

Achsenbezogene Regionalbuskonzepte

Ausgestaltung im Kontext planerischer Grundsätze für lokale und regionale Angebote des Öffentlichen Personennahverkehrs im Kreis Lippe

Achim Oberwöhrmeier (Detmold) & Hinrich Schmöe (Paderborn)

Zusammenfassung

Im Rahmen des Forschungs- und Demonstrationsvorhabens *IMAGO* – Innovative Marketing- und Angebotskonzepte in Gemeinden mit Ortsbussystemen –, welches zum Förderschwerpunkt *Personennahverkehr für die Region* des Bundesministeriums für Bildung und Forschung (bmb+f) gehört, sind in einem Projektbaustein im nordrhein-westfälischen Kreis Lippe die Fahrtenangebote auf zwei Regionalbuslinien, die die drei Mittelstädte Bad Salzuflen, Detmold und Lemgo miteinander verbinden, erheblich ausgeweitet sowie eine davon abschnittsweise mit Produktmerkmalen eines Schnellbusses versehen worden. Das vorhabenbezogene Motto dieses Bausteins – *Stadtbus goes Region* – ist dahingehend zu verstehen, dass eine hohe Angebotsqualität, wie eine solche bei Stadtbussystemen modernen Typs anzutreffen ist, in adaptierter Form auch auf nachfragestarken Regionalbuslinien im Umland der Stadtbusstädte angestrebt wird.

Die praktische Umgestaltung herkömmlicher Regionalbusangebote vor dem Hintergrund einer planerisch-theoretisch fundierten angebotsseitigen Trennung von lokalen Erschließungsverkehren einerseits und schnellen Verbindungsverkehren andererseits dient dabei als Leitfaden des vorliegenden Beitrages. Dieser beschäftigt sich im Einzelnen mit der verkehrlichen Ausgangslage, den verkehrsplanerischen Grundsätzen, der eigentlichen Maßnahmenumsetzung, der realisierten Verkehrsnachfrage und abschließend mit den sich daraus ableitbaren Handlungsoptionen.

Summary

The research and demonstration project *IMAGO* – Innovative Concepts for Transport Systems and their Marketing in Small Towns and Rural Communities with Existing Local Busses – belongs to the promotion programme *Public Transport for the Region* issued by the German Federal Ministry of Education and Research. In one constituent part of the *IMAGO* project taking place in the county of Lippe in the German federal state of North Rhine-Westphalia the frequency of journeys on two regional bus lines which connect the three medium sized towns of Bad Salzuflen, Detmold

and Lemgo have been expanded considerably. One of these lines has been modified in one section with characteristics of an express- or a high-speed-bus. The slogan referring to this constituent part of the project – *Urban Bus Goes Region* – has to be understood as an adaptation of highly qualified urban bus supply to regional bus lines with a high traffic demand near these urban areas.

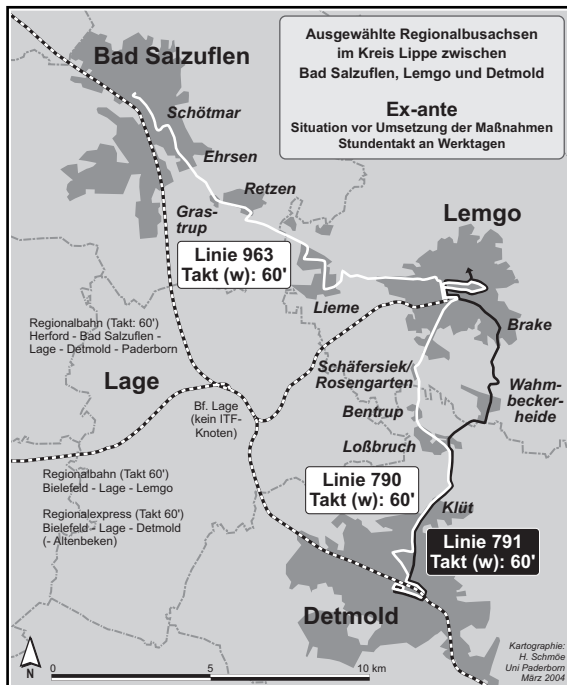
The main theoretical concept of traffic planning separates regional bus systems like the one of a county into two functions: the opening up of local transport on the one hand and – on the other hand – fast interurban bus connections.

The main aim of this contribution will therefore be a remodelling of conventional regional bus lines with the help of this concept. Consequently, it will describe the initial situation, the principles of traffic planning, the transference into practice, the resulting traffic demand, and finally the procedure which can be derived from the research results.

1 Verkehrliche Ausgangslage

In den drei benachbarten Kommunen Bad Salzufflen (ca. 57.000 Einwohner), Detmold (ca. 81.000 Einwohner) und Lemgo (ca. 44.500 Einwohner) des Kreises Lippe (LIP) existieren seit Mitte der 90er Jahre für den intrakommunalen Verkehrsmarkt Stadtbussysteme moderner Gestaltung. Das Angebotsniveau liegt an Werktagen dort bei einem 15- oder 30-Minuten-Takt; die im Vergleich zum übergeordneten Verbundtarif günstigeren und im gesamten Stadtgebiet gültigen Dauer- bzw. Zeitkarten fördern die Nachfrage nach Leistungen im Öffentlichen Personennahverkehr. Die Verbindungen im ÖPNV zwischen diesen als Mittelzentren eingestuftten Städten bestanden bis zur Umsetzung der Projektmaßnahmen im Mai bzw. Dezember 2002 an Werktagen im Prinzip

Abb. 1: ÖPNV-Verbindungen vor Umsetzung der Maßnahme



Quelle: Eigener Entwurf; Kartengrundlage nach VGL 2003b

- zwischen Bad Salzuflen und der Kreisstadt Detmold aus einer im Stundentakt verkehrenden Regionalbahn,
- zwischen Detmold und Lemgo aus zwei im Stundentakt verkehrenden Regionalbuslinien mit streckenweise unterschiedlicher Linienführung (LIP 790 und LIP 791), welche sich im Stadtgebiet von Detmold zwischen Zentrum und dem Ortsteil Loßbruch zu einem Halbstundenrhythmus überlagerten,
- zwischen Bad Salzuflen und Lemgo aus einer im Stundentakt verkehrenden Regionalbuslinie (LIP 963), die zusätzlich durch ein Abschweifen in einen abseits der Hauptstraße gelegenen Lemgoer Ortsteil gekennzeichnet war.

Das straßengebundene regionale ÖPNV-Angebot zwischen den drei Mittelstädten lag vor Maßnahmenumsetzung somit deutlich unter dem der jeweiligen Stadtbussysteme. Eine zügige Verbindungsfunktion beispielsweise zwischen Bad Salzuflen und Lemgo war durch ein Mäandrieren beeinträchtigt und entsprach dem klassischen Bild eines herkömmlichen, gewachsenen Regionalbusangebots.

2 Verhältnis zwischen Lokal- und Regionalverkehr

2.1 Definierte Ziele für die Angebotsgestaltung

Der Nahverkehrsplan für den Kreis Lippe, mit dem der Aufgabenträger ein behördlich zu berücksichtigendes Steuerungsinstrument für die Ausgestaltung des straßengebundenen ÖPNV in der Hand hat, sieht als konzeptionelles Ziel eine weitestgehende Differenzierung der Linien- und Angebotskonzepte vor. Diese verkehrsplanerischen Zielvorgaben lassen sich hinsichtlich der Angebotsmerkmale für die beiden Kategorien Lokal- und Regionalverkehr differenzieren (vgl. Tab. 1).

Tab. 1: Differenzierung der Angebotsmerkmale bei Lokal- und Regionalverkehr

Angebotsmerkmal	Umsetzungsvorgaben	
	Lokalverkehr	Regionalverkehr
räumlicher Zugang	hohe Haltestellendichte	geringe Haltestellendichte
Reisegeschwindigkeit	(keine expliziten Vorgaben)	beschleunigte Linienführung
Fahrplan	hohe Fahrplandichte	(keine expliziten Vorgaben)
Fahrzeugtypen	kleine, wendige Fahrzeuge	große Fahrzeuge
verkehrliche Funktion	Erschließung	Verbindung
Netzbildung	flächendeckend über Siedlungsgebiete	auf Siedlungsschwerpunkte konzentriert

Quelle: Eigener Entwurf; nach KVG/IBV/BSV 1998, S. 24, verändert

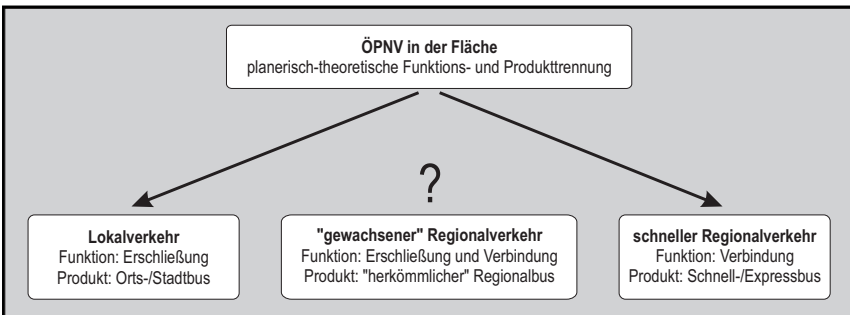
Es sollen grundsätzlich zwei Nachfragekategorien abgesteckt werden, die jedoch miteinander räumlich und zeitlich zu verbinden sind:

- „Der Lokalverkehr soll flächenwirksam sein. Sein Gewicht liegt auf dem attraktiven Zugang (hohe örtliche Verfügbarkeit).“

- *Der Regionalverkehr soll eine schnelle Verbindung zwischen Zentren und Verknüpfungspunkten herstellen. Hier liegt das Gewicht auf einer hohen Reisegeschwindigkeit. Für die Zukunft soll eine größtmögliche Differenzierung des Linienangebotes gemäß diesen beiden Kategorien angestrebt werden. Mischfunktionen (Regionalbuslinien mit zugleich hoher örtlicher Erschließungsfunktion) sollen weitgehend vermieden werden. Der Idealzustand, in dem alle Linien eindeutig einer Kategorie zugeordnet sind, ist als Ziel zu betrachten“ (KVG/IBV/BSV 1998, S.23).*

Aufbauend auf diesem für die Angebotsgestaltung relevanten Auszug aus dem Zielkatalog des Nahverkehrsplans wird in einem Grobkonzept die Umsetzung idealtypisch vorgeschlagen. Der Nahverkehrsplan sieht dabei bereits einen 30-Minuten-Takt an Werktagen auf den beiden Regionalbusverbindungen zwischen den drei Stadtbustädten Bad Salzuflen, Detmold und Lemgo vor, die zugleich Schnellbuscharakter erhalten sollen (vgl. KVG/IBV/BSV 1998, S. 97 und S. 104f.).

Abb. 2: „Gewachsener“ Regionalbusverkehr im planerischen Dualismus zwischen Lokalverkehr und schnellem Regionalverkehr



Quelle: Eigener Entwurf; nach KVG/IBV/BSV 1998, S. 24, ergänzt

Die weiteren Betrachtungen werden sich an der Leitfrage orientieren, inwieweit sich diese verkehrsplanerischen Zielvorgaben zu Lokal- und schnellem Regionalverkehr – insbesondere hinsichtlich der Aufgabenteilung zwischen Erschließung oder Verbindung – mit bestehenden Regionalbusangeboten umsetzen lassen, welche quantifizierbaren Ergebnisse aus der sich daraufhin einstellenden realisierten Verkehrsnachfrage vorliegen und welche Modifikationen im Sinne einer Dynamisierung der theoretisch fundierten, dualistischen Zielsetzungen daraufhin notwendig erscheinen.

2.2 Regionale und lokale Zuständigkeiten bei der Aufgabenträgerschaft

Das Bundesland Nordrhein-Westfalen ist von einwohner- und flächenmäßig relativ großen Kommunen geprägt. Vor diesem Hintergrund erhält die Frage nach der verkehrlichen Funktion eines Regionalbusangebots eine etwas andere Blickrichtung hinsichtlich des Zieles einer möglichst weitreichenden Trennung von Lokal- und Regionalverkehren, welche sich letztendlich auch in der vor Ort praktizierten Zustän-

digkeit für die Aufgabenträgerschaft für den straßengebundenen ÖPNV niederschlägt: *„Die Planung, Organisation und Ausgestaltung des ÖPNV ist eine Aufgabe der Kreise und kreisfreien Städte, sowie von mittleren und großen kreisangehörigen Städten, die ein eigenes ÖPNV-Unternehmen betreiben oder an einem solchen wesentlich beteiligt sind“* (§ 3 Abs. 1 Satz 1 NW-RegG).

Grundsätzlich gilt das Territorialprinzip, d.h. unabhängig ob Stadt- oder Regionalbus ist derjenige kommunale Aufgabenträger zuständig, auf dessen Gebiet ein ÖPNV-Angebot eingesetzt wird. Für den Kreis Lippe gilt folglich, dass die drei Stadtbusstädte Bad Salzuflen, Detmold und Lemgo, die jeweils ein eigenes Verkehrs- bzw. Regieunternehmen besitzen, Aufgabenträger für den gesamten straßengebundenen ÖPNV auf ihrem Gemeindegebiet sind. Auf Basis von Vereinbarungen zwischen den Akteuren wird es jedoch in der Praxis so gehandhabt, dass Regionalbuslinien mit erheblicher interkommunaler Bedeutung wie bspw. die Linie LIP 963 gänzlich in der Aufgabenträgerschaft des Kreises liegen, der zur konkreten Wahrnehmung der Managementaufgaben der Aufgabenträgerschaft die Kommunale Verkehrsgesellschaft mbH (KVG) einsetzt (vgl. ausführlich OBERWÖRMEIER 2003, S. 72). Auf dem Gebiet der Kommune Detmold dagegen übernimmt diese für die Regionalbuslinien LIP 790 und LIP 791 die Aufgabenträgerschaft. Die Hintergründe für die unterschiedlichen Regelungen liegen unter anderem auch in der verkehrlichen Funktion einer Regionalbuslinie begründet und wie diese sich in ihrer Nachfragestruktur in das Spannungsverhältnis zwischen Lokal- und Regionalverkehr einfügt (vgl. dazu Kap. 4.2).

3 Angebotskonzeption im Zuge der Maßnahmenumsetzung

Die Ausweitung des Angebots auf dem Abschnitt zwischen Detmold und Lemgo konzentrierte sich auf die Linie LIP 790, die im Gegensatz zur Linie LIP 791 ab dem Detmolder Ortsteil Loßbruch den direkten Weg nach Lemgo einschlägt. Zum Fahrplanwechsel im Mai 2002 wurde auf erstgenannter Verbindung das Fahrtenangebot an Werktagen von einem Stunden- auf einen Halbstundentakt ausgeweitet (vgl. Tab. 2), während auf der letztgenannten das Angebot gleich blieb. Sowohl der Linienweg als auch die Anzahl der Haltestellen wurden in beiden Fällen beibehalten.

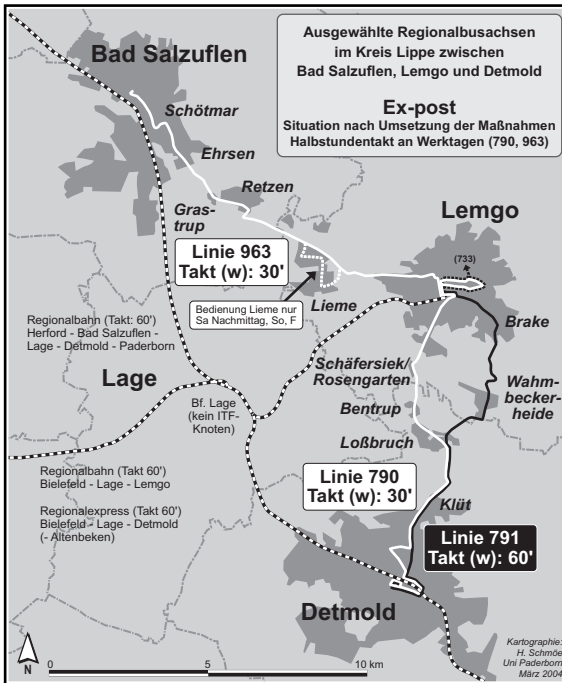
Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2002 wurde das Fahrtenangebot auf der Regionalbusverbindung LIP 963 zwischen Bad Salzuflen und Lemgo ebenfalls an Werktagen von einer stündlichen auf eine halbstündliche Bedienung angehoben (vgl. Tab. 2). Der Linienweg wurde dahingehend modifiziert, dass auf eine Erschließung des Lemgoer Stadtteils Lieme (ca. 2.700 Einwohner) verzichtet wurde. Der Regionalbus verbleibt in Höhe Lieme auf der sog. Ostwestfalenstrasse im Sinne des Produktmerkmals eines Schnellbusses und tangiert lediglich das weit gestreckte Gewerbegebiet im Norden Liemes mit einer Haltestelle. Die Anzahl der insgesamt angefahrenen Haltestellen wurde dabei von 27 auf 21 Haltestellen gesenkt (entspricht 22 %), die Fahrzeit von 40 auf 30 Minuten reduziert (entspricht 25 %). Die Anbindung der Wohngebiete sowie des Dorfkerns im südlichen Teil Liemes erfolgt weiterhin unverändert im Halbstundentakt durch die Lemgoer Stadtbuslinie 4 (LIP 884). Nach deren Betriebsschluss an Samstagnachmittagen sowie bei deren Betriebsruhe an Sonn-

Tab. 2: Veränderungen im Fahrtenangebot

Fahrtenangebot Regionalbuslinien	LIP 790 Detmold – Lemgo			LIP 791 Detmold – Lemgo			LIP 963 Bad Salzuffen – Lemgo			
	ex-ante (bis Mai 2002)	ex-post (ab Mai 2002)	Veränderung im Fahrtenangebot	keine Änderung im Fahrtenangebot	ex-ante (bis Dez. 2002)	ex-post (ab Dez. 2002)	Veränderung im Fahrtenangebot	ex-ante (bis Dez. 2002)	ex-post (ab Dez. 2002)	Veränderung im Fahrtenangebot
(Summe aus beiden Fahrtrichtungen)										
Montag bis Freitag an Schultagen	35	63	+ 80 %	26	32	+ 75 %	32	56	+ 75 %	
Montag bis Freitag an Ferientagen	33	61	+ 85 %	24	29	+ 86 %	29	54	+ 86 %	
Samstag	30	30	+/- 0 %	14	16	+ 87,5 %	16	30	+ 87,5 %	
Sonn- oder Feiertag	23	23	+/- 0 %	0	0	Angebot eingeführt	0	12	Angebot eingeführt	

Quelle: Eigener Entwurf; Angaben berechnet aus VGL 2001, S. 198 ff. und S. 308 f.; VGL 2003a, S. 197 ff. und S. 306 f.

Abb. 3: ÖPNV-Verbindungen nach Umsetzung der Maßnahme



Quelle: Eigener Entwurf; Kartengrundlage nach VGL 2003b

und Feiertagen übernimmt die Regionalbuslinie wieder die Bedienung (vgl. Abb. 3). Der Wegfall von Lieme hat den positiven Effekt, dass es zu keiner nennenswerten Konkurrenz zwischen Stadt- und Regionalbus auf dem Abschnitt zwischen Lemgo Zentrum und Lieme kommt. Diese im Nahverkehrsplan als Ziel angestrebte Entflechtung von lokalem und regionalem ÖPNV-Angebot konnte am Beispiel von Lieme idealtypisch umgesetzt werden. Die Straffung des Linienweges hat jedoch den Nachteil, dass es keine umsteigefreien Verbindungen mehr zwischen Lieme und der Nachbargemeinde Bad Salzuffen gibt bzw. solche nur mit langen Zu- oder Abgangswegen verbunden sind. Dieses Manko erscheint

bedeutungslos angesichts des tatsächlichen Fahrgastaufkommens im Ex-ante-Fall (Erhebung vor Maßnahmenumsetzung durch Universität Paderborn an einem durchschnittlichen Werktag im April 2002): Die gesamte Haltestellenfrequentierung, d.h. die Summe aus Ein- und Aussteigern, mit Fahrziel oder -quelle Bad Salzuffen betrug an den Haltestellen im Dorf Lieme am Erhebungstag lediglich 15 Fahrgäste. Der Wegfall der Bedienung erscheint angesichts dieser geringen Zahl an Fahrgästen, die knapp 1 % der Gesamtnachfrage auf der Linie LIP 963 ausmachten, vertretbar.

Die Angebotsausweitung auf beiden Linien wurde in Zusammenarbeit mit den dort konzessionierten Verkehrsunternehmen durchgeführt, zwischen Detmold und Lemgo mit der BVO Busverkehr Ostwestfalen GmbH und zwischen Bad Salzuffen und Lemgo mit dem familiär geführten Privatbetrieb Wiebusch-Reisen GmbH.

4 Realisierte Verkehrsnachfrage auf den Regionalbuskorridoren

Bei den Fahrgasterhebungen vor und nach der Maßnahmenumsetzung sowie bei der Präsentation der realisierten Verkehrsnachfrage in diesem Beitrag wird zwischen zwei grundsätzlichen Fahrgastgruppen unterschieden:

- Schülerinnen und Schüler im Schülerverkehr, d.h. Kinder und Jugendliche auf dem Weg zwischen ihrem Zuhause und einer allgemein bildenden Schule,
- Fahrgäste, die sich nicht auf dem Schulweg befinden, i.e. Fahrgäste im sog. Jedermann-Verkehr.

Aufgrund der im Öffentlichen Personennahverkehr in der Region dominierenden Verkehrsspitzen im Schülerverkehr in den Morgen- und Mittagsstunden wurden aus Gründen der methodischen Herangehensweise neben einer Fahrgastzählung lediglich die Fahrgäste im Jedermann-Verkehr zusätzlich befragt, die Fahrgäste im reinen Schülerverkehr dagegen nur mengenmäßig erfasst, weshalb sich die folgenden Befragungsergebnisse nur auf die erstgenannte Fahrgastgruppe beziehen.

4.1 Gesamtnachfrage und Nachfrageveränderungen

Auf dem Regionalbuskorridor zwischen Detmold und Lemgo, also auf den Linien LIP 790 und LIP 791 zusammen, beträgt die Gesamtnachfrage nach Maßnahmenumsetzung an einem durchschnittlichen Werktag ca. 2.175 Fahrgäste, das ist gegenüber dem Ex-ante-Fall ein Zuwachs von 14 %. Der Anteil des Schülerverkehrs bewegt sich bei rund der Hälfte. Der stärkste Querschnitt, also die Summe über alle Fahrgäste über beide Fahrrichtungen und Linien zwischen zwei Haltestellen, liegt in der Detmolder Innenstadt bei etwa 1.600 Fahrgästen.

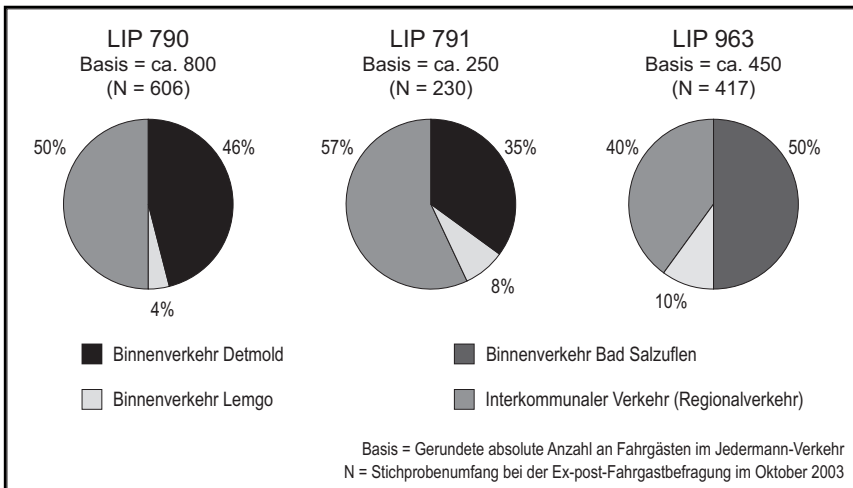
Wird die Gesamtnachfrage auf der Ebene der beiden Linien detaillierter betrachtet, muss konstatiert werden, dass es zu einer Verschiebung in der Nachfrage zwischen diesen gekommen ist. Während die auf Halbstundentakt verdichtete Hauptlinie (LIP 790) einen Zuwachs von weit über einem Drittel an Einsteigern (von ca. 1.150 auf ca. 1.575) verbucht, ist das Fahrgastvolumen auf der weiterhin im Stundentakt verkehrenden Nebenlinie (LIP 791) um etwa ein Fünftel zurückgegangen (von ca. 775 auf 600), d.h. die Fahrgäste sind intramodal in größerem Umfang auf die auf einen Halbstundentakt aufgewertete Linie LIP 790 umgestiegen, die im Saldo dem gesamten Korridor einen Fahrgastzuwachs beschert hat. Angesichts der Tatsache, dass die Nachfrage unter dem Strich nicht in dem Maße mitgezogen hat, wie es die Angebotsausweitung ursprünglich hätte wünschen lassen, bleibt immerhin festzuhalten, dass sich sowohl ein konsequenter Takt gegenüber einem Rhythmus als auch ein direkterer Linienweg auszahlt. Ansonsten wäre es nicht zu einer solchen Verschiebung gekommen. Anders ausgedrückt: Ein konsequenter Halbstundentakt auf einer direkt geführten Hauptlinie kann folglich mehr Fahrgäste auf sich ziehen als ein 30-Minuten-Rhythmus durch Überlagerung zweier Linien mit streckenweise unterschiedlichem Linienverlauf.

Die Regionalbusverbindung zwischen Bad Salzuffeln und Lemgo (LIP 963) verzeichnet nach der Angebotsausweitung an einem durchschnittlichen Werktag einen Fahrgastzuwachs um ein Fünftel (von ca. 850 auf ca. 1.025 Fahrgäste). Der Anteil des Schülerverkehrs am Gesamtaufkommen liegt bei über der Hälfte. Der stärkste Querschnitt findet sich mit knapp 800 Fahrgästen im Stadtteil Schötmar wieder.

4.2 Verhältnis von intra- zu interkommunalem Verkehrsaufkommen

Die in Abbildung 4 wiedergegebenen Werte zeigen deutlich, dass bei den Regionalbuslinien LIP 790 und LIP 963 mit bis zu 50 % des Fahrgastaufkommens außerhalb des Schülerverkehrs ein für diese existentielles Fahrgastpotenzial in der intrakommunalen Verkehrsbedienung zu finden ist (nur die jeweilige Linie isoliert betrachtet, d.h. ohne Umsteigevorgänge bspw. zum Schienenpersonennahverkehr). Dies liegt darin begründet, dass es in den beiden Kommunen zu einer gewissen räumlichen Arbeitsteilung zwischen Stadt- und Regionalbus kommt. In Detmold werden Teile der Kernstadt entlang der Lemgoer Strasse, der kernstadtnahe Ortsteil Klüt sowie die weiter entfernt liegenden Ortsteile Loßbruch und Bentrup (alle drei Ortsteile zusammen ca. 3.000 Einwohner) ausschließlich von den beiden Regionalbussen LIP 790 und LIP 791 bedient (vgl. auch Abb. 3). Eine solche Arbeitsteilung findet sich ebenfalls in Bad Salzuflen wieder, wo die Regionalbuslinie LIP 963 zugleich die Stadtbusfunktionen für Siedlungsbereiche übernimmt, die nur bedingt (Schötmar, ca. 9.000 Einwohner insgesamt) oder gar nicht (Ehrsen, Grastrup, Retzen; zusammen über 5.000 Einwohner) über einen Anschluss an das reguläre Stadtbusnetz verfügen (vgl. auch Abb. 3). In beiden Städten ist somit zusätzlich die Anhebung des Fahrtenangebots damit zu begründen, dass durch die Übernahme von Stadtbus-Ersatzfunktionen in räumlicher Hinsicht ein zum Stadtbussystem korrespondierender, leicht merkbarer Takt auch im Regionalbusverkehr für notwendig zu erachten ist.

Abb. 4: Verhältnis zwischen intra- und interkommunalem Verkehrsaufkommen



Quelle: Eigene Erhebungen

Anders gestaltet sich das Verkehrsaufkommen in der Kommune Lemgo: Wie in Kapitel 3 bereits für die Linie LIP 963 ausgeführt, kann diese im Raum Lieme auf eine Erschließungsfunktion verzichten und sich im Sinne eines Schnellbusses auf die Ver-

bindungsfunktion zwischen Lemgo und Bad Salzuflen konzentrieren. Dementsprechend ist das Binnenaufkommen in Lemgo mit einem Zehntel der Gesamtnachfrage (ohne Schülerverkehr) relativ gering. Ähnliches trifft auf die beiden Linien LIP 790 und LIP 791 zu. Das Fahrgastaufkommen im ÖPNV legt sich innerhalb Lemgos bei räumlicher Parallelbedienung von Stadt- und Regionalbus fast gänzlich auf das Stadtbussystem um (Kernstadt Lemgo mit Stadtteil Brake), eine Arbeitsteilung zwischen Stadt- und Regionalbus wie in Bad Salzuflen und Detmold findet dort nicht statt. Ausnahmen davon bestehen in den Bereichen, die nicht über einen Stadtbusananschluss verfügen, dafür jedoch auch über ein kaum nennenswertes (Schäfersiek und Rosengarten, ca. 350 Einwohner; Wahnbeckerheide, ca. 900 Einwohner) oder über kein leicht aktivierbares Fahrgastpotenzial (Gewerbegebiet im Norden Liemes) (vgl. Abb. 3).

Die eigentliche Regionalbusfunktion, die Verbindung zwischen den Städten, liegt demnach bei allen drei betrachteten Linien nur zwischen 40 % und knapp 60 % des Fahrgastaufkommens (ohne Schülerverkehre). Die Dominanz des die Gemeindegrenzen überschreitenden Verkehrs bei der Linie LIP 791 liegt teilweise darin begründet, dass diese betrieblich als Linie LIP 733 über Lemgo hinaus in die Nachbargemeinde Kalletal durchgebunden ist, damit umsteigefreie Fahrtmöglichkeiten von und zu der Kreisstadt bestehen.

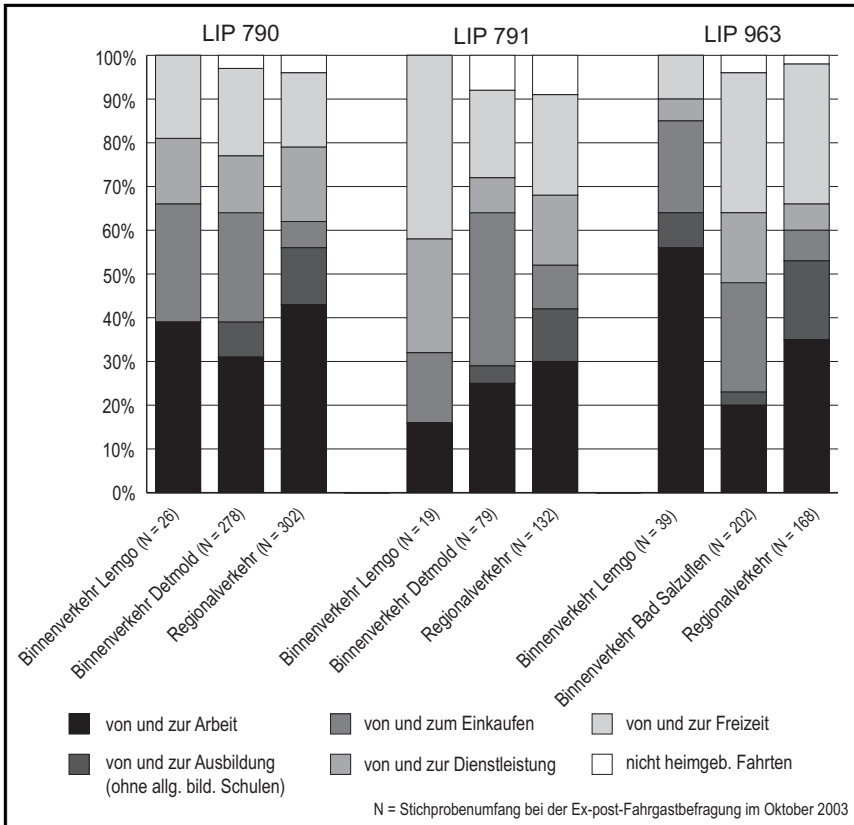
4.3 Fahrtzwecke

Die in Abbildung 5 wiedergegebenen Fahrtzwecke beziehen sich auf sog. heimgebundene Fahrten, d.h. ein Aufenthaltszweck des Fahrgastes entweder vor oder nach der Fahrt mit dem ÖPNV ist das eigene Zuhause. Andere, nicht heimgebundene Fahrtzwecke spielen eine vernachlässigbare Rolle. Das vorliegende ÖPNV-Angebot wird also kaum in komplexere Wegeketten eingebunden.

Auffällig ist der fast durchgehend höhere Anteil des Einkaufsverkehrs bei den Binnenverkehren in den jeweiligen Kommunen im Vergleich zum interkommunalen Verkehr, dem eigentlichen Regionalverkehr. Besonders ist dies bei der Linie LIP 790 in Detmold und Lemgo, der Linie LIP 791 in Detmold und der Linie LIP 963 in Lemgo und Bad Salzuflen zu erkennen. Dieser Fahrtzweck spielt im interkommunalen Verkehr eine marginale Rolle. Es gibt folglich keinen nennenswerten Kaufkraftabfluss zwischen den drei Städten, zumindest keinen, der mit dem ÖPNV abgewickelt wird. Dies gilt ebenso für die Wohnbevölkerung in den dazwischen liegenden Ortsteilen, die bei der Grunddaseinsfunktion einkaufen im Wesentlichen ihre jeweilige Kernstadt bevorzugt. Die Bedeutung des Einkaufsverkehrs bei den Binnenverkehren passt nahtlos in die Funktion, die die Regionalbuslinien dort als Stadtbus-Ersatz übernehmen, denn Fahrten im Einkaufs- und Erledigungsverkehr sind klassische Stadtbusmerkmale, die sich bei den drei betrachteten Regionalbuslinien um die 40 % herum bewegen (ohne Schülerverkehr).

Der Berufsverkehr kommt im Schnitt im Regionalverkehr etwas mehr zum Tragen als bei den Binnenverkehren, so liegt dieser beispielsweise auf der Linie LIP 790 bei über 40 %. Eine Ausnahme bildet der Berufsverkehr mit knapp über der Hälfte auf der Linie LIP 963 im Binnenverkehr von Lemgo, wenn auch auf einem niedrigen absoluten Niveau, da diese Linie entlang des Gewerbegebiets Lieme fährt.

Abb. 5: Heimgebundene Fahrtzwecke (ohne Schülerverkehr)



Quelle: Eigene Erhebungen

5 Künftiger Handlungsbedarf

Angesichts der Doppelfunktion, die die untersuchten Regionalbuslinien übernehmen – eben der Verbindungsfunktion zwischen den Mittelzentren vor allem die Erschließungsfunktion in Teilen Detmolds und Bad Salzungen –, lässt sich eine stringente Trennung von lokalem und schnellem regionalem ÖPNV-Angebot nicht ohne weiteres verwirklichen. Ein für längere Distanzen im Regionalverkehr geeignetes lupenreines Schnell- oder Expressbusnetz wie es beispielsweise im Münsterland seit Anfang der 90er Jahre abseits der Schienenstrecken schrittweise aufgebaut wurde mit einem dominierenden Oberzentrum als Ziel von täglich tausenden Berufseinpendlern (vgl. SCHULTE et al. 2000, S. 18 ff.), ist im westlichen Teil des Kreises Lippe mit dessen polyzentrischer Siedlungsstruktur und den unmittelbar aneinander grenzenden Mittelstädten (Distanz von Stadtkern zu Stadtkern ca. 10 bis 12 km und den daraus bereits resultierenden generellen kürzeren Fahrzeiten) und mit deren sehr starker Binnenorientierung nicht eins zu eins

übertragbar. Lediglich im Raum Lieme konnten zwei Schnellbuskriterien – „...die Reduzierung von Haltestellen und das Weglassen jeglicher „Schlenker“ durch Wohngebiete ...“ (SCHULTE et al. 2000, S. 20) – annähernd idealtypisch umgesetzt werden. Eine direkte und schnelle Punkt-zu-Punkt-Verbindung ausschließlich von Stadtmitte zu Stadtmitte würde lediglich etwa ein Drittel des jetzigen Aufkommens im Jedermann-Verkehr abdecken, für das verbleibende Zweidrittel müssten Parallel- oder Ersatzangebote geschaffen werden. Dies wäre wirtschaftlich nicht darstellbar. In diesem Sinne sind die in Kapitel 2.1 aufgestellten Zielvorgaben für die Angebotsgestaltung flexibel auszulegen, die strikte Dichotomie zwischen Lokal- und Regionalverkehr zu überdenken sowie eine Arbeitsteilung zwischen Stadtbus- und Regionalbussystem sinngemäß neu zu strukturieren. Bezogen auf die Regionalbusangebote auf den Linien LIP 790 und LIP 963 wäre eine abgestimmte oder „konzentrierte“ Mischfunktion eine umsetzungsnahe Lösungsvariante, welche folgende Angebotsmerkmale miteinander vereint:

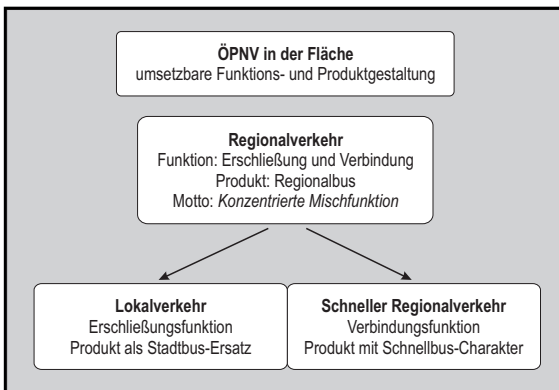
- Erschließungsfunktion im Lokalverkehr entlang der Stadt- und Ortsteile ohne Stadtbusanschluss,
- beschleunigte Verbindungsfunktion dort, wo ein Orts- bzw. Stadtbussystem die lokale Erschließungsfunktion übernimmt und bereits die Binnennachfrage fast gänzlich an sich gezogen hat,
- beschleunigte Verbindungsfunktion zwischen den Stadt- und Ortsteilen ohne Abstecher oder Stichfahrten zu abseits der Verbindungsachsen gelegenen Siedlungsgebiete (kein Mäandrieren).

Die sich aus diesen eher theoretischen Vorstellungen ableitbaren konkreten Maßnahmenbündel könnten wie folgt aussehen:

Die Länge des Fußweges zu oder von der Bushaltestelle ist bekanntermaßen ein ausschlaggebendes Kriterium für die Nutzung des Öffentlichen Personennahverkehrs. Dagegen spielen *Bike&Ride*, *Kiss&Ride* oder gar *Park&Ride* kaum eine Rolle. Bei den untersuchten Linien lagen diese zwischen 1 % und 5 % aller Vor- oder Nachlaufvorgänge zu einer Regionalbushaltestelle (Angaben ohne Schülerverkehr, jedoch inkl. Umsteigevorgänge zu anderen ÖPNV-Verkehren). In der hohen Haltestellendichte, vor allem in Wohngebieten, liegt eine unschlagbare Marktstrategie von Stadtbussystemen moderner Prägung, auch wenn dadurch die Fahrzeiten geringfügig verlängert werden. Diesen Vorteil sollte sich der Regionalbus auch dort zu Nutze machen, wo Erschließungsfunktionen als Stadtbus-Ersatz vorgenommen werden und wo es mangels Zugangsstellen zum ÖPNV noch unausgeschöpfte Fahrgastpotenziale gibt, bei den hier untersuchten Linienkorridoren vordringlich in den Detmolder Stadt- bzw. Ortsteilen Klüt und Loßbruch (LIP 790), aber in gewissem Maße auch beim Gewerbegebiet Lieme (LIP 963). Dies heißt nicht zwangsläufig, dass die Regionalbuslinien ihre Verbindungsfunktion mit dem Anspruch als ein immerhin relativ zügiges ÖPNV-Produkt zwischen zwei Mittelzentren gänzlich aufgeben und sich in einem nicht enden wollenden Mäandrieren in Wohngebieten und Weilern verlieren.

Ein weiterer Vorteil des ÖPNV gegenüber dem Motorisierten Individualverkehr (MIV) ist vor allem bei Klein- und Mittelstädten mit mittelalterlicher Stadtstruktur dann vorhanden, wenn es dem ÖPNV gelingt, den unmittelbaren Stadtkern zu durchfahren und möglichst mit einer dichten Haltestellenabfolge die Einkaufs- und Erledigungszonen umsteigefrei zu erschließen, da in diesen teilweise gewisse Restriktionen für den MIV bestehen (Sperrungen aufgrund von Fußgängerzonen, Einbahn- oder Anliegerstra-

Abb. 6: Konzentrierte Mischfunktion des Regionalbusverkehrs



Quelle: Eigener Entwurf

Viertel und abseits der Straßenzüge, die unmittelbar parallel zur Fußgängerzone verlaufen. In der Gegenrichtung (von Detmold nach Lemgo) wird das Geschäftszentrum durchfahren und ist somit für die Fahrgäste der Regionalbusse unmittelbar erreichbar.

Als Fazit bleibt festzuhalten, dass etliche Systemeigenschaften moderner Stadtbussysteme auf das Produkt Regionalbus anzuwenden sind, die vor allem dann notwendig sind, wenn dieser in räumlicher Hinsicht Stadtbus-Ersatzfunktionen in Stadtbustädten wahrnimmt bzw. wahrnehmen muss. Besonders aus diesem Blickwinkel heraus ist das eingangs erwähnte Motto – *Stadtbus goes Region* – zu interpretieren.

Literatur

- KVG/IBV/BSV (= *Kommunale Verkehrsgesellschaft Lippe mbH*/Ingenieurbüro für Verkehrsplanung W. Hüsler AG/Büro für Stadt- und Verkehrsplanung Dr.-Ing. Reinhold Bajer GmbH) (1998): Nahverkehrsplan für den Kreis Lippe. Detmold, Zürich, Aachen
- NW-RegG = Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Schienenpersonennahverkehrs sowie zur Weiterentwicklung des ÖPNV (Regionalisierungsgesetz NW) vom 07. März 1995
- OBERWÖRMEIER, Achim (2003): Aufgabenträger investiert in Haltestellen-Infrastruktur. Kommunale Verkehrsgesellschaft Lippe beschafft Stelen in einheitlichem Design. In: *Der Nahverkehr* 21. Jg. 10/2003, S. 72-73
- SCHULTE, Reinhard, Uwe RENNSPIß und Markus KLEYMANN (2000): Schnellbusse auf Expansionskurs. Das Komfortangebot der WVG-Gruppe ist seit zehn Jahren erfolgreich. In: *Der Nahverkehr* 18. Jg. 10/2000, S. 18-24
- VGL (= *Verkehrsgesellschaft Lippe mbH*) (2001): Lippefahrplan 2002. Detmold
- VGL (= *Verkehrsgesellschaft Lippe mbH*) (2003a): Lippefahrplan 2004. Detmold
- VGL (= *Verkehrsgesellschaft Lippe mbH*) (2003b): Liniennetzplan 2004. Detmold

ßenregelungen wegen enger Gassen, Bewirtschaftung knapper Parkplätze im Straßenraum). Diese Umstände nutzen auch wieder Stadtbussysteme aus. In den hier vorgestellten Fällen heißt dies beispielsweise, dass für die Fahrtrichtung von Lemgo nach Detmold der Linie LIP 790 in der Lemgoer Altstadt ein anderer Linienweg als der bisherige gefunden werden sollte. Die Route durchquert zwar die Altstadt, jedoch abseits der stark frequentierten

