

Kapitel 2 - Bestandsaufnahme

2	Bestandsaufnahme	33
2.1	ÖPNV-Angebot und -Nachfrage	33
2.1.1	Angebot	33
2.1.1.1	Linienbündel 1 Delbrück	33
2.1.1.2	Linienbündel 2 Bad Lippspringe/Hövelhof	34
2.1.1.3	Linienbündel 3 Brakel	35
2.1.1.4	Linienbündel 4 Warburger Börde	36
2.1.1.5	Linienbündel 5 Stadtverkehr Höxter	37
2.1.1.6	Linienbündel 6 Paderborner Hochfläche	38
2.1.1.7	Linienbündel 7 Lichtenau	40
2.1.1.8	Linienbündel 8 Stadtverkehr Warburg	42
2.1.1.9	Linienbündel 9 Nordkreis Höxter	44
2.1.1.10	Linienbündel 10 Egge	45
2.1.1.11	Linienbündel 11 Wesertal	46
2.1.1.12	Linienbündel 12 Büren/Salzkotten	47
2.1.1.13	Achsenbezogene Defizitermittlung	49
2.1.2	Qualitäten	51
2.1.2.1	Fahrzeuge	51
2.1.2.1.1	Gemeinwirtschaftliche Ausschreibungen	52
2.1.2.1.2	Eigenwirtschaftliche Angebote	54
2.1.2.2	Personal	55
2.1.2.2.1	Gemeinwirtschaftliche Ausschreibungen	55
2.1.2.2.2	Eigenwirtschaftliche Angebote	56
2.1.2.3	Betrieb	57
2.1.2.3.1	Gemeinwirtschaftliche Ausschreibungen	57
2.1.2.3.2	Eigenwirtschaftliche Angebote	58
2.1.3	Nachfrage	59
2.1.3.1	Allgemeines	59
2.1.3.2	Fahrschüler	59
2.1.3.3	Jedermannverkehr	62
2.2	Verkehrsmittelwahl	64
2.2.1	Modal Split der Verkehrsleistung	65
2.2.2	Modal Split nach Reisezweck	66
2.2.3	Modal Split im Vergleich	68
2.3	ÖPNV-Infrastruktur	69
2.3.1	Bushaltestellen	69
2.4	Tarif und Vertrieb	72
2.4.1	WestfalenTarif	74
2.4.2	NRW-Tarif	74

2.4.3	Übergänge nach Niedersachsen und Hessen.....	75
2.4.4	Vertriebskanäle	75
2.5	Fahrgastinformation	75
2.5.1	Fahrplandatenmanagement / Auskunftssysteme	75
2.5.2	Printmedien.....	76
2.5.3	Elektronische Medien.....	78
2.5.4	Fahrplanaushänge	80
2.5.5	Mobilitätsberatung.....	80
2.6	Marketing	80
2.6.1	Verbundmarketing.....	81
2.6.2	Produktmarketing.....	81
2.6.3	Marketing für neue Linienbündel.....	82
2.6.4	Kooperation mit der Touristik	82
2.7	Multimodale Angebote	82

2 Bestandsaufnahme

2.1 ÖPNV-Angebot und -Nachfrage

2.1.1 Angebot

2.1.1.1 Linienbündel 1 Delbrück

Das Linienbündel 1 Delbrück wurde als erstes der 12 Linienbündel im Wettbewerb vergeben. Aufgrund der noch nicht vorhandenen Erfahrungen wurden im Vorfeld des Verfahrens umfangreiche Abstimmungen mit der Stadt Delbrück bezüglich einer ggf. notwendigen Vereinbarung zwischen Stadt und nph bezüglich einer möglichen Defizitübernahme durchgeführt.

Nach eingehender Analyse des einzigen - von der BVO abgegebenen – Genehmigungsantrages konnte festgestellt werden, dass das Angebot der Linien gem. §42 PBefG deutlich über dem Status-Quo lag. Zudem wurde eine Vielzahl von Fahrten vom Freistellungsverkehr in den „Jedermannverkehr“ überführt. Insgesamt entsprach der Planungsansatz der BVO den politischen Vorgaben des nph und der rechtlichen Intention des PBefG.

Der angebotene Fahrplanumfang lässt sich durch folgende Punkte charakterisieren:

1. Die von der BVO angebotenen Leistungen überschreiten die Anforderungen aus dem Nahverkehrsplan des nph deutlich.
2. Es bestehen geringfügige Abweichungen vom Liniennetz des NVP (z.B. S40) die hauptsächlich der Verspätungsverringerung geschuldet sind.
3. Auch bei den Schulverkehren werden alle maßgeblichen Ankunfts- und Abfahrtszeiten bedient. Die genauen Fahrlagen müssen jedoch jedes Schuljahr überprüft und angepasst werden.
4. Insgesamt enthält der Konzessionsantrag Mehrleistungen gegenüber dem NVP sowie dem Status-Quo
5. Ebenfalls positiv zu bewerten waren die Aussagen des Begleitschreibens der BVO zum Thema Lohnniveau des Fahrpersonals. Durch Anwendung des Haustarifvertrags der DB ist im NRW-Vergleich ein auskömmliches Lohnniveau gesichert.

Die Prüfung des Angebotes durch die Stadt Delbrück hinsichtlich der Schulverkehre ergab, dass alle notwendigen Fahrten auch weiterhin durchgeführt werden.

Im Vergleich zum Ausgangsangebot wurde zwischen 2013 und 2018 lediglich bei einer Linie eine erhebliche Leistungsreduzierung durchgeführt (Citybus Delbrück - Linie D1). Der Fahrplan wurde zum Fahrplanwechsel im Sommer 2016 von einem Stundentakt auf drei Fahrten pro Werktag gekürzt. Die Samstagsleistungen entfielen vollständig. Durch die Veränderungen in der Delbrücker Schullandschaft sind die entsprechenden Verkehre sehr dynamisch und müssen alljährlich angepasst werden. Derzeit besteht das Linienbündel aus folgenden Linien:

- S40 Schnellbus Paderborn – Delbrück
- R45 Regionalbus Delbrück – Boke – Anreppen – Bentfeld – Elsen – Paderborn
- D1 Citybus Delbrück
- D2 Stadtbus Schöning – Lippling – Delbrück
- D3 Stadtbus Hövelhof – Ostenland – Delbrück
- D4 Stadtbus Westenholz – Sudhagen – Delbrück
- D5 Stadtbus Steinhorst – Schöning (- Delbrück)
- 444 Schulverkehr Delbrück – Schloß Neuhaus
- 446 Schulverkehr Delbrück – Boke – Areppen – Bentfeld
- 447 Schulverkehr Delbrück – Lippling – Ostenland – Hövelhof
- 448 Schulverkehr Delbrück
- 449 Schulverkehr Delbrück – Sudhagen – Nordagen – Westenholz - Schöning

Die Konzessionslaufzeit endet im Sommer 2019.

2.1.1.2 Linienbündel 2 Bad Lippspringe/Hövelhof

Das Linienbündel 2 wurde zusammen mit den Linienbündeln 3 Brakel, 4 Warburger Börde und 69 NachtExpress Paderborn im Sommer 2013 am Markt platziert. Insgesamt wurden zwei Genehmigungsanträge abgegeben (BVO und go.on).

Das schließlich von der BezReg DT genehmigte Verkehrskonzept von go.on weist folgende Kernpunkte auf:

Im Bereich von Bad Lippspringe und Schlangen ergänzen sich die beiden Linien S50 (heute R51) nach/aus Horn und R50 nach/aus Schlangen zu einem 15 Minuten-Takt, der nur in den Nachmittagsstunden aufgrund von schulischen Anforderungen aus den Bereichen Detmold und Horn kurz gestört wird. In dem Konzept werden zusätzliche Fahrten außerhalb des Taktgefüges für schulische Zwecke angeboten. Ebenfalls wurde ein neues Angebot mit Direktfahrten zur Universität Paderborn eingeplant. Dies besteht aus zusätzlichen Fahrten, die punktuell die Vorlesungszeiten ansteuern. Zudem ist eine Anbindung der Friedrich-Spee-Gesamtschule aus dem Bereich Bad Lippspringe/Schlagen in Paderborn vorgesehen.

Im Bereich der Gemeinde Hövelhof war die Durchbindung der R20 in die Hövelhofer Ortsteile Riege und Espeln eine der auffälligsten Änderungen gegenüber dem Status-Quo. Aber auch die Verbindungen Richtung Stukenbrock und Staumühle wurden stark überplant und haben eine neue Angebotsstruktur erhalten. Zwischen Hövelhof und Paderborn wird eine Vielzahl von Verdichterfahrten zum Stundentakt angeboten. Derzeit besteht das Linienbündel 2 aus folgenden Linien:

- R20 Regionalbus Hövelhof – Bentlake – Sennelager – Schloß Neuhaus – Paderborn
- R50 Regionalbus Schlangen – Bad Lippspringe – Marienloh – Paderborn
- R51 Regionalbus Horn - Schlangen – Bad Lippspringe – Marienloh – Paderborn
- 421 Lokalbus Hövelhof: Hövelhof – Riege – Espeln – Hövelhof

- 422 Schulverkehr Hövelhof: Klausheide – Bentlake – Hasendorf – Untersenne Hövelhof
- 423 Schulverkehr Hövelhof: Klausheide – Bentlake – Hasendorf – Untersenne Hövelhof
- 424 Schulverkehr Hövelhof: Riege – Espeln – Hövelhof
- 425 Schulverkehr Hövelhof: Hövelriege/Kaunitz – Riege – Hövelhof
- 426 Schulverkehr Hövelhof: Stukenbrock – Stukenbrock-Senne – Hövelhof
- 427 Schulverkehr Hövelhof: Hövelhof – Hasendorf – Untersenne

Die Konzessionslaufzeit endet im Sommer 2019.

2.1.1.3 Linienbündel 3 Brakel

Das Linienbündel 3 wurde im Sommer 2013 am Markt platziert. Es wurden für dieses Linienbündel drei konkurrierende Genehmigungsanträge durch die BVO und die WEB Bietergemeinschaft Weser-Egge-Bus GmbH Co. KG (Auto-Risse Reiseunternehmen GmbH & Co. KG, Pollmann Reisen GmbH und Fritz Reifer e.K.) gestellt.

Die Bietergemeinschaft WEB hatte neben dem erheblich größeren Fahrtenangebot auch ein deutlich kompakteres Angebot beantragt. Eine deutliche Aufteilung nach Schul- und Ferientagen wurde vermieden, um auch „Jedermann-Kunden“ zu gewinnen. Beim WEB fällt auf, dass mit Umsetzung der Linie 525 im Gegensatz zur BVO der NVP des nph beachtet und eingehalten wurde. Einen signifikanten Ausbau erhält die Linie 552. Ähnlich wie im Angebot der BVO wurde der Bereich Frohnhausen nun auch an Samstagen bedient. Größere Abweichungen zum Status-Quo gab es insbesondere in der deutlich verbesserten Bedienung der Achse Borgentreich – Brakel. Diese Verbindung wurde vor dem Wettbewerbsverfahren im Nachmittagsbereich nur über den Umstieg in Peckelsheim generiert. Ab Betriebsaufnahme im Linienbündel 3 wurden am Mittag und Nachmittag vier zusätzliche Direktfahrten angeboten. Größere Veränderungen gab es seit Betriebsstart nicht. Der Fahrplan auf der Linie 552 wurde geringfügig dem Bedarf angepasst. Derzeit besteht das Linienbündel aus folgenden Linien:

- R55 Regionalbus Peckelsheim – Niesen – Gehrden – Siddessen – Rheder – Brakel
- R81 Regionalbus Brakel – Erwitzen – Holzhausen – Nieheim
- 525 Lokalbus Brakel – Erkeln – Rothe – Tietelsen – Drenke – Beverungen
- 552 Schulverkehr Brakel – Frohnhausen – Borgholz – Dalhausen/Borgentreich
- 553 Schulverkehr Bahnhof – Innenstadt – Krankenhaus – Hembser Berg - Schulzentrum
- 554 Bürgerbus Brakel
- 555 Lokalbus Brakel – Erkeln – Beller – Hembsen – Ottbergen
- 570 Lokalbus Brakel – Riesel – Dringenberg – Herste – Bad Driburg
- 585 Lokalbus Brakel – Bökendorf – Bellersen – Vörden (Bredenborn/Altenbergen)
- 588 Schulverkehr Brakel – Ovenhausen – Lütmarsen – Brenkhausen – Fürstenau – Albaxen – Stahle

- Sonderverkehre Annentag in Brakel

Die Konzessionslaufzeit endet im Sommer 2020.

2.1.1.4 Linienbündel 4 Warburger Börde

Das Linienbündel 4 wurde ebenfalls im Sommer 2013 am Markt platziert. Es wurden für dieses Linienbündel konkurrierende Genehmigungsanträge durch die BVO und die Firma Fritz Reifer e.K. (Reifer Reisen) gestellt.

Das Verkehrsunternehmen Reifer hatte auf alle schulischen Anforderungen abgestimmte Fahrpläne angeboten. Darüber hinaus wurden aber durch den überwiegenden Verzicht auf eine S/F-Trennung auch sehr gute Fahrmöglichkeiten im „Jedermann-Verkehr“ erzeugt. Am auffälligsten war dies in diesem Bündel an der Linie 532 zu erkennen. Dem BVO-Angebot mit 17 (Teil-)Fahrten von denen 14 eine S/F-Bemerkung haben, standen bei Reifer klar strukturierte 20 Hin- und Rückfahrten zuzüglich einer Teilfahrt gegenüber, von denen lediglich 1 (!) eine S/F-Bemerkung hat. Dies setzte sich auch auf den anderen Linien, wenn auch nicht in so ausgeprägter Form, fort.

Für den gesamten Bereich der Warburger Börde hatte die Firma Reifer ein sehr gutes Verknüpfungskonzept der wichtigen Regionalbuslinien entwickelt. Bei den Anschlüssen wurde die Verknüpfung mit dem Linienbündel 3 (Bietergemeinschaft WEB) deutlich besser gelöst als der Übergang zwischen den Bündeln bei den BVO-Planungen.

Bereits relativ kurzzeitig nach Betriebsaufnahme stellte sich jedoch heraus, dass das Umsteigekonzept im Schülerverkehr deutliche Schwächen hatte. Insbesondere in den Ortschaften Manrode, Mudenhagen und Bühne fehlten Direktverbindungen im Schulverkehr zum Schulstandort Warburg. Dies wurde in mehreren Anpassungen in den Jahren 2015 und 2016 korrigiert. Dadurch wurden zusätzliche Fahrplankilometer im Linienbündel erbracht. Eine erneute Anpassung erfolgte zum Fahrplanwechsel 2018. Die Linie 532 wurde zu einer Ringlinie mit Richtungswechsel am Mittag. Derzeit besteht das Linienbündel aus folgenden Linien:

- R35 Regionalbus Warburg – Dössel – Großeneder – Lütgeneder – Borgentreich
- R52 Regionalbus Warburg – Hohenwepel – Engar - Ikenhausen – Löwen – Peckelsheim
- 511 Schulverkehr Rimbeck – Bonenburg – Ikenhausen – Löwen – Peckelsheim
- 531 Schulverkehr Warburg – Hohenwepel – Daseburg – Dössel – Warburg
- 532 Schulverkehr Borgentreich – Bühne – Muddenhagen – Manrode
- 535 Lokalbus Borgentreich - Bühne – Körbecke – Rösebeck – Daseburg – Warburg
- 565 Schulverkehr Peckelsheim – Eissen - / - Schreckhausen – Willegassen – Borgentreich
- Sonderverkehre zur Warburger Oktoberwoche

Die Konzessionslaufzeit endet im Sommer 2020.

2.1.1.5 Linienbündel 5 Stadtverkehr Höxter

Das Linienbündel 5 wurde zusammen mit den Linienbündeln 6 Paderborner Hochfläche, 7 Lichtenau und 8 Stadtverkehr Warburg im Frühjahr 2014 am Markt platziert. Es wurden zwei eigenwirtschaftliche Genehmigungsanträge durch die BVO und Risse Reisen GmbH & Co. KG abgegeben.

Die BVO hat auf den zwei Regionalbuslinien R21 (Höxter – Holzminden) und R90 Höxter – Vörden einen 60-min-Takt angeboten, der das Niveau des Nahverkehrsplans übersteigt. Des Weiteren werden fünf Stadtbuslinien angeboten, die zum einen die Feinerschließung der Kernstadt und zum anderen die Verbindung der Ortsteile mit der Kernstadt Höxter sicherstellen. Die Linien R90 und 593 (heute HX3) überlagern sich im Bereich der Siedlung Petrifeld sowie der Ortsteile Lütmarsen und Ovenhausen zu einem angenäherten 30-min-Takt und bieten zudem optimale Anschlüsse auf beide Fahrtrichtungen der RB 84.

Die Linie 591 (heute HX1) im östlichen Petrifeld wurde im Vergleich zum damaligen Status-Quo eingekürzt und damit die sehr große Schleifenfahrt durch das westliche Petrifeld vermieden. Dies ging allerdings zu Lasten der Reisegeschwindigkeit der R90. Die zweite bisherige Stadtbuslinie, die Linie 592 (heute HX2) Bahnhof – Weserberglandklinik, erhielt einen neuen Verlauf zur Erschließung des Wohngebiets „Am Bielenberg“. Ebenfalls auf das geplante Stadtbusrendez-vous ausgerichtet war die Stadtbuslinie 594 (heute HX4) Höxter – Bödexen. Sie sollte ebenfalls im 60-min-Takt betrieben werden. Einzelne Fahrten hatten Anschluss in Fürstenau mit der Linie 595 nach Lügde-Rischenau. Diese Anschlussfahrten wurden in den Ferien als Anruf-Linien-Fahrten abgewickelt. Deutlich über dem Niveau des NVP sollte das Angebot der neuen Stadtbuslinie 596 (heute HX5) von Höxter nach Lücktrungen liegen. Hier bestand die Gefahr eines Parallelverkehrs zur RB 84, weshalb der Fahrtabschnitt zwischen Lücktrungen und Corvey nur bei zwei Schulfahrten umgesetzt wurde, die von der RB84 nicht bedient werden konnten. Durch die Auszeichnung des Klosters Corvey als Weltkulturerbe wurde die Bedienung dieses historisch bedeutsamen Klosterkomplexes in die Bewertung aufgenommen. Das BVO-Angebot sah auch bei dieser Stadtbuslinie einen 60-min-Takt vor. In der Linie 597 wurden alle restlichen Schulverkehre integriert, die nicht einer der vorgenannten Linien zuzuordnen waren. Weiterhin wurden von der BVO die damals vom nph bestellten, gemeinwirtschaftlichen Sonderverkehre zu Huxori eigenwirtschaftlich angeboten.

Im Verlauf des Betriebs zeigten sich zwei Punkte, die die wirtschaftliche Tragfähigkeit des Linienbündels in Gefahr bringen. Zum einen ist auf der Verkehrsachse Höxter – Vörden nur ein sehr geringes Fahrgastpotential im „Jedermannverkehr“ festzustellen. Durch den sehr stark nachgefragten Schulstandort Brakel entwickelten sich auch die Fahrschülerzahlen im gesamten Linienbündel – aber insbesondere auf dieser Relation – negativ. Die zweite problematische Verkehrsachse ist die Verbindung von Höxter über Corvey nach Lücktrungen. Nach der Entscheidung der Bezirksregierung nur drei Verbindungen zwischen Corvey und Lücktrungen im schulverkehr zuzulassen entfiel die potentielle Nachfrage im „Jedermannverkehr“ komplett. Zum Fahrplanwechsel 2018 wurden auf beiden Achsen entsprechende Korrekturen genehmigt.

Derzeit besteht das Linienbündel aus folgenden Linien:

- R21 Höxter – Albaxen - Holzminden
- R90 Höxter – Vörden
- HX1 Stadtbus Erschließung des östlichen Petrifeldes
- HX2 Stadtbus Bahnhof – Weserberglandklinik
- HX3 Höxter – Lütmarsen – Ovenhausen - Bosseborn
- HX4 Höxter – Brenkhausen – Fürstenau – Bödexen
- HX5 Höxter – Corvey – Lühtringen
- 595 Fürstenau – Niese – Rischenau
- 597 Schulverkehr Höxter

Die Konzessionslaufzeit endet im Sommer 2021.

2.1.1.6 Linienbündel 6 Paderborner Hochfläche

Das Linienbündel 6 wurde im Frühjahr 2014 am Markt platziert. Es wurden zwei eigenwirtschaftliche Genehmigungsanträge durch go.on und die BVO abgegeben.

Die BVO hat in diesem Bündel insgesamt 12 Linien angeboten, von denen drei Linien dem Hauptnetz und 8 Linien dem Neben- und Schülernetz des aktuellen Nahverkehrsplans des nph entsprachen. Zudem wurde eine neue Linie angeboten, die die Gemeinde Borchten direkt mit der Universität Paderborn verbinden sollte.

In dem Antrag verbindet die Schnellbuslinie S80 Paderborn mit Brilon. Mit dem Erreichen des Hauptumsteigepunktes im nördlichen Hochsauerlandkreis „Brilon, Markt“ werden weitere attraktive Verbindungen in den Hochsauerlandkreis sichergestellt. Zudem wird auch der neue Bahnhof Brilon-Stadt angebunden, so dass auch attraktive Reiseketten in Richtung Nordhessen möglich sind. Das Fahrtenangebot des NVP wird erreicht, ein stringenter 120-min-Takt wird jedoch nicht angeboten.

Die Regionalbuslinie R70 verbindet in der Planung Paderborn mit dem Borchener Ortsteil Alfem gemäß NVP an Werktagen im 30-min-Takt. Auch an Wochenenden und Feiertagen wird das NVP-Niveau angeboten. Die Linie erschließt zudem die Borchener Ortsteile Nord- und Kirchborchen auf der zentralen Siedlungsachse.

Die Linie R82 Paderborn mit Lichtenau über die Siedlungsachse im Altenautal wurde komplett überplant. Auf dem Gesamtlinienweg wird gem. NVP an Werktagen ein 60-min-Takt angeboten. Allerdings wird auf dem Abschnitt Paderborn - Atteln an Werktagen das Angebot auf einen 30-min-Takt verdichtet, so dass hier die Vorgaben des NVP deutlich übertroffen werden. Auch an Wochenenden und Feiertagen liegt die Fahrtenanzahl erheblich über den Angaben im NVP. Zusammen mit der R70 ergeben sich zwischen Paderborn und Borchten ein abgestimmter 15-min-Takt und damit das gleiche Angebot wie auf der Hauptachse zwischen Paderborn, Bad Lippspringe und Schlangen.

Die Linie 410 von Paderborn über Haaren und Fürstenberg nach Bad Wünnenberg aus dem Nebennetz bekam durch eine deutliche Steigerung der Fahrtenzahlen Hauptnetzcharakter und übertrifft in der Planung die Angaben des NVP um über 20%. Die Ausweitung findet auch an Wochenenden und Feiertagen ihre Fortsetzung.

Auf die Linie 410 wurde die neu-konzipierte Stadtbuslinie 411 in Bad Wünnenberg abgestimmt. Die Linie sollte die Bad Wünnenberger Ortsteile Helmern, Haaren, Bad Wünnenberg, Fürstenberg und Bleiwäsche verbinden.

Die Linien 412, 470 und 482 beinhalteten einige Schulfahrten der Ausgangslinien (411, R70 und R82). Die Fahrten wurden eigens angeboten, um die Darstellung der Taktverkehre auf den Ausgangslinien nicht unnötig zu verkomplizieren.

Die Linie 471 war als Verbindung der Borchener Ortsteile Dörenhagen und Schloß Hamborn mit dem Ortskern von Borchon geplant und verfügte über Umsteigeverbindungen in Borchon und Dörenhagen. Weiterhin sollte auf dieser Linie der Schulverkehr zwischen Wewer und Borchon bedient werden. Außerhalb der relevanten Schulzeiten wurden die Verkehre als ALF angeboten.

Neu angeboten wurde die Linie U70 konstruiert, die die Verbindung zwischen Alfem, Borchon und der Universität herstellen sollte. Das Angebot mit drei Fahrten pro Richtung in den Vorlesungszeiten der Universität war allerdings überschaubar.

Für den Schulverkehr zu den Bürener Gymnasien wurde die Linie 483 aus dem Altenautal über Haaren führend annähernd im Status-Quo angeboten. Bei den Rückfahrten sind die Weiler Elisenhof, Friedrichsgrund und Eilern in den Fahrweg aufgenommen worden.

Schon vor Betriebsaufnahme gab es erhebliche Diskussionen durch die Angebotsdefizite im Linienbündel 7 Lichtenau, das parallel im Wettbewerb vergeben wurde. Größte Änderung im Vergleich zum Wettbewerbsangebot war die Aufgabe der Linie U70 Borchon – Universität Paderborn. Die Leistungen wurden auf den Abschnitt Borchon – Dörenhagen der Linie 471 verlagert. Um trotzdem eine umsteigefreie Verbindung von Borchon an die Universität zu gewährleisten, wurde die Linie 471 über Dörenhagen hinaus bis nach Paderborn Hbf verlängert. Der westliche Teil der Linie 471 zwischen Borchon und Wewer wurde zur Linie 472 umnummeriert und auf den reinen Schulverkehr beschränkt. Alle Änderungen sind in Absprache mit dem npv erfolgt. Zur Betriebsaufnahme am 05.07.2015 hatte das Linienbündel folgende Struktur:

- S80 Paderborn – Brilon
- R70 Paderborn - Alfem
- R82 Paderborn – Lichtenau (Altenautal)
- 410 Paderborn - Bad Wünnenberg
- 411 Stadtbus Bleiwäsche - Helmern
- 412 Schulverkehr Fürstenberg
- 413 Schulverkehr Fürstenberg

- 470 Paderborn - Alfen
- 471 Borchten - Dörenhagen
- 482 Paderborn – Lichtenau (Altenautal)
- 483 Büren - Dalheim

Aufgrund der hohen Schülerzahlen, die aus den Ortsteilen Bleiwäsche und Fürstenberg den Schulstandort Büren besuchen wurde mit der Betriebsaufnahme des Linienbündels 12 Büren/Salzhausen zum Schuljahresbeginn 2017 die Linie 414 Fürstenberg – Büren eingeführt auf der auch die Verkehre für die Grundschule in Bad Wünnenberg abgebildet werden.

Sehr schwach war von der Betriebsaufnahme an die Nachfrage auf der Stadtbuslinie 411 Helmern – Haaren – Bad Wünnenberg – Fürstenberg – Bleiwäsche. Bei dieser Linie sollte der durch die BVO erhoffte Binnenverkehr in der Stadt Bad Wünnenberg eine tragende Finanzsäule darstellen. Teilweise musste die Linie 411 auch als Parallelverkehr zu den Linie S80 oder 410 geführt werden. Mit dem Fahrplanwechsel im 2018 strukturierte die BVO das Gesamtangebot in Bad Wünnenberg außerhalb des Schulverkehrs in Abstimmung mit dem nph neu. Die Linie S80 Brilon – Bad Wünnenberg – Paderborn wurde umnummeriert in S10 und bedient zusätzlich den Ortsteil Haaren. Die Linie 410 Paderborn – Haaren – Fürstenberg – Bad Wünnenberg wurde in R11 umnummeriert und in den Ortsteil Bleiwäsche verlängert. Die Stadtbuslinie 411 wurde um die entsprechende Verbindung gekürzt, hat in Haaren aber immer Anschluss auf die S10 oder R11 nach/aus Paderborn. Aktuell hat das Linienbündel folgende Struktur:

- S10 Paderborn – Brilon
- R11 Paderborn - Bleiwäsche
- R70 Paderborn - Alfen
- R82 Paderborn – Lichtenau (Altenautal)
- 411 Stadtbus Bad Wünnenberg - Helmern
- 412 Schulverkehr Fürstenberg
- 413 Schulverkehr Fürstenberg
- 414 Schulverkehr Büren und Bad Wünnenberg
- 470 Paderborn - Alfen
- 471 Borchten - Dörenhagen
- 482 Paderborn – Lichtenau (Altenautal)
- 483 Büren - Dalheim

Die Konzessionslaufzeit endet im Sommer 2021.

2.1.1.7 Linienbündel 7 Lichtenau

Das Linienbündel 7 wurde im Frühjahr 2014 am Markt platziert. Es wurde ein eigenwirtschaftlicher Genehmigungsantrags durch die BVO abgegeben.

Die BVO hatte in diesem Bündel fünf Linien angeboten. Die Fahrten der Linie damaligen Linie 477 Schulverkehr Lichtenau aus dem Schülernetz des Nahverkehrsplans wurden in die Linie 484 integriert.

Die Schnellbuslinie S85 sollte Paderborn mit Warburg verbinden und diente der Erschließung des Stadtkerns Lichtenau und der Ortschaft Kleinenberg auf Paderborner Kreisgebiet sowie der Ortschaften Scherfede, Rimbeck und Ossendorf auf Höxteraner Kreisgebiet. Neu in den Fahrweg aufgenommen wurde an Werktagen die konsequente Bedienung der Haltestelle Dörenhagen, Abzweig. Im Rahmen der Betriebszeiten wurde an Werktagen ein 60-min-Takt angeboten, der im Schülerverkehr verstärkt werden sollte. An Samstagen wurde ein 120-min-Takt angeboten. An Sonntagen wurden drei Fahrtenpaare angeboten.

Die Stadtbuslinie 479 sollte den Kernort und die Ortsteile Holtheim und Blankenrode erschließen. Im Grundschulverkehr war zudem der Ortsteil Kleinenberg angebunden. Der Großteil der Fahrten sollte einen Anschluss auf die Linie S85 aus bzw. in Richtung Paderborn an der Haltestelle Lichtenau, Stadtmitte haben. Für die Erschließung des Ortsteils Blankenrode statt, war die Einführung von Anruf-Linien-Fahrten (ALF) von Holtheim nach vorgesehen. An Samstagen gab es vereinzelte Fahrten zwischen Lichtenau und Holtheim. Zwei Fahrtenpaare sollten einen Anschluss als ALF nach Blankenrode haben.

Die Linie 484 sollte ebenfalls Paderborn mit Lichtenau verbinden und beinhaltete die Erschließung der Ortsteile Grundsteinheim, Iggenhausen, Herbram, Herbram-Wald, Asseln und Hakenberg sowie den Borchener Ortsteil Dörenhagen. Die Linie sollte an Werktagen im 60-min-Takt verkehren mit einzelnen Verstärkungen bzw. Anpassungen im Schulverkehr. An Samstagen gab es vier Fahrtenpaare. Die Verkehre im Schulverkehr, die ehemals auf der Linie 477 abgebildet waren, wurden hier integriert.

Die Linie 486 sollte den Borchener Ortsteil Dörenhagen sowie den Lichtenauer Ortsteil Ebbinghausen bedienen. Im Gegensatz zum damaligen Status-Quo fand eine konsequente Verknüpfung der Linie 486 mit der Linie S85 an der Haltestelle Dörenhagen, Abzweig statt. An Werktagen sollte ein angenäherter 120-min-Takt angeboten werden. Der Verkehr an Samstagen war ähnlich strukturiert. Hier sollten aber einige Fahrten auf den Abschnitt Dörenhagen, Abzweig – Borchener-Busch eingekürzt werden.

Die Linie 487 stellte die Verbindung der Lichtenauer Ortsteile mit dem Schulstandort Neuenheerse dar. Die Fahrten waren an die schulischen Notwendigkeiten des Gymnasiums St. Kaspar angepasst.

Bei der Zusammenfassung aller Fahrten musste festgestellt werden, dass das Angebot der BVO das Niveau des damaligen NVP nicht vollständig erfüllte. Dies war der einzige Fall bei allen 12 Wettbewerbsverfahren für die Regionalbusbündel, dass das NVP-Niveau unterschritten wurde. Zur Betriebsaufnahme am 05.07.2015 hatte das Linienbündel folgende Struktur:

- S85 Paderborn – Warburg
- 477 Ortsverkehr Lichtenau
- 479 Ortsverkehr Lichtenau
- 484 Paderborn – Lichtenau (über Herbram)
- 486 Lichtenau - Dörenhagen
- 487 Lichtenau – Neuenheerse
- 488 Bürgerbus Lichtenau ab 24.04.2017

Die Unterschreitung des NVP-Niveaus mit den entsprechenden fehlenden Leistungen führte dazu, dass weitere Maßnahmen umgesetzt wurden, welche die Defizite eliminieren sollten:

- Einführung der Bürgerbuslinie 488 in Lichtenau u.a. mit der Bedienung der Ortsteile Ebbinghausen und Blankenrode
- Einführung der gemeinwirtschaftlichen Linie S86 Paderborn – Warburg an Sonn- und Feiertagen als Ersatz für die verbliebenen Rumpfleistungen auf der BVO-Linie S85

Im Gegenzug konnte die BVO eingesparte Leistungen auf die Hauptachsen umlegen und die dortigen Defizite in den Tagesrandlagen und im Schulverkehr beseitigen.

Die Konzessionslaufzeit endet im Sommer 2022.

2.1.1.8 Linienbündel 8 Stadtverkehr Warburg

Das Linienbündel 8 wurde im Frühjahr 2014 am Markt platziert. Es folgte die Abgabe von eigenwirtschaftlichen Genehmigungsanträgen durch den WEB und die BVO.

Die BVO hatte in ihrem Angebot 10 Linien aufgeführt von denen 4 Linien dem Nebennetz und 6 Linien dem Schülernetz des nph-NVP zuzurechnen waren. Die Linie 7550 war nicht Bestandteil des NVP, da die Fahrten bisher im Freistellungsverkehr erfolgten.

Die Stadtbuslinie 505 (heute W1) erschließt gemäß NVP die Ortschaften Menne und Nörde und verbindet sie mit der Kernstadt Warburg. Der im NVP angegebene 120-min-Takt mit einzelnen Verstärkern im Schulverkehr wurde deutlich übererfüllt. Grundsätzlich war ein 60-min-Takt mit Abweichungen für den Schulverkehr vorgesehen.

Die Stadtbuslinie 506 (W2) sollte die Ortschaften Hardehausen, Bonenburg, Scherfede, Rimbeck und Ossendorf mit der Warburger Kernstadt verbinden. Auch hier wurde der im NVP angegebene 120-min-Takt mit einzelnen Verstärkern im Schulverkehr deutlich übererfüllt. Grundsätzlich konnte von einem 60-min-Takt mit Abweichungen für den Schulverkehr gesprochen werden. Zudem wurde die Linie S85 Warburg – Paderborn aus dem Linienbündel 7 ergänzt, so dass die Ortschaften Scherfede, Rimbeck und Ossendorf an Werktagen über zwei Verbindungen pro Stunde zur Kernstadt Warburg verfügten.

Die Linie 510 (heute W3) sollte Warburg mit der nordhessischen Stadt Volkmarsen verbinden. Zudem wurden die Ortschaften Welda und Wormeln mit dem Angebot erschlossen.

Auch hier wurde der im NVP angegebene 120-min-Takt mit einzelnen Verstärkern im Schulverkehr deutlich übererfüllt. Grundsätzlich konnte von einem 60-min-Takt mit Abweichungen für den Schulverkehr gesprochen werden.

Die Linie 515 (heute W4) sollte Warburg mit Rhoden, dem Hauptort der nordhessischen Stadt Diemelstadt verbinden. Zudem wurden die Ortschaften Germete und Wethen erschlossen. Auch hier wurde der im NVP angegebene 120-min-Takt mit einzelnen Verstärkern im Schulverkehr deutlich übererfüllt. Grundsätzlich konnte von einem 60-min-Takt mit Abweichungen für den Schulverkehr gesprochen werden.

Die Linien 501, 503, 504, 507, 509 und 7550 waren allein auf den Schulverkehr der Schulstandorte Warburg, Ossendorf und Scherfede ausgelegt.

Zur Betriebsaufnahme am 05.07.2015 hatte das Linienbündel folgende Struktur:

- W1 Stadtbus Warburg: Warburg – Menne – Nörde
- W2 Stadtbus Warburg: Warburg – Ossendorf – Rimbeck – Scherfede – Bonenburg/Hardehausen
- W3 Stadtbus Warburg: Warburg – Wormeln – Welda – Volkmarsen
- W4 Stadtbus Warburg: Warburg – Germete – Wethen – Rhoden
- 501 Schulverkehr Warburg
- 502 Schulverkehr Warburg
- 504 Schulverkehr Warburg
- 507 Schulverkehr Warburg
- 508 Bürgerbus Warburg
- 509 Schulverkehr Warburg

Aufgrund des demografischen Wandels, Änderungen bei der Schulwahl hessischer Schüler und zu optimistisch angesetzter „Jedermann“-Einnahmen kam das Linienbündel in eine finanzielle Schieflage. Insbesondere die auf einen Halbstundentakt ausgebaute Achse Warburg – Ossendorf – Rimbeck – Scherfede (Linien S85 und W2) konnte die Erwartungen im „Jedermann“-Verkehr nicht erfüllen. Die Fahrgäste nutzten weiterhin fast ausschließlich die bekanntere Schnellbuslinie S85. Mit einem unterjährigen Fahrplanwechsel im Frühjahr 2018 zog die BVO aus diesen Umständen die Konsequenzen. Die Linie W2 wurde auf einen Zwei-Stunden-Takt ausgedünnt, der durch einige ALF-Verkehre verstärkt wurde. Die Verbindung der W2 nach Hardehausen wurde komplett aufgegeben. Als Ersatz diente die Schulverkehrslinie 502, die mit einigen ALF-Verkehren verstärkt wurde. Die ALF-Verkehre haben in Bonenburg Anschluss an die W2.

Die Konzessionslaufzeit endet im Sommer 2022.

2.1.1.9 Linienbündel 9 Nordkreis Höxter

Das Linienbündel 9 wurde zusammen mit den Linienbündeln 10 Egge und 11 Wesertal im Frühjahr 2015 am Markt platziert. Auch hier wurden zwei eigenwirtschaftliche Genehmigungsanträge durch die WEB und die BVO abgegeben.

Das Angebot der WEB beinhaltete 11 Linien und zwei der drei angefragten Sonderverkehre. Die Vorgaben des Nahverkehrsplans (NVP) zu den Linienführungen und -nummerierungen wurden weitgehend eingehalten.

Für montags bis freitags charakterisierten folgende Punkte das Angebot:

- Stundentakt mit Anpassungen im Schulverkehr zwischen Nieheim und Bad Driburg (Linie R75). Grundsätzliche Führung über alle bedienten Ortsteile.
- Stundentakt mit Anpassungen im Schulverkehr zwischen Nieheim und Steinheim (R83). Grundsätzliche Führung über alle bedienten Ortsteile.
- Stundentakt mit Anpassungen im Schulverkehr zwischen Vörden und Steinheim (R91).
- Ausweitung der Fahrtenanzahl auf der Stadtverkehrslinie in Nieheim (573, später dann 571 & 572) auf Ferientage
- Betriebliche Kopplung der Linien 576 und 581 zu einer durchgängigen Linie von Bad Driburg nach Steinheim, Stundentakt mit Anpassungen im Schulverkehr (umgesetzt als R76)
- Integration der Grundschulverkehre Pömben
- Stundentakt mit Anpassungen im Schulverkehr zwischen Nieheim und Vörden (584). Ausweitung der Bedienung Altenbergen
- Stundentakt mit Anpassungen im Schulverkehr auf der Stadtbuslinie Marienmünster (586) mit erheblichen Ausweitungen im Ferienverkehr
- Weitere Schulbuslinien 582 und 589 im angenäherten Status-Quo

Für den Samstag charakterisierten folgende Punkte das Angebot:

- Sachgerechte Reduzierung auf ein Grundangebot an Samstagen (3 - 4 Fahrtenpaare auf den Hauptlinien)

An Sonn- und Feiertagen wurden keine Fahrten angeboten.

Zur Betriebsaufnahme am 10.07.2016 hatte das Linienbündel folgende Struktur:

- R75 Bad Driburg – Nieheim
- R76 Bad Driburg – Steinheim
- R83 Steinheim - Nieheim
- R91 Steinheim - Vörden
- 571 Stadtverkehr Nieheim
- 572 Stadtverkehr Nieheim
- 582 Schulverkehr Steinheim

- 584 Nieheim – Vörden
- 586 Stadtverkehr Marienmünster
- 589 Schulverkehr Vörden

Aufgrund des demografischen Wandels (Verringerung der Schülerzahlen) kam das Linienbündel in eine finanzielle Schieflage. Bisher sind aber nur marginale Änderungen in den Tagesrandlagen auf einigen Linien vollzogen worden. Sehr schwach ist anscheinend die Aussage der Regionalbuslinie R91 Steinheim – Vörden, was sich mit den Aussagen zur Linie R90 Vörden – Höxter deckt.

Die Konzessionslaufzeit endet im Sommer 2023.

2.1.1.10 Linienbündel 10 Egge

Das Linienbündel 10 wurde im Frühjahr 2015 am Markt platziert. Es wurden zwei eigenwirtschaftlichen Genehmigungsanträgen durch go.on und die BVO abgegeben.

Das Angebot der go.on beinhaltete 8 Linien und den Fahrplan für die Bürgerbuslinie 577 in Bad Driburg. Die Vorgaben des NVP zu den Linienführungen und -nummerierungen wurden nur teilweise eingehalten. Viele Relationen wurden als Umsteige Verbindung angeboten (z.B. Paderborn- Altenbeken). Die Universität Paderborn sowie die Bahnhöfe in Bad Driburg und Willebadessen sollten nicht bedient werden.

Für den montags bis freitags charakterisierten folgende Punkte das Angebot:

- regelmäßige Schnellverbindungen Paderborn – Bad Driburg über die B64 (mindestens stündlich, am Nachmittag halbstündlich, teilweise Umstieg in Buke)
- regelmäßige Anbindung von Schwaney an den Gemeindehauptort Altenbeken via Buke (teilweise Umstieg)
- weitgehend stündliche Verbindung aus Willebadessen - Dringenberg - Neuenheerse zum Bahnknoten Altenbeken via Buke (teilweise Umstieg)
- weitgehend stündliche Anbindung von Schwaney zum Zentrum Bad Driburg via Buke (teilweise Umstieg) (oder hilfsweise bei schulbedingten Taktabweichungen über mit Umstieg in Neuenheerse)

Für samstags sowie sonn- und feiertags charakterisierten folgende Punkte das Angebot:

- zweistündliche Leistung Altenbeken – Neuenheerse – Bad Driburg
- zweistündliche Leistung Altenbeken – Neuenheerse – Willebadessen
- Jeweils um 60 Minuten versetzt
- Keine Busfahrten an Wochenenden und Feiertagen aus/nach Paderborn

Für das Angebot der go.on sprach die insgesamt deutlich höhere Fahrtenanzahl. Trotzdem wurden im Vorfeld der Betriebsaufnahme zwischen dem npf, go.on, dem PaderSprinter und

der Stadt Paderborn umfangreiche Gespräche geführt. Dabei wurden folgende leistungsneutralen Umstellungen vereinbart:

- Führung der meisten Fahrten der Linie S30 Bad Driburg – Paderborn über die Universität
- Anbindung des Bahnhofs Bad Driburg außerhalb der Schülerspitzen
- Adaption des Werktagkonzeptes für die Wochenenden und Feiertagen mit reduzierter Fahrtenanzahl und Linienanpassungen

Zur Betriebsaufnahme am 10.07.2016 hatte das Linienbündel folgende Struktur:

- S30 Paderborn - Bad Driburg
- R31 Willebadessen - Altenbeken
- R33 Altenbeken - Neuenbeken
- R54 Willebadessen - Bad Driburg
- 431 Paderborn - Bad Driburg
- 432 Paderborn - Willebadessen
- 541 Peckelsheim - Borlinghausen
- 542 Schulverkehr Willebadessen
- 577 Bürgerbus - Bad Driburg

Größere Veränderungen gab es seit Betriebsstart nicht.

Die Konzessionslaufzeit endet im Sommer 2023.

2.1.1.11 Linienbündel 11 Wesertal

Das Linienbündel 11 wurde zusammen mit den Linienbündeln 9 Nordkreis Höxter und 10 Egge im Frühjahr 2015 am Markt platziert. Es wurden hier zwei eigenwirtschaftliche Genehmigungsanträge durch die WEB und die BVO eingereicht.

Das Angebot von Risse beinhaltet 5 Linien. Die Vorgaben des Nahverkehrsplans (NVP) zu den Linienführungen und -nummerierungen werden eingehalten.

Für den montags bis freitags charakterisierten folgende Punkte das Angebot:

- Stundentakt mit Anpassungen im Schulverkehr zwischen Höxter und Bad Karlshafen (R22).
- Stundentakt mit Anpassungen im Schulverkehr zwischen Borgentreich und Lauenförde (R36)
- Stündliche Verbindung zwischen Beverungen und Langenthal. Ein Großteil der Fahrten wird verlängert nach Manrode/Bühne und hat Anschluss nach Borgentreich (522, aktuell 533)
- Grundschulverkehr Dalhausen wurde integriert (522/523, aktuell 524)
- Schulverkehr Trendelburg – Beverungen um zwei Rückfahrten erweitert (562, aktuell 523)

Für den samstags charakterisierten folgende Punkte das Angebot:

- Sachgerechte Reduzierung auf ein Grundangebot an Samstagen (3 - 4 Fahrtenpaare auf R22, R36 und 533)

An Sonn- und Feiertagen wurden keine Fahrten angeboten.

Aufgrund des demografischen Wandels, Änderungen bei der Schulwahl hessischer Schüler und zu optimistisch angesetzter „Jedermann“-Einnahmen kam das Linienbündel in eine finanzielle Schieflage. Insbesondere die auf einen deutlich ausgebauten Linie 533 Beverungen – Langenthal - Bühne konnte die Erwartungen im „Jedermann“-Verkehr nicht erfüllen. Zudem brachen die Schülerzahlen aus dem hessischen Umland innerhalb weniger Jahre dramatisch ein. Der WEB hat zum Fahrplanwechsel 2018 darauf reagiert. Während beim den übrigen Linien nur im Tagesrandbereich leichte Anpassungen vorgenommen wurden, genehmigte die BezReg DT auf der Linie 533 eine Anpassung von über minus 30 Prozent. Der Abschnitt Langenthal – Bühne ist damit größtenteils auf den reinen Schülerverkehr Richtung Beverungen ausgedünnt worden. Des Weiteren wurde ein Anschluss in Beverungen auf die Linie R22, von und nach Höxter, geschaffen. Mittlerweile hat das Linienbündel folgende Struktur:

- R22 Höxter – Beverungen – Bad Karlshafen
- R36 Beverungen – Borgentreich
- 523 Beverungen – Trendelburg
- 524 Schulverkehr Dalhausen
- 533 Beverungen - Haarbrück – Langenthal (- Bühne)

Die Konzessionslaufzeit endet im Sommer 2024.

2.1.1.12 Linienbündel 12 Büren/Salzkotten

Das Linienbündel 12 wurde als letztes Regionalverkehrsbündel im Frühjahr 2016 am Markt platziert. Es folgte die Abgabe von drei eigenwirtschaftlichen Genehmigungsanträgen durch Busverkehr Hornschuh, der go.on und die BVO.

Das von der Bezirksregierung bezuschlagte Angebot der BVO zeigte folgende Charakteristika:

- Schnellverbindungen (S60 & S61) Paderborn – Büren (inkl. Direktverbindung Wevelsburg – Büren) (30-Minuten-Takt PB – Büren)
- Direktverbindung Büren – Uni Paderborn (über S60 zu den Vorlesungszeiten)
- Halbstündiger Stadtbus Büren mit Anbindung Wohngebiet „Jühengrund“
- Stündliche Verbindungen Büren - Ringelstein (über Weine & Siddinghausen)
- Stündliche Verbindung Büren – Bad Wünnenberg
- Wochenend- und Feiertagsbedienung von Weine, Siddinghausen, Ringelstein, Harth, Weiberg und Hegensdorf nach Büren

- Schnellverbindung (S90) Paderborn – Salzkotten (60-Minuten-Takt)
- Direktverbindung Salzkotten – Uni Paderborn (über R93 zu den Vorlesungszeiten)
- Stadtbuslinie im Stundentakt zwischen Salzkotten, Wewelsburg und den Tudörfern
- Stadtbuslinie im Stundentakt von Salzkotten nach Mantinghausen über Verne und Verlar
- Stadtbuslinie im Stundentakt von Salzkotten nach Scharmede über Thüle
- Direktverbindung von Salzkotten zum Flughafen als Verlängerung der S90
- Direktverbindung von Mantinghausen/Verlar nach Geseke
- Stündliche Bedienung der Haltestelle „Krankenhaus“ in Salzkotten (Linie Sk3)
- Stündliche Verbindungen Büren – Geseke
- Zusätzlicher Schulverkehr auf mehreren Relationen

Seit Betriebsstart hat das Linienbündel folgende Struktur:

- S60 Paderborn - Büren
- S61 Paderborn - Büren
- S90 Paderborn - Upsprunge
- R93 Paderborn - Salzkotten
- Bür1 Büren-Schanze – Büren-Domental
- Bür2 Büren - Geseke
- Bür3 Büren - Ringelstein
- Bür4 Büren - Harth
- Bür5 Büren - Bad Wünnenberg
- Bür6 Büren - "Wochenendverkehr"
- SK1 Oberntudorf - Salzkotten
- SK2 Salzkotten - Mantinghausen
- SK3 Scharmede - Salzkotten
- SK4 Salzkotten - Büren
- SK5 Salzkotten - Büren
- SK6 Salzkotten - Geseke
- 461 Büren - Tudorf
- 494 Büren - Salzkotten
- 462 Büren - Eickhoff
- 463 Büren - Alme
- 464 Weiberg - Hegensdorf
- 491 Salzkotten - Niederntudorf
- 492 Salzkotten - Mantinghausen
- 493 Salzkotten - Elsen
- 495 Salzkotten - Delbrück
- 490 Geseke - Salzkotten
- 499 Mantinghausen - Geseke
- Sonderverkehr "Bürener Wandertag"

Die Konzessionslaufzeit endet im Sommer 2024.

2.1.1.13 Achsenbezogene Defizitermittlung

Neben der eher kleinteiligen und hauptsächlich auf den Schulverkehr fokussierten Bestandsanalyse innerhalb der einzelnen nph-Linienbündel sollte auch eine Bestandsanalyse für die die Kreise Paderborn und Höxter anhand der vorhandenen raumbedeutsamen Entwicklungsachsen erfolgen. Bei den Entwicklungsachsen wird eine Betrachtung von den überregionalen und regionalen Raumstrukturen bis hin zu den lokal relevanten Verkehrsbeziehungen vorgenommen (s. Abb. 2-0 und Tab. 2-0).

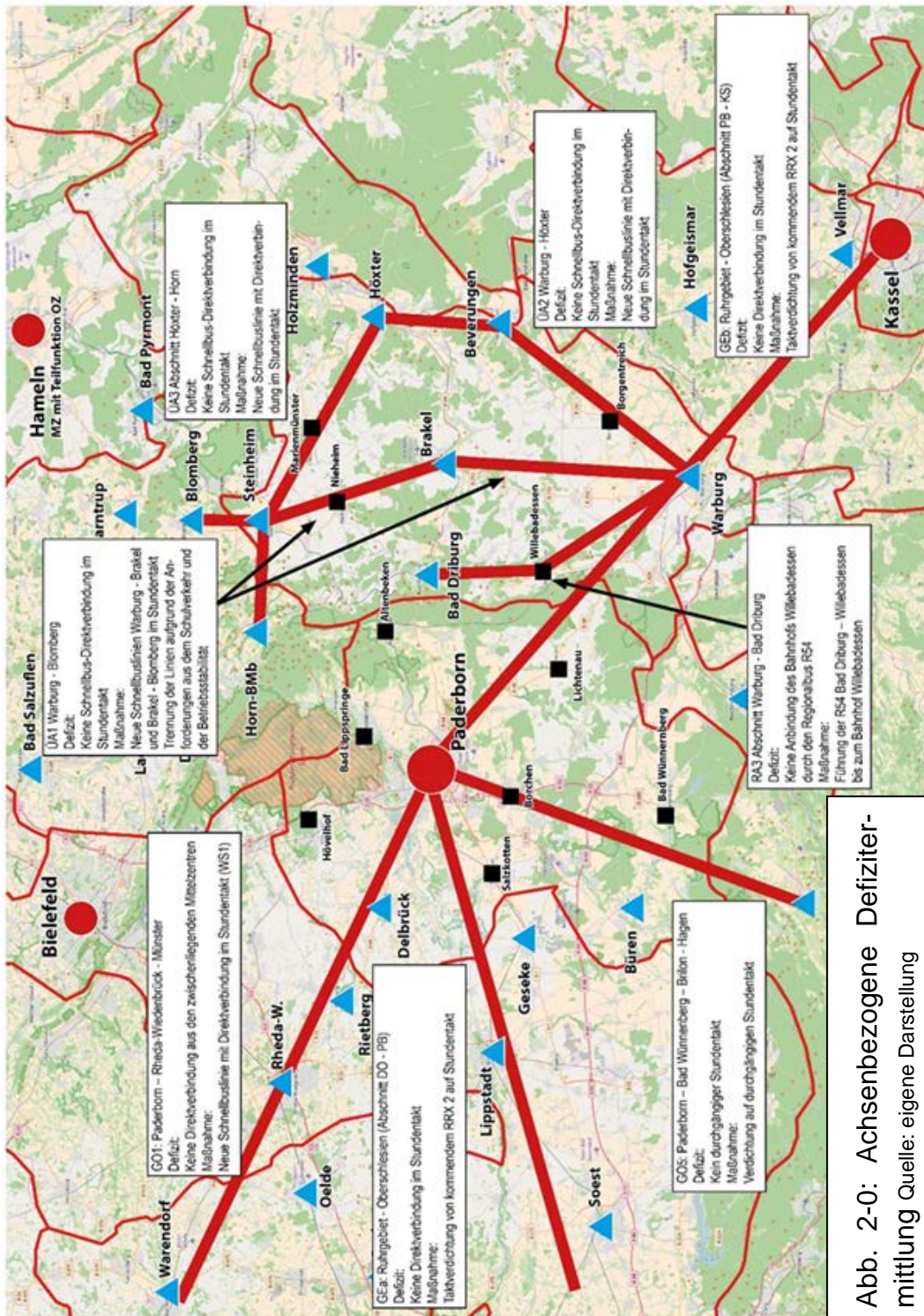


Abb. 2-0: Achsenbezogene Defizitermittlung Quelle: eigene Darstellung

In Kapitel 1 sind die das Hochstift betreffenden raumrelevanten Entwicklungsachsen aufgeführt. Auf der Basis des vorhandenen Angebotes erfolgt daraufhin eine Bestands- und Defizitanalyse, aus der denen mögliche Maßnahmen für das zukünftige ÖPNV-Angebot abgeleitet werden können. Die Bewertung erfolgt in tabellarischer Form mit Hinweis auf die betroffenen Linienbündel und ggf. SPNV-Angebote.

Achse	Bestand (Werktag)	Defizit	Linienbündel	Bewertung
Paderborn – Rheda-Wiedenbrück - Münster	Keine ÖPNV-Verbindung von Delbrück nach Rietberg, ansonsten 60-min-Takt	Keine Direktverbindung Paderborn - Rheda	nph 1, Gütersloh Südost und SPNV	Neue Schnellbuslinie PB – Rheda mit Umstieg auf RB 67, ggf. Umsetzung mit Westfalen-Schnellbus als Option vorzusehen. Keine Auswirkung auf aktuelle Planung.
Warburg - Blomberg	Kombination von 4 Regionalbuslinien, keine Schnellbusangebote	Keine Schnellbus-Direktverbindung	nph 3, 4, 9 und Lippe Südost	Neue Schnellbuslinien Warburg - Brakel und Brakel – Blomberg, ggf. mit 2. Wettbewerbsverfahren im LB9 als Option vorzusehen.
Höxter - Horn	Kombination von 4 Regionalbuslinien, keine Schnellbusangebote	Keine Schnellbus-Direktverbindung	nph 5, 9 und Lippe Süd	Neue Schnellbuslinie mit Direktverbindung, ggf. mit 2. Wettbewerbsverfahren im LB9 als Option vorzusehen
Warburg - Höxter	Kombination von 3 Regionalbuslinien	Schnellbus-Direktverbindung	nph 4 und 11	Neue Schnellbuslinie mit Direktverbindung, ggf. mit 2. Wettbewerbsverfahren im LB11 als Option vorzusehen
Paderborn - Kassel	RRX (ab 12.2018 im 120-min-Takt	Keine Direktverbindung im Stundentakt	SPNV	Taktverdichtung, Weiterleitung an NWL
Warburg - Bad Driburg	Verbindung von 3 Regionalbuslinien	Sehr lange Fahrzeit mit Umstiegen	nph 10 (3, 4)	R54 Bad Driburg – Willebadessen bis zum Bahnhof Willebadessen und Taktanpassung an RRX, mit 2. Wettbewerbsverfahren im LB10 vorzusehen
Paderborn – Bad Wünnenberg – Brilon	Schnellbus im 120-min-Takt	kein	nph 6	Keine Maßnahme erforderlich, 120-min-Takt erscheint dem Fahrgastpotential angemessen
Paderborn - Dortmund	RRX (ab 12.2018 im ca. 60-min-Takt	kein	SPNV	Keine Maßnahme erforderlich

Tab. 2-0: Bestandsaufnahme und Defizitermittlung bei der Achsenbetrachtung

2.1.2 Qualitäten

2.1.2.1 Fahrzeuge

Zentrales Element im straßengebundenen ÖPNV sind die Fahrzeuge als Verkehrsmittel. Die Qualität der Fahrzeuge ist somit ebenfalls maßgeblich für die Zufriedenheit der Fahrgäste entscheidend. Für den NVP 2012 hatte der nph ein Zielsystem mit Kriterien für weitere Verbesserungen des straßengebundenen ÖPNVs im Verbundgebiet erarbeitet, dass sowohl die technische Weiterentwicklung der Fahrzeuge als auch die verbundspezifischen Interessen des nph aus Fahrgastsicht berücksichtigte.

	Fahrzeugausstattung		
	Standard-, Midi- und Ge- lenkbusse	Busse zur Schüler- beförderung u. für Fahrgastspitzen	Minibusse
Einstieg			
Niederflur / Low-Entry	■	□	■
Kneeling	□		
Rampe	■	□	□
Hochdach			■
Technische Ausstattung			
Abgasnorm EEV/Euro 5	■	■	■
SCRT-Filter	■	■	□
RBL (u.a. LSA-Beeinfl.)	■	□	□
Inneneinrichtung			
Ablagen/Abstellmöglichkeiten	■	■	■
Rollstuhlabbstellfläche	■	■	□
Fahrradmitnahme	□		
Fahrgastinformation			
Linienkennung/Zielanzeige	■	■	■
Haltestellenanzeige	■	■	■
Haltestellenansage	■	■	■
Multifunktionsanzeigen	■		
Fahrausweiserwerb			
FA-Drucker beim Fahrer	■	■	■
FA-Entwerter	■	■	□
EFM	■	□	□
Sicherheit und Komfort			
Videoanlage	■	□	
Klimaanlage	□		



Standard



wünschenswert

Tab. 2-1: Fahrzeugqualitäten im NVP 2012

Quelle: eigene Darstellung

Es sollten in den absehbaren Wettbewerbsverfahren Verbesserungen im Bereich von Fahrgastinformation, Bedienungskomfort, Umweltschutz, Pünktlichkeit, Ticketing im Bus und bei der subjektiven Sicherheit erreicht werden. Die damaligen Ansprüche sind in der folgenden Tabelle 2-1 zusammengefasst.

In den Wettbewerbsverfahren seit 2012 wurden viele Punkte aus der Tabelle als Qualitätsmerkmale der angebotenen Fahrzeuge umgesetzt. Insbesondere die Entwicklung im Bereich der Abgassysteme, des Ticketings und der Kundeninformation haben die o.g. Punkte allerdings längst überholt. In Kapitel 3 „Ziele und Handlungsempfehlungen“ wird daher ein neuer Qualitätskatalog entwickelt, der die neuen technischen Entwicklungen integriert.

2.1.2.1.1 Gemeinwirtschaftliche Ausschreibungen

In den Ausschreibungen für gemeinwirtschaftliche Verkehre seit 2012 hat der nph bei diesem Thema das Anspruchsniveau bereits relativ hoch angesetzt. Typische Anforderungen in den Wettbewerbsverfahren waren (Beispiel NachtExpress Paderborn):

Sicherheit

Alle eingesetzten Fahrzeuge müssen sich stets in verkehrssicherem Zustand befinden. Die Fahrzeuge haben während ihres Betriebes den gesetzlichen Bestimmungen der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO), des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) und der Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrtunternehmen im Personenverkehr (BOKraft) sowie sonstigen einschlägigen Rechtsvorschriften und den Unfallverhütungsvorschriften zu entsprechen. Die vorgeschriebene Sicherheitsausrüstung muss stets funktionsfähig und gekennzeichnet sein.

Fahrzeugtypen

Es müssen die angegebenen Mindest-Fahrzeuggrößen eingesetzt werden. Der Einsatz größerer Fahrzeuge als der in den Fahrplänen vorgegebenen Mindest-Fahrzeuggröße ist jederzeit zulässig (vgl. Tab. 2-2). Grundsätzlich sind Niederflurfahrzeuge/Low-Entry Fahrzeuge mit einem Höchstalter von 18 Jahre einzusetzen. Die Fahrzeuge sind dem nph vorzustellen und werden nur in Absprache mit ihm getauscht.

Kürzel	Fahrzeuggröße	Sitzplätze	Fahrgastplätze
NB	12-m-Linienbus	mind. 35	mind. 80
NFG	Gelenkbus	mind. 45	mind. 125

Tab. 2-2: Fahrzeuggröße

Quelle: eigene Darstellung

Korrektter Fahrzeugeinsatz

Das Unternehmen hat im Rahmen seiner Einsatz- und Wagenumlaufplanung sicher zu stellen, dass die Fahrzeuge hinsichtlich Typ und Größe entsprechend den kursbezogenen Festlegungen in den Fahrplänen eingesetzt werden. Die festgelegten technischen Einrichtungen

müssen stets funktionsfähig und betriebsbereit sein; Störungen sind unverzüglich zu beseitigen.

Die zum Einsatz auf den vertragsgegenständlichen Linien vorgesehenen Fahrzeuge sind dem Aufgabenträger mittels eines Fahrzeugdatenblattes spätestens 10 Tage vor Betriebsbeginn mitzuteilen. Während der Vertragslaufzeit sind dem Aufgabenträger Veränderungen des eingesetzten Fuhrparks unverzüglich anzuzeigen. Für neu eingesetzte Fahrzeuge ist ein neues Fahrzeugdatenblatt vorzulegen, der nph muss dem Einsatz zustimmen und kann das Fahrzeug vor Ort prüfen. Der Abgang von Fahrzeugen ist formlos mitzuteilen. Der Aufgabenträger hat ein Prüfrecht und kann die Einhaltung der Fahrzeuganforderungen an die Fahrzeuge durch Erhebungen kontrollieren. Die Nichteinhaltung der Fahrzeuganforderungen führt zu pauschalierten Minderungen.

Echtzeitinformation und elektronisches Fahrgeldmanagement

Das Verkehrsunternehmen gewährleistet, dass die Fahrzeuge spätestens ab dem 01.01.2015 Echtzeitinformationen zur Fahrplanlage an einen RIS-Server senden. Dieser Server muss mit Hilfe von VDV-Schnittstellen dem IST-Daten-Server NRW beim VRR in Gelsenkirchen alle IST-Daten der eingesetzten Fahrzeuge senden.

Ab dem 01.01.2017 müssen die Fahrzeuge in der Lage sein, das elektronische Fahrgeldmanagement im Bedienungsgebiet umzusetzen. Die Nichteinhaltung der Fahrzeuganforderungen führt zu pauschalierten Minderungen.

Sauberkeit und Schadensfreiheit

Alle eingesetzten Fahrzeuge müssen sich in einem möglichst sauberen und schadensfreien Zustand befinden. Es bestehen folgende Anforderungen im Betrieb:

- Zum Betriebsbeginn müssen die Fahrzeuge im Fahrgastraum mindestens besenrein sauber sein. Starke Verunreinigungen des Innenraums sind unverzüglich, Vandalismusschäden zeitnah zu beseitigen.
- Die Beseitigung von Grobschmutz wie herumliegenden Getränkedosen oder Zeitungen hat bei der nächsten sich bietenden Gelegenheit unverzüglich durch das Fahrpersonal zu erfolgen. Die Abfallbehältnisse sind spätestens zum nächsten Betriebsbeginn zu leeren; soweit erforderlich sind Zwischenleerungen durchzuführen.
- Die Außenreinigung der Fahrzeuge hat in regelmäßigen Abständen und in Abhängigkeit von der Witterung und dem Grad der Verschmutzung zu erfolgen.
- Unfallschäden an Karosserie und Lackierung sind längstens binnen vier Wochen zu beseitigen.
- Beschädigte Aushänge oder Mitteilungen in den Fahrzeugen sind unverzüglich zu ersetzen.
- Der Aufgabenträger hat das Recht, den Zustand des vertragsgegenständlichen Fuhrparks durch eine unangekündigte Erhebung zu überprüfen. Die Ergebnisse der Überprüfung werden dem Verkehrsunternehmen in der Form eines schriftlichen

Berichts zur Verfügung gestellt. Die Nichteinhaltung der Anforderungen führt zu pauschalierten Minderungen in Höhe von 50 % pro Tagessatz für den betreffenden Umlauf.

2.1.2.1.2 Eigenwirtschaftliche Angebote

In den eigenwirtschaftlichen Anträgen zu den 12 Linienbündeln kam es zu einem Lern- und Angleichungsprozess der verschiedenen Anbieter. Typische Angaben zum Thema Fahrzeuge sind im Folgenden an einem Beispiel aus dem Linienbündel 12 aufgeführt:

Fahrzeuge

Quelle: BVO-Antrag zum Linienbündel 12 Büren/Salzkotten

Mit dem konsequenten Einsatz von modernen Niederflur-bzw. Low-Entry-Fahrzeugen und einer farblich einheitlichen Busflotte im Ostwestfalen-Lippe-Bus-Design werden wir die vom Aufgabenträger nph formulierten Qualitätsstandards vollumfänglich erfüllen und darüber hinaus auch höhere Standards anbieten. Diese Fahrzeugflotte trägt explizit dazu bei, dass das gesamte ÖPNV-Angebot im Bereich des Linienbündels 12 barrierefrei genutzt werden kann und somit die Belange mobilitätseingeschränkter Personen erfüllt. Für den Fall einer Zuschlagserteilung sichern wir verbindlich den Einsatz von insgesamt

21 Neufahrzeugen zu, davon

- *5 Kleinbusse vom Typ Sprinter (wie bereits erfolgreich in den Stadtbussystemen Delbrück, Höxter und Warburg eingesetzt),*
- *12 Solo-Busse und*
- *Gelenk-Busse*

Alle aufgeführten Fahrzeuge werden entsprechend den Vorgaben erst nach dem 01.01.2017 zugelassen und je nach Zuschlagserteilung und den dann erforderlichen Produktions- und Lieferfristen umgehend, möglichst rechtzeitig zur Betriebsaufnahme, im LB 12 eingesetzt. Sämtliche Neufahrzeuge werden zudem mit den derzeit höchsten Umweltstandards (Abgasnorm

Euro 6) ausgestattet sein.

Weitere wesentliche Qualitätsmerkmale sind:

- *Kneeling*
- *Fahrzeuggebundene Einstiegshilfe als Rampe*
- *Solo-Kom und Gelenk-Kom mit zwei Abstellflächen nach DIN 75077*
- *Kleinbus mit einer Abstellfläche nach DIN 75077*
- *Klimaanlage*
- *Vollmatrixanlagen, sowie optische und akustische Ankündigung der nächsten Haltestelle*
- *RBL- und EFM-fähiges Bordrechnersystem*

Weitere bereits definierte Ausstattungsmerkmale wie Details zur Bestuhlung oder zu Haltestangen und Festhaltungsmöglichkeiten, weitere technische Fahrzeugausstattung, Informationstechnologie, Kontrolleinrichtungen, usw. stellen wir Ihnen bei Bedarf gerne zur Verfügung. Ausdrücklich und verbindlich erklären wir unsere Bereitschaft uns an zukünftigen Förderprogrammen des nph in Bezug auf Fahrzeugausstattung zu beteiligen. Mit diesen Neufahrzeugen erfüllen wir über die Bündellaufzeit ein Höchstalter von 7 Jahren im Regelverkehr.

Außerdem geben wir für die im schulbezogenen Verkehr eingesetzten Fahrzeuge eine verbindliche Zusage für ein Höchstalter von 15 Jahren über die komplette Bündellaufzeit, statt der laut NVP vorgegebenen 20 Jahre.

Wartung, Instandhaltung und technische Überwachung der Fahrzeuge erfolgt in der mit modernstem Gerät ausgestatteten Werkstatt in Paderborn. Unter der Leitung eines erfahrenen KFZ-Meisters stellen die Mitarbeiter eine jederzeit sichere und betriebsfähige Busflotte sicher. Wie alle Unternehmensbereiche ist auch die Werkstatt zertifiziert und in das integrierte Managementsystem (IMS) zur Sicherung von Qualität, Arbeits- und Umweltschutz eingebunden.

Diese Aussagen gemäß PBefG §12 Abs. 1a wurden verbindlichen zugesichert. Sie wären damit überprüfbar allerdings nicht pönalisierbar gewesen.

2.1.2.2 Personal

Zum Thema „Personal“ enthielt der NVP 2012 keine Aussagen.

2.1.2.2.1 Gemeinwirtschaftliche Ausschreibungen

In den Ausschreibungen für gemeinwirtschaftliche Verkehre seit 2012 hat der nph bei diesem Thema das Anspruchsniveau bewusst niedrig angesetzt. Typische Anforderungen in den Wettbewerbsverfahren waren:

Quelle: Ausschreibung zum NachtExpress Paderborn

Grundsätzliche Anforderungen

- (1) Das Fahrpersonal hat den Vertrieb von Fahrkarten des Bartarifs sowie die Fahrkartenentwertung (4-er-Ticket) sowie die Kontrolle von Semestertickets zu übernehmen (Sichtkontrolle beim Einstieg). Um dies zu gewährleisten, ist der Einstieg der Fahrgäste nur an der vorderen Tür des Fahrzeuges zuzulassen. Abweichungen davon sind in begründeten Einzelfällen möglich, sofern eine ausreichende Fahrkartenkontrolle sichergestellt ist.
- (2) Es gelten darüber hinaus folgende allgemeine Anforderungen:

- Das im Fahr- und Vertriebsdienst eingesetzte Personal muss die deutsche Sprache in Wort und Schrift beherrschen. Über die reine Verständigung hinaus ist es erforderlich, dass das Personal dem Kunden in Tarif- und Fahrplanfragen Auskunft geben kann. Sofern dies nicht gegeben ist, ist ein Einsatz im Fahr- und Vertriebsdienst nicht möglich.
- Das Fahr- und Vertriebspersonal muss die Gemeinsamen Beförderungsbedingungen und Tarifbestimmungen des Hochstift-Tarifs kennen.
- Zur Sicherstellung der Auskunftsfähigkeit muss das Fahrpersonal immer die aktualisierten Fahrplanbücher für den Kreis Paderborn (Nord/Süd), die Stadt Paderborn und das Tarifhandbuch zum Hochstift-Tarif mit sich führen.
- Vom Fahrpersonal wird ein kundenfreundliches und serviceorientiertes Verhalten erwartet.

Schulungen

Für das vom Verkehrsunternehmen im Fahr- und Vertriebsdienst einzusetzende Personal wird eine besondere Qualifizierung in Bezug auf die Fachkompetenz und die Serviceorientierung verlangt. Das Verkehrsunternehmen darf Personal ohne eine solche Qualifizierung auf den vertragsgegenständlichen Linien auch nicht aushilfs- oder ersatzweise einsetzen.

Kleidung

Die Bekleidung des Fahrpersonals muss sauber und den Anstandsregeln entsprechend angemessen sein. Die maßgebenden Kriterien hierfür sind:

- Tragen eines Oberhemdes oder einer Bluse mit bedeckten Schultern;
- kein Tragen von Sport-, Trainings- oder Arbeitsanzügen;
- kein Tragen von kurzen Hosen.

2.1.2.2.2 Eigenwirtschaftliche Angebote

In den eigenwirtschaftlichen Anträgen zu den 12 Linienbündeln kam es wie bei den Fahrzeugqualitäten zu einem Lern- und Angleichungsprozess der verschiedenen Anbieter. Typische Angaben zum Thema Personal sind im Folgenden an einem Beispiel exemplarisch aufgeführt:

Fahrpersonale

Quelle: BVO-Antrag zum Linienbündel 12 Büren/Salzkotten

Unsere hoch motivierten und zuverlässigen Fahrpersonale werden ständig von uns geschult und in allen Fragen der Personenbeförderung und Tarifstruktur weitergebildet. Dieses gilt auch für die Fahrpersonale der von uns eingesetzten Subunternehmen. Entsprechend den Anforderungen des Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetzes (BKrFQG) nimmt jeder Mitarbeiter im Fahrdienst darüber hinaus an einem besonderen Schulungsprogramm teil. Das von DB Training konzipierte Programm besteht aus den folgenden Modulen:

Modul 1: Sicherheitstechnik und Fahrsicherheit
Modul 2: Fahrgastsicherheit und Gesundheit
Modul 3: Sozialvorschriften, Risiken und Notfälle
Modul 4: Eco-Training
Modul 5: Markt und Image

Alle Fahrdienstmitarbeiter tragen eine einheitliche Dienstkleidung, gute Deutschkenntnisse sind selbstverständlich. Die Entlohnung unserer Fahrpersonale erfolgt nach unserem Haustarifvertrag, der mit der Gewerkschaft EVG abgeschlossen worden ist. Bei den eingesetzten Subunternehmen sichern wir mindestens die Anwendung nach dem NWO-Tarif (Verband Nordrhein-Westfälischer Busunternehmen e. V.) zu, der mit der Gewerkschaft GÖD abgeschlossen ist.

Wie bei den Fahrzeugqualitäten wurden auch diese Aussagen gemäß PBefG §12 Abs. 1a verbindlichen zugesichert. Sie wären damit überprüfbar allerdings nicht pönalisierbar gewesen.

2.1.2.3 Betrieb

Zum Thema „Betrieb“ enthielt der NVP 2012 keine Aussagen.

2.1.2.3.1 Gemeinwirtschaftliche Ausschreibungen

In den Ausschreibungen für gemeinwirtschaftliche Verkehre seit 2012 hat der nph bei diesem Thema das Anspruchsniveau bewusst niedrig angesetzt. Typische Anforderungen in den Wettbewerbsverfahren waren:

Quelle: Ausschreibung zum NachtExpress Paderborn

Betriebsstätte, Betriebsleiter (BOKraft)

Wegen der besonderen Sorgfaltspflicht, die mit dem Angebot verbunden ist, führt das Verkehrsunternehmen eine Betriebsstätte, die nicht weiter als 30 Straßenkilometer vom Netzmittelpunkt (Bezugspunkt = Paderborn, Zentralstation) entfernt sein darf. Am Ort der Betriebsstätte ist ein Betriebsleiter nach § 4 BOKraft oder eine Person mit vergleichbarer Qualifikation zu bestellen, sofern nicht die Geschäftsleitung selbst dort ansässig ist.

Betriebsleitstelle / Disponent

- (1) In der Zeit, während der dem Verkehrsunternehmen die Betriebs- und Beförderungspflicht nach §§ 21 und 22 PBefG obliegt, muss die Erreichbarkeit eines verantwortlichen Disponenten oder einer Betriebsleitstelle des Verkehrsunternehmens gewährleistet sein.

- (2) Das Verkehrsunternehmen stellt sicher, dass der zuständige Disponent bzw. die Betriebsleitstelle innerhalb von 3 Minuten erreichbar ist. Sie ist grundsätzlich über Betriebsfunk/Mobilfunk und Telefon aus dem öffentlichen Netz zu gewährleisten.
- (3) Die Aufgabe des Disponenten / der Betriebsleitstelle besteht in der Gewährleistung des ordnungsgemäßen Fahrbetriebes. Der zuständige Disponent / die Betriebsleitstelle ist insbesondere dafür verantwortlich, dass
 - im Falle von Betriebsstörungen die betreffenden Abhilfemaßnahmen eingeleitet werden,
 - das Fahrpersonal unverzüglich über aktuelle Verkehrssituationen informiert wird.
- (4) Mit der Entgegennahme einer Meldung über eine Betriebsstörung geht die Verantwortlichkeit auf den Disponenten / die Betriebsleitstelle über. Der Disponent / die Betriebsleitstelle muss vom Verkehrsunternehmen ermächtigt und in der Lage sein, abschließende Entscheidungen zur Beseitigung der Betriebsstörung bzw. zur Sicherung der Weiterbeförderung der Fahrgäste zu treffen, sowie entsprechende Weisungen an das Fahrpersonal zu geben.

2.1.2.3.2 Eigenwirtschaftliche Angebote

In den eigenwirtschaftlichen Anträgen zu den 12 Linienbündeln kam es wie bei den Fahrzeugqualitäten und den Personalen zu einem Lern- und Angleichungsprozess der verschiedenen Anbieter. Typische Angaben zum Thema Personal sind im Folgenden an einem Beispiel exemplarisch aufgeführt:

Betrieb

Quelle: BVO-Antrag zum Linienbündel 12 Büren/Salzkotten

Die BVO setzt seit Frühjahr 2015 ein neues, mandantenfähiges Bordrechnersystem (Zelisko FSD5plus) ein, welches, vom NWL gefördert, alle Anforderungen an ein kundenorientiertes Informations- und Verkaufssystem erfüllt und alle e-Ticket Funktionen auf Basis der VDV KA Standards bis in die Stufe 2b beinhaltet. Ein integriertes betriebliches Steuerungssystem liefert darüber hinaus Echtzeitdaten, die unseren Kunden und unserer rund-um-die-Uhr besetzten Leitstelle aktuelle Informationen über die Fahrplanlage jedes Busses liefert. Die Informationen sind als App DB Busradar NRW auch für Smartphone Nutzer verfügbar. Lieferant des Gesamtsystems ist die Firma Zelisko in Zusammenarbeit mit den Firmen System-technik und Hacon.

Wie bei den Fahrzeugqualitäten wurden auch diese Aussagen gemäß PBefG §12 Abs. 1a verbindlichen zugesichert. Sie wären damit überprüfbar allerdings nicht pönalisierbar gewesen.

2.1.3 Nachfrage

2.1.3.1 Allgemeines

Die Verkehrsnachfrage wird im Allgemeinen durch regelmäßige Zählungen bestimmt. Im straßengebundenen ÖPNV gibt es in diesem Bereich seit der großen verbundweiten Verkehrszählung 2003 keine neuen Daten. Die Aussagekraft der Daten aus dem Jahr 2003 ist im Jahr 2018 natürlich nicht mehr gegeben. Neben der erheblichen Zeitspanne gab es auch zahlreiche Veränderungen im Busnetz, die die Übertragbarkeit der Daten als nicht sinnvoll erscheinen lassen. Aufgrund des Umfangs des Schulverkehrs werden als Grundlast der Nachfrage die Fahrschülerzahlen herangezogen. Bezogen auf die Gesamteinnahmen im Regionalverkehr in den 12 Linienbündeln stellen die Einnahmen aus dem „Jedermannverkehr“ lediglich einen Anteil von ca. 17 % dar. Dabei differieren die Werte der Linienbündel zwischen unter 5% bis fast 30 %. Das im Kapitel 4 skizzierte und in den Liniensteckbriefen konkretisierte zukünftige Angebot spiegelt diese Nutzungen wider.

2.1.3.2 Fahrschüler

An allen allgemeinbildenden Schulen in den beiden Kreisen (und einigen Umlandkommunen) gibt es in Summe fast 24.000 Fahrschüler in den 12 Regionalverkehrsbündeln. Die Daten der Schulwegtickets beziehen sich auf das Schuljahr 2017/2018. Die zumeist von den Schulträgern geordneten Schulwegtickets verteilen sich auf die Schulstandorte wie in der folgenden Tabelle 2-3 aufgeführt ist. Die einzelnen Summen bestehen aus den Daten der verschiedenen Schulformen am jeweiligen Standort. Schüler, die in Paderborn nur den Stadtverkehr des PaderSprinters nutzen, die ausschließlich den SPNV nutzen oder die dem Schulverkehr nach §43.2 in Paderborn zugeordnet sind, werden nicht aufgeführt.

Grundschule: Fahrschüler der Grundschulen

Weiterführende Schule: Fahrschüler der Förder-, Haupt-, Real- und Sekundarschulen, Gymnasien, Gesamt- und Berufsschulen

Schulstandort	Schulform	Fahrschüler
Altenbeken	Grundschule	0
	Weiterführende Schule	0
	Summe	0
Bad Driburg	Grundschule	121
	Weiterführende Schule	1.480
	Summe	1.601
Bad Lippspringe	Grundschule	22
	Weiterführende Schule	210
	Summe	232
Bad Wünnenberg	Grundschule	98
	Weiterführende Schule	482

	Summe	580
Beverungen	Grundschule	158
	Weiterführende Schule	440
	Summe	598
Borchen	Grundschule	0
	Weiterführende Schule	283
	Summe	283
Borgentreich	Grundschule	173
	Weiterführende Schule	195
	Summe	373
Brakel	Grundschule	298
	Weiterführende Schule	1.782
	Summe	2.040
Büren	Grundschule	193
	Weiterführende Schule	1.847
	Summe	2.040
Delbrück	Grundschule	287
	Weiterführende Schule	1.311
	Summe	1.598
Hövelhof	Grundschule	224
	Weiterführende Schule	266
	Summe	490
Höxter	Grundschule	177
	Weiterführende Schule	821
	Summe	998
Lichtenau	Grundschule	187
	Weiterführende Schule	278
	Summe	465
Marienmünster	Grundschule	111
	Weiterführende Schule	0
	Summe	111
Nieheim	Grundschule	118
	Weiterführende Schule	304
	Summe	422
Paderborn (inkl. durchtarifizierter Schüler auf den PS)	Grundschule	0
	Weiterführende Schule	4.181
	Summe	4.181
Salzkotten	Grundschule	108
	Weiterführende Schule	641
	Summe	749
Steinheim	Grundschule	116
	Weiterführende Schule	259
	Summe	375

Warburg	Grundschule	341
	Weiterführende Schule	1.334
	Summe	1.675
Willebadessen	Grundschule	108
	Weiterführende Schule	426
	Summe	534
Bad Karlshafen (nur Fahrschüler im <i>nph-Linienbündel</i>)	Grundschule	0
	Weiterführende Schule	80
	Summe	80
Geseke (nur Fahrschüler im <i>nph-Linienbündel</i>)	Grundschule	0
	Weiterführende Schule	282
	Summe	282
Lauenförde (nur Fahrschüler im <i>nph-Linienbündel</i>)	Grundschule	23
	Weiterführende Schule	0
	Summe	23
Schlangen (nur Fahrschüler im <i>nph-Linienbündel</i>)	Grundschule	61
	Weiterführende Schule	25
	Summe	86
Summe	Grundschule	2924
Summe	Weiterführende Schule	17.024
Summe	Summe	19.948

Tab. 2-3: Übersicht Fahrschüler / Schulen

Quelle: eigene Darstellung

Dazu kommen noch Schülermonatskarten, die im freien Verkauf sind bzw. von Schulträgern gesondert bestellt werden. Die Daten der SchülermonatsTickets beziehen sich auf das Verkaufsjahr 2016 (s. Tab. 2-4).

SchülerMonatsTicket (Selbstzahler)		SchülerMonatsTicket (Schulträger)	
Preisstufe	Anzahl Karten	Preisstufe	Anzahl Karten
0H	1.799	0H	708
1H	5.880	1H	7.467
2H	2.147	2H	3.043
3H	4.714	3H	8.930
4H	2.294	4H	2.734
5H	422	5H	65
6H/W	282	6H	22
Summe	17.538	Summe	22.969

Tab. 2-4: Übersicht Schülermonatstickets

Quelle: eigene Darstellung

In Summe werden demnach noch 40.507 Schülermonatskarten verkauft. Bei der Division durch 11 Monate ergeben sich somit noch ca. 3.680 Schüler, die über eine Schülermonatskarte verfügen.

Hinzu kommen in Paderborn noch etwa 21.000 Studierende mit Semesterticket (Universität und KathO). Die anderen Hochschulstandorte in den Kreisen Paderborn und Höxter sind bezüglich der ÖPNV-Nutzung zu vernachlässigen.

2.1.3.3 Jedermannverkehr

Für die hier aufgeführten Verkaufsdaten zum „Jedermannverkehr“ wurden die Übersichten um jene Tickets bereinigt, die fast ausschließlich vom Paderborner Verkehrsbetrieb Pader-Sprinter vertrieben und anerkannt werden. Für die Zeitfahrkarten liegen aufgrund fehlender Zählungen und Befragungen keine gesicherten Nutzungshäufigkeiten vor. Die Zahlen zeigen die Verkäufe aus dem Jahr 2016 (s. Übersichten in der Tab. 2-5).

EinzelTicket

Preisstufe	Anzahl Karten
0H	83.081
1H	163.730
2H	146.472
3H	174.197
4H	98.253
5H	19.638
6H/W	15.190
Summe	700.561

KinderTicket

Preisstufe	Anzahl Karten
0H	5.624
1H	18.316
2H	18.264
3H	19.406
4H	8.302
5H	1.369
6H/W	731
Summe	72.012

AnschlussTicket

Preisstufe	Anzahl Karten
0H	76
1H	6.272
2H	3.631
3H	5.628
4H	2.968
5H	414
6H/W	242
Summe	19.231

4er Ticket

Preisstufe	Anzahl Karten
0H	4.193
1H	21.487
2H	28.178
3H	32.181
4H	12.850
5H	2.517
6H/W	1.611
Summe	103.017

4er KinderTicket

Preisstufe	Anzahl Karten
0H	598
1H	651
2H	849
3H	716
4H	199
5H	71
6H/W	23
Summe	3.107

4er AnschlussTicket

Preisstufe	Anzahl Karten
0H	1
1H	61
2H	81
3H	238
4H	179
5H	95
6H/W	13
Summe	668

7 TageTicket

Preisstufe	Anzahl Karten
0H	1.879
1H	6.839
2H	2.389
3H	3.369
4H	1.163
5H	331
6H/W	217
Summe	16.187

MonatsTicket

Preisstufe	Anzahl Karten
0H	2.471
1H	7.718
2H	2.470
3H	4.374
4H	2.185
5H	319
6H/W	205
Summe	19.742

9 Uhr MonatsTicket

Preisstufe	Anzahl Karten
0H	1.702
1H	5.139
2H	1.317
3H	1.560
4H	578
5H	116
6H/W	42
Summe	10.454

60plusAbo

Preisstufe	Anzahl Karten
2	524
7	4.534
Summe	5.058

Abo (Vorauszahlung)

Preisstufe	Anzahl Karten
0H	12
1H	31
2H	327
3H	309
4H	274
5H	93
6H	76
Summe	1.122

Abo (Ratenzahlung)

(inkl. Job-Ticket)

Preisstufe	Anzahl Karten
0H	1.599
1H	4.827
2H	1.747
3H	3.256
4H	3.319
5H	618
6H/W	566
Summe	15.932

FunTicket

Preisstufe	Anzahl Karten
1H	4.084
6H	4.033
Summe	8.117

FunAbo

Preisstufe	Anzahl Karten
1H	1.421
6H	2.779
Summe	4.200

TagesTicket 1 Person

Preisstufe	Anzahl Karten
0H	466
1H	2.163
2H	403
3H	354
4H	242
5H	22
6H/W	13
Summe	3.663

TagesTicke 5 Personen

Preisstufe	Anzahl Karten
0H	91
1H	239
2H	64
3H	154
4H	154
5H	58
6H/W	49
Summe	809

**9 Uhr TagesTicket
1 Person**

Preisstufe	Anzahl Karten
0H	726
1H	7.224
2H	10.822
3H	6.693
4H	4.675
5H	717
6H/W	829
Summe	31.686

**9 Uhr TagesTicket
5 Personen**

Preisstufe	Anzahl Karten
0H	304
1H	3.096
2H	1.521
3H	3.392
4H	3.235
5H	805
6H/W	1.143
Summe	13.496

Tab. 2-5: Übersicht Verkaufsdaten Jedermannverkehr

Quelle: eigene Darstellung

2.2 Verkehrsmittelwahl

Auf der Grundlage der Novellierung des ÖPNVG NRW im Dezember 2016 werden im fortzuschreibenden Nahverkehrsplan des Nahverkehrsverbundes Paderborn / Höxter (nph) Aussagen zum Modal Split im Bestand und auch für die Zukunft gefordert (vgl. § 8 Abs.1 ÖPNVG NRW). Zur Ermittlung der Verkehrsmittelwahl hat der nph daher zusammen mit den beiden Kreisen Paderborn und Höxter eine „Mobilitätsbefragung zum werktäglichen Verkehrsverhalten 2018“ in Auftrag gegeben. Insgesamt wurde bei dieser Erhebung 1% der gesamten Bevölkerung im Hochstift erreicht was in Summe 4.499 Personen ausmacht.

Die Verkehrsmittelwahl im Hochstift zeigt grundsätzlich eine Dominanz des Kfz-Verkehrs. 66,8% der Befragten nutzen den privaten oder geschäftlichen Pkw für ihre werktäglichen Wege als Selbst- oder Mitfahrer. Dabei entfallen 56,3% auf Selbstfahrer und nur 9,8% auf Mitfahrer, während der Anteil der Motorradfahrer unter 1% liegt.

Die Verkehrsmittel des Umweltverbundes (ÖV, Rad, Fuß) werden für die verbleibenden 33% der Wege genutzt. 9,0% der Wege werden zu Fuß, 13,1% mit dem Fahrrad und 11,0% mit dem öffentlichen Verkehr unternommen. Der ÖV-Anteil setzt sich aus 8,9% Busverkehr und 2,2% Bahnverkehr zusammen. Fast jeder fünfte Weg aller mit dem Rad zurückgelegten Wege (18%) wird mit einem E-Bike/Pedelec realisiert, das sind absolut betrachtet dreimal so viele Wege wie mit dem Motorrad.

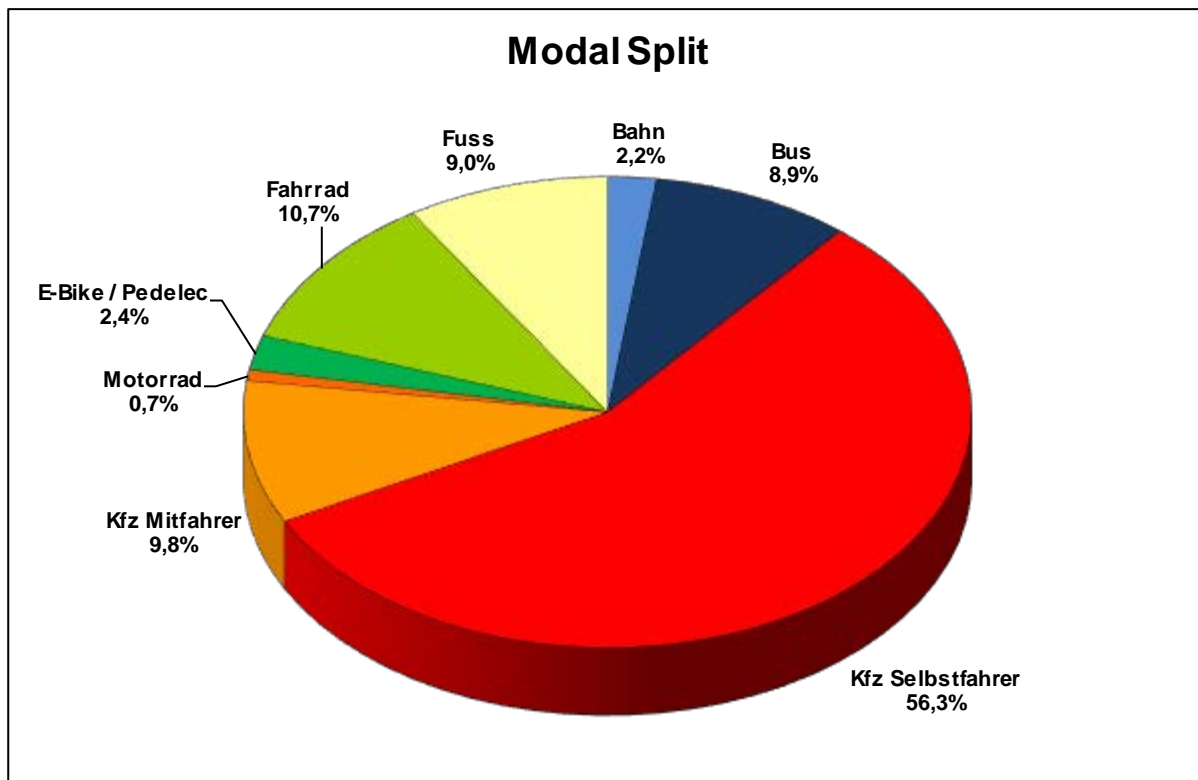


Abb.

2-1: Verkehrsmittelwahl im nph

Quelle: Ingenieurbüro Helmert, Aachen 2018

Die Wege, die mit dem ÖV zurückgelegt wurden, sind mit einer Zugangszeit zur Haltestelle verbunden. Diese wurde von den Befragten im Hochstift im Durchschnitt mit einer Dauer von 6,5 Minuten angegeben. Dementsprechend werden die meisten Wege zur Haltestelle zu Fuß zurückgelegt (91%). Für nur 4% der Wege zur Haltestelle wird das Fahrrad genutzt. Das Kfz wird für rd. 5% der ÖV-Wege als Zubringer zur Haltestelle verwendet.

2.2.1 Modal Split der Verkehrsleistung

In der nachfolgenden Tabelle 2-6 wird anhand der mittleren Wegehäufigkeit von 2,4 Wegen pro Person und Tag die Gesamtfahrtenanzahl aller Bürgerinnen und Bürger im Hochstift abgeschätzt und diese anhand der erhobenen Verkehrsmittelwahl (Modal Split) auf die Verkehrsmittel aufgeteilt. Es ist zu beachten, dass in dieser Statistik nur Wege der Einwohner im Hochstift enthalten sind.

Verkehrsträger	Wege/Tag
Pkw – Selbstfahrer	631.000
Pkw – Mitfahrer	110.000
Motorrad	8.000
Summe MIV	749.000
Bus & Bahn	124.000
Rad	147.000

Fuß	101.000
Summe 'Umweltverbund'	372.000
Gesamtverkehr (Wege + Fahrten / Tag)	1.121.000

Tab. 2-6: Verkehrsmittelwahl im nph

Quelle: Ingenieurbüro Helmert, Aachen 2018

Eine aufschlussreiche Betrachtung darauf aufbauend bietet die Verkehrsmittelwahl auf der Grundlage der Verkehrsleistung. Hierfür wird die durchschnittliche Fahrtenzahl (siehe Abb. 2-2) mit der zurückgelegten mittleren Entfernung des jeweiligen Verkehrsmittels in Verbindung gebracht und dadurch ein auf die Wegelängen bezogener Modal Split ermittelt:

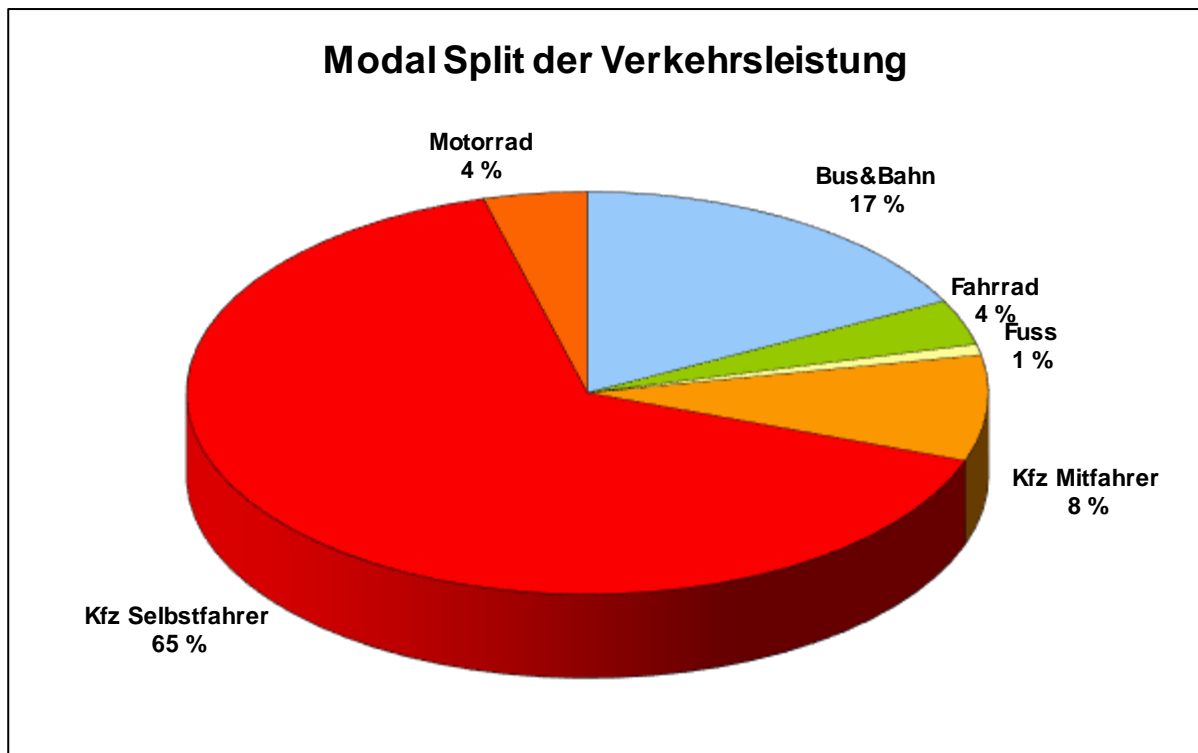


Abb. 2-2: Verkehrsmittelwahl im nph nach Verkehrsleistung

Quelle: Ingenieurbüro Helmert, Aachen 2018

Der öffentliche Verkehr hat in dieser Betrachtungsweise einen höheren Anteil am Gesamtverkehr, da insbesondere mit der Bahn weite Strecken zurückgelegt werden. Der Kfz-Verkehr gewinnt ebenfalls an Bedeutung. Dementsprechend fallen die Werte für Rad- und Fußverkehr mit den üblicherweise weitaus kürzeren Distanzen deutlich geringer aus.

2.2.2 Modal Split nach Reisezweck

Die prozentuale Aufteilung der Verkehrsmittel nach Reisezwecken zeigt, dass der motorisierte Individualverkehr außer bei den Ausbildungswegen und Wegen zu Besuchszwecken mit einem Anteil von jeweils mehr als 60% überwiegt (vgl. Abb. 2-3). Bei Wegen zum Zweck

„Bringen / Holen“ und „geschäftlich unterwegs“ erreicht das KFZ Spitzenwerte über 80% an allen Wegen.

Der ÖPNV wird vor allem für Wege zur Schule und zum Kindergarten genutzt. 22,9% aller protokollierten ÖPNV-Wege führen dahin.

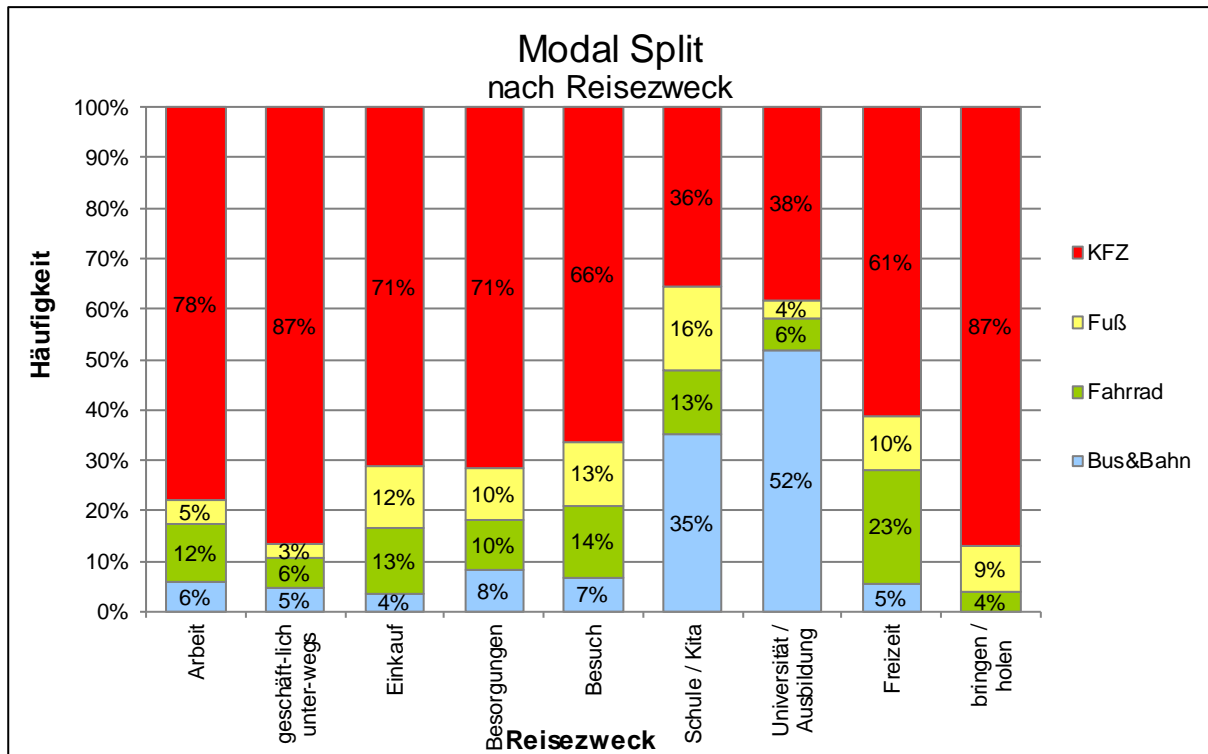


Abb. 2-3: Aufteilung der Verkehrsmittel nach Reisezwecken

Quelle: Ingenieurbüro Helmert, Aachen 2018

Von allen protokollierten Wegen zur Schule / Kita werden 35,1% mit dem ÖV realisiert. Neben diesen Wegen erreicht der ÖV auch bei Wegen zur Universität / Ausbildung eine starke Bedeutung. Absolut betrachtet wurden nur wenige Wege zu diesem Zweck erhoben, insgesamt stellen sie einen Anteil von 7,6% aller erhobenen ÖV-Fahrten.

Das Fahrrad ist als Verkehrsmittel bei vielen Reisezwecken mit über 10% vertreten. Dies ist positiv zu bewerten. Das Rad wird am meisten für Freizeitwege, gefolgt von Wegen zur Schule / Kita und zum Einkauf genutzt.

Die größte Bedeutung für den Fußverkehr haben Wege zur Schule / Kita, bei Besuchen und für den Einkauf. Dies deutet darauf hin, dass Schulen, Kindergärten und Einkaufsmöglichkeiten durchaus auch im nahen Umfeld zu erreichen sind.

2.2.3 Modal Split im Vergleich

Der Vergleich mit aktuellen Mobilitätskennziffern anderer Kreise ordnet die Kennzahlen im Hochstift in einen Kontext ein. Die zum Vergleich ausgewählten Untersuchungen sind maximal drei Jahre alt und wurden methodisch vergleichbar durchgeführt (vgl. Abb. 2-4).

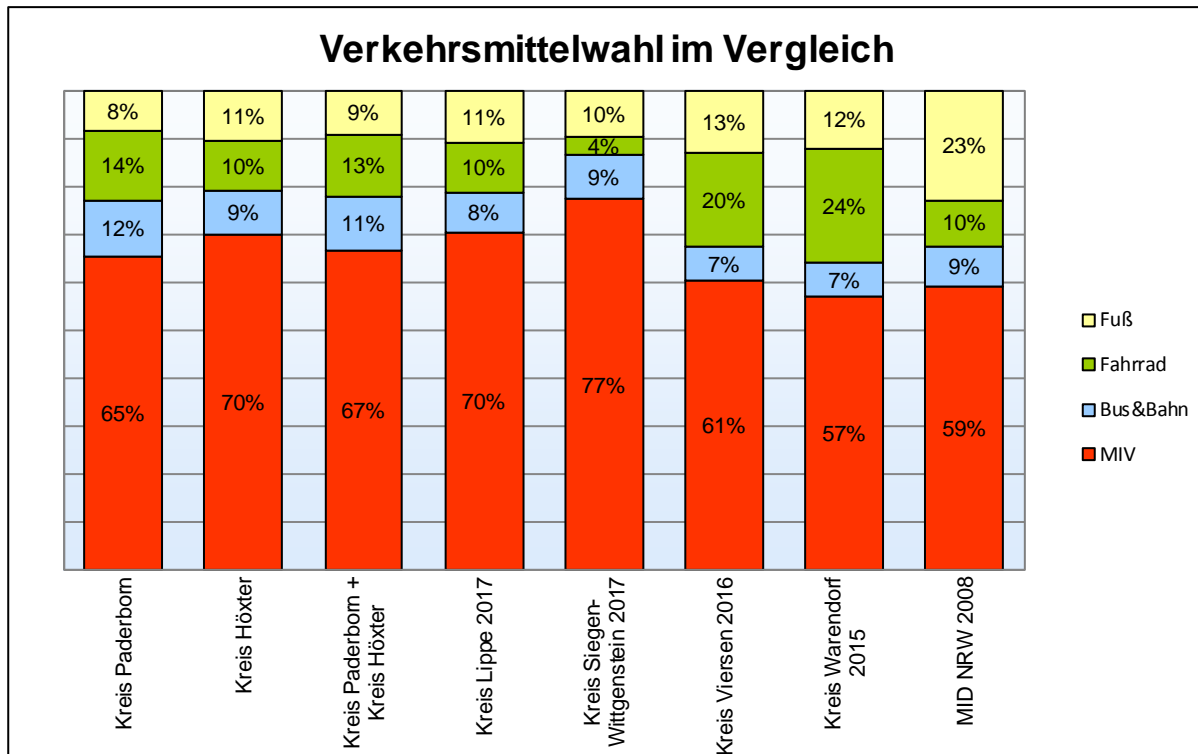


Abb. 2-4: Vergleich der Verkehrsmittelwahl zu anderen Regionen

Quelle: Ingenieurbüro Helmert, Aachen 2018

Wird die Verkehrsmittelwahl in den Vergleichskreisen betrachtet so zeigt sich, dass die Modal Split-Anteile im Hochstift im Mittelfeld liegen. In den Kreisen Viersen und Warendorf finden weniger Wege mit dem KFZ statt, hingegen im Kreis Siegen-Wittgenstein deutlich mehr. Der KFZ-Anteil im Kreis Höxter ist deutlich höher, als im Kreis Paderborn. Hier zeigt sich klar die unterschiedliche Struktur der beiden Kreisgebiete.

Der ÖPNV ist im Vergleich mit den anderen Kreisen tendentiell stark ausgeprägt, insbesondere im Kreis Paderborn. Auch der Kreis Höxter liegt mit dem ÖV-Anteil in der Spitzengruppe.

Im Vergleich mit den Kreisen Viersen und Warendorf wird im Hochstift das Rad deutlich weniger genutzt. Jedoch ist der Anteilswert von insgesamt 13% für mit dem Rad zurückgelegte Wege als positiv zu bewerten. Vor allem auf der Kreisebene, die zahlreiche ländliche Räume (insbesondere für den Kreis Höxter) beinhaltet.

Verglichen mit NRW (MiD NRW) wird im Hochstift deutlich weniger zu Fuß gelaufen, jedoch beinhaltet der MiD-Wert auch Großstädte, in denen Fußwege eher möglich sind.

2.3 ÖPNV-Infrastruktur

2.3.1 Bushaltestellen

Das Busverkehrssystem ist in den Kreisen Paderborn und Höxter sowohl als flächener-schließendes Verkehrsmittel als auch als Zu- und Abbringer zum SPNV und zum Fernver-kehr ausgeprägt. Die Bushaltestellen sind als Zugangsstationen auch in den kleinsten dörf-lich strukturierten Bereichen die "Visitenkarte" des Nahverkehrssystems. Der Kunde erhält hier einen ersten Eindruck über die Qualität, welche ihm bei der Nutzung des Nahverkehrs geboten wird.

Im Zweckverbandsgebiet des nph gibt es derzeit rd. 2.700 Richtungshaltestellen im regiona-len Busverkehr. Diese besitzen je nach Lage und Bedienungsfrequenz eine unterschiedliche Wertigkeit. Um die Verkehrsbedeutung der Haltestellen abzubilden, wurde eine hochstift-weite Kategorisierung vorgenommen:

Kategorie A: Zentrale Haltestelle/Verknüpfungshaltestelle

Kategorie B: Haltestelle im Siedlungsbereich

Kategorie C: Haltestelle im Außenbereich

Als Drehscheibe im Nahverkehrssystem übernimmt - sofern vorhanden - die Bahnstation mit seinem Umfeld eine bedeutende Verknüpfungsaufgabe für die Busverkehre, die für den schienengebundenen Nah- und Fernverkehr als Zu- und Abbringer fungieren. In den Kom-munen ohne Schienenanschluss dienen im Regelfall zentrale Omnibusbahnhöfe (ZOB) als Verknüpfungspunkte für die Linien im Busverkehrssystem. In einigen Kommunen erfolgt die Bus-Bus-Verknüpfung dezentral, d.h. die Verknüpfung von Buslinien ist auf mehrere Bus-haltestellen im Stadtgebiet verteilt. Den derzeitigen Sachstand hinsichtlich der Planung und Umsetzung zeigt die nachstehende Tabelle 2-7.

Kommune	Bus-Schiene-Verknüpfung	Bus-Bus-Verknüpfung
Altenbeken	vorhanden (RE11, RE82, RB72, RB84, RB85, RB89, S5)	direkt am Bahnhof
Bad Driburg	vorhanden (RB84)	ZOB direkt am Bahnhof
Bad Wünnenberg	-	Schäferstraße
Bad Lippspringe	-	Stadtmitte
Beverungen	-	ZOB im Stadtzentrum
Borchen	-	dezentral vorhanden
Borgentreich	-	ZOB im Stadtzentrum
Brakel	vorhanden (RB84)	Bahnhof/Schulzentrum
Büren	-	Alte Post und Schulzentrum
Delbrück	-	ZOB in Innenstadt Nähe
Hövelhof	vorhanden (RB74)	ZOB direkt am Bahnhof

Höxter	vorhanden (RB84)	ZOB direkt am Bahnhof
Lichtenau	-	Stadtmitte
Marienmünster	-	ZOB Vörden
Nieheim	-	ZOB im Stadtzentrum
Paderborn	vorhanden (RE11, RB72, RB84, RB85, RB89, S5)	Haltestellen Hbf u. Westerntor (Westernmauer)
Salzkotten	vorhanden (RB89)	ZOB direkt am Bahnhof
Steinheim	vorhanden (S5)	ZOB direkt am Bahnhof
Warburg	vorhanden (RE11, RE17, RB89)	Bahnhof & ZOB
Willebadessen	vorhanden (RE11, RB89)	Bahnhof Willebadessen und ZOB Peckelsheim

Tab. 2-7: Zentrale Verknüpfungshaltestellen im Verbandsgebiet

Quelle: eigene Darstellung

Besonders an diesen zentralen Bushaltestellen der Kategorie A muss vor allem aufgrund der erhöhten Frequentierung durch die Kunden eine zeitgemäße und bedürfnisorientierte Ausstattung vorgehalten werden. Aber auch für die Bushaltestellen der Kategorie B gilt, dass nach Möglichkeit die gleiche funktionale und auch ästhetische Ausstattung wie in der Kategorie A umgesetzt wird.

Gleichzeitig aber müssen auch die Belange von mobilitätseingeschränkten Personen u.a. auf der Grundlage des Behindertengleichstellungsgesetzes sowie des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) Berücksichtigung finden. Insbesondere das PBefG schreibt vor, dass bis Ende des Jahres 2022 das Nahverkehrssystem (u.a. Bushaltestellen) barrierefrei ausgebildet werden soll (vgl. hierzu die auch die Kapitel 1.1.2).

Als Baulastträger für die Bundes- und Landesstraßen ist der Landesstraßenbetrieb NRW nur für die Unterhaltung und Anlage von Busbuchten zuständig. Dies gilt in Ortsdurchfahrten wie an freier Strecke. Eine Ausnahme stellt hier die Stadt Paderborn dar, die an den Ortsdurchfahrten der Stadt Paderborn selber Baulastträger ist. Hochborde, die Zuwegung zu den Haltestellen, die Aufstellflächen etc. liegen nicht in der Zuständigkeit von Straßen.NRW. Dies gilt sowohl für die Ortsdurchfahrten als auch für die freie Strecke. Der Rückbau von Busbuchten kommt auf Landes- bzw. Bundesstraßen nur bei geringen Verkehrsstärken in Frage.

In den vergangenen Jahren sind im Bereich des Hochstiftes mit Beratung des nph und finanzieller Unterstützung durch den NWL eine Vielzahl von Bushaltestellen durch die Kommunen als Baulastträger modernisiert und an die Bedürfnisse der Nahverkehrskunden angepasst worden. Wichtigste Ausstattungselemente hierbei waren der Neubau von transparenten Unterständen mit Sitzgelegenheit und sonstigem Equipment (Abfallbehälter, H-Schild, etc.) und die barrierefreie Ausbildung der Aufstellflächen mit Hochborden und taktilen Leitelementen sowie Aufmerksamkeitsfeldern. Darüber hinaus wurden an ausgewählten Bushaltestellen auch Fahrradständern mit Blick auf die Förderung des Umweltverbundes angebracht. Beispielhaft sei an dieser Stelle einmal die Erneuerung der Bushaltestelle am Gymnasium St. Xaver in Bad Driburg genannt (s. Abb. 2-5).

Bad Driburg – Gynasium St. Xaver



Aktuelle Situation:

- Neugestaltung des gesamten Bushaltestellenbereiches u. a. mit
- + neuem Fahrgastunterstand
- + niveaugleichem Einstieg und taktilen Leitstreifen für mobilitätseingeschränkte Personen
- + einseitige Busanfahrt (nur noch eine Haltestelle)
- + eindeutiger Zuordnung der Abfahrtspositionen
- + neuen Infostelen aus dem nph-Haltestellenprogramm

Bauherr: Stadt Bad Driburg
 Baujahr: 2013
 Gesamtkosten: 115.000 €
 NWL-Förderung 90%: 103.500 €



Ausgangssituation:

- Kinder stehen im Regen
- Konflikte bei der Querung des Straßenraumes
- keine klare Zuordnung der Abfahrtspositionen
- kein niveaufreier Einstieg für mobilitätseingeschränkte Personen

Abb. 2-5: Erneuerung der Bushaltestelle St. Xaver in Bad Driburg

Quelle: eigene Fotos und Darstellung

Der nph fungiert für die in den Kommunen der Kreise Paderborn und Höxter durchzuführenden Investitionsmaßnahmen im SPNV und ÖPNV als Koordinator und Clearingstelle. Der nph berät die Kommunen und Verkehrsunternehmen im Hochstift bei der Erstellung von Förderanmeldungen. Er bereitet die angemeldeten Maßnahmen auf und bewertet sie im Vorfeld der endgültigen Aufnahme in den Förderkatalog des Dachverbandes NWL gem. § 12 (5) ÖPNVG NRW. In der Abb. 2-6 sind die eingeworbenen und

	Anzahl geförderter Projekte *	Gesamtkosten [Mio. €]	NWL-Zuwendung [Mio. €]
2009	8	1,59	1,21
2010	7	0,53	0,40
2011	7	0,68	0,58
2012	7	4,14	2,24
2013	9	1,54	1,30
2014	12	1,58	1,41
2015	14	2,70	2,31
2016	19	5,90	5,06
2017 **	17	5,40	4,40
2018 **	19	4,68	4,18
2019 ***	13	3,31	
Summe	132	32,05	23,09

* Projekte mit mehreren Vorhaben!

** in Umsetzung befindliche Vorhaben

*** nur angemeldete Vorhaben / noch keine Förderzusage / noch keine Prüfung der zuwendungsfähigen Kosten erfolgt!

Abb. 2-6: Gesamtinvestitionsvolumen im nph-Verbundgebiet seit 2009

Quelle: NWL

Neben den baulichen Maßnahmen hat der nph mit seinem Haltestellenprogramm das Ziel verfolgt, durch

- die Vereinheitlichung der Fahrplanpräsentation,
- die Aufwertung der Erkennbarkeit der Haltestellen im Straßenraum und
- einer Verbesserung der Qualität bei der Kundeninformation

die Attraktivität der Bushaltestellen und demzufolge auch die Kundenansprache bei der Fahrgastinformation erheblich zu verbessern und somit eine Steigerung der Nachfrage im ÖPNV zu bewirken. Das nph-Haltestellenprogramm ist gekennzeichnet durch die Anbringung von modernen Informationsstelen, die je nach Kategorie der Bushaltestelle an jeder Bushaltestelle erneuert werden (s. Abb. 2-7).



Abb. 2-7: Haltestellenkategorien und Stelentypen

Quelle: nph

Das Haltestellenprogramm wurde im gesamten Verbandsgebiet in allen Linienbündeln umgesetzt und auch für die Stadt Paderborn übertragen.

2.4 Tarif und Vertrieb

Rechtliche Grundlagen für die Gestaltung des Tarifes bilden das PBefG und das ÖPNVG NRW. Maßgeblich für die zentrale tarifrechtliche Vorschrift ist §39 PBefG. Zum Tarifantragsrecht wird ausgeführt:

- §39 PBefG (1) Beförderungsentgelte und deren Änderung bedürfen der Zustimmung der Genehmigungsbehörde. Mit der Zustimmung sind die Beförderungsent-

gelte allgemein verbindlich. Soweit die Beförderungsentgelte Gegenstand eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages sind, hat die zuständige Behörde der Genehmigungsbehörde dies anzuzeigen; in diesem Fall gilt die Zustimmung als erteilt.

Die Umsetzung neuer Gemeinschaftstarife oder Änderungen der vorhandenen Tarife kann nur in enger Kooperation zwischen dem Aufgabenträger und den Verkehrsunternehmen erfolgen. Hierzu findet man im ÖPNVG NRW detaillierte Bestimmungen:

- §2(3) ÖPNVG: "In allen Teilen des Landes ist eine angemessene Bedienung der Bevölkerung durch den ÖPNV zu gewährleisten; [.....]Die dazu notwendige Zusammenarbeit [...] ist mit dem Ziel weiterzuentwickeln, [...] durch *einheitliche und nutzerfreundliche Tarife* [...] die Attraktivität des ÖPNV zu steigern".
- §5(3) ÖPNVG: "Der Zweckverband hat [...] insbesondere auf die Bildung eines einheitlichen Gemeinschaftstarifes, auf die Bildung kooperationsraumübergreifender Tarife mit dem Ziel eines landesweiten Tarifs [...] und einheitliche Beförderungsbedingungen [...] hinzuwirken."
- §6(3) ÖPNVG: „Die Zweckverbände sollen auf die Bildung von landesweiten Tarif- und landeseinheitlichen Beförderungsbedingungen sowie die Bildung kooperationsraumübergreifender Tarife mit dem Ziel eines landesweiten Tarifes hinwirken.
- §8(3) ÖPNVG: "[...] *Die Nahverkehrspläne* haben darüber hinaus die Struktur und Fortentwicklung der gemeinschaftlichen Beförderungsentgelte und -bedingungen zu enthalten."

Mit dem Regionalisierungsgesetz NRW aus dem Jahr 1995 als Vorläufer des ÖPNVG NRW wurden die Weichen für die Bildung von Gemeinschaftstarifen in den neun Kooperationsräumen des Landes gestellt. Auf der Basis mit dem heutigen ÖPNVG etwa gleichlautender gesetzlicher Regelungen wurde nach Gründung der (Alt-)Zweckverbände die heute bestehende Tariflandschaft entwickelt. In diesem Zusammenhang waren die Zweckverbände, so auch der nph, bei den vorbereitenden Arbeiten zur Tarifgestaltung maßgeblich beteiligt. Die Einführung der jeweiligen Gemeinschaftstarife erfolgte etwa nach fünf Jahren in 2000. Erstmals konnten die Fahrgäste im Nahverkehr Busse und Bahnen innerhalb des jeweiligen Geltungsbereiches mit nur einer Fahrkarte nutzen. Insofern gelten diese Tarife bis heute als deutlicher Fortschritt auf dem Weg zu einem attraktiven Nahverkehrssystem.

Als Konsequenz aus der Forderung des ÖPNVG zur Bildung kooperationsraumübergreifender Tarife wurde im Bereich Westfalen-Lippe seit 2012 intensiv an der Einführung des Westfalentarifes) gearbeitet (vgl. Kapitel 2.4.1). Das Land NRW unterstützte diese Tätigkeiten über das Verkehrsministerium mit einer finanziellen Förderung des Projektbüros Westfalentarif.

2.4.1 WestfalenTarif

Das Nahverkehrsgesetz für NRW (ÖPNVG NRW) verpflichtete die Aufgabenträger für ÖPNV und SPNV zur Entwicklung einheitlicher Gemeinschaftstarife. Mit Gründung des Zweckverbandes Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) im Januar 2008 verständigte sich die Politik auf einheitliche verkehrspolitische Ziele für Westfalen. Seit 2000 existierten fünf regionale Tarife in Westfalen-Lippe, die zum 01.08.2017 im WestfalenTarif aufgegangen sind. Der WestfalenTarif ermöglicht Kunden die Nutzung des Gesamtangebotes Nahverkehr im Verkehrsgebiet Westfalen-Lippe - mit nur einem Ticket - schnell und unkompliziert. Die bisherigen Tarife wurden vereinheitlicht und zusammengefasst, die Tarifbestimmungen sind weitgehend harmonisiert. Der WestfalenTarif ist in die einheitlichen NRW-weiten Beförderungsbedingungen integriert. Er ist ein kommunalisierter Flächenzonentarif für Bus und Bahn gilt für alle ÖPNV-Unternehmen.

- Die Kreise Paderborn und Höxter (ehemaliger Kooperationsraum 7) bilden einen Teilraum im WestfalenTarif.
- Der WestfalenTarif untergliedert sich in kommunale Preisstufen (K, 0, 1 und weitere), regionale Preisstufen (2-5) und überregionale Preisstufen (6-12).

Die Partner bei der Tarifgestaltung für den Westfalen Tarif setzen sich aus den Verkehrsunternehmen für Bus und Bahn und den Aufgabenträger zusammen. Insgesamt sind über 60 Bus- und Bahnunternehmen in der Tarifgemeinschaft des WestfalenTarifes organisiert.

Die rd. 6 Millionen Menschen in Westfalen-Lippe können ein umfangreiches Angebot an Bus- und Nahverkehrslinien nutzen. Über 60 Verkehrsunternehmen erschließen die große Region mit einem engen Netz an Linienverbindungen.

2.4.2 NRW-Tarif

Der NRW-Tarif ist seit 01.08.2004 der landesweite Beförderungstarif für verkehrsverbund- und verkehrsgemeinschaftsübergreifenden Verkehr mit Bussen, Bahnen und Nahverkehrszügen in Nordrhein-Westfalen. Rechtlich ist er in NRW der Nachfolger des Nahverkehrstarifs der Deutschen Bahn. Der NRW-Tarif bestimmt somit die Preise für alle kooperationsraum-übergreifenden Fahrten in NRW. Er gilt in Nahverkehrszügen (RE, RB) sowie in Bussen, Stadt- und Straßenbahnen – die Kunden benötigen nur ein Ticket. Zu Anfang wurden lediglich Pauschalpreistickets vertrieben, seit 12.06.2005 sind Tickets zum NRW-Tarif auch relationsbezogen, d. h. mit fix definiertem Start, Ziel und Fahrweg erhältlich (in der Regel nur über DB-Reisezentren, DB-Agenturen und Fahrausweisautomaten der Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU). Seit 15.12.2015 gilt die 3. Stufe, der sog. „ertüchtigte NRW-Tarif“. Fahrgäste können nun zwischen Start- und Zielort alle verkehrsblichen Wege nutzen. Am Start- und Zielort kann die Fahrt an jeder beliebigen Haltestelle beginnen oder enden - der Kunde kann eine beliebige Abfolge von Bussen und Nahverkehrszügen nutzen sowie seine Fahrt unterbrechen.

2.4.3 Übergänge nach Niedersachsen und Hessen

Für Anschlussfahrten in die benachbarten Verkehrsverbünde gelten Übergangstarife. Diese Regelungen betreffen nur die Fahrten, die im Grenzgebiet zweier Verkehrsverbünde liegen. Die Übergangstarife sind auf die wichtigsten Verkehrsströme in den Übergangsregionen zugeschnitten. Sie umfassen nicht die gesamten Verbundräume.

Mit dem relationsbasierten Niedersachsentarif (SPNV-Tarif) sind im Hochstift die Bahnhöfe Steinheim, Altenbeken und Paderborn tarifiert.

Auf der Mitte-Deutschland-Verbindung ist derzeit kein Verbundtarif aus dem Hochstift in das angrenzende Hessen über Warburg, Hofgeismar nach Kassel etabliert.

2.4.4 Vertriebskanäle

Der maßgebliche Vertriebskanal im Verbandsgebiet des nph ist die „rollende Verkaufsstelle“, d.h. der Verkauf im Bus durch das Fahrpersonal. Beim Schienenverkehr organisiert der Nahverkehr Westfalen-Lippe den Vertrieb. Dieser erfolgt in Teilen durch Automaten im Fahrzeug und seit dem 10.06.2018 über den Vertriebsdienstleister (VDL). Dieser stellt den personenbedienten Verkauf (Altenbeken, Brakel, Höxter), Automaten an den Bahnhöfen, Automaten mit Videoberatungsfunktion und einen zentralen Abovertrieb für die Eisenbahnunternehmen bereit. Diese werden ergänzt durch ein Reisezentrum in Paderborn.

Der zentrale Vertrieb von Zeitkarten (Abo, Schüler) sowie die Semestertickets (vertragliche Regelung) durch die VPH sind ein weiterer Vertriebsbaustein. Gemeinsam betreiben die Verkehrsunternehmen über die VPH die mobithek - Mobilitätszentrale von „fahr mit“ in der Bahnhofsstraße in Paderborn.

2.5 Fahrgastinformation

2.5.1 Fahrplandatenmanagement / Auskunftssysteme

Um qualitativ hochwertige Fahrplanauskünfte sowohl im Print- als auch im elektronischen Bereich generieren zu können ist es erforderlich, dass die Fahrplandaten der Verkehrsunternehmen in einem entsprechenden Datenmanagementsystem gesammelt, integriert und für die Auskunftssysteme aufbereitet werden.

Für die Erstellung von Fahrplanbüchern oder andere Printmedien nutzt der nph bereits seit Jahren das Programmsystem DIVA/EFA. Im Jahr 2013 wurden dann auch die Kartografie-Dienste, die Umlaufplanung und die Betriebsleistungsstatistik im DIVA-System genutzt. Im Jahr 2014 kam dann als bislang letzte Funktion der Fahrplanaushang zur Anwendung. Seit 2016 gibt es zudem ein eigenes Daten-Teilnetz für die Kreise Paderborn und Höxter, dass

auch vom nph gepflegt wird. Seit dem Jahr 2016 sind zudem neue Programmversionen (DIVA4 und EFA 10) im Einsatz.

In 2016 wurde zudem das DIVA/EFA-System in Westfalen vereinheitlicht. Seither betreibt die gesamte Region Westfalen-Lippe gemeinschaftlich ein eigenes Fahrplandatenmanagement- und Auskunftssystem auf Basis von DIVA 4 und EFA 10. Die Hard- und Software hierfür liegt in einem Rechenzentrum der SpaceNet AG in München. Die Nutzung erfolgt durch jeden Mandanten in seinem eigenen Teilnetz. Nutzerseitig wird das System federführend durch die Westfälische Verkehrsgesellschaft in Münster betreut.

2.5.2 Printmedien

Fahrgäste im Verbundgebiet erhalten je nach thematischer Zuordnung und Verkehrsmittel (Bus oder Bahn) gedruckte Informationen im „fahr mit“ – Design (Bus und z.T. Bahn) und im NWL – Design (Bahn).

„fahr mit“ - Printmedien

Zur Fahrgastinformation gibt der nph für alle Kommunen in seinem Verbundraum jährlich gedruckte Bus-Fahrplanhefte im DIN A5 – Format heraus. Diese sind geografisch in Teilbereiche zusammengefasst und in folgende Ausgaben aufgeteilt:

- Paderborn Nord
- Paderborn Süd
- Höxter Nord
- Höxter Süd

Für das Stadtgebiet Paderborn wird vom PaderSprinter ein Fahrplanheft im gleichen Format herausgegeben in dem die Buslinien des Stadtverkehrs enthalten sind.

Ergänzt werden die Bus-Fahrplanheft durch Pocketfahrpläne einzelner Linien, die von den Verkehrsunternehmen erstellt werden (z.B. R20). Der Fahrplan des NachtExpress-Angebotes wird vom nph ebenfalls als Pocketfahrplan (DIN A7) heraus gegeben. Die regionalen Sonderverkehre zum Libori-Fest in Paderborn werden in einem Fahrplanblatt im DIN lang Format veröffentlicht.

Unter dem Titel „Freizeit!Verkehr“ veröffentlicht der nph für die Zielgruppe Freizeitausflügler, Wanderer und Radfahrer das zielgruppenspezifische Bus- und Bahnangebot, inkl. Fahrpläne der Fahrradbusse, eingebettet in einer Vielzahl von Tourentipps und touristischen Angeboten. Diese Broschüre erscheint ebenfalls im DIN A5–Format zum Start der Fahrradbus-saison Anfang Mai jeden Jahres.

Ergänzt werden die Broschüren durch das neue Druckerzeugnis „Barrierefreies Reisen“, dass seit Mai 2018 mobilitätseingeschränkte Fahrgäste zum ÖPNV in den Kreisen Paderborn und Höxter informiert.

Alle Fahrplanmedien und Flyer werden gemäß des Corporate Designs von „fahr mit“ gestaltet und über die neph-Center, die mobithek und die Verkehrsunternehmen kostenlos an die Fahrgäste verteilt.

NWL Printmedien

Aufgrund seiner Struktur und Größe arbeitet der NWL in einem dezentralen Organisationsmodell. Damit können die gewachsenen regionalen Kompetenzen auch weiterhin genutzt und zum Wohle des gesamten NWL eingesetzt werden. Dies gilt grundsätzlich auch für die gesamte Kommunikation des NWL.

Derzeit gibt es sechs verschiedene Printmedien, die nach dem Kommunikationskonzept des NWL gestaltet werden. Das „Bahn-Fahrplanheft OWL“ wird von der Geschäftsstelle Paderborn erstellt und enthält alle Linien für den ostwestfälischen Bereich. Diese Broschüre erscheint einmal jährlich zum Bahn Fahrplanwechsel im Dezember.

Die Broschüre „Komfortabel reisen in OWL“ ist ein Medium, welches Hilfestellung gibt, um bequem und komfortabel mit dem Zug zu reisen. In der Broschüre werden alle Bahnhöfe in Ostwestfalen-Lippe sowie weitere Bahnhöfe aus angrenzenden Gebieten vorgestellt. Die Broschüre wird von der Geschäftsstelle Paderborn in Zusammenarbeit mit dem Bahnhofmanagement der DB Station&Service AG in Bielefeld und der NWL-Geschäftsstelle in Bielefeld erstellt. Diese Broschüre wird nach Bedarf (meistens alle zwei Jahre) fortgeschrieben. Eine Neuauflage hängt vom Modernisierungsgrad der Bahnsteige im Hinblick auf Barrierefreiheit in Ostwestfalen ab.

Das NWL Kundenmagazin „Extrazeit“ erscheint vier Mal jährlich. Es liegt in allen Zügen, die im Auftrag des NWL verkehren, aus. Außerdem können kostenlose Abonnements über das Kundenmagazin abgeschlossen werden. Der neph koordiniert eine Verteilerliste mit wichtigen Verknüpfungspunkten als Auslagestellen aus den Kreisen Paderborn und Höxter. Das Medium wird zentral vom NWL geleitet. Der neph liefert regionale Themen für das Kundenmagazin und beteiligt sich an Entscheidungsstrukturen zu dem Magazin.

Das Faltblatt „NWL kompakt – Westfälische Verkehrsmeldungen“ wird zentral vom NWL gesteuert. Der neph liefert mögliche Themen. Das Faltblatt richtet sich an Meinungsbildner und erscheint drei Mal jährlich.

Die Broschüre „NWL Stationen Bahnhofsentwicklungsberichte“ führt alle Veränderungen hinsichtlich der Barrierefreiheit und Verbesserung der Bahnhofsinfrastruktur auf. Die Broschüre erscheint unregelmäßig. Eine Neuauflage hängt vom Veränderungsgrad der Bahnhöfe im NWL ab.

Der NWL Qualitätsbericht erscheint jährlich und beschreibt die Verkehrsleistungen, bevorstehende Betriebsaufnahmen, Qualitätsranking, Fahrzeuge&Service sowie Infrastruktursituationen für das gesamte NWL-Gebiet und richtet sich an NWL-Mitarbeiter und Meinungsbildner.

2.5.3 Elektronische Medien

Im Rahmen der Einführung der Dachmarke „fahr mit“ wurden die Internetseiten www.fahr-mit.de sowie www.nph.de neu erstellt bzw. komplett überarbeitet.

Dabei richtet sich die Internetseite www.fahr-mit.de an die Zielgruppe „Fahrgäste und Öffentlichkeit“. Hier sind alle Informationen zum ÖPNV in der Region dargestellt, unterteilt in die Rubriken:

Fahrplan u. Liniennetz:	elektronische Fahrplanauskunft, Fahrpläne als pdf-Dateien zum Download, Liniennetzpläne, aktuelle Verkehrsmeldungen
Tickets und Tarife:	Angebote des Hochstift-Tarifs, Vorstellung des WestfalenTarifs, NRW-Tarif inkl. Verlinkung zum Online-Ticketshop, sowie Vorverkaufsstellen für Tickets im Hochstift
Fahr mit:	eine Sortierung der Themen nach Zielgruppen erleichtert das Auffinden der einzelnen Informationen.
Service:	aktuelle Meldungen, Fundsachen, Barrierefreies Reisen, Freizeittipps mit Bus & Bahn
Über uns:	stellt der die verschiedenen Akteure im ÖPNV der Region vor
Kontakt:	zeigt die verschieden Informationskanäle die dem Kunden außerdem zur Verfügung stehen auf

Die Internetseite ist barrierefrei gestaltet und durch ein „responsive Design“ für alle modernen Endgeräte (Handy, Tablet und PC) optimiert. Durch die Bereitstellung von Informationen für weitere Zielgruppen, wie Radfahrer und Pkw-Nutzer versteht sich die Internetseite als eine erste Plattform für Mobilität im Hochstift.

Die Seite www.nph.de, die bis 2015 auch der Fahrgastinformation diente, informiert nun die politischen Akteure, die Verkehrsunternehmen und die interessierten Bürger über die Arbeit des Zweckverbandes. Hier werden die öffentlichen Unterlagen der nph-Verbandsversammlung bereitgestellt und über den internen Bereich erhalten die Mitglieder der Versammlung passwortgeschützt auch die nicht-öffentlichen Materialien. Die Verkehrsunternehmen erhalten auf dieser Internetseite alle wichtigen Informationen zu den laufenden Wettbewerbsverfahren und den Fördermöglichkeiten.

Auf den nph-Seiten sind auch Informationen integriert, die die Verwaltungsarbeit in den Kommunen vereinfachen und verbessern sollen aber ebenfalls von politischen Entscheidungsträger und interessierten Bürgern abgerufen werden können. Hauptbestandteile sind:

- das Stationskataster und
- der interaktive Liniennetzplan

Im Stationskataster sind alle Bahnstationen und Bushaltestellen in den Kreisen Paderborn und Höxter aufgenommen. Es werden Informationen wie z.B. Bahnsteig- und Busteighöhen oder zusätzliche Infrastruktur zur Verfügung gestellt. Daneben ist eine sehr umfangreiche

Fotodokumentation mit mehreren 10.000 Fotos eingestellt. Das Stationskataster ist sowohl mit der „fahr mit“-Fahrplanauskunft als auch mit dem IST-Daten-Server des VRR verknüpft.

Der Interaktive Liniennetzplan (ILP) ergänzt seit dem Fahrplanwechsel im August 2018 das Angebot auf der npf-Internetseite. Er richtet sich u.a. an die Schul- und Bauverwaltungen im Hochstift ist aber auch für Verkehrsunternehmen von Interesse. Der ILP ist verknüpft mit der EFA-Westfalenauskunft und dem o.g. Stationskataster. Die IST-Daten der Verkehrsunternehmen vom VRR-Server werden direkt in die Oberfläche des ILP eingebunden. Sowohl Stationsdatenbank als auch ILP sind aufwärtskompatibel und werden ständig weiterentwickelt.

Ein Portrait der Region, für die die npf-Geschäftsstelle tätig ist, rundet die Internetseite ab.

Darüber hinaus wurden seit dem Jahr 2016 an insgesamt 16 ausgewählten Bushaltestellen im npf-Verbundgebiet sog. DFI-Anzeiger (Dynamische Fahrgast-Information) durch den npf in Kooperation mit den betreffenden Kommunen aufgestellt (s. Abb. 2-8). Diese Anzeiger beauskunften – soweit verfügbar – Fahrplan-Istdaten. Sie greifen auf den Ist-Daten-Server beim VRR in Gelsenkirchen zu.



Abb. 2-8: DFI-Anzeiger in Büren

Quelle: npf

2.5.4 Fahrplanaushänge

Der nph hat zum Busfahrplanwechsel 2018 erstmals für alle vom nph-Regionalverkehr bedienten Haltestellen in den beiden Kreisen Paderborn und Höxter Aushangfahrpläne erstellt und den Verkehrsunternehmen zur Verfügung gestellt. Insgesamt wurden ca. 2.700 Aushänge sowohl für die regionalen als auch die Paderborner Haltestellenstellen in verschiedenen Formaten erstellt. Alle Aushangfahrpläne sind mit QR-Codes für den ILP und den IST-Daten-Monitor für die spezifische Haltestelle versehen. So würde bei vollständiger Umsetzung der IST-Daten-Lieferung von den Verkehrsunternehmen an den VRR eine entsprechende Anzahl von DFI bei der Nutzung durch Smartphones vorgehalten.

2.5.5 Mobilitätsberatung

Von Seiten des nph sind die nph-Center in den Kommunen in den Bürgerbüros und Tourist-Infos die zentralen Verteilstellen von Print-Informationen zum ÖPNV und insbesondere für die Fahrpläne des nph. Die Stehlen an 20 Standorten im Verbundgebiet wurden im Jahr 2014 modernisiert und werden vom nph gepflegt und kontinuierlich mit aktuellen Fahrplänen und Informationen bestückt. Die Information der Fahrgäste über die nph-Center hat sich bewährt und wird laut Rückmeldung durch die Kommunen gut angenommen.

Ein weiterer Baustein der Mobilitätsberatung im Hochstift ist die mobithek am Paderborner Hauptbahnhof. Unter dem Design der Dachmarke „fahr mit“ gestaltet, dient die mobithek als Kundenanlauf- und Informationsstelle zu allen Fragen der Mobilität im Hochstift. Das Informationsangebot der Bus- und Bahnunternehmen wird hier gebündelt, so dass Nahverkehrskunden von persönlicher Beratung, Tickets im Vorverkauf oder Abo und telefonischen Auskünften alles aus einer Hand erhalten. Die mobithek wird von der VPH betrieben. Der nph unterstützt den Betrieb der mobithek durch die Übernahme eines Teils der jährlichen Betriebskosten.

2.6 Marketing

Der nph trägt gemäß seiner Satzung die Verantwortung für Marketingmaßnahmen und deren Umsetzung. Aus diesem Grund koordiniert er alle Marketing- und Kommunikationsmaßnahmen der verschiedenen Akteure des ÖPNV und SPNV in seinem Verbandsgebiet.

Basierend auf dem im Jahr 2015 verabschiedeten Kommunikationskonzept, ist in Richtung der Fahrgäste ein einheitliches Auftreten der unterschiedlichen Akteure im Bus- und Bahnverkehr in den Kreisen Paderborn und Höxter von Nöten.

Letzteres wird durch die Dachmarke für den ÖPNV „fahr mit“ – mobil im Hochstift auch visuell und inhaltlich umgesetzt. Alle Informationsmedien die sich für die Fahrgäste im Hochstift

hieraus gegeben, werden im Corporate Design von „fahr mit“ – Mobil im Hochstift veröffentlicht.

2.6.1 Verbundmarketing

Unter Verbundmarketing werden alle verkehrsunternehmensübergreifenden Marketingmaßnahmen verstanden, die als Zielgruppe die gebundenen aber auch potentiellen Fahrgäste ansprechen. Zurzeit zählen folgende Projekte zum Verbundmarketing:

- Freizeit!Verkehr
- Fahrplanwechsel Bus
- NachtExpress-Verkehre
- Libori-Sonderverkehre
- fahr mit – App
- Fahrplanwechsel Bahn

Für die Vermarktung, die durch den nph gemäß „fahr mit“ – Corporate Design erfolgt, werden folgende Medien eingesetzt:

- Plakate (Aushang in Bussen und Kundeninfos)
- Broschüren und Flyer (zur Auslage in den Bussen und verschiedenen Kundenanlaufstellen, Bürgerbüros u.ä.)
- Zeitungsanzeigen in den regionalen Tageszeitung Westfalen Blatt und Neue Westfälische
- Radio Spots bei Radio Hochstift
- Vermarktung über Dritte (v.a. Touristische Kooperationspartner)

Zudem erfolgt Pressearbeit zu den relevanten Themen, hier werden die in der Region relevanten Medien informiert.

2.6.2 Produktmarketing

Beim Produktmarketing werden verschiedene Produkte des Tarifs (Ticketarten) wie z.B. das 60plusAbo oder das FunTicket beworben. Die Vermarktung erfolgt ebenfalls im „fahr mit“ – Corporate Design. Vornehmlich wird das Produktmarketing durch die VPH übernommen. Zum Einsatz kommen folgende Marketingkanäle:

- Plakate (Aushang in Bussen und Kundeninfos)
- Broschüren und Flyer (zur Auslage in den Bussen und verschiedenen Kundenanlaufstellen, Bürgerbüros u.ä.)
- Zeitungsanzeigen in den regionalen Tageszeitung Westfalen Blatt und Neue Westfälische
- Radio Spots bei Radio Hochstift

2.6.3 Marketing für neue Linienbündel

Bei der Einführung neuer Linienbündel für bislang eigenwirtschaftliche Verkehre durch das jeweilige Busunternehmen wurden in enger Abstimmung mit dem Aufgabenträger nph folgende Marketingmaßnahmen durchgeführt:

- Infostände mit Promotoren auf Wochenmärkten oder Einkaufszentren
- Infoveranstaltungen vor Ort
- Veröffentlichung von Pocket-Fahrplänen und Fahrplänen zu Sonderverkehren
- Pressearbeit

2.6.4 Kooperation mit der Touristik

Bisher besteht die Zusammenarbeit hauptsächlich im Broschürenbereich. In unserer Broschüre „Freizeit!Verkehr“ wird das Vermarktungsangebot der o.g. Tourismusverbände mit aufgenommen. So können Synergieeffekte zur Vermarktung von Bus und Bahnen und die Aufnahme touristischer Ziele optimal miteinander verknüpft werden. Bei den Broschüren der Tourismusverbände überarbeiten werden Informationen zur Anreise mit dem ÖPNV/SPNV aufgeführt. Auf den jeweiligen Homepages der Tourismusverbände gibt es eine Verlinkung zur Fahrplanauskunft auf „fahr-mit.de“.

Beim Tourismusverband „Teutoburger Wald Tourismus OWL GmbH“ ist der nph Mitglied im Efre-Projekt „Barrierefreies Reisen – Reisen für Alle“. Die Laufzeit des Projektes ist vom 01. September 2016 bis 31. August 2019. Ziel des Projektes ist eine Entwicklung von Angebotsbausteinen für Gäste mit und ohne Einschränkungen entlang der touristischen Servicekette - inklusive des ÖPNV-Angebotes - zu schaffen und diese anschließend zu vermarkten.

2.7 Multimodale Angebote

Generell wird die Verknüpfung der einzelnen Verkehrsträger einen immer größeren Spielraum bei Abwicklung der Mobilitätsbedürfnisse einnehmen. Die Förderung einer nachhaltigen Mobilität und Verbesserung der Attraktivität des ÖPNV vor allem in ländlichen Regionen über multimodale Verknüpfungspunkte, sogenannte „Mobilstationen“, wird derzeit in vielen Regionen umgesetzt. Der bessere Umstieg in Bus und Bahn, sichere Abstellmöglichkeiten beispielsweise für Pedelecs, Ladesäulen für E-Autos, sowie Sharing-Angebote für Fahrräder und PKW, die das Weiterkommen garantieren, sind Teil der Mobilstationen. Für den Bereich des SPNV und ÖPNV sind vor diesem Hintergrund insbesondere der Weg von und zur Haltestelle / zum Bahnhof bedeutsam (sog. „erste und letzte Meile“).

Im Verbandsgebiet des nph wurde bereits in 2017 eine Mobilstation in Altenbeken errichtet (s. Abb. 2-9). Eine weitere ist derzeit am Bahnhof in Brakel in konkreter Planung und soll noch in 2018 errichtet werden. Weiterhin laufen die Planungen für eine weitere Mobilstation entlang der Eggebahn am Bahnhof in Höxter.



Abb. 2-9: Mobilstation Altenbeken

Quelle: nph

Das Land NRW ist derzeit bestrebt, eine entsprechende Förderrichtlinie u.a. für die infrastrukturelle Förderung dieser Stationen auf den Weg zu bringen.