

GLIEDERUNG

1.	ZIELSETZUNG	1
2.	AUSGANGSITUATION UND RANDBEDINGUNGEN IM KREIS LIPPE BEI BEGINN DES MODELLVERSUCHES	3
2.1	LAGE DES UNTERSUCHUNGSGEBIETES UND RÄUMLICHE GLIEDERUNG	3
2.2	SIEDLUNGSSTRUKTUR UND EINWOHNERVERTEILUNG	3
2.3	Infrastruktur	4
2.3.1	Straßennetz	4
2.3.2	Schienennetz	5
2.4	ÖPNV-AUSGANGSSITUATION	5
2.4.1	Erschließungsqualität im Kreis Lippe	6
2.4.2	Zuschußbedarf	7
2.4.3	Nachfragestruktur	7
2.4.3.1	Mobilität	7
2.4.3.2	Verkehrsmittelnutzung	7
2.4.3.3	Marktanteile der Verkehrsmittel	7
2.4.3.4	Wege Zwecke nach Verkehrsmittel und Tageszeit	8
2.4.3.5	Wegedauer und Entfernung	8
2.4.3.6	Wegedauer und Entfernung nach Verkehrsmitteln	8
2.4.3.7	Räumliche Verflechtung der Verkehrsströme	8
3.	SCHWACHSTELLENANALYSE	9
3.1	SCHIENENPERSONENNAHVERKEHR	9
3.1.1	Verkehrsangebot	9
3.1.2	Bahnanlagen	10
3.2	Bus-Verkehr	10
3.2.1	Schienenparallel-/ersatzverkehr	10
3.2.2	Allgemeiner Linienverkehr	11
3.2.3	Verkehrsbedienung	11
3.2.4	Tarifsystem	11
3.2.5	Rechtliche und organisatorische Randbedingungen	11
3.2.6	Marketing im ÖPNV	11
3.2.7	Politische Verantwortlichkeit	12
4.	NAHVERKEHRSKONZEPT	13
4.1	ORGANISATIONSMODELL LIPPE	13
4.1.1	Verkehrsgemeinschaft Lippe	14
4.1.2	Fördervertrag	14
4.1.3	Rahmenvertrag	14
4.1.4	Gesellschaftsvertrag	15
4.1.5	Einnahmenaufteilungsvertrag	15
4.1.6	Assoziierungsvertrag	15
4.2	DAS DIFFERENZIERTE BEDIENUNGSMODELL	16
4.2.1	Grundidee	17
4.2.2	Teilelemente	20
4.2.2.1	Schienenverkehr	20
4.2.2.1.1	Zielsetzung	20
4.2.2.1.2	Maßnahmen	21
4.2.2.1.3	Nachfrageentwicklung	24
4.2.2.2	Regionalbusverkehr	26

4.2.2.2.1	Zielsetzung	26
4.2.2.2.2	Maßnahmen	26
4.2.2.2.3	Nachfrageentwicklung	27
4.2.2.3	Ortsbusverkehr	27
4.2.2.3.1	Zielsetzung	27
4.2.2.3.2	Maßnahmen	28
4.2.2.3.3	Nachfrageentwicklung	29
4.2.2.4	Bedarfsverkehre	29
4.2.2.4.1	Zielsetzung	29
4.2.2.4.2	Maßnahmen	29
4.2.2.4.3	Nachfrageentwicklung	30
4.2.3	Umfang der Umstrukturierungen	31
4.2.4	Wirtschaftlichkeit	33
4.2.4.1	Erhebungsgrundlage	33
4.2.4.2	Betriebsleistungen	34
4.2.4.3	Kosten	34
4.2.4.4	Verkehrsleistungen	34
4.2.4.5	Erträge	35
4.2.4.6	Kostenfortschreibung	36
4.2.4.7	Bedarfsorientierte Bedienungsformen	36
4.2.4.8	Fazit	37
4.2.5	Bewertung	37
4.3	TARIFSYSTEM	39
4.4	FINANZIERUNG DES MODELLVERSUCHES	41
4.5	MARKETING	42
4.5.1	Erscheinungsbild der Busse	42
4.5.2	Haltestellenausstattung	42
4.5.3	Fahrgastinformation	43
5	AUSBLICK: DIE REGION ÜBERNIMMT NACH DEM MODELLVERSUCH DIE VERANTWORTUNG FÜR DEN ÖPNV	44
5.1	ORGANISATION/FINANZIERUNG	44
5.2	UMSETZUNG DER NOCH NICHT ABGESCHLOSSENEN MODELLBESTANDTEILE	45
5.2.1	DB-Strecken	45
5.2.2	Tarifsystem	46
5.2.3	Bedienungskonzeption	46
5.2.4	Beförderungskomfort	46
5.2.5	Beschleunigungsmaßnahmen	46
5.3	WEITERENTWICKLUNG DES ÖPNV	46
6	ZUSAMMENFASSUNG	48
	Zeittafel	50