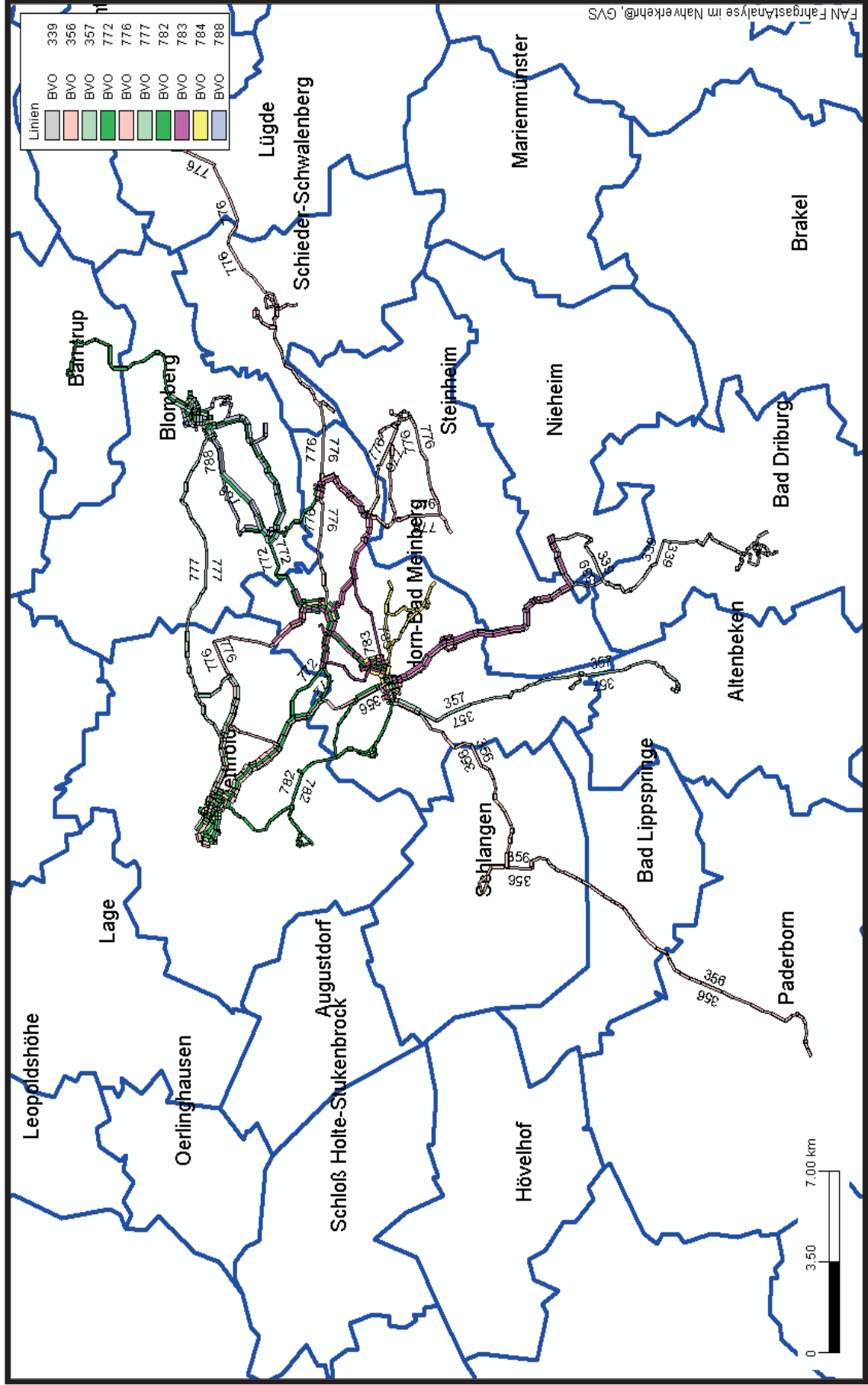
**Tabelle 1: Liste der Linien im Stadtverkehr Lemgo**

<b>Stadtverkehr Lemgo</b>	<b>Linie</b>	<b>Betreiber</b>	<b>Verlauf</b>	<b>Konzessionslaufzeit</b>
	<b>928</b>	Linke	Stadtverkehr Lemgo: Wüsten - Entrup - Le - Brake - Wiembeck	17.8.2004
	<b>884</b>	SLG	Treffpunkt - Lieme	10.9.2007
	<b>881</b>	SLG	Stadtverkehr Lemgo: Eben-Ezer - Brake Schule	29.2.2008
	<b>882</b>	SLG	Stadtverkehr Lemgo: Stucken - Entrup	29.2.2008
	<b>883</b>	SLG	Stadtverkehr Lemgo: Spiegelberg - Biesterberg	29.2.2008
	<b>924</b>	Linke	Stadtverkehr Lemgo: Le - Brake - Voßheide - Wiembeck	29.2.2008
	<b>925</b>	Linke	Stadtverkehr Lemgo: Le - Entrup - Leese - Rhiene	29.2.2008
	<b>926</b>	Linke	Stadtverkehr Lemgo: Bhf. - Lüningsheide	29.2.2008
	<b>927</b>	Linke	Stadtverkehr Lemgo: Bhf. - Fachhochschule	29.2.2008
	<b>871</b>	BVO, Niebäumer, Linke, Kliewe	AST Lemgo	30.9.2008
	<b>798</b>	BVO	AST Lemgo	
	<b>948</b>	Niebäumer	Lemgo - Brüntorf - Kirchheide - Talle	28. Feb. 2007
		<b>Betriebsleistungen</b>	<b>Wagen-Kilometer</b>  <b>867.900</b>	<b>Betriebsstunden</b>  <b>41.600</b>

# Linienbündel 1

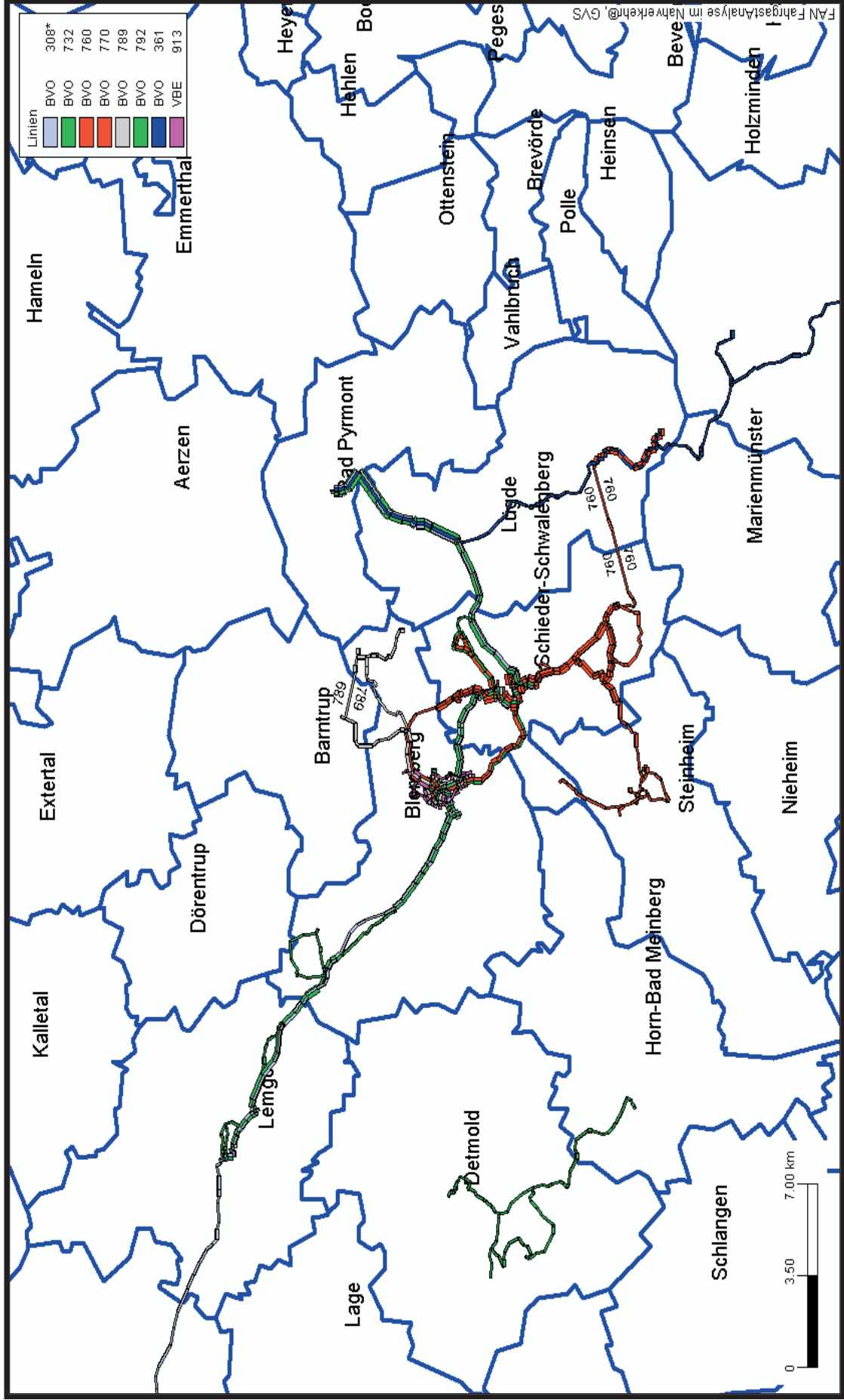


## Linienbündel 2



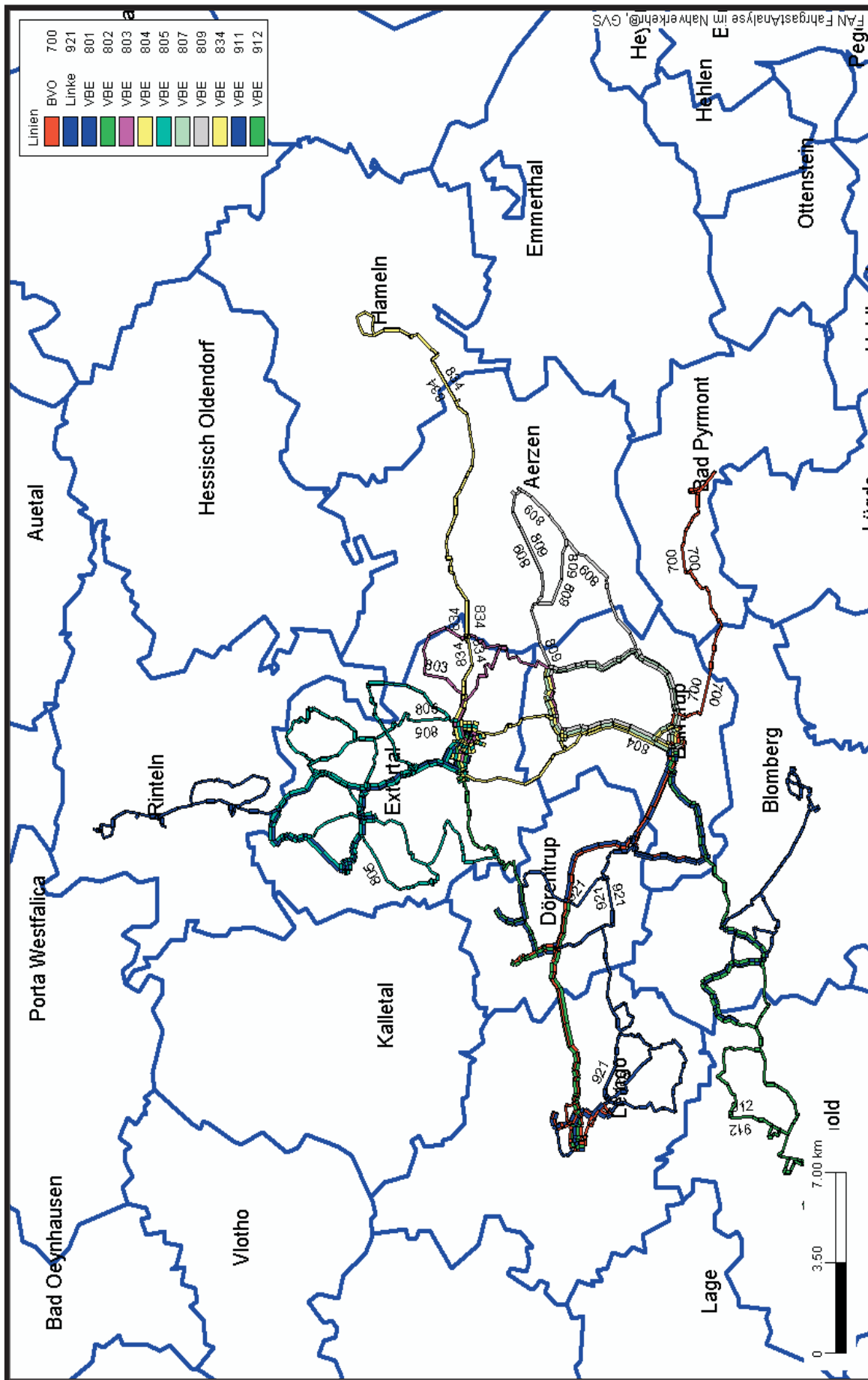
FAN FahrgastAnalyse im Nahverkehr, GVS

### Linienbündel 3





# Linienbündel 4



FAN FahrgastAnalyse im Nahverkehr@\_GVS

