

# Kapitel 4 - Maßnahmenkatalog

<b>Kapitel 4 - Maßnahmenkatalog .....</b>	<b>1</b>
<b>4      Maßnahmenkatalog .....</b>	<b>2</b>
4.1    ÖPNV-Angebot und –Nachfrage .....	2
4.1.1    Angebot .....	2
4.1.1.1    Linienbündel 1 Delbrück .....	2
4.1.1.2    Linienbündel 2 Bad Lippspringe/Hövelhof .....	4
4.1.1.3    Linienbündel 3 Brakel .....	6
4.1.1.4    Linienbündel 4 Warburger Börde .....	7
4.1.1.5    Linienbündel 5 Stadtverkehr Höxter .....	8
4.1.1.6    Linienbündel 6 Paderborner Hochfläche .....	12
4.1.1.7    Linienbündel 7 Lichtenau .....	13
4.1.1.8    Linienbündel 8 Stadtverkehr Warburg .....	14
4.1.1.9    Linienbündel 9 Nordkreis Höxter .....	14
4.1.1.10    Linienbündel 10 Egge .....	16
4.1.1.11    Linienbündel 11 Wesertal .....	25
4.1.1.12    Linienbündel 12 Büren/Salzkotten .....	26
4.1.2    Qualitäten .....	26
4.1.2.1    Fahrzeuge .....	26
4.1.2.1.1    Fahrzeugkategorien .....	26
4.1.2.1.2    Fahrzeugaußenseiten .....	34
4.1.2.1.3    Fahrzeuginnenraum .....	35
4.1.2.2    Personal .....	37
4.1.2.3    Betrieb .....	39
4.1.2.3.1    Verkehrsbetrieb .....	39
4.1.2.3.2    Controlling .....	39
4.1.3    Nachfrage .....	42
4.2    Verkehrsmittelwahl .....	42
4.3    ÖPNV-Infrastruktur .....	43
4.3.1    Bushaltestellen .....	43
4.4    Tarif und Vertrieb .....	44
4.4.1    Westfalentarif .....	44
4.4.2    Westfalentarif – Teilraum Hochstift .....	45
4.4.3    NRW-Tarif .....	45
4.4.4    Übergänge nach Niedersachsen und Hessen .....	45
4.4.5    Vertriebskanäle .....	45
4.5    Fahrgastinformation .....	46
4.5.1    Fahrplandatenmanagement .....	46
4.5.2    Printmedien .....	46
4.5.3    Elektronische Medien .....	47
4.5.4    Fahrplanaushänge .....	48
4.5.5    Mobilitätsberatung .....	49
4.6    Marketing .....	49
4.6.1    Verbundmarketing .....	49
4.6.2    Produktmarketing .....	50
4.6.3    Marketing für neue Linienbündel .....	50

## 4 Maßnahmenkatalog

### 4.1 ÖPNV-Angebot und –Nachfrage

Das Linien- und Angebotskonzept dieses NVP wurde unter Berücksichtigung der regionalen und kommunalen Aspekte sowie mindestens auf dem Niveau des Fahrplanstands von 2017/2018 entsprechend den Verkehrsverflechtungen, sowie den örtlichen Gegebenheiten und des aufgezeigten Handlungsbedarfs entwickelt.

Die regionalen ÖPNV-Achsen verbinden überwiegend die Mittelzentren untereinander bzw. das Oberzentrum Paderborn mit den Mittelzentren (vgl. Kapitel 1.3). Vielerorts besteht das Angebot ergänzend zum Angebot des SPNV. Die Grundzentren entlang der ÖPNV-Achsen werden an die Mittelzentren angebunden. Des Weiteren wird mit den Verkehrskonzepten eine ausreichende Schülerbeförderung sichergestellt und aufgrund des stetigen Wandels der Schullandschaft sukzessive weiterentwickelt und angepasst. Im Folgenden werden die Verkehrskonzepte der Linienbündel 1 bis 4 mit den jeweiligen Linien sowie der Kilometerleistung aufgeführt.

An dieser Stelle werden nur Linien betrachtet, für die der nph im Rahmen des Linienbündlungskonzeptes Federführer ist. Aufgabenträgerübergreifende Linien werden in einvernehmlicher Abstimmung mit dem jeweiligen Federführer konzipiert.

#### 4.1.1 Angebot

Die Weiterentwicklung des verkehrlichen Angebotes für die Dauer Konzessionslaufzeiten bedarf der wechselseitigen Information und Zusammenarbeit zwischen nph und den Verkehrsunternehmen im Regionalverkehr.

Gemäß der Zieldefinition in Kapitel 3 zu den Betriebshöfen haben die Verkehrsunternehmen im Regionalverkehr eine Betriebsstätte mit Sozialeinrichtungen, Werkstatt und Fahrzeugwaschanlage, die nicht weiter als 30 Straßenkilometer vom Netzmittelpunkt entfernt sein darf. Der Bezugspunkt ist pro Linienbündel individuell festzulegen.

##### 4.1.1.1 Linienbündel 1 Delbrück

Im Linienbündel 1 Delbrück sind alle Verkehre zwischen Delbrück und den Kommunen Paderborn und Hövelhof integriert. Weiterhin sind die innerstädtischen Erschließungsverkehre sowie die derzeit vorhandenen ÖPNV-Schulverkehre enthalten. Als Ergänzung zur derzeitigen Schnellbuslinie S40 von Paderborn nach Delbrück wird eine neue Regionalbuslinie R41 eingefügt, die an Werktagen im Stundentakt verkehrt und die Siedlung Anreppen-Lesterberg bedient. Hiermit verbunden sind auch Angebotsausweitungen in den Abendstunden sowie am Wochenende. Die bisherige Regionalbuslinie R45 wird in ihrem Linienvorlauf durch den

Wegfall der Anbindung der Siedlung Anreppen-Lesterberg schlanker geführt. Die Sonderverkehre zum Katharinenmarkt in Delbrück werden auf dem Fahrplanstand 2017 in das Linienbündel mit aufgenommen. In Delbrück kann durch die Nutzung zweier bereits ausgebauter Haltestellen im Bereich „Am Wiemenkamp“ auf der südlichen Seite der Kernstadt im Regelverkehr der heutige Busbahnhof weitestgehend ersetzen werden. Der bestehende Busbahnhof bleibt aber elementarer Bestandteil des neuen Schulverkehrskonzeptes.

Aufgrund der eingeschränkten Flächen ist es notwendig das bisherige Stadtbus-Rendezvous aufzugeben und durch schlankere Verknüpfungen bzw. betriebliche Durchbindungen zu ersetzen. Damit bietet sich aber auch die Möglichkeit zusätzliche Direktverbindungen anzubieten und Verspätungspuffer einzubauen.

Da die S86 derzeit betrieblich mit den Verkehren nach Delbrück verknüpft ist, erfolgt eine Übernahme dieser Linie in das Linienbündel 1 Delbrück. Die Übernahme ist temporär und endet mit der Betriebsaufnahme des Linienbündels 7 Lichtenau am 01.08.2022.

Im Rahmen der Fahrplanfeinplanung wurde ein neues System von Schulverkehren entwickelt, das folgende Verbesserungsansätze aufweist:

- Trennung der Grund- und Sek I/II-SuS
- Vermeidung von Stehplätze für Grundschüler/-innen
- optimierte Ankunftszeiten für SuS an ihren Schulen
- geringere Wartezeiten für die SuS nach Schulende
- erstmals Schaffung von Kapazitäten im Jedermann-Verkehr in der morgendlichen Nachfragespitze

Das System soll auch in den zukünftigen Ausschreibungen und Planungen zum Tragen kommen und den Busverkehr langfristig attraktiver und leistungsfähiger machen. In Delbrück soll dies erreicht werden über die Trennung von Gymnasium, Gesamt- und Grundschulen. Entweder erfolgt eine räumliche Trennung durch unterschiedliche Busrouten bzw. die zeitliche Trennung der Verkehre. Aufgrund der sehr großen Schüleranzahl am Standort Delbrück Kernstadt (über 1.500 SuS mit Fahrtberechtigung, Tendenz steigend auf 1.800 SuS) kann das System hier sehr effizient eingesetzt werden. Der große Vorteil in Delbrück ist die zukünftige Flexibilität bei Stundenausfällen o.ä., da die Abhängigkeiten der Verkehre zwischen den Schulformen deutlich reduziert wird.

Folgende Linien sind im Linienbündel 1 Delbrück ab 01. August 2020 zu betreiben.

- S40 Schnellbus Paderborn – Delbrück – Westenholz ( – Rietberg – Rheda-Wiedenbrück)
- S86 Paderborn – Lichtenau – Warburg (01.08.2020 bis 31.07.2022)
- R41 Regionalbus Paderborn – Anreppen – Delbrück – Sudhagen
- R42 Regionalbus Delbrück – Ostenland – Hövelhof
- R45 Regionalbus Paderborn – Elsen – Bentfeld – Anreppen – Boke – Delbrück

- R46 Regionalbus Paderborn – Boke – Salzkotten
- Db1 Lokalbus Delbrück – Lippling – Steinhorst – Schöning
- Linie 441 Grundschulverkehr Lippling
- Linie 442 Grundschulverkehr Ostenland
- Linie 443 Grundschulverkehr Stadtkern Delbrück
- Linie 444 Grundschulverkehr Sudhagen/Westenholz
- Linie 445 Grundschulverkehr Boke
- Linie 446 Gesamtschulverkehr Elsen
- Linie 447 Schulverkehr Hövelhof
- Linie 448 Schulverkehr Schöning, Lippling und Ostenland nach Paderborn
- De 1 Gesamtschulverkehr Schöning, Lippling
- De 2 Gesamtschulverkehr Hövelhof, Ostenland, Steinhorst
- De 4 Gesamtschulverkehr Nordhagen, Sudhagen, Westenholz
- De 5 Gesamtschulverkehr Anreppen, Bentfeld, Boke
- Dy 1 Gymnasialverkehr Schöning, Lippling
- Dy 2 Gymnasialverkehr Hövelhof, Ostenland, Steinhorst
- Dy 4 Gymnasialverkehr Nordhagen, Sudhagen, Westenholz
- Dy 5 Gymnasialverkehr Anreppen, Bentfeld, Boke, Salzkotten
- Sonderverkehre Katharinenmarkt in Delbrück

Insgesamt werden in diesem Linienbündel ca. 1.256.200 Fahrplankilometer/Jahr erbracht (ohne Verlängerung bis Rheda-Wiedenbrück).

#### Zusammenfassung der Maßnahmen:

- S40 Paderborn – Delbrück mit Durchbindung nach Westenholz bzw. nach Rheda-Wiedenbrück.
- R41 als Ergänzung zur S40 mit Bedienung von Anreppen (Lesterberg) mit Durchbindung nach Sudhagen
- Entfall des Stadtbusses nach Sudhagen und Westenholz
- R42 (heute D3) kontinuierliche Verlängerung nach Hövelhof
- Neustrukturierung des Schulverkehrs (Standortsbasierte Liniennummerierung)
- Einführung von Sonderverkehren zum Katharinenmarkt
- Bezugspunkt des Linienbündels 1 = Delbrück, Busbahnhof
- **Anlage 4.1 Verkehrskonzept und Liniensteckbriefe Linienbündel 1 Delbrück**

#### 4.1.1.2 Linienbündel 2 Bad Lippspringe/Hövelhof

Im Linienbündel 2 Bad Lippspringe/Hövelhof sind alle Verkehre zwischen Hövelhof und Paderborn, sowie auf der Verkehrsachse Horn – Schlangen – Bad Lippspringe – Paderborn

integriert. Weiterhin sind die innerörtlichen Erschließungsverkehre, sowie die derzeit vorhandenen ÖPNV-Schulverkehre in der Gemeinde Hövelhof enthalten. Die ehemalige Linie R32 Naturerbebus (Altenbeken – Bad Lippspringe) wird aufgrund zu geringer Fahrgastzahlen und in Abstimmung mit den Kommunen Altenbeken und Bad Lippspringe als reine Schulverkehrslinie 452 in das Linienbündel 2 integriert. Alle zehn Linien vom NachtExpress im Kreis Paderborn werden in das Linienbündel 2 integriert. Die Sonderverkehre zu Libori werden auf dem Fahrplanstand 2017 ebenfalls mit aufgenommen. Die Linien des NachtExpress und der Sonderverkehr zu Libori werden zum 01.08.2021 in das Linienbündel 2 integriert. Zudem wird das NachtExpress-Angebot weiter ausgebaut. Folgende Linien sind im Linienbündel 2 Bad Lippspringe/Hövelhof enthalten:

- R20 Regionalbus Hövelhof – Bentlake – Sennelager – Schloß Neuhaus – Paderborn
- R50 Regionalbus Schlangen – Bad Lippspringe – Marienloh – Paderborn
- R51 Regionalbus Horn - Schlangen – Bad Lippspringe – Marienloh – Paderborn
- R52 Regionalbus Universität Paderborn – Bad Lippspringe - Schlangen
- H1 Lokalbus Hövelhof: Hövelhof –Espeln - Riege
- H2 Lokalbus Hövelhof: Stukenbrock – Hövelhof – Staumühle
- HS1 Schulverkehr Hövelhof: Schloß Neuhaus – Sennelager – Klausheide – Staumühle – Hövelhof
- HS2 Schulverkehr Hövelhof: Riege – Espeln – Hövelhof
- HS3 Schulverkehr Hövelhof: Stukenbrock – Hövelriege – Hövelhof
- 420 Schulverkehr Schloß Neuhaus: Espeln – Riege - / Klausheide – Staumühle - / Stukenbrock – Hövelhof – Schloß Neuhaus
- 421 Grundschulverkehr Furlbachschule (Grundschule Hövelhof)
- 422 Grundschulverkehr Kirchschule (Grundschule Hövelhof)
- 423 Grundschulverkehr Mühlenschule (Grundschule Hövelhof)
- 450 Schulverkehr Bad Lippspringe, Horn und Paderborn
- 451 Grundschulverkehr Schlangen
- 452 Schulverkehr Bad Lippspringe: Schwaney – Buke – Altenbeken – Neuenbeken – Bad Lippspringe
- NE11 Nachtexpress Paderborn – Schlangen
- NE12 Nachtexpress Paderborn – Schwaney
- NE13 Nachtexpress Paderborn – Kleinenberg/Holtheim
- NE14 Nachtexpress Paderborn – Bad Wünnenberg
- NE15 Nachtexpress Paderborn – Husen/Wewelsburg
- NE16 Nachtexpress Paderborn – Büren
- NE17 Nachtexpress Paderborn – Upsprunge
- NE18 NachtExpress Paderborn – Bentfeld – Anreppen - Boke – Mantinghausen – Verlar
- NE19 Nachtexpress Paderborn – Westenholz
- NE20 Nachtexpress Paderborn – Sande – Ostenland – Lippling - Schöning
- NE21 Nachtexpress Paderborn – Hövelhof

- NE22 Nachtexpress Paderborn – Bad Driburg
- NE23 Nachtexpress Paderborn – Warburg

Der beabsichtigte Leistungsumfang des Linienbündel 2 Bad Lippspringe/Hövelhof beträgt ca. 1.672.500 Fahrplankilometer/Jahr.

#### **Zusammenfassung der Maßnahmen:**

- Begründigung der Linie R50 in Bad Lippspringe
- Verlängerung der Linie R51 Paderborn – Horn bis zum Bahnhof Horn-Bad Meinberg an Werktagen
- Angebotsoptimierung im Hinblick auf den Schulverkehr
- Integration der NachtExpress-Leistungen
- Bezugspunkt des Linienbündels 2 = Bad Lippspringe, Stadtmitte
- **Anlage 4.2 Verkehrskonzept und Liniensteckbriefe Linienbündel 2 Bad Lippspringe/Hövelhof**

#### **4.1.1.3 Linienbündel 3 Brakel**

Im Linienbündel 3 Brakel (Anlage 4-9) sind alle Verkehre aus den Nachbarkommunen nach Brakel sowie die innerörtliche Erschließung in Brakel enthalten. Das Leistungsvolumen aus dem Jahr 2017 soll erhalten bleiben. Die Betreuung des Bürgerbusses ist vom zukünftigen Betreiber des Linienbündels sicherzustellen. Die Sonderverkehre zum Annentag in Brakel werden auf dem Fahrplanstand 2017/2018 in das Linienbündel 3 aufgenommen. Folgende Linien sind im Linienbündel 3 Brakel ab dem 01. August 2020 zu betreiben:

- R71 Regionalbus Brakel – Erwitzen – Holzhausen – Nieheim
- R72 Regionalbus Peckelsheim – Niesen – Gehrden – Siddessen – Rheder – Brakel
- 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 – Hemsen – 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

Insgesamt werden in diesem Linienbündel ca. 983.000 Fahrplankilometer/Jahr erbracht.

#### **Zusammenfassung der Maßnahmen:**

- Umnummerierung der Linien R81 in R71 und R52 in R72 zur Vereinheitlichung des Nummernschemas
- Geringfügige Leistungsmehrung auf der Linie 525 Beverungen – Brakel (Frühleistung als Ersatz für fehlende RB85)
- Integration von Sonderverkehren zum Annentag
- Bezugspunkt des Linienbündels 3 = Brakel, Bahnhof
- **Anlage 4.3 Verkehrskonzept und Liniensteckbriefe Linienbündel 3 Brakel**

#### 4.1.1.4 Linienbündel 4 Warburger Börde

Im Linienbündel 4 Warburger Börde (Anlage 4-10) sind die Verkehre aus Borgentreich und Peckelsheim nach Warburg enthalten. Daneben gibt es noch einige Linien im Schulverkehr für die drei Schulstandorte. Das Angebot soll auf dem Niveau des Fahrplans 2017/2018 gehalten werden. Die Wisentlinie R37 (Scherfede – Warburg – Borgentreich – Beverungen – Bad Karlshafen) soll aufgrund von mangelnder Nachfrage v.a. in den Wintermonaten, nur noch in der Sommersaison vom 01.05. bis zum 03.10. an Sonn- und Feiertagen als Solobus mit Fahrradanhänger und einem angepassten Takt verkehren. Die Fahrpläne entsprechen dem bisherigen Status-Quo. Die Sonderverkehre zur Oktoberwoche in Warburg werden auf dem Fahrplanstand 2017 in das Linienbündel aufgenommen. Wesentlicher neuer Bestandteil des Fahrplankonzepts für das Linienbündel 4 ist eine aktualisierte Schülerverkehrslinie 565 von Peckelsheim nach Borgentreich. Planerisch wird in diese Linie das Fahrplanvolumen der derzeitigen Schülerlinie 559 (Peckelsheim – Schweckhausen/Willegassen) integriert. Für den sehr ausgedünnten Ferienfahrplan auf der Linie 565 (Linie 559 kein Ferienangebot) sollen bedarfsoorientierte Verkehre über den Tagesverlauf eingerichtet werden (Anruf-Linien-Fahrten mit einer einstündigen telefonischen Voranmeldung). Folgende Linien sind im Linienbündel 4 Warburger Börde ab dem 01. August 2020 zu betreiben.

- R34 Regionalbus Borgentreich - Bühne – Körbecke – Rösebeck – Daseburg – Warburg
- R35 Regionalbus Warburg – Dössel – Großeneder – Lütgendener – Borgentreich
- R37 Regionalbus Scherfede – Rimbeck – Ossendorf – Warburg - Dössel – Großeneder – Lütgendener – Borgentreich – Natzungen – Borgholz – Dalhausen – Beverungen – Lauenförde - Würgassen – Herstelle – Bad Karlshafen („Wisent-Linie“)
- R38 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
- 565 Schulverkehr Peckelsheim – Eissen - / - Schweckhausen – Willegassen – Borgentreich
- Sonderverkehre Warburger Oktoberwoche in Warburg

Insgesamt werden in diesem Linienbündel ca. 642.000 Fahrplankilometer/Jahr erbracht.

### Zusammenfassung der Maßnahmen:

- Ummumerierung der Linien 535 in R34 und R55 in R38 zur Vereinheitlichung des Nummernschemas
- Leistungsmehrung auf der Linie R34 Warburg – Borgentreich aufgrund der Integration von Manrode und Muddenhagen in den Linienweg
- Leistungsminderung auf der Linie 532 Borgentreich – Manrode aufgrund der Änderungen bei der R34
- Integration der Saisonverkehre auf der Linie R37 Scherfede – Bad Karlshafen
- Überplanung der Linie 565 Borgentreich – Peckelsheim mit Integration von bedarfsgesteuerten Verkehren
- Integration von Sonderverkehren zur Warburger Oktoberwoche
- Bezugspunkt des Linienbündels 4 = Warburg, Bahnhof
- **Anlage 4.4 Verkehrskonzept und Liniensteckbriefe Linienbündel 4 Warburger Börde**

#### 4.1.1.5 Linienbündel 5 Stadtverkehr Höxter

Im Linienbündel 5 Stadtverkehr Höxter sind alle Stadtverkehre im Bereich der Kernstadt, sowie der Ortsteile enthalten. Zudem ist die Regionalverkehrslinie nach Holzminden (R21) im Linienbündel integriert. Die Verkehre aus Fürstenberg/Boffzen (556) aus dem Bereich Beverungen/Godelheim (R22) sowie aus dem Bereich Steinheim (R91) sind anderen Linienbündeln zugeordnet. Als Planungsgrundlagen für die Linien im Linienbündel 5 wurden folgende Rahmenvorgaben verwendet:

- Stärkung der Hauptnachfrageachsen
- Beschleunigung der Linien, wo sinnvoll (z.B. bei Parallelangeboten) und möglich
- Optimierung der Anbindung der Schulen
- Integration neuer Angebotsformen (On-Demand-Verkehr)

Ein Großteil des Linienbündels, wie die zwei Regionalbuslinien R21 nach Holzminden, und 590 nach Vörden (heute R90), sowie die Linien HX4 nach Bödexen, HX2 zur Weserbergland-Klinik HX3 zum Wohnquartier Petrifeld, werden aus dem Status-Quo von 2017 übernommen. Auch die Schulverkehrslinien 595 und 597 bleiben in ihrem Bedienungsgebiet im Status Quo. Die neue Linie 598 enthält die Schulfahrten der bisherigen HX3. Weiterhin wird die bisherige Regionalbuslinie R90 durch die Schulverkehrslinie 590 ersetzt und enthält die Schulfahrten der bisherigen R90. Die Anpassungen an die Veränderungen in der Schullandschaft zur Betriebsaufnahme im Jahr 2021 werden vom künftigen Nahverkehrsplan gedeckt.

### Grundplanung

Die derzeitige Linie HX3 von Höxter über Lütmarsen und Ovenhausen nach Bosseborn soll in der Planung den direkten Weg über die Lütmarser Straße, sowie die Kreisferienstraße (K18) nach Bosseborn fahren. Die Ortschaften Ovenhausen und Lütmarsen bleiben im Stundentakt durch die Linie 590 bzw. R91 ausreichend angebunden. Das Quartier am Petrifeld ist weiterhin durch die Linie HX1 und 590 erschlossen. Die eingesparte Fahrzeit sorgt durch die Kombination der Linien HX5 nach Lüchtringen und HX3 nach Bosseborn für eine fahrzeug- und kilometerneutrale Umsetzung der neuen Verbindung nach Lüchtringen.

Für die Planung sind zwei Infrastrukturmaßnahmen notwendig. Bereits heute kann die Haltestelle Höxter – Corvey nur von Kleinbussen angefahren werden, da der notwendige Wendehammer im Bereich der Klosterpforte baulich offensichtlich nicht umsetzbar war. Geplant ist daher die Anlage einer beidseitigen Haltestelle im Bereich der östlichen Corveyer Allee. Diese Maßnahme sollte kurzfristig bereits für den heutigen Betrieb umgesetzt werden.

Die zweite Infrastrukturmaßnahme betrifft die Anlage einer neuen beidseitigen Haltestelle auf der Lütmarser Straße im Bereich der bestehenden Tankstelle. Diese Maßnahme ist allerdings kein notwendiges Umsetzungskriterium für die aktuellen Planungen.

Fahrten zur Hochschule OWL, die über eine höhere Nachfrage verfügen, wurden in eine neu konzipierte Schulverkehrslinie 596 „Hochschulshuttle“ integriert. Diese Linie beginnt und endet am Bahnhof / Rathaus in Höxter und hat Anschluss auf die RB 84 aus/nach Paderborn.

Auf Wunsch der Stadt Höxter wurde im Linienbündel 5 Stadtverkehr Höxter eine zusätzliche Schulverkehrslinie 599 aufgenommen. Die Schulfahrten über Fürstenau, Bödexen und Stahle zur Grundschule in Albaxen werden derzeit von der Stadt Höxter als Schülerspezialverkehr (gemäß Verordnung über die Befreiung bestimmter Beförderungsfälle von den Vorschriften des Personenbeförderungsgesetzes (FVO)) finanziert. Da sich der nph als Ziel gesetzt hat, Schülerspezialverkehre in die anstehenden Wettbewerbsverfahren zu übernehmen, ist die Linie nachträglich zusätzlich mit aufgenommen worden. Es handelt sich um ca. 11.500 zusätzliche Fpl-km pro Jahr.

Für den Betriebsstart des Linienbündels 5 am 01.08.2021 sind somit folgende Linien vorgesehen:

- R21 Höxter – Albaxen – Stahle – Holzminden (60-min-Takt)
- HX1 Stadtbus Höxter - Hellweg (60-min-Takt)
- HX2 Stadtbus Höxter – WBK (60-min-Takt)
- HX3 Stadtbus Höxter – Bosseborn (60-min-Takt)
- HX4 Stadtbus Höxter – Brenkhausen – Fürstenau - Bödexen (60-min-Takt)
- 590 Schulverkehr Höxter – Lütmarsen – Ovenhausen – Vörden (ehem. R90) (120-min-Takt)

- 595 Schulverkehr Fürstenau/Bödexen – Löwendorf – Bönekenberg – Niese – Rischenau
- 596 Stadtbus Höxter – Hochschule (120-min-Takt)
- 597 Schulverkehr Lüchtringen – Bosseborn – Ovenhausen – Lütmarsen – Ottbergen – Godelheim
- 598 Schulverkehr Höxter – Lütmarsen – Ovenhausen - Bosseborn
- 599 Schulverkehr Fürstenau – Bödexen – Stahle – Albaxen

Damit ergibt sich ein Leistungsvolumen von ca. 550.000 Fahrplankilometern, welches dem Status-Quo aus dem Jahre 2017 entspricht. Das Leistungsvolumen bezieht sich auf alle oben genannten Linien.

Die größte Änderung gegenüber dem Status Quo innerhalb dieser Grundplanung ist die derzeitige Stadtbuslinie HX5 vom Bahnhof über das Kreishaus nach Schloss Corvey. Diese soll gemäß der Planungen im Stundentakt an Werktagen bis nach Lüchtringen durchgebunden werden und die neue Bezeichnung HX2 erhalten. Die Erschließung von Höxters größtem Ortsteil Lüchtringen mit fast 3.000 Einwohner obliegt im Status Quo einer stündlichen Zugverbindung nach Höxter und Holzminden. Da der Bahnhof den Ortsteil nur teilweise erschließt, soll die neue stündliche Busverbindung an Werktagen eine deutliche Verbesserung gegenüber dem Status Quo erzielen und im Takt versetzt zum SPNV verkehren.

### Optionale Änderung der Kernstadterschließung

In der Grundplanung erschließen die Stadtbuslinien HX4 und HX5 neben der Altstadt die Bereiche Petrifeld und Weser-Bergland-Klinik in der erweiterten Höxteraner Kernstadtdurch. Das Gewerbegebiet „Zur Lüre“ ist nur durch die Haltestellen auf der Albacher Straße erschlossen. Eine innere Erschließung mit deutlich kürzeren Fußwegen ist in der Grundplanung nicht vorgesehen.

Bei einem On-Demand-Verkehr handelt es sich um einen Flächenbetrieb mit Kleinbussen. Potenzielle Nutzer des On-Demand-Dienstes müssten sich telefonisch oder über eine App im System anmelden und würden dann eine Nachricht zur nächsten Fahrtmöglichkeit erhalten. Einen statischen Fahrplan gibt es bei dieser Betriebsform nicht. Bei On-Demand-Verkehren gibt es verschiedene Bedienungssysteme wie z.B. Tür-zu-Tür Bedienung, Haltestelle-zu-Tür Bedienung oder Haltestelle-zu-Haltestelle Bedienung. Bei Nutzung von Haltestellen im On-Demand-Verkehr ist es üblich, die bestehenden Haltestellen um virtuelle Haltestellen zu ergänzen, um die Fußweglängen innerhalb eines Quartiers zu minimieren.

Die On-Demand Fahrzeuge würden im Höxteraner Kernstadtbereich alle bisherigen Haltestellen anfahren (Quartiere „Petrifeld“, „Kreisberufskolleg/Weser-Bergland-Klinik“ und „Altstadt“). Zusätzlich sollte geprüft werden, das Gewerbegebiet „Zur Lüre“ anzubinden. Wie oben beschrieben, würden die bestehenden Haltestellen durch eine Vielzahl vom externen

Gutachter noch festzulegender virtueller Haltestellen ergänzt. Fahrten zur Hochschule OWL, die über eine höhere Nachfrage verfügen, würden in die Schulverkehrslinie 597 integriert.

Ziel dabei wäre es, die Haltestellenerreichbarkeit weiter zu verbessern und Fahrten über einen längeren Bedienungszeitraum Fahrgästen individuell zur Verfügung zu stellen. Die On-Demand Verkehre könnten mit Hilfe einer speziellen Software und per Anruf gebucht und mittels einer Dispositionsssoftware effizient geplant werden.

Der wesentliche Vorteil der neuen On-Demand Verkehre bestünde darin, dass der ÖPNV für den Kunden einfacher und schneller verfügbar ist, ohne dass dieser einen Fahrplan studieren müsste. Außerdem würde eine nahezu vollständige Flächenerschließung quasi in „Haustür-zu-Haustür–Qualität“ erreicht. Eine einfache tarifliche Einbindung mit einem Pauschalpreis könnte zudem den Erfolg dieser neuen flexiblen und bedarfsgerechten Bedienungsform unterstützen.

Diese modernen ÖPNV-Systeme sind derzeit in verschiedenen Kommunen in Erprobung. Vergleichbar mit der hier vorgeschlagenen Lösung ist ein Modell, welches in der rheinland-pfälzischen Stadt Wittlich betrieben wird. Hier ist der sog. „Wittlich Shuttle“ im Mai 2018 in den Regelbetrieb übergegangen und bedient mit zwei Fahrzeugen ca. 70 Haltestellen im Stadtgebiet von Wittlich.

Es ist geplant sich zusammen mit einem Unternehmen als Projektpartner mit einer gemeinsamen Projektskizze beim von der Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung ins Leben gerufenen Förderprogramms LandMobil zu beteiligen. Gegenstand der Förderung ist das Thema „Mobilität im ländlichen Raum“. Das Ziel des nph ist es, einen möglichen einjährigen Testbetrieb des On-Demandverkehr mit Betriebsaufnahme des Linienbündels 5 im Jahr 2021 zum Großteil mit den Fördermitteln zu finanzieren.

Im Laufe des Jahres 2019 ist mit einer Novellierung des PBefG zu rechnen, in der zum Thema On-Demand Verkehr eine Regelung gefunden werden soll. Gerade in Anbetracht der drohenden Privatisierung durch Uber und Co. ist es wichtig eine rechtliche Regelungsmöglichkeit für die öffentlichen Aufgabenträger zu finden und On-Demand Verkehre als festen Bestandteil einer Konzession genehmigen lassen zu können.

Die Flächenbedienung der innenstadtnahen Wohnquartiere würde die Verlegung der Regionalbuslinie R23 (Vorden - Höxter) auf die Lütmarser Straße ermöglichen. Dadurch würde die Linie für die Kunden attraktiver, da auf diese Weise die Innenstadt von Höxter schneller erreicht wird. Für Fahrgäste aus dem Quartier „Petrifeld“ könnte wie oben beschrieben eine weitere Haltestelle an der Lütmarser Straße angelegt werden.

- **Anlage 4.5 Verkehrskonzept und Liniensteckbriefe Linienbündel 5 Stadtverkehr Höxter**

#### 4.1.1.6 Linienbündel 6 Paderborner Hochfläche

Im Linienbündel 6 Paderborner Hochfläche sind die Buslinien südlich von Paderborn in den Kommunen Bad Wünnenberg und Borchum enthalten. Weiterhin sind auch die Buslinien im Altenaatal zwischen Borchum und Lichtenau in das Linienbündel integriert.

Folgende Linien sind derzeit im Linienbündel konzessioniert (die angegebenen Angebotsqualitäten enthalten eine generalisierte Aussage für die Wochentage Montag bis Freitag):

- S10 Paderborn – Bad Wünnenberg – Brilon (120-min-Takt)
- R11 Paderborn – Haaren – Fürstenberg – Bad Wünnenberg – Bleiwäsche (60-min-Takt)
- R70 Paderborn – Borchum – Alfen (30-min-Takt)
- R71 Paderborn – Borchum – Etteln – Henglarn – Atteln (30-min-Takt)
- 410 Schulverkehr Paderborn: Bad Wünnenberg – Fürstenberg – Haaren – Paderborn
- 411 Lokalbus Bad Wünnenberg: Helmern – Haaren – Fürstenberg – Bad Wünnenberg (120-min-Takt)
- 412 Grundschulverkehr Bad Wünnenberg: Leiberg - Bad Wünnenberg
- 413 Grundschulverkehr Fürstenberg: Bleiwäsche – Fürstenberg
- 414 Grundschulverkehr Haaren Fürstenberg – Bad Wünnenberg – Leiberg – Hegendorf – Büren (Schulverkehr)
- 415 Schulverkehr Fürstenberg: Madfeld – Bleiwäsche – Fürstenberg
- 416 Schulverkehr Fürstenberg: Meerhof – Essenthö & Helmern – Elisenhof – Fürstenberg
- 417 Schulverkehr Fürstenberg: Büren – Hegendorf – Leiberg – Bad Wünnenberg – Fürstenberg
- 418 Schulverkehr Fürstenberg: Haaren – Fürstenberg
- 419 Schulverkehr Büren: Atteln – Henglarn – Helmern – Haaren – Büren
- 470 Schulverkehr Paderborn: Alfen – Borchum – Paderborn
- 471 Schulverkehr Paderborn: Altenaatal – Borchum – Paderborn
- 472 Schulverkehr Borchum: Wewer – Alfen – Borchum
- 473 Schulverkehr Schloß Hamborn: Grundsteinheim – Iggenhasuen – Neuenheerse – Altenbeken – Buke – Schwaney – Dahl – Dörenhagen – Schloß Hamborn
- 474 Schulverkehr Schloß Hamborn: Bad Lippspringe – Marienloh – Paderborn – Lieth – Dörenhagen – Schloß Hamborn
- 475 Schulverkehr Schloß Hamborn: Sennelager – Schloß neuhaus – Sande – Elsen – Wewer – Borchum – Schloß Hamborn
- 476 Schulverkehr Schloß Hamborn: Hövelhof – Delbrück – Boke – Thüle – Salzkotten – Oberntudorf – Niederntudorf – Alfen – Schloß Hamborn
- 477 Schulverkehr Schloß Hamborn: Paderborn – Borchum – Schloß Hamborn
- 478 Schulverkehr Borchum: Dalheim – Husen – Atteln – Henglarn – Etteln – Borchum

- 479 Schulverkehr Borchken/Paderborn: Paderborn - Dörenhagen – Schloß Hamborn - Borchken
- **Anlage 4.6 Verkehrskonzept und Liniensteckbriefe Linienbündel 6 Paderborner Hochfläche**

#### 4.1.1.7 Linienbündel 7 Lichtenau

Wie bereits in den Linienbündel 1 Delbrück und 6 Paderborner Hochfläche wird auch im Linienbündel 7 Lichtenau eine klare Spezifizierung der Schulverkehre vorgenommen. Für das im Jahr 2020 startende Wettbewerbsverfahren ist folgende Gliederung der Linie vorgesehen:

- S80 Schnellbus Paderborn – Lichtenau – Warburg (heute S85)
- R81 Regionalbus Paderborn – Herbram – Lichtenau (heute R84)
- 480 Schulverkehr Rimbeck – Lichtenau – Paderborn
- 481 Lokalbus Lichtenau: Lichtenau – Ebbinghausen/Husen – Atteln (Anschluss PB)
- 481 A: Grundschulverkehr Altenagrundschule Atteln
- 481 L: Schulverkehr Altenatal - Lichtenau
- 482 Ortsverkehr Dörenhagen: Paderborn – Universität - Dörenhagen
- 483 Schul- und Grundschulverkehr Willebadessen – Kleinenberg – Lichtenau
- 484 Schul- und Grundschulverkehr Grundsteinheim – Herbram – Lichtenau
- 485 Grundschulverkehr Ebbinghausen – Husen – Lichtenau
- 486 Schulverkehr Paderborn <-> Lichtenau über Ebbinghausen und Dörenhagen
- 487 Schulverkehr Gymnasium St. Kapar Kleinenberg/Husen – Neuenheerse
- 488 Bürgerbus Lichtenau
- 489 Lokalbus Lichtenau: Lichtenau – Holtheim – Blankenrode

Für die beiden Hauptlinien S80 und R81 ist an Werktagen ein 60-min-Takt im Tagesverlauf vorgesehen. Abweichungen im Schulverkehr sind auf der R81 zur Anbindung des Ortsteils Herbram-Wald eingeplant. Im Bereich der Kernstadt Paderborn sind zwei Linienführung auf dem Inneren Ring vorgesehen. Zu schulrelevanten Zeiten werden mit den Haltestellen Gierstor und Maspennplatz die großen Schulstandorte bedient. Außerhalb dieser Zeiten wird der Liboriberg befahren.

Die Linien 481 und 489 sind als Lokalbusverkehre geplant und weisen somit auch Verkehre in den Ferienzeiten und am Wochenende auf. Die Fahrten auf der Linie 481 werden in Lichtenau nach Möglichkeit an die Linie S80 in/aus Richtung Paderborn und in Atteln an die Linie R71 in/aus Richtung Paderborn angebunden. Die morgendlichen Fahrten auf der Linie 489 sowie die nachmittäglichen Rückfahrten werden an Schultagen aus/in Richtung Paderborn auf die Linie 480 durchgebunden.

Die anderen Linien dienen hauptsächlich oder ausschließlich dem Schulverkehr. Der Bereich Dörenhagen wird mit den Linie 479 (Linienbündel 6) und 486 (Linienbündel 7) im Schulverkehr bedient. Mit der neuen Linie 482 besteht darüber hinaus eine stündliche Verbindung zwischen Dörenhagen und Paderborn, die auch Wochenendverkehre enthält.

- **Anlage 4.7 Verkehrskonzept und Liniensteckbriefe Linienbündel 7 Lichtenau**

#### **4.1.1.8 Linienbündel 8 Stadtverkehr Warburg**

Im Linienbündel 8 Stadtverkehr Warburg sind alle Stadtverkehre im Bereich der Kernstadt sowie der umliegenden Warburger Ortsteile enthalten. Durch die Lokalbuslinien W3 und W4 werden zudem die hessischen Orte Diemelstadt und Rhoden mit Warburg verbunden. Die Regionalbuslinien nach Borgentreich und Peckelsheim sind dem Linienbündel 4 Warburger Börde zuzuordnen. Die östlich gelegenen Warburger Ortsteile Herlinghausen und Calenberg werden durch die vom Nachbaraufgabenträger NVV betriebenen Linien 120 und 140 im Regelverkehr erschlossen und im Schulverkehr zusätzlich durch die Schulverkehrslinie 507 aus dem Linienbündel 8 ergänzt. Zudem gibt es die Schnellbuslinie S85 aus dem Linienbündel 7 Lichtenau, welche von Paderborn über die an der B7 gelegenen Ortschaften nach Warburg führt. Weiterhin sind die derzeitigen ÖPNV-Schulverkehre der Warburger Ortsteile im Linienbündel 8 enthalten. Zentraler Verknüpfungspunkt der entsprechenden Linien ist der ZOB in Warburg. Für das im Jahr 2020 startende Wettbewerbsverfahren ist folgende Gliederung der Linie vorgesehen:

- W1 Stadtverkehr Warburg: Warburg – Menne – Nörde – Ossendorf
- W2 Stadtverkehr Warburg: Warburg – Ossendorf – Rimbeck – Scherfede – Bonenburg – Hardehausen
- W3 Stadtverkehr Warburg: Warburg – Wormeln – Welda – Volkmarsen
- W4 Stadtverkehr Warburg: Warburg – Germete – Wethen – Rhoden
- 501 Schulverkehr Warburg: Warburg – Ossendorf – Menne – Nörde
- 502 Schulverkehr Warburg: Warburg – Ossendorf – Scherfede – Rimbeck – Bonenburg – Borlinghausen – Hardehausen – Diemelstadt
- 504 Schulverkehr Warburg: Warburg – Wormeln – Welda
- 507 Schulverkehr Warburg: Warburg – Calenberg – Herlinghausen – Dalheim – Warburg
- 508 Bürgerbus Warburg (nur nachrichtlich)
- 509 Schulverkehr Warburg: Warburg – Dössel

Es wurde ein Verkehrskonzept für das Linienbündel mit einer Linienübersicht, einer Liniennetzkarte sowie den Liniensteckbriefen erarbeitet. Das derzeit bestehende Leistungsvolumen soll im kommenden Wettbewerbsverfahren erhalten bleiben. Zu beachten ist, dass die vom aktuellen Konzessionsinhaber eingeführten Bedarfsverkehre nach Hardehausen wieder durch Regelverkehre ersetzt werden sollen.

- **Anlage 4.8 Verkehrskonzept und Liniensteckbriefe Linienbündel 8 Stadtverkehr Warburg**

#### **4.1.1.9 Linienbündel 9 Nordkreis Höxter**

Im Linienbündel 9 Nordkreis Höxter sind alle Verkehre aus den Nachbarkommunen nach Steinheim (ohne die lippisch federgeführte Linien 770, 773, 774 und 776), Marienmünster

und Nieheim sowie deren innerörtliche Erschließung enthalten. Weiterhin sind die derzeitigen ÖPNV-Schulverkehre enthalten. Das derzeit bestehende Leistungsvolumen soll im kommenden Wettbewerbsverfahren erhalten bleiben.

Als Planungsgrundlagen für die Linien im Linienbündel 9 wurden folgende Rahmenvorgaben verwendet:

- Erhalt des bestehenden Angebots
- Optimale Anbindung der Schulen
- Integration der Sonderverkehre zu Rosenmontag sowie zum Käsemarkt
- Generierung von zusätzlichen Einnahmen im „Jedermannverkehr“ mit angebotsorientiertem Marketing

Das Linienbündel 9 Nordkreis Höxter weist mit seinen vier Regionalbuslinien zur Verbindung der Mittelzentren und Grundzentren des nördlichen Kreises, den vier Lokalbuslinien zur Feinerschließung der Dörfer, den drei reinen Schulverkehrslinien, sowie den Sonderverkehren zu Rosenmontag und zum Nieheimer Käsemarkt ein Angebot von ca. 1.000.000 Fpl-km auf. Der nph hat sich im Rahmen der anstehenden Wettbewerbsverfahren zum Ziel gesetzt, den in der letzten Wettbewerbsperiode aufgebauten Verkehr in seinem Leistungsvolumen zu erhalten. Die Sonderverkehre zu Rosenmontag in Steinheim, sowie zum Käsemarkt in Nieheim werden auf dem Fahrplanstand 2018/2019 in das Linienbündel 9 aufgenommen. Die Anpassungen an die Veränderungen in der Schullandschaft zur Betriebsaufnahme im Jahr 2020 werden vom künftigen Nahverkehrsplan gedeckt.

Für den Betriebsstart des Linienbündels 9 am 01.08.2020 sind folgende Linien vorgesehen:

- R75 Regionalbus Nieheim – Pömbsen - Schönenberg – Merlsheim – Erpentrup - Langeland – Reelsen – Alhausen - Bad Driburg
- R76 Regionalbus Steinheim – Ottenhausen – Vinsebeck - Eichholz - Bergheim – Sandebeck – Himmighausen – Merlsheim – Erpentrup – Grevenhagen - Langeland – Reelsen – Alhausen - Bad Driburg
- R83 Regionalbus Steinheim – Vinsebeck - Bergheim - Eichholz – Oeyenhausen - Nieheim
- R91 Regionalbus Steinheim – Eversen – Rolfzen – Sommersell - Vörden
- 571 Lokalbus Nieheim – Oeyenhausen – Himmighausen – Erpentrup - Merlsheim
- 572 Lokalbus Nieheim – Entrup – Eversen – Sommersell - Born - Hagedorn - Rolfzen
- 578 Schulverkehr Alhausen – Reelsen - Langeland – Erpentrup – Merlsheim - Schönenberg – Pömbsem
- 584 Lokalbus Vörden – Bredenborn - Nieheim
- 586 Lokalbus Vörden – Großenbreden – Kollerbeck - Niese - Löwendorf – Hohehaus
- 587 Schulverkehr Steinheim - Löwendorf – Papenhöfen – Kollerbeck - Born – Hagedorn
- 589 Schulverkehr Vörden – Hohehaus – Bremerberg - Löwendorf - Fürstenau – Bödexen
- Sonderverkehre Nieheimer Käsemarkt und Karneval in Steinheim

Damit wird ein Leistungsvolumen von ca. 1.000.000 Fahrplankilometern erzeugt, welches dem Status-Quo aus dem Jahre 2019 entspricht.

- Anlage 4.9 Verkehrskonzept und Liniensteckbriefe Linienbündel 9 Nordkreis Höxter

#### **4.1.1.10 Linienbündel 10 Egge**

Im Linienbündel (LB) 10 Egge sind die aus Osten nach Paderborn einbrechenden ÖPNV-Verkehre, sowie die Verbindungen von Bad Driburg in seine südlichen Ortsteile und nach Willebadessen enthalten. Zudem sind in diesem Linienbündel die Schulverkehre für die Schulstandorte Altenbeken, Bad Driburg, Neuenheerse, Paderborn Peckelsheim und Willebadessen integriert. Eine Analyse des bestehenden ÖPNV ohne den regionalen Busverkehr im Untersuchungsraum zeigt die Karte 1.



Karte 1: Untersuchungsraum ohne regionalen Busverkehr

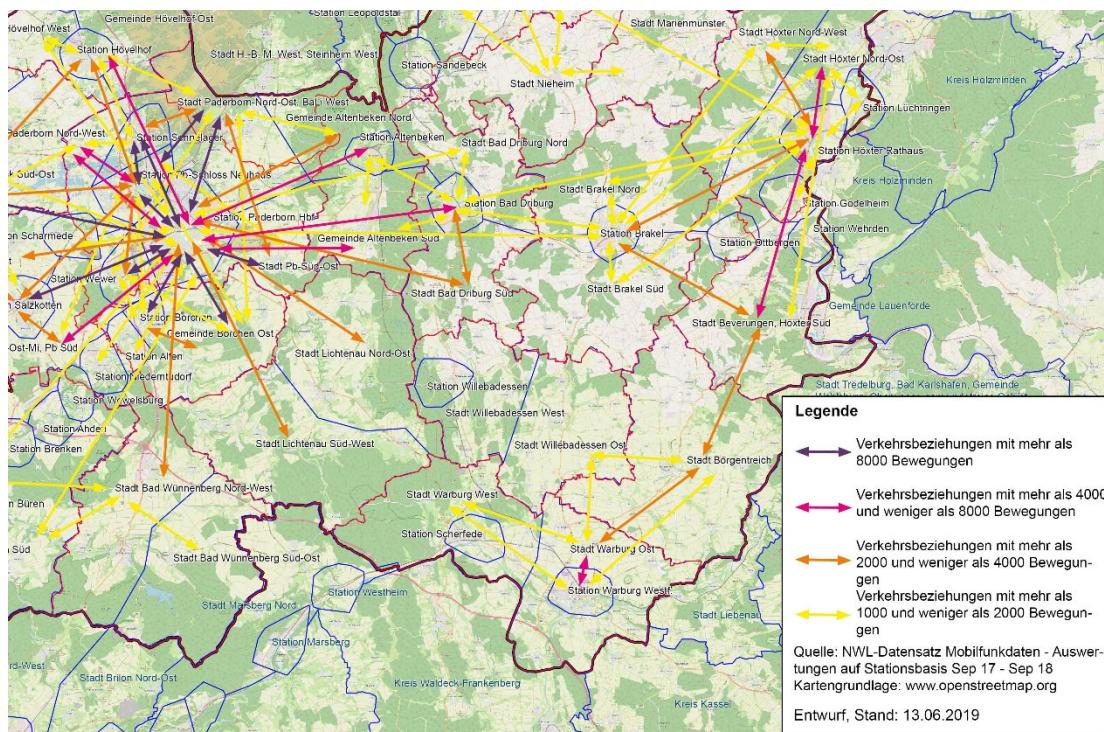
Der Öffentliche Verkehr (ÖV) ohne den regionalen Busverkehr im Untersuchungsraum besteht aus dem SPNV-Angebot des Regional Express (RE) 11 auf der Relation Düsseldorf - Paderborn – Kassel, der Regional Bahn (RB) 84/85 auf der Relation Paderborn – Bad Driburg – Holzminden/Kreisen bzw. Göttingen. Der Busverkehr wird vom Paderborner Stadtbusunternehmen PaderSprinter GmbH betrieben. Im Untersuchungsraum verkehren die Linien PS4 und PS8 aus dem Kernstadtbereich in die Ortsteile Dahl bzw. Neuenbeken.

Für die Betriebsaufnahme des neuen LB 10 im Jahr 2023 ist von folgender Angebotsqualität auszugehen:

- RE 11: Verdichtung im Untersuchungsraum auf einen 60-min-Takt. Für die Taktlage wird der Status Quo angenommen.
- RB84/85: Beibehaltung des 60-min-Takt und der Taktlage. Bei Verdichtung auf einen 30-min-Takt auf der Relation Paderborn – Bad Driburg - können sich für die Linien im östlichen Bereich des Untersuchungsraums Änderungen ergeben, die zu einer erheblich besseren Abstimmung zwischen ÖPNV und SPNV führen können.
- PS4: Beibehaltung des 30-min-Takt und der Taktlage aber Verlängerung in den Bereich Elsen.
- PS8: Beibehaltung des 30-min-Takt, aber Veränderung der Taktlage durch die Inbetriebnahme der neuen Zentralen Omnibushaltestelle (ZOH) Westernmauer. Die heutigen Anschlusszeiten sind somit im Jahr 2023 nicht mehr vorhanden.

Gemäß Kapitel 3 ist der Bevölkerung im Untersuchungsgebiet eine ausreichende Grundbedienung im ÖPNV zur Verfügung zu stellen. Darüber hinaus soll auf stark frequentierten Relationen ein attraktives Angebot vorgehalten werden, dass eine echte Alternative zum motorisierten Individualverkehr (MIV) bietet. Gemäß Kapitel 3 hat die Angebotsausgestaltung auch unter dem Aspekt der Finanzierbarkeit zu erfolgen.

Bezüglich der Nachfragedaten hat der nph Mobilitätsdaten aus dem Mobilfunkbereich des Jahres 2018 aufbereitet und 2019 zu einer übersichtlichen Karte verarbeitet (Karte 2).



- Paderborn – Buke/Schwaney
- Paderborn – Bad Driburg

Die Karte zeigt die mittleren Verkehrsströme in der Farbe Orange (2.000 – 4.000 Bewegungen):

- Paderborn – Dringenberg/Neuenheerse
- Bad Driburg - Dringenberg/Neuenheerse

Der dritte orange Doppelpfeil Paderborn – Altenbeken Nord ist noch der Relation Paderborn – Kernort Altenbeken zuzurechnen.

Die Karte zeigt die schwachen Verkehrsströme in der Farbe Gelb (1.000 – 2.000 Bewegungen):

- Bad Driburg – Kernort Altenbeken
- Bad Driburg - Buke/Schwaney
- Kernort Altenbeken - Buke/Schwaney

Für diese Verkehrsströme soll ein abgestimmtes, attraktives Angebot definiert werden, das allerdings die Finanzierbarkeit nicht aus den Augen verlieren darf. Im Hinblick auf diese Voraussetzung ist in jedem Fall zu beachten, dass Parallelverkehre auf Linienabschnitten der verschiedenen Verkehrsträger vermieden werden. Allerdings beinhaltet z.B. ein Konzept, das ausschließlich auf Anschlüsse setzt die Gefahr der Abhängigkeit von Konzeptionen weiterer ÖV-Partner, die der nph nicht beeinflussen kann.

### **Regelverkehr**

Regelverkehr bezeichnet in diesem Zusammenhang ÖPNV-Leistungen, die auch außerhalb der schulischen Anforderungen verkehren und damit die ÖPNV-Grundversorgung der Bevölkerung darstellen. Die Regelverkehre sollen die in Karte 2 aufgezeigten Verflechtungen aufnehmen und qualitativ adäquate Angebote aufweisen.

Für den Regelverkehr werden folgende Leitlinien aus den Rückmeldungen der Träger öffentlicher Belange abgeleitet und bei der Planung angewendet:

- Attraktive umsteigefreie, schnelle Verbindungen in die Kernstadt Paderborn
- Beachtung der drei großen Infrastrukturmaßnahmen im Planungsraum (ZOH Westernmauer, Systemhalt Buke, Hühnerfeld und Bad Driburg, Güterbahnhof)
- Keine Verschlechterungen gegenüber dem Status Quo

Für die drei am stärksten nachgefragten Verflechtungen

1. Paderborn – Kernort Altenbeken
2. Paderborn – Buke/Schwaney
3. Paderborn – Bad Driburg

sind folgende Angebote vorgesehen:

**1. Paderborn – Kernort Altenbeken**

- SPNV-Verbindungen (RE 11, RB 72, RB 84/RB 85, S5)
- Umsteigeverbindung über Buke, Hühnerfeld (S30 <-> R31), 60-min-Takt
- Direktverbindung über Neuenbeken, 60-min-Takt (R31)

**2. Paderborn – Buke/Schwaney**

- Umsteige- bzw. Direktverbindung über Buke (S30 <-> R31), 60-min-Takt
- Direktverbindung über Dahl (R32), 60-min-Takt

**3. Paderborn – Bad Driburg**

- SPNV-Verbindung (RB 84/RB 85), 60-min-Takt
- Direktverbindung (S30), 60-min-Takt

Für die zwei folgenden mittelstark nachgefragten Verflechtungen

4. Paderborn – Dringenberg/Neuenheerse  
5. Bad Driburg - Dringenberg/Neuenheerse

sind folgende Angebote vorgesehen:

**4. Paderborn – Dringenberg/Neuenheerse**

- Direktverbindung über Dahl (R32), 60-min-Takt
- Umsteigeverbindung (nur Neuenheerse) über Buke, Hühnerfeld (S30 <-> R31), 60-min-Takt

**5. Bad Driburg - Dringenberg/Neuenheerse**

- Direktverbindung (R33) 60-min-Takt

Für die drei folgenden schwächer nachgefragten Verflechtungen

6. Bad Driburg – Kernort Altenbeken  
7. Bad Driburg - Buke/Schwaney  
8. Kernort Altenbeken - Buke/Schwaney

sind folgende Angebote vorgesehen:

**6. Bad Driburg – Kernort Altenbeken**

- SPNV-Verbindung (RB 84/RB 85), 60-min-Takt
- Umsteigeverbindung über Buke, Hühnerfeld (S30 <-> R31), 60-min-Takt

**7. Bad Driburg - Buke/Schwaney**

- Direktverbindung Schwaney (R32 betrieblich verknüpft mit R33), 60-min-Takt
- Direktverbindung Buke (S30), 60-min-Takt

**8. Kernort Altenbeken - Buke/Schwaney**

- Direktverbindung (R31), 60-min-Takt

### S30 Schnellbus Paderborn – Buke – Bad Driburg

Bei Verwendung der derzeitigen Fahrzeiten besteht innerhalb Dad Driburgs bereits kurz nach Fahrtbeginn ein großes Problem. Die Stadt Bad Driburg gestaltet derzeit die östliche Bahnhofsseite um. Hier entsteht ein großer P&R-Bereich, eine Fahrradabstellanlage und eine zentrale Omnibushaltestelle. Diese neue Haltestelle soll auch über Bus-Abstellflächen verfügen, auf denen vorgeschriebene Pausenzeiten verbracht werden. Eine Toilette für das Fahrpersonal ist auch vorgesehen. Alle Beteiligten sind sich einige, dass diese neue Haltestelle (**Arbeitsname „Güterbahnhof“**) die bisherige Haltestelle auf der westlichen Bahnhofsseite ablösen soll. Bei Verwendung der bisherigen Zeiten würde die Abfahrt der S30 am Bahnhof zur Minute XX:44 erfolgen, während der Zug Richtung Paderborn zur Minute XX:43 abfährt. Es ist davon auszugehen, dass dies über den Tagesverlauf zu einer Vielzahl von Konflikten führt, die auch Folgeverspätungen erzeugen und das Gesamtsystem destabilisieren.

Daher wird der Systemhalt in Buke nicht zur Minute XX:00 sondern zur Minute XX:30 durchgeführt. Damit ergeben sich für den Gesamtverlauf der Linie S30 folgende systemrelevante Zeiten:

Abfahrt-/Ankunftszeit	Minute
Bad Driburg, Güterbahnhof	XX:13
Buke, Hühnerfeld	<b>XX:30</b>
Paderborn Hbf	XX:56

Abfahrt-/Ankunftszeit	Minute
Paderborn Hbf	XX:01
Buke, Hühnerfeld	<b>XX:30</b>
Bad Driburg, Güterbahnhof	XX:44

Der Systemknoten (alle Busse treffen sich zur gleichen Minute) Buke, Hühnerfeld kann damit gehalten werden. Im Systemknoten ist ein dreiminütiger Fahrzeitpuffert eingerechnet.

### R31 Regionalbus Paderborn – Benhausen – Neuenbeken – Altenbeken – Buke – Schwaney – Herbram-Wald – Neuenheerse

Aus den Vorgaben zu den Verflechtungen zwischen Paderborn und dem Bereich Buke/Schwaney sowie den o.g. Leitlinien wurde die Linie R31 entwickelt. Die entsprechende Verbindung wird auch von der Gemeinde Altenbeken gewünscht, da sie neben dem Systemknoten Buke auch innerörtliche Verbindung zwischend den drei Ortsteilen herstellt.

Aus der Stellungnahme der PaderSprinter GmbH konnte entnommen werden, dass sich durch die ZOH Westernmauer und das derzeit laufende IMOK-Projekt die Fahrzeiten der Linie PS8 vermutlich verschieben könnten. Zudem wurde auch eine Änderung des Gesamttaktgefüges erwähnt. Die von den Kunden gewünschte und von den Trägern öffentlicher Belange geforderte stabile Anschlussaufnahme ist somit nicht garantiert. Aus diesem Grund wurde die Linie R31 durchgängig von/nach Paderborn, Hauptbahnhof geplant. Wie bereits im Status Quo bekannt, wird die Linie bis Neuenheerse, Wendeplatz konstruiert.

Diese Linie bedient auch - wie von der Stadt Lichtenau eingefordert - die Haltestelle Herbram-Wald, Wendeplatz im 60-min-Takt.

Damit ergeben sich für den Gesamtverlauf der Linie R31 folgende systemrelevante Zeiten:

Abfahrt-/Ankunftszeit	Minute
Paderborn, Hauptbahnhof	XX:51
Buke, Hühnerfeld	<b>XX:30</b>
Neuenheerse, Wendeplatz	XX:50

Abfahrt-/Ankunftszeit	Minute
Neuenheerse, Wendeplatz	XX:07
Buke, Hühnerfeld	<b>XX:30</b>
Paderborn, Hauptbahnhof	XX:06

Der Systemknoten (alle Busse treffen sich zur gleichen Minute) Buke, Hühnerfeld kann damit eingehalten werden. Im Systemknoten ist ein dreiminütiger Fahrzeitpuffert eingerechnet.

### R32 Regionalbus Paderborn – Dahl – Schwaney – Neuenheerse

Aus den Vorgaben zu den Verflechtungen zwischen Paderborn und dem Bereich Buke/Schwaney sowie Dringenberg/Neuenheerse sowie den o.g. Leitlinien wurde die Linie R32 entwickelt. Die entsprechende Verbindung von Schwaney über Dahl nach Paderborn wird insbesondere von der Gemeinde Altenbeken gewünscht. Sollte die Stadt Paderborn Widerspruch gegen eine Bedienung des Ortsteils Dahl durch den Regionalverkehr einlegen, wird die Linienführung automatisch auf die direkte Verbindung via B64 umgelegt.

Die Linie wird betrieblich mit der Regionalbuslinie R33 Bad Driburg – Neuenheerse verzahnt. Um die Verwechselungsgefahr mit der S30 Paderborn – Bad Driburg zu minimieren, wurde diese Nummern trennung eingeführt. Grundsätzlich kann auch eine Linie R32 Paderborn – Bad Driburg über Neuenheerse ausgeschrieben werden.

Damit ergeben sich für den Gesamtverlauf der Linie R32 folgende systemrelevante Zeiten:

Abfahrt-/Ankunftszeit	Minute vormittags	Minute nachmittags
Neuenheerse, Kirche	XX:46	XX:03
Paderborn, Hauptbahnhof	XX:20	XX:37

Abfahrt-/Ankunftszeit	Minute vormittags	Minute nachmittags
Paderborn, Hauptbahnhof	XX:07	XX:22
Neuenheerse, Kirche	XX:43	XX:58

Die unterschiedlichen Abfahrts- bzw. Ankunftsminuten ergeben sich durch die Anschlussaufnahme der R33 auf die Egge-Bahn am Bahnhof Bad Driburg.

### R33 Regionalbus Neuenheerse – Bad Driburg

Aus den Vorgaben zu den Verflechtungen zwischen Paderborn bzw. Bad Driburg mit dem Bereich Dringenberg/Neuenheerse sowie den o.g. Leitlinien wurde die Linie R33 entwickelt. Bei dieser Verbindung sind die Ankunftszeiten der RegionalBahn-Linie RB 84/RB 85 in Bad Driburg als Zwangspunkt anzusehen. Die Linie RB 84/RB 85 erreicht den Bahnhof Bad Driburg aus Richtung Höxter zur Minute XX:15. Für die im 60-min-Takt geplante Linie R43 ergibt sich somit die Abfahrtsminute XX:22 in Bad Driburg.

Die Abfahrtsminuten der Linie RB 84/RB 85 am Bahnhof Bad Driburg in Richtung ist XX:43. Für die im 60-min-Takt geplante Linie R33 ergibt sich somit die Ankunftsminuten XX:35 in Bad Driburg.

Morgens sind die Fahrzeiten damit auf die Züge **aus** Richtung Höxter ausgerichtet. Am Nachmittag wird der Anschluss „gedreht“ und die Züge **in** Richtung Höxter werden erreicht.

Damit ergeben sich für den Gesamtverlauf der Linie R33 folgende systemrelevante Zeiten:

Abfahrt-/Ankunftsort	Minute vormittags	Minute nachmittags
Neuenheerse, Kirche	XX:41	XX:56
Dringenberg, Burg	XX:50	XX:05
Bad Driburg, Bahnhof	XX:08	XX:23

Abfahrt-/Ankunftsort	Minute vormittags	Minute nachmittags
Bad Driburg, Bahnhof	XX:20	XX:37
Dringenberg, Burg	XX:38	XX:55
Neuenheerse, Kirche	XX:46	XX:03

### 430 Lokalbus Peckelsheim – Willebadessen

Die Planung des Regelverkehrs in der Stadt Willebadessen wird nicht durch ausgeprägte Pendlerverflechtungen gekennzeichnet. Es sind selbstverständlich Pendlerverflechtungen mit dem Oberzentrum Paderborn festzustellen, diese sind jedoch weitaus weniger ausgeprägt als bei den vorangegangenen Relationen. In Abstimmung mit der Stadt Willebadessen soll dieser Tatsache entsprochen und ein flexibleres Angebot geplant werden. Der nicht zentraler Lage befindliche Bahnhof Willebadessen soll mit diesem flexiblen Angebot attrahiert und zum Herzstück des Umweltverbundes in Willebadessen ausgebaut werden. Hier soll auch die touristische Nutzung eine größere Rolle spielen als auf den o.g. Relationen (vgl. Stellungnahme der Stadt Willebadessen zur NVP-Fortschreibung).

Die Linie 430 Peckelsheim – Niesen – Fölsen – Helmern – Willebadessen soll wird als On-Demand-Liniенverkehr (ODL) betrieben werden. Der ODL ist deutlich einfacher planbar als der On-Demand-Flächenverkehr wie er z.B. für das Liniensbündel 5 Stadtverkehr Höxter vor-

gesehen ist. Für die Linie 430 wird zunächst von Montag bis Sonntag ein 60-min-Takt vorgesehen, der am Vormittag auf die Züge des RE 11 Richtung Paderborn ausgerichtet ist. Am Nachmittag werden dann die Fahrten des RE 11 aus Paderborn bedient. Durch den Betrieb mit Kleintransportern nach Höxteraner Vorbild kann auch die Westseite des Bahnhofs Willebadessen angefahren werden. Damit entfallen lange Fußwege und der ÖPNV wird deutlich attraktiver gestaltet. Auch die Anschlussaufnahme bei verspäteten Zügen verbessert sich deutlich. Es ist vorgesehen, für diese Verkehre die gleiche technische Benutzeroberfläche zu verwenden, wie sie für das Linienbündel 5 Stadtverkehr Höxter derzeit entwickelt wird.

Damit ergeben sich für den Gesamtverlauf der Linie 430 folgende systemrelevante Zeiten:

Abfahrt-/Ankunftsstadt	Minute vormittags	Minute nachmittags
Peckelsheim, Busbahnhof	XX:25	XX:33
Willebadessen, Bahnhof	XX:40	XX:53

Abfahrt-/Ankunftsstadt	Minute vormittags	Minute nachmittags
Willebadessen, Bahnhof	XX:06	XX:17
Peckelsheim, Busbahnhof	XX:25	XX:33

Die Linie ist als sogenannte „Tennisschläger-Linie“ konstruiert. Daher ergeben sich auf den Reaktionen unterschiedliche Fahrzeiten.

### 435 Lokalbus Dringenberg – Borlinghausen

Auch diese Linie ist auf Grundlage der geringen Verflechtungen als ODL-Verkehr angelegt. Die Linie verstetigt das derzeit teilweise unverständliche Angebot und setzt in Dringenberg auf einen klaren Anschluss Richtung Bad Driburg mit der Linie R33. Die Linie wird an Montag bis Freitag im 60-min-Takt und an Wochenenden und Feiertagen im 120-min-Takt betrieben. Es ist vorgesehen, für diese Verkehre die gleiche technische Benutzeroberfläche zu verwenden, wie sie für das Linienbündel 5 Stadtverkehr Höxter derzeit entwickelt wird.

Damit ergeben sich für den Gesamtverlauf der Linie 435 folgende systemrelevante Zeiten:

Abfahrt-/Ankunftsstadt	Minute
Dringenberg, Burg	XX:55
Borlinghausen, Altes Kornhaus	XX:22

Abfahrt-/Ankunftsstadt	Minute
Borlinghausen, Altes Kornhaus	XX:23
Dringenberg, Burg	XX:50

## **Schulverkehr**

Aus dem Kapitel 3 werden die Ziel für die Dimensionierung der Schulverkehre übernommen. Die Zahlen zu den Schülerinnen und Schülern basieren auf dem Schuljahr 2020/2021.

Für die Maximalbesetzung der Busse sollen werden die folgenden Kennzahlen verwendet werden. Maximale Besetzungen pro Fahrt für die Planung:

- Gelenkbus: 110 Fahrgäste (gesetzlich erlaubt ca. 145, bei ca. 48 Sitzplätzen)
- 12-m-Bus: 70 Fahrgäste (gesetzlich erlaubt ca. 90, bei ca. 35 Sitzplätzen)
- Midibus: 55 Fahrgäste (gesetzlich erlaubt ca. 85, bei ca. 26 Sitzplätzen)

### **431 Schulstandort Bad Driburg**

- 431.1 Paderborn, Benhausen, Neuenbeken, Altenbeken, Buke (98 SuS, NGB Gym)  
431.1 Paderborn, Benhausen, Neuenbeken, Altenbeken, Buke (97 SuS, NGB GesS)  
431.2 Willebadessen, Altenheerse, Kühlsen, Dringenberg, Siebenstern (91 SuS, NGB)  
431.3 Schwaney, Herbram-Wald, Neuenheerse (86 SuS, NGB)

### **432 Schulstandort Paderborn**

- 432.1 Willebadessen, Altenheerse, Dringenberg, Neuenheerse, Schwaney (92 SuS, NGB)  
432.2 Bad Driburg, Buke, Altenbeken (84 SuS, NGB, Kernstadt PB)  
432.2 Bad Driburg, Buke, Altenbeken (61 SuS, NFB, Randbezirke PB)

### **433 Schulstandort Neuenheerse**

- 433.1 Neuenbeken, Altenbeken, Buke, Schwaney (110 SuS, NGB)  
433.2 Helmern, Fölsen, Dringenberg (55 SuS, NFB)  
433.3 Borlinghausen, Willebadessen, Altenheerse (104 SuS, NGB)

### **434 Schulstandort Peckelsheim**

- 434.1 Borlinghausen, Willebadessen, Helmern (134 SuS, 2 \* NFB)  
434.2 Dringenberg, Altenheerse, Fölsen, Niesen (63 SuS, NFB) (inkl. Umsteiger aus BaDri)

### **436 Schulstandort Willebadessen**

- 436 Helmern, Altenheerse, Borlinghauen (28 SuS, NFB)

### **437 Schulstandort Altenbeken**

- 437 Bad Driburg, Neuenheerse, Buke (24 SuS, NFB)

NGB = Niederflurgelenkbus (B-Qualität), NFB Niederflurbus (B-Qualität)

## **Umsetzung „Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge“ im LB 10**

Grundsätzlich kann sowohl mit Batteriebussen als auch mit Wasserstoffantrieben der Verkehr im LB 10 betrieben werden. Wie eine Umsetzungsstrategie aussehen könnte, muss von Seiten des nph aber erst vor der tatsächlichen Ausschreibung im Jahr 2022 entschieden werden.

- **Anlage 4.10 Verkehrskonzept und Liniensteckbriefe Linienbündel 10 Egge**

### **4.1.1.11 Linienbündel 11 Wesertal**

Im Linienbündel 11 Wesertal sind alle Verkehre aus den Nachbarkommunen nach Beverungen (ohne die niedersächsisch feder geführte Linie 554) sowie die innerörtliche Erschließung von Beverungen enthalten. Weiterhin sind die derzeitigen ÖPNV-Schulverkehre enthalten. Das derzeit bestehende Leistungsvolumen soll erhalten bleiben.

Als Planungsgrundlagen für die Linien im Linienbündel 11 wurden folgende Rahmenvorgaben verwendet:

- Erhalt des bestehenden Angebots
- Optimale Anbindung der Schulen
- Generierung von zusätzlichen Einnahmen im „Jedermannverkehr“ mit angebotsorientiertem Marketing

Das Linienbündel 11 Wesertal weist mit seinen zwei Regionalbuslinien zur Verbindung der Mittelzentren und Grundzentren des südlichen Kreises sowie zum hessischen Bad Karlshafen, einer Lokalbuslinie sowie zwei reinen Schulverkehrslinien ein Angebot von ca. 600.000 Fpl-km auf. Der nph hat sich im Rahmen der anstehenden Wettbewerbsverfahren zum Ziel gesetzt, den in der letzten Wettbewerbsperiode aufgebauten Verkehr in seinem Leistungsvolumen zu erhalten. Die Anpassungen an die Veränderungen in der Schullandschaft zur Betriebsaufnahme im Jahr 2020 werden vom künftigen Nahverkehrsplan gedeckt.

Für den Betriebsstart des Linienbündels 11 am 01.08.2020 sind folgende Linien vorgesehen:

- R22 Regionalbus Bad Karlshafen - Herstelle - Würgassen – Lauenförde – Beverungen – Blankenau – Wehrden - Amelunxen – Höxter
- R36 Regionalbus Lauenförde – Beverungen – Dalhausen – Borgholz – Natingen – Natzungen – Borgentreich
- 523 Schulverkehr Trendelburg – Deisel – Helmarshausen – Herstelle – Beverungen
- 524 Schulverkehr Dalhausen – Tietelsen – Rothe – Natingen – Borgholz – Haarbrück – Jakobsberg
- 533 Lokalbus Beverungen – Jakobsberg – Haarbrück – Langenthal – Manrode – Muddenhagen – Bühne

Damit wird ein Leistungsvolumen von ca. 600.000 Fahrplankilometern erzeugt, welches dem Status-Quo aus dem Jahre 2019 entspricht.

- **Anlage 4.11 Verkehrskonzept und Liniensteckbriefe Linienbündel 11 Weser-tal**

#### **4.1.1.12 Linienbündel 12 Büren/Salzkotten**

Folgt im Dezember 2021 im Vorgriff auf die entsprechende Wettbewerbs-Vorveröffentli-chung im Juli 2022.

### **4.1.2 Qualitäten**

In Zukunft sollen alle im NVP definierten Qualitäten (Verkehr, Fahrzeuge, Personal & Be-trieb) vertraglich zwischen dem nph und den im Regionalverkehr tätigen Unternehmen fest-geschrieben werden. Im Fall von eigenwirtschaftlichen Verträgen soll dies über sogenannte Qualitätssicherungsverträge erfolgen. Bei gemeinwirtschaftlichen Verträgen werden die Qualitäten in den Verkehrsverträgen der öffentlichen Dienstleistungsaufträge integriert. In beiden Fällen sind entsprechende Pönalen für Schlecht- bzw. Nichtleistungen zu definieren.

#### **4.1.2.1 Fahrzeuge**

##### **4.1.2.1.1 Fahrzeugkategorien**

Bei den Ausschreibungen des nph werden folgende Fahrzeugkategorien verwendet:

- NMA = Niederflur-Midibus der Kategorie A
- NFA = Niederflur-Solobus der Kategorie A
- NGA = Niederflur-Gelenkbus der Kategorie A
- NFB = Niederflur-Solobus der Kategorie B
- NGB = Niederflur-Gelenkbus der Kategorie B
- KB = Kleinbus (z.B. Bürgerbusse)
- ALF = Pkw/Van

Die jeweiligen Kategorien haben unterschiedliche Qualitätskriterien zu erfüllen. Die werden in der folgenden Tabelle definiert:

	Kategorie A Regelfahr- zeug	Kategorie B Verstär- kerfahr- zeug	Katego- rie KB Klein- busse	Kategorie ALF An- ruf-Linien- Fahrt
	NFA/NGA	NFB/NGB	KB	Pkw/Van
<b>1.) Fahrzeugalter Höchst- und Durchschnittsalter</b>				

Maximales Höchstalter während der Vertragslaufzeit (Bezugsgröße: Monat der Erstzulassung):	8 Jahre	16 Jahre	8 Jahre	8 Jahre
<b>2.) Technische Merkmale</b>				
<b>2.1.) Fahrzeugtyp und Platzangebot (Die Fahrzeuggröße ist den Fahrplänen zu entnehmen)</b>				
Die maximale Anzahl der zu befördernden Fahrgäste errechnet sich aus der Summe von Steh- und Sitzplätzen und darf nicht höher sein als die in den Fahrzeugpapieren eingetragene maximale Personenzahl gemäß §34a StVZO.				
<b>Standardbus (11,5 - 13,5 Meter):</b> (NF / LE) (mind. 34 Sitzplätze)	X	X	-	-
<b>Gelenkbus (17 - 18,5 Meter):</b> (NF / LE) (mind. 46 Sitzplätze)	X	X	-	-
<b>Kleinbus (bis max. 10 Meter):</b>	-	-	X	-
<b>Anruf-Linien-Fahrt (ALF)</b> (mind. 4 Sitzplätze zzgl. Fahrerplatz)	-	-	-	X
<b>2.2.) Motorleistung</b>				
Angemessene Motorleistung (gem. § 35 StVZO) entsprechend der topographischen und betrieblichen Gegebenheiten sowie der Fahrplanvorgaben, Mindestanforderung in [kW / to zGG] (zulässiges Gesamtgewicht):	<b>NFA:</b> min. 11 kW/to <b>NGA:</b> min. 9,0 kW/to	<b>NFB:</b> min. 11 kW/to <b>NGB:</b> min. 9,0 kW/to	-	-
Angemessene Motorleistung (gem. § 35 StVZO) entsprechend der topographischen und betrieblichen Gegebenheiten sowie der Fahrplanvorgaben, Mindestanforderung in [kW]:	-	-	min. 100 kW	min. 70 kW
<b>2.3.) Türen</b>				

Mindestanzahl: siehe rechts, davon - mit Ausnahme ALF - mindestens eine doppelbreite Tür (Gelenkbus 2 doppelbreite Türen) mit einer lichten Durchgangsbreite von 1.250 mm (+/- 50 mm). Fremdkraftbetätigte Türen müssen jeweils einen Türtaster rechts und links besitzen (gilt nicht für ALF)	<b>NFA:</b> min. 2 Türen <b>NGA:</b> min. 3 Türen	<b>NFB:</b> min. 2 Türen <b>NGB:</b> min. 3 Türen	<b>KB:</b> min. 1 Pa-sagiertür	<b>Pkw/Van:</b> mind. 5 Tü-ren (inkl. Heck)
<b>2.4.) Ein- und Ausstieg</b>				
Kneeling-Einrichtung als elektronisch-pneumatisches System zur Fahrzeugabsenkung an der Einstiegsseite	X	X	-	-
Es ist eine Rampe für mobilitätseingeschränkte Personen an der doppelt breiten Tür mit direktem Zugang zur Sondernutzfläche vorzuhalten. Diese ist an den Haltestellen auf Anforderung der mobilitätseingeschränkten Personen durch Fahrpersonal einzusetzen. Neben der Rampe sind weitere ggf. notwendige Hilfsmittel vorzuhalten, die den Zustieg für Personen in Elektrorollstühlen sicherstellen. Hierfür ist eine Tragfähigkeit von mindestens 350 kg zu gewährleisten.	X	X	-	-
Busse müssen außen an der Tür mit Einstiegshilfen für mobilitätseingeschränkte Personen sowie im Innenraum im Bereich der Sondernutzfläche über einen Ruftaster (Türöffner oder Taster mit speziellem Hinweis an das Fahrpersonal) verfügen.	X	X	-	-

Die Fahrzeugaußenflächen und der Innenraum sind farblich so zu gestalten, dass sich auch sehbehinderte Fahrgäste gut orientieren können. Für die Orientierung relevante Einrichtungselemente, wie z.B. Haltegriffe und –stangen, Taster, Einstiegstüren und Stufenkanten, müssen durch kontrastierende Farbgestaltung oder Farbmarkierungen gegenüber den übrigen Formelementen hervorgehoben sein.	X	X	X	-
Im Fahrgastrraum sind mindestens im Abstand von zwei Sitzreihen funktionsfähige, gut erreichbare Haltewunschtaster anzubringen. Die Farbgestaltung der Haltewunschtaster muss kontrastreich ausgeführt sein, damit diese für sehbehinderte Fahrgäste erkennbar sind.	X	X	X	-
Die Fahrzeuge sind mit einer aus dem gesamten Fahrgastrraum einsehbaren „Wagen hält“-Anzeige auszustatten. Akustische Bestätigung des Haltewunsches für das Fahrpersonal. Für die rückwärtsgerichteten Sitze ist bei NFA eine Anzeige „Wagen hält“ ausreichend. Bei NGA ist pro Fahrzeugteil eine Anzeige „Wagen hält“ Für die rückwärtsgerichteten Sitze vorzuhalten.	X über 1 TFT-Monitor weitere Anzeige für rückwärtsgerichtete Plätze  bei NGA über 2 TFT-Monitore weitere Anzeige für rückwärtsgerichtete Plätze	X Kann auch über sonstige Innenanzeige erfolgen  bei NGB kann auch über 2 sonstige Innenanzeigen erfolgen	X über 1 TFT-Monitor	-
Überwachte Türbereiche bei fremdkraftbetätigten Türen sind am Boden farblich zu markieren.	X	X	-	-
Akustisches Türschließsignal an der Tür 3 bei Gelenkbussen	X	X	-	-
<b>2.5.) Betriebliche Kommunikation</b>				

Funk: Alle Fahrzeuge sind mit Funkgeräten auszustatten. Die Kommunikation mit der Betriebsleitung und zwischen allen Fahrzeugen im Linienbündel mit Ausnahme der Ersatzfahrzeuge ist sicherzustellen.	X	X	X	-
<b>2.6.) Sicherheit</b>				
Wegfahrsperrre (Türsicherung)	X	X	-	-
Senkrechte Haltestangen an jeder 2. Sitzreihe, Haltegriffe an gangseitigen Fahrgastsitzen	X	X	X	-
Senkrechte Haltestangen im Bereich aller Ausstiegstüren	X	X	-	-
Fensterschutzstange oberhalb der Fensterbrüstung im Bereich der Sonder	X	X	-	-
Notausstiegsluke mit Belüftungsfunktion	-	X	-	-
Feuerlöschanlage im Motorraum	X	-	-	-
Plexiglasscheibe zur Abtrennung des Fahrerarbeitsplatzes mit Aussparung für den Ticketverkauf	X	X		
<b>3.) Umweltstandards</b>				
<b>3.1.) Schadstoffausstoß</b>				
Schadstoffnorm Euro VI	X	-	X	-
Mindestens Schadstoffnorm Euro V oder EEV	-	X	-	X
<b>4.) Fahrgastkomfort</b>				
<b>4.1.) Fußbodenhöhe</b>				
Podestloser Durchgang zwischen den Türen 1 und 2 (stufenloser Mittelgang einschließlich Sondernutzfläche).	X	X	-	-
<b>4.2.) Sitzplätze</b>				
Mindestsitzabstand:	680 mm	680 mm	680 mm	-
Ausgewiesene Sitzplätze für mobilitätseingeschränkte Personen in Türnähe (mindestens 4 Sitzplätze für Schwerbehinderte sind als solche eindeutig zu kenn-	X	X	nur 2 (auch Klappsitze möglich)	-

zeichnen, z.B. Scheibenpiktogramm in Augenhöhe stehender Fahrgäste).				
Fahrgastsitze sind mit Polstern und Stoffbezügen aus schwer entflammbaren Materialien in einem einheitlichen Design je Fahrzeug zu versehen.	X	X	X	-
Fahrgastsitze: Überlandausstattung mit entsprechender Polstereiung und antivandalismus Rückenlehne	X	-	-	-
Jede Sondernutzungsfläche (vgl. Ziffer 4.3) ist mit Klappsitzen auszustatten.	X	X	X	-
Nur ALF-Fahrzeuge: Es sind 2 Rückhalteeinrichtungen für Kinder gem. § 21 Abs. 1a StVO vorzuhalten und ggf. einzusetzen (Kindersitze).	-	-	-	X
<b>4.3.) Sondernutzungsfläche, Stehperron</b>				
Eine ausgewiesene flexible Sondernutzungsfläche für Rollstühle / Kinderwagen / Fahrräder nach VDV an der 2. Tür	X	X	X	-
Befestigungsmöglichkeit für Rollstühle / Kinderwagen / Fahrräder oder ähnlichem (z.B. Gurte).	X	-	X	-
Die Sondernutzungsfläche an der 2. Tür ist mit mindestens einer Rückenstütze auszurüsten.	X	X	X	-
Mitnahmemöglichkeit E-Scooter	X	-	-	-
<b>4.4.) Heizung/Lüftung/Klimatisierung</b>				
Ausreichende Belüftungsmöglichkeit im Fahrgastraum und am Fahrerplatz z.B. Klappfenster	X	X	X	X
Klimaanlage (Fahrgastraum und Fahrerplatz) elektrisch	NFA/NMA 2 Aufdachanlagen	NFB/NMB 2 Aufdachanlagen	KB 1 Aufdachanlagen	Fahrzeugklima

(oder vergleichbare Kompresso-ranlage)	NGA 3 Auf-dachanlagen	NGB 3 Auf-dachanla-gen		
Heizung (Fahrgastrraum und Fahrerplatz)	X	X	X	X
<b>4.5.) Beleuchtung</b>				
Innenraumbeleuchtung getrennt zuschaltbar für den vorderen und den hinteren Fahrzeugbereich (Verhindern der Blendwirkung). Der Türbereich ist bei geöffneten Türen zusätzlich auszuleuchten.	X	X	-	-
Außenbeleuchtung an Tür 2 bei Standardbussen sowie an den Türen 2 + 3 bei Gelenkbussen	X	-	-	-
<b>4.6.) Abfallbehälter</b>				
Mindestens ein befestigter Abfallbehälter an der hinteren Tür. (Bei drei Türen: An der mittleren und der hinteren Tür.)	X	X	X	-
<b>5.) Vertrieb und Kommunikation</b>				
<b>5.1.) Fahrkartenverkaufsgerät und Entwerter</b>				
Alle Fahrzeuge sind mit elektronischem Fahrscheindrucker mit der aktuellen E-Ticketing-Funktion und Bordrechnersystem zur Echtzeitdaten-Auskunft auszustatten.	X	X	X	-
<b>5.2.) Fahrgastinformation im Fahrzeug</b>				
Akustische Haltestellen- und Umsteigeansage (Steuerung durch Bordrechner) (elHA)	X	X	X	-
Akustische Haltestellen- und Umsteigeansage über Bordmikrofon (Fahreransage)	X	X	X	-
Im Einstiegsbereich ist ein Prospekthalter für ÖPNV- Informatio-	X	X	X	-

nen des Auftraggebers anzubringen, der folgendes Format aufnehmen kann: DIN A 5				
Plakathalter, Klapprahmen, Format A2	2 Rahmen NFA/NMA 3 Rahmen NGA	2 Rahmen NFB/NMB 3 Rahmen NGB	1 Rahmen KB	-
<b>5.3.) Fahrgastinformation am Fahrzeug</b>				
Hochauflösende Linienbeschilderung außen (freiprogrammierbare, alphanumerische Anzeige) - bei Dunkelheit beleuchtbar. <u>Fahrzeugfront:</u> Liniennummer, Fahrtziel; <u>Einstiegsseite:</u> Liniennummer, Fahrtziel; <u>Fahrerseite:</u> Liniennummer (nur A-fahrzeuge) <u>Fahrzeugheck:</u> Liniennummer. Die Festlegung der Beschriftungsinhalte erfolgt in Abstimmung mit dem nph.	X Bug LED weiß 19x160  rechts LED weiß 19x160  links LED weiß 19x40  Heck weiß 19x40	X	X	-
Beklebung der Bus-Längsseiten <u>nur</u> auf Höhe des Fahrersitzes mit Benennung und Adresse des AN. Größe und Platzierung in Abstimmung zwischen AG und AN. Die Materialkosten übernimmt der AN.	X	X	X	-
Kennzeichnung als "Fahr mit"-ALF Fahrzeug. Die Beschilderung in Form von Magnettafeln wird durch den AG gestellt. Eine zusätzliche Beschilderung als Taxi ist unschädlich.	-	-	-	X
<b>5.4.) Außenlackierung</b>				
RAL 9010 reinweiß, Klebung im "fahr mit"-Design gemäß Anlage zum LV	X	-	X	-
<b>5.5) Ticketing</b>				
<b>5.5.1) E-ticketing</b>				

Das Verkehrsunternehmen stattet das Fahrscheinverkaufs- und Bordrechner-System auf den Fahrzeugen so aus, dass alle für die Umsetzung der Stufe 1 (Bar-geldloses Zahlen) und Stufe 2 (Elektronischer Fahrschein = EFS) der VDV-Kernapplikation auf Basis einer kontaktlosen Chipkarte erforderlichen Hardware-Komponenten (insbesondere Kartenterminal) bereits vorhanden sind und eingesetzt werden können.	X	X	X	-
<b>5.5.2) Debitkartenlesegerät</b>				
Das Verkehrsunternehmen stattet das Fahrzeug mit einem Debitkartenlesegerät aus. Die Lesegeräte ermöglichen auch das kontaklose Bezahlen mit allen derzeit gängigen Formaten (EC- und Kreditkarten).	X	-		
<b>5.6.) Sonstiges</b>				
Videoanlage (Fahrer und Fahrgastrraum). Die entsprechenden Datenschutzbestimmungen sind einzuhalten. Es ist ein entsprechendes Piktogramm oder ein schriftlicher Hinweis an den Türen der jeweiligen Fahrzeuge anzubringen. Die A-Fahrzeuge sind mit W-LAN Modulen mit einem Mindestdatenvolumen von 50GB pro Fahrzeug und Monat sowie dem Netzwerknamen "fahr mit" auszustatten. Das WLAN Netzwerk ist als Hotspot entsprechend Dritten zur Verfügung zu stellen.	X	-	X	-
Alle Sitzgruppen sind mit USB-Steckdosen auszustatten.	X			

#### 4.1.2.1.2 Fahrzeugaußenseiten

Für die Außengestaltung der Fahrzeuge der Kategorie A hat der nph mehrere Designbeispiele erarbeiten lassen, die typenbedingt zwangsläufig anzuwenden sind. Die entsprechende Designvorlage ist in den Abb. 4-1 bis 4-3 dargestellt:



Abb. 4-1: Designvorgabe Minibus

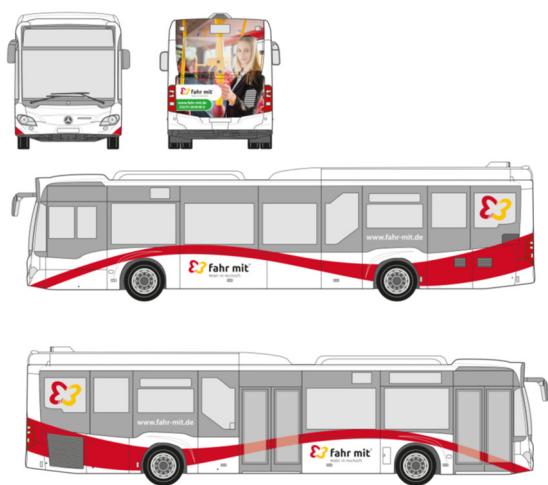


Abb. 4-2: Designvorgabe Solo-Kom

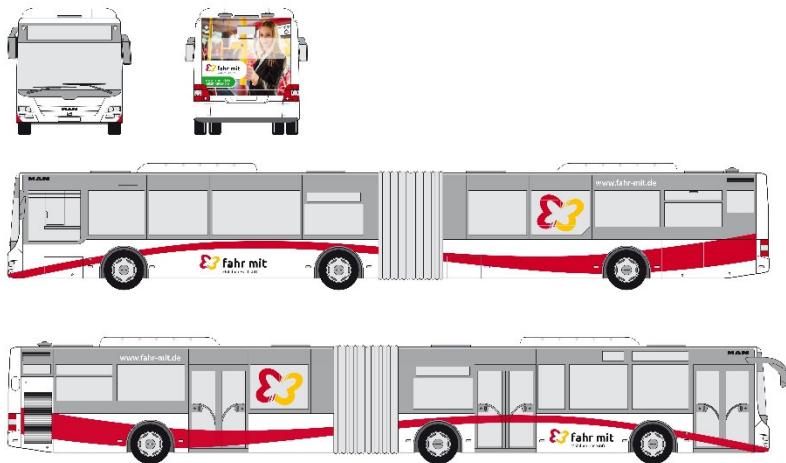


Abb. 4-3: Designvorgabe Gelenk-Kom

#### 4.1.2.1.3 Fahrzeuginnenraum

Bei den Anforderungen an den Fahrzeuginnenraum wurde bewusst die Perspektive von in ihrer Mobilität eingeschränkten Menschen zugrunde gelegt. Denn was für diese wachsende Nutzergruppe – von Eltern mit Kinderwagen, Kindern, Reisenden mit Koffern über Sehbehinderte und Rollstuhlfahrer bis zu älteren Menschen mit Rollatoren – teilweise zwingend notwendige Hilfestellung ist, erleichtert allen Fahrgästen das Fahren mit den Bussen im Regionalverkehr.

Der Innenraum des Fahrzeugs ist freundlich, hell und kontrastreich zu gestalten. Die Kanten von Stufen, Podesten und anderen im Fußbereich hervorstehenden Einbauten sind über die

gesamte Breite farblich auffällig (gelb reflektierend) zu kennzeichnen. Die Farbe ist im Fall der Abnutzung zu erneuern.

Busse sind mit einer ausreichenden Zahl von Haltewunsch-Druckknöpfen auszurüsten. Diese müssen gerade von den Plätzen für Behinderte und dem Rollstuhlfahrer-Stellplatz bequem zu erreichen sein. Für den Haltewunsch am Rollstuhlfahrerstellplatz ist ein gesondertes akustisches Signal vorzusehen. In den Bussen des Regionalverkehrs müssen Haltewunsch und Türöffnungsfunktion übergreifend einheitlich geregelt sein.

Die Piktogramme in allen Fahrzeugen des Regionalverkehrs in den Kreisen Paderborn und Höxter sollen einheitlich sein. Texte sind - wenn möglich - zu vermeiden.

Die Türöffner-Tasten - sofern vorhanden - sind im Bus an den vertikalen Haltestangen im Türbereich anzubringen, nicht im Schwenkbereich der Türen oder an den Türen selber. Fensterfolie empfindet der Fahrgäste als störend, auf ihre Verwendung soll weitgehend verzichtet werden.

Zur Sauberkeit in den Fahrzeugen sind Abfallbehälter mit Deckel zu montieren.

Der Verwendung neuer Informationsmedien (z.B. WLAN) ist als Standard für die Fahrzeuge der A Kategorie vorzusehen. Alle Fahrzeuge sollen über eine Videoüberwachung des Innenraums verfügen.

Es ist in den Bussen des Regionalverkehrs eine möglichst große Anzahl an Längs- und Querstangen als Haltemöglichkeiten einzubauen. Insbesondere kleine Fahrgäste - wie z.B. Grundschüler - benötigen eine permanente Möglichkeit zum Festhalten auch in geringer Höhe. Die Stangen sollen durch entsprechende Strukturierung die Gefahr des Abrutschens verhindern. Sie dürfen nicht zu dick sein, um auch von kleinen Händen (Kinder) sicher umfasst werden zu können.

Auch im Bereich der Türen, Sondernutzungsflächen und Fahrzeuggelenke sind ausreichend Haltemöglichkeiten vorzusehen. Sie sind kontrastreich von ihrer Umgebung abzugrenzen.

Ein möglichst großer Anteil der vorhandenen Sitzplätze soll in Fahrtrichtung angeordnet werden. Mindestens ein Viertel der Sitzplätze ist für mobilitätseingeschränkte Personen vorzusehen und muss daher stufenfrei erreichbar sein. In der vorderen Fahrzeughälfte des Standardbusses sind mindestens vier der Plätze für mobilitätseingeschränkte Personen vorzusehen. Bei anderen Bustypen (Gelenkbus, Midibus, Kleinbus) ist sinngemäß entsprechend zu verfahren. Die Sitzplätze für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste sind deutlich als solche zu kennzeichnen.

Wünschenswert sind eine angemessene Sitzbreite und eine angemessene Beinfreiheit. Die Sitze in den Fahrzeugen sollen ausreichend gepolstert sein, um den teilweise auftretenden langen Fahrzeiten im Regionalverkehr zu entsprechen. Sie sind regelmäßig zu prüfen, ob sie unbeschädigt und sauber sind. Die gangseitigen Sitze sind sofern bauartbedingt möglich

mit Haltegriffen zu versehen, um das Aufstehen zu erleichtern und stehenden Fahrgästen Haltemöglichkeiten zu geben.

Bei Sonderkonstruktionen (z.B. Kleinbusse) wird keine durchgehende Niederflurigkeit gefordert. Im Einzelfall ist die für alle Fahrgäste komfortabelste Lösung zu wählen.

Aufgrund der zunehmenden Zahl von mobilitätseingeschränkten Personen ist die Sondernutzungsfläche großzügig zu bemessen. Im Standard- und Gelenkbus ist sie grundsätzlich gegenüber der zweiten Tür anzutreffen. Im Gelenkbus ist auch gegenüber der dritten Tür eine Sondernutzungsfläche vorzusehen. Im Bereich der Sondernutzungsflächen können auch Klappsitze angebracht werden. Im Bereich der Sondernutzungsflächen sind zudem an geeigneter Stelle Steh- bzw. Prallpolster anzubringen. Ein Stellplatz für Rollstuhlfahrer mit Prallplatte (maximal 30 cm breit, mindestens 150 cm Abschlusshöhe) muss Teil der Sondernutzungsfläche sein. Der Rollstuhlstellplatz ist farbig abzuheben.

Zur Fahrgastinformation im Fahrzeug sind Anzeigen, die von allen Plätzen gut lesbar sind, anzubringen. Eine der Anzeigen muss vom Rollstuhl-Stellplatz einsehbar sein. Die Verwendung von TFT-Bildschirmen ist bei Fahrzeugen der Kategorie A zwingend. Fahrzeuge der Kategorie B sollten ebenfalls über TFT-Bildschirme verfügen. Es sind jedoch auch andere - in ihrer Funktionalität vergleichbare - Anzeigen zugelassen. Die Schriftgröße der Hauptzeile sollte mindestens fünf Zentimeter betragen und der Farbkontrast stark sein. Auf die Schriftfarben rot und grün ist zu verzichten, ebenso auf eine Gestaltung des Bildschirmhintergrundes mit wechselnden Farben.

Angezeigt werden sollen der Linienvorlauf mit Liniennummer, Endhaltestelle, nächster Halt sowie mindestens die zwei folgenden Haltestellen. Bei TFT-Bildschirmen soll der Linienvorlauf entsprechend der Lesegewohnheiten von oben nach unten erfolgen, wobei eine einheitliche Lösung innerhalb des Regionalverkehrs anzustreben ist.

Es ist sicher zu stellen, dass die Lautstärke der Haltestellenansage dauerhaft angemessen ist, ggf. sind regelmäßige Überprüfungen durchzuführen. Sie ist an die Umgebungslautstärke anzupassen.

Anzeigen und Ansagen müssen mit dem tatsächlichen Linienvorlauf übereinstimmen. Andernfalls ist der Fahrer verpflichtet, die kontinuierliche Fahrgastinformation zu übernehmen

#### 4.1.2.2 Personal

Das Fahrpersonal hat durch die Fahrgastbeförderung regelmäßig Kontakt zum Fahrgäste und ist für diesen Ansprechpartner in Fragen des ÖPNV.

Das eingesetzte Fahrpersonal soll daher die folgenden Anforderungen erfüllen:

- Das im Fahr-, Vertriebs- und Kontrolldienst 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-, Vertriebs- oder Kontrolldienst nicht möglich. Gemäß europäischem Referenzrahmen entsprechen diese Anforderungen dem Sprachniveau B2.
- fachliche Qualifizierung (Kenntnisse des Verkehrsraumes sowie der relevanten Vorschriften des Unternehmens sowie des Verbundes) Das Fahr-, Vertriebs- und Kontrollpersonal muss die Gemeinsamen Beförderungsbedingungen und Tarifbestimmungen des jeweils gültigen Nahverkehrstarifs kennen.
- kundenorientiertes und hilfsbereites Handeln,
- fortlaufende Schulungen (Netz- und Ortskenntnisse, Tarifkenntnisse, Fahrbeitrieb/Verhalten im Verkehr, Kommunikation mit dem Kunden, besondere Serviceleistungen, situationsabhängiges und eigenverantwortliches Verhalten zum Nutzen der Kunden). Für das vom Verkehrsunternehmen im Fahr- und Vertriebsdienst einzusetzende Personal wird eine besondere Qualifizierung in Bezug auf die Fachkompetenz, die Fahrweise und die Serviceorientierung verlangt.

Das Fahrpersonal hat neben der reinen Fahrgastbeförderung folgende Aufgaben:

- Prüfung der Fahrausweise;
- Verkauf von Fahrausweisen im Bus;
- allgemeine Betreuung der Kunden, insbesondere Auskunftserteilung;
- in der Mobilität eingeschränkten Personen beim Ein- und
- Aussteigen (in das/aus dem Fahrzeug) Hilfe zu leisten;
- Aufrechterhaltung der Ordnung und Sicherheit im Bus

Das Rauchen im Fahrzeug ist dem Fahrpersonal generell untersagt, dies gilt auch in den Pausen und bei Dienst- und Betriebsfahrten. Bei relevanten Störungen, von denen die Fahrgäste betroffen sind, ist diesen die Störung und deren Ursache sowie nach Möglichkeit eine alternative Fahrtmöglichkeit mitzuteilen. Die materielle Ausstattung des Personals muss sicherstellen, dass die betrieblichen und die Fahrgastbetreuungsaufgaben in vollem Umfang jederzeit gewährleistet sind. Bestandteile der notwendigen Ausstattung des Fahrpersonals sind insbesondere:

- Mobiltelefon oder Funkgerät
- Unterlagen zur Fahrgastinformation (Fahrpläne, Tarifinformation und -bestimmungen etc.)

Die Dienstkleidung hat einheitlich zu sein:

- Weißes Oberteil
- Dunkelgraue Hose
- Schwarze Schuhe
- Jacken/Westen etc. ebenfalls dunkelgrau

#### 4.1.2.3 Betrieb

##### 4.1.2.3.1 Verkehrsbetrieb

Das Verkehrsunternehmen bietet dem Kunden im Fahrplan die Abfahrt- und Ankunftszeiten an. Der Kunde erwartet, dass die ausgewiesenen Zeiten eingehalten werden und er somit pünktlich von der Starthaltestelle abfährt und pünktlich an seiner Ankunfts-Haltestelle ankommt. In der Praxis lassen sich jedoch auch bei sorgfältiger Produktplanung Verspätungen nicht völlig ausschließen. Neben unvorhersehbaren Störungsfällen beim Betrieb gibt es fahrgast- und fremdbedingte Einflüsse, die zu kleineren oder größeren Verspätungen führen. Für die Festlegung eines realistischen und aus Produktionssicht finanzierbaren Pünktlichkeitsstandards ist auch diesen Praxisbedingungen Rechnung zu tragen.

Die Verbindung der relevanten Kundenanforderungen

- rechtzeitige Abfahrt sowie
  - rechtzeitige Ankunft am Ziel (z.B. Schule oder Takt- /Verknüpfungspunkt) mit den vorgenannten Praxisbedingungen
- erfolgt über die Definition des Pünktlichkeitsgrades.

Die Bestimmung der Pünktlichkeit der erbrachten Verkehrsleistung erfolgt mit Hilfe des Pünktlichkeitsgrads. Der Pünktlichkeitsgrad ist das Verhältnis aller – per Definition pünktlichen Fahrten zu allen verkehrenden Fahrten mal 100 in %. Hierzu werden je Richtung die Ankunfts- bzw. Abfahrtzeiten aller verkehrenden Busse der gleichen Linie am Messpunkt betrachtet.

Messpunkte sind:

- Verknüpfungspunkte (Betrachtung nur der Ankunftszeiten),
- die jeweiligen Haupthaltestellen der Schulstandorte zu den jeweiligen vorgegebenen Schulanfangszeiten (Betrachtung nur Ankunftszeiten) sowie
- die jeweiligen Haupthaltestellen der Schulstandorte zu den jeweiligen vorgegebenen Schulendzeiten (Betrachtung nur Abfahrtszeiten)

Die Festlegung der Messpunkte sowie die Definition der Pünktlichkeiten erfolgt linienbundlespezifisch.

Verfrühte Abfahrten sind strikt zu vermeiden. Sie gelten ausnahmslos als ausgefallenen Fahrten und sind entsprechend zu pönalisieren.

##### 4.1.2.3.2 Controlling

Damit der nph für die Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung in den beiden Kreisen Paderborn und Höxter gewährleisten kann, ist eine kontinuierliche Kontrolle der Verkehre durchzuführen.

Die Grundlage für diese Befugnis wird durch die Veröffentlichung der Vorabbekanntmachungen für die einzelnen Linienbündel gelegt. In den Vorabbekanntmachungen nach § 8a Abs. 2 PBefG i.V.m. Art. 7 Abs. 2 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 und den ergänzenden Dokumenten zu den Vorabbekanntmachungen werden die Anforderungen an eine angemessene Verkehrsbedienung definiert.

Auch eigenwirtschaftliche Anträge müssen die in der Vorabbekanntmachung beschriebenen Anforderungen erfüllen, um genehmigungsfähig zu sein (vgl. § 13 Abs. 2a Sätze 2 ff. PBefG).

Ein Verkehrsunternehmen, das einen eigenwirtschaftlichen Antrag auf ein Linienbündel stellt, muss die Anforderungen der Vorabbekanntmachung im Rahmen des Genehmigungsverfahrens nach § 12 Abs.1a PBefG verbindlich zusichern.

Im Interesse der Durchsetzbarkeit der Erfüllung der in der Vorabbekanntmachung beschriebenen Anforderungen durch den nph haben eigenwirtschaftlich zu konzessionierende Verkehrsunternehmen einen Qualitätssicherungsvertrag mit dem nph abzuschließen. Dieser Vertrag vermittelt dem Aufgabenträger gegenüber dem Verkehrsunternehmen einen eigenen, durchsetzbaren und sanktionsbewehrten Anspruch auf Einhaltung der Anforderungen der Vorabbekanntmachung. Bei gemeinwirtschaftlichen Verkehren werden die Anforderungen der Vorabbekanntmachung in den notwendigen Verkehrsvertrag zum Öffentlichen Dienstleistungsauftrag integriert.

Der nph sichert sich damit bei allen Regionalverkehren ein Prüfrecht und kann die Einhaltung der Anforderungen an die definierten Qualitäten durch Erhebungen kontrollieren. Die Nichteinhaltung der Anforderungen führt zu pauschalierten Minderungen die in den jeweiligen Verträgen festgelegt sind. Schlecht- bzw. Nichtleistungen zu folgenden Punkten können pönalisiert werden:

- Keine Zulassung als Klasse I Fahrzeug nach EU-Richtlinie
- Kein elektronischer Fahrscheindrucker mit E-Ticketing-Funktion
- Keine Kommunikationsmittel zwischen Bus und Disponenten
- Kein System zur Lichtsignalansteuerung in PB
- Nicht Einhalten der Mindestfahrgastkapazitäten
- Keine doppelbreite Tür
- Kein Rollstuhlplatz nach EU-Richtlinie
- Keine Haltewunschtasten in ausreichender Zahl
- Kein ABS
- Keine Winterreifen M+S
- Nicht Einhalten der Mindestprofiltiefe

- Kein Haltegriff oder senkrechte Haltestange an jedem gangseitigen Sitz
- Keine waagerechte Haltestange an der Decke
- Keine ausreichende Ausleuchtung der Tür- und Trittstufenbereiche
- Defizite bei der Schadensfreiheit
- Defizite bei der Sauberkeit
- Unpünktliche Bereitstellung des Busses zu Fahrtantritt bzw. unpünktlicher Fahrtantritt
- Unterlassene oder verspätete Bereitstellung eines Busses
- Fahrtausfall
- Haltestellennichtbedienung
- Abfahrt vor Plan
- Anschlussversäumnis
- Betriebsstelle/Disponent nicht erreichbar
- Keine, falsche, ungenügende Beschilderung
- Keine oder unzureichende Fahrerunterlagen
- Fehlverhalten von Fahr- oder Betriebspersonal
- Ungültiger Aushang pro Haltestelle

Zu den einzelnen vertraglich genauer festgelegten Punkten haben die Verkehrsunternehmen eine vollständige, zutreffende und pünktliche Lieferung der folgenden Berichte und Informationen zu den einzelnen Linienbündeln durchzuführen.

Die Verkehrsunternehmen im Regionalverkehr schaffen die technischen und organisatorischen Voraussetzungen dafür, dass Echtzeitdaten von allen durchgeföhrten Fahrten der angebotenen Verkehre über einen vom Aufgabenträger oder dem im Verkehrsraum zuständigen ÖPNV/SPNV-Zweckverband beauftragten Anbieter zu Zwecken der Fahrgastinformation und Anschluss sicherung der Öffentlichkeit bzw. den Betreibern von Anschlussverkehrsmitteln zur Verfügung gestellt werden. Die dazu erforderlichen Daten werden vom Verkehrsunternehmen unentgeltlich zur Verfügung gestellt.

Die Echtzeitdaten werden an ein beim Verkehrsunternehmen vorhandenes bzw. von diesem betriebenen oder beauftragten RBL- bzw. ITCS-System geliefert und gemäß VDV-Schnittstelle 454 über das Festnetz dem RBL / ITCS der Verbundgesellschaft Paderborn/Höxter mbH (bzw. einer Nachfolgeorganisation) oder einem von ihr damit beauftragten Dienstleister bereitgestellt.

Alternative Bedienformen des ÖPNV stellen im NVP ein bedarfsgerechtes Angebot in den Räumen und Zeiten dar, wo bislang kein Angebot vorhanden war oder das vorhandene Angebot erkennbar nicht genutzt wird. Die Anruf-Linien-Fahrt (ALF) ist eine Busfahrt, die von den Fahrgästen spätestens 30 bis 60 Minuten vor Fahrtantritt telefonisch angemeldet werden muss. Die Anruf-Linien-Fahrt wird nach Anmeldung in der Regel mit einem Kleinbus oder Taxi durchgeführt. An- und Abfahrtszeiten der ALF werden im Fahrplan gesondert ausgewiesen. In der bedarfsgerechten Bedienung können mehrere Linien innerhalb der in den

Liniensteckbriefen dargestellten ALF-Korridoren von einem Fahrzeug bedient werden. Es ist zulässig, nur die Haltestellen zu bedienen, für die sich vorher Fahrgäste angemeldet haben.

#### 4.1.3 Nachfrage

Die in Kapitel 3.4 definierten Ziele zur Nachfrageentwicklung sollen durch die in Kapitel 4 definierten Angebotsmaßnahmen sowie die allgemeinen Qualitätsvorgaben erreicht werden.

Derzeit liegen dem nph hauptsächlich die Nachfragedaten des Schulverkehrs für die Kreise Paderborn und Höxter vor. Allerdings gibt es auch Verkaufszahlen für die sonstigen Tickets, die derzeit hauptsächlich für die Einnahmeaufteilung und die Tarifentwicklung genutzt werden. Allerdings liegen für diese Ticketarten keine Nutzungshäufigkeiten vor. Diese ließen sich für die Kreise Paderborn und Höxter nur mit einer Vollerhebung in den Fahrzeugen des SPNV und ÖPNV ermitteln. Die letzte derartige Vollerhebung vom nph finanzierten Verkehrserhebungen fand im Jahr 2003 statt. Die entsprechenden Daten sind heute also weder für Berechnungen noch für verkehrsplanerische Aussagen verwendbar.

Eine solche Verkehrserhebung soll dabei neben den benutzten Fahrausweisen auch eine genauere Abschätzung der Einnahmen ermöglichen. Dies wird durch die möglichen gemeinwirtschaftlichen Busverkehre in den nächsten Jahren dringlich, da der nph dann die Einnahmenverantwortung für diese Verkehre übernimmt.

Im Jahr 2020 bzw. 2021 ist eine Vollerhebung durch den nph in den Bussen und Bahnen in den Kreisen Paderborn und Höxter durchzuführen bzw. bei Dritten zu beauftragen.

In Ergänzung zu dieser Vollerhebung und zur kontinuierlichen Kontrolle bzw. Fortschreibung der Fahrgastzahlen bieten sich Fahrzeuge mit automatischen Fahrgastzählsystemen an. Diese Zählsysteme müssen nicht in allen Bussen eines Linienbündels integriert werden. Für ein ausreichendes Monitoring ist pro Linienbündel je nach Leistungsumfang eine entsprechende Anzahl von Fahrzeugen festzulegen und in den Verkehrs- bzw. Qualitätssicherungsverträgen aufzunehmen.

#### 4.2 Verkehrsmittelwahl

Die vom nph in 2018 in Auftrag gegebene Untersuchung zur Mobilitätserhebung 2018 muss im Abstand von 5 Jahren fortgeschrieben bzw. evaluiert werden. Dabei sollte zukünftig angestrebt werden, dass die Fortschreibung der Mobilitätserhebung gemeinsam mit der Stadt Paderborn durchgeführt wird.

## 4.3 ÖPNV-Infrastruktur

### 4.3.1 Bushaltestellen

In Kap. 3.7.1 sind die wichtigsten funktionalen und auch ästhetischen Gestaltungsvorgaben für die Bushaltestellen bereits aufgeführt.

Für eine qualitativ hochwertige Ausstattung von bestehenden aber auch neu anzulegenden Bushaltestellen gelten im Detail die nachstehenden Anforderungen/Vorgaben/Maßnahmen:

- an jeder Richtungshaltestelle ist eine befestigte Zone in hochwertiger Qualität zu schaffen, die ausschließlich für den Kunden vorzuhalten ist
- ein an der Bushaltestelle vorbeigeführter Radweg muss gestalterisch von den anderen Nutzungsbereichen (Bushaltebucht, Aufenthaltszone etc.) abgesetzt werden. Auf die Anbringung von Absperrgittern o.ä. baulichen Elementen ist zu verzichten
- Unterstände sind ausschließlich in transparenter Form zu errichten
- Sitzplätze sind im Unterstandinnenraum zu platzieren
- Die Anbringung eines Abfallbehälters erfolgt außerhalb des Unterstandinnenraumes
- Bereitstellung möglichst kurzer Umsteigewege
- Wegeführung durch ein übersichtliches Wegeleitsystem bei Bushaltestellen mit mehreren Steigen oder unübersichtlicher Anordnung
- Vermeidung von Angsträumen; priorisierte Gestaltung der Umgebung z.B. mit hochkronigen Bäumen
- Optimierte Ausrichtung der Beleuchtung an der Bushaltestelle selbst sowie an den Zuwegungen
- systematische Anordnung von Bussteigen (möglichst richtungsbezogen)
- optional sind Fahrradbügel mit einer mehrfachen Anschlussmöglichkeit für das Fahrrad anzubringen
- Vorzugsweise sind die bereits an ausgewählten Haltestellen vorhandenen dynamische Fahrgastinformationsanlagen (DFI) an weiteren Haltestellen zu errichten

Nach dem Behindertengleichstellungsgesetz, dem PBefG und den Förderrichtlinien des NWL sind die Belange mobilitätseingeschränkter Personen besonders zu berücksichtigen (vgl. Kapitel 3.7.1). An ausgewählten Bushaltestellen und überall dort, wo es die Situation zulässt, werden Maßnahmen, Ausstattungsmerkmale und auch Arbeiten zur weitgehenden Barrierefreiheit einzurichten sein (s. Abb. 4-5).

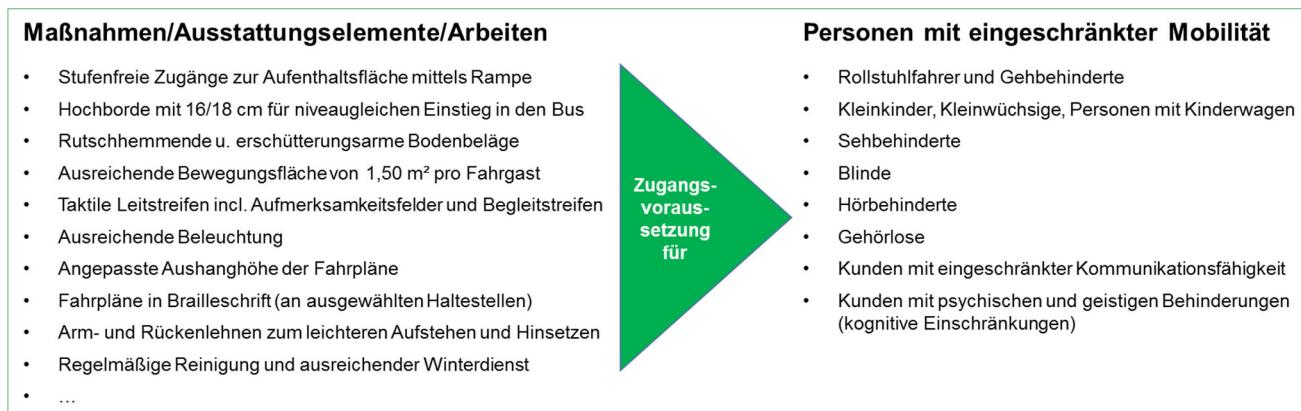


Abb. 4-5 : Maßnahmen und Zielgruppen für eine weitreichende Barrierefreiheit

Quelle: eigene Darstellung

Die Verantwortung für die bauliche Umsetzung vor Ort liegt bei der betreffenden Kommune, wobei stets das Territorialprinzip angewendet wird. Zur Finanzierung der Maßnahmen wird wie bisher auch die Pauschalierte Investitionsförderung nach §12 ÖPNVG NRW in Anspruch genommen werden können. Der nph wird hierbei auf der Grundlage seines satzungsgemäßen Auftrags den Kommunen bei der inhaltlichen Ausgestaltung sowie bei der Stellung von Förderanträgen beratend zur Seite stehen.

Durch die über das nph-Liniенbündelungskonzept in den Wettbewerb zu überführenden Buslinien werden in Einzelfällen auch Bushaltestellen in ihrer Funktion erhöht (z.B. von einfachen Bushaltestellen zu Umsteigehaltestellen) oder in Gänze neu angelegt. Hierbei ist darauf zu achten, dass die wichtigsten Fahrten- bzw. Umsteigerelationen auch infrastrukturell durch wegeoptimierte die Anlage der jeweiligen Abfahrtspositionen bzw. Haltestellenmasten gekennzeichnet werden.

## 4.4 Tarif und Vertrieb

### 4.4.1 Westfalentarif

Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger im Hochstift können nur im Rahmen der gemeinsamen Gremien auf die Entwicklung des WestfalenTarifs einwirken. Jedoch besteht eine grundsätzliche Wechselwirkung zwischen dem gesamten WestfalenTarif und dem WestfalenTarif - Teilraum Hochstift. Folgende Maßnahmen sind im WestfalenTarif aktiv zu begleiten:

- Qualitative und quantitative Marktforschungen zur Ermittlung der Nutzerbedürfnisse sowie der Zahlungsbereitschaft
- Tarifbildung und Ticketsystem vereinfachen
- Den Fahrgäste in den Mittelpunkt der Tarifbildung stellen
- Mitwirkung bei der Entwicklung eines westfälischen eTarifs (elektronisch basierter Tarif)

#### 4.4.2 Westfalentarif – Teilraum Hochstift

Wie bereits ausgeführt, beeinflussen die Maßnahmen eines Teilraumes immer auch den Gesamttraum. Einzelne Tarifangebote können und müssen in ihrer Ausprägung auf die Raumstruktur des Hochstifts angepasst werden. Im Wesentlichen soll eine Erhöhung der Tarifeinnahmen unter dem Gesichtspunkt der Preis-Mengen-Strategie erfolgen. Dies bedeutet, dass durch attraktive Preise eine Nachfragewirkung induziert werden soll. Folgende Maßnahmen werden für den Teilraum Hochstift empfohlen:

- Beteiligung an den unter 4.3.1 aufgeführten Marktforschungen
- Berücksichtigung des Leistungsangebotes und der Taktdichte im ländlichen Raum bei der Tarifgestaltung im Zeitkartenbereich (Zeitkartenoffensive im ländlichen Raum)
- Weiterentwicklung der Angebote 60plus, SozialTicket, JobTicket und FunTicket etc.
- Stärkung der Fahrtnachfrage (insbesondere in der Schwachlastzeit) sowie bei relevanten Veranstaltungen/Besonderheiten/Aktionen durch gezielte tarifliche Angebote (z.B. über Kombi-Tickets)
- Revision des Nacht-Tarifs (NachtBus und NachtExpress)

#### 4.4.3 NRW-Tarif

Die Relevanz für die Kreise Paderborn und Höxter ist relativ gering. Insofern ist darauf zu achten, dass der NRW-Tarif seine überregionale Fokussierung auf NRW-weite Fahrten beibehält. Zentrale Punkte in NRW (bspw. Köln, Düsseldorf) müssen weiterhin zu attraktiven Konditionen erreichbar sein.

#### 4.4.4 Übergänge nach Niedersachsen und Hessen

Mit Verweis auf das Kapitel 3.8.4 sind die Übergangsverkehre in die Nachbarräume klar und kundenorientiert zu tarifieren. Dabei ist auf die Tarifbildung im Sinne eines Bus-Schiene-Gemeinschaftstarifes hinzuwirken. Eine Realisierung im WestfalenTarif ist hierbei vorrangig anzustreben. Dazu sind die Tarifgeber WT GmbH und ergänzend VPH aufzufordern, die Übergänge nach Hessen und Niedersachsen tariflich zu optimieren. Der nph stellt dazu einen engen Austausch mit den Nachbaraufgabenträgern in Niedersachsen, Hessen und dem NWL sicher.

#### 4.4.5 Vertriebskanäle

Im Vertrieb liegt der Fokus auf drei wesentlichen Punkten:

- Die Grundversorgung der Fahrgäste mit allen notwendigen Fahrkarten ist flächen-deckend gerade auch in einem potenziellen gemeinwirtschaftlichen Marktumfeld sicherzustellen.

- Der digitale Wandel kombiniert mit neuen vertrieblichen Ansätzen ist aktiv voranzutreiben und umzusetzen.
- Durch gezielte Vertriebsaktivitäten ist die Nachfrage in ausgewählten Tarifangeboten (insbesondere ABO-Angebote) nachhaltig zu steigern.

Dazu zählen u.a.:

- die Förderung neuer Vertriebstechniken: u.a. Mobile Ticket, OnlineShop/App, web-basierter Tarif- und Ticketberater
- Abbau von Zugangshemmrischen, z.B. unter Einbeziehung multimodaler Ansätze, eTarif
- Ausschließlich standardkonforme Systeme (VDV KA)
- Einhaltung der Vorgaben der Tarifgeber (u.a. WT GmbH und KCM NRW) zur vertrieblichen Verarbeitung der Tarifdaten (Produkt- und Kontrollmodule) und zur elektronischen Meldung der Verkäufe (Einnahmenmeldebank)
- Umstellung auf zeitgemäße Nutzermedien (bspw. für Abos und Schülertickets)
- Realisierung eines Vertriebsdienstleisters (VDL) für die gemeinwirtschaftlichen ÖSPV-Verkehre in den Kreisen Paderborn und Höxter bzw. vorbereitende Maßnahmen für die Einführung eines VDL
- Optimierung von Vertriebswegen und Vertriebsinfrastruktur
- Vertriebskanalorientierter Verkauf von Tarifprodukten

## 4.5 Fahrgastinformation

### 4.5.1 Fahrplandatenmanagement

Für die Fahrgastinformation ist es erforderlich, dass die Fahrplandaten sowohl für die Print- als auch für die elektronischen Medien zentral an einer Stelle aufbereitet werden. Die Vergangenheit hat gezeigt, dass zudem nur eine unternehmensunabhängige Aufbereitung der entsprechenden Daten die Grundlage für transparente Wettbewerbsverfahren bilden kann. Zukünftig ist daher das komplette Fahrplandatenmanagement für die Kreise Paderborn und Höxter (Busbereich) beim nph anzusiedeln.

### 4.5.2 Printmedien

Im Printbereich wird die Information der ÖPNV-Nutzer über die folgenden Printprodukte erfolgen:

- Freizeit!Verkehr-Broschüre, Freizeit!Verkehr-Plakate (jährlich)
- Busfahrplanhefte (Kreis Paderborn Nord, Kreis Paderborn Süd, Kreis Höxter Nord, Kreis Höxter Süd) (jährlich)
- Diverse Pocketfahrpläne, vor allem zu den gemeinwirtschaftlich betriebenen Linienbündeln (bedarfsweise)
- Libori-Fahrplanflyer (jährlich)
- NachtExpress-Flyer, NachtExpress Plakate (bedarfsweise)

- Bürgerbus-Fahrplanflyer (bedarfsweise)
- Anzeigen zu relevanten Themen sowie Image-Anzeigen
- ...

Der nph informiert die NWL-Hauptgeschäftsstelle über wesentliche Veröffentlichungen zum Thema ÖPNV/SPNV in der lokalen Presse sowie aktuelle Freizeitthemen mit Verbindung einer ÖPNV/SPNV-Anreise zur Kommunikation in den NWL-Printprodukte.

Das Bahnfahrplanheft OWL wird vom nph jährlich erstellt und bedarf kontinuierlich an Überarbeitung und der Verteilung kurz vor dem Fahrplanwechsel im Dezember.

#### 4.5.3 Elektronische Medien

Die grundsätzliche Bedeutung der elektronischen Medien nimmt in der Fahrgastinformation einen immer größeren Stellenwert ein. Dieser Entwicklung ist auch im NVP Rechnung zu tragen. Folgende Maßnahmen sollen diesbezüglich zur Optimierung der Fahrgastinformation beitragen:

- Auf der „fahr mit“-Homepage ist der interaktive Liniennetzplan aktuell zu halten und weiter zu entwickeln
- Das Potential der neuen Medien muss in Form von Social Media-Auftritten genutzt werden (z.B. Facebook und Instagram); d.h. es müssen die genannten Auftritte erstellt und gepflegt werden; zudem muss ständig daran gearbeitet werden, die Zahl der Follower zu steigern
- digitale Anzeigen auf für die Zielgruppe relevanten Homepages sind zu schalten, auch über die Social Media Kanäle werden digitale Anzeigen geschaltet
- die Einrichtung von weiteren dynamischen Informationsanzeigen (DFI) an ausgewählten Bushaltestellen ist weiter umzusetzen
- Als Integrationsplattform für multimodale Mobilitätsangebote (Bus, Bahn, Carsharing, Fahrrad- und Autoverleihsysteme usw.) sowie E-Tickets wird eine „fahr mit“-App eingerichtet; diese App ist als Informations-, Buchungs- und Vertriebsplattform zu konzipieren und sollte folgende Mindestportfolio aufweisen:
  - Fahrplanauskunft incl. Echtzeitdaten und aktuellen Meldungen
  - Tarifauskunft incl. Ticketberater für den WestfalenTarif
  - Buchung der ausgewählten Fahrt und somit
  - Anbindung an einen Online-Vertriebsshop für das E-Ticketing
  - Integration des interaktiven Liniennetzplans des nph
  - Beeskunfung und Buchbarkeit von bedarfsorientierten Verkehrsangeboten wie z.B. Anruf-Sammel-Taxen, Anruf-Linien-Fahrten, On-Demand-Verkehre
  - Beeskunfung und Buchbarkeit weiterer multimodaler Verkehrsangebote v.a. der Mobilstationen (v.a. Car-/Bike-Sharing)
  - Durchgängige Barrierefreiheit in der Auskunft (s. nachfolgende Ausführung)
  - ...

Darüber hinaus muss im Zuge einer barrierefreien elektronischen Fahrplanauskunft die gesamte Reisekette des Kunden von der Planung über die Durchführung bis zum Ziel einer Reise sichergestellt werden. Neben audio-visuellen Ansätzen in der Auskunft selber, sind auch in den Fahrzeugen entsprechende unterstützende Systeme für mobilitätseingeschränkte Personen einzurichten. Blinden und sehbehinderten Menschen, aber auch mobilitätseingeschränkten Menschen, Senioren sowie Bus- oder Ortsfremden soll mit einem sog. „BusGuide“ die Orientierung auf dem Weg zur Haltestelle und im Bus erleichtert bzw. ermöglicht werden. Durch diese barrierefrei optimierte Fahrgastinformation und das damit gesteigerte Sicherheitsgefühl wird die selbstständige und unabhängige Nutzung des Nahverkehrs erleichtert. Folgende Maßnahmen sollen zukünftig die barrierefreie mobile Auskunft („fahr mit-App“) innerhalb der gesamten Reisekette unterstützen:

- Abrufen der Fahrplaninformationen über eine GPS-gestützte Ortung von jedem Ort aus. Die Informationen zur gewünschten Verbindung mit Abfahrt- und Ankunftszeiten werden durch eventuelle Umsteigezeiten und -haltestellen ergänzt.
- Navigationsmodul innerhalb der App mit Karten, Sprachhinweisen und akustische Signalen, die bei der Orientierung helfen.
- Automatische Buserkennung an der Haltestelle über eine "Bluetooth"-Verbindung. So ist es möglich, sich von der App die Einfahrt der Busse an der Haltestelle ansagen zu lassen. Wer mit Kinderwagen oder Rollstuhl unterwegs ist, signalisiert über eine Servicetaste den Einstiegswunsch an der hinteren Fahrzeugtür.
- Während der Fahrt zeigt das System den genauen Fahrverlauf mit allen Haltestellen an („Busradar“) und dient gleichzeitig als Fernbedienung für die Haltewunschtaste.
- Die Ausstiegshaltestelle wird automatisiert angezeigt.

#### 4.5.4 Fahrplanaushänge

Wie in Kapitel 2.5.4 beschrieben, hat der nph zum Fahrplanwechsel 2018 erstmals alle rd. 2.700 Fahrplanaushänge für den Regionalverkehr in den Kreisen Paderborn und Höxter erstellt und den Verkehrsunternehmen in digitaler Form zukommen lassen. Neben den Fahrplandaten enthielten die Aushänge auch zwei QR-Codes mit einer direkten Schnittstelle zum Interaktiven Liniennetzplan des nph sowie zum VRR-Abfahrtsmonitor. Hier ist in den nächsten Jahren zu evaluieren, inwieweit die Angebote genutzt und für mobile Anwendungen praktikabel sind. Gegebenenfalls sind diese Anwendungen entsprechend zu modifizieren bzw. die QR-Codes für andere mobile Serviceangebote zu nutzen.

Weiterhin wird in Zukunft die statische Fahrgastinformation an den Bushaltestellen weiter ausgebaut. Hierzu zählen u.a.

- Umgebungsinformationen
- Tarifinformationen
- Hinweise für neue Angebote (u.a. Bedarfsverkehre, multimodale Angebote)
- ein Liniennetzplan für das jeweilige Stadtgebiet

Alle Fahrplanaushänge sind weiterhin mit einer einheitlichen Servicenummer zu versehen. Insbesondere vor dem Hintergrund einer gegebenenfalls möglichen Ausweitung bedarfsoorientierter Verkehre fördert dies die Vereinheitlichung der Benutzerführung für die nachgefragten Bedarfsverkehre.

Es ist zu prüfen, ob perspektivisch weitere elektronische Medien auch an den Bushaltestellen installiert werden. Die Erfahrung mit den o.a. DFI hat gezeigt, dass energiesparende Modelle in der Fläche notwendig sind. Ein Beispiel hierfür sind elektronische Displayanzeiger, die als Ersatz für die derzeitigen Printaushänge genutzt werden können und eine umweltgerechte Stromversorgung beinhalten.

#### 4.5.5 Mobilitätsberatung

Die mobithek am Paderborner Hauptbahnhof ist die zentrale Anlaufstelle für die Mobilitätsberatung im Hochstift und hat sich in der Vergangenheit bewährt. Flankiert wird sie von den nph-Centern in den Kommunen, die durch die Auslage von Printmaterialien ebenfalls der Mobilitätsberatung dienen. Die nph-Center sind dem Design der Dachmarke „fahr mit“ anzupassen, die Standorte sind ggfs. auszuweiten.

### 4.6 Marketing

#### 4.6.1 Verbundmarketing

Das Verbundmarketing ist zukünftig so zu koordinieren, dass das Verkehrssystem mit der Dachmarke „fahr mit“ einen hohen Wiederkennungswert erhält. Um die Bekanntheit der Dachmarke zu erhöhen, empfiehlt sich folgendes Vorgehen:

##### 1. Entwicklung eines Social Media Auftritts mit dem Branding der Dachmarke:

Social Media bietet eine kostengünstige und zeitgemäße Möglichkeit, ohne hohen Streuverlust eine große Zielgruppe zu erreichen

- Erstellung des Social Media Auftritts
- Generierung von Followern (**Facebook**: Sachliches Marketing, Tickets, Tarife usw.; **Instagram**: Lifestyle Marketing, Bilder, Stories)
- Anzeigen und gesponserte Werbung auf Facebook und Instagram, Retargeting (wiederkehrende Werbung)

##### 2. Schaltung von Anzeigen in den lokalen Zeitungen sowie die Schaltung von Radiospots

##### 3. „fahr mit“ Website:

Der „fahr mit“ Internetauftritt muss kontinuierlich weiterentwickelt werden, die neuen Social Media Kanäle müssen verlinkt werden, eine Suchmaschinenoptimierung bietet sich an, zudem kann die Reichweite der Seite über Anzeigen über die Google Suche (Google Adwords) verbessert werden

- Weiterentwicklung
- Verlinkung mit Social Media Kanälen
- Suchmaschinenoptimierung (SEO)
- Google Adwords (Anzeigen über Google Suche)

#### **4. Entwicklung Vermarktung, Weiterentwicklung und redaktionelle Betreuung der „fahr mit“-App:**

Um die Markenbekanntheit zu stärken und einen weiteren Kommunikationskanal zu generieren, bietet sich die App als eine weitere Möglichkeit an

##### **4.6.2 Produktmarketing**

Das Marketing zu einzelnen singulär zu bewerbende Produkte muss immer über mehrere Vertriebskanäle gleichzeitig erfolgen. Zu nennen sind hierbei insbesondere:

- Anzeigen
- Flyer
- Großflächen
- Radiospots
- Mailingkampagnen
- Social Media
- Plakate
- Bestückung der nph-Center in den jeweiligen Kommunen mit den betreffenden Informationen
- Internet- und Social Media-Anzeigen (Retargeting)
- ...

##### **4.6.3 Marketing für neue Linienbündel**

Die gemeinwirtschaftlichen Verkehre werden unter dem Dach der „fahr mit“ Marke vertrieben werden. Daher bietet sich eine Imagekampagne zur Ausweitung der Markenbekanntheit an.

- Anzeigen digital (Retargeting) und print
- Großflächen
- Radiospots
- Social Media
- Promotionaktionen
- Werbemittel, Streuartikel
- Zusammenarbeit mit der mobithek (Schwerpunkt Informations- und Beschwerde-management)

Aufbauend auf den Marketingmaßnahmen zum Image der Dachmarke erfolgen die Marketingmaßnahmen zu den Verkehren in den einzelnen Linienbündeln. Alle Marketingaktionen müssen ortsgebunden im Bereich des jeweiligen Linienbündels erfolgen:

- Presseinformation bzgl. des zukünftigen Betreibers, Zeitpunkt des Starts des Linienbündels, Vorteile für den Kunden, was ändert sich? usw.
- Mehrkanaliger Spannungsbogen über Anzeigen (print und digital), Promoaktionen, Social Media Postings, Poketfahrpläne als Hauswurfsendung usw. vor dem Start des Linienbündels
- PK und Presseinformation zum Start des Linienbündels, zudem Social Media Postings, Anzeigen (print und digital), Radiospots, Bestückung der nph-Center in den jeweiligen Kommunen mit den betreffenden Informationen
- Nach ca. ½ Jahr Auffrischungskampagne mit Promoaktionen, Social Media Postings, Poketfahrpläne als Hauswurfsendung, Anzeigen (digital und print)
- Kontinuierliche Werbemaßnahmen in den einzelnen Linienbündeln um die Werbewirkung zu erhalten