

Kurzfassung

Im Freizeitverkehr nimmt der ÖPNV eine untergeordnete Rolle ein. Für das Abend- und Nachtleben mit Einrichtungen der Freizeitökonomie ist der ÖPNV besonders herausfordernd, da dieses vor allem in der Neben- und Schwachverkehrszeit stattfindet und einem dementsprechend geringen Angebot entgegensteht. Aufgrund von Umweltaspekten, einer höheren Sicherheit und der grundsätzlichen Daseinsvorsorge hat der ÖPNV jedoch einige Vorteile auf diesen Wegen. Im ostwestfälischen Kreis Herford im Norden Nordrhein-Westfalens werden u. a. Discobus-Linien, Nachtbus-Linien aus Bielefeld und ein Anruf-Sammel-Taxi in der gleichnamigen Stadt Herford angeboten.

Ziel dieser Arbeit ist die Analyse des ÖPNV-Angebots für das Abend- und Nachtleben im Kreis Herford. Dazu wird eine umfangreiche Literaturrecherche hinsichtlich der Anforderungen an die Verkehre, u. a. zeitlich und räumlich, durchgeführt und daraus ein Anforderungskatalog entwickelt. Nach Ermittlung von den für den Kreis Herford relevanten Einrichtungen wird die Erreichbarkeit freitagabends/-nachts untersucht und anschließend das Angebot anhand des Anforderungskatalogs für den Kreis Herford bewertet.

Die Erreichbarkeit der Einrichtungen unterscheidet sich nach ihrer Kategorie. Eine beliebige Einrichtung der Kategorie Restaurant/Gaststätte kann im gesamten Kreis Herford vor allem wegen der hohen Anzahl und dispersen Verteilung problemlos erreicht werden. Bars/Kneipen sind von einem überwiegenden Teil der Einwohner:innen erreichbar. Ähnliches zeigt sich auch bei Clubs/Diskotheken, wobei die Fahrzeiten deutlich länger sind. Deutlich weniger Einwohner:innen können Theater und Kinos erreichen und müssen ebenfalls häufig länger fahren.

Durch die Bewertung konnte festgestellt werden, dass die Menge des Angebots freitagabends/-nachts ausreichend ist, die Verknüpfung der Angebote untereinander aber mangelhaft ist und dadurch Schwächen bei verschiedenen Verbindungen entstehen. Auch existiert ein Großteil des Angebots, welches maßgeblich für die Erreichbarkeit von Bars/Kneipen und Clubs/Diskotheken verantwortlich ist, am nachfragestärkeren Samstag abends/nachts nicht.

Die Tarifgestaltung ist zum Teil einfach, wird bei der Nutzung von mehr als einem Angebot aber sehr kompliziert, ungerecht und nicht praktikabel. Hierzu kommen Fehlinformationen in den Fahrplanauskünften und teilweise hohe Preise, weshalb eine Neugestaltung notwendig ist.

Kernelemente einer solchen Neugestaltung sollten ein einheitlicher Tarif und die Verknüpfung aller Angebote sein. Im Zuge dessen sollte der Discobus umstrukturiert werden, indem eine Umbenennung stattfindet und Leerfahrten für potentielle Nutzende geöffnet werden. Für eine bessere Verknüpfung der Angebote untereinander sollten die Discobus-Linien einem integralen Taktfahrplan folgen, der sich zeitlich an den Bielefelder Nachtbussen orientiert. Eine Angebotsausweitung empfiehlt sich für das Anruf-Sammel-Taxi in der Stadt Herford, im Norden des Kreises sowie insgesamt samstagabends/-nachts stattfinden.

In einem kurzen Vergleich mit dem Münsterland konnten Positivbeispiele für ein zusammenhängendes Netz, einfache Tarifgestaltung und ansprechendes Design der Fahrzeuge gefunden werden.

Abstract

Public transport plays a subordinate role in leisure transport. For evening and nightlife with leisure economy facilities, public transport is particularly challenging, as it mainly takes place during off-peak hours and therefore is countered by a low supply. However, due to environmental aspects, greater safety and the basic provision of public services, public transport has some advantages on these journeys. In the East Westphalian district of Herford in the north of North Rhine-Westphalia, disco bus lines, night bus lines from Bielefeld and a hailed shared taxi in the town of Herford are offered.

The aim of this thesis is to analyze the public transport services for evening and nightlife in the district of Herford. For this purpose, an extensive literature review is carried out regarding the requirements for transport services, e.g. in terms of time and space, and a catalog of requirements is developed from it. After identifying the relevant facilities for the district of Herford, the accessibility on Friday evenings and nights is examined. Then, the services are evaluated for the district of Herford based on the catalog of requirements.

The accessibility of the facilities differs according to their category. Throughout the whole district of Herford, a facility in the restaurant category can be easily reached, mainly due to the high number and dispersed distribution. Bars/pubs are accessible to the majority of residents. A similar situation is also evident with clubs/discotheques, although travel times are significantly longer. Significantly fewer residents can reach theaters and cinemas and often have to travel longer distances.

The evaluation revealed that while the quantity of services on Friday evenings and nights is sufficient, the links between the services are inadequate, resulting in weaknesses in various connections. Moreover, a large part of the services, which is crucial for the accessibility of bars/pubs and clubs/discotheques, is not available on Saturday evenings and nights when demand is higher.

The fare structure is partly simple but becomes very complicated, unfair and impractical when more than one service is used. In addition, there are misinformation in the timetable information and sometimes high prices, necessitating a reorganization.

Key elements of such a reorganization should include a consistent fare and the linking of all services. As part of this, the disco bus should be restructured by renaming it and opening up empty journeys for potential users. In order to better link the services with each other, the disco bus lines should follow an integrated timetable based on the timing of the Bielefeld night buses. An expansion of services is recommended for the hailed shared taxi in the city of Herford, in the north of the district and overall on Saturday evenings and nights.

In a brief comparison with the Münsterland region, positive examples of a coherent network, simple fare structure and attractive vehicle design were found.