



Busverkehre in Klein- und Mittelstädten

Neue Chancen für den Bus

Aufwand • Nutzen • Perspektiven



Ministerium für
Wirtschaft und
Mittelstand,
Technologie und
Verkehr
des Landes
Nordrhein-Westfalen

DER NEUE
NAHVERKEHR
IN NRW.



Peer Steinbrück,
Minister für Wirtschaft
und Mittelstand,
Technologie und Verkehr
des Landes Nordrhein-
Westfalen.

In den Städten und Ballungsräumen ist der weiter zunehmende Verkehr besonders schwer zu bewältigen. Es gibt keine Reserveflächen für zusätzliche Verkehrswege mehr und die Lärm- und Abgasbelastungen sind schon sehr hoch. Mehr Mobilität kann es dort nur noch geben, wenn die öffentlichen Verkehrsmittel einen höheren Anteil an den Verkehrsleistungen erbringen.

Bahnen und Busse brauchen weit weniger Fläche und sind wesentlich umweltfreundlicher als der Individualverkehr per Auto. Stadtverträgliche Mobilität benötigt einen gut ausgebauten Nahverkehr. Das gilt nicht nur für die Großstädte und Ballungsräume wie etwa das Ruhrgebiet. Auch in den Klein- und Mittelstädten Nordrhein-Westfalens können öffentliche Verkehrsmittel die Lebensqualität verbessern. Die erfolgreiche Einführung von Stadtbus-Systemen in zahlreichen Städten zeigt:

Mit kundenfreundlichen, hochwertigen Angeboten lassen sich viele neue Kunden für den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) gewinnen.

Indem öffentliche Verkehrsmittel Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen sichern, verbessern sie auch die kom-

munalen Entwicklungs-Chancen: Städtische Zentren werden besser erreichbar, Gewerbetreibende profitieren von neuen Kunden. Moderne und umweltfreundliche Verkehrsmittel fördern auch das kommunale Image: Stadtbus-Systeme sind „fahrende Beweise“ für die Leistungsfähigkeit einer Kommune.

Die Landesregierung ermutigt mit ihrer Vorrangpolitik für Bahnen und Busse gerade auch Klein- und Mittelstädte, sich für einen attraktiven, auf die jeweilige Situation maßgenau abgestimmten ÖPNV zu engagieren. Für die notwendigen Investitionen in Infrastruktur und Fahrzeuge stellt das Land erhebliche Fördermittel bereit. Ergänzend werden dazu gezielt Stadtbus-Konzepte und entsprechende Marketinganstrengungen gefördert.

Die ostwestfälischen Städte Bad Salzuflen, Detmold und Lemgo haben 1994 den Anfang gemacht. Diesen Beispielen für moderne Stadtbus-Systeme sind inzwischen im ganzen Land kommunale und bürgerschaftliche Initiativen gefolgt.

Diese Broschüre fasst die bisherigen Erfahrungen zusammen und soll damit als praxisnahe Orientierungshilfe für die Fortentwicklung des ÖPNV auch in anderen Städten dienen.

1	Neue Chancen für den Bus	6
2	Möglichkeiten und Nutzen des Stadtbus-Systems	10
2.1	Der Nutzen für die Bürger	10
2.2	Der Nutzen für die Kommune	11
2.3	Der Nutzen für den Einzelhandel	12
3	Voraussetzungen für das Stadtbus-System	13
4	Rechtlicher und organisatorischer Rahmen	14
4.1	Das Regionalisierungsgesetz	14
4.2	Die Konzessionen	15
4.3	Die Organisationsform	18
5	Planungs- und Arbeitsschritte zum Aufbau oder zur Erweiterung eines Stadtbus-Systems	20
5.1	Der Planungsablauf	20
5.2	Die Fahrzeuge	22
5.3	Die Haltestelle	24
5.4	Begleitende Maßnahmen	26
5.5	Kooperationen mit regionalen Verkehrsunternehmen	28
6	Finanzierung	
6.1	Aufwand und Ertrag – eine Modellrechnung	32
7	Marketing und Öffentlichkeitsarbeit	33
8	Stadtbus-Systeme in Nordrhein-Westfalen	36
8.1	Bad Salzuflen	36
8.2	Bünde	38
8.3	Detmold	41
8.4	Dormagen	45
8.5	Euskirchen	48
8.6	Hövelhof	52
8.7	Hürth	56
8.8	Lemgo	57
8.9	Oerlinghausen	61
8.10	Rheine	63
9	Merkblatt „Zuwendungen zur Planung und Einrichtung von Stadtbus-Systemen“	66
10	Stadtbus-Systeme auf einen Blick	70
11	Glossar	72
12	Verteilerhinweis	75



1 Neue Chancen für den Bus

Obwohl es – bekanntermaßen – wirklich nicht immer das eigene Auto sein muss, ist mittlerweile auch in Klein- und Mittelstädten die Verkehrssituation durch die typischen Negativ-Merkmale gekennzeichnet:

- ▶ eine sehr hohe Anzahl von Autos
- ▶ eine Vielzahl kurzer Auto-Fahrstrecken
- ▶ ein überlastetes Straßennetz
- ▶ hohe innerstädtische Lärm- und auch Umweltbelastungen

Forderungen nach einem attraktiveren Öffentlichen Nahverkehr werden – von Verkehrspolitikern wie auch von Bürgerinnen und Bürgern – immer lauter. Und zwar nicht nur als Grundversorgung, sondern auch, um die Mobilität innerhalb der Stadt verstärkt umweltschonend und stadtverträglich zu sichern.

Diesen Forderungen steht oft die Situation des ÖPNV entgegen:

- ▶ ein geringes Angebot wie auch eine relativ geringe Nachfrage nach den Diensten der öffentlichen Verkehrsmittel
- ▶ eine überwiegende Bedienung durch Regionalbuslinien
- ▶ ein Ortsbusverkehr, der in Einzelfällen für besondere Personengruppen (zum Beispiel Schüler) besteht

Hinzu kommen häufig zwei weitere Punkte, die die Nachfrage nach dem ÖPNV nicht stärker werden lassen:

1. eine große Anzahl – meist kostenloser – Parkplätze
2. ein hoher Fußgänger- und Radfahrer-Anteil bei günstiger Topographie

Wenn der Nahverkehr aber eine wirkliche Alternative zum privaten Auto sein soll, muss er andere, sehr viel leistungsstärkere und vor allem nachfrageorientiertere Produkte anbieten. Diese sollten sich auszeichnen durch:

- ein verständliches und übersichtliches Liniennetz
- kurze Wege zu den Haltestellen
- attraktive Haltestellen
- einfache, gut einprägsame Abfahrtszeiten
- ein permanentes Grund- und in den Spitzenzeiten verstärktes Zusatzangebot
- Vertaktung und Anschlussicherung
- moderne Busse



Moderne Stadtbusse zeigen sich in einem unverwechselbaren Design – wie hier in Euskirchen.

Zahlreiche Klein- und Mittelstädte haben diesen Gedanken in den letzten Jahren aufgegriffen und für den ÖPNV eine Qualitätsoffensive mit neuen Stadtbus-Systemen gestartet.

Diese neuen Verkehre zeigen ein eigenes Profil, das sich in Quantität und Qualität und auch optisch deutlich von den bisher gekannten Stadtbusen unterscheidet.

Die typischen Merkmale der neuen Stadtbus-Systeme sind:

- ▶ ein übersichtliches Liniennetz mit möglichst direkt geführten Durchmesserlinien
- ▶ die Verknüpfung aller Stadtbus-Linien an einer zentral gelegenen Rendezvous-Haltestelle
- ▶ ein über den ganzen Tag konsequent eingehaltener Taktfahrplan (gegebenenfalls Sammeltaxen in den Abendstunden)
- ▶ das Beibehalten des Angebots auch am Wochenende
- ▶ eine dichte und attraktive Haltestellenfolge (circa alle 300 Meter)
- ▶ eine komfortable Ausstattung der Haltestellen (gut lesbare und verständliche Fahrgastinformationen, beleuchtete Glas-Wartehallen, Fahrradabstellmöglichkeiten)
- ▶ nachhaltige Maßnahmen zur Beschleunigung des Busverkehrs, um Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit des Busangebots zu steigern
- ▶ moderne Fahrzeuge, in der Regel klimatisierte Niederflerbusse mit komfortabler Innenausstattung und unverwechselbarem Design (kommunale Identität)
- ▶ eine übersichtliche, einprägsame und kundenorientierte Preisgestaltung
- ▶ eine intensive Information und Beratung der Fahrgäste in einem Stadtbus-Büro in direkter Nähe der zentralen Rendezvous-Haltestelle



Die Merkmale sind unabhängig von der Stadtgröße, der Einwohner- und Linienanzahl. Auch die Inanspruchnahme und das wirtschaftliche Ergebnis des neuen Stadtbus-Systems sind von der Größe der Stadt weitgehend losgelöst.

In Nordrhein-Westfalen haben in den letzten Jahren unter anderen die folgenden Städte neue Stadtbus-Systeme mit ihren Qualitätsmerkmalen eingerichtet:

Alsdorf	1996
Bad Salzuflen	1994
Baesweiler	1996
Bünde	1996
Detmold	1994
Dormagen	1997
Eschweiler	1996
Euskirchen	1996
Herzogenrath	1996
Hövelhof	1997
Hürth	1997
Lemgo	1994
Oerlinghausen	1998
Rheine	1997



Langfristig halten Stadtbus-Systeme nicht nur die vorhandene Stammkundschaft, sondern sie gewinnen auch neue Kunden für den ÖPNV hinzu.

2 Möglichkeiten und Nutzen des Stadtbus-Systems

2.1 Der Nutzen für die Bürger

Statistisch betrachtet sind die Verkehrsmittel des Öffentlichen Nahverkehrs sicherer als das Auto. Darüber hinaus hält der Stadtbus sein hochwertiges Angebot den ganzen Tag über aufrecht. Durch die hohe Anzahl an Haltestellen und ihre optimale Verteilung können viele Bürgerinnen und Bürgern dieses Angebot nutzen.

Ein gut funktionierender Stadtbus macht einen Zweitwagen überflüssig, denn der dient in erster Linie der Mobilität innerhalb der Stadt (Einkaufsfahrten, Begleitung von Kindern zum Kindergarten, Sport etc.). Kurze innerstädtische Wege werden mit dem Stadtbus preisgünstiger und ohne Zeitverluste durchgeführt.

Schonung der Ressourcen

Auch die Nutzer eines Erstwagens profitieren vom Stadtbus. Gerade kurze Fahrten führen zu einem extrem hohen Kraftstoffverbrauch und verursachen einen überdurchschnittlichen Verschleiß beim Fahrzeug. Vor allem aber entfallen für Stadtbus-Kunden Parkgebühren oder die Suche nach einem unbewirtschafteten Parkplatz.

Personen, die auf den Stadtbus angewiesen sind, werden wesentlich mobiler. Zum Beispiel Senioren: Sie gelangen häufiger in die Innenstadt, ohne dabei auf das Auto des Nachbarn angewiesen zu sein oder hohe Taxikosten zahlen zu müssen. Entsprechend gaben bei einer Befragung in Lemgo 66 Prozent der Bürger an, dass der Stadtbus ihre persönliche Mobilität verbessere.

2.2 Der Nutzen für die Kommune

Ein bürgerorientierter Stadtbus verleiht der Stadt ein bürgernahes Image. Bewohner honorieren dieses Engagement ihrer Stadt zur Verbesserung der Lebensqualität. Dieser Imagegewinn wirkt auch nach außen: Veröffentlichungen in der Fach- und Tagespresse führen zu einem höheren Bekanntheitsgrad der Stadt. Der Stadtbus kann vor allem auch Kurstädte attraktiver machen und für zusätzliche Besucher sorgen, schließlich verspricht er Mobilität in einer häufig unbekanntem Stadt.

Da der Stadtbus eine Alternative zum eigenen Auto ist, steigert er die innerstädtische Aufenthaltsqualität: Rund 20 Prozent der Stadtbus-Fahrgäste in Lemgo und Bad Salzuflen waren vorher überwiegend mit dem Auto unterwegs. Bei einer Million Fahrgästen pro Jahr sind dies 200.000 Personen, die statt des Autos jetzt den Bus nutzen. Der Stadtbus ersetzt damit (bei einer durchschnittlichen Besetzung von 1,3 Personen pro PKW) jährlich 153.000 Autofahrten. Lärm- und Schadstoffbelastungen gehen spürbar zurück.

Weniger Parkplatzsuchverkehr

In Verbindung mit der Einführung einer Parkraumbewirtschaftung (der Erhebung von Parkgebühren und/oder der Einschränkung der Parkdauer) verringert der Stadtbus die Zahl der Autofahrer, die einen freien Parkplatz suchen. Dies führt zu einer gleichmäßigeren Auslastung der vorhandenen Stellplätze.

Durch die Einführung eines Stadtbus-Systems wird die bestehende Verkehrsinfrastruktur entlastet, der Wirtschaftsverkehr kann zügiger geführt werden.

Die verbesserte Mobilität von Stadtbus-Fahrgästen führt dazu, dass andere (häufig defizitäre) kommunale Einrichtungen wie Bäder, Freizeitstätten oder Bibliotheken stärker genutzt werden.



Haltestelle in Bad Salzuflen – auch hier fährt der Stadtbus zu gut merkbaren Zeiten.

2.3 Der Nutzen für den Einzelhandel

Fahrgäste des Stadtbusses kommen aufgrund des bequemen Zugangs wesentlich häufiger in die Innenstadt als Autofahrer. Da sie nicht von Parkzeiten abhängig sind, können sie innerstädtische Geschäfte ohne Zeitdruck aufsuchen. Damit stärken sie die Innenstadt als Standort des Einzelhandels.

Außerdem profitiert der Einzelhandel von der begleitenden Parkraumbewirtschaftung: Durch die Umwandlung von Dauer- in Kurzzeitparkplätze blockieren die Mitarbeiter des Einzelhandels die Parkplätze vor den Geschäften nicht mehr.

Diese stehen jetzt den Kunden zur Verfügung. Steigen außerdem Berufspendler und Bürger auf den Stadtbus um, steht auch auswärtigen Kunden der neu geschaffene Parkraum zur Verfügung. Damit stärkt der Stadtbus die Innenstadt zusätzlich.



Stadtbus-Fahrgäste sind nachfragestarke Kunden für den innerstädtischen Einzelhandel

Aus der Praxis

- **In Bad Salzungen** ergab im Juni 1996 eine Befragung von Innenstadt-Besuchern: Jeder zweite Stadtbus-Kunde fuhr täglich beziehungsweise fast täglich zum Einkaufen in die Innenstadt. Eine ähnlich hohe Besuchshäufigkeit wird nur bei Fußgängern festgestellt. Pkw-Nutzer suchen die Innenstadt seltener auf. 43 Prozent der Befragten aus einem Stadtteil von Bad Salzungen sagten, sie kämen seit der Einführung der Stadtbusse wesentlich häufiger in die Innenstadt. 20 Prozent erklärten, etwas häufiger zu kommen. Zusätzlich gaben 52 Prozent der Buskunden, die früher mit dem Auto fuhren, an, nun vermehrt die Innenstadt aufzusuchen.
- **In Lemgo** zeigte eine Befragung von Innenstadt-Passanten, dass ein Drittel dieser Besucher vier- bis sechsmal pro Woche zum Einkaufen in die Innenstadt kam. Die anderen zwei Drittel kamen ein- bis dreimal pro Woche. Auch in Lemgo fuhren die Stadtbus-Fahrgäste regelmäßiger in die Stadt als Autofahrer. Sie suchen im Vergleich zu den anderen Besuchergruppen (beispielsweise Autofahrern) mehr Geschäfte auf.

3 Voraussetzungen für das Stadtbus-System

Für welche Stadt kommt ein Stadtbus-System in Frage? Welche Erträge beziehungsweise Aufwendungen sind im Einzelfall zu erwarten? Diese Fragen lassen sich anhand folgender Kriterien beantworten:

Im Rahmen der kommunalen Neugliederung ist eine Vielzahl von Städten entstanden, die neben der alten Kernstadt auch über

ländlich strukturierte Stadtteile verfügen. Ein wesentlicher Faktor ist die Anzahl der Einwohner, die im Umkreis von zwei bis vier Kilometern um die zentrale Haltestelle leben (bei Annahme eines 30 Minuten-Takts und einer maximalen Fahrzeit von 12 bis 13 Minuten von der zentralen Haltestelle bis zum äußeren Endpunkt).

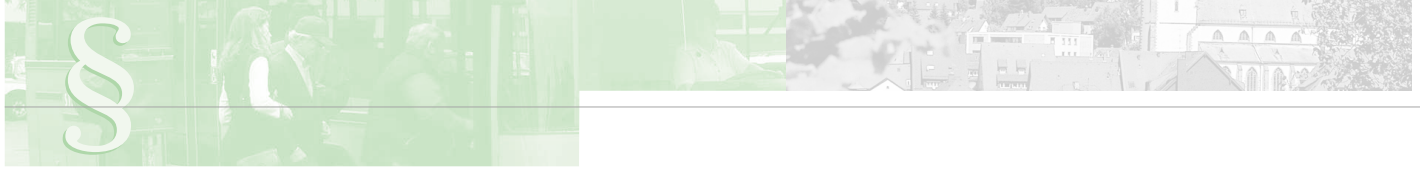
Die wichtigste Kundengruppe sind Fahrgäste mit innerstädtischem Ziel (Arbeitsplatz, Einkaufszentrum, etc.). Stellt die Stadt ein Arbeitsplatz- und Einkaufszentrum für die Region dar und kommen zum vorhandenen Binnenverkehr noch Einpendler hinzu, erhöht sich die Nachfrage nach dem Stadtbus zusätzlich. Bei einer hohen Zahl von Auspendlern reduziert sich das Kundenpotential entsprechend.

Je ein Drittel der täglich zurückgelegten Wege hat in der Regel die Ziele Arbeiten, Einkaufen und Freizeit. Je attraktiver die Innenstadt für Kunden des Einzelhandels oder des Gastronomie- und Freizeitgewerbes ist, desto höher ist das Kundenpotential für den Stadtbus. In Kurorten oder touristischen Zentren spielt die Entlastung der Umwelt durch den öffentlichen Nahverkehr eine besondere Rolle. Gäste nutzen den Stadtbus vor allem auch deshalb, weil sie meist nur eine geringe Ortskenntnis besitzen.

Damit der Stadtbus nicht zur Konkurrenz für den bestehenden Regionalbusverkehr wird, müssen beide Verkehrssysteme aufeinander abgestimmt werden. Gute Voraussetzungen für den Radverkehr (Topographie, Radwegenetz) sind ungünstig für den Stadtbus: Umweltpolitisch sollte keine Verlagerung des Radverkehrs auf öffentliche Verkehrsmittel angestrebt werden. Für den motorisierten Individualverkehr dürfen keine zusätzlichen Parkplätze geschaffen werden, die mit dem Busverkehrssystem unverträglich sind.



Der Stadtbus bringt seine Fahrgäste bis unmittelbar vor das Einkaufszentrum – wie hier in Hürth.



4 Der rechtliche und der organisatorische Rahmen

4.1 Das Regionalisierungsgesetz

Durch das Regionalisierungsgesetz des Landes Nordrhein-Westfalen (Regionalisierungsgesetz NW) wurden neue Rahmenbedingungen für den öffentlichen Nahverkehr geschaffen. Danach sind grundsätzlich die kreisfreien Städte und Kreise Aufgabenträger des Nahverkehrs. Allerdings sind gemäß § 4 Festlegungen, die ausschließlich den Ortsverkehr einer Gemeinde betreffen, nur mit deren Einvernehmen möglich. Außerdem können die Gemeinden die Aufgabenträgerschaft für ihren Ortsverkehr übernehmen. Nach § 3 sind auch mittlere und große kreisangehörige Städte mit eigenem Verkehrsunternehmen Aufgabenträger für den öffentlichen Nahverkehr. Mit der Gründung eines eigenen Verkehrsunternehmens für den Stadtbus-Verkehr können mittlere kreisangehörige Gemeinden Aufgabenträger für den ÖPNV werden.

Auszug aus dem Regionalisierungsgesetz NW

§ 3 Aufgabenträger

- (1) 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. Unter den Voraussetzungen der §§ 4 bis 6 sind auch sonstige kreisangehörige Gemeinden und Zweckverbände Aufgabenträger. Die Aufgabenträger führen diese Aufgabe im Rahmen ihrer Leistungsfähigkeit als freiwillige Selbstverwaltungsaufgabe durch, soweit nicht im folgenden besondere Pflichten auferlegt werden.
- (2) Die Aufgabenträger sind zuständige Behörde für die Auferlegung oder Vereinbarung gemeinwirtschaftlicher Verkehrsleistungen im Sinne der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates vom 26. Juni 1969 über das Vorgehen der Mitgliedstaaten bei mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes verbundenen Verpflichtungen auf dem Gebiet des Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehrs (ABl. EG Nr. L 156 S. 1) in der Fassung der Verordnung (EWG) Nr. 1893/91 des Rates vom 20. Juni 1991 (ABl. EG Nr. L 169 S. 1).

§ 4 Kreisangehörige Gemeinden

- (1) Im Ortsverkehr kann der Kreis einer Gemeinde mit ihrem Einvernehmen Aufgaben übertragen. Er hat diese Aufgaben zu übertragen, wenn die Gemeinde dies verlangt und überörtliche Belange nicht entgegenstehen. Auch ohne Übertragung können kreisangehörige Gemeinden das vom Kreis oder Zweckverband bewirkte ÖPNV-Angebot eigenverantwortlich erweitern.
- (2) Im Nachbarortsverkehr haben ein oder mehrere Kreise einer oder mehreren Gemeinden Aufgaben zu übertragen, wenn die beteiligten Gemeinden sich darüber geeinigt haben und überörtliche Belange nicht entgegenstehen.
- (3) Durch Vereinbarung oder durch allgemeine Regelung des Kreises ist sicherzustellen, daß bei Entscheidungen des Kreises die betroffenen Gemeinden zu beteiligen sind. Entscheidungen des Kreises, die ausschließlich den Ortsverkehr betreffen, erfolgen im Einvernehmen mit der betroffenen Gemeinde.
- (4) Soweit ein Kreis Aufgaben nach § 5 Abs. 3 Satz 3 auf einen Zweckverband übertragen hat, gelten die Absätze 1 und 2 entsprechend.

4.2 Die Konzessionen

Wer Personen mit Bussen oder Anruf-Sammel-Taxen geschäftsmäßig befördern will, muss sich auf der Grundlage des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) dafür eine Konzession erteilen lassen. Für jede Linie ist eine einzelne Genehmigung notwendig. Bei einem Stadtbus-Netz können mehrere Genehmigungen erforderlich werden. Diese können gebündelt werden.

Eine Genehmigung setzt Sicherheit und Leistungsfähigkeit des Betreibers voraus. Der Unternehmer muss fachlich geeignet und zuverlässig sein. Als Ablehnungsgrund gilt, wenn der Verkehr mit den vorhandenen Verkehrsmitteln befriedigend bedient werden kann beziehungsweise die neu beantragte Linie keine wesentliche Verbesserung erbringt oder schon von anderen Unternehmen bedient wird. Als weiterer Ablehnungsgrund gilt, wenn bestehende Unternehmen die notwendige Ausgestaltung des Angebots selbst und eigenwirtschaftlich vornehmen wollen.

Nach Klärung der folgenden Sachverhalte werden Konzessionen zeitlich befristet erteilt:

- ▶ Besteht eine Lücke im Verkehrsangebot beziehungsweise Übereinstimmung mit dem Nahverkehrsplan?

Ist dies nicht der Fall, ist der Antrag abzulehnen.

Besteht jedoch eine Lücke, ist zu fragen:

- ▶ Ist diese Lücke wesentlich?

Wenn die Lücke nicht wesentlich ist, muss der Antrag abgelehnt werden.

Ist die Lücke wesentlich, lautet die Frage:

- ▶ Nimmt das vorhandene Verkehrsunternehmen sein Ausgestaltungsrecht nach § 13 Abs. 2 Nr. 2c PBefG wahr?

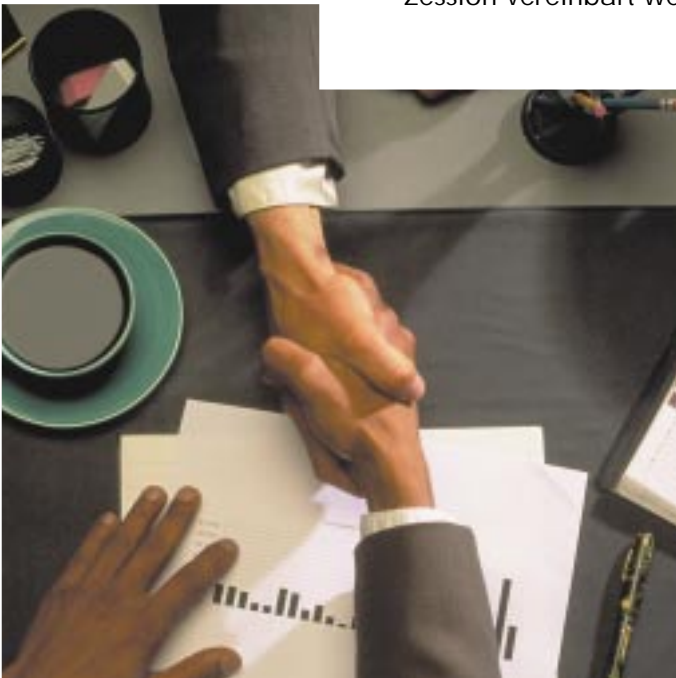
Ist dies der Fall, ist der Antrag abzulehnen. Nimmt das Unternehmen dieses Recht jedoch nicht wahr, kann eine Genehmigung unter Berücksichtigung des Besitzstandsschutzes erteilt werden.

- ▶ Letztlich ist zu fragen: Wird der Verkehr eigenwirtschaftlich oder gemeinwirtschaftlich realisiert? Bei der Entscheidung für einen gemeinwirtschaftlichen Verkehr ist zu beachten, dass die Lösung nur zur niedrigsten Haushaltsbelastung im Sinne der Verordnung EWG Nr. 1191/96 führen darf.

Kooperationen mit regionalen Verkehrsunternehmen

Die beste Lösung ist oft eine Kooperation mit dem/den vorhandenen Inhaber(n) bestehender Linienkonzession(en). Sie kann wie folgt aussehen:

1. Für den (erweiterten) Stadtbus-Verkehr wird eine Gemeinschafts-Konzession beantragt. Damit dem bisherigen Betreiber kein wirtschaftlicher Verlust entsteht, kann er seine Leistungen im Rahmen des Stadtbus-Verkehrs mindestens weiter im bisherigen Umfang erbringen. Es kann aber auch über Mehrleistungen verhandelt werden.
2. Der bisherige Linienkonzessionär überträgt die Konzessionen für einen bestimmten Zeitraum an die neue Stadtbus-Gesellschaft. Auch in diesem Fall werden Vereinbarungen über die Betriebsleistung getroffen. Für den Fall, dass der erweiterte Stadtverkehr während der Vertragslaufzeit eingestellt wird, sollte eine Rückfallklausel für die Konzession vereinbart werden.



Neue Stadtbus-Systeme benötigen zur Sicherheit aller Beteiligten vertragliche Klärungen.

Gemeinschafts-Konzessionen

Für die Stadtbusse in Euskirchen, Hürth, Bünde, Bad Salzuflen und Lemgo bestehen Gemeinschafts-Konzessionen. In Detmold und Dormagen brachten die beiden Regionalverkehrsunternehmen ihre Konzessionen als Anteil in die neue Stadtbus-Gesellschaft ein. Die Konzessionen wurden übertragen. In Rheine behielten die drei Konzessionäre ihre Genehmigungen. Dort wurden andere vertragliche Vereinbarungen getroffen.

Was auf den ersten Blick als undurchsichtiges Vertragsgeflecht erscheint, erweist sich auf den zweiten Blick als Vorteil für die Beteiligten:

Aus der Praxis

Als Beispiel werden die Verträge zwischen der Stadtverkehr Detmold GmbH (SVD), der Busverkehr Ostwestfalen GmbH, dem bisherigen Eigentümer der Konzessionen, und dem mit der Betriebsdurchführung beauftragten Unternehmen, aufgeführt:

1. Der Rahmenvertrag

Er beschreibt die Ausgangssituation und die gemeinsamen Ziele.

2. Die Grundvereinbarung

Diese regelt die zukünftigen Betriebsleistungsverträge und die zukünftigen zusätzlichen Fahrleistungen.

3. Die Betriebsleistungsverträge

Darin werden die Fahrleistungen, die Fahrzeuge, der Personaleinsatz und die Vergütung beschrieben.

4. Der Kooperationsvertrag

Bestandteile dieses Vertrages sind die

„partnerschaftliche Zusammenarbeit“, die Übertragung der Konzessionen an die SVD, die Besitzstandsgarantie, die Einnahmeaufteilung und die Laufzeit des Vertrages.

5. Schiedsvertrag

Er regelt die Behandlung von Streitigkeiten.

6. Besonderer Schiedsvertrag

Angesichts des besonderen Stellenwertes der finanziellen Seite ist in einem besonderen Vertrag die Behandlung von Streitigkeiten bei der Einnahmenverteilung geregelt.

4.3 Die Organisationsform

Für Organisation und Betrieb eines Stadtbus-Verkehrs gibt es verschiedene Ansätze. Sie reichen von der Gründung eines eigenen Verkehrsunternehmens bis zur Übertragung aller Aufgaben – auch der Betriebsdurchführung – auf ein bestehendes Verkehrsunternehmen. Das optimale Organisationsmodell gibt es nicht, situationsgerechte Lösungen sind gefragt.

Bevor man eine eigene Stadtbus-Organisation gründet, muss geprüft werden, ob dies notwendig ist. Das Personenbeförderungsgesetz geht bei der Einrichtung und Gestaltung von eigenwirtschaftlichen Linienverkehren weiterhin von einer Eigeninitiative des Verkehrsunternehmens aus. Die Vorgaben des Nahverkehrsplans müssen berücksichtigt werden.

Als Betreibermodelle kommen folgende Konstellationen in Betracht:

Modell 1: Die Stadt gründet einen eigenen Verkehrsbetrieb. Dieser stellt alle sachlichen (Fahrzeuge, Werkstatt, Marketing) und personellen Mittel für die Durchführung des Verkehrs bereit (Betriebsführerschaft).

Als Organisationsformen kommen in Betracht:

- ▶ ein Regie- oder Eigenbetrieb
- ▶ eine neue Sparte einer bestehenden Stadtwerke-GmbH oder -AG
- ▶ eine neue Verkehrsgesellschaft

Modell 2: Die Stadt beauftragt ein vorhandenes Verkehrsunternehmen mit der Verkehrsdurchführung.

Modell 3: Die Stadt gründet unter Beteiligung vorhandener Verkehrsunternehmen eine GmbH oder AG, die sich zur Leistungserstellung vorhandener Verkehrsunternehmen bedient.

Der Vorteil des ersten Modells: Die Stadt übt direkten Einfluss auf die Verkehrsdurchführung aus. Sie kann ihre Vorstellungen unmittelbar und ohne Absprache mit Dritten umsetzen. Außerdem kann sie den Stadtbus als eigenes Produkt darstellen. Der Nachteil: die Stadt muss sich das Know-how aneignen und alle technischen Mittel neu und in vollem Umfang beschaffen.

Aus der Praxis

- ▶ Keine Stadt in Nordrhein-Westfalen hat bisher ein eigenes, neues Verkehrsunternehmen gegründet, das den Betrieb selbst organisiert und durchführt. Bisher ist die Gründung einer eigenen Organisationseinheit als GmbH – mit der Stadt als alleiniger Eigentümerin – das Standardmodell.
- ▶ Die Stadtwerke Lemgo GmbH hat eine neue Verkehrssparte eingerichtet, aber auch dort werden die Verkehrsleistungen von Subunternehmen erbracht.
- ▶ In Detmold und Dormagen sind Stadtbus-GmbHs unter Beteiligung der bestehenden Verkehrsunternehmen gegründet worden. Dort ist die Busverkehr Ostwestfalen GmbH mit elf Prozent beziehungsweise die Busverkehr Rheinland GmbH mit zwölf Prozent am Stammkapital beteiligt. Das wirtschaftliche Risiko wird nur vom kommunalen Anteilseigner getragen. Der GmbH-Vertrag schließt eine Beteiligung der Verkehrsunternehmen am Gewinn oder Verlust aus.
- ▶ Die Stadtbusse in Alsdorf, Eschweiler, Herzogenrath und Kamen werden von bestehenden (regionalen) Verkehrsunternehmen organisiert und durchgeführt. Zwischen den Städten und den Verkehrsunternehmen gibt es keine Verträge, die genaue Vorgaben über Angebot, Fahrzeuge, Marketing enthalten.

Der Vorteil von Modell 2: Es muss kein eigenes Personal eingestellt werden. Außerdem kann das vorhandene Know-how des Verkehrsunternehmens genutzt werden. Nachteil ist jedoch, dass die Stadt nicht mehr direkt in den Betrieb eingreifen kann.

Im Modell 3 mischen sich Vor- und Nachteile der beiden ersten Varianten. Von Vorteil ist, dass die Stadt ihren Einfluss direkt geltend machen kann und dennoch auf das vorhandene Know-how des Verkehrsunternehmens zurückgreifen kann.

Folgende Übersicht zeigt, wie die Zuständigkeiten in Bad Salzuflen verteilt sind:

Stadtbus	Stadt	Verkehrsunternehmen
Finanzen/Verwaltung	Planung/Technik	Betriebsführung
Wirtschafts- und Finanzplan Jahresabschluss Versicherungen Tarife und Rechtsfragen Zuschüsse für Fahrkarten Beschwerden, Eingaben Konzessionen Anruf-Sammel-Taxi Stadtbusbüro (Personal) Öffentlichkeitsarbeit	Liniennetz Stadtbus und AST Haltestellen/Fahrplan Straßenbaulastträger Straßenverkehrsbehörde Genehmigungsanträge bei der Bezirksregierung Zuschussanträge zum GVFG Aufträge für Planung Beschwerden, Eingaben	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Busbetrieb ▶ Einsatz, Beschaffung und Wartung der Busse ▶ Personal ▶ Buseinsatzplanung und Fahrplan ▶ Linienkonzessionen ▶ Stadtbus-Büronutzung ▶ Kooperation mit der Verkehrsgemeinschaft Lippe



5 Planungs- und Arbeitsschritte zum Aufbau oder zur Erweiterung eines Stadtbus-Systems

5.1 Der Planungsablauf

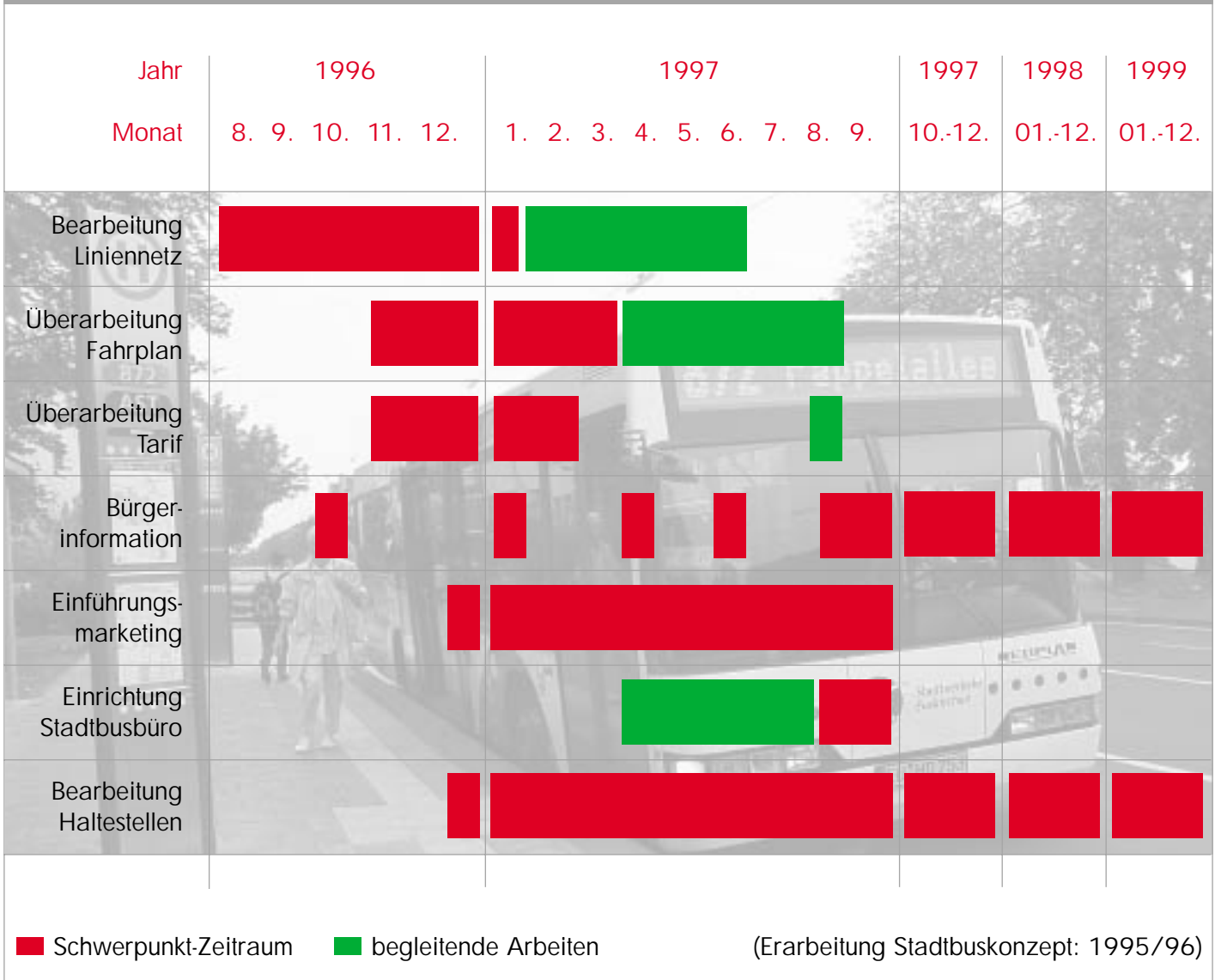
Plant eine Kommune die Einrichtung oder Verbesserung eines Stadtbus-Verkehrs, sollte sie sich an folgenden Gesichtspunkten orientieren:

1. Die Kommune beauftragt ein Beratungsunternehmen oder ein vorhandenes Verkehrsunternehmen mit der Erstellung eines Rohkonzepts. Dieses muss die Stadtbus-Tauglichkeit abschätzen und daraus eine Linien- und Angebotskonzeption ableiten, die auch die Aufwands- und Ertragssituation prognostiziert.
2. Die Detailplanung sollte an den Grundsatzbeschluss der politischen Gremien vor Ort anschließen. Im Rahmen einer kommunizierenden Planung, in die Bürger, Handel und Gewerbe, Sozialeinrichtungen etc. einbezogen werden, kann zusammen mit dem Beratungs- oder Verkehrsunternehmen eine differenziertere Erarbeitung des Liniennetzes und des Fahrplans erfolgen. Parallel dazu läuft die Ermittlung der Aufwendungen und der zu erwartenden Erträge. Spätestens zu diesem Zeitpunkt sollte Kontakt mit den vorhandenen Konzessionsinhabern aufgenommen werden.
3. Ist in den politischen Gremien die Einrichtung beziehungsweise Verbesserung des Stadtbus-Verkehrs beschlossen, kann die Umsetzung des Konzepts erfolgen. Es empfiehlt sich die Gründung einer Stadtbus-Gesellschaft, zumindest die Benennung eines Stadtbus-Beauftragten.

Vorzubereiten sind dann:

- ▮ die Fahrzeugbeschaffung
- ▮ die Haltestellenausstattung
- ▮ die Förderanträge (für Fahrzeuge, Haltestellenausstattung)
- ▮ das Marketing und die Öffentlichkeitsarbeit
- ▮ die Verträge mit Verkehrsunternehmen
- ▮ die Abstimmung mit den Regionalverkehrsunternehmen (einschließlich Verbänden oder Verkehrsgemeinschaften)

Aus der Praxis: Ablaufplan für den Stadtbus Rheine



5.2 Die Fahrzeuge

Als Fahrzeug für ein Stadtbus-System kommt jedes auf dem Markt befindliche Niederflurfahrzeug in Frage. Dennoch werden in der Regel nur zwei Typen eingesetzt:

- **Midibusse** – mit einer Länge zwischen 7 und 10,3 Metern, einer Breite von 2 bis 2,5 Metern und einer Platzanzahl von 20/6 (Sitz-/Stehplätze) bis 25/45 Plätzen.
- **Standardbusse** – mit einer Länge von 11,7 Metern, einer Breite von 2,5 Metern und etwa 34/67 Plätzen. Das Verhältnis zwischen Sitz- und Stehplätzen variiert je nach Ausstattung und Anzahl der Türen.



Midibusse eignen sich besonders gut als Fahrzeuge für Stadtbus-Systeme.

Welcher Bus der geeignete ist, hängt von mehreren Faktoren ab:

- der Breite der vorhandenen Straßen und Kreuzungen
- dem geschätzten Fahrgastaufkommen
- den Beschaffungs- und Betriebskosten

Dreitürige Busse wurden in Bünde, Lemgo, Detmold und Rheine angeschafft. Sie haben den Vorteil, dass Fahrgäste schnell ein- und

aussteigen können. Der Nachteil: weniger Sitzplätze wegen der dritten Tür.

Ausstattung

Genauso wichtig wie die richtige Fahrzeugwahl ist die Innenausstattung. Der vom privaten Auto gewohnte Standard sollte annähernd erreicht werden. Dazu zählt beispielsweise eine Klimaanlage, die inzwischen auch von den Busherstellern angeboten wird.

Teppichböden tragen zum Wohlbefinden bei, verringern bei Nässe die Rutschgefahr und absorbieren Geräusche. Die Qualität der erhältlichen Beläge ist in den meisten Fällen sehr hoch. Man sollte bedenken, dass der Teppichboden gegebenenfalls getrocknet werden muss. Für jedes Fahrzeug muss daher ein zweiter, herausnehmbarer Teppichboden gekauft werden, der im Wechsel zum Einsatz kommt. Es versteht sich von selbst, dass die Fahrzeuge regelmäßig gereinigt werden müssen.

Informationssystem

Zur Grundausstattung gehören äußere und innere Informationseinrichtungen. Optimal ist eine Zielanzeige an jeder Fahrzeugseite.

Im Fahrzeug sind folgende Systeme möglich:

- optische Haltestellen- und Linienweganzeige
- akustische Haltestellenansage

Die Kombination beider Systeme gewährleistet auch seh- oder hörgeschädigten Fahrgästen eine umfassende Information.

Um das Fahrpersonal zu entlasten und den Betriebsablauf zu beschleunigen, können Fahrausweise an Automaten verkauft werden.

Aus der Praxis

- Zwölf Meter lange Standardbusse werden in Dormagen, Rheine und der Region Aachen sowie künftig auch in Detmold eingesetzt.
- Für eine dritte Tür am Heck haben sich Lemgo und Rheine entschieden, in Detmold haben auch 12-Meter-Busse eine dritte Tür.
- Mit Teppichböden sind die Busse in Detmold, Dormagen, Euskirchen, und Hürth ausgestattet.
- Mit dezenter Musik und Nachrichten werden Fahrgäste in Detmold, Euskirchen und Hürth unterhalten.



Die Stadtbusse in Hürth bieten ein durchgängiges Design bei den Sitzpolstern.

5.3 Die Haltestelle

Die Haltestelle ist die Visitenkarte des Unternehmens im Stadtgebiet. Sie bildet das Pendant zum bequemen Einstieg in einen abgesenkten Niederflrbus. Zur ansprechenden Präsentation reicht das Haltestellen-Zeichen 224 nach StVO nicht aus. Viele Hersteller bieten zahlreiche Variationen von Haltestellen an, die schon von weitem sichtbar sind.

Besonders wichtig ist die zentrale Umsteigehaltestelle im Netz, der Rendezvous-Punkt. Der Bau einer Anlage mit Mittelinsel gewährleistet ein schnelles Umsteigen. Der Rendezvous-Punkt sollte möglichst zentral gelegen sein.

Haltestellenkaps sollten überall angelegt werden, wo dies verkehrstechnisch möglich ist. Im Vergleich zu Busbuchten beschleunigen sie den ÖPNV und mindern die Sturzgefahr stehender Fahrgäste.

Das exakte parallele Anfahren zur Bordsteinkante ist Voraussetzung für den sinnvollen Einsatz der Niederflurtechnik. Größere Zwischenräume zwischen Bus und Bordstein erschweren das Ein- und Aussteigen für Fahrgäste, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind.

Um den Höhenunterschied zwischen Fußgängerwegen und abgesenkten Niederflurbussen zu verringern, müssen Bordsteinkanten im Haltestellen-Bereich angehoben werden. Die Mindesthöhe sollte 18 Zentimeter betragen. Damit verringert sich die Differenz vom Bordstein zum Bus auf sechs Zentimeter. Wenn möglich, sollte die Bordsteinhöhe aber 24 Zentimeter betragen. Dann besteht kein Höhenunterschied mehr. Je geringer der Höhenunterschied ist, desto bequemer ist das Ein- und Aussteigen für den Kunden und desto schneller findet der Fahrgastwechsel statt. Sehbehinderte können sich mit einem an der Bordsteinkante angebrachten, tastbaren Leitstreifen besser orientieren.





Im Stadtbusdesign gehalten:
Ein Haltestellenmast in
Lemgo.

In Euskirchen beispielsweise werden die Bordsteinkanten im Haltestellenbereich auf 24 Zentimeter erhöht. Dies gewährleistet ein optimales Ein- und Aussteigen.

Fahrgästen sollten notwendige Wartezeiten so angenehm wie möglich gestaltet werden. Sinnvoll sind Wetterschutz und Sitzmöglichkeiten an den Haltestellen. Notwendige Informationstafeln/-vitrinen müssen mindestens folgende Aussagen bieten:

Abfahrtszeiten, Liniennetzplan, Tarifinformationen. Hinweise auf den Rendezvous-Punkt, die Umsteigemöglichkeiten zum regionalen Bus oder zum Bahnnetz, ein Umgebungsplan und Sonderinformationen (zum Beispiel tarifliche Sonderaktionen, Stadtbusfeste, etc.) dürfen ebenfalls nicht fehlen.

Wichtig für die Sicherheit ist die Beleuchtung der Haltestellen. Wenn kein Anschluss an das Stromnetz möglich ist, können solargespeiste Anlagen installiert werden.

Wenn Haltestellen verunreinigt oder mit Graffiti beschmutzt sind, verlieren sie ihre Bedeutung als Visitenkarte. Dies gilt auch, wenn Informationen nicht mehr lesbar oder veraltet sind. Deshalb müssen Haltestellenanlagen ständig gepflegt werden.

In Euskirchen werden die Bordsteinkanten im Haltestellenbereich auf 24 Zentimeter erhöht.



5.4 Begleitende Maßnahmen

Nach Expertenmeinung sollte die Einführung von Stadtbus-Systemen durch begleitende verkehrslenkende Maßnahmen gestärkt werden, wie etwa die Einrichtung einer Parkraumbewirtschaftung. Hierzu gibt es aber unterschiedliche Auffassungen. Vor allem, wenn der Stadtbus und eine Parkraumbewirtschaftung zeitgleich eingeführt und somit ein unmittelbarer Zusammenhang hergestellt werden kann: Möglicherweise erweckt die Bewirtschaftung des Parkraums den Eindruck, die jeweilige Stadt wolle lediglich „abkassieren“.

Es gibt verschiedene Möglichkeiten, Stadtbusse zu beschleunigen. Das Spektrum reicht vom Anbringen einzelner Verkehrszeichen bis zur Einrichtung von Bustrassen. Entsprechend unterschiedlich fällt auch der notwendige Investitionsaufwand aus.

Das Anbringen von Verkehrszeichen ist der einfachste Weg, Linienbussen Vorrang zu ermöglichen. Wenn damit Nachteile für den Individualverkehr verbunden sind, müssen regelmäßige Kontrollen die Wirksamkeit sichern.

Damit Busse auf stark befahrenen mehrspurigen Straßenzügen schneller vorankommen, sollten diese durch Sonderregelungen an Kreuzungen die weniger befahrene Abbiegespur nutzen. So fahren sie an den geradeaus eingeordneten Autos vorbei. Nach dem Passieren der Kreuzung fädeln sich die Busse wieder in den fließenden Verkehr ein.

Sondersignale erlauben den Linienbussen vor Kreuzungen von der rechts führenden Busspur vor dem Individualverkehr in einen Stauraum einzufahren und sich dann der Fahrtrichtung entsprechend einzuordnen. Die Busse erhalten einen Vorsprung, bevor die Signalanlagen für den Autoverkehr auf grün geschaltet werden.

In der Regel sind die Signalphasen zeitgesteuert festgelegt, berücksichtigen also nicht die unterschiedlichen Verkehrslagen. Diese Möglichkeit bietet die busgesteuerte Beeinflussung von Lichtsignalanlagen:



Nur bei der Ausfahrt der Stadtbusse in Betrieb: Ampelanlage in Hürth.



- Grünphasen können verlängert oder Rotphasen verkürzt werden.
- Für Busschleusen sind Änderungen im Straßenraum beispielsweise durch Vertiefungen in der Fahrbahnmitte und/oder Erhöhungen im Bereich der Radspuren erforderlich. So wird Linienbussen, Sonderfahrzeugen oder Rettungsfahrzeugen mit breiterem Radstand die Durchfahrt gestattet.
- Schranken und Sperren versperren die Durchfahrt für den Autoverkehr und werden nur bei der Anforderung durch den Bus betätigt. Das Heben und Senken wird per Funk oder Infrarot-Sender vom Bus aus veranlasst.

Aus der Praxis: Die Parkraumbewirtschaftung der Stadt Euskirchen

Die Parkraumsituation im Kernstadtbereich stellte sich vor der Aufnahme der beiden ersten Stadtbuslinien am 1. Juni 1996 wie folgt dar:

Es waren rund 1.900 Stellplätze vorhanden. 640 davon lagen in zwei zentralen Parkhäusern. Drei weitere größere Parkplätze verfügten über 260 Stellplätze. Im direkten Straßenraum befanden sich 1.000 Abstellmöglichkeiten. Der überwiegende Teil dieser Stellplätze (einschließlich der Parkhäuser) wurde gebührenpflichtig bewirtschaftet: Auf 250 Stellplätzen war die Parkzeit mittels Parkscheibe begrenzt. 340 Stellplätze boten unbeschränkte Parkmöglichkeiten. In den beiden Parkhäusern und auf den Parkplätzen wurden gestaffelte Gebühren erhoben – mit einer Bevorzugung von Kurzparkern.

Um die Suche nach innerstädtischen Parkplätzen zu reduzieren, war eine gebietsumfassende Neuregelung des ruhenden Verkehrs notwendig. Diese musste dabei auch die Interessen der Innenstadtbewohner und des Einzelhandels berücksichtigen.

Das umgesetzte Konzept enthält folgende Bausteine:

- Für das Parken der Anwohner wurde ein Bedarf von rund 250 Stellplätzen ermittelt. Bei der Abgrenzung dieser Bereiche fasste man mehrere Straßenzüge zusammen. Das Vorrecht der Anwohner auf Parkplätze wurde dabei flächendeckend mit Ausnahme weniger Geschäftsstraßen realisiert.
- Um zusätzliche Stellplätze für Kunden und Besucher zu schaffen und den Wegfall von Kurz-

zeitparkplätzen aufgrund der eingerichteten Anwohnerparkzonen zu kompensieren, wurden die Parkmöglichkeiten für Dauerparker in der Innenstadt eingeschränkt.

- Dazu wurde die Zahl der Dauerparkplätze in den Parkhäusern reduziert und die Bewirtschaftungsmaßnahme auf alle öffentlichen Parkflächen in der City ausgeweitet. Zentrumsnahe Parkplätze sind nun entgeltpflichtig, auf entfernteren Plätzen muß eine Parkscheibe verwendet werden. Nur noch wenige Stellplätze werden ohne zeitliche Begrenzung ausgewiesen. Sie liegen in größerer Entfernung zum Zentrum. Um eine gleichmäßigere Auslastung der innerstädtischen Parkplätze zu erreichen, wurde eine gestaffelte Gebührenregelung mit Höchstparkdauer eingeführt.

5.5 Kooperationen mit regionalen Verkehrsunternehmen

Die Einrichtung neuer Stadtbus-Verkehre hat erhebliche Auswirkungen auf die finanzielle Situation der vorhandenen Regionalbusbetreiber. Dies gilt insbesondere, wenn Stadtbus-Tarife aus verkehrspolitischen Erwägungen subventioniert werden.

In Verkehrsverbänden, beispielsweise im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR), verbleiben die Einnahmen bei dem Unternehmen, das sie erzielt. Da mit dem Verbundfahrausweis auch alle anderen Verkehrsmittel genutzt werden können, werden sogenannte Übersteiger-Anteile ermittelt. Diese Anteile muss das jeweilige Unternehmen ausgleichen.

In der Verkehrsgemeinschaft Lippe liegt der Fall anders: Dort werden die Einnahmen gepoolt, das heißt, sie fließen in einen Topf und werden den erbrachten Fahrleistungen entsprechend auf die Verkehrsunternehmen verteilt. Kommt ein neuer Stadtbus hinzu, könnten den Verkehrsunternehmen Einnahmen entzogen werden.

Allerdings tragen die neuen Stadtbusse – vor allem angesichts der intensiven Marketingaktivitäten – auch zu neuen, höheren Einnahmen bei. Diese fließen auch in den allgemeinen Pool, obwohl der Stadtbus-Verkehr die Marketing-Aufwendungen allein trägt.

Zur gerechten Einnahmenaufteilung hat die Verkehrsgemeinschaft Lippe Abrechnungsinselformen geschaffen. Alle erzielten Einnahmen im Bedienungsgebiet des Stadtverkehrs fließen den Stadtbus-Gesellschaften zu. Die Regionalverkehrsgesellschaften, die ebenfalls im Stadtgebiet verkehren, werden finanziell so gestellt, dass ihnen keine Verluste entstehen. Werden auf den Regionallinien durch den positiven Sog des Stadtbusse höhere Einnahmen als zuvor erzielt, bleiben die Mehreinnahmen beim Stadtbus.

Mit Verkäufen von Fahrkarten aus der Stadt in die Region – also aus den Abrechnungsinselformen heraus – nehmen die Stadtbus-Gesellschaften wiederum am Poolungsverfahren der Verkehrsgemeinschaft teil.

Aus der Praxis

Eschweiler: Stadtbus (Linie EW 1) und Regionalbus (Linie 48) überlagern sich. Beide verkehren im Stunden-Takt: Die EW 1 bis zum Wohngebiet Vöckelsberg, die Linie 48 weiter bis Stolberg. Im Stadtgebiet ergibt sich dadurch ein durchgängiger 30-Minuten-Takt. Auch Euskirchen hat im August 1998 auf Teilabschnitten zwei im Stunden-Takt verkehrende Regionallinien durch Stadtbusse ergänzt.

Ein neues Stadtbus-System soll die bestehenden Angebote verbessern. Der Stadtbus darf aber keine Parallelbedienungen schaffen, bei denen sich Verkehrsunternehmen gegenseitig Kunden und Einnahmen entziehen.

Zur Kooperation aller Verkehre gibt es verschiedene Lösungsansätze:

- ▮ Zum einen können Regionalverkehre Stadtteile erschließen, die nicht vom Stadtbus bedient werden. Durch die Überschneidung stündlich verkehrender Regionallinien wird zum Beispiel ein Halbstunden-Takt eingerichtet.
- ▮ Die Regionalbusse übernehmen Ergänzungsfunktionen zum Stadtbus. Zum Beispiel in Spitzenzeiten, in denen sie Kapazitäten zur Bewältigung des Schüler- und Berufsverkehrs bereitstellen.
- ▮ Der Regionalbus verzichtet auf die Bedienung von Ortsteilen oder Wohngebieten, die vom Stadtbus ausreichend bedient werden. Durch verkürzte Fahrstrecken und verringerte Fahrzeiten wird der Regionalbus zur Schnellbusverbindung.

Welche Art von Zusammenarbeit auch gewählt wird – wichtig sind gleiche Qualitätsstandards bei Stadt- und Regionalbus. Dies gilt für Fahrzeuge, Haltestellen sowie die Präsentation in der Öffentlichkeit. Die Stadtbus Detmold GmbH hat mit der Busverkehr Ostwestfalen GmbH entsprechende Verträge geschlossen. Die Haltestellen der Regionallinien im Stadtgebiet erhalten zum bequemen Einstieg ebenfalls eine erhöhte Bordsteinkante, Wartehallen und Informationsvitriolen.

Detmold: Auf drei stadtauswärts führenden Achsen wurden jeweils zwei im Stunden-Takt verkehrende Regionallinien gebündelt. Die Fahrpläne wurden so gestaltet, dass ein Halbstunden-Takt realisiert werden konnte. Den im Einzugsbereich dieser Linien wohnenden Bürgern wird damit der gleiche Leistungsumfang geboten, wie den Stadtbus-Nutzern.

6 Finanzierung

Folgende Kosten sind zu differenzieren:

- die Mittel zur Beschaffung von Fahrzeugen und zum Ausbau von Fahrwegen und Haltestellen
- die Mittel zur Deckung der laufenden Betriebskosten

Zur Deckung der anfallenden Betriebskosten dienen insbesondere:

- Fahrgeldeinnahmen
- Ausgleichszahlungen
- Nebenerträge (Werbung etc.)
- Erträge aus anderen Unternehmenssparten (Parkraumbewirtschaftung etc.)
- steuerlicher Querverbund (Holding)

Die Aufwendungen zur Infrastruktur decken sich durch:

Bundesfinanzhilfen nach GVFG · Regionalisierungsmittel des Bundes · Landesmittel
zusammen 90 Prozent

Eigenmittel
10 Prozent

Die wichtigste Einnahmequelle stellen die Erträge aus den Fahrgeldeinnahmen dar. Sie werden im wesentlichen von dem tatsächlichen Fahrgastaufkommen und der Tarifstruktur bestimmt.

Für die Beförderung von Personen mit Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs steht den Verkehrsunternehmen ein Ausgleich von 50 Prozent ihrer Fahrgeldausfälle zu (§ 45a Personenbeförderungsgesetz – PBefG).

Auch für die unentgeltliche Beförderung von Schwerbehinderten steht den Betrieben ein Ausgleich zu (§ 62 SchwbG), ein pauschalierter Prozentsatz der nachgewiesenen Fahrgeldeinnahmen. Ein höherer Satz kann beantragt werden, wenn der höhere Anteil anhand von Zählungen tatsächlich nachgewiesen wird.

Auf die Einnahmen aus Fremdwerbung an Fahrzeugen und Haltestellen verzichten die meisten Stadtbusbetriebe: Damit bleibt das besondere Design des Stadtbusses erhalten.

Für Investitionen stehen Zuschüsse aus Bundes- und Landesmitteln in umfangreichen Förderprogrammen zur Verfügung. Die Förderung deckt die Beschaffung von Bussen, die Einrichtung der Haltestellen, die Einrichtung von Vorrangschaltungen an Lichtsignalanlagen, den Bau von Bussonderspuren und Service- und Sicherheitsmaßnahmen ab. Zu den Betriebskosten werden keine Zuschüsse geleistet.

Die Fördergegenstände

Infrastrukturförderung (Neubau, Ausbau, Umbau)

Der Fördersatz beträgt einheitlich 90 Prozent. Bewilligungsbehörden in NRW sind die Landschaftsverbände Rheinland und Westfalen-Lippe.

Fördergegenstände für Stadtbussysteme sind:

- zentrale Bushaltestellen
- Umsteigeanlagen
- Haltestellen/Haltestelleneinrichtungen (vom Papierkorb bis zu den Sitzmöglichkeiten)
- Witterungsschutz
- Leit- und Fahrgastinformationssysteme
- Notrufsysteme
- Park-and-Ride- und Bike-and-Ride-Anlagen
- Bussonderspuren
- Beschleunigungsmaßnahmen
- Betriebsleitsysteme
- Leit- und Servicezentralen

Fahrzeugförderung

Zuständig für die Verteilung der vom Land bereitgestellten Mittel (mehr als 200 Millionen Mark jährlich) sind die kommunalen Aufgabenträger.

Kriterien für die Verteilung der Mittel sind gemäß §13, Regionalisierungsgesetz NW:

- die Beschaffung neuer Fahrzeuge (Laufleistung weniger als 20.000 Kilometer)
- die Gleichrangigkeit von Ersatz- und Erstbeschaffung
- die frühzeitige Bedarfsabstimmung der Verkehrsunternehmen
- die Koordination der Anteilsförderung bei gebietsübergreifenden Verkehren
- der Entscheidungsvorbehalt des Ministeriums für Wirtschaft und Mittelstand, Technologie und Verkehr bei alternativen Finanzierungsmodellen (Leasing etc.)
- die Gleichbehandlung privater und öffentlicher Verkehrsunternehmen

- die Einbeziehung des Linienverkehrs in eine Verkehrsgemeinschaft oder in einen Verkehrsverbund
- der ausschließliche Einsatz von Mitteln für sonstige Investitionsmaßnahmen, die nicht für die Fahrzeugförderung benötigt werden
- die Bestimmung von Finanzierungsart und -höhe der zuwendungsfähigen Kosten durch den Aufgabenträger
- die Festlegung der Fördersätze (zwischen 40 und 80 Prozent) durch den Aufgabenträger

Planungs- und Organisationspauschale

Das Land NRW gewährt Zuschüsse zur Aufstellung von Nahverkehrsplänen und die Einführung von Gemeinschaftstarifen. Diese betragen jährlich 1 Million Mark und werden an die planungspflichtigen Aufgabenträger gezahlt. Darüber hinaus fördert das Land Planungs- und Marketingkosten für die Einrichtung von Stadtbussystemen.

6.1 Aufwand und Ertrag – eine Modellrechnung

Aufgrund der Individualität der verschiedenen Städte und ihrer Stadtbussysteme kann die nachfolgende Modellrechnung nur ein grober Anhaltspunkt sein, um Kostenstrukturen und mögliche Erträge zu ermitteln.

Modellrechnung

Das Kundenpotential

Eine Stadt mit 20.000 Einwohnern.

Streckennetz und Angebot

Von einem zentralen Punkt aus werden sechs Linien (drei Durchmesserlinien) mit einer Länge von je 2,5 km in der Zeit von 6.00 bis 20.00 Uhr im 30-Minuten-Takt betrieben. Benötigt werden 6 Busse, die Zahl der Umläufe pro Tag beträgt 28.

Aufwand

Unterstellt wird ein betrieblicher Aufwand von 4 DM/Buskm. Dies ergibt $5 \text{ (km)} \times 6 \text{ (Busse)} \times 4 \text{ (Kilometerpreis)} \times 28 \text{ (Umläufe)}$.

= 3.360 DM

Betriebskosten/Tag

Erträge

Angenommen ist ein Preis für einen Einzelfahrschein in Höhe von 1,60 DM und für eine Monatskarte in Höhe von 35 DM mit einem pauschalen Einnahmewert von 0,95 DM je Fahrgast. Auf Basis von Erfahrungswerten wird unterstellt, dass 5 Prozent der 20.000 Einwohner den Stadtbus (täglich) nutzen. Dies ergibt $1.000 \text{ (Fahrgäste)} \times 2 \text{ (Hin- und Rückfahrt)} \times 0,95 \text{ DM (Durchschnittseinnahme)}$

= 1.900 DM

Fahrgeldeinnahmen/Tag

Daraus ergibt sich eine Unterdeckung pro Betriebstag von 1.460 DM. Bei einem Betrieb an 300 Tagen im Jahr (montags bis samstags) ergibt dies für den reinen Fahrbetrieb

438.000 DM/Jahr

Hinzuzurechnen sind der Verwaltungsaufwand (Stadtbuss GmbH) beziehungsweise der Sachaufwand (Verwaltung, Marketing, Miete Büro):

- ▶ Personalaufwand für zwei Mitarbeiter 140.000 DM
- ▶ Miete Stadtbusbüro 12.000 DM
- ▶ Sachaufwand 12.000 DM
- ▶ Vermarktung 50.000 DM
- ▶ Unterhalt der Haltestellen (bei einem angenommenen durchschnittlichen Haltestellenabstand von 333 m sind 45 Haltestellen (x 2 Fahrtrichtungen) eingerichtet. Dies ergibt bei einem Ansatz von 500 DM je Haltestelle Aufwendungen in Höhe von 45.000 DM/Jahr.

Defizit pro Jahr

697.000 DM

7 Marketing und Öffentlichkeitsarbeit

Marketing ist weit mehr als nur Werbung. Die verschiedenen Aktivitäten der Verkehrsunternehmen sollen der Öffentlichkeit bekannt gemacht werden. Die Leistungen, die der Kunde nicht annimmt, sollen überprüft werden.

Im einzelnen soll das Marketing für Stadtbus-Systeme:

- die vorhandene Stammkundschaft halten
- neue Kunden gewinnen
- das Ansehen des Stadtbusses in der Öffentlichkeit verbessern

Die klassischen Instrumente des Marketing-Mix sind auch für den öffentlichen Nahverkehr relevant und deshalb (im übertragenen Sinne) anzuwenden:

- Angebot (Betriebszeiten, Taktfolge, Linienweg)
- Fahrzeuge
- Netzinfrastruktur (Haltestellen, Fahrweg)
- Preise
- Vertrieb
- Qualitätssicherung
- Mitarbeiterschulung
- Kommunikation/Information

Auch bei den Werbemitteln bietet sich die gesamte Bandbreite der bekannten Instrumente an:

- Anzeigen in Tageszeitungen, Anzeigenblättern
- Transparente
- Plakate (Großflächen, Citylights etc.)
- Wurfsendungen (Haushaltssendungen)
- Stadtbus-Feste
- Informationsstände bei Veranstaltungen
- Werbegeschenke (Give-aways)
- Mailings
- Kundenzeitung
- Internet und neue Medien

Information

Die Entscheidung „Auto oder Bus?“ findet zu Hause statt. Hat ein potentieller Kunde keine oder nur unzureichende Informationen über das Nahverkehrs-Angebot, wird er sich in der Regel für sein eigenes Auto entscheiden. Daher sollte jeder Haushalt Informationen erhalten über:

- die Erreichbarkeit der nächstgelegenen Haltestelle
- Fahrpläne und Fahrzeiten („Persönlicher Fahrplan“)
- Fahrpreise und Vorverkaufsmöglichkeiten

Als zusätzliche Informationsquellen können dem Interessenten Tariffhinweise, telefonische Auskünfte und elektronische Medien (Internet, Fahrplandisplays) dienen.

Eigenwerbung in Euskirchen...



Während der Fahrt sollte der Fahrgast an Haltestellen und im Fahrzeug über Abfahrtsorte und -zeiten anschließender Verkehrsmittel unterrichtet werden. Diese Informationen können mittels dynamischer Informationstafeln (Displays mit Ist-Zeiten) vermittelt werden. Am Ende der Fahrt muss der Fahrgast informiert werden, wie er umliegende Ziele erreicht. Dies kann in Form von Umgebungsplänen und Wegweisern geschehen.



... oder in Bünde

Eine frühzeitige Unterrichtung der Öffentlichkeit und der potentiellen Kunden stimmt nicht nur positiv auf den neuen Stadtbus ein. Änderungswünsche (Streckenführung, Lage der Haltestellen etc.) können dann noch geprüft und gegebenenfalls auch noch berücksichtigt werden. Beim Start des Stadtbusse steht

dann das optimale Angebot.

Der ständige Dialog mit dem Kunden und eine kontinuierliche Öffentlichkeitsarbeit sind unerlässlich. Dabei kann die öffentliche Information regelmäßig oder/und zu bestimmten Anlässen erfolgen (Kundenbefragungen, Zählungen, Stadtfeste, jahreszeitliche Besonderheiten).

Coporate Design

Das aus einer Corporate Identity entwickelte Coporate Design meint die einheitliche Gestaltung aller Stadtbus-Komponenten. Es gilt für:

- Fahrzeuge (innen und außen)
- Haltestellen (Haltestellenmast, Wartehalle)

- Fahrpläne, Broschüren, Druckschriften
- Dienstkleidung des Fahrpersonals

Zu beachten ist, dass Fremdwerbung an den Bussen dieses einheitliche Erscheinungsbild beeinträchtigt.

Aus der Praxis

Marketing und Öffentlichkeitsarbeit sollen sich nicht nur auf die Einführung des Stadtbus-Systems beschränken, sondern kontinuierliche Begleitung sein. Ein Beispiel ist Lemgo:

Wochen	Hauswurfsendungen	Plakate	Sonstiges
- 13			Vorstellung vor der Presse
- 10	1. Linienführung		Regelmäßige große und kleine Anzeigen
- 8	2. Preise		
- 6	3. Image		
- 4	4. Fahrzeiten		
- 3		„Er kommt“	Eröffnung Stadtbus-Zentrum
- 2	5. Stadtbus-Fest 6. Erster Taschenfahrplan		
- 1			Fahnen und Transparente
Starttag			Eröffnungsfest
+ 1		„Er ist da“	
+ 2	7. LemGoCard		
+ 9	8. Verschiedene Themen		
+ 29			Befragung nach Fahrscheinarten
+ 30	9. Neue Linienführung		
+ 36	10. Zweiter Taschenfahrplan		
+ 38			Stadtbusse aus Kuchenteig
+ 39			Bereitstellung von 100 Fotokameras für einen Fotowettbewerb
+ 43	11. Preisrätsel, Foto- und Textwettbewerb		
+ 46			Wurfscheiben und Wasserbälle
+ 52			1. Geburtstagsfeier
+ 55			Schülerbefragung
+ 65			LemGoCard aus Marzipan
+ 66	12. Verschiedene Themen		Zählung Einsteiger
+ 72			Zählung Einsteiger

8 Stadtbus-Systeme in Nordrhein-Westfalen (Beispiele)

8.1 Bad Salzuflen

Der Vorläufer des Stadtbusses in Bad Salzuflen fuhr in großen Schleifen und einem schlecht einprägsamen 45-Minuten-Takt. Bei einem Betriebsaufwand von 700.000 Mark nutzten 1993 gerade einmal 330.000 Fahrgäste dieses Angebot.

Das Konzept

Das 1994 neu geschaffene Liniennetz basiert auf drei Durchmesserlinien, die im wesentlichen den alten Stadtverkehrslinien entsprechen. Im Gegensatz zu den alten Verbindungen laufen die neuen Verkehrslinien von den Wohngebieten und dem Kurbereich sternförmig auf einen zentralen Punkt im Innenstadtbereich zu.

Das Liniennetz erreicht im Kernbereich der Flächen-gemeinde eine hohe Dichte. 26.000 Einwohner der Ortsteile Bad Salzuflen und Schötmar werden von den Stadtbus-Linien bedient. Der Erschließungsgrad liegt im Kernstadtbereich bei 86 Prozent.

Für den Betrieb der drei Durchmesserlinien werden sechs Busse benötigt. Auf der Linie in Schötmar wird ein weiterer Midibus eingesetzt. Alle Busse präsentieren sich im einheitlichen Stadtbus-Design in den Grundfarben Weiß-Mint.

In Problembereichen wurde der Busverkehr beschleunigt: Durch Beschilderungen und Markierungen auf den Fahrwegen und an den Haltestellen und durch das Öffnen bisheriger Einbahnstraßen für den Busverkehr. An einem Knotenpunkt erfolgte ein Umbau mit der Einrichtung einer Busschleuse.

Marketing

Im Mittelpunkt der Marketingmaßnahmen stand die umfassende Information der Bürger. Es wurde bewusst auf eine moralisierende Anti-Auto/Pro-Stadtbus-Kampagne verzichtet. Der Stadtbus sollte ein Gefühl der Lebensqualität in Bad Salzuflen wecken (Slogan: „Bequem und einfach mitten in der Stadt“). Vor der Einführung des Stadtbusses wurden ein Werkstattgespräch („Einzelhandel und Stadtbus“) und ein Trainingsprogramm für die Busfahrer („Kunden- und



Dienstleistungsorientierung“) durchgeführt. Als Printmedien wurden eine Broschüre für Meinungsbildner und die Haushaltsillustrierte „Shopping mit dem Stadtbus“ aufgelegt.

Ergebnisse

Das Ergebnis der Aktivitäten in Bad Salzuflen: Ende 1994 nutzten täglich etwa 2.500 Kunden den Stadtbus, vor der Einführung waren es nur rund 1.100 Fahrgäste.

An die historische Umgebung angepasst: die Rendezvous-Haltestelle in Bad Salzuflen.



8.2 Bünde

Vor der Einführung des Stadtbusses wurde der Stadtverkehr von einem Privatunternehmen betrieben. Das Unternehmen erhielt keine Zuschüsse der Stadt. Um die geringe Nachfrage anzuregen, stellte Bünde Anfang der neunziger Jahre jährlich etwa 400.000 Mark zur Verfügung. Damit konnte der Preis der Monatskarte von 72 Mark auf 36 Mark herabgesetzt werden. Dies brachte einen gewissen Erfolg, aber das unzureichende Angebot setzte einer weiter steigenden Nachfrage Grenzen: Trotz der höheren Nachfrage konnten die Betriebskosten nicht voll gedeckt werden.

1995 unterbreitete das Privatunternehmen den Vorschlag, das Angebot bis zur vollständigen Kostendeckung zu kürzen. Angesichts des zunehmenden Autoverkehrs hielt die Stadt diesen Vorschlag für indiskutabel – der umgekehrte Weg sollte beschritten werden. Man beschloss den Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs.

Zwei Linien umfasst derzeit der Stadtbuss Bünde.



Finanzierung

Die Finanzierung des Stadtbusses sollte – den ersten Vorstellungen zufolge – aus Einnahmen der neu einzuführenden Parkraumbewirtschaftung und den Steuerersparnissen durch den Querverbund erfolgen. Eine Finanzierung aus Steuerersparnissen war jedoch nicht möglich. Die Überschüsse aus der Energieversorgung waren durch die Verlustabdeckung der Bäder und anderer Aufgaben bereits auf ein Minimum zusammengeschmolzen. Im April 1996 erfolgte dann dennoch ein positiver Ratsbeschluss – unter der Maßgabe, zunächst nur ein Netz mit zwei Linien zu realisieren.

Für die notwendigen Marketingmaßnahmen standen 250.000 Mark zur Verfügung. Für die Busse, die Gestaltung der Haltestellen und die Druckschriften wurde ein spezielles Corporate Design entworfen. Mehrere Broschüren wurden veröffentlicht.

Der Einzelhandel trug massive Widerstände gegen eine Bewirtschaftung des Parkraums vor. Deshalb erwies es sich als richtig, die Einführung des Stadtbusses argumentativ abzukoppeln. Eine erste Stufe der Bewirtschaftung wurde umgesetzt, alle weiteren „auf Eis gelegt“. Inzwischen zeigen sich beim Einzelhandel erste Tendenzen, die Vorteile des Stadtbusses für die Geschäfte in der Innenstadt anzuerkennen.

Erschließung

Durch die beiden Stadtbus-Linien werden 20.000 der etwa 43.000 Einwohner Bündes angebunden. Bürger aus zwei Stadtteilen, die der Stadtbus nicht bedient, haben für diese Gebiete ein Stadtbus-Angebot beantragt. Dies würde jedoch bedeuten, dass der derzeitige städtische Zuschuss von 1,1 auf 1,5 Millionen Mark steigen müsste. Mit der Realisierung einer dritten Linie ist vorerst nicht zu rechnen.

Ergebnisse

Wurden bis zur Einführung der Stadtbusse 130.000 Fahrgäste pro Jahr befördert, so wird nach der Einführung langfristig mit rund 400.000 Kunden gerechnet. Rund ein Drittel der neuen Fahrgäste sind vom Auto auf den Bus umgestiegen: Abmeldungen von Zweitwagen sind ebenfalls belegt. Weitere Fahrgast-

potentiale werden im Einkaufsverkehr gesehen. Jeweils rund ein Drittel der Fahrgäste erwirbt Einzel-fahrausweise, Fünf-Fahrten-Karten und Zeitfahrausweise.

Schätzungen gehen davon aus, dass neun bis zehn Prozent der Fahrgäste Schwerbehinderte sind. Die eingesetzten Niederflurbusse ermöglichen – in Verbindung mit einer Rampe – vor allem Rollstuhlfahrern größere Mobilität.

Abrechnunginsel

Wie in Lemgo, Detmold und Bad Salzuflen besteht für das Stadtgebiet Bünde im Rahmen der Verkehrsgemeinschaft eine Abrechnunginsel. Vor der Einführung des Stadtbusses wurden auf allen Regionalbuslinien Fahrgastzählungen durchgeführt, um eventuelle Einnahmenverluste durch Abwanderungen dokumentieren zu können. Da aber bereits vor der Einrichtung des Stadtbus-Systems ein Stadtverkehr auf annähernd dem gleichen, jetzt neu strukturierten Netz bestand, sind den Regionallinien keine Einnahmenverluste entstanden. Im Gegenteil: Die Einführung des Stadtbusses hat zu einer positiveren Grundeinstellung gegenüber dem öffentlichen Nahverkehr geführt. Dies hat sich auch auf die Regionallinien positiv ausgewirkt.

Kein AST

Im Gegensatz zu anderen Stadtbus-Systemen besteht nach Betriebsschluss (montags bis samstags jeweils zum Geschäftsschluss) kein ergänzendes Angebot an Anruf-Sammeltaxen (AST). Davon sah man angesichts einer möglichen Erweiterung des Stadtbus-Netzes und der insgesamt hohen Aufwendungen ab.

8.3 Detmold

Vor Einführung der ersten Stadtbus-Linie im Mai 1994 kennzeichneten folgende Merkmale die Verkehrssituation in Detmold:

- ein hoher Motorisierungsgrad (625 Kraftfahrzeuge pro 1.000 Einwohner)
- zahlreiche Verkehrsstaus
- ein großes Angebot an kostenlosem Parkraum
- eine Vielzahl parkplatzsuchender Autofahrer
- ein bedarfsorientierter öffentlicher Nahverkehr (mit einem Anteil von nur drei Prozent).

Die SVD

Um die negative Entwicklung der Verkehrssituation zu stoppen, verabschiedete der Stadtrat einstimmig eine Verbesserung des Nahverkehrs-Angebots. 1992 wurde daraufhin die „Stadtverkehr Detmold GmbH“ (SVD) gegründet. An dieser Gesellschaft sind die Energie und Verkehr Detmold GmbH (EVD) mit 89 Prozent und die Busverkehr Ostwestfalen GmbH (BVO, Bahnbus-Nachfolgegesellschaft) mit elf Prozent beteiligt. Die Anteile der EVD befinden sich vollständig in der Hand der Stadt. Die BVO brachte die Linienkonzessionen ein.

Die Stadt übertrug der Stadtverkehr Detmold GmbH folgende Aufgaben:

- die Bewirtschaftung der – bis dahin kostenlosen – öffentlichen Stellplätze in Parkhäusern, auf Parkplätzen und im öffentlichen Straßenraum. Teilaufgaben der Bewirtschaftung waren ferner die Parkraumüberwachung und die Organisation des Anwohnerparkens
- die Planung, Organisation, Umsetzung, Betriebsführung, Finanzierung und Begleitung eines neuen, innovativen ÖPNV-Systems mit verbesserten Standards
- die Planung und Umsetzung der Anschlüsse im Radwegenetz, Ausbau der Fahrradabstellanlagen sowie die Förderung des Radverkehrs

- das Verkehrsmarketing für den Umweltverbund mit Aufklärung, Beratung, Werbung und Interessenvertretung gegenüber allen Beteiligten

Die SVD sollte innerhalb von zehn Jahren

- eine Erhöhung des ÖPNV-Anteils von drei auf neun Prozent
- eine Verringerung des MIV-Anteils von 73 auf 64 Prozent erreichen.

Zur Umsetzung dieser Ziele entwickelte die SVD fünf Handlungskonzepte – jeweils eines für die verschiedenen Verkehrsträger und eines für das Stadtmarketing.

Zum Maßnahmenpaket des Verkehrskonzepts für den öffentlichen Verkehr gehören:

- ein allgemeines Bedienungskonzept
- ein Schwachlastkonzept
- ein Beschleunigungsprogramm
- ein Programm zum Ausbau der Haltestellen (3,6 Millionen Mark)
- ein kundennahes, preisgünstiges Tarifsystem
- Fahrgastinformation/Marketingmaßnahmen

Das Angebot

Zum Stadtbus-Netz in Detmold gehörten insgesamt vier Linien. Zahlreiche ergänzende Regionallinien bedienten ebenfalls die meisten zentralen Haltestellen. Die Taktfolge betrug 60 Minuten (sonntags 120 Minuten), sie verdichtete sich während der Spitzenzeiten.

Der Startschuss für einen attraktiveren Nahverkehr fiel am 28. Mai 1994. Auf der Musterlinie 701 wurde der Takt von 30 auf 15 Minuten verdichtet; auf den drei anderen Linien wurde die Taktfolge von 60 auf 30 Minuten erhöht.

Alle Stadtbus-Linien werden als Durchmesserlinien betrieben und bedienen die drei Haupthaltestellen Bahnhof, Landesmuseum und Rosental.

Als Ergänzung zur Regionallinie 366 wurde am 1. Januar 1995 die Stadtlinie 705, die zum Industriegebiet West fährt, eingerichtet. Ab 1. Dezember 1995 bot auch die Linie 702 auf dem Teilabschnitt zum Kreishaus den üblichen 15-Minuten-Takt. Mit dem Fahrplanwechsel im Mai 1999 kamen zwei weitere Linien hinzu: eine Verbindung nach Lage-Hörste (zugleich die neue Direktverbindung nach Detmold-Pivitsheide) und eine Linie nach Hakedahl, die ein neues Wohngebiet auf einem ehemaligen Militärgelände erschließt.

Das Tarifsystem

Das Tarifsystem der SVD ist in das System der Verkehrsgemeinschaft Lippe (VGL) eingebunden. Angesichts der hohen Tarife wollte man einerseits preisgünstige Angebote machen, andererseits aber den VGL-Tarif nicht unterlaufen. Deshalb wurde folgende Konstruktion gewählt: Die Muttergesellschaft EVD kauft die Zeitfahrausweise bei der VGL und gibt sie an die Tochtergesellschaft (SVD) mit einem Preisnachlass weiter. Dagegen entsprechen die Preise für den Einzelfahrausweis denen der VGL.

Bisher wurden Midibusse eingesetzt, die ersten 12-Meter-Busse wurden 1999 angeschafft. Die Busse sind optisch sehr zurückhaltend gestaltet: Die Grundfarbe der Karosserie ist Lichtgrau mit gelben und grauen Absetzungen. Zur Ausstattung gehören Teppichböden und Klimaanlage, zusätzlich werden die Fahrgäste mit leiser Musik unterhalten.



Der Bahnhof in Detmold: eine der zentralen Haltestellen im Stadtbus-Netz

Wesentlicher Baustein des neuen Stadtverkehrs-Konzepts ist eine umfassende Kundeninformation. Hierzu gehören:

- ▶ die Einrichtung eines Stadtbus-Büros in zentraler Lage. Derzeit werden täglich 180 bis 200 Anfragen beantwortet
- ▶ ein einheitliches Erscheinungsbild von Fahrzeugen, Fahrplänen, Druckschriften etc.
- ▶ Fahrpläne für die einzelnen Linien
- ▶ eine besondere Gestaltung und Präsentation der Fahrausweise
- ▶ ein attraktiver Einführungspreis – die ersten 999 Kunden erhielten ein „tick-tick-ticket“, eine Armbanduhr, die gleichzeitig als Fahrausweis galt. Ein zwei Monate gültiges Ticket kostete 49 Mark.
- ▶ Präsentationen zu besonderen Anlässen (beispielsweise in der Vorweihnachtszeit)

Begleitende Maßnahmen

Für Fahrgäste, die zusätzlich auch mit dem Auto in die Stadt fahren, wurde mit der „SVD-Mobilcard“ ein gemeinsames Ticket für den ÖPNV und den Autoverkehr geschaffen: Mit der wiederaufladbaren Magnetkarte bezahlt man Fahrausweise wie auch Parkplatzgebühren. Die Karten kann man sowohl in Bussen wie auch an Kassenautomaten in Parkhäusern aufladen.

Erste Ergebnisse

Drei Jahre früher als erwartet hat der Stadtbus in Detmold seine Ziele erreicht: Der Anteil des ÖPNV steigerte sich von 3,3 auf 9,5 Prozent, was einer Verfünffachung der Fahrgastzahlen innerhalb von drei Jahren entspricht. Stiegen 1993 lediglich 550.000 Fahrgäste in die Busse, waren es 1995 bereits 2,43 Millionen und 1996 gar 3,2 Millionen.

Der betriebswirtschaftliche Verlust im ersten vollen Geschäftsjahr (1995) belief sich auf 3,3 Millionen Mark.

8.4 Dormagen

Bis zum 1. Juni 1997 bediente eine Vielzahl von Regionallinien die Stadt Dormagen. Deren Angebot entsprach aber weder in Linienführung noch im Angebotsumfang den Bedürfnissen der Bevölkerung.



Das Angebot

Zum neuen Stadtbus-System gehören sieben Linien, von denen sechs die zentrale Haltestelle Marktplatz anfahren. Die siebte Linie verbindet den Stadtteil Nievenheim mit dem S-Bahnhof Köln-Worringen unter Umgehung des Stadtzentrums.

Da der Fahrplan auf die S-Bahn-Züge der Linie S11 Bergisch Gladbach – Köln – Düsseldorf ausgerichtet ist, die montags bis freitags alle 20/40 Minuten verkehrt, fahren auch die Busse im 20/40-Minuten-Takt. Der Dormagener S-Bahnhof wird von fünf Linien bedient. Montags bis freitags fahren die Busse zwischen 5.30 Uhr und 21 Uhr, samstags ab 6.30 Uhr und sonntags ab 7.30 Uhr.

Von den beiden Knotenpunkten aus erschließen die Linien das Verkehrsgebiet in alle Richtungen. An den Endpunkten sind die Linien teilweise miteinander verknüpft. Dies ermöglicht einen optimalen Fahrzeugumlauf und Stadtteilverbindungen ohne Umweg über das Stadtzentrum.

Bahnhof Dormagen:
Verknüpfung von Stadtbus
und S-Bahn

Als erstes neues Stadtbus-System bietet die Stadtbus Dormagen GmbH auch Fahrten in den Abend- und Nachtstunden an. Nach 21 Uhr erschließen die beiden NachtExpress-Linien NE 1 und NE 2 die meisten Stadtteile. Werktags ist gegen 24 Uhr Betriebschluss. Am Wochenende bringt der NachtExpress auch noch um zwei Uhr Nachtschwärmer nach Hause, die von Köln oder Düsseldorf mit den Nacht-S-Bahnzügen nach Dormagen zurückkehren.

VRR und VRS

Der Stadtbus Dormagen ist sowohl in den Verkehrsverbund Rhein-Ruhr als auch in den Verkehrsverbund Rhein-Sieg einbezogen. Damit wird man den unterschiedlichen Fahrgastwünschen gerecht. Der von beiden Verbänden angebotene Übergangstarif hätte für die Stadtbus-Fahrgäste eine Addition der beiden Tarifsysteme bedeutet. Dies hätte die Nachfrage deutlich gedämpft.

Optisch heben sich die neuen Stadtbusse durch ihr in Rot und Silber gehaltenes Design deutlich von den bisher eingesetzten Bussen ab. Teppichboden und Klimaanlage sorgen für eine angenehme Fahrt. Es werden Midi- und Standardbusse eingesetzt.

Marketing

Um das neue Stadtbus-System publik zu machen, wurden an alle Haushalte Informationen mit Fahrplan und Tariffhinweisen verteilt. Auf den Start und die Eröffnungsfeier – in die auch der örtliche Einzelhandel einbezogen wurde – machten Plakate aufmerksam. Die Devise am 31. Mai 1997 lautete „Kostenlos Stadtbus fahren und gewinnen“. An einem Eröffnungsgewinnspiel konnte jeder teilnehmen, der die neuen Buslinien kostenlos testete.

Organisation

Träger des neuen Stadtbusses ist die StadtBus Dormagen GmbH (SBG). Diese 1996 gegründete Gesellschaft gehört zu 88 Prozent der Verkehrsgesellschaft Dormagen GmbH (VGD) und zu zwölf Prozent der Busverkehr Rheinland GmbH (BVR). In den Händen der SBG liegt der gesamte organisatorische Bereich (von der Einnahmenabrechnung bis zur Öffentlichkeitsarbeit). Die BVR ist für die Betriebsführung ver-

antwortlich. In der 1995 gegründeten VGB hat die Stadt Dormagen ihre Verkehrsaktivitäten gebündelt.

Anpassungen

Im Mai 1998 wurde das Angebot des Stadtbusses umfassend neu gestaltet:

- ▮ Anstelle des 20/40-Minuten-Takts trat ein durchgängiger 30-Minuten-Takt. Zeitgleich verdichtete sich der Takt der S-Bahn-Linie 11 durchgängig auf 20 Minuten.
- ▮ Für die sechs Linien, die bisher am Bahnhof beziehungsweise am Markt/Innenstadt endeten und dabei den jeweils anderen Knotenpunkt bedienten, wurden Durchgangslinien geschaffen. Damit entfallen zahlreiche Überlagerungen zwischen Markt und Bahnhof.
- ▮ Die Verbindungen nach Köln-Worringen werden außerhalb der Spitzenzeiten nur noch im Stundentakt bedient.
- ▮ Samstags nach Geschäftsschluss und sonntags werden die Linien durch zwei neue WochenendExpress-Verbindungen ersetzt. Diese bedienen wie die NachtExpress-Linien die nachfragestärksten Linienäste und zusätzlich das Kreiskrankenhaus.
- ▮ Ab 20.30 Uhr ersetzen die beiden NachtExpress-Linien im Stundentakt die Tageslinien.

Weniger als fünf Fuß-Minuten auseinander:
Die Haltestellen des
Dormagener Stadtbusses.



8.5. Euskirchen

Vor Einführung der neuen Stadtbusse unterschied sich das Angebot kaum von dem in zahlreichen anderen, vergleichbar großen Städten. Regionalbuslinien verbanden die Kernstadt mit den verschiedenen Stadtteilen; das Angebot orientierte sich besonders am Schul- und Berufsverkehr. Taktfahrpläne gab es nur teilweise. Der innerstädtische Linienverkehr bestand aus einer Verbindung, die montags bis freitags sechsmal beziehungsweise samstags dreimal bedient wurde. Um dieses Verkehrsangebot zu verbessern, wurden 1993 Verbindungen mit Anruf-Sammel-Taxen eingerichtet.

Organisation

Nach Prüfung des für Euskirchen optimalen Organisations- und Finanzierungsmodells wurde im November 1995 die Stadtverkehr Euskirchen GmbH (SVE) gegründet. Alleiniger Anteilseigner ist die Stadt Euskirchen. Um die Vorteile des steuerlichen Querverbands zu nutzen, übertrug die Stadt ihre Anteile an der Gasversorgung Euskirchen GmbH auf die SVE. Ein kommunaler Energieversorger existiert in Euskirchen nicht.

Das Angebot

Bei der Konzeption des neuen Stadtbus-Netzes waren folgende Punkte zu berücksichtigen:

- ▮ Der Innenstadtbereich sollte möglichst flächendeckend erschlossen werden. Der Fußweg zu einer Haltestelle sollte nicht mehr als fünf bis sechs Minuten betragen.
- ▮ Fußgängerzone und öffentliche Einrichtungen sollten von allen Wohnvierteln aus erreicht werden, möglichst ohne umsteigen zu müssen.
- ▮ Eine Parallelbedienung bestehender Regionalverkehre sollte weitestgehend vermieden werden.
- ▮ In der Innenstadt sollte ein zentraler Umsteigepunkt eingerichtet werden.

Angesichts des nahezu kreisförmigen Grundrisses der Innenstadt war es möglich, diesen Bereich durch nur vier Linienäste (zwei Durchmesserlinien) fast vollstän-



In den Spitzenzeiten alle 15 Minuten unterwegs:
die Stadtbusse in Euskirchen

dig zu erschließen. Die Wahl des Standorts fiel auf den Bahnhofsvorplatz. Dadurch finden sowohl die Kunden der naheliegenden Fußgängerzone als auch Kunden, die mit der Bahn nach Bonn oder Köln wollen, gleichermaßen einen optimalen Anschluss.

1. Stufe Das neue Stadtbus-Netz umfasste zunächst zwei Durchmesserlinien im 30-Minuten-Takt: montags bis freitags von 5.30 Uhr bis 20.05 Uhr, donnerstags bis 20.35 Uhr und samstags bis Geschäftsschluss. In der Einführungsphase wurde ein Monats-Sonderticket für 25 Mark angeboten.
2. Stufe 16 Monate nach Einführung des Stadtbusse wurde am 29. September 1997 die zweite Stufe realisiert:
 - ▀ In die wichtigsten Stadtteile wurden drei neue Linien eingerichtet.
 - ▀ Die Taktzeiten auf beiden Innenstadtlinien wurden in den Spitzenzeiten von 30 auf 15 Minuten verdichtet. Die abendliche Betriebszeit wurde um eine Stunde bis gegen 21 Uhr erweitert.
 - ▀ In den Stadtteilen, die nicht von Stadt- und Regionalbussen bedient werden, wurde im Tagesverkehr ein Anruf-Sammel-Taxen-Verkehr eingerichtet.
3. Stufe Am 10. August 1998 kamen drei weitere Linien hinzu, und auf den drei 1997 eingerichteten Linien wurde das Angebot in den Spitzenzeiten auf einen 15-Minuten-Takt verdichtet. Zwei der neuen Verbindungen überlagern dabei bestehende Regionalbuslinien; die dritte Linie ist eine vom Stadtteil Kuchenheim ausgehende Außenlinie (mit direktem Übergang zur Kernstadtlinie 874). Außerdem übernahm die SVE die freigestellten Schüler-Verkehre: Sie stehen jetzt allen Fahrgästen zur Verfügung. Zusätzlich wurden bestehende AST-Verkehre im Tagesverkehr von

60 auf 30 Minuten verdichtet, während sie in den Stadtteilen, die neu vom Stadtbus bedient wurden, entfielen.

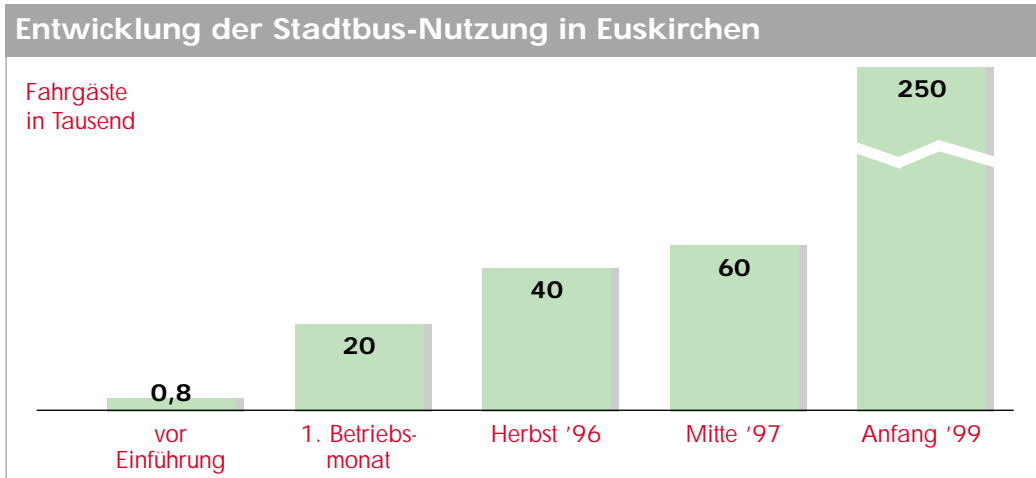
4. Stufe Die Taktlücke in den Vormittagsstunden wird mit dem Fahrplanwechsel im Herbst 1999 von montags bis freitags geschlossen: Die Linien 871 bis 875 verkehren zwischen 6 und 18 Uhr durchgängig im 15-Minuten-Takt. Gleichzeitig wird das verbesserte Angebot samstags auf den 30-Minuten-Grundtakt zurückgenommen. Wenn die geplanten Beschleunigungsmaßnahmen bis zum Herbst 1999 realisiert sind, sollen die Stadtteile Schweinheim und Wisskirchen montags bis freitags ebenfalls im 15-Minuten-Takt bedient werden. Die Beschleunigung des Busverkehrs ist Voraussetzung für ein verbessertes Angebot, ohne zusätzliche Fahrzeuge einführen zu müssen.

Tariflich ist der Stadtverkehr Euskirchen in den Verkehrsverbund Rhein-Sieg eingebunden. Dabei kommt im gesamten Stadtnetz der Kurzstreckentarif beziehungsweise die Zone A zur Anwendung. Das „Euskirchen-Ticket“, ein 9-Uhr-Umweltticket im Stadtgebiet als Sonderangebot, kostet im Abonnement derzeit 37,50 Mark. Im Einzelkauf zahlt der Kunde 45 Mark. Rund 600 Stück werden monatlich abgesetzt. Das Euskirchen-Ticket kann auch für Fahrten mit den Regionalbussen im Stadtgebiet Euskirchen genutzt werden.

Die SVE

Zu den Aufgaben der SVE gehören neben der Organisation des Stadtbus-Verkehrs auch der Betrieb von zwei Parkhäusern und die Durchführung einer Parkraumbewirtschaftung für Dritte. Künftig soll die SVE zusätzlich für den weiteren Ausbau und die Unterhaltung des Radwegenetzes verantwortlich sein.

Zur Finanzierung hat die Stadt der SVE das Nießbrauchrecht aus ihrer Beteiligung an der Regionalgas Euskirchen GmbH übertragen. Nach der Verrechnung der Einnahmen aus dem Fahrscheinverkauf und der Parkraumbewirtschaftung sowie aus dem Nießbrauchrecht verbleibt ein (vorläufiges) Defizit von 2 bis 2,5 Millionen Mark. Die direkte Auszahlung der Dividenden der Gasversorgung Euskirchen



GmbH an die SVE bietet einen weiteren Vorteil: Bisher musste die Stadt für die Dividendenauszahlung auch die Kapitalertragssteuer entrichten. Als Verlustbringer muss die SVE diese Steuer, die etwa die Hälfte der Dividende ausmacht, nicht mehr zahlen.

Für den Betrieb stehen 21 Neoplan Midi-Niederflurbusse zur Verfügung. Die 10,17 Meter langen Fahrzeuge bieten jeweils 29 Sitzplätze. Die Busse präsentieren sich im blau-gelben SVE-Punktdesign, mit Teppichboden, Klimaanlage und einer umfangreichen Informationstechnik für den Fahrgast.

Die Erfolgsstory

Der frühere Stadtbus, der in Ansätzen die gleichen Linienwege wie die heutigen Linien 871 und 872 befuhr, hatte pro Monat rund 800 Kunden. Der neue Stadtbus hingegen stieß bereits im ersten Betriebsmonat auf hohes Interesse. 20.000 Fahrgäste nutzten ihn. Im Herbst 1996 wurden 40.000, im Mai 1997 knapp 60.000 Fahrgäste ermittelt. Diese Zahl konnte bis zum Januar 1999 auf über 250.000 Fahrgäste (ohne Schülerverkehr) gesteigert werden.

Das neue Parkraum-Konzept basiert auf einer Umwandlung von Dauer- in Kurzzeitstellplätze, auf der Einrichtung von Anwohner-Parkzonen und einer Differenzierung der Parkgebühren je nach Attraktivität der Stellplätze.

Als nächster Schritt soll ein Beschleunigungsprogramm realisiert werden, das die Lichtsignalbeeinflussung nutzt. Auf dem Bahnhofsvorplatz soll noch 1999 ein neuer zentraler Omnibusbahnhof (ZOB) für alle Stadt- und Regionallinien entstehen.

8.6 Hövelhof

Vorbemerkung

Der „Hövelhofer Ortsbus“ unterscheidet sich bereits vom Namen her von den anderen vorgestellten Stadtbus-Systemen. Hövelhof ist keine Stadt, sondern eine Gemeinde mit rund 15.000 Einwohnern. Rund 11.000 wohnen davon im Kernort. Angesichts dieser für einen Stadtbus geringen Einwohnerzahl stand Hövelhof Anfang der 90er Jahre vor der Aufgabe, zumindest eine ÖPNV-Grundversorgung für die verstreut liegenden Ortsteile zu schaffen.

Die für Stadtbus-Systeme charakteristischen Merkmale (30-Minuten-Takt oder Rendezvous-Haltestelle) waren aufgrund der Nachfragestrukturen (geringe Einwohnerdichte, hoher Motorisierungsgrad) nicht ohne weiteres zu verwirklichen.

Ausgangslage

Durch die Gemeinde Hövelhof verläuft die „Sennebahn“ Paderborn – Bielefeld, mit Bahnhöfen im Kernort Hövelhof und in der Siedlung Hövelriege. Nahezu parallel zu dieser Strecke verkehrt die Regionalbuslinie Paderborn – Bielefeld. Hierzu kommt eine weitere Regionalbuslinie Hövelhof – Gütersloh.

Durch die genannten Bus- und Bahnlinien werden zwar einige Ortsteile erschlossen. Das Gros der Ortsteile wurde vor Einführung des Hövelhofer Ortsbusses aber ausschließlich im freigestellten Schülerverkehr bedient. Dieser war alleine auf die Bedürfnisse der Schüler ausgerichtet.

Die Gemeinde Hövelhof suchte daher nach einer Konzeption, in der diese freigestellten Verkehre in ein Grundangebot zur Ortsteilerschließung eingehen konnten.

Organisation

Per Ratsbeschluß wurde am 26. September 1996 die Einrichtung eines Ortsbus-Verkehrs und die Gründung der Hövelhofer Ortsbus GmbH (HOB) durch die beiden Gesellschafter BVO Busverkehr Ostwestfalen GmbH und TWE-Busverkehrs-GmbH vereinbart. Der reguläre Fahrbetrieb der HOB wurde am 2. Januar



Der Hövelhofer Ortsbus ist für alle Bürger eine neue Linie mit einem attraktiven Fahrplan.

1997 aufgenommen. In der Anlaufphase wurde die HOB durch jährliche Anschubfinanzierungen des zuständigen Aufgabenträgers nph (Zweckverband Nahverkehrsverbund Paderborn/Höxter) unterstützt. Diese liefen 1998 aus. Seit 1999 trägt die Gemeinde Hövelhof das Betriebskostendefizit allein.

Durch die Integration des freigestellten Schülerverkehrs (der zuvor von der Gemeinde Hövelhof finanziert wurde) entstanden für die Gemeinde keine weiteren finanziellen Belastungen bei der Schülerbeförderung durch die HOB-Gründung. Darüber hinaus wurde eine neue Linie mit einem attraktiven Fahrplan für alle Bürger etabliert.

Angebotskonzept

Die HOB bedient insgesamt fünf Linien (Linie 421 bis 425). Die Linien 422 bis 425 (die ehemals freigestellten Schülerverkehre) bestehen ausschließlich an Schultagen und sind von den Fahrzeiten und Linienführungen her ganz auf Schülerbedürfnisse ausgerichtet.

Die Linie 421 wurde im Rahmen des HOB-Konzeptes neu geschaffen. Sie verkehrt alle zwei Stunden in Form dreier Schleifen in die kleineren Ortsteile. So bindet sie in der Normalverkehrszeit diejenigen Siedlungsbereiche an das ÖPNV-Netz, die bisher keine regelmäßige ÖPNV-Versorgung erfahren haben.

Anlässlich größerer Veranstaltungen und während des Weihnachtsmarktes wird das Angebot der Linie 421 am Wochenende aufrecht erhalten und bis in die späten Abendstunden ausgedehnt.

Anschlussverknüpfung

Das Ortsbus-Konzept gewährleistet nicht nur einen Anschluss der Ortsteile an das Hövelhofer Ortszentrum, sondern stellt auch einen Anschluss an das regionale Nahverkehrsnetz sicher. Verknüpfungspunkte sind der Bahnhof in Hövelhof und der Haltepunkt Hövelriege.

Mögliche Weiterentwicklung

Bisher verkehrt die HOB als Grundangebot in der Normalverkehrszeit außer samstags an jedem Werktag. Um auch im Freizeitverkehr neue Kundenpotentiale zu erschließen, prüfen die Gemeinde Hövelhof und der Nahverkehrsverbund nph die Erweiterung des Angebots auf bedarfsgesteuerte Verkehre in den Abendstunden und an Wochenenden.

Finanzierung

Neben den Fahrgeldeinahmen erhält die HOB einen Betriebskostenzuschuss durch die Gemeinde Hövelhof. Im ersten Betriebsjahr erhielt diese vom Nahverkehrsverbund nph eine Anschubfinanzierung in Höhe von 61.000 Mark, im zweiten Jahr von 40.000 Mark. Seitdem fährt die HOB unter Berücksichtigung der früheren Zahlungen für die freigestellten Schülerverkehre, die mit Betriebsaufnahme der HOB entfallen sind, ohne Zuschüsse des Aufgabenträgers.

Fahrzeuge

Unter den gegebenen Rahmenbedingungen konnte für die HOB keine komplett neue Busflotte angeschafft werden. Unter den fünf eingesetzten Fahrzeugen sind vier Busse ältere Fahrzeuge. Das Fahrzeug, das vornehmlich auf der Linie 421 eingesetzt wird, ist ein moderner Niederflur-Standardlinienbus.

Alle Fahrzeuge tragen ein spezielles Außendesign mit dem HOB-Logo. Auf Außenwerbung wurde bewusst verzichtet.

Nachfrageentwicklung

Bereits im ersten Jahr wurden auf der neu eingerichteten Ortsbuslinie 421 mehr als 7.500 Fahrgäste gezählt. Auch auf den übrigen HOB-Linien entwickelten sich die Fahrgastzahlen (hauptsächlich Schüler) positiv. 1997 nutzten insgesamt 257.900 Kunden den HOB, 1998 waren es bereits 306.500.

Begleitende Maßnahmen an Haltestellen

Im Gemeindegebiet Hövelhof werden voraussichtlich noch 1999 insgesamt 13 neue Fahrgastunterstände an Bushaltestellen und neue Fahrradabstellanlagen an den Bahnstationen Hövelhof und Hövelriege errichtet. Der mit dem Nahverkehrsverbund nph erar-



Das Hövelhofer Ortsbus-Konzept sichert auch einen Anschluss an das regionale Nahverkehrsnetz.

beitete Finanzierungsantrag für diese Maßnahmen ist positiv beschieden worden. Die Unterstände sind transparent gestaltet und bieten mehr Aufenthaltsqualität durch eine integrierte Sitzbank; eine Informations-Vitrine für Fahrplan- und Verbundinformationen und einen außen angebrachten, überdachten Papierkorb. Darüber hinaus werden verschiedene Bushaltestellen mit weiteren Informations-Vitrinen, Sitzgelegenheiten und Papierkörben nachgerüstet. Die Gesamtinvestitionen belaufen sich auf netto rund 320.000 Mark.

Weitere Stadtbusprojekte

Neben dem Hövelhofer Ortsbus existieren im Gebiet des Nahverkehrsverbundes Paderborn/Höxter (nph) weitere Stadt-/Ortsbusprojekte. Ähnlich dem Angebot in Hövelhof handelt es sich um Verkehre, die in ihrer ersten Realisierungsstufe den Grundbedarf in solchen Kommunen abdecken, die innerorts bisher keine ausreichende Erschließung durch den ÖPNV erfahren haben.

Bereits seit 31. Mai 1999 fahren Stadtverkehre in Warburg und Wünnenberg, zum 1. November 1999 startet der Stadtbus in Höxter. Gemeinsam ist diesen Stadtbussen, daß sie – mit zunächst einem Fahrzeug – durch einen möglichst optimalen Fahrplan die vorgelagerten Wohngebiete an den Stadtkern und den Bahnhof beziehungsweise den regionalen Busverkehr anbinden. Eine Erweiterung bis hin zum echten Stadtbuskonzept (mit Halbstundentakt und Rendezvous-Punkt) wird angestrebt. Sie ist abhängig von Nachfrage und Finanzsituation.

In allen drei Fällen ist die BVO Busverkehr Ostwestfalen GmbH Betriebsführer. Die Gründung einer eigenen Stadtbus-GmbH ist derzeit nicht vorgesehen.

Die Stadtbusverkehre in Warburg, Wünnenberg und Höxter werden von der jeweiligen Gemeinde im Rahmen einer Anschubfinanzierung unterstützt. Diese Gemeinden wiederum erhalten hierfür einen Zuschuß vom nph. Nach Auslaufen der degressiv angelegten Anschubfinanzierung sollen sich die Stadtbusverkehre selbst tragen.

8.7 Hürth

Der am 29. September 1997 eingeführte neue Stadtbus Hürth erfreute sich von Beginn an reger Nachfrage: Bereits am ersten Tag wurde er in den Spitzenstunden stark frequentiert, so dass zahlreiche Strecken um einen zweiten Bus ergänzt werden mussten.

Das neue Stadtbus-Netz in Hürth hat folgende Besonderheiten:

- ▶ Durch den Braunkohleabbau sind bandartige Siedlungsstrukturen entstanden, die eine Linienführung weitgehend festlegen.
- ▶ Trotz starker Pendlerströme in Richtung Köln und Bonn wurde der zentrale Verknüpfungspunkt nicht an einen Haltepunkt der Stadtbahnstrecke Köln – Bonn gelegt, sondern in das neu geschaffene Stadtzentrum Hürth Park. Eine Verknüpfung zwischen Bus und Stadtbahn ist dennoch gewährleistet.

Der Stadtbus startete mit vier Radial-Linien. Jeweils zwei dieser Linien sind miteinander verknüpft, so dass zwei Durchmesserlinien bestehen. Der Betrieb erfolgt montags bis samstags bis zum Geschäftschluss im 30-Minuten-Takt.

Noch ist der Busverkehr in einigen Teilräumen durch ein AST-Angebot überlagert, das ganztägig und im Stundentakt Fahrmöglichkeiten zwischen allen Stadtteilen anbietet.

Zu Beginn des Schuljahres 1998/99 wurde das Angebot in den Spitzenzeiten auf den bestehenden vier Linien auf 15 Minuten verdichtet. Außerdem wurden zwei neue Linien eingerichtet: Die 716 verbindet jetzt die zentrale Haltestelle im Netz Hürth Mitte mit Stotzheim, die 717 ist eine Außenverbindung zwischen Gleuel und Stotzheim. Beide Linien verkehren im Stundentakt. Die Linie 712 wurde bis Efferen, an der Stadtbahn-Linie 18 von Köln nach Bonn gelegen, verlängert. Darüber hinaus ging der bisher freigestellte Schülerverkehr in die Verantwortung der Stadtverkehr Hürth GmbH (SVH) über und steht nun allen Fahrgästen zur Verfügung.

8.8 Lemgo

Als Vorläufer des heutigen Bussystems richtete die Stadt Lemgo im März 1992 einen Busverkehr mit vier Linien ein, die im Stundentakt verkehrten und durch große Fahrtschleifen die Stadtteile erschlossen. Dieses Angebot war unbefriedigend, jährlich nutzten es lediglich 40.000 Kunden. Jede Fahrt wurde von der Stadt mit 7,50 Mark unterstützt – einer der Gründe, warum der neue Stadtbus eingerichtet wurde.

Das Konzept

Ausgangsbasis des neuen Systems war ein relativ bescheidener und kalkulierbarer Standard. Intensive Öffentlichkeitsarbeit und Marketing spielten bei der Einführung des Stadtbusse eine große Rolle. Nach dem Start notwendige Nachbesserungen oder Angebotserweiterungen wären – so die Überlegungen damals – sehr viel leichter durchzusetzen.

Das neue Konzept sah vor, möglichst viele Stadtbe-
reiche an das neue System anzubinden. Ziel war es, während der gesamten Betriebszeit eine nahezu gleichmäßige Buseslastung zu erzielen. Der Fahrgast sollte alle Ziele möglichst direkt und ohne größere Zeitverluste beim Umsteigen erreichen können.

Es wurden drei Durchmesserlinien mit einer Streckenlänge von je sieben bis acht Kilometern eingerichtet, die alle Wohngebiete der Kernstadt und des Ortsteiles Brake erschlossen (rund 8.000 Einwohner je Linie). Damit bestand für rund 30.000 der insgesamt 42.000 Einwohner ein Stadtbus-Anschluss. Gewerbe- und Industriegebiete wurden nicht angebunden. Im Zentrum wurde eine zentrale Umsteigestelle mit „Rendezvous-Technik“ (Mittelinsel) geschaffen, die alle Linien zeitgleich miteinander verknüpft.

Ampel-Kreuzungen mit Vorrangschaltung für den Bus sollten den Busverkehr beschleunigen. Zwei Verkehrsknotenpunkte wurden mit Fangschaltungen ausgestattet. Diese halten den Verkehrsstrom an und gewähren dem Stadtbus freie Fahrt. Eine Kreuzung, deren Verkehr bisher über Ampeln geregelt wurde, wurde zum Kreisverkehr umgebaut.



Rendezvous im Herzen
Lemgos

Regionale Werbeagenturen beteiligten sich im August 1993 an einem Ideenwettbewerb für die Öffentlichkeitsarbeit. Wesentlicher Bestandteil war die Entwicklung eines Corporate Designs. Der Werbeetat im Startjahr betrug 500.000 Mark, für die folgenden Jahre waren je 250.000 Mark vorgesehen.

Schwerpunkt der Werbemaßnahmen vor dem Start des Stadtbusse war eine Informationskampagne mit Haushaltsbroschüren. Außerdem wurde einen Monat vor Einführung eine Serie von Kleinanzeigen in den Tageszeitungen geschaltet. Darüber hinaus machten Großplakate und Transparente auf das Ereignis aufmerksam.

Zur Organisation des Stadtbus-Verkehrs wurde bei der Stadtwerke Lemgo GmbH eine neue Sparte gebildet. Der Fahrbetrieb wird von einer Betriebsgesellschaft durchgeführt, die von der Busverkehr Ostwestfalen GmbH und zwei privaten Unternehmen gegründet wurde. Dadurch konnten die wichtigsten Linienkonzessionen vertraglich eingebunden werden. Es bestehen Gemeinschaftskonzessionen mit den Stadtwerken Lemgo, die auch die Betriebsführung übernommen hat.

Zur Betriebsaufnahme des neuen Stadtbus-Systems wurden sechs Neoplan Midibusse N 4011 angeschafft; zwei weitere Busse dienten als Reservefahrzeuge. Die rund zehn Meter langen Fahrzeuge bie-

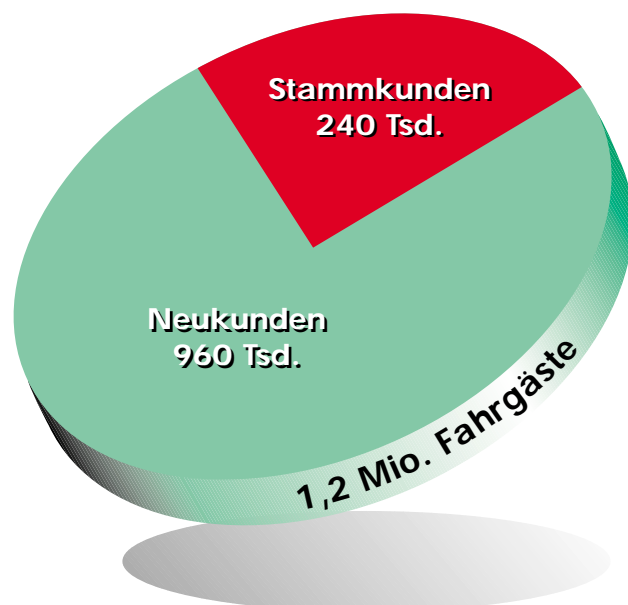
ten jeweils 25 Sitz- und 41 Stehplätze.
Um die Ein- und Aussteigezeiten an den Haltestellen möglichst kurz zu halten, wurden die Busse mit je drei Türen ausgestattet. Fahrausweise sind ausschließlich am Automaten erhältlich.

Eine Angebotserweiterung führte zur Aufstockung des Fahrzeugparks auf 14 Busse (plus der Reservefahrzeuge). Gekauft wurden Mercedes-Midibusse vom Typ O 405 NK.

Das Angebot

Zunächst wurde ein durchgängiger 30-Minuten-Takt eingerichtet, der montags bis freitags von 6.30 Uhr bis 19 Uhr und samstags von 6.30 Uhr bis 13.30 Uhr bestand. Im Mai 1995 wurde der Betriebsbeginn dann von montags bis freitags auf 5.30 Uhr vorverlegt. Für die Zeiten mit dem stärksten Fahrgastaufkommen – von 6.15 Uhr bis 8.15 Uhr sowie von 12.15 Uhr bis 17.15 Uhr – wurde der Takt im August 1996 verdichtet. Gleichzeitig wurde der Betriebsbeginn auf 6 Uhr verlegt. Am Abend und am Samstagnachmittag verkehren Anruf-Sammel-Taxen.

Struktur des Fahrgastaufkommens in Lemgo im ersten Betriebsjahr



Stand: Herbst 1996

Das Ergebnis

Im Herbst 1996 zog die Stadt Lemgo folgende Zwischenbilanz: Täglich wurde der Stadtbus zu 3.600 Fahrten genutzt. Im ersten Betriebsjahr zählte man 1,2 Millionen Kunden. 80 Prozent der Stadtbus-Fahrgäste waren neue Kunden. 66 Prozent aller Bürgerinnen und Bürger empfanden den Stadtbus laut Befragung als persönliche Bereicherung.



So positiv die erste Bilanz auch ausfiel – aus wirtschaftlicher Sicht zog der Erfolg zwei Probleme nach sich. Zum einen erforderte die hohe Nachfrage den Einsatz von zusätzlichen Bussen und eine Erweiterung der Betriebszeiten. Dadurch entstanden zusätzliche Aufwendungen von rund 80.000 Mark. Zum anderen verursachte das Stadtbus-Management (Aufwendungen der Stadtwerke) eine Kostenerhöhung auf 250.000 Mark. Negativ wirkten sich auch die anfänglich zahlreichen Ausfälle von Fahrkartenautomaten aus. Gegenüber den Planungen fielen die Rabattierungen der Jahreskarten deutlich höher aus. Beides führte zu Mindereinnahmen.

Der Preis für eine rabattierte Jahreskarte betrug zunächst 288 Mark. In zwei Stufen wurde er auf 384 Mark angehoben.

8.9. Oerlinghausen

Als Kernstück eines neuen Nahverkehrs-Konzepts wurde in der Stadt Oerlinghausen (rund 20.000 Einwohner) am 24. Mai 1998 eine Stadtbus-Linie eingeführt. Gleichzeitig wurde die Linienführung zweier bestehender Buslinien so geändert, dass ein vernetztes System entstand. Es gewährleistet Anschlüsse untereinander und bezieht alle Verkehrsmittel (Bus, Bahn und Bielefelder Stadtbahn) ein.

Für den neuen Stadtbus galten verschiedene Rahmenbedingungen:

- die Anbindung des Bahnhofs Oerlinghausen
- die Erschließung der Innenstadt und der zentralen Bereiche
- die Anbindung der Südstadt mit ihren hohen Einwohnerpotentialen
- der Betrieb im Stundentakt

Das Konzept

Die neue Stadtbus-Linie (Linienbezeichnung 738) fährt vom Bahnhof Oerlinghausen direkt durch die Haupteinkaufszone der Altstadt in die Oerlinghauser Südstadt. In der dicht bebauten und besiedelten Südstadt werden die einwohnerstärksten Straßen Oerlinghausens erschlossen. Der Fahrplan im Stundentakt

gewährleistet am Bahnhof Oerlinghausen den Anschluss an die Züge nach Lage/Lemgo und Bielefeld. Die geänderte Linie 38 fährt von der Stadtbahn-Endhaltestelle in Bielefeld-Stieghorst über Oerlinghausen nach Bielefeld-Sennestadt. Die Fahrzeit verkürzte sich durch die optimierten Busumläufe um zehn Minuten. In Bielefeld-Sennestadt besteht ein Anschluss an die Buslinie 135 nach Bielefeld-

Senne. Die Linie 769 der Busverkehr Ostwestfalen GmbH (Lage – Oerlinghausen-Helpup – Oerlinghausen Marktplatz) wurde bis zum Bahnhof Oerlinghausen verlängert. Vom Bahnhof Oerlinghausen aus gibt



Das neue Stadtbus-System verbessert das ÖPNV-Angebot in Oerlinghausen deutlich.



Der Stadtbus Oerlinghausen verzeichnet bereits die ersten Erfolge.

es zeitlich abgestimmte Anschlussfahrten mit den neuen Direktzügen nach Detmold/Altenbeken und Bielefeld. Durch eine Verlegung der Streckenführung der Linie 769 wird der Oerlinghauser Marktplatz zum Verknüpfungspunkt der drei Buslinien 38, 738 und 769.

Mit der Einführung des neuen ÖPNV-Systems am 24. Mai 1998 wurde das Busfahren in Oerlinghausen deutlich billiger. Die Fahrpreise wurden durch die Einführung von Kurzstreckenzonen gesenkt. Die drei Oerlinghauser Stadtteile Helpup, Lipperreihe und Oerlinghausen (Alt- und Südstadt) wurden als Kurzstreckenbereiche ausgewiesen, in denen der Fahrpreis für eine Einzelfahrt statt 2,50 Mark nur noch 1,90 Mark beträgt. Dieser neue Kurzstreckentarif gilt auch bei rabattierten Sammel- beziehungsweise Zeitfahrausweisen.

Seit dem 24. Mai 1998 kommen auf den drei Oerlinghauser Hauptlinien ausschließlich Niederflrbusse zum Einsatz. Auch die Ausstattung der Haltestellen (Haltestellenschilder/Wartehallen) wird modernisiert: Alle Haltestellen erhalten ein einheitliches Aussehen. Die Maßnahmen zur Verbesserung der Haltestelleninfrastruktur werden mit Fördermitteln durchgeführt, so wie auch die Installation von ÖPNV-Vorrangschaltungen an Lichtsignalanlagen. Auf der Stadtbus-Linie wird ein Niederflur-Midibus der Firma Neoplan eingesetzt. Das Fahrzeug ist mit einer elektrisch ausfahrbaren Rampe für Rollstuhlfahrer ausgestattet. Es bietet Platz für zwei Rollstühle oder zwei Kinderwagen. Dank seiner Wendigkeit ermöglicht es Fahrten durch den engen Ortskern und auf schmalen Straßenabschnitten.

Konzessionsinhaber und Betreiber der Stadtbus-Linie ist die Stadtwerke Bielefeld GmbH. Über die Betriebsführung wurde zwischen den Stadtwerken Bielefeld und der Stadtwerke Oerlinghausen GmbH ein Kooperationsvertrag geschlossen. Ziel ist es, das ÖPNV-Angebot in Oerlinghausen qualitativ und quantitativ zu verbessern und intensiv zu vermarkten. Bereits kurz nach Einführung des neuen Konzepts zeichnen sich erste Erfolge ab. Fahrgastzählungen und -befragungen belegen dies eindrucksvoll.

8.10 Rheine

Um die Attraktivität des Busverkehrs im Stadtgebiet Rheine zu steigern, wurden, auf der Grundlage des Verkehrsentwicklungsplans (VEP) von 1992, schon frühzeitig verschiedene Ansätze entwickelt und umgesetzt. Dazu gehörten Einzelmaßnahmen im vorhandenen Stadtbus-System, die Einrichtung eines Anruf-Sammeltaxen-Verkehrs und die Einführung einer kommunalen Umweltkarte.



Haltestelle und Bus im einheitlichen Design: Stadtbus Rheine

Diese Maßnahmen zeigten zwar Erfolge, insgesamt aber erreichten sie keine nachhaltige Aufwertung des ÖPNV. Eine Verbesserung war jedoch nötiger denn je – das für das Jahr 2005 vorhergesagte Pkw-Aufkommen wurde bereits 1996 erreicht. Ohne eine Stärkung des Busverkehrs – so die Erkenntnisse aus dem VEP – wäre der Bau einer dritten Emsbrücke für den Autoverkehr erforderlich gewesen.

In die Entscheidungsfindung über das neue Angebot war eine Vielzahl von Interessenvertretern eingebunden. Aus Sicht der Stadt eine durchaus positive Vorgehensweise, wenngleich sich der Planungszeitraum dadurch erheblich verlängerte.

Das endgültige Liniennetz stand dann deshalb auch erst kurz vor dem letztmöglichen Termin fest. Entschieden wurde vom Beirat, in dem auch die Stadt vertreten ist. Anfang 1998 fand das dritte öffentliche Stadtbus-Gespräch statt, bei dem erste Erfahrungen kontrovers diskutiert wurden.

Das Konzept

Am 28. September 1997 wurde der Öffentlichkeit das neue Angebot im Rahmen eines Stadtbus-Festes präsentiert. Es beinhaltete:

- fünf Stadtbus-Durchmesserlinien und fünf TaxiBus-Linien mit gradliniger Streckenführung und einer Fahrzeit von maximal 13 Minuten zum äußeren Linienendpunkt
- einen durchgängigen 30-Minuten-Takt während der Geschäftsöffnungszeiten und einen 60-Minuten-Takt während der übrigen Zeit
- einen Anruf-Sammeltaxen-Verkehr werktäglich von den Abendstunden bis Mitternacht und am Wochenende bis zum frühen Morgen
- einen Treffpunkt aller Linien an einem Rendezvous-Punkt in der Innenstadt und damit die Möglichkeit, zwischen allen Linien umzusteigen (Umsteigeranteil beim bisherigen Busverkehr: etwa 25 Prozent)
- ein Stadtbus-Büro in unmittelbarer Nähe des zentralen Treffpunkts
- eine preisgünstige Monatskarte
- einen Anschluss von 80 Prozent der Wohnbevölkerung in einem Haltestellenumkreis von 300 Metern an das Stadtbus-Netz
- die Erreichbarkeit aller öffentlichen Institutionen
- zahlreiche Maßnahmen zur Beschleunigung des Busverkehrs, wie beispielsweise die Beeinflussung der LSA-Phasen oder der Umbau von Haltestellen durch Rückbau von Buchten und Erhöhung der Bordsteinkanten

Stadtbus und Taxibus

Die fünf TaxiBus-Linien haben ihren Endpunkt am Rendezvous-Punkt und werden nur bedient, wenn die Fahrt vorher telefonisch angemeldet wird. Zum Einsatz kommen Minibusse oder Großraumtaxen. Im Dezember 1997 beförderten die TaxiBusse rund 5.000 Fahrgäste, rund die Hälfte davon nahm die Linie 6 auf. Deshalb wird jetzt überlegt, diese Linie als feste Linie mit Kleinbussen zu betreiben.

Bei allen Fahrzeugen wird aus Imagegründen auf Außenwerbung verzichtet. Das bedeutet einen Einnahmenausfall von immerhin 60.000 Mark pro Jahr.

Die Konzessionen halten zu je einem Drittel die Regionalverkehr Münsterland GmbH (RVM), die Verkehrsgesellschaft der Stadt Rheine und ein Privatunternehmen (Fa. Mersch). Dieses Unternehmen ist auch mit der Betriebsdurchführung beauftragt.

Die Finanzierung

Zur Finanzierung des Stadtbus-Angebots war bisher ein Zuschuss – einschließlich der Aufwendungen der RVM als Betriebsführerin – zwischen 1,8 und 1,9 Millionen Mark pro Jahr notwendig. Sollte das Fahrgastaufkommen um 30 Prozent steigen, würde sich auch dieser Zuschuss erhöhen: auf rund 3 bis 3,1 Millionen Mark (vor Verrechnung im Querverbund).

Als Monatskarte wird die „Blaue Karte“ zum Preis von 39 Mark angeboten. Sie berechtigt an Wochenenden zur Mitnahme weiterer Personen, zum ermäßigten Eintritt in Schwimmbäder und zu Vergünstigungen beim Schiffsverkehr. Bisher wurden 20 private Vorverkaufsstellen eingerichtet.

Er sorgt für schnelle innerstädtische Verbindungen: der Stadtbus Rheine.





9 Merkblatt „Zuwendungen zur Planung und Einrichtung von Stadtbus-Systemen“ (MWMTV 1999)

Vorbemerkung

Stadtbus-Systeme dienen insbesondere zur Stärkung des Nahverkehrsangebotes in mittleren und großen kreisangehörigen Städten. Ihr Einsatz hat sich durch die erheblichen örtlichen Nachfragesteigerungen und auch nach den bisherigen Erfahrungen als effektives System zur Verkehrserschließung erwiesen. Daher besteht an der Einrichtung und Erweiterung von Stadtbus-Systemen ein erhebliches Landesinteresse. Im Rahmen der Vorrangpolitik für den ÖPNV (§ 2 Abs. 1 Regionalisierungsgesetz NRW) gewährt das Land deshalb die notwendige ergänzende Anschubförderung.

Welche sind die Hauptmerkmale eines Stadtbus-Systems?

Die Hauptmerkmale sind insbesondere:

- ein übersichtliches Liniennetz mit möglichst direkt geführten Durchmesserlinien
- die Verknüpfung der Stadtbus-Linien an einer zentral gelegenen Rendezvous-Haltestelle
- eine durchgehende Vertaktung (grundsätzlich alle 30 Minuten; gegebenenfalls Sammeltaxen in den Abendstunden)
- eine attraktive Haltestellenfolge und Haltestellenausstattung
- nachhaltige Maßnahmen zur Beschleunigung des Busverkehrs (zum Beispiel durch Vorrangschaltungen an Ampeln, Fahrkartenautomaten in den Bussen), die die Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit des Angebots gewährleisten
- moderne, behindertenfreundlich ausgestattete Busse
- ein einheitliches Tarifsystem
- eine intensive Beratung und Information der Einwohner/Fahrgäste

Ein geplantes beziehungsweise zu erweiterndes Stadtbus-System muss diese oben genannten Hauptmerkmale qualitativ überwiegend erfüllen. Das Ziel ist eine spürbare Verbesserung des ÖPNV-Angebotes.

Was wird gefördert?

Gefördert werden alle Ausgaben zur Planung und Einrichtung oder Erweiterung von Stadtbus-Systemen.

Dazu zählen vor allem folgende Maßnahmen:

1. Machbarkeitsuntersuchungen
2. Ausführungsplanungen, die kein Bestandteil der Baukosten sind (Leistungsphasen 5, 6 und 9 der Verordnung über die Honorare für die Leistungen der Architekten und Ingenieure (HOAI)).
3. Marketingkonzepte
4. Werbemaßnahmen und Werbematerial zur Einführung oder Erweiterung des Stadtbus-Systems
5. technische Begleitmaßnahmen, die nicht nach § 12 Abs. 1 und 2 Regionalisierungsgesetz NRW förderfähig sind

Was ist bei den baulichen Maßnahmen für Stadtbus-Systeme zu beachten?

Für die notwendigen Baumaßnahmen (zum Beispiel Haltestelleneinrichtungen, oder auch Ausführungsplanungen, die Bestandteil der Baukosten sind (Leistungsphasen 5, 6 und 9 HOAI) wird auf die Investitionsförderung hingewiesen. Für sie gelten ausschließlich § 12 Abs. 1 und 2 Regionalisierungsgesetz NRW und die dazugehörigen Verwaltungsvorschriften. Für diesen Teil der Förderung sind die Bewilligungsbehörden die Landschaftsverbände Rheinland und Westfalen-Lippe.

Das Land NRW fördert die Einrichtung oder Erweiterung von Stadtbus-Systemen – so wird das Nahverkehrsangebot gestärkt.



Welche Bemessungsgrundlage gilt?

Bei der Beauftragung von Ingenieurinnen/Ingenieuren mit Maßnahmen nach Nrn. 1. bis 3. sind die Kosten nur in der Höhe förderfähig, die der jeweils gültigen Verordnung über Honorare für Leistungen der Architekten und Ingenieure entsprechen. Die Kosten für die Einrichtung oder Erweiterung des Stadtbus-Systems nach Nrn. 4. und 5. werden den notwendigen Ausgaben entsprechend gefördert. Personalausgaben des Zuwendungsempfängers und Finanzierungskosten sind dagegen nicht förderfähig.

Wer kann Anträge auf Zuwendungen stellen? Wer kann Zuwendungen empfangen?

Antragsteller beziehungsweise Zuwendungsempfänger können sein:

- Gemeinden, insbesondere mittlere und große kreisangehörige Städte
- Verkehrsunternehmen, die im Einvernehmen mit der betreffenden Gemeinde bereits Stadtbus-Systeme betreiben beziehungsweise betreiben wollen

Bei ihrer Planung muss eine Gemeinde möglichst alle Verkehrsunternehmen beteiligen, die in der Gemeinde Linienverkehr betreiben. Dies ist im Antrag zu erläutern.

Aufgabenträger, die Mittel nach § 14 Abs. 2 Regionalisierungsgesetz NRW bekommen (Pauschale für die Planung, Organisation und Ausgestaltung des ÖPNV), erhalten für die Planung und Einrichtung von Stadtbus-Systemen keine Zuwendungen mehr.

Wer ist die zuständige Behörde für die Antragstellung?

Alle Anträge nach dem beigefügten Vordruck sind zweifach bei der zuständigen Bezirksregierung vorzulegen. Dies gilt auch für die (formlosen) Anträge, für die eine Zustimmung zu einem vorzeitigen Maßnahmenbeginn erteilt werden soll, ohne dass die Maßnahmen damit ihre Förderfähigkeit verlieren.

Welche Antragsfristen gelten?

Die Förderanträge können jederzeit gestellt werden. Sie sollten der Bezirksregierung aber möglichst bis zum 30. September des Jahres vorliegen, das dem vorgesehenen Maßnahmenbeginn vorausgeht.

Was sind Art und Höhe der Zuwendung?

Die Zuwendung wird als Anteilfinanzierung in Höhe von zur Zeit 50 Prozent der zuwendungsfähigen Ausgaben gewährt.

Wo liegt die Bagatellgrenze?

Die Bagatellgrenze beträgt 10.000 Mark
Zuwendung.

Wie ist der Rechtscharakter?

Es besteht kein Anspruch des Antragstellers auf eine
Gewährung der Zuwendung. Diese ist eine freiwillige
Leistung des Landes.

**Wie erfolgt die Mitteilung über die
Einführung oder Erweiterung eines
Stadtbus-Systems?**

Die Zuwendungsempfänger informieren die zuständi-
ge Bezirksregierung mindestens sechs Wochen vor
der geplanten Einführung/Erweiterung des Stadtbus-
Systems über den Termin.

**Wie ist der Verwendungsnachweis zu
führen?**

Gleichzeitig mit dem Verwendungsnachweis, der
eine Zuwendung für Machbarkeitsuntersuchungen
belegen soll, sind der Bezirksregierung auch die
Ergebnisse dieser Machbarkeitsuntersuchung in
zweifacher Ausfertigung vorzulegen.

Stadtbus ist nicht nur ein
verkehrspolitisches Angebot –
bei vielen Bürgern stärkt er
auch die kommunale Identi-
fikation.



10 Stadtbus-Systeme auf einen Blick

Stadt ⁹⁾	Jahr	Einwohner	Fahrtenangebot und -nutzung im letzten Betriebsjahr		Einwohner im Einzugsbereich		Fahrtenangebot und -nutzung im Bezugsjahr		Eingesetzte Fahrzeuge
			abs.	(Mio. km) (Mio. FG)	abs.	%	(Mio. km) (Mio. FG)	abs.	
			vor Umstellung		←				
		abs.	(Mio. km)	(Mio. FG)	abs.	%	(Mio. km)	(Mio. FG)	abs.
Bad Salzuflen	1997 ¹⁾	57.000		0,300			1,200	1,200	
Bünde	1998	43.000	0,120	0,140	20.000	47	0,250	0,480	4+1
Detmold	1998	80.000	0,672	0,480	62.900	79	1,550	3,830 ⁴⁾	18+14
Dormagen	1998	62.000	0,700 ⁷⁾	0,720 ⁷⁾	61.000	98	2,110	1,800	16
Euskirchen	1998	53.000			48.000	91	1,050	2,300	21
Hövelhof	1998	15.000			13.000	87	0,123	0,306	5
Hürth	1998 ¹⁾	52.000					0,440	1,400	15+8
Lemgo	1998 ¹⁾	42.000		0,040	30.000	71	0,630	1,950	14
Rheine	1996 1998	75.000	0,750	1,952	73.000	97	0,960	2,300	12

¹⁾ Angaben teilweise geschätzt

²⁾ kein Querverbund

³⁾ nur § 62 SchwbG

⁴⁾ ohne Schüler

⁵⁾ inkl. Zuschüsse § 45a PBefG, § 62 SchwbG und Tarifsübventionierung durch Muttergesellschaft

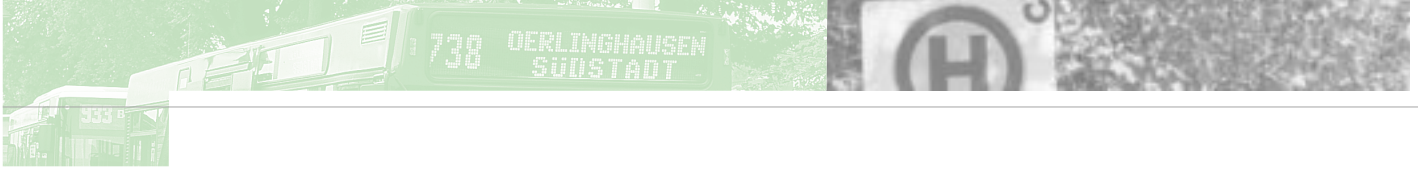
⁶⁾ Defizitausgleich durch Stadt unter Berücksichtigung Tarifsübventionierung

⁷⁾ altes Netz mit vier Linien, inkl. Verbindung nach Köln-Worringen

⁸⁾ Defizitausgleich durch Stadt

⁹⁾ Entsprechendes Zahlenmaterial liegt für den Stadtbus Oerlinghausen zur Zeit noch nicht vor.

Fahrgeld- einnahmen	Erträge aus Zuschüssen § 45a PBefG § 62 SchwbG	Sonstiges	Aufwendungen für		Fehlbetrag	
			Fahrbetrieb	Verwaltung, Marketing, Sonstiges	vor Abdeckung oder Quer- subventionen	nach Ausgleichszahlun- gen und Quer- subventionen
nach Stadtbuseinführung						
			(Mio.DM/Jahr)			
					2,200	2,200 ²⁾
0,480	0,027 ³⁾	0,147	1,400	0,400	1,200	1,200 ²⁾
6,358 ⁵⁾		0,276	7,397	0,651	1,141	2,914 ⁶⁾
2,332	2,010	0,030	7,899	1,138	4,665	ja
1,200			4,800		-	-
0,280	0,142	0,042	0,451	0,067	0,054	-
1,400	0,200		3,400	1,300		3,400 ⁸⁾
2,030	0,220		2,910		2,700	
1,925	0,529		5,608	0,885	3,757	



11 Glossar

Anruf-Sammel-Taxen (AST)

Öffentliche Beförderung von Fahrgästen in Bussen oder Taxen, die weder zeitlich noch örtlich regelmäßig erfolgt, sondern einzeln telefonisch nachgefragt wird.

Anschluss-Sicherung

Summe der Maßnahmen, die jedem Stadtbus-Kunden zeitlich und örtlich stets eine bequeme Fortsetzung der Fahrt ermöglicht.

Ausgleichszahlungen

Zahlungen, die ein Betreiber eines Stadtbusse dafür erhält, dass er bestimmte Personengruppen (Schüler/§ 45a PBefG, Behinderte/§62 SchwbG) zu einem ermäßigten oder erlassenen Fahrpreis befördert.

Beschleunigungsprogramm

Summe der Maßnahmen, die den Stadtbus im Verkehr „schneller“ machen sollen (beispielsweise durch Einrichtung von Bustrassen, durch Sonderregelungen an Kreuzungen oder durch eine busgesteuerte Beeinflussung von Ampelanlagen). Damit wird die Pünktlichkeit des Stadtbusse gesichert.

Corporate Identity/Corporate Design

Begriff aus der Werbung, der das einheitliche Selbstverständnis eines Unternehmens und ein daraus abgeleitetes, ebenfalls einheitliches Erscheinungsbild meint.

Durchmesserlinien

Die Streckenführung einer Linie, deren Route bildlich gesehen dem Durchmesser durch ein Stadtgebiet folgt (Peripherie – Zentrum – Peripherie).

Förderanträge

Anträge, die einer Kommune oder Gemeinde nach Vorliegen der Voraussetzungen Landeszuschüsse zur Einrichtung von Stadtbus-Systemen sichern.

Informationssysteme (innere/äußere)

Technische Vorrichtungen, die dem Fahrgast im Businneren und am Busäußeren optisch und akustisch alle wichtigen Informationen bieten, die er für seine Fahrt mit dem Stadtbus benötigt.

Konzessionen

Wer Personen geschäftsmäßig befördern will, muss sich dafür eine Konzession auf der Grundlage des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) erteilen lassen. Als Voraussetzung für eine Erteilung gelten die fachliche Eignung und Zuverlässigkeit von potenziellen Konzessionsnehmern, die Sicherheit, dass die neu beantragte Linie eine Verbesserung erbringt, und die Absage bestehender Unternehmen, die neu beantragte Linie eigenwirtschaftlich führen zu wollen.

Marketing/Öffentlichkeitsarbeit

Alle Maßnahmen, die dazu dienen, den Stadtbus-Verkehr so zu gestalten und anzubieten, dass er exakt den Markterfordernissen entspricht. Öffentlichkeitsarbeit meint speziell die öffentliche Information und Kommunikation.

Mittelinsel

In der Mitte einer großen Haltestelle liegender erhabener Bereich, den alle Busse anfahren, um umsteigenden Fahrgästen möglichst kurze Wege zu ermöglichen.

Netzinfrasturktur

Die Summe, vor allem aber die Anordnung aller Verkehrslinien, mit denen ein Stadtbus ein Stadtgebiet erschließt.

Niederflurbusse

Busse, die durch ihre tiefreichenden, möglichst bodennahen Trittbretter den Fahrgästen ein bequemes Einsteigen bieten.

Ortsbusverkehr

Gemeindebezogener Busverkehr, der in der Regel die bestehenden Regionalbusangebote ergänzt.

Parkraumbewirtschaftung

Die Erhebung von Parkgebühren, die Einschränkung von Parkzeiten und die dauerhafte Umwandlung von Lang- in Kurzzeitparkplätze zur Verbesserung des Verkehrsflusses.

Radiallinien

Die Streckenführung einer Linie, deren Route bildlich gesehen dem Radius eines Stadtgebietes entspricht (Peripherie – Zentrum).

Rendezvous-Haltestelle

Eine zentrale Haltestelle innerhalb des Stadtbus-Gebietes, die als Verknüpfungspunkt dient und an der zwischen allen Linien Umsteigemöglichkeiten bestehen.

Schwachlastkonzept

Alternativangebot in Zeiten schwacher Verkehrsnachfragen (abends, Wochenende), zum Beispiel Anruf-Sammel-Taxen als Buseratzverkehr.

Spitzenzeiten

Zeiten, in denen der Öffentliche Nahverkehr kurzfristig überdurchschnittlich in Anspruch genommen wird (beispielsweise im morgendlichen oder abendlichen Berufsverkehr).

Stadtbus

„Ein Bus für die (Innen-)Stadt“ – ein Angebot des Öffentlichen Personennahverkehrs, das die innerstädtischen Bereiche in festen Takten und nach definierten Standards erschließt.

Stadtbus-Büro

Eine Einrichtung, die für Fahrgäste und potenzielle Kunden des Stadtbusses die unmittelbare Anlauf- und Beratungsstelle ist und deshalb in direkter Nähe zur Rendez-vous-Haltestelle liegen sollte.

Übersteigeranteile

Die Anzahl an Fahrgästen des Öffentlichen Personennahverkehrs, die einen Verbundfahrausweis nutzen und für die das Unternehmen, das den Fahrkartenerlös erzielt hat, den anderen Verkehrsunternehmen einen Ausgleich zahlen muss.

Topographie

Natürliche und künstliche Merkmale (Höhenunterschiede, Straßengefälle etc.), die ein Stadtbild landschaftlich prägen.

Vertaktung

Die zeitlichen Intervalle, in denen eine Stadtbushaltestellenbedienung erfolgt.

12 Verteilerhinweis

Diese Druckschrift wird im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit der Landesregierung Nordrhein-Westfalen herausgegeben. Sie darf weder von Parteien noch von Wahlbewerbern oder Wahlhelfern während eines Wahlkampfes zum Zwecke der Wahlwerbung verwendet werden.

Dies gilt für Landtags-, Bundestags- und Kommunalwahlen sowie für die Wahl des Europäischen Parlaments. Missbräuchlich ist besonders die Verteilung auf Wahlveranstaltungen, an Informationsständen der Parteien sowie das Einlegen, Aufdrucken oder Aufkleben parteipolitischer Informationen und Werbemittel. Untersagt ist gleichfalls die Weitergabe an Dritte zum Zwecke der Wahlwerbung.

Eine Verwendung dieser Druckschrift durch Parteien oder sie unterstützende Organisationen ausschließlich zur Unterrichtung ihrer eigenen Mitglieder bleibt hiervon unberührt. Unabhängig davon, wann, auf welchem Weg und in welcher Anzahl diese Schrift dem Empfänger zugegangen ist, darf sie auch ohne zeitlichen Bezug zu einer bevorstehenden Wahl nicht in einer Weise verwendet werden, die als Parteinahme der Landesregierung zugunsten einzelner politischer Gruppen verstanden werden könnte.

Herausgegeben im August 1999

Impressum:

Ministerium für Wirtschaft
und Mittelstand, Technologie
und Verkehr des Landes
Nordrhein-Westfalen

Pressereferat

Haroldstraße 4

D-40213 Düsseldorf

Tel.: +49 (0)211- 837-2417

Fax: +49 (0)211- 837-2249

E-Mail: „poststelle@mwmvtv.nrw.de“

Düsseldorf, im September 1999