

Kapitel 4 - Maßnahmenkatalog

4	Maßnahmenkatalog	111
4.1	ÖPNV-Angebot und –Nachfrage	111
4.1.1	Angebot	111
4.1.1.1	Linienbündel 1 Delbrück	111
4.1.1.2	Linienbündel 2 Bad Lippspringe/Hövelhof	113
4.1.1.3	Linienbündel 3 Brakel	114
4.1.1.4	Linienbündel 4 Warburger Börde	115
4.1.1.5	Linienbündel 5 Stadtverkehr Höxter	116
4.1.1.6	Linienbündel 6 Paderborner Hochfläche	116
4.1.1.7	Linienbündel 7 Lichtenau	116
4.1.1.8	Linienbündel 8 Stadtverkehr Warburg	117
4.1.1.9	Linienbündel 9 Nordkreis Höxter	117
4.1.1.10	Linienbündel 10 Egge	117
4.1.1.11	Linienbündel 11 Wesertal	117
4.1.1.12	Linienbündel 12 Büren/Salzkotten	117
4.1.2	Qualitäten	117
4.1.2.1	Fahrzeuge	117
4.1.2.1.1	Fahrzeugkategorien	117
4.1.2.1.2	Fahrzeugaußenseiten	120
4.1.2.1.3	Fahrzeuginnenraum	121
4.1.2.2	Personal	123
4.1.2.3	Betrieb	124
4.1.2.3.1	Verkehrsbetrieb	124
4.1.2.3.2	Controlling	125
4.1.3	Nachfrage	127
4.2	Verkehrsmittelwahl	128
4.3	ÖPNV-Infrastruktur	128
4.3.1	Bushaltstellen	128
4.4	Tarif und Vertrieb	129
4.4.1	Westfalentarif	129
4.4.2	Westfalentarif – Teilraum Hochstift	130
4.4.3	NRW-Tarif	130
4.4.4	Übergänge nach Niedersachsen und Hessen	130
4.4.5	Vertriebskanäle	131
4.5	Fahrgastinformation	131
4.5.1	Fahrplandatenmanagement	131
4.5.2	Printmedien	132
4.5.3	Elektronische Medien	132
4.5.4	Fahrplanaushänge	133
4.5.5	Mobilitätsberatung	134
4.6	Marketing	134
4.6.1	Verbundmarketing	134
4.6.2	Produktmarketing	135
4.6.3	Marketing für neue Linienbündel	136
4.7	Multimodale Angebote (Mobilstationen)	136

4.7.1	Mobilitätsangebote einer Mobilstation	137
4.7.2	Information, Buchung und Vertrieb.....	138
4.7.3	Ausbau Netz Mobilstationen	139

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 Linienbündelungskonzeptes 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 (s. Anlagen 4-1 bis 4-3) 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 Studentakt 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

Linienverlauf 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 bestehen konkrete Planungen zur Anlage einer neuen Zentralen Omnibushaltestelle (ZOH) „Himmelreich“ auf der südlichen Seite der Kernstadt. Diese würde im Regelverkehr den heutigen Busbahnhof ersetzen, der nördlich der Innenstadt liegt. Aufgrund der Lage in einer geplanten Grünanlage müsste die neue ZOH deutlich weniger Flächen in Anspruch als der bestehende Busbahnhof liegen, der seinerseits einen Großteil der Schulverkehre aufnimmt, die heute die Haltestelle „Marktstraße“ bedienen. Der eigentliche Straßenzug „Marktstraße“ könnte damit auch städtebaulich aufgewertet und den verschiedenen Nutzungen (Fußgänger, Radfahrer, Aufenthalt) besser angepasst werden.

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.

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

- S40 Schnellbus Paderborn – Delbrück - Westenholz
- R41 Regionalbus Paderborn – Anreppen – Delbrück - Sudhagen
- R45 Regionalbus Paderborn – Elsen – Bentfeld - Anreppen –Boke – Delbrück
- D1 Stadtbus Schöning/Steinhorst – Lippling – Delbrück
- D2 Stadtbus Hövelhof – Ostenland – Delbrück
- 441.1 Schulverkehr Westenholz
- 441.2 Schulverkehr Sudhagen
- 442 Schulverkehr Lippling
- 443 Schulverkehr Ostenland
- 444 Schulverkehr Delbrück – Schloß Neuhaus
- 445.1 und 445.2 Schulverkehr Boke
- 446 Schulverkehr Gesamtschule Elsen
- 447.1 und 447.2 Schulverkehr Delbrück aus Sudhagen, Westenholz
- 448 Schulverkehr Delbrück aus Hövelhof, Ostenland
- 449 Schulverkehr Delbrück aus Boke
- Sonderverkehre Katharinenmarkt in Delbrück

Insgesamt werden in diesem Linienbündel ca. 1.040.000 Fahrplankilometer/Jahr erbracht.

Zusammenfassung der Maßnahmen:

- S40 Paderborn – Delbrück mit Durchbindung nach Westenholz
- R41 als Ergänzung zur S40 mit Bedienung von Anreppen (Lesterberg) mit Durchbindung nach Sudhagen
- Entfall des Stadtbusses nach Sudhagen und Westenholz
- Stadtbus D2 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 (siehe auch Anlagen 4-4 bis 4-8) 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 mangelnder Fahrgastzahlen und in Abstimmung mit den Kommunen Altenbeken und Bad Lippspringe als reine Schulverkehrslinie 452 in das Linienbündel 2 integriert. Alle 10 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. 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
- S86 Schnellbus Paderborn – Lichtenau – Warburg
- 421 Lokalbus Hövelhof: Hövelhof –Espeln - Riege – Hövelriege
- 422 Schulverkehr Hövelhof: Klausheide – Bentlake – Hasendorf – Untersenne Hövelhof
- 423 Schulverkehr Hövelhof: Klausheide – Bentlake – Hasendorf – Untersenne Hövelhof
- 424 Schulverkehr Hövelhof: Riege – Espeln – Hövelhof
- 425 Schulverkehr Hövelhof: Hövelriege/Kaunitz – Riege – Hövelhof
- 426 Schulverkehr Hövelhof: Stukenbrock – Stukenbrock-Senne – Hövelhof
- 427 Schulverkehr Hövelhof: Hövelhof – Hasendorf – Untersenne
- 452 Schulverkehr 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 – Ostenland/Lippling
- NE19 Nachtexpress Paderborn – Hövelhof
- NE20 Nachtexpress Paderborn – Bad Driburg

Der beabsichtigte Leistungsumfang des Linienbündel 2 Bad Lippspringe/Hövelhof beträgt ca. 1.430.000 Fahrplankilometer im Fahrplanjahr 2020/2021. Ab dem Fahrplanjahr 2021/2022 werden mit dem NachtExpress (inkl. Sonderverkehre zu Libori) ca. 1.580.000 Fahrplankilometer pro Jahr zu erbringen sein.

Zusammenfassung der Maßnahmen:

- Begradigung der Linie R50 in Bad Lippspringe
- Verlängerung der Linie R51 Paderborn – Horn bis zum Bahnhof Horn-Bad Meinberg an Werktagen
- Begradigung der Naturerbebuslinie und Angebotsoptimierung im Hinblick auf den Schulverkehr
- Integration der NachtExpress-Leistungen
- Integration der Schnellbusleistungen S86 Paderborn – Warburg an Sonn- und Feiertagen
- 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 Anntag 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 – Hembsen – Ottbergen
- 570 Lokalbus Brakel – Riesel – Dringenberg – Herste – Bad Driburg
- 585 Lokalbus Brakel – Bökendorf – Bellersen – Vörden (Bredenborn/Altenbergen)

- 588 Schulverkehr Brakel – Ovenhausen – Lütmarsen – Brenkhausen – Fürstenau – Albaxen – Stahle
- Sonderverkehre Annentag in Brakel

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 bedarfsorientierte 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 – Lütgeneder – Borgentreich
- R37 Regionalbus Scherfede – Rimbeck – Ossendorf – Warburg - Dössel – Großeneder – Lütgeneder – 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:

- Umnummerierung 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

Folgt im Dezember 2018 im Vorgriff auf die entsprechende Wettbewerbs-Vorveröffentlichung im Juli 2019.

4.1.1.6 Linienbündel 6 Paderborner Hochfläche

Folgt im Dezember 2018 im Vorgriff auf die entsprechende Wettbewerbs-Vorveröffentlichung im Juli 2019.

4.1.1.7 Linienbündel 7 Lichtenau

Folgt im Dezember 2019 im Vorgriff auf die entsprechende Wettbewerbs-Vorveröffentlichung im Juli 2020.

4.1.1.8 Linienbündel 8 Stadtverkehr Warburg

Folgt im Dezember 2019 im Vorgriff auf die entsprechende Wettbewerbs-Vorveröffentlichung im Juli 2020.

4.1.1.9 Linienbündel 9 Nordkreis Höxter

Folgt im Dezember 2020 im Vorgriff auf die entsprechende Wettbewerbs-Vorveröffentlichung im Juli 2021.

4.1.1.10 Linienbündel 10 Egge

Folgt im Dezember 2020 im Vorgriff auf die entsprechende Wettbewerbs-Vorveröffentlichung im Juli 2021.

4.1.1.11 Linienbündel 11 Wesertal

Folgt später Folgt im Dezember 2021 im Vorgriff auf die entsprechende Wettbewerbs-Vorveröffentlichung im Juli 2022.

4.1.1.12 Linienbündel 12 Büren/Salzkotten

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

4.1.2 Qualitäten

In Zukunft sollen alle im NVP definierten Qualitäten (Verkehr, Fahrzeuge, Personal & Betrieb) vertraglich zwischen dem nph und den im Regionalverkehr tätigen Unternehmen festgeschrieben 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

Linienbusse Kategorie A

Die Vorgaben für den zukünftigen Fahrzeugeinsatz im Regionalverkehr der Kreise Paderborn und Höxter gliedern sich zunächst grob nach den zwei zugelassenen Fahrzeugkategorien. Die Fahrzeugkategorie A soll auf allen regulär verkehrenden Taktfahrten eingesetzt werden. Dies garantiert über das gesamte Fahrplanjahr eine gewisse Grundauslastung der Fahrzeuge, bei denen es sich ausschließlich um Fahrzeuge bis zu einem Höchstalter von 12 Jahren handelt. Dabei ist zu beachten, dass angestrebt wird, das Flottenalter der A-Fahrzeuge im Mittel auf 6 Jahre zu begrenzen. Zudem werden ab 2020 nur noch Fahrzeuge mit der Abgasnorm Euro-VI in der A-Kategorie zugelassen. Das sind Fahrzeuge ab dem Baujahr 2014, die über eine moderne Innenausstattung verfügen, die den Ansprüchen zur Barrierefreiheit und der Mitnahme von Rollstühlen genügen. Für die Mitnahme von E-Scootern müssen in Zukunft alle eingesetzten Linienbusse folgende Anforderungen erfüllen:

- Die Länge der Aufstellfläche muss mindestens folgende Maße aufweisen: 2.000 mm bei Lage gegenüber der Tür für den Zustieg bzw. 1.500 mm bei Lage auf der rechten (Tür-) Seite des Busses; die jeweiligen Maße können unterschritten werden, wenn im Bus zwei gegenüberliegende Aufstellflächen vorhanden sind.
- normengerechter Rollstuhlstellplatz gemäß UN/ECE Regelung Nr. 107, also mit Rückhalte- bzw. Sicherheitseinrichtungen auf folgenden drei Seiten:
 - die Fahrzeugseitenwand
 - die rückwärtige Anlehnfläche
 - eine Haltevorrichtung zum Gang hin mit einem Überstand gegenüber der Anlehnfläche von mindestens 280.

Dies wird grundsätzlich zu einer weiteren Verjüngung der Flotte bzw. zu einer Modernisierung des bestehenden Fahrzeugparks führen. Im Inneren der Fahrzeuge sind insbesondere die Ansprüche von Fahrgästen mit eingeschränkter Mobilität oder Wahrnehmung. 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

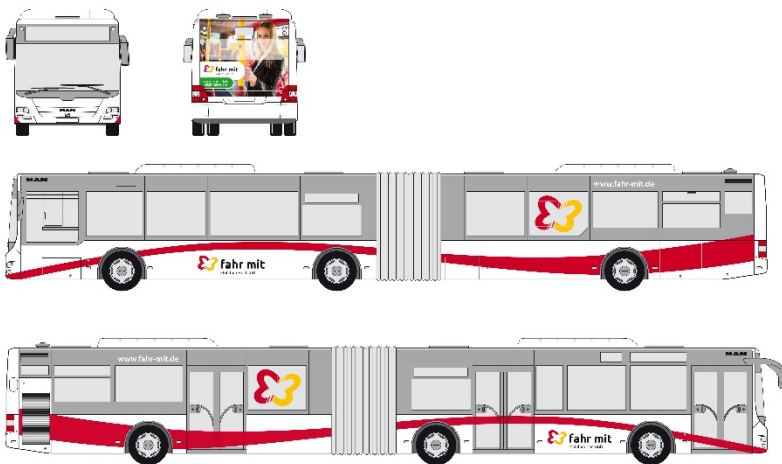


Abb. 4-3: Designvorgabe Gelenk-Kom

Zusammenfassung der Anforderungen Linienbusse Kategorie A bzw. Kleinbusse

- nur Niederflur-Fahrzeuge/Low-Entry-Busse mit Rollstuhlplatz und Rampe zulässig
- Zulassung als Fahrzeug Klasse I nach EU-Richtlinie 2001/85/EG bzw. UN/ECE-Regelung R 107 zwingend (gilt nicht für KB)
- mind. Euro-VI-Standard
- ausreichende Klimatisierung des Fahrgastraumes: Für Kleinbusse ist mindestens eine Aufdachvariante vorzusehen. Für Solo-Kom und Gelenk-Kom sind ebenfalls Aufdachanlagen zulässig. Dabei sind für diese Fahrzeuge zwei Anlagen vorzusehen.
- Fahrzeugalter max. 12 Jahre, durchschnittlich nicht über 6 Jahre
- dynamische Haltestellenanzeige, -ansage (optisch und akustisch)
- WLAN-Router

Linienbusse Kategorie B

Fahrzeuge der Kategorie B übernehmen Verstärkerleistungen und solitäre Leistungen im Schulverkehr, die eine kontinuierliche Auslastung der Fahrzeuge nicht zulassen. Diese Fahrzeuge sind nur in den Spitzenstunden des Schulverkehrs im Einsatz. In den Ferienzeiten, an Wochenenden und Feiertagen kommen planmäßig ausschließlich Fahrzeuge der Kategorie A zum Einsatz. Fahrzeuge der Kategorie brauchen nicht die vorgegebene Außengestaltung der Kategorie A-Fahrzeuge aufzuweisen. Es sind aber auch hier ausschließlich Niederflurfahrzeuge einzusetzen, die über die notwendigen Mehrzweckbereiche für den Transport von Rollstühlen und Kinderwagen verfügen. Das Maximalalter der Fahrzeuge ist auf 18 Jahre begrenzt (Gelenkbusse 20 Jahre). Vorgeschrieben ist zudem die Einhaltung der Abgasnorm Euro-V bzw. vergleichbarer Abgaswerte.

Zusammenfassung der Anforderungen Linienbusse Kategorie B / Ersatzfahrzeuge

- nur Niederflur-Fahrzeuge/Low-Entry-Busse mit Rollstuhlplatz und Rampe zulässig
- Zulassung als Fahrzeug Klasse I nach EU-Richtlinie 2001/85/EG bzw. UNECE-Regelung R 107 zwingend
- mind. Euro-V-Standard oder vergleichbar
- Fahrzeugalter max. 18 Jahre, bei Gelenkbussen 20 Jahre
- dynamische Haltestellenanzeige, -ansage (optisch und akustisch), TFT nicht zwingend erforderlich

Der Einsatz eines Fahrzeugs vom Typ A anstelle eines Fahrzeugs vom Typ B ist zulässig, nicht aber umgekehrt.

4.1.2.1.2 Fahrzeugaußenseiten

Neben dem o.a. Außendesign für Fahrzeuge der Kategorie A sind weitere funktionale Vorgaben bei den Fahrzeugen einzuhalten. Die Anzeige der Liniennummer ist auf allen vier Fahrzeugseiten zwingend vorgeschrieben. Die Anzeige des Fahrtziels sowie von Zwischenzielen ist mindestens an der Front und an der Einstiegsseite zwingend. Nach derzeitigem Stand der Technik sollten hochauflösenden LED-Fahrtzielanzeigen in weißer Schrift auf schwarzem Grund verwendet werden. Die gängige Anzeige mit oranger Schrift ist allerdings auch vertretbar. Um eine gute Sichtbarkeit zu gewährleisten, sind die Außenanzeigen möglichst weit oben am Fahrzeug anzubringen.

Die Schrift in den Zielanzeigen soll groß und gut lesbar sein. Die Liniennummer ist über die ganze Höhe der Anzeige darzustellen. Für eine gute Lesbarkeit sind zweizeilige Anzeigen zu verwenden. Es sind statische Anzeigentexte zu verwenden; Via-Ziele können in zweiter Zeile und in kleinerer Schrift unter dem Hauptziel aufgeführt werden.

Eine Verbesserung der Ausleuchtung des Ein- und Ausstiegsbereichs, zum Beispiel unter Nutzung der LED-Technik, ist ähnlich bei den Fahrzeugen des PaderSprinter auch für den Regionalverkehr anzustreben.

Die Türen zu den Sondernutzungsflächen der Busse sind mit Piktogrammen „Rollstuhlfahrer“, „Kinderwagen“ und – soweit sinnvoll - „Fahrrad“ auszustatten. Es ist zu prüfen, ob die Zugangstüren zu den Sondernutzungsflächen mit gelben zusätzlich markiert werden können, um die Erkennbarkeit zu erhöhen. Auf Ganzwerbung auf diesen Türen ist bei allen Fahrzeugkategorien zu verzichten. Die Fahrzeugtür, über die die Sondernutzungsfläche und die Behinderten-Sitzplätze zu erreichen sind, ist mit einer Klapprampe (rutschfeste Ausführung im ausgeklappten Zustand) auszurüsten.

Es ist mit technischen Mitteln sicherzustellen, dass die Busse an allen Haltestellen einen niveaugleichen Ein- und Ausstieg gewährleisten.

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 Fahrgast 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 Niederflrigkeit 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 anzuordnen. 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 farblich 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 Schrifthöhe 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 Linienverlauf mit Liniennummer, Endhaltestelle, nächster Halt sowie mindestens die zwei folgenden Haltestellen. Bei TFT-Bildschirmen soll der Linienverlauf 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 Linienverlauf 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 Fahrgast 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, Fahrbetrieb/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.)
- Dienstkleidung mit Namensschild (entsprechend der Abb. 4-4)

/// 9.3 BERUFSBEKLEIDUNG

Musterbekleidung

Um das Erscheinungsbild der Marke „fahr mit“ zu vervollständigen, gibt es für die Mitarbeiter Berufsbekleidung. So wird die Marke auch durch die Mitarbeiter nach außen getragen und hat zudem einen identitätsstiftenden Charakter.



Abb. 4-4: Musterbekleidung für Mitarbeiter/innen im Fahr- und Beratungsdienst

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 linienbündelspezifisch.

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 durchgeführten Fahrten der angebotenen Verkehre über einen vom Aufgabenträger oder dem im Verkehrsraum zustän-

digen ÖPNV/SPNV-Zweckverband beauftragten Anbieter zu Zwecken der Fahrgastinformation und Anschlusssicherung 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 ausschließlich ein bedarfsgerechtes Angebot in den Räumen und Zeiten dar, wo bislang kein Angebot vorhanden war. Sie sollen nicht dazu genutzt werden, bestehende Linienverkehre im Regional- und/oder Stadtbusverkehr zu ersetzen. 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 Fahrgastzählssystemen an. Diese Zählssysteme 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).

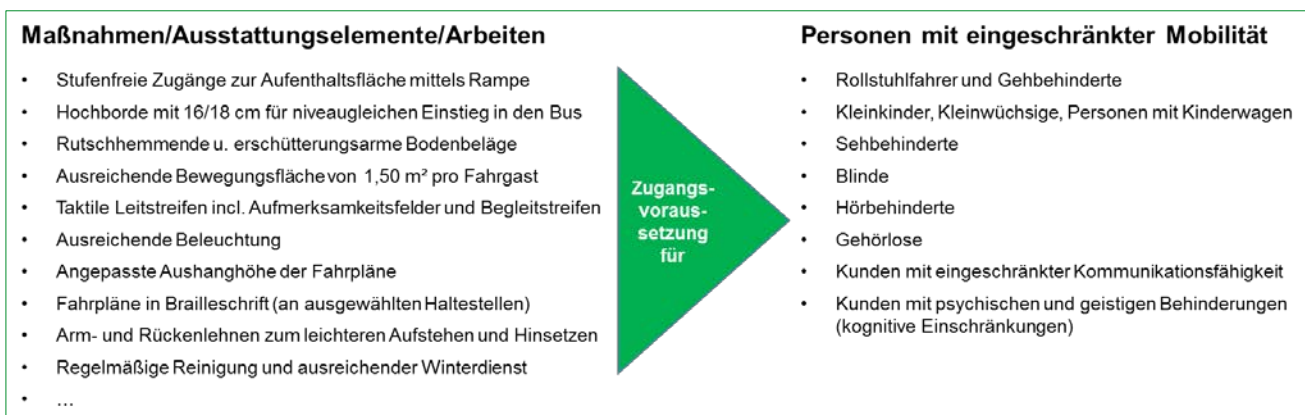


Abb. 4-5 : Maßnahmen und Zielgruppen für eine weitreichende Barrierefreiheit
Quelle: eigene Darstellung

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-Linienbündelungskonzept 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 Fahrgast 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 Nachbareaufgabenträgern 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 flächendeckend 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, webbasierter Tarif- und Ticketberater
- Abbau von Zugangshemmnissen, 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 (Einnahmenmeldedatenbank)
- 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 Liniensbündeln (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 Informationsanzeigern (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
- Beauskunftung und Buchbarkeit von bedarfsorientierten Verkehrsangeboten wie z.B. Anruf-Sammel-Taxen, Anruf-Linien-Fahrten, On-Demand-Verkehre
- Beauskunftung 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 Fahrtverlauf mit allen Haltestellen an („Busradar“) und dient gleichzeitig als Fernbedienung für die Haltewunschtaaste.
- 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 er-

stellt 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 bedarfsorientierter 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 Wiedererkennungswert 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 singular 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 Beschwerdemanagement)

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 Auffrischkampagne mit Promoaktionen, Social Media Postings, Poketfahrpläne als Hauswurfsendung, Anzeigen (digital und print)
- Kontinuierliche Werbemaßnahmen in den einzelnen Linienbündeln um die Werbewirkung zu erhalten

4.7 Multimodale Angebote (Mobilstationen)

Die Ergänzung des ÖPNV-Angebots durch verschiedene öffentlich nutzbare Mobilitätsangebote zielt darauf ab, die Reiseketten in ihrer Gesamtheit, mit Zu- und Abgangswegen zu Haltepunkten, abzudecken. Bisher geschieht dies, vor allem im ländlichen Raum, vorrangig durch Park&Ride-Parkplätze, die jedoch weiterhin die Nutzung des eigenen PKW vorsehen und auch nur einen der beiden Wege abdecken. Das Konzept der sog. Mobilstationen bietet darüber hinaus auch Verleihsysteme an für Personen, die keinen eigenen PKW zur Verfügung haben.

Mobilstationen bieten eine Vielfalt an Möglichkeiten, sich multi- bzw. intermodal im Raum zu bewegen. Je nach Lage und Bedeutung des Haltepunkts, kann der ÖPNV/SPNV mit verschiedenen Verkehrsträgern verknüpft werden. So besteht die Möglichkeit, sein eigenes

Fahrrad sicher abzustellen (Bike&Ride), ein Fahrrad für die „letzte Meile“ zu leihen oder auch Fahrgemeinschafts- oder CarSharing-Angebote zu nutzen. Auf diese Weise steigt die Attraktivität der ÖV-Nutzung, da beispielsweise auch bei nicht erreichten Anschlüssen durch Verspätung, ein Verkehrsmittel zur weiteren Fortbewegung zur Verfügung steht.

4.7.1 Mobilitätsangebote einer Mobilstation

Eine Mobilstation ist in seiner Ausstattung und Größe nicht festgelegt. Je nach Standort können verschiedene Dienstleistungen und Verkehrsmittel angeboten in unterschiedlichem Umfang angeboten werden. Für die Förderung von Mobilstationen durch den nph wurden Nebenbestimmungen festgelegt, die Mindestvoraussetzungen der Angebote und Qualität beschreiben. Förderfähig sind Mobilstationen, die mindestens drei Mobilitätsangebote miteinander kombinieren. Darunter fallen neben Fahrradabstellanlagen auch mindestens ein Sharing-System (Auto oder Fahrrad/Pedelec) sowie die Verknüpfung zu einem/r Bahnhof/Haltestelle/ Haltepunkt, an dem/r mindestens ein Linienfahrzeug hält. Die Angebote einer Mobilstation müssen dabei in einem Umkreis von 100m verknüpft sein. In begründeten Ausnahmefällen kann der Umkreis auch erweitert werden.

Bike & Ride

Die Ausstattung der Mobilstation bezogen auf das Abstellen von Fahrrädern hängt von den örtlichen Gegebenheiten ab. Grundsätzliche zu erfüllende Kriterien:

- die zu installierenden Fahrradabstellanlagen müssen die Kriterien der Hinweise der FGSV zum Fahrradparken oder die TR 6201 des ADFC berücksichtigen
- die Fahrradabstellanlagen müssen überdacht und ausreichend beleuchtet sein

Weitere Möglichkeiten sind Fahrradgaragen oder Fahrradboxen u.a. auch für Lastenräder sowie Ladeoptionen für E-Bikes oder auch Schließfächer zur Aufbewahrung von Fahrradhelmen, Akkus oder Werkzeug.

Bike- und CarSharing

Verleihsysteme, sowohl für Autos als auch für Fahrrädern, bieten die Möglichkeit, Zu- und Abgangswege zur Haltestelle mit anderen als mit eigenen Fahrzeugen zurückzulegen. Sie können zudem in schwachen Nachfragezeiten das ÖPNV-Angebot vervollständigen. Wichtig ist dabei zu beachten, dass öffentliche Verleihsysteme bislang noch nicht wirtschaftlich sind, vom Gesetzgeber aber auch nicht als öffentliche Verkehre eingestuft werden. Das ÖPNVG gibt einen gewissen Spielraum zur Förderung der Infrastruktur (§12 oder §13 ÖPNVG). Dennoch muss vor allem der Betrieb der Mobilstation durch andere Zuschüsse sichergestellt werden.

Für eine gute Vernetzung der Angebote sollten die Angebote der verschiedenen Mobilstationen untereinander kompatibel sein. Dies ist in der Regel nur über den gleichen Anbieter möglich. Um diesen in einem Netz im Hochstift gewährleisten zu können, müsste die Leistung gemeinsam ausgeschrieben werden. Hier sollten die Städte und Gemeinden mit den Kreisen zusammenarbeiten.

Elektromobilität

Vorgesehen ist, die Angebote der Leihfahrzeuge vornehmlich mit elektrischem Antrieb und oder einer anderen alternativen Antrieb auszustatten und zudem an den Mobilstationen Lademöglichkeiten bereit zu halten. Im Bereich des CarSharings trägt dies zu einer umweltfreundlichen Fortbewegung bei und in Bezug auf Pedelecs wird damit auch der zum Teil starken Topografie und den längeren Wegen in den ländlichen Regionen Rechnung getragen. Auf diese Weise soll Elektromobilität für die Bürger erfahrbar gemacht werden und eine zukunftsfähige und damit nachhaltige Mobilität gestaltet werden.



Abb. 4-6: Designvorschlag der CarSharing-Station in Altenbeken mit E-Autos
Quelle: eigenes Foto

Aufenthaltsqualität und Servicedienstleistungen

Mobilstationen sollten als Treffpunkt auch Service- und Informationsangebote für die Bürger vorhalten. Eine hohe Aufenthaltsqualität durch Sitzgelegenheit mit Witterungsschutz, ein Sicherheitsgefühl durch helle Gestaltung und Beleuchtung, W-LAN-Punkte, Self-Service-Dienstleistungen, u.a. Packstationen oder Geldautomaten, dynamische Fahrgastinformationssysteme oder Gastronomie (u.a. Bäcker, Kiosk) können den Nutzen der Mobilstation erhöhen und den ÖPNV auch für wartende Fahrgäste attraktiver machen.

4.7.2 Information, Buchung und Vertrieb

Damit die Mobilstationen im Hochstift gut miteinander vernetzt sind und ein attraktives Mobilitätsangebot für die Nutzer bieten, sollte ein einheitliches Zugangssystem zu den Mobilitätsangeboten gewährleistet werden. Registrierung, Buchung und Zugang sollten über einen Betreiber ermöglicht werden, auch wenn unterschiedliche Anbieter (CarSharing, Bikesharing) an der Station verortet sind. Dies soll über die „fahr mit“-App erfolgen (s. Abb. 4-7).

Fahr mit -App

Integrierte Auskunft, Buchung und Abrechnung

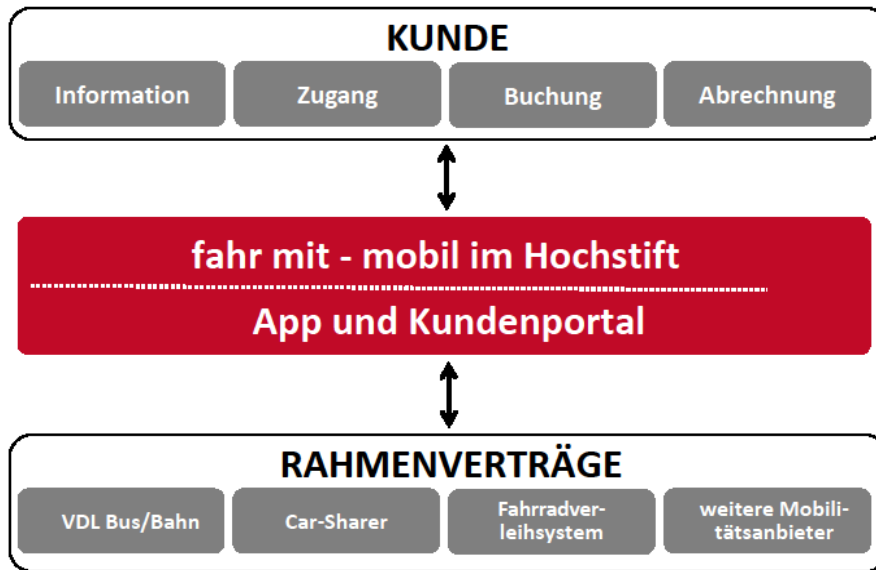


Abb. 4-7: Integration von Kundenzugang, „fahr mit“-App und Vertrieb

Quelle: eigene Darstellung

Angestrebt werden sollte auch, dass im Sinne der Nutzerfreundlichkeit, die Angebote des ÖPNV und der Verleihsysteme tariflich verknüpft werden. Durch die Einführung des Westfalentarifs und einer Weiterentwicklung des E-Ticketing im Hochstift können gute Möglichkeiten geschaffen werden, Mobilitätsangebote aus einer Hand zu bezahlen. Genau wie bei Mobilfunkverträgen könnte die Option enthalten sein, Dienstleistungen hinzubuchen. Beispielsweise könnte man zu einem Monatsabo für den ÖPNV das Leihrad oder der CarSharing-Auto zubuchen zu einem günstigeren Preis als Einzelabos. Regelungen zur Einnahmeaufteilung sind dazu jedoch notwendig. In einem ersten Schritt könnten jedoch auch ÖV-Nutzer eine Vergünstigung auf die Angebote erhalten. Eine Kooperation der Mobilitätsanbieter wird im Hinblick auf ein nutzfrendliches und attraktives Angebot als notwendig angesehen.

Darüber hinaus kann der videobasierte Fahrkartenverkauf für die Nutzer des ÖPNV Vorteile und Hilfestellungen bieten, um das richtige Ticket zu erhalten. An SPNV-Haltepunkten wird diese Leistung bereits eingeführt. Die Mobilstationen bieten sich an, den digitalen Vertrieb auch für die Kunden im Busverkehr zu verbessern.

4.7.3 Ausbau Netz Mobilstationen

Im April 2017 startet das Pilotprojekt mit dem Bau einer ersten Mobilstation in Altenbeken (vgl. Kap. 2.7). Mobilstationen funktionieren am ehesten in einem breiten Netz mit einer entsprechenden Netzwirkung. Im Folgenden wird folglich ein Konzept zur Herstellung solcher Verknüpfungspunkte im ganzen Hochstift vorgeschlagen. Im Hinblick auf die Bedeutung des Standorts und die bereits jetzt vorhandenen Anknüpfungspunkte für Mobilstationen, sollen

zunächst die Abb. 4-8 dargestellten Bahnhöfe/Haltestellen/Haltestellen im Hochstift zu qualitativ hochwertigen Mobilstationen ausgebaut werden.

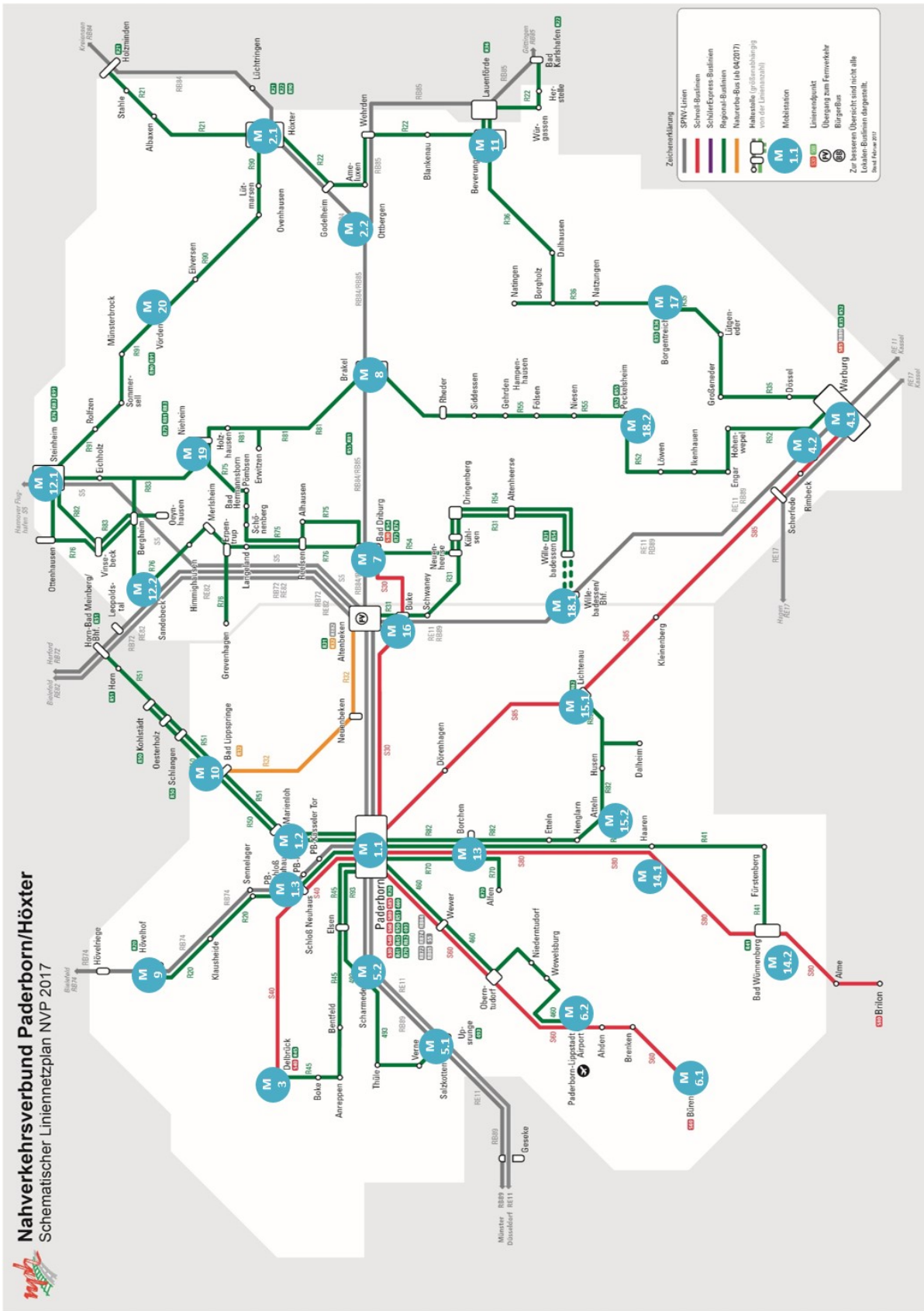


Abb. 4-8: Konzept Mobilstationen im nph-Verbundgebiet (Quelle: eigene Darstellung)

Vorrangig sollten diese Mobilstationen an stark frequentierten Haltepunkten errichtet werden, um für die neuen Mobilitätsangebote eine möglichst hohe Nachfrage zu erreichen.

Die Bahnhöfe, Busbahnhöfe und wichtigen Verkehrsknotenpunkte im Hochstift sind schon mit zahlreichen Mobilitätsangeboten ausgestattet. Hier kann das vorhandene Angebot ausgebaut werden bzw. ist ein Ausbau des Angebots mit der höchsten anzunehmenden Nachfrage verbunden, weshalb diese Standorte mit hoher Priorität umgesetzt werden soll. Diese werden als Mobilstationen der 1. Kategorie angesehen, da hier ein umfangreiches Mobilitätsangebot gewährleistet werden soll.

Mobilstationen der 2. Kategorie können in einer zweiten Ausbaustufe das Netz komplettieren. Dazu sind kleine Mobilstationen in kleinen Ortschaften, Wohnsiedlungen oder Gewerbegebieten zur besseren Anbindung möglich. In Zusammenarbeit mit Unternehmen, Krankenhäusern, Banken, etc. können kleine Verleihsysteme entstehen, die mit den Verleihsystemen der Mobilstationen 1. Kategorie kompatibel sind.

In der Anlage 5 sind hierzu die möglichen standortbezogenen Ausstattungselemente aufgeführt

Um einen möglichst einheitlichen Standard auf einem hohen Qualitätsniveau bei den Mobilstationen erzielen zu können, sind folgende Anforderungskriterien zu erfüllen:

- Verknüpfung von mindestens drei Verkehrsträgern (darunter fallen neben Fahrradabstellanlagen auch mindestens ein Sharing-System (Auto oder Fahrrad/Pedelec) sowie die Verknüpfung zu einem/r Bahnhof / Haltestelle / Haltepunkt, an dem/r mindestens ein Linienfahrzeug hält.
- die Angebote einer Mobilstation müssen dabei in einem Umkreis von ca. 100 m verknüpft sein

Fahrradabstellanlagen / Bike-Sharing

- die zu installierenden Fahrradabstellanlagen müssen die Kriterien der Hinweise der FGSV zum Fahrradparken oder die TR 6201 des ADFC berücksichtigen;
- die Fahrradabstellanlagen müssen überdacht und ausreichend beleuchtet sein;
- die Größenordnung ist auf mindestens 16 Fahrräder abzustellen;
- das Buchungs- und Abrechnungssystem muss für die Integration in die geplante „fahr mit“-App geöffnet werden; die Mietpreisgestaltung muss marktüblichen Konditionen entsprechen;
- Pflicht, zu einem späteren Zeitpunkt an einer gemeinsamen Ausschreibung eines Systems zur Realisierung eines vollständigen Fahrradverleihsystems (FVS) mitzuwirken. In der Übergangszeit hat die jeweilige Gemeinde ein eigenes lokales Fahrradverleihsystem zu entwickeln und zu betreiben (analog Altenbeken).

CarSharing-Modul

- zu installieren sind zwei integrierte Ladepunkte für E-Autos mit einem Stromabrechnungs- und Bezahlsystem mit Internetanbindung

- das Buchungs- und Abrechnungssystem des CarSharers muss für die Integration in die geplante „fahr mit“-App geöffnet werden; die Mietpreisgestaltung muss marktüblichen Konditionen entsprechen;
- der eventuell mit einer Solarüberdachung erzeugte Strom steht zunächst für die E-Autos an den Ladepunkten zur Verfügung und wird an der E-Bike-Station genutzt und dann erst - soweit erforderlich - in das Stromnetz eingespeist;
- die Ladepunkte sind nach den einheitlichen technischen Standards der örtlichen Stromversorger auszubilden;
- die Ladesäulen müssen den Vorgaben nach dem Gesetz über das Inverkehrbringen und die Bereitstellung von Messgeräten auf dem Markt, ihre Verwendung und Eichung sowie über Fertigpackungen (MessEG), der Verordnung über das Inverkehrbringen und die Bereitstellung von Messgeräten auf dem Markt sowie über ihre Verwendung und Eichung (MessEV) sowie der Verordnung über technische Mindestanforderungen an den sicheren und interoperablen Aufbau und Betrieb von öffentlich zugänglichen Ladepunkten für Elektromobile (Ladesäulenverordnung - LSV) in der jeweils geltenden Fassung entsprechen. Sollten diese Regelungen zwischenzeitlich aufgehoben oder ersetzt werden, so gilt dies entsprechend für die Nachfolgebestimmungen. Der Zuwendungsgeber behält sich vor, die dann anzuwendenden Regelungen nach Stellungnahme des Zuwendungsempfängers festzulegen.

Barrierefreiheit

Die Belange mobilitätseingeschränkter Personen sind im Sinne der Barrierefreiheit nach dem Bundesbehindertengleichstellungsgesetz (BGG) zu berücksichtigen. Bei der Vorhabenplanung sind die zuständigen Behindertenbeauftragten oder Behindertenbeiräte anzuhören. Verfügt eine Gebietskörperschaft nicht über Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, sind stattdessen der Landesbehindertenrat und die entsprechenden Verbände im Sinne des § 5 BGG anzuhören. Bei wesentlichen Veränderungen der Planung hat eine erneute Anhörung zu erfolgen.

Information

An den Mobilstationen müssen Informationen zu den Verkehrsangeboten bereitgehalten werden, ebenso an den Stelen in den jeweiligen Kommunen (nph-Center) sowie für die mobithek in Paderborn. Auf der „fahr mit“-Homepage wird die Verlinkung zu Informations- oder Buchungsportalen der Verkehrsangebote der Mobilstation gestattet.

Design

An den geförderten Mobilstationen muss gut sichtbar das „fahr mit“-Logo angebracht werden. Das Design erfolgt im Einvernehmen mit dem nph nach dem Modellprojekt in Altenbecken.

Zweckbindung

Die Zweckbindungsdauer für Mobilstationen beträgt 10 Jahre.