Minden-Herforder Verkehrsgesellschaft mbH (mhv)

Fortschreibung des Nahverkehrsplans für die Kreise Herford und Minden-Lübbecke

mindenherforder verkehrsgesellschaft mbH

Minden-Herforder Verkehrsgesellschaft mbH

Fortschreibung des Nahverkehrsplans für die Kreise Herford und Minden-Lübbecke

Minden-Herforder Verkehrsgesellschaft (mhv) mbH
Herforder Straße 45
32545 Bad Oeynhausen

Bad Oeynhausen, 2. Februar 2022

Inhaltsverzeichnis

1 Einleitung 1
1.1 Regionalisierung des ÖPNV 1
1.2 Aufgabenträgerschaft 2
1.3 Aufgabe des Nahverkehrsplanes 4
1.4 Inhalt des Nahverkehrsplanes 6
1.5 Fortschreibungsverfahren 8
1.6 Eingrenzungen 10
1.6.1 Räumliche Eingrenzungen 10
1.6.2 Zeitliche Eingrenzungen 10
2 Rahmenvorgaben 11
2.1 Gesetzliche Grundlagen 11
2.1.1 EU-Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 11
2.1.2 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) 12
2.1.3 ÖPNV-Gesetz Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW) 13
2.1.4 Behindertengleichstellungsgesetz Nordrhein-Westfalen (BGG NRW) 16
2.2 Übergeordnete Rahmenvorgaben 17
2.2.1 Landesentwicklungsplan 17
2.2.2 Regionalplan für den Regierungsbezirk Detmold, Teilabschnitt Oberbereich Bielefeld 18
3 Verkehrspolitische Ziele 20
3.1 Grundsätze 20
3.1.1 Schwerpunkte der Nahverkehrsplanung 20
3.1.2 Festlegung der ausreichenden Verkehrsbedienung 21
3.2 Verkehrsangebot 21
3.2.1 Grundangebot 21
3.2.2 Schülerbeförderung 22
3.2.3 Belange der Barrierefreiheit 22
3.2.4 Flächenerschließung und Liniennetz 23
3.2.5 Streckenführung, Anbindung wichtiger Verkehrsziele 24
3.2.6 Reisezeiten, Takt und Verknüpfung; Fahrplanangebot 24
3.2.7 Verkehrszeiten mit geringer Nachfrage; alternative Bedienungsweisen 25

3.2.8 Fahrzeuge, Fahrzeugausstattung und Bedienungskomfort 26
3.2.9 Indikatoren 27
3.3 ÖPNV-Infrastruktur 28
3.3.1 Haltestellen und Umsteigeanlagen 28
3.3.2 Verkehrsleit- und Informationssysteme 29
3.3.3 Indikatoren 30
3.4 Marketing, Tarif und Vertrieb 30
3.4.1 Marketing 30
3.4.2 Tarif- und Vertriebssystem 31
3.4.3 Garantieleistungen 31
3.4.4 Indikator 32
3.5 Wirtschaftlichkeit und Finanzierung 32
3.5.1 Indikatoren 34
3.6 Rahmenbedingungen und Verfahrensweisen 34
3.6.1 Überprüfung der Zielerfüllung 34
3.6.2 Schulentwicklungs- und Bauleitplanung 35
3.6.3 Planung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) 35
3.6.4 Beteiligungsverfahren 35
3.6.5 Zusammenarbeit im Nahverkehrsverbund 36
3.7 Umsetzung des § 8 Abs. 1 ÖPNVG NRW 36
3.7.1 Klimaschutzkonzept 37
3.7.2 Multimodale/ Intermodale Angebote 37
3.7.3 Untersuchung des Modal-Splits und Zielsetzung 42
4 Bestandsaufnahme 47
4.1 Raumstruktur 47
4.1.1 Zentralörtliche Gliederung 47
4.1.2 Bevölkerungsstruktur und demografische Entwicklung 49
4.1.3 Arbeitsplatzverteilung 54
4.1.4 Pendlerverflechtungen 56
4.1.5 Arbeitsplatzschwerpunkte 58
4.1.6 Bildungseinrichtungen 59
4.1.7 Freizeit und Tourismus 60
4.1.8 Krankenhäuser und Kliniken 61

4.1.9 Einzelhandel 62
4.2 Verkehrsinfrastruktur 62
4.2.1 Schienennetz 62
4.2.2 Straßennetz 65
4.2.3 Pkw-Bestand 65
4.2.4 ÖPNV-Angebote 65
5 Prognose 70
5.1 Grundlagen der Prognose 70
5.2 Entwicklung der Strukturdaten 70
5.2.1 Bevölkerungsverteilung und -entwicklung 70
5.2.2 Entwicklung der Fahrschüler 73
5.2.3 Strukturentwicklung 75
5.3 Mobilitätsentwicklung 78
5.3.1 Allgemeine Entwicklung der Mobilität – Globaltrends 78
5.3.2 Auswirkungen des demografischen Wandels auf die Mobilität 79
5.4 Entwicklung des ÖPNV-Aufkommens im MHV-Gebiet 81
6 Handlungskonzepte 83
6.1 Handlungsoptionen 84
6.1.1 Verkehrsangebot 84
6.1.2 ÖPNV-Infrastruktur 85
6.1.3 Wirtschaftlichkeit und Finanzierung 85
6.1.4 Marketing 88
6.2 spezielle Handlungskonzepte 89
6.2.1 Linienbündel A 91
6.2.2 Linienbündel B 93
6.2.3 Linienbündel C 95
6.2.4 Linienbündel D 98
6.2.5 Linienbündel E 100
6.2.6 Linienbündel F 103
7 Linienbündelungskonzepte 105
7.1 Gründe für die Linienbündelung 105
7.2 Kriterien und Vorgehensweise bei der Linienbündelung im mhv-Raum 108
7.3 Ergebnisse der Alternativrechnungen (Optimale Netzgröße) 112

7.4 Laufzeitharmonisierung von Linienbündeln 117
7.5 Gestaltung der Linienbündel und Teilzeitnetze im Einzelnen 120
7.5.1 Linienbündel A „Lübbecke und Umgebung“ 120
7.5.2 Linienbündel B „Bünde und Umgebung“ 123
7.5.3 Linienbündel C „Minden und Umgebung“ 125
7.5.4 Linienbündel D „Löhne und Bad Oeynhausen“ 129
7.5.5 Linienbündel E „Herford und Umgebung“ 132
7.5.6 Linienbündel F „VlothoBus“ 135
7.6 Mögliche Linienbündel in die Nachbarkreise 136
7.7 Zuordnung von neuen Linien zu Linienbündeln 137
7.8 Bildung von (Teil-) Losen im Sinne der VOLIA 138
7.9 Wirtschaftliche Grundlagendaten 138
7.10 Veränderungen des Linienbündelungskonzeptes gegenüber dem letzten Nahverkehrsplan 139
7.11 Zuordnung der Linien 141
8 Linienkonzept 149
8.1 Grundsätze der neuen NVP-Konzeption / Angebotsdifferenzierung 154
8.1.1 Schnellverkehrskonzept 155
8.1.2 Regional-, Stadt- und Ortsverkehre 159
8.2 Linienbündel und -lose 160
8.2.1 Linienbündel A „Lübbecke und Umgebung“ 160
8.2.2 Linienbündel B „Bünde und Umgebung“ 161
8.2.3 Linienbündel C „Minden und Umgebung“ 162
8.2.4 Linienlose im Linienbündel D „Löhne und Bad Oeynhausen“ 165
8.2.5 Linienlose im Linienbündel E „Herford und Umgebung“ 166
8.2.6 Linienlos F: „Stadt- und Regionalverkehr Vlotho“ 168
8.3 Legende Linientabellen 169
8.3.1 Linien, die derzeit in keinem Linienbündel integriert sind 170
8.4 Grundnetz 178
8.4.1 Linienverknüpfung 178
8.4.2 Legende der Linienblätter 184
8.4.3 Parallelverkehre 187
8.4.4 Veränderungen der Haltestellen 187
8.4.5 Betriebsformen 187

8.4.6 Anforderungen an den Linienverlauf 190
8.5 Linienblätter 191
8.5.1 Linienbündel A „Lübbecke und Umgebung“ 191
8.5.2 Linienbündel B „Bünde und Umgebung“ 210
8.5.3 Linienbündel C „Minden und Umgebung“ 224
8.5.4 Linienbündel D „Löhne und Bad Oeynhausen“ 263
8.5.5 Linienbündel E „Herford und Umgebung“ 278
8.5.6 Linienbündel F „VlothoBus“ 311
8.6 Schülerverkehr 316
8.6.1 Inhaltliche Anforderungen an den Schülerverkehr 316
8.6.2 Anforderungen an den Schülerverkehr 316
8.6.3 Planungsleitsätze des Schülerverkehrs 317
8.7 Anforderungen an neu einzurichtende Linien 318
8.7.1 Produktkategorien 318
8.7.2 Produktkategorien 319
9 Qualität 325
9.1 Qualitätsmerkmale 325
9.1.1 Pünktlichkeit und Anschlusssicherheit 326
9.1.2 Fahrzeugsauberkeit 328
9.1.3 Fahrzeugausstattung 330
9.1.4 Fahrzeugdesign 333
9.1.5 Umweltstandards 334
9.1.6 Fahrzeugwerbung 335
9.1.7 Personal 336
9.1.8 Beschwerdemanagement 337
9.1.9 Betriebshof 338
9.1.10 Betriebsleitstelle 338
9.1.11 Verkehrsleiter 339
9.2 Qualitätsmanagement 339
9.3 Qualitätsstufen 342
9.3.1 Spitzen-Qualität 343
9.3.2 Standard-Qualität 343
9.3.3 Toleranz-Qualität 344

10 Schaffung der „vollständigen“ Barrierefreiheit im ÖPNV – Zielsetzung für die Kreise Minden-Lübbecke und Herford 345

10.1 Anforderungen an den Nahverkehrsplan zur Schaffung einer „vollständigen“ Barrierefreiheit 345

10.2 Mittel- und langfristige Planungen zur Barrierefreiheit in den Kreisen Minden-Lübbecke und Herford 346

10.3 Infrastrukturelle Zielsetzung bis 2022 (Haltestellen) 347

10.4 Fahrzeugseitige Zielsetzung bis 2022 347

10.5 Ausnahmen von „vollständiger“ Barrierefreiheit an Haltestellen und Fahrzeugen 347

10.5.1 Infrastrukturelle Ausnahmen (Haltestellen) 348

10.5.2 Fahrzeugseitige Ausnahmen 349

10.6 Anforderungen an die barrierefreie Gestaltung der Haltestellen und Fahrzeuge 349

10.6.1 Ausstattung von Haltestellen 349

10.6.2 Ausstattung der Fahrzeuge 354

Bei allen planerischen Projekten gilt es die unterschiedlichen Sichtweisen und Lebenssituationen aller Menschen gleichermaßen zu berücksichtigen. Im Sinne des Gleichbehandlungsgrundsatzes werden im vorliegenden Bericht geschlechtsneutrale Formulierungen bevorzugt, so dass alle Menschen gleichermaßen einzuschließen sind. Aus Gründen der leichteren Lesbarkeit wird auf eine geschlechtsspezifische Differenzierung, wie z. B. Fahrer/ Innen und Nutzer/ Innen verzichtet.

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Elemente einer Mobilstation 40

Tabelle 2: Maßmahmen zur Erhöhung des Modal-Split-Anteils.....45

Tabelle 3: Eckdaten der Kreise.....48

Tabelle 4: Bevölkerungsentwicklung 2006 – 2017 50

Tabelle 5: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte.....55

Tabelle 6: Ein- und Auspendler nach Städten und Gemeinden.....56

Tabelle 7: Schulformen und Schulen in den Kreisen Herford und Minden-Lübbecke (Schuljahr 2018/ 2019) 59

Tabelle 8: Freizeit-, Naherholungs- und Tourismusziele mit nennenswerter ÖPNV-Relevanz 61

Tabelle 9: Krankenhäuser und Kliniken mit mindestens 200 Betten.....61

Tabelle 10: SPNV-Angebot in den Kreisen Herford und Minden-Lübbecke.....63

Tabelle 11: SPNV-Bahnhöfe und Haltepunkte 64

Tabelle 12: Linienbündel, Linienlose und Linien im mhv-Gebiet.....68

Tabelle 13: Einwohnerentwicklung in den Städten und Gemeinden im Kreis Herford (2017 – 2025) 71

Tabelle 14: Einwohnerentwicklung in den Städten und Gemeinden im Kreis Minden-Lübbecke (2017 – 2025) 72

Tabelle 15: Entwicklung nach Altersgruppen 2017 – 2025.....73

Tabelle 16: Entwicklung der ÖPNV-Nutzung bis 2025 nach Altersgruppen (Annahme: gleichbleibendes ÖPNV- und Tarif-Angebot; entspricht Zielrichtung A) ...82

Tabelle 17: Abschätzung der zukünftigen Entwicklung der Nachfrage im ÖPNV bis 2025 im mhv-Gebiet (Zielrichtung B) 82

Tabelle 18: Verflechtungsmatrix (zurückgelegte Wege Mo-Fr) gemäß NVP-Verkehrsmodell BSV 1997 im Auftrag der mhv 107

Tabelle 19: Wettbewerbsfahrplan "Herford/Minden-Lübbecke" 119

Tabelle 20: Linien in die Nachbarkreise (Regionalverkehr Kreis Herford nach Bielefeld, 136

Tabelle 21: Linien Linienbündel A.....141

Tabelle 22: Linien Linienbündel B.....142

Tabelle 23: Linien Linienbündel C.....143

Tabelle 24: Linien Linienbündel D.....145

Tabelle 25: Linien Linienbündel E.....146

Tabelle 26: Linien Linienbündel F 148

Tabelle 27: Linienbündel A „Lübbecke und Umgebung“ 160
Tabelle 28: Linienlos B1 „Regionalverkehr Bünde“ 161
Tabelle 29: Linienlos B2 „Ortsverkehr Gemeinde Kirchlengern“.....161
Tabelle 30: Linienlos B3 „Stadtbus Bünde“ 161
Tabelle 31: Linienlos C1-1 „Stadtverkehr Minden“ 162
Tabelle 32: Linienlos C2 „Regionalverkehr Porta Westfalica“ 163
Tabelle 33: Linienlos C3 „Minden - Porta Westfalica – Petershagen - Hille “.....163
Tabelle 34: Linienlos C4 „Minden - Porta Westfalica – Petershagen - Lübbecke – Esperkamp – Hille“ 164
Tabelle 35: Linienlos C5 „Bad Oeynhausen-Nord“ 164
Tabelle 36: Linienlos D1 „Werre Bus Bad Oeynhausen“ 165
Tabelle 37: Linienlos D2 „WerreBus Löhne“ 165
Tabelle 38: Linienlos E1 „Herford – Bielefeld 166
Tabelle 39: Linienlos E1.1 „Herford, Enger, Spenge – Bielefeld.....166
Tabelle 40: Linienlos E2 „Stadtverkehr Herford“ 167
Tabelle 41: Linienlos E3 „Regionalverkehr Herford“.....167
Tabelle 42: Linienlos E4 „Herford – Bünde/Kirchlengern.....167
Tabelle 43: Linienbündel F „Stadt- und Regionalverkehr Vlotho“ 168
Tabelle 44: Taktknoten 179
Tabelle 45: Wegezeiten 181
Tabelle 46: Verknüpfungsquote 182
Tabelle 47: Bedarfsgerechte Bedienung 188
Tabelle 48: Rahmendbedingungen der Schülerbeförderung 275
Tabelle 49: Schnellbus 319
Tabelle 50: StadtBus 320
Tabelle 51: RegionalBus.....321
Tabelle 52: OrtsBus.....322
Tabelle 53: NachtBus 323
Tabelle 54: Schüler-, Verstärkerverkehr 324
Tabelle 55: Vorgaben Pünktlichkeitserfassung 327
Tabelle 56: Vorgaben Lärmgrenzwerte 334
Tabelle 57: Vorgaben zum Einsatz alternativer (emissionsarmer) Antriebstechnologien 335
Tabelle 58: Anforderungen Spitzenqualität 343

Tabelle 59: Anforderungsen Standardqualität 343
Tabelle 60: Anforderungen Toleranzqualität 344
Tabelle 61: Anforderung an die Ausgestaltung von Bushaltestellen 351
Tabelle 62: Priorisierung des Haltestellenausbaus 354

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Karte des Nahverkehrs-Organisationen in NRW 3

Abbildung 2: Orientierungshilfe NVP 5

Abbildung 3: Arbeitsschritte beim Entwurf des NVP.....9

Abbildung 4: Station eines Fahrradmietsystems (Beispiel Speyer; Bildquelle: Mathias Schmechtig NahverkehrsConsult) 38

Abbildung 5: Mobilitätsstation (Beispiel Offenburg; Bildquelle: Mathias Schmechtig NahverkehrsConsult).....39

Abbildung 6: Strategischer Ansatz der Wirksamkeit von Mobiltätsstationen als hierarchisch und modular aufgebautes Netz (Bildquelle: Mathias Schmechtig NahverkehrsConsult).....41

Abbildung 7: Fahrradgarage an SPNV-Haltepunkt (linkes Bild; Münster-Roxel) und Fahrradkäfig an SchnellBus-Haltestelle (rechtes Bild; Kreis Steinfurt; Bildquelle: Mathias Schmechtig NahverkehrsConsult) 42

Abbildung 8: Anteil ÖV an mechanisierten Wegen in den Städten und Gemeinden...44

Abbildung 9: Zentralörtliche Gliederung.....49

Abbildung 10: Absolute Bevölkerungsentwicklung 2006 – 2017 51

Abbildung 11: Altersverteilung der Bevölkerung im Kreis Herford (Stand 31.12.2016) 52

Abbildung 12: Altersverteilung der Bevölkerung im Kreis Minden-Lübbecke (Stand 31.12.2016) 53

Abbildung 13: Anteil der 6- < 18-Jährigen zur Gesamtbevölkerung in den Kreisen Herford und Minden-Lübbecke 53

Abbildung 14: Anteil der über 60-Jährigen zur Gesamtbevölkerung in den Kreisen Herford und Minden-Lübbecke 54

Abbildung 15: Pendlerverflechtungen in den Kreisen Herford und Minden-Lübbecke (werktägliche Pendler und Einpendler von Außen) 57

Abbildung 16: Pendlerverflechtungen aus den Kreisen Herford und Minden-Lübbecke in die umliegenden Regionen (werktägliche Auspendler aus dem mhv-Gebiet) 58

Abbildung 17: Schulstandorte in den Kreisen Herford und Minden-Lübbecke.....60

Abbildung 18: Linienbündel im mhv-Gebiet 67

Abbildung 19: Veränderung des Anteils der Altersgruppe „10-18-Jährige“ (2017 – 2025; entspricht „Sekundarschüler“, wohnhaft im Stadt- bzw. Gemeindegebiet) 74

Abbildung 20: Einnahme/Kostenentwicklung 2011 - 2016 89

Abbildung 21: Einnahme-Prognose Linienbündel A.....91

Abbildung 22: Einnahmen/Kostenentwicklung 2011 - 2016 92

Abbildung 23: Einnahme-Prognose Linienbündel B 93
Abbildung 24: Einnahme/Kostenentwicklung 2011 – 2016.....94
Abbildung 25: Einnahme-Prognose Linienbündel C 95
Abbildung 26: Einnahme-Prognose Regionalverkehr.....95
Abbildung 27: Einnahme/Kostenentwicklung Stadtverkehr Minden.....96
Abbildung 28: Einnahme/Kostenentwicklung Regionalverkehr Minden 96
Abbildung 29: Einnahme Prognose Linienbündel D 98
Abbildung 30: Einnahme/Kostenentwicklung Linienbündel D.....99
Abbildung 31: Einnahme Prognose 2011 - 2016 Stadtverkehr.....100
Abbildung 32: Einnahme Prognose 2011 - 2016 Regionalverkehr 100
Abbildung 33: Einnahme/Kostenentwicklung 2011 - 2016 Regionlaverkehr.....101
Abbildung 34: Einnahme/Kostenentwicklung 2011 Stadtverkehr 102
Abbildung 35: Einnahme-Prognose 2011 - 2016 Linienbündel F 103
Abbildung 36: Einnahme/Kostenentwicklung 2011 Linienbündel F 104
Abbildung 37: Räumliche Aufteilung der Linienbündel 106
Abbildung 38: Gutachterempfehlung für Liniennetzbildung 112
Abbildung 39: Fahrzeugbedarfe der Varianten im Vergleich 115
Abbildung 40: Kosten der Varianten im Vergleich.....116
Abbildung 41: Kostendeckungsgrade 116
Abbildung 42: Bahn und Bus in OWL.....158
Abbildung 43: Grunddesign Fahrzeuge 333

Abkürzungsverzeichnis

ABl	Amtsblatt der Europäischen Union
Abs.	Absatz
ALF	Anruf-Linien-Fahrt
AöR	Anstalt öffentlichen Rechts
AST	AnrufSammelTaxi
B	Bundesstraße
Bf.	Bahnhof
BGG	Behindertengleichstellungsgesetz
CNG	Compressed Natural Gas
CO^2	Kohlendioxid
D4	DiscoBus4
dB	Dezibel
DFI	Dynamische Fahrgastinformation
DIN	Deutsche Institut für Normung
EDV	Elektronische Datenverarbeitung
EEV	Enhanced Environmentally Friendly Vehicle
EG	Europäische Gemeinschaft
E-Scooter	Elektro-Scooter
EUR	Euro
e. V.	eingetragener Verein
EU-VO	EU-Verordnung
EWG	Europäische Wirtschaftsgemeinschaft
EW/km^2	Einwohner pro Quadratkilometer
GE	Gewerbegebiete
GI	Industriegebiete
GmbH Co. KG	Gesellschaft mit beschränkter Haftung & Compagnie Kommanditgesellschaft
IC	Intercity
IG	Industriegebiet
ISO	Internationale Organisation für Normung
IT	Informationstechnologie
KBS	Kursbuchstrecke

kWh	Kilowatt pro Stunde
LEP	Landesentwicklungsplan
LSA	Lichtsignalanlage
MBWSV	Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr
mhv	Minden Herforder Verkehrsgesellschaft mbH
Min.	Minute
MIV	Motorisierter Individualverkehr
N8	Nachtbus 8
NRW	Nordrhein-Westfalen
NVP	Nahverkehrsplan
NWL	Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe
NWO	Verband Nordrhein-Westfälischer Omnibusunternehmen e.V.
ÖDA	öffentlicher Dienstleistungsauftrag für Leistungen des straßengebundenen ÖPNV
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr (straßengebunden; Bus, Straßenbahn, Stadtbahn) *(synonyme Verwendung der Begriffe ÖPNV und ÖSPV im NVP)*
ÖPNVG NRW	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in NRW
OT	Ortsteil
ÖV	öffentlicher Verkehr (gesamter öffentlicher Verkehr)
OWLV	OWL Verkehr GmbH
PASST	Pünktlichkeit-Anschluss-Sicherheit-Standard
P&R	Park & Ride
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
Pkw	Personenkraftwagen
RB	RegionalBahn
RBL	Rechnergesteuertes Betriebsleitsystem
RE	RegionalExpress
RegG	Regionalisierungsgesetz
S-Bahn	Stadtschnellbahn
SchfkVO	Schülerfahrkostenverordnung
SGB	Sozialgesetzbuch
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
StVO	Straßenverkehrsordnung

StZVO	Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung
T30	30-Minuten-Takt
TVöD	Tarifvertrag für den Öffentlichen Dienst
UNECE	United Nations Economic Commission for Europe (Wirtschafts-kommission für Europa der Vereinten Nationen)
ver.di	Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft
VHS	Volkshochschule
VO	Verordnung
VU	Verkehrsunternehmen
VV	Verwaltungsvorschrift
VVOWL	VerkehrsVerbund OstWestfalenLippe
WE	Wohneinheiten
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof

Anmerkung zum NVP

Folgende Kapitel und die dazugehörigen Unterkapitel entsprechen dem Stand des vorherigen Nahverkehrsplans!

Aufgrund einer neuen Kapitelstruktur wurden in den entsprechenden Kapiteln redaktionelle Änderungen kenntlich gemacht [redakt. Änd.].

Kapitel 1 Einleitung
beschlossen von den Kreistagen Minden-Lübbecke und Herford am 13.12.2010 bzw. 01.10.2010

Kapitel 6 Handlungskonzepte
beschlossen von den Kreistagen Minden-Lübbecke und Herford am 17.10.2011 bzw. 14.10.2011

Kapitel 7 Linienbündelungskonzepte
beschlossen von den Kreistagen Minden-Lübbecke und Herford am 18.12.2006 bzw. 22.09.2006

Kapitel 8 Linienkonzept
beschlossen von den Kreistagen Minden-Lübbecke und Herford am 07. bzw. 18.07.2003 sowie Aktualisierungen 08.10. bzw. 14.09.2007, 02.10. bzw. 17.10.2008, 14.12. bzw. 09.10.2009, 14.10. bzw. 17.10.2011, 17.09. bzw. 31.10.2012, 20.06. bzw. 01.07.2016 und 16.10. bzw. 13.10.2017

1 Einleitung

Das Kapitel und seine Unterkapitel entsprechen dem Stand des vorherigen Nahverkehrsplans (beschlossen von den Kreistagen Minden-Lübbecke und Herford am 13.12.2010 bzw. 01.10.2010).

1.1 Regionalisierung des ÖPNV

Mit dem Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW) vom 07.03.1995, zuletzt geändert durch Gesetz vom 19.06.2007 (in Kraft getreten zum 01.01.2008) wird ein großer Teil der Belange des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) zusammenhängend in einem Gesetz geregelt. Die Kompetenz zur Ausgestaltung des ÖPNV wird grundsätzlich den kommunalen Gebietskörperschaften zugewiesen, die entsprechend der regionalen Bedeutung der Aufgabe zur Zusammenarbeit verpflichtet (insbesondere beim Schienenpersonennahverkehr [SPNV]) sind.

Die seitens der EU geforderte Organisation der Zuständigkeiten im ÖPNV hinsichtlich

- der Aufgaben von Behörden einerseits und Unternehmen andererseits sowie
- der Geltung von Marktmechanismen

ist bundesweit durchgeführt worden und durch Anpassung diverser Gesetze und Verordnungen auf Ebene der EU sowie auf Bundes- und Länderebene gesetzlich verankert.

- Zu den gesetzlichen Vorgaben gehören auch eine Reihe von Zielen und Anforderungen, die an den ÖPNV gestellt werden (siehe Kap. 2.1 und 3 Verkehrspolitische Ziele des Nahverkehrsplanes) [redakt. Änd.] und die bei der Konkretisierung des Nahverkehrsplans zu berücksichtigen sind.

1.2 Aufgabenträgerschaft

Das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW) weist die Aufgabenträgerschaft für den straßengebundenen ÖPNV den Kreisen, kreisfreien Städten und – unter bestimmten Voraussetzungen – auch kreisangehörigen Kommunen zu.

Zur Wahrnehmung von Aufgaben des SPNV wurden in NordrheinWestfalen bereits 1995 zunächst neun Zweckverbände gebildet,denen die Entscheidung über die Planung, Organisation und Ausgestaltung des SPNV übertragen wurde.

Die Kreise Gütersloh, Lippe, Herford und Minden-Lübbecke sowie die kreisfreie Stadt Bielefeld sind nach dem ÖPNVG NRW Aufgabenträger für den gesamten ÖPNV auf ihren jeweiligen Gebieten.

Darüber hinaus sind auch kreisangehörige Kommunen mit eigenem Verkehrsunternehmen, darunter die Stadt Bünde, ÖPNVAufgabenträger (siehe Weiterführende Erläuterungen: ~~18 - 020 - 020 Stadt Bünde)~~ [redakt. Änd.]. Die (Regie-)Aufgaben, die den Kreisen Herford und Minden Lübbecke als Aufgabenträger des ÖPNV obliegen, wird durch die eigens dafür gegründete mindenherforder verkehrsgesellschaft mbH (mhv), deren Gesellschafter neben den beiden Kreisen auch die 20 kreisangehörigen Kommunen sind, wahrgenommen.

Die Zuständigkeit für den SPNV war gemäß ÖPNVG NRW zunächst auf den Zweckverband Verkehrsverbund OstwestfalenLippe (VVOWL) übertragen worden, der durch die Kreise Gütersloh, Lippe, Herford und Minden-Lübbecke sowie die kreisfreie Stadt Bielefeld gegründet worden war.

In Folge der zum 1. Januar 2008 in Kraft getretenen Neufassung des ÖPNVG NRW haben sich die bislang neun Zweckverbände in NRW zu drei Nahverkehrs-Organisationen zusammengeschlossen. Der für die Kreisen Herford und Minden-Lübbecke maßgebliche neue „Dach“-Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) ist durch die bestehenden Zweckverbände (ZV SPNV RuhrLippe [ZRL], ZV SPNV Münsterland [ZVM], ZV Verkehrsverbund Ostwestfalen-Lippe [VVOWL], ZV Nahverkehrsverbund Paderborn/Höxter [nph], ZV Personennahverkehr Westfalen-Süd [ZWS]) gebildet worden.

Gemäß § 5 Absatz (3) ÖPNVG NRW wurde die Entscheidung über die Planung, Organisation und Ausgestaltung des SPNV auf die neuen „Dach-“ Zweckverbände übertragen. Außerdem haben sie in Abstimmung mit ihren jeweiligen Mitgliedern auf eine integrierte Verkehrsgestaltung im ÖPNV hinzuwirken.

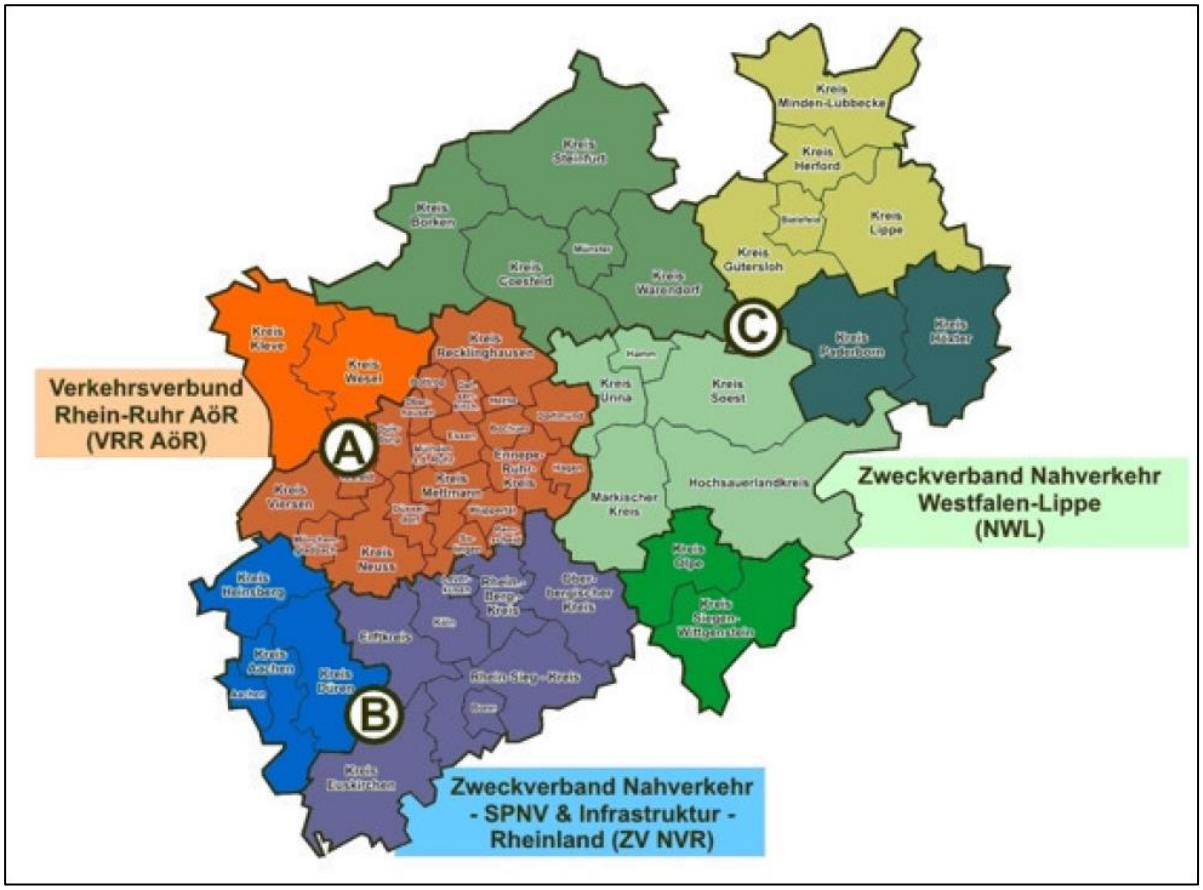


Abbildung 1: Karte des Nahverkehrs-Organisationen in NRW

Sitz des NWL ist Unna; in den bestehenden Geschäftsstellen der Mitglieder des ZV werden jeweils bestimmte Aufgabenfelder des NWL wahrgenommen.

Abgrenzung der Kompetenzen

Die mhv nimmt die Aufgaben der Planung, Bestellung und Finanzierung des straßengebundenen ÖPNV für ihre Gesellschafter als Regiegesellschaft im Sinne einer Service-Einheit der Aufgabenträger bzw. „Besteller“ des ÖPNV wahr. Die politischen Entscheidungenbetreffend Planung, Bestellung und Finanzierung des straßengebundenen ÖPNV werden von den Kreis- und Kommunalparlamenten und insbesondere die aufgabenträgerrelevanten Entscheidungen durch die Beschlussgremien der Kreise Herford und Minden Lübbecke (Fachausschüsse, Kreisausschüsse, Kreistage) getroffen. Die Arbeitsteilung zwischen kreisangehörigen Kommunen und Kreisen sowie die zwischen diesen und der mhv regelt ein öffentlich-rechtlicher Vertrag, den die 20 kreisangehörigen Kommunen und die beiden Kreisen geschlossen haben. Danach muss in den meisten Planungs- und Finanzierungsfragen sowie bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans – über das im ÖPNVG NRW vorgeschriebene „Benehmen“ hinaus – Einvernehmen erzielt werden. Diese enge Verzahnung zwischen Kreisen, Kommunen und mhv als Regieebene hat sich in der Praxis, insbesondere bei der formellen Aufstellung des Nahverkehrsplanes und seiner termingerechten Umsetzung und Finanzierung sehr bewährt und wird entsprechend fortgesetzt.

Die Durchführung des ÖPNV im Sinne der Leistungserstellung obliegt den Verkehrsunternehmen (Betreiber), die Inhaber der Liniengenehmigungen sind und die hierzu teilweise Subunternehmen beauftragen.

Ein Tarifanwendungsvertrag zwischen allen Aufgabenträgern im Kooperationsraum 6 und der OWL Verkehr GmbH, die die Interessen der Verkehrsunternehmen vertritt, regelt die Anwendung einheitlicher Tarife.

Mit dem für den Bereich der Kreise Herford und Minden-Lübbecke bestehenden Fahrgastbeirat der mhv soll sichergestellt werden, dass Fahrgastinteressen direkt in die Gestaltung des ÖPNV einfließen. Der Fahrgastbeirat setzt sich aus Vertretern verschiedener Interessenverbände und direkt benannten Fahrgästen zusammen; interessierte Fahrgäste können sich für einen Sitz bewerben.

1.3 Aufgabe des Nahverkehrsplanes

Der Nahverkehrsplan (NVP) stellt im Sinne des Planungsrechtes einen Fachplan dar. Ersetzt die Aufgabenträger in die Lage, über die Festlegung von Zielen und Rahmenvorgaben für das betriebliche Leistungsangebot und die Investitionsplanung erheblichen Einfluss auf Umfang, Qualität und Ausgestaltung des ÖPNV in ihrem Bedienungsgebiet zu nehmen.

Nach dem gesetzlichen Auftrag (§ 8 ÖPNVG NW) dient ein Nahverkehrsplan zur Sicherung und Verbesserung des Öffentlichen Personennahverkehrs. Er beschreibt den Rahmen für die vom Aufgabenträger angestrebte Entwicklung des ÖPNV. Bei seiner Aufstellung müssen Ziele der Raumordnung und Landesplanung sowie das SPNV-Netz nach § 7 Abs. 4 ÖPNVG NRW beachtet werden, weiterhin die Belange des Umweltschutzes, der Barrierefreiheit im Sinne des Bundesbehindertengleichstellungsgesetzes und des Städtebaus sowie die Vorgaben des Verkehrsinfrastrukturbedarfsplans und des ÖPNV Infrastrukturfinanzierungsplans zu berücksichtigen und schließlich die Nahverkehrsplanungen der Zweckverbände, insbesondere für den SPNV, zu beachten.

Die Steuerungsfunktion des Nahverkehrsplans im Hinblick auf das betriebliche Leistungsangebot und den Ausbau der Infrastruktur kommt durch seine behördenverbindliche Rechtswirksamkeit zum Ausdruck:

- Die Aussagen des Nahverkehrsplans haben für den jeweiligen Aufgabenträger – hier für die Kreise Herford und Minden-Lübbecke – bindende Wirkung, d.h. die Planung der Kreise wird durch ihren Nahverkehrsplan festgelegt. Hinsichtlich seiner Außenwirkung ist die Verpflichtung der Verkehrsunternehmen zur Wirtschaftlichkeit zu nennen.
- Die zuständige Genehmigungsbehörde – in diesem Falle die Bezirksregierung Detmold hat den vom Aufgabenträger beschlossenen Nahverkehrsplan bei ihrem Hinwirken auf eine integrierte Nahverkehrsbedienung zu berücksichtigen, sofern dieser vorhandene Verkehrsstrukturen beachtet, unter Mitwirkung der vorhandenen Unternehmer zustande gekommen ist und nicht zur Ungleichbehandlung von Unternehmen führt.

- Die Aussagen des Nahverkehrsplanes sind bei Genehmigungsverfahren und Konzessionsvergaben zu berücksichtigen. Der Nahverkehrsplan gibt somit auch den Verkehrsunternehmen den Rahmen für ihre betriebliche Planung vor.

Das ÖPNVG NRW weist verschiedene Förderungsmöglichkeiten für den ÖPNV aus (§§ 10 bis 14 ÖPNV NRW). Dabei wird neben den für die einzelnen Förderungsmöglichkeiten gültigen Voraussetzungen gefordert, dass das jeweils zu fördernde Projekt mit den Zielen des Nahverkehrsplans vereinbar ist. Der Nahverkehrsplan ist somit als eine wichtige Vorstufe für die nachfolgenden Zuwendungsanträge zu sehen.

Der Nahverkehrsplan ist zudem die Grundlage der Bestellung/Ausschreibung von Verkehrsleistungen des ÖPNV. Über seine insgesamt strukturbildende Bedeutung hinaus bietet der Nahverkehrsplan eine wesentliche Orientierungshilfe für alle Verkehrsunternehmen im Wettbewerb.

Abbildung 2: Orientierungshilfe NVP

1.4 Inhalt des Nahverkehrsplanes

In § 8 Absatz (3) ÖPNVG NRW werden folgende Inhalte eines Nahverkehrsplans vorgegeben:

- die vorhandenen und geplanten Siedlungs- und Verkehrsstrukturen
- eine Prognose der zu erwartenden Verkehrsentwicklung
- Ziele und Rahmenvorgaben für das betriebliche Leistungsangebot und seine Finanzierung mit den für die Abstimmung der Verkehrsleistungen des ÖPNV notwendigen Mindestanforderungen für
    - Betriebszeiten, Zugfolgen und Abschlussbeziehungen an wichtigen Verknüpfungspunkten
    - die angemessene Verkehrsbedienung nach § 2 Abs. 3 Satz 1
    - den Qualifikationsstandard des eingesetzten Personals
    - die Ausrüstungsstandards der im ÖPNV eingesetzten Fahrzeuge
- Ziele und Rahmenvorgaben für die Investitionsplanung mit dem voraussichtlichen Finanzbedarf
- Struktur und Fortentwicklung der gemeinschaftlichen Beförderungsentgelte und bedingungen

Der vorliegende Nahverkehrsplan für die Kreise Herford und Minden-Lübbecke besteht aus 3 Teilen und ist wie folgt gegliedert:

Teil A: Bestandsaufnahme und Entwicklung des Konzeptes

- Rahmenvorgaben (gesetzliche Grundlagen und übergeordnet Fachplanungen)
- Zielsetzungen (allgemeine Vorgaben/Leitlinien, insbesondere des Landes und verkehrpolitische Ziele des Nahverkehrsplanes)
- Bestandsanalyse (Analyse der Raum- und Verkehrsstruktur sowie Analyse und Bewertung des heutigen ÖPNV inkl. Evaluation der Veränderungen seit Beschluss der ersten Fortschreibung des Nahverkehrsplans im Jahre 2003)
- Prognose (zukünftige Entwicklung der Raum-, Bevölkerungs und Verkehrsstruktur)
- Entwicklung des Konzeptes (Zielkonzept 2020, Grobkonzept 2009 und Grobkonzept 2014 einschließlich wirkungsanalytischer Überprüfungen)

Teil B: Konzept des Nahverkehrsplans

- Linienbündelungskonzept
- Linienkonzept – Vorgaben für jede Linie -
- Produkt- und Qualitätsdefinitionen
- Tarif und Vertrieb
- Begleitende Maßnahmen

Teil C: Finanzierung und Zeitplan

- Kosten und Erlöse (Betriebskosten und Erlöse sowie Kosten der Infrastruktur im Ergebnis des Konzeptes)
- Finanzierungsbedarf und Rahmenbedingungen der Finanzierung
- Umsetzungs- / Zeitplan

Der Erläuterungsteil des Nahverkehrsplans gibt für die einzelnen zu planenden Linien Korridore vor, einschließlich der geforderten Anfangs- und Endpunkte sowie der Anbindung bestimmter Ortsteile und/oder Verknüpfungspunkte. Die Festlegung straßengenauer Linienverläufe und genaue Lage der Haltestellen soll hingegenweitgehend den Verkehrsunternehmen (Inhaber der Liniengenehmigungen) überlassen bleiben. Damit soll vor allem unternehmerische Kreativität und Flexibilität, auch als Element des Wettbewerbs um das beste ÖPNV-Angebot, gefördert werden. Bei wesentlichen Änderungen gegenüber dem Bestand bleibt das Einvernehmen mit dem jeweiligen Aufgabenträger und der Genehmigungsbehörde erforderlich.

1.5 Fortschreibungsverfahren

Der Nahverkehrsplan der Kreise Herford und Minden-Lübbecke wird grundsätzlich jährlich fortgeschrieben. Im Einzelnen wird wie folgt verfahren:

Teil A: Fortschreibung alle 5 Jahre

Teil B: Fortschreibung von Linienbündeln in jedem Jahr derart, dass jedes Linienbündel alle 5 bis 8 Jahre einmal fortgeschrieben wird und jedes Linienbündel vor der Neuvergabe bzw. Neuerteilung der Liniengenehmigung auf dem jeweils aktuellen Stand des öffentlichen Verkehrsinteresses ist

Teil C: Fortschreibung nach Bedarf, soweit sich aus der Fortschreibung einzelner Linienbündel Auswirkungen auf den Finanzierungsbedarf ergeben

Das Fortschreibungsverfahren des Nahverkehrsplanes für die Kreise Herford und Minden-Lübbecke lässt sich grob in drei Phasen gliedern. In jeder Phase finden Abstimmungen mit den Nahverkehrsplänen des VVOWL / NWL sowie der banachbarten Aufgabenträger in Ostwestfalen-Lippe (Kreis Lippe, Kreis Gütersloh, kreisfreie Stadt Bielefeld) und in Niedersachen (Landkreise Osnabrück, Diepholz, Nienburg und Schaumburg) statt:

1. Erarbeitungsphase

Zunächst wird der Entwurf des Nahverkehrsplanes bzw. seiner Fortschreibung erarbeitet, der entsprechend § 8 Abs. 3 ÖPNVG NRW unter Berücksichtigung der vorhandenen und geplanten Siedlungs- und Verkehrsstrukturen sowie der zu erwartenden Verkehrsentwicklung die Ziele und Rahmenvorgaben für das betriebliche Leistungsangebot, dessen Finanzierung und die Investitionsplanung zum Gegenstand hat.

Das Konzept für den Nahverkehrsplan Herford und Minden-Lübbecke wird bei jeder Fortschreibung in einem iterativen, mehrstufigen Prozess entwickelt. Die Erarbeitungsphase wird mit dem Vorentwurf des Nahverkehrsplans beendet.

2. Abstimmungsphase

In der Abstimmungsphase wird der Entwurf des Nahverkehrsplans auf lokaler und regionaler Ebene abgestimmt.

Bei der Abstimmung auf der lokalen Ebene werden primär die zuständigen politischen Repräsentanten und Verwaltungen der beiden Kreise und der kreisangehörigen Kommunen, die hier tätigen Verkehrsunternehmen und der Fahrgastbeirat der mhv) einbezogen.

Die Abstimmung auf der regionalen Ebene ist auf die benachbarten

Aufgabenträger des ÖPNV (siehe 1.6.1 Räumliche Eingrenzungen) [redakt. Änd.] sowie den SPNV-Zweckverband ausgerichtet.

3. Aufstellungsphase

Die Aufstellungsphase beginnt mit der Einbringung des Entwurfes des Nahverkehrsplns in das gesetzlich vorgeschriebene Verfahren und die zuständigen Gremien der Aufgabenträger. Nach der Beschlussfassung ist der Nahverkehrsplan in geeigneter Weise öffentlich

bekannt zu machen und zur Einsichtnahme bereitzustellen.

Dazu gehört auch die Möglichkeit der Einsichtnahme und des „Herunterladens“ über die Internet-Plattform der mhv.

Mit der Beschlussfassung wird der Nahverkehrsplan rechtsverbindlich und erhält verwaltungsintern eine rahmensetzende Verbindlichkeit (Behördenverbindlichkeit).

Der Entwurf des Nahverkehrsplanes wird ca. 1,5 Jahre vor Ende der Genehmigungslaufzeiten des jeweils jährlich fortzuschreibenden Linienbündels eingebracht. Einzelne Schritte des Verfahrens sind auch der folgenden grafischen Darstellung zu entnehmen.

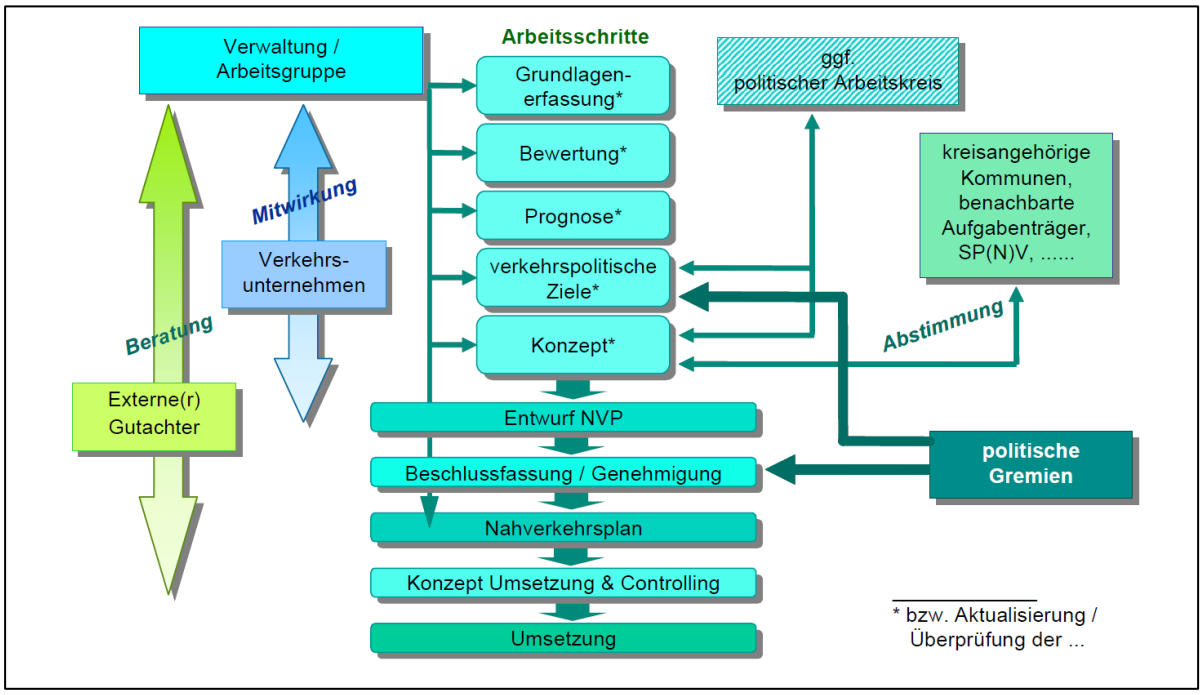


Abbildung 3: Arbeitsschritte beim Entwurf des NVP

1.6 Eingrenzungen

1.6.1 Räumliche Eingrenzungen

Gegenstand des Nahverkehrsplanes für die Kreise Herford und Minden-Lübbecke sind die im Planungsgebiet (Kreise Herford und Minden-Lübbecke) festgelegten Linienbündel und die darin zusammengefassten Buslinien.

Einige Buslinien führen über das Planungsgebiet hinaus. Diese sind ebenfalls Gegenstand des Nahverkehrsplans – teilweise in Linienbündel integriert, teilweise als Einzellinien. Insbesondere für diese Linien sind Abstimmungen mit den benachbarten Aufgabenträgern notwendig.

Um die Abstimmungsprozesse mit den Kommunen möglichst gut zu koordinieren, wurde das mhv-Gebiet in fünf Planungs(-teil-)-räume gegliedert, die in geografischer und verkehrlicher Hinsicht gut abgrenzbar sind. Sie entsprechen den räumlichen Zuschnitten der Linienbündel.

Die beiden Kreise grenzen – außer an die zum VVOWL gehörenden Kreise Lippe und Gütersloh sowie die Stadt Bielefeld – zum größten Teil an Kreise im Bundesland Niedersachsen. Damit ergibt sich auch Abstimmungsbedarf mit den niedersächsischen Kreisen Osnabrück, Diepholz, Nienburg und Schaumburg.

1.6.2 Zeitliche Eingrenzungen

Der erste Nahverkehrsplan für die Kreise Herford und Minden-Lübbecke wurde 1998 beschlossen. Die Erarbeitungsphase zur ersten Fortschreibung des Nahverkehrsplans wurde im Jahr 2000 begonnen; beschlossen wurde die erste Fortschreibung im Jahr 2003. Seit 2005 wird der NVP nunmehr jährlich fortgeschrieben. Mit der zweiten Fortschreibung des Teils B ist im Jahr 2009 begonnen worden.

Grundlage für die Beschreibung und die Analyse des nunmehrigen Status quo sind jeweils aktuelle Struktur- und Fahrplandaten. Die bei der Fahrgastzählung und -befragung im Zeitraum von 2003 bis 2008 ermittelten Fahrgastzahlen sind ein Kriterium bei der Angebotsplanung der infrastrukturellen Ausstattung von Haltepunkten.

Das Grobkonzept 2015 stellt eine Weiterentwicklung des bestehenden Grobkonzeptes 2010 dar, so dass auch für die nächsten Jahre klare Ziele und Aufgaben sowie konkrete Maßnahmen festgelegt sind.

Das auf das Jahr 2020 ausgerichtete Perspektivkonzept ist nicht Bestandteil des Nahverkehrsplans, sondern stellt lediglich eine Entwicklungsperspektive als Grundlage für eine weitere stufenweise Fortschreibung der Planungen dar.

2 Rahmenvorgaben

2.1 Gesetzliche Grundlagen

Für den Nahverkehrsplan (NVP) der Kreise Herford und Minden-Lübbecke gelten insbesondere folgende gesetzliche Grundlagen und übergeordnete Vorgaben der Raumordnung und Landesplanung:

- EU-Verordnung (EG) 1370/2007,
- Personenbeförderungsgesetz (PBefG),
- Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in NRW (ÖPNVG NRW) sowie Verwaltungsvorschriften zum ÖPNVG NRW (VV-ÖPNVG NRW),
- Behindertengleichstellungsgesetz (BGG)/ Behindertengleichstellungsgesetz NRW (BGG NRW),
- Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen (LEP NRW),
- Regionalplan für den Regierungsbezirk Detmold, Teilabschnitt Oberbereich Bielefeld.

2.1.1 EU-Verordnung (EG) Nr. 1370/2007

Gegenstand des Gesetzes

Das Europäische Parlament und der Rat haben am 23.10.2007 die Verordnung (EG) 1370/2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) 1191/69 und (EWG) 1107/70 beschlossen. Sie ist am 03.12.2009 in Kraft getreten und gilt ab diesem Zeitpunkt unmittelbar in jedem EU-Mitgliedsstaat.

Die Verordnung enthält neben beihilferechtlichen Anforderungen an die Finanzierung von Verkehrsdiensten auch Regelungen über die Vergabe. Sie ermöglicht die Direktvergabe der Verkehrsleistungen an einen sogenannten „internen Betreiber". Ziel der EU-Verordnung 1370 ist, unter ökonomischer Verwendung der eingesetzten finanziellen Mittel die Voraussetzung und einen Wettbewerbsrahmen für einen qualitativ und quantitativ verbesserten ÖPNV zu schaffen.

Artikel 1 der Verordnung definiert den Zweck und den Anwendungsbereich:

„Zweck dieser Verordnung ist es festzulegen, wie die zuständigen Behörden unter Einhaltung des Gemeinschaftsrechts im Bereich des öffentlichen Personenverkehrs tätig werden können, um die Erbringung von Dienstleistungen von allgemeinem Interesse zu gewährleisten, die unter anderem zahlreicher, sicherer, höherwertiger oder preisgünstiger sind als diejenigen, die das freie Spiel des Marktes ermöglicht hätte.

Hierzu wird in dieser Verordnung festgelegt, unter welchen Bedingungen die zuständigen Behörden den Betreibern eines öffentlichen Dienstes eine Ausgleichsleistung für die ihnen durch die Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung verursachten Kosten und/ oder ausschließliche Rechte im Gegenzug für die Erfüllung solcher Verpflichtungen gewähren, wenn sie ihnen gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen auferlegen oder entsprechende Aufträge vergeben werden."

Bedeutung für den Aufgabenträger bzw. für den Nahverkehrsplan

Der NVP bildet auch den Rahmen für die EU-konforme, wettbewerbsorientierte Ausgestaltung des ÖPNV. Bezogen auf den Öffentlichen Straßenpersonenverkehr ist die VO 1370/2007 auf Ausgleichsleistungen an Verkehrsunternehmen anzuwenden, die Linienverkehre mit Unternehmerstatus nach dem Personenbeförderungsgesetz PBefG (Genehmigungsinhaber, Betriebsführer) durchführen.

Für die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen aufgrund eines Öffentlichen Dienstleistungsauftrags (ÖDA) oder einer allgemeinen Vorschrift zur Festschreibung von Höchsttarifen dürfen den Betreibern angemessene Ausgleichsleistungen gewährt werden. Mit dem ÖDA kann der Aufgabenträger ein Verkehrsangebot durch eine Vergabe an einen Betreiber öffentlicher Personenverkehrsdienste sicherstellen. Der ÖDA enthält die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung des Betreibers, bestimmte öffentliche Personenverkehrsdienste in einem Umfang oder einer Qualität oder unter Bedingungen zu erbringen, die er aus eigenunternehmerischem Antrieb nicht bereit wäre zu betreiben.

Die Erbringung von Linienverkehren bedarf der Genehmigung nach dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG (siehe folgendes Kapitel)), die von der zuständigen Genehmigungsbehörde erteilt wird. Das PBefG bestimmt den Vorrang eigenwirtschaftlicher Verkehre, die auf Unternehmerinitiative beruhen. Die Vergabe öffentlicher Personenverkehrsdienste ist aufgrund dieses Vorrangs eigenwirtschaftlicher Verkehrsleistungen nachrangig. Sie sind damit beschränkt auf Sachverhalte, in denen eigenwirtschaftliche Verkehrsangebote hinter der vom Aufgabenträger geforderten ausreichenden Verkehrsbedienung, die er im Vorfeld einer beabsichtigten Vergabe eines ÖDA vorab bekannt gemacht hat, zurück bleiben. Die Anforderungen an eine ausreichende Verkehrsbedienung definiert der Aufgabenträger in seinem NVP.

2.1.2 Personenbeförderungsgesetz (PBefG)

Die Anforderungen an die Aufstellung und die Inhalte eines NVP werden in § 8, Absatz 3 geregelt. Der Aufgabenträger als zuständige Behörde definiert demnach im NVP „*die Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes, dessen Umweltqualität sowie die Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen*". Der NVP ist somit das Steuerungsinstrument der Aufgabenträger zur Entwicklung des ÖPNV.

Das PBefG beinhaltet darüber hinaus modifizierte, weitreichendere Anforderungen an die Inhalte eines NVP hinsichtlich der Zielsetzungen der Barrierefreiheit. So fordert das Gesetz die Zielsetzung, bis 2022 einen vollständig barrierefreien Zugang zum ÖPNV zu schaffen (§ 8, Abs. 3). In § 8 Abs. 3 des PBefG ist festgelegt:

„Der Nahverkehrsplan hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen.“

2.1.3 ÖPNV-Gesetz Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW)

Gegenstand des Gesetzes

Die vorab dargestellten europäischen und nationalen Vorgaben werden durch Gesetze der einzelnen Bundesländer konkretisiert. Das Land Nordrhein-Westfalen hat im „Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen" (ÖPNVG NRW)[1] die Verantwortlichkeiten für den gesamten ÖPNV festgelegt; es werden insbesondere die Aufgabenträgerschaft für den ÖPNV sowie die Finanzverantwortung geregelt. Dieses Gesetz wurde auf der Basis des Regionalisierungsgesetzes aus dem Jahr 1995 wiederholt fortgeschrieben, letztmals am 15. Dezember 2016.

Das ÖPNVG NRW definiert den ÖPNV als Aufgabe der Daseinsvorsorge. Wesentlicher Inhalt aller fortgeschriebenen ÖPNVG NRW ist, dass die Planung, Organisation und Ausgestaltung des straßengebundenen ÖPNV eine Aufgabe der Kreise und kreisfreien Städte ist (§ 3 Abs. 1 ÖPNVG NRW). Sie sollen eine angemessene ÖPNV-Bedienung der Bevölkerung gewährleisten.

Zur gemeinsamen Aufgabenwahrnehmung im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) bilden die Kreise und kreisfreien Städte in NRW drei Zweckverbände bzw. eine AöR und übertragen Entscheidungen über die Planung, Organisation und Ausgestaltung des SPNV dorthin (§ 5a ÖPNVG NRW).

Gemäß ÖPNVG NRW haben die Kreise, kreisfreien Städte und Zweckverbände zur Sicherung und zur Verbesserung des ÖPNV jeweils einen NVP aufzustellen. Der NVP ist im Benehmen mit den kreisangehörigen Städten und Gemeinden aufzustellen. Darüber hinaus sind vorhandene Verkehrsunternehmen bei der Aufstellung zu beteiligen. Der NVP ist mit den benachbarten Kreisen und kreisfreien Städten abzustimmen.

Ergänzende Hinweise und Erläuterungen zum ÖPNVG NRW sind in den Verwaltungsvorschriften zum ÖPNVG NRW (VV-ÖPNVG NRW) enthalten.

[1] Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW) mit Stand vom 01.01.2017

Zwischen 2008 und 2012 wurde das ÖPNVG NRW durch verschiedene Gesetze grundlegend novelliert. Die Landesregierung hat umfangreiche Änderungen bei der Aufgabenstruktur und der Mittelverteilung für den ÖPNV vorgenommen. Zu den wesentlichsten Änderungen gehört die Bündelung der Aufgabenträgerschaft für den SPNV, die Zentralisierung der Förderzuständigkeiten auf Kooperationsräume (§ 6), sowie eine Pauschalierung (§ 11) der gesamten ÖPNV-Förderung in drei Pauschalen bzw. pauschalierte Zuwendungen (ÖPNV- und SPNV-Pauschale, pauschalierte Investitionsförderung). Bestandteil der Pauschalierung ist auch die Überführung der zuvor bundesgesetzlichen Ausgleichsleistungen im Ausbildungsverkehr (§ 45a PBefG) an die Verkehrsunternehmen in die ÖPNV-Pauschale an die Aufgabenträger des ÖPNV (§ 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW) mit Wirkung ab dem Jahr 2011. Mit der im Dezember 2012 erfolgten Revision des ÖPNVG NRW sind weitere Änderungen, insbesondere im Bereich der pauschalierten Zuschussbeträge (§§ 11, 11a und 12 ÖPNVG NRW), vorgenommen worden.

Aufgabenträgerschaft für den ÖPNV

Nach § 3 Abs. 1 ÖPNVG NRW sind die Kreise und kreisfreien Städte sowie – mit Ausnahme des SPNV – mittlere und große kreisangehörige Städten, die ein eigenes ÖPNV-Unternehmen betreiben oder an einem solchen wesentlich beteiligt sind (im mhv-Gebiet die Stadt Bünde und Stadt Minden), Aufgabenträger für den ÖPNV. Sie übernehmen die Planung, Organisation und Ausgestaltung des ÖPNV in ihrem Gebiet. Die Aufgabenträger führen diese Aufgabe im Rahmen ihrer Leistungsfähigkeit als freiwillige Selbstverwaltungsaufgabe durch, soweit nicht seitens des Gesetzgebers besondere Pflichten (z. B. Erstellung eines NVP) auferlegt werden. Bei kreisgrenzüberschreitenden Regionalbusverkehren haben sich benachbarte Aufgabenträger abzustimmen. Kreise können einer kreisangehörigen Gemeinde auf deren Verlangen hin die Aufgabenträgerschaft für den Ortsverkehr übertragen. Für den Nachbarortsverkehr ist dies dann möglich, wenn sich die beteiligten Gemeinden darüber geeinigt haben (§ 4 Abs. 1 ÖPNVG NRW).

Gem. § 3 Abs. 2 ÖPNVG NRW sind die Aufgabenträger in ihrem Wirkungskreis zudem zuständige Behörde im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße. Sie sind berechtigt, öffentliche Dienstleistungsaufträge im Sinne von Artikel 3 der EU-VO Nr. 1370/ 2007 nach Artikel 5 Absätze 2, 4, 5 und 6 direkt zu vergeben, soweit Bundesrecht dem nicht entgegensteht (Abs. 2).

Aufgabenträgerschaft für den SPNV

Der gem. § 5 ÖPNVG NRW gebildete Zweckverband mit Zuständigkeit für die Planung, Organisation und Ausgestaltung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) ist für die Kreise Herford und Minden-Lübbecke der Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL). Mitglied des NWL ist der Zweckverband „VerkehrsVerbund OstWestfalenLippe“ (VVOWL), der von der Stadt Bielefeld sowie den Kreisen Gütersloh, Herford, Lippe und Minden-Lübbecke gebildet wird.

Der NWL nimmt folgende Aufgaben wahr:

- Planung, Organisation und Ausgestaltung des Schienenpersonennahverkehrs im Verbandsgebiet,
- Hinwirkung auf die Bildung eines Gemeinschaftstarifs, Schaffung einheitlicher Beförderungsbedingungen und Koordinierung des Verkehrsangebotes im Öffentlichen Personennahverkehr,
- Aufstellen eines NVP für den Zweckverband.

Bedeutung für den Aufgabenträger bzw. für den NVP

Nach § 8 Abs. 1 ÖPNVG NRW haben die Kreise als Aufgabenträger zur Sicherung und Verbesserung des straßengebundenen ÖPNV einen NVP aufzustellen und bei Bedarf gem. § 9 Abs. 5 ÖPNVG NRW fortzuschreiben. Der NVP dient u. a. dazu, Ziele und Rahmenvorgaben für das Verkehrsangebot und seine Finanzierung festzulegen. Berücksichtigt werden müssen insbesondere folgende Themen:

- Belange mobilitätseingeschränkter Menschen zur Barrierefreiheit i. S. des BGG,
- Ziele der Raumordnung und Landesplanung sowie die bereits vorhandenen Verkehrsstrukturen,
- Belange des Umweltschutzes und des Städtebaus,
- Vorgaben des ÖPNV-Bedarfsplanes und des ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplans.

Der NVP trifft Aussagen

- zu den Qualitätsanforderungen im ÖPNV,
- zur Investitionsplanung und zur Finanzierung des ÖPNV und
- zum betrieblichen Leistungsangebot.

Hierzu gehören u. a. die Festlegung von Mindestanforderungen für

- Betriebszeiten,
- Fahrzeugfolgen,
- Anschlussbeziehungen an Verknüpfungspunkten,
- Qualifikationsstandards des Personals,
- Entlohnung des eingesetzten Personals bei den Verkehrsunternehmen nach Maßgabe einschlägiger und repräsentativer Tarifverträge sowie
- Ausrüstungsstandards der eingesetzten Fahrzeuge.

Der NVP ist das Steuerungsinstrument des Aufgabenträgers für die Ausgestaltung und Berücksichtigung einer integrierten öffentlichen Verkehrsbedienung in den entsprechenden Nahverkehrsräumen. Er konkretisiert das öffentliche Verkehrsinteresse durch Rahmenvorgaben für das betriebliche Leistungsangebot, die Angebotsqualität und die Investitionsplanung.

Zudem gilt er für die Genehmigungsbehörde als Rahmen bei der Erteilung von Liniengenehmigungen. So können bspw. eigenwirtschaftliche Anträge, die dem NVP und dem hier definierten ÖPNV-Angebot in Quantität und Qualität nicht entsprechen[2], von der Genehmigungsbehörde zurückgewiesen werden (§ 13 Abs. 2a Satz 1 PBefG). Zuständige Genehmigungsbehörde für die beiden Kreise ist die Bezirksregierung Detmold.

Des Weiteren haben die Festlegungen im NVP direkte Auswirkungen auf die Gewährung von Förderungen durch den Aufgabenträger (siehe hierzu auch VV-ÖPNVG NRW). Förderanträge werden nur dann positiv bewertet, wenn die zu fördernden Maßnahmen im Einklang mit den im NVP definierten Zielen stehen. Nach dem ÖPNVG NRW ist es letztlich eine kommunale Pflichtaufgabe einen NVP aufzustellen und bei Bedarf fortzuschreiben.

Die Aufstellung bzw. Fortschreibung hat im Benehmen mit den betroffenen Gebietskörperschaften zu erfolgen. Den vorhandenen Verkehrsunternehmen ist frühzeitig die Möglichkeit zur Beteiligung zu geben, Dritten kann diese Möglichkeit ebenfalls eingeräumt werden. Mit benachbarten Kreisen und kreisfreien Städten hat eine Abstimmung zu erfolgen.

2.1.4 Behindertengleichstellungsgesetz Nordrhein-Westfalen (BGG NRW)

Gegenstand des Gesetzes

Barrierefreiheit wird gemäß § 4 Behindertengleichstellungsgesetz Nordrhein-Westfalen (BGG NRW) wie folgt definiert:

„[…] Barrierefreiheit im Sinne dieses Gesetzes ist die Auffindbarkeit, Zugänglichkeit und Nutzbarkeit der gestalteten Lebensbereiche für alle Menschen. Die Auffindbarkeit, der Zugang und die Nutzung müssen für Menschen mit Behinderungen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe möglich sein. Hierbei ist die Nutzung persönlicher Hilfsmittel zulässig. Zu den gestalteten Lebensbereichen gehören insbesondere bauliche und sonstige Anlagen, die Verkehrsinfrastruktur, Beförderungsmittel im Personennahverkehr, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen sowie Kommunikationseinrichtungen.[…]“

Gemäß § 7 des Behindertengleichstellungsgesetzes Nordrhein-Westfalen (BGG NRW)[3] ist die „Barrierefreiheit in den Bereichen Bau und Verkehr“ zu gewährleisten.

[2] Sofern in der jeweiligen Vorabbekanntmachung keine andere Vorgaben festgelegt wurden.

[3] Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (Behindertengleichstellungsgesetz – BGG NRW) mit Stand vom 04.08.2017.

Dort heißt es:

(1) Bauliche Anlagen, öffentliche Wege, Plätze, Straßen sowie öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen und Beförderungsmittel sowie sonstige Anlagen im Sinne von § 4 Absatz 2 sind nach Maßgabe der geltenden Rechtsvorschriften barrierefrei zu gestalten.
(2) Sofern die Träger öffentlicher Belange in ihrem jeweiligen sachlichen und räumlichen Organisations- oder Tätigkeitsbereich Pläne zur Sicherstellung oder Herstellung der Barrierefreiheit entwickeln, beziehen sie die Verbände der Menschen mit Behinderungen hierbei frühzeitig ein. Dabei soll den Verbänden hierbei fachliche Unterstützung gewährt werden. § 9 des Inklusionsgrundsätzegesetzes ist zu beachten.

Als übergeordnete Regelung hat das BGG unmittelbaren Einfluss auf die in diversen Förderrichtlinien festgelegten Anforderungen beim Neu- oder Umbau von Anlagen des ÖPNV. Insbesondere müssen geförderte Neubaumaßnahmen den Anforderungen der Barrierefreiheit entsprechen. Dies gilt für alle Fördervorhaben, sowohl Infrastrukturausbauvorhaben wie der Bau von Haltestellen als auch die Bezuschussung von Fahrzeugen und Anlagen. Bei der Neuplanung sind Behindertenverbände einzubeziehen.

2.2 Übergeordnete Rahmenvorgaben

Die Gestaltung des ÖPNV in den Kreisen Herford und Minden-Lübbecke berücksichtigt die Vorgaben der Raumordnung und Landesplanung und unterstützt deren Grundsätze und Zielsetzungen.

Allgemeine Ziele der Raumordnung und Landesplanung für Nordrhein-Westfalen sind im Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen (LEP NRW) festgeschrieben. Konkretere Ziele und Festlegungen für den ÖPNV in den beiden Kreisen sind dem Regionalplan zu entnehmen.

Im NVP sind einerseits diese Vorgaben der übergeordneten Planungsebenen zu beachten und zu berücksichtigen. Andererseits sind auch die städtebaulichen und verkehrlichen Planungsabsichten der Kreise selbst sowie der einzelnen kreisangehörigen Städte und Gemeinden grundsätzlich mit den Zielen und Vorgaben des NVP abzustimmen.

2.2.1 Landesentwicklungsplan

Der geltende LEP NRW ist seit dem 08.02.2017 in Kraft. Der LEP ist die fachübergreifende, integrierte Konzeption für die räumliche Entwicklung des Landes über die nächsten Jahre. Die zeichnerischen und textlichen Darstellungen im LEP sind Ziele der Raumordnung und Landesplanung.

2.2.2 Regionalplan für den Regierungsbezirk Detmold, Teilabschnitt Oberbereich Bielefeld

Konkrete Ziele und Festlegungen der Raumordnung für den sind dem Regionalplan für den Regierungsbezirk Detmold, Teilabschnitt Oberbereich Bielefeld zu entnehmen[4].

Hinsichtlich der Entwicklung des straßengebundenen ÖPNV werden die nachfolgend aufgelisteten Grundsätze und Ziele definiert:

- *Ziel 13*
  Der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) im Planungsgebiet ist auf der Grundlage der zwischen den zuständigen Aufgabenträgern der Region untereinander und den benachbarten ÖPNV-Aufgabenträgern abgestimmten sowie unter Beachtung der Ziele der Raumordnung und Landesplanung erstellten Nahverkehrspläne als integriertes Gesamtnetz in seiner Leistungsfähigkeit, Netzdichte und Bedienungsqualität bedarfsgerecht weiter zu entwickeln und als attraktive, umweltentlastende Alternative zum motorisierten Individualverkehr (MIV) auszubauen. Dabei ist das ÖPNV-Netz so zu entwickeln, dass die Siedlungsbereiche sowie die übrigen Schwerpunkte des Verkehrsaufkommens im Planungsgebiet, ausgerichtet an den qualitativen Bedienungserfordernissen der zentralörtlichen Gliederung und unter Berücksichtigung der grenzüberschreitenden Verkehrsbeziehungen, eine leistungsfähige Anbindung aufweisen. Dabei sind die verkehrstechnischen Belange des ÖPNV besonders zu berücksichtigen.
- *Ziel 14*
  Die Rückgratfunktion im ÖPNV des Planungsgebietes kommt dem Schienennetz zu. Das Netz des straßengebundenen ÖPNV ist im Rahmen eines abgestimmten Konzeptes an den Bahnhöfen und Haltepunkten mit diesem funktionsgerecht zu verknüpfen. Eine Konkurrenz der verschiedenen Systeme des ÖPNV untereinander ist auf der Grundlage der abgestimmten Nahverkehrspläne auszuschließen. In den schienenfernen Räumen des Planungsgebietes ist vorrangig ein an den zentralörtlichen Verflechtungen orientiertes, leistungsfähiges, straßengebundenes ÖPNV-Netz zu entwickeln und in das ÖPNV-Gesamtnetz zu integrieren.
- *Ziel 15*
  Vor allem in den Mittelzentren und im Oberzentrum des Planungsgebietes sind die Möglichkeiten der Beschleunigung und einer Verbesserung der Verkehrssicherheit des ÖPNV zu prüfen und zu nutzen.
- *Ziel 16*
  Die Haltepunkte des ÖPNV sind funktionsgerecht so zu gestalten, dass in ihnen ein kurzer und attraktiver Übergang zwischen den Verkehrsmitteln des ÖPNV untereinander und vom ÖPNV auf den IV und umgekehrt ermöglicht wird.

[4] https://www.bezreg-detmold.nrw.de/200_Aufgaben/010_Planung_und_Verkehr/009_Regionale_Entwicklungsplanung__Regionalplan/TA_OB_BI/index.php

- *Ziel 17*
  Die Übergangstarife in die benachbarten Verbundräume sind zu vereinheitlichen. Dabei kommt insbesondere der Verwirklichung des Zieles eines einheitlichen ÖPNV-Tarifsystemes für die gesamte Region Ostwestfalen-Lippe sowie einer grenzüberschreitenden Tarifregelung zwischen dem Planungsgebiet und den niedersächsischen Verbundräumen Hannover (einschließlich des Landkreises Schaumburg) und Osnabrück eine besondere Bedeutung zu.

3 Verkehrspolitische Ziele

Die nachfolgend aufgeführten verkehrspolitischen Ziele des Nahverkehrsplanes für die Kreise Herford und Minden-Lübbecke sind gegliedert in die Bereiche

- Verkehrsangebot
- ÖPNV-Infrastruktur
- Marketing, Tarif- und Vertriebsstruktur
- Wirtschaftlichkeit und Finanzierung sowie
- Rahmenbedingungen und Verfahrensweisen.

Die Belange des Umweltschutzes sind in den genannten Bereichen enthalten.

Für die vier erstgenannten Bereiche sind jeweils am Ende des entsprechenden Abschnittes ausgewählte Indikatoren benannt, anhand derer die Erfüllung der vorgegebenen Ziele exemplarisch überprüft werden soll. Im Ergebnis der dazu vorgesehenen regelmäßigen Erhebungen soll die Entwicklung der Qualität des ÖPNV verdeutlicht werden.

Im Kapitel 9 sind hingegen Vorgehensweisen und Verfahren festgelegt, wie die inhaltlichen Ziele erreicht werden bzw. der Grad der Zielerreichung überprüft werden sollen.

3.1 Grundsätze

3.1.1 Schwerpunkte der Nahverkehrsplanung

Schwerpunkte der kontinuierlichen Nahverkehrsplanung im mhv-Gebiet ist die wirksame Weiterentwicklung des straßengebundenen ÖPNV in der Aufgabenträgerschaft der beiden Kreise als Bestandteil des Gesamtmobilitätsangebotes. Folgende Hauptanforderungen werden dazu formuliert:

- Sicherung, Pflege und zielgerichtete Weiterentwicklung der Angebote und Qualitäten im straßengebundenen ÖPNV, insbesondere im hochwertigen Hauptbus-Netz,
- Entwicklung alternativer Mobilitätsangebote für Gebiete mit schwacher Nachfrage
  ➔ zusätzliche alternative Mobilitätsangebote bedürfen einer zusätzlichen Finanzierung,
- enge Verzahnung der Siedlungs- und der ÖPNV-Planung bei allen Planungen – einschließlich der Schulentwicklungsplanung und vergleichbaren raumbedeutsamen Planungen,
- Schaffung und Gewährleistung einer (barrierefreien) Mobilität im ÖPNV in Zusammenarbeit aller relevanten Akteure (u. a. mhv, Kreise, Gemeinden/ Städte, Straßenbaulastträger, Verkehrsunternehmen, Behindertenvertreter) in einem langfristig angelegten Realisierungsprozess,
- Stabilisierung des Modal Split Anteils (SPNV + ÖPNV),

- Verbesserung der Mobilitätschancen ohne Pkw unter Beachtung wirtschaftlicher Gesichtspunkte,
- Förderung des ÖPNV zur Reduktion des CO2-Ausstoßes und der Schadstoffbelastungen durch die technische Weiterentwicklung der Fahrzeugflotte und Verkehrsverlagerungen vom MIV zum ÖPNV.

3.1.2 Festlegung der ausreichenden Verkehrsbedienung

Unter „ausreichender Verkehrsbedienung“ wird die im öffentlichen Verkehrsinteresse angemessene Bedienung durch ÖPNV-Leistungen verstanden. Der Begriff bezieht sich dabei weitreichend auf alle Merkmale der Verkehrsbedienung und -erstellung, nicht nur die Bedienungshäufigkeit, sondern auch auf die Durchführungsqualität, die Fahrzeug- und Personalanforderungen, die Umweltaspekte und die Verkehrsintegration.

Mit der Novellierung des PBefG zum 01.01.2013 ist in § 8, Abs. 3 Satz 2 ausdrücklich geregelt, dass der Aufgabenträger „Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes, dessen Umweltqualität sowie die Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen in der Regel in einem Nahverkehrsplan“ definiert. Der Aufgabenträger kann somit im Nahverkehrsplan sämtliche Kriterien der Verkehrsbedienung festlegen und hat dabei einen großen Ermessenspielraum. Es handelt sich um eine vom jeweiligen Aufgabenträger spezifisch vorzunehmende, planungshoheitliche Festlegung.[5]

3.2 Verkehrsangebot

3.2.1 Grundangebot

Grundsätzlich soll für die Bevölkerung in den Kreisen Herford und Minden-Lübbecke erreicht werden, dass jeder Bürger wichtige Ziele seiner täglichen Lebensgestaltung unter für einen ländlichen Raum akzeptablen Bedingungen zu sozialverträglichen Tarifen mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichen kann.

Der ÖPNV in den Kreisen Herford und Minden-Lübbecke soll dem erkennbaren Mobilitätsbedarf der Bevölkerung entsprechen und durch ein qualitativ und quantitativ weiter verbessertes Verkehrsangebot eine möglichst attraktive Alternative zum motorisierten Individualverkehr (MIV) schaffen. Damit wird auch eine Erhöhung der Anzahl der Fahrgäste, also der ÖPNV-Nachfrage, und damit der Fahrgeldeinnahmen angestrebt.

Der ÖPNV soll seinen Kunden maßgebende und wahrnehmbare Produkte anbieten, die auf deutlich erkennbaren Bedarf bzw. spezifische Zielgruppen zugeschnitten sind.

Das im Rahmen der bisherigen Nahverkehrsplanung – zunächst in erster Linie aufgrund der finanziellen Rahmenbedingungen – entwickelte differenzierte Angebotskonzept bildet die Grundlage für die Fortschreibung des Nahverkehrsplanes.

---

[5] Sibylle Barth in Recht des ÖPNV, Praxishandbuch für den Nahverkehr mit VO (EG) Nr. 1370/2007, PBefG und ÖPNV-Gesetze der Länder; Band 2 Kommentar, S. 273 (Dr. Hubertus Baumeister, Hamburg 2013).

Die Anforderungskriterien des Linien- und Angebotskonzeptes sind die räumliche und zeitliche Verfügbarkeit, die Verknüpfungsqualität und die Fahrzeugkategorien. Die räumliche und zeitliche Verfügbarkeit soll gewährleistet werden durch eine angemessene Liniennetz- und Haltestellendichte sowie Bedienungshäufigkeit und einen hohen Pünktlichkeitsgrad.

3.2.2 Schülerbeförderung

Insbesondere außerhalb der Verdichtungsräume soll das Grundangebot zur Daseinsvorsorge im Sinne einer ausreichenden Verkehrsbedienung auf dem Angebot für den Schülerverkehr im allgemeinen Linienverkehr aufbauen. Dem entsprechend ist hier insbesondere den Erfordernissen der Schulen und der Schüler auf der einen Seite sowie der Wirtschaftlichkeit der für die Schülerbeförderung erforderlichen Leistungserstellung auf der anderen Seite Rechnung zu tragen.

Zur Reduzierung des Fahrzeug-Spitzenbedarfs ist die Staffelung der Schulanfangszeiten zu prüfen und ggf. optimieren.

Der Schülerverkehr ist weitestgehend im Rahmen des allgemeinen Linienverkehrs durchzuführen, damit das Basisangebot des ÖPNV in den Kreisen und den einzelnen Kommunen gestärkt wird. Daher sollen

- möglichst viele Schüler im Rahmen des Grundangebots befördert werden,
- bei zusätzlich erforderlichen Fahrten zunächst vorhandene Linien ergänzt oder verändert werden, bevor neue „Schülerlinien" eingerichtet werden,
- alle Schüler, die nicht wirtschaftlich im klassischen allgemeinen Linienverkehr befördert werden können, mit Hilfe von bedarfsorientierten Angeboten im Rahmen des Linienverkehrs, die das Grundangebot ergänzen, befördert werden, bevor Spezialverkehre („freigestellte Schülerverkehre") eingerichtet, Taxen oder Hol- und Bring Dienste beauftragt werden,
- bei der Schülerbeförderung sind zumutbare Fahrzeiten vorzugeben; können diese nicht eingehalten werden, sind Alternativlösungen, möglichst auch im Rahmen des allgemeinen Linienverkehrs, einschließlich der Kosten und sonstigen relevanten Folgewirkungen aufzuzeigen.

Die Aufgabenträger wirken darauf hin, dass die Schulträger dies entsprechend unterstützen und eine ständige Zusammenarbeit und Abstimmung zwischen den Schulverwaltungen bzw. Schulträgern, den Gemeinden sowie den Verkehrsunternehmen stattfindet.

3.2.3 Belange der Barrierefreiheit

Der Begriff „Barrierefreiheit“ wurde im Verkehrsbereich in der Vergangenheit meist auf die Nutzergruppen der Rollstuhlfahrer sowie teilweise auch der Geh- und Sehbehinderten und der zeitweise Mobilitätseingeschränkten (Personen mit Kinderwagen oder schwerem Gepäck) fokussiert („behindertengerecht“ gleich „rollstuhlgerecht“). Das Verständnis zur Barrierefreiheit im ÖPNV geht jedoch weiter. In der konsequenten Umsetzung des BGG (§ 4)

umfasst die Barrierefreiheit grundsätzlich alle Benutzergruppen mit eingeschränkter Mobilität (z. B. auch hochbetagte Nutzer, sehbehinderte oder gehörlose Personen, greifbehinderte Personen, Personen mit Konzentrations- und Orientierungsbeeinträchtigung)[6].

Für diese ist in der Konsequenz die Möglichkeit zur eigenständigen, selbstbestimmten, unabhängigen und sicheren Auffindbarkeit, Zugänglichkeit und Nutzbarkeit des ÖPNV zu gewährleisten.

Die Schaffung der „Barrierefreiheit“ ist auch immer ein planerischer Kompromiss der verschiedenen Anforderungen der unterschiedlich mobilitätseingeschränkten Fahrgäste. Der Anspruch ist somit, ein Optimum für möglichst viele Menschen zu erreichen. Eine „vollständige Barrierefreiheit“ im Sinne einer absoluten Freiheit von Hemmnissen für alle Formen von Mobilitätseinschränkungen ist dagegen auf absehbare Zeit (noch) nicht möglich. **Die Schaffung der Barrierefreiheit im ÖPNV dient jedoch nicht nur den Nutzern mit Beeinträchtigungen, sondern allen Fahrgästen.**

Die beiden Kreise verfolgen als Leitziel für den langfristigen Planungshorizont die Entwicklung und Gestaltung eines für alle in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Personen „vollständig barrierefreien ÖPNV“. Zu diesem Personenkreis gehören ausdrücklich auch Menschen mit kognitiven Einschränkungen.

Während bei den Fahrzeugen ein hoher Standard in der Barrierefreiheit bereits erreicht ist, wird bei den Haltestellen vor dem Hintergrund der eingeschränkten finanziellen Mittel und personellen Ressourcen bei den kreisangehörigen Städten und Gemeinden der Umsetzungsprozess nach heutigem Stand noch einige Jahre in Anspruch nehmen.

Unter Berücksichtigung dieser Rahmenbedingungen gilt es, die Zielsetzung kontinuierlich und sukzessive im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten der Kreise als Besteller der Busverkehre sowie der kreisangehörigen Städte und Gemeinden als Baulastträger der Haltestelleninfrastruktur, unter Berücksichtigung des noch erforderlichen Ausbaubedarfs, in einem kontinuierlichen Anpassungsprozess und in Abstimmung mit den Verfahrensbeteiligten (insbesondere den Interessenvertretungen der Mobilitätseingeschränkten) zu erreichen.

Da das politisch vom Gesetzgeber im PBefG formulierte Ziel der „vollständigen Barrierefreiheit“ bis zum Jahr 2022 in den beiden Kreisen unter den aktuellen Rahmenbedingungen noch nicht erreicht werden kann, gilt es darüber hinaus, unter Berücksichtigung des noch erforderlichen Ausbaubedarfs, begründete Ausnahmen von den zeitlichen Vorgaben des PBefG festzulegen.

3.2.4 Flächenerschließung und Liniennetz

Die verschiedenen Teilsysteme des ÖPNV und ihre jeweiligen Liniennetze (SPNV, Bus-Schnellverkehr, Regionalbusverkehr, lokale Bedienungssysteme) sollen aufeinander aufbauen und miteinander verknüpft sein.

[6] Vgl.: Barrierefreiheit im öffentlichen Verkehrsraum für seh- und hörgeschädigte Menschen: Schriftenreihe „direkt“ des Bundesministeriums für Verkehr-, Bau- und Stadtentwicklung; Heft 64/ 2008.

Das städtische und das regionale Busliniennetz sind entsprechend der Entwicklung der Nachfrage und den Erfordernissen der Wirtschaftlichkeit weiterzuentwickeln. Dabei ist es insbesondere auch der Entwicklung der Einwohnerzahlen und der sich verändernden Altersstruktur sowie der verkehrserzeugenden Einrichtungen anzupassen. Eine der jeweiligen Verkehrsbedeutung angemessenen Anbindung der Ortschaften an die zentralen Orte ist zu gewährleisten.

Flächenerschließung und Liniennetz sind entsprechend der unterschiedlichen Bedeutung des ÖPNV für die Teilräume gegliedert in

- ein **Grundnetz**, das die Erschließung im Stadt-, Orts- und Regionalverkehr im Sinne des oben definierten Grundangebots möglichst weitgehend sicherstellt,
- ein Netz von „Schülerlinien" (**Schülernetz**), welches das Grundnetz speziell auf die Belange von Schülern ausgerichtet ergänzt und
- spezielle zielgruppenorientierte Verkehrsangebote wie z. B. nacht- oder saisonbedingte Freizeitverkehre oder Veranstaltungs- und Sonderverkehre.

3.2.5 Streckenführung, Anbindung wichtiger Verkehrsziele

Dem Ziel einer bedarfsgerechten Netzplanung und Routenführung soll dadurch entsprochen werden, dass alle Ortsteile/ Außenbezirke durch den ÖPNV erschlossen und die kreisangehörigen Städte und Gemeinden untereinander gut vernetzt werden. Für die Verbindung der kreisangehörigen Städte und Gemeinden untereinander sowie mit den Kreisstädten Herford und Minden und dem Oberzentrum Bielefeld sind direkte Verbindungen grundsätzlich vorzuziehen, zumal wenn über längere Strecken ländliche Regionen zu durchqueren sind und eine gute Anschlusssicherung kaum zu gewährleisten ist. Dabei sollten straßengebundener ÖPNV und SPNV kooperieren.

Innerhalb der Städte und Gemeinden sollen verkehrsbedeutsame bzw. sozial wichtige öffentliche Einrichtungen wie Rathaus, Kulturzentren, VHS, Schulen, Sportstätten und soziale Einrichtungen gut angebunden sein. Gewerbegebiete und Betriebe sind effektiv an den ÖPNV anzubinden. Dazu gehört auch zu berücksichtigen, dass die Arbeitszeiten von Teilzeitkräften nicht selten in Tageszeiten mit geringem Verkehrsaufkommen fallen.

Insgesamt sind hinsichtlich der konkreten Linienführung und der Bedienungszeiten Verkehrsziele, die in hohem Maße auch von älteren und in ihrer Mobilität eingeschränkte Personen aufgesucht werden, nach Möglichkeit angemessen und nachfragegerecht zu bedienen, insbesondere öffentliche Einrichtungen, Altenwohnheime, Krankenhäuser und Freizeiteinrichtungen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass dies nicht allein durch den regionalen ÖPNV gewährleistet werden kann, sondern ergänzender lokaler Angebote bedarf.

3.2.6 Reisezeiten, Takt und Verknüpfung; Fahrplanangebot

Um ein Optimum von Fahrtenangebot und Wirtschaftlichkeit erreichen zu können, sind die Verkehrsangebote in Abhängigkeit von der Nachfrage zu den verschiedenen Verkehrszei-

ten örtlich und zeitlich angemessen miteinander zu verknüpfen. Insbesondere betrifft dies die Übergangs-Bedürfnisse zwischen dem SPNV und dem Busverkehr einerseits und den Regional- und Stadtbuslinien und alternativen Bedienungsweisen andererseits. Die Fahrpläne sind bedarfsgerecht aufeinander abzustimmen; Anschlusssicherung, Regelmäßigkeit und Pünktlichkeit des Fahrtenangebotes sind zu gewährleisten.

Auf die Verkürzung der Reisezeiten ist durch Optimierung der Fahrpläne, aber auch durch entsprechende Infrastrukturmaßnahmen (z. B. zur Bevorrechtigung des ÖPNV, s. u.) etc. hinzuwirken.

Auf den Hauptrelationen des ÖPNV soll eine vertaktete Bedienung angeboten werden.

Das angestrebte integrierte ÖPNV-Angebot soll durch eine möglichst gute Abstimmung der Fahrpläne des Busverkehrs mit denen des SPNV gestärkt werden. Dabei soll dem SPNV vor allem die Funktion schneller Verbindungen und dem straßengebundenen ÖPNV vor allem die Funktion der Erschließung von Räumen zukommen.

Insgesamt sollen die Ankunfts- und Abfahrtszeiten auch unterschiedlicher Verkehrssysteme so aufeinander abgestimmt sein, dass für die jeweilige Situation unattraktive Umsteigezeiten vermieden werden.

Andererseits ist allerdings auch im Hinblick auf Personen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, eine ausreichende Bemessung der Übergangszeiten zwischen den einzelnen öffentlichen Verkehrsträgern sicherzustellen.

Mit einer verstärkten Orientierung auf den Einkaufs- sowie Freizeit- und Tourismusverkehr sind weitere Fahrtenangebote entsprechend der erkennbaren Nachfrage vorzuhalten.

3.2.7 Verkehrszeiten mit geringer Nachfrage; alternative Bedienungsweisen

Auch zu Zeiten tageszeit- oder saisonabhängig geringer Verkehrsnachfrage ist ein Grundangebot des ÖPNV zu prüfen.

Für die Abend- und Nachtstunden ist eine Anbindung vor allem von Kultur-, Unterhaltungs- und Bildungsstätten zu entwickeln.

Die Fahrpläne sollen auch auf die Öffnungs- und Arbeitszeiten von größeren Dienstleistungs- und Einkaufszentren abgestimmt sein, auch im Hinblick auf das dort beschäftigte Personal.

Die Einrichtung von Frauen-, Nacht-, Anruf-Sammel-Taxen oder anderen bedarfsgesteuerten Angeboten ist entsprechend dem erkennbaren Bedarf weiterzuentwickeln. Dies gilt auch für den städteübergreifenden Abendverkehr.

Linie und Fahrpläne müssen zu Zeiten geringer Nachfrage und entsprechend geringer Bedienungshäufigkeit besonders gut aufeinander abgestimmt sein, um lange Umsteigezeiten zu vermeiden.

In den Nebenverkehrszeiten ist zur Aufrechterhaltung einer Mindestattraktivität des Fahrtenangebotes unter Wahrung der gebotenen Wirtschaftlichkeit eine Verknüpfung von Di-

rektlinien an Verknüpfungspunkten des Grundnetzes sowie eine entsprechende Bekanntmachung anzustreben.

Bei Anpassungen an eine geringe Nachfrage ist der Umstellung auf alternative Bedienungsweisen (z. B. TaxiBus) grundsätzlich gegenüber einer Reduzierung der Fahrtenhäufigkeit der Vorzug zu geben. In besonders dünn besiedelten Teilräumen außerhalb der Hauptachsen ist der Anteil der alternativen Bedienungsweisen weiter zu erhöhen.

3.2.8 Fahrzeuge, Fahrzeugausstattung und Bedienungskomfort

Der Einsatz energiesparender, lärm- und schadstoffärmerer Fahrzeuge bzw. Antriebe ist verstärkt umzusetzen. Bei Investitionen sowohl auf dem Fahrzeugsektor als auch bei elektronischen Betriebs- und Informationssystemen sollen ökologische Aspekte verstärkt berücksichtigt werden.

Da die Fahrzeuge wichtige Imageträger des ÖPNV sind, die meisten direkten und erfahrbaren Wahrnehmungen im Zusammenhang mit den in und am Fahrzeug angetroffenen Verhältnissen gemacht werden, sind ansprechendes äußeres Erscheinungsbild, komfortable Ein- und Ausstiegsverhältnisse und hohe Aufenthaltsqualität im Fahrzeug, die durch viele Parameter geprägt ist (Platzangebot, Sicherheit und Sauberkeit etc.) abzusichern.

Angesichts der Preisentwicklungen müssen die Kunden des ÖPNV einen gewissen Mindestkomfort erwarten können und vorfinden.

Dies betrifft auch „weiche" Angebotsmerkmale wie Fahrkultur, Freundlichkeit, Sauberkeit der Fahrzeuge usw. Der Komfort muss auch stetig entsprechend den Anforderungen der Kunden des ÖPNV weiterentwickelt werden. Der Mindeststandard ist bei den einzusetzenden Fahrzeugen zu vereinheitlichen und schrittweise auszubauen.

Entsprechend der verstärkten Ausrichtung auf Freizeit- und Einkaufsverkehre sind die entsprechenden Benutzerbedürfnisse an die Fahrzeuge gebührend zu beachten. So soll die Mitnahme von u. a. Fahrrädern, Rollstühlen und Kinderwagen, vor allem auf den Regionallinien – zumindest außerhalb der Hauptverkehrszeiten – möglich sein, zumal sich damit speziell am Wochenende noch erhebliche Fahrgastpotentiale ausschöpfen lassen.

Den Bedürfnissen in ihrer Mobilität eingeschränkter Fahrgäste ist durch den Einsatz von Niederflurfahrzeugen insbesondere im Stadtverkehr Rechnung zu tragen und – soweit möglich und sinnvoll – auch im ländlichen Raum zu gewährleisten. Maßstab soll dabei der zu ermittelnde Anteil der in ihrer Mobilität Eingeschränkten und die Art ihrer Einschränkung sein.

Die Mitnahme von E-Scootern mit aufsitzender Person ist in den dafür geeigneten Fahrzeugen zwingend sicherzustellen (Erlass des MBWSV NRW vom 15.03.2017[7]). Bei der Neubeschaffung von Bussen ist darauf zu achten, dass diese für den Transport von E-Scootern geeignet sind und u. a. über ausreichend große Aufstellflächen und einen normgerechten Rollstuhlplatz verfügen.

[7] Vgl.: Beförderungspflicht für E-Scooter mit aufsitzender Person: Erlass des Bundesministeriums für Verkehr-, Bau- und Stadtentwicklung NRW; vom 15.03.2017; https://bvkm.de/wp-content/uploads/Erlass-E-Scooter-Mitnahme-15.-M%C3%A4rz-2017.pdf .

Die besonderen Belange von Frauen, Kindern, Personen, die Kinder betreuen, und in ihrer Mobilität eingeschränkter Personen sind bei der Ausstattung der Fahrzeuge besonders zu beachten, insbesondere betreffend ihrer Sicherheitsbedürfnisse. Ausgewiesene Plätze für gehbehinderte oder an den Rollstuhl gebundene Fahrgäste, für Blinde mit Blindenhund sowie für Kinderwagen müssen zur Grundausstattung der Fahrzeuge gehören.

Grundsätzlich sollte die problemlose Mitnahme von Kinderwagen sowie von Gepäck und Fahrrädern (Fahrräder nur außerhalb der Hauptverkehrszeit) in den Fahrzeugen möglich sein bzw. ermöglicht werden.

Die Fahrzeuge sollen übersichtlich gestaltet sein, eventuelle Fahrkartenautomaten und Entwerter gut sicht- und erreichbar platziert sein. Ab 2022 sollen grundsätzlich Fahrzeuge mit Niederflurtechnik (inkl. Rampe und Sondernutzungsfläche) eingesetzt werden, Hublifte erfüllen ausdrücklich nicht die Anforderungen eines barrierefreien ÖPNV. In den Fahrzeugen sind u. a. ausreichende Gangbreiten, behindertengerechte Sitzplätze und Abstellplätze für Rollstühle vorzuhalten.

In den späten Abendstunden sollten zur Erhöhung der Sicherheit die hinteren Fahrzeugtüren geschlossen sein.

3.2.9 Indikatoren

Als ausgewählte Indikatoren für die Ermittlung der Zielerfüllung im Bereich des Verkehrsangebots werden festgelegt:

- Fahrgastaufkommen (Anzahl Beförderungsfälle) im Bereich der mhv,
- Nahverkehrsleistung (Fahrplan-km) im Bereich der mhv,
- Anteil der eingesetzten Fahrzeuge mit Niederflurtechnik.

Maßgeblich ist jeweils die Entwicklung (Zu-/ Abnahme) von einem Zeitabschnitt zum nächsten (i. d. R. ein Jahr).

3.3 ÖPNV-Infrastruktur

Die Anforderungen an die ÖPNV-Infrastruktur beziehen sich auf die baulichen und technischen Aspekte von

- Haltestellen,
- Vertrieb,
- Kommunikation zwischen Verkehrsunternehmen und Kunden.

Auch bei der Gestaltung und Ausstattung von Haltestellen, Umsteigepunkten/ -anlagen und der weiteren ÖPNV-Infrastruktur sind die besonderen Belange von Frauen, Kindern, Personen, die Kinder betreuen, und in ihrer Mobilität eingeschränkter Personen gebührend zu beachten.

3.3.1 Haltestellen und Umsteigeanlagen

Alle Haltestellen und Umsteigeanlagen des ÖPNV sollen ihren Funktionen

- als Verbindungselement zwischen Fahrgast und Verkehrsträger (Fahrzeug),
- des Aufenthalts (Warten auf den Bus),
- zur Information über den ÖPNV (Fahrplan, Liniennetzplan, Tarife etc.),
- als Ort der sozialen Sicherheit (u. a. durch Beleuchtung des Wartebereichs) und
- Teil des öffentlichen Raumes, also des Stadt- bzw. Ortsbildes generell, aber auch entsprechend ihrer jeweiligen besonderen Lage und Funktion gerecht werden.

Da an den Haltestellen, wie auch an den Haltepunkten und Bahnhöfen des SPNV, i. d. R. der erste Kontakt zwischen dem Kunden und dem ÖPNV stattfindet, ist dementsprechend Rechnung zu tragen. Die Kreise Herford und Minden-Lübbecke wirken als Aufgabenträger des ÖPNV darauf hin, dass die Erreichbarkeit, Ausstattung und Ausgestaltung, aber auch die laufende Unterhaltung der Haltestellen entsprechend den o. g. Funktionen, durch die Verkehrsunternehmen und die Städte und Gemeinden entsprechend ihrem jeweiligen Zuständigkeitsbereich wahrgenommen werden, da dies für die Akzeptanz und Attraktivität des ÖPNV von wesentlicher Bedeutung ist.

Im Sinne der räumlichen Verfügbarkeit des ÖPNV gilt dies auch für ihre Erreichbarkeit und Zugänglichkeit, zu Fuß, mit dem Fahrrad und bei zentralen Haltestellenverknüpfungspunkten auch mit dem Auto (als Beifahrer oder Fahrer).

Bei Neubau oder Umbau von Haltestellenanlagen ist auch die Benutzung mit Rollstuhl, Kinderwagen und auch bei Fahrradtransport gebührend zu beachten. Hier ist der Übergang auch für in ihrer Mobilität eingeschränkte Personen durch barrierefreie Übergänge sicherzustellen. So ist ein Ziel, mittelfristig in Ortschaften über 300 Einwohner mindestens eine barrierefreie Haltestelle in zentraler Lage mit den folgenden Ausstattungskriterien einzurichten:

Der zentrale Omnibusbahnhof in den Stadt- und Gemeindezentren soll zudem barrierefrei gestaltet werden, sodass in die wichtigsten Bereiche die Mobilität im ÖPNV für mobilitätseingeschränkte Menschen gewährleistet ist. Lage und Gestaltung sollen zu einer angstfreien Warte- und Umsteigezeit beitragen. Gute Einsehbarkeit und Beleuchtung ist zu gewährleisten, auch durch transparente Wartehäuschen/ -räume.

Durch die Verbindung von Haltestellen, insbesondere Umsteigehaltestellen, mit anderen Nutzungen in Form von Cafes, Kiosken, Läden etc. soll die Entwicklung eines entsprechenden sozialen Umfeldes gefördert werden.

Umsteigehaltestellen/ -anlagen sollen durch kurze und gesicherte Wege gekennzeichnet sein. Darüber hinaus ist auf eine unmittelbare Erreichbarkeit von Ansprechpartnerinnen (der Verkehrsbetriebe) sowie die gute Erreichbarkeit von Sicherheitsausstattungen (z. B. Rufsäulen) hinzuwirken.

Weitere Zugangsstellen bzw. Haltestellenanlagen sind schrittweise entsprechend den üblichen Standards und unter Beachtung örtlicher Besonderheiten nutzerfreundlich auszugestalten. Bei der Neueinrichtung und beim Ersatz von Haltestellen sind die Gestaltungsrichtlinien der mhv zugrunde zu legen (siehe auch Kapitel 10.6.1).Weitere Mindeststandards betreffen Wetterschutz, Sitzgelegenheiten, Beleuchtung und Fahrradabstellmöglichkeiten etc. Die behindertengerechte Erreichbarkeit, Sicherheit und Bequemlichkeit der Wege zu den Haltestellen sowie die Wegweisung zu denselben ist zu überprüfen und ggf. zu verbessern.

Die Verknüpfungspunkte bzw. Umsteigeanlagen sind darüber hinaus entsprechend ihren besonderen Funktionen zu gestalten. An den Bahnhöfen mit günstiger Anbindung an das Fernstraßennetz sind P&R-Angebote einschließlich Fahrradabstellanlagen und Radwege-Anbindung zu prüfen und ggf. zu schaffen und zu unterhalten.

In Verdichtungsräumen soll insgesamt beim Neu- und Ausbau der Verkehrsinfrastruktur dem öffentlichen Personennahverkehr Vorrang vor dem motorisierten Individualverkehr eingeräumt werden. Dies gilt insbesondere für die Kreisstädte.

3.3.2 Verkehrsleit- und Informationssysteme

Der freizügige Übergang (z. B. Anschlusssicherung) auf den ÖPNV ist durch Verkehrsleit- und Informationssysteme sowie andere geeignete Maßnahmen zu unterstützen. Zur Verbesserung der betrieblichen Effizienz soll ein möglichst flächendeckender Einsatz von RBL-Systemen erreicht werden.

3.3.3 Indikatoren

Als ausgewählte Indikatoren für die Ermittlung der Zielerfüllung im Bereich der ÖPNV-Infrastruktur werden festgelegt:

- Anteil der zentralen Ortshaltestellen in Städten mit über 35.000 Einwohnern, die barrierefrei nutzbar und/ oder mit Witterungsschutz ausgestattet sind
- Haltestellenabfahrten je 1.000 Einwohner pro Kommune

Maßgeblich ist auch hier jeweils die Entwicklung (Zu-/ Abnahme) von einem Zeitabschnitt zum nächsten (i. d. R. ein Jahr).

3.4 Marketing, Tarif und Vertrieb

Die besonderen Belange von Frauen, Kindern, Personen, die Kinder betreuen, und in ihrer Mobilität eingeschränkter Personen sind auch beim Marketing und der Gestaltung des Tarif- und Vertriebssystems besonders zu beachten.

3.4.1 Marketing

Unter Marketing werden hier alle Maßnahmen – im Sinne von Anstrengungen, die vom Anbieter unternommen werden müssen – verstanden, die ein Produkt bzw. eine Angebot zwischen Anbieter und Kunde vermitteln. Dazu gehören die Erforschung des Marktes, d. h. die Lokalisierung von Zielgruppen einschließlich der Analyse und Bündelung der Wünsche, Ansprüche und Bedürfnisse, die auf die ÖPNV-Nachfrage Einfluss haben. Diese Erkenntnisse sollen einerseits der Verbesserung des ÖPNV-Angebotes bzw. einzelner seiner Merkmale im Sinne der tatsächlich relevanten Nachfrage dienen, darüber hinaus aber auch als Grundlage einer gezielten Vermittlung von Produktmerkmalen und Ausgestaltung von ÖPNV-Image und -Identität – und damit eine verstärkte Sympathie für seine Produkte. Mit einem derartigen Marketing sollen weitergehende Chancen zur Vergrößerung des Fahrgastpotentials ausgeschöpft werden.

Im Rahmen des Marketings sollen neben der Schaffung einer Produktidentität auch Dienstleistungen wie Fahrgastinformation, Mobilitätsberatung und -service sowie ein vor allem kundenorientiertes Vertriebssystem weiterentwickelt werden.

Bestandteil der Kundenkommunikation sollen auch gezielte Befragungen zur Zufriedenheit der Kunden mit bestimmten Angeboten bzw. Produkten sein.

3.4.2 Tarif- und Vertriebssystem

Durch ReG NW wurden die in Nordrhein-Westfalen gebildeten Zweckverbände verpflichtet, auf die Einführung eines Gemeinschaftstarifes für Bus und Bahn hinzuwirken. Bereits im Jahr 2000 wurde im Zweckverband Ostwestfalen-Lippe der Gemeinschaftstarif „Der Sechser" eingeführt, seit 08/2017 gilt der WestfalenTarif.

Ein Gemeinschaftstarif, der für Bus und Bahn gleichermaßen gilt, ist von vitalem Interesse für den öffentlichen Verkehr im gesamten Verbundraum Ostwestfalen-Lippe und bildet eine Grundlage für die ideale Realisierung der Transportketten vom „Feinverteiler" (Bus, Stadtbahn) zu „Grobverteiler" (Bahn). Um dieser Funktion gerecht zu werden, sollte der Gemeinschaftstarif bestimmte Qualitätsziele beinhalten, die durch einen Tarifarbeitskreis der Aufgabenträger festgelegt werden. Gemäß dem ÖPNVG NRW soll der Gemeinschaftstarif weiterentwickelt werden. insbesondere sollen kooperationsraumübergreifende Tarife mit dem Ziel eines landesweiten Tarifes gebildet werden. Bei der Weiterentwicklung des Gemeinschaftstarifes sind auch die Möglichkeiten von Übergangstarifen zu benachbarten Verkehrsverbünden sowie nach Niedersachsen zu prüfen und zu forcieren.

Die Kreise Herford und Minden-Lübbecke werden diese Entwicklung unterstützen und sich direkt oder indirekt (über die mhv) in den entsprechenden Gremien tatkräftig beteiligen.

Eine übersichtliche und leicht handhabbare Tarif- und Vertriebsstruktur soll auch helfen zu vermeiden, dass es zu ungewollten Fahrten ohne gültigen Fahrausweis kommt, auch weil das Lösen umständlich und nicht überall möglich ist. Tarifinformationen müssen gut verständlich, Fahrkarten grundsätzlich überall und jederzeit erhältlich sein. Einzelfahrscheine müssen leicht zu lösen sein, Mehrfach- und Monatskarten sollen im Fahrzeug erhältlich sein.

Die Preisgestaltung sollte auch soziale Aspekte berücksichtigen, die den entsprechenden Benutzergruppen zu Gute kommen.

Der Erwerb von Fahrscheinen stellt oft eine erste Zugangsschwelle bei der Nutzung des ÖPNV dar; deshalb soll der Vertrieb vermehrt durch Vorverkaufsstellen wahrgenommen werden, in Kooperation mit Dritten (Banken, Kioske etc.) und an Automaten. Aus wirtschaftlichen Gründen ist der Automateneinsatz auf Verknüpfungspunkte und ausgewählte Einstiegshaltestellen zu konzentrieren. In Abstimmung mit der zentralen Vertriebspolitilk im Gemeinschaftstarif „WestfalenTarif" streben beide Kreise die Einführung des E-Ticketings oder ähnlicher digitaler Ticketlösungen an.

Der Einsatz elektronischer Fahrscheindrucker durch die Verkehrsunternehmen und die standardisierte Auswertung sollen einheitlich gehandhabt werden; dies betrifft auch den Einsatz von Auftragsunternehmen sowie alternative Bedienungsweisen.

3.4.3 Garantieleistungen

Die Verkehrsunternehmen sind verantwortlich für die Fahrplantreue. Sie haben ihre Linien kontinuierlich zu überwachen, müssen Problempunkte identifizieren und analysieren und müssen auf die übrigen Beteiligten zugehen, um Lösungen anzustoßen.

Die Verkehrsunternehmen haben die landesweit gültige **Mobilitätsgarantie NRW** zu gewährleisten.

Bei Abfahrtsverspätungen von mehr als 20 Minuten können Fahrgäste im NRW-Nahverkehr einen Fernverkehrszug oder ein Taxi[8] zum Ziel nehmen. Voraussetzung für eine Kostenübernahme ist, dass das gewünschte Nahverkehrsmittel mehr als 20 Minuten später an der Abfahrtshaltestelle abfährt als im Fahrplan angegeben und es keine alternative Verbindung gibt. Außerdem darf es keine andere Fahralternative mit Bus und Bahn geben. Die Mobilitätsgarantie NRW greift nicht bei Streik, Unwetter, Naturgewalten und Bombendrohungen sowie bei Verspätungen, die während der Fahrt auftreten. Wird durch eine während der Fahrt auftretende Verspätung ein Anschluss verpasst, so greift die Garantie ebenfalls nicht.
Hat hingegen ein Anschlussverkehrsmittel mehr als 20 Minuten Verspätung an der Umstiegshaltestelle, so kann die Mobilitätsgarantie NRW ab dieser genutzt werden.[9]

3.4.4 Indikator

Als ausgewählter Indikator für die Ermittlung der Zielerfüllung im Bereich Marketing, Tarif und Vertrieb wird die Entwicklung der Fahrpreise im Bereich der mhv (Zu-/ Abnahme pro Jahr) festgelegt.

3.5 Wirtschaftlichkeit und Finanzierung

Das PBefG sieht mit der Regelung des § 8 Abs. 4 Satz 1 das Gebot einer eigenwirtschaftlichen Verkehrserbringung vor. Es besteht somit hinsichtlich der Genehmigung ein Vorrang eigenwirtschaftlicher Verkehre vor gemeinwirtschaftlich finanzierten Verkehrsleistungen.

Soweit die auf dem Gebiet der Kreise Herford und Minden-Lübbecke im Sinne des Gemeinwohls als erforderlich angesehenen Verkehrsleistungen auch nach Ausschöpfung aller Rationalisierungsmöglichkeiten nicht kostendeckend erbracht werden können, sind die sog. gemeinwirtschaftlichen Leistungen von den Kreisen Herford und Minden-Lübbecke als Aufgabenträger des ÖPNV als Öffentlicher Dienstleistungsauftrag wettbewerblich oder direkt zu vergeben und müssen öffentlich finanziert werden. Im Rahmen des Nahverkehrsplans sind dazu Linienbündel zu bilden, um kostendeckende und nicht kostendeckende Linien mit dem Ziel des insgesamt geringsten Aufwands für die Allgemeinheit zu kombinieren bzw. damit einen Ausgleich von negativen durch positive wirtschaftliche Risiken zu erreichen.

Im Rahmen des im NVP enthaltenen Finanzierungskonzeptes soll die Zuschreibung der erforderlichen Ausgleichszahlungen für die gemeinwirtschaftlichen Leistungen auf die Kommunen einfach, gerecht und transparent sowie kalkulierbar und motivierend gestaltet werden. Basis bildet hierbei eine Linien- bzw. Linienbündelergebnisrechnung mit einer spe-

[8] Es werden tagsüber bis zu 25 Euro pro Person und im Abend- und Nachtverkehr (20 Uhr bis 5 Uhr) bis zu 50 Euro pro Person erstattet.

[9] Siehe www.mobigarantie-nrw.de.

zifischen Zuordnung der Kosten und Erlöse unter Berücksichtigung des kommunalen Engagements im ÖPNV (z. B. als Schulträger) und der Angebotsqualität innerhalb der einzelnen Kommunen. Durch eine realistische und zukunftsweisende Finanzplanung ist das wirtschaftliche Risiko für die öffentliche Hand flexibel zu halten, im Hinblick auf angemessene und finanziell tragbare Bedienungsstandards insgesamt zu minimieren (d. h. Minimierung des finanziellen Ausgleichsbedarfs für die Kommunen) und die beauftragten Verkehrsunternehmen zu motivieren, möglichst gemeinsam mit den Kommunen und dem Aufgabenträger hohe Kostendeckungsgrade im ÖPNV zu erreichen. Die Grundsätze hierzu regelt ein bereits geschlossener „öffentlich-rechtlicher Vertrag" zwischen den Kommunen und Kreisen.

Auch unter der Zielstellung eines möglichst wirtschaftlichen ÖPNV ist der Einsatz differenzierter, nachfragegerechter Bedienungsweisen in Zeiten und Räumen schwacher Nachfrage (z. B. als AST- und TaxiBus-Angeboten in Tagesrandzeiten oder am Wochenende) in geeigneten Bereichen fortzuführen und weiterzuentwickeln. Das ÖPNV-Angebot ist so zu gestalten, dass der Bedarf an öffentlichen Zuschüssen möglichst gering gehalten wird. Insbesondere sind konkurrierende Parallelverkehre zu vermeiden.

Ziel ist die Minimierung der Belastungen der kommunalen Haushalte durch die Summe von abzudeckenden Schülerbeförderungskosten einerseits und allgemeinen Zuschüsse für den ÖPNV andererseits.

Die Aufgabenträger wirken darauf hin, dass alle Möglichkeiten der Reduzierung der Aufwendungen fortlaufend geprüft und möglichst weitgehend ausgeschöpft werden. Dies betrifft auch die Verkehre, die Kreisgrenzen überschreiten.

Für die geplanten Investitionen wird ein Investitionsprogramm aufgestellt, das den Rahmen für die Verbesserung der ÖV-Infrastruktur kontinuierlich fortschreibt. Dabei wird zwischen

- Neubau-Maßnahmen,
- Maßnahmen zum Ersatz abgängiger Infrastruktur und
- Instandhaltungs-, Verbesserungs- und Ergänzungsmaßnahmen.

unterschieden. Der Ausbau von Standorten für barrierefreien Zugang bedarf bei der Finanzplanung einer besonderen Beachtung.

3.5.1 Indikatoren

Als ausgewählter Indikator für die Ermittlung der Zielerfüllung im Bereich Wirtschaftlichkeit und Finanzierung wird der Zuschussbedarf zur Finanzierung des ÖPNV (allgemeine Zuschüsse der Kommunen im Bereich der Kreise Herford und Minden-Lübbecke für gemeinwirtschaftliche Leistungen) festgelegt:

- insgesamt sowie
- bezogen auf die Entwicklung des Verkehrsangebots und
- in Form des Kostendeckungsgrades bzw. des Grades der Eigenwirtschaftlichkeit.

Maßgeblich ist auch hier jeweils die Entwicklung (Zu-/ Abnahme) von einem Jahr zum nächsten.

3.6 Rahmenbedingungen und Verfahrensweisen

3.6.1 Überprüfung der Zielerfüllung

Der Grad der Erfüllung der o. a. verkehrspolitischen Ziele ist anhand festgelegter Verfahren regelmäßig zu überprüfen. Insbesondere dienen dazu die o. a. Indikatoren. Die Überprüfungen sollen möglichst jährlich erfolgen, um die Entwicklung der Effektivität und Effizienz des ÖPNV in den beiden Landkreisen ständig verfolgen zu können.

Über die Erhebungen der vereinbarten Messdaten – durch die betreffenden Verkehrsunternehmen und die mhv – hinaus sind die Struktur der Nachfrage und die Kundenzufriedenheit ständig zu verfolgen. Daraus abzuleitende Anforderungen betreffend Angebotsanpassungen sollen zu einer weiteren Optimierung der Linienführung und insgesamt zu einem nachfragegerechten ÖPNV-Angebot führen.

Mindestens jährlich sollen die Verkehrsunternehmen linien- und fahrtenbezogene Ermittlungen der Nachfrage nach einheitlichen, ggf. auch vereinfachten Verfahren durchführen; saisonale Besonderheiten sind gezielt zu ermitteln; die Termine der stichprobenartigen Erhebungen sind mit den Aufgabenträgern bzw. der mhv abzustimmen; die Ergebnisse und Schlussfolgerungen sind den Kreisen Herford und Minden-Lübbecke sowie den kreisangehörigen Kommunen, die sich an der Finanzierung des ÖPNV beteiligen, für ihren jeweiligen Zuständigkeitsbereich darzulegen.

Die mhv führt periodisch Kundenzufriedenheitsanalysen durch, die primär auf Reihenbefragungen von Kunden des ÖPNV zu relevanten Aspekten der Qualität des ÖPNV basieren.

3.6.2 Schulentwicklungs- und Bauleitplanung

Bei der Fortschreibung der Schulentwicklungsplanung sind die Belange des ÖPNV gebührend zu berücksichtigen.

Einerseits ist in der Landes-, Regional- und Bauleitplanung auf eine angemessene Anbindung der Wohngebiete an Arbeitsstätten, öffentliche, soziale und kulturelle Einrichtungen und Erholungsgebiete mit öffentlichen Verkehrsmitteln hinzuwirken; andererseits muss die ÖPNV-Erschließung ein Kriterium der Bauleitplanung sein, d. h. dass durch die Ausweisung neuer Baugebiete kein unabgestimmter zusätzlicher Bedarf an öffentlichen Verkehrsleistungen verursacht werden darf.

Im Zuge der Siedlungsentwicklung sollte eine Orientierung entlang von ÖPNV-Achsen erfolgen und im Rahmen der Erschließung der zukünftigen Siedlungsgebiete eine ÖPNV-Anbindung gewährleistet sein.

Die Öffnungs- bzw. Sprechzeiten der Verwaltungsstellen sollen mit den Erfordernissen des ÖPNV abgestimmt werden.

3.6.3 Planung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV)

Die Kreise Herford und Minden-Lübbecke sind im Rahmen ihrer Möglichkeiten bemüht, durch Abstimmung mit den zuständigen Aufgabenträgern Einfluss auf die Planung für den SPNV zu nehmen. Grundprinzip soll dabei sein, dass der Busverkehr dabei als Zubringer zum Bahnverkehr dienen und auf diesen räumlich und zeitlich abgestimmt werden soll.

Der straßengebundene ÖPNV soll hierbei die schnelle Verbindungsfunktion des SPNV in Form von Schnellbusangeboten ergänzen.

3.6.4 Beteiligungsverfahren

Im Rahmen der Aufstellung des Nahverkehrsplanes für die Kreise Herford und Minden-Lübbecke ist eine Beteiligung von Frauen, Fahrradfahrern und in ihrer Mobilität eingeschränkter Personen in allen damit befassten Gremien und Foren in allen Phasen sicherzustellen.

Diese Partizipation soll insbesondere durch die Zusammenarbeit mit den Gleichstellungsbeauftragten und dem Fahrgastbeirat der mhv gewährleistet werden.

Die Kreise als Aufgabenträger des ÖPNV wirken darauf hin, dass die kreisangehörigen Städte und Gemeinden auf die besonderen Bedürfnisse von Frauen, Personen, die Kinder betreuen und Fahrradfahrern bei der Nutzung des ÖPNV wahrnehmen, auch indem sie in ihrem Zuständigkeitsbereich auf die Beteiligung dieser Personen in den mit der Aufstellung des Nahverkehrsplanes befassten kommunalen Gremien und Foren hinwirken.

3.6.5 Zusammenarbeit im Nahverkehrsverbund

Die Kreise Herford und Minden-Lübbecke werden auch zukünftig entsprechend ihren Möglichkeiten im Zweckverband Verkehrsverbund Ostwestfalen-Lippe und über diesen im Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe mitwirken und sich insbesondere für die Umsetzung der folgenden Zielstellungen des Verbundes einsetzen:

- einen einheitlichen Tarif und Fahrschein für alle Verkehrsunternehmen im Verbundraum mit dem Ziel eines landesweiten Tarifsystems,
- abgestimmte Liniennetze und Fahrpläne,
- möglichst einheitliche Angebots- oder Bedienungsstandards,
- möglichst einheitliches Erscheinungsbild und wirksame Öffentlichkeitsarbeit,
- Stabilisierung und Steigerung des Fahrgastaufkommens und damit der Fahrgeldeinnahmen,
- kundenorientiertes ÖPNV-Marketing einschließlich übersichtlicher, eindeutiger leicht erfassbarer und umfassender Information über das Angebot im ÖPNV,
- kundengerechte Weiterentwicklung des Fahrgastinformationssystems,
- sozialverträgliche Tarifgestaltung und
- Fahrgastinformationsanzeiger an wesentlichen Umsteigepunkten (dynamisches Informations- und Anschlusssicherungssystem).

Dies setzt allerdings voraus, dass die mhv als Planungsorgan der Aufgabenträger in den übergreifenden Fachgremien des NWL mitwirkt bzw. dort vertreten ist, was entsprechend sicherzustellen ist.

3.7 Umsetzung des § 8 Abs. 1 ÖPNVG NRW

Mit der am 28. Dezember 2016 in Kraft getretenen Gesetzesänderung der § 2, 4, 6 und 8 (ÖPNVG NRW), hat der Aufgabenträger u. a. die Belange des Klima- und Umweltschutzes, des Rad- und Fußverkehrs, der Barrierefreiheit im Sinne des § 2 Absatz 8 Nahverkehrsplan zu berücksichtigen. Weiterhin sollen die mittel- bis langfristig angestrebten Ziele des ÖPNV-Anteils am Gesamtverkehr (Modal-Split) benannt werden.

3.7.1 Klimaschutzkonzept

Der Schutz des Klimas ist zu einer zentralen Herausforderung geworden, bei der es u. a. um die Substitution fossiler durch erneuerbare Energieträger geht. Neben der stufenweisen Einführung von emissionsarmen Antrieben (vgl. Kapitel 9.1.5) in den Busflotten, sollte die Verhinderung einer zukünftigen weiteren Zunahme des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) sowie langfristig eine Reduktion des MIV und Verlagerung auf den Umweltverbund (Fuß, Rad, ÖV) forciert werden. Näheres beschreiben die jeweiligen Klimaschutzkonzepte der Kreise Minden-Lübbecke und Herford sowie derer Städte und Gemeinden.

3.7.2 Multimodale/ Intermodale Angebote

Die Bedeutung des intermodalen und multimodalen Mobilitätsverhaltens nimmt insbesondere in den großen und mittelgroßen Städten sukzessive zu. Hinter diesen Begriffen steckt ein verändertes, nicht mehr nur von der Gebundenheit an ein Verkehrsmittel geprägten Mobilitätsverhalten:

- **Intermodale Mobilität:** Innerhalb der Reisekette einer Person werden verschiedene Verkehrsträger, wie Pkw, ÖPNV und Fahrrad, verknüpft.
- **Mulitmodale Mobilität:** In der Alltagsmobilität einer Person werden verschiedene Verkehrsmittel an unterschiedlichen Tagen und/ oder für unterschiedliche Wege verwendet.

Ein attraktiver und effizienter ÖPNV setzt vor diesem Hintergrund verstärkt auf die Vernetzung verschiedener Verkehrsmittel und kombiniert diese mit dem ÖPNV.

Handlungsspektrum

Intermodale Angebote verknüpfen an einem Punkt verschiedene Verkehrsmittel. Aus Sicht der Nahverkehrsplanung sind die Verknüpfungen des ÖPNV mit den Verkehrsmitteln Fahrrad/ Pedelec/ E-Bike (individuell oder Bikesharing), Pkw (individuell oder Carsharing) und Taxi herauszustellen.

Die klassischen Ansätze der intermodalen Verknüpfung sind Bike-and-Ride- und Park-and-Ride-Anlagen, insbesondere an SPNV-Haltepunkten, Bike-and-Ride auch an Bushaltestellen. Eine hochwertige Form der intermodalen Verknüpfung mit einem ausgeprägten Servicegedanken sind „Radstationen“[10], wie in Bad Oeynhausen, Bünde, Herford und Minden.

Mulitmodale Angebote bieten (meist räumlich konzentriert) eine oder auch mehrere alternative Mobilitätsform(en) an. Autolose Haushalte können hier bespielsweise ein Carsharingfahrzeug oder ein Lastenfahrrad ausleihen.

[10] Radstationen verfügen mindestens. über folgende Serviceleistungen: witterungsgeschütztes Fahrradparken, Bewachung der Fahrräder, Fahrradservice (Inspektion, Pannenservice, Fahrradreinigung) und Verleih von Fahrrädern. Quellverweis: https://www.radstation-nrw.de/service-fuer-ihr-rad.html

Carsharing- und Bikesharing-Angebote wirken als intermodale und auch als multimodale Mobilitätsangebote. Bikesharing als flächenwirksame Fahrradmietsysteme mit einer größeren Anzahl von Stationen im Teilgebiet wurden in den letzten Jahren neben den Metropolen und Großstädten auch in einzelnen Mittelstädten eingerichtet. Neben der üblichen Vermietung von herkömmlichen Fahrrädern gewinnt – zumindest an zentralen Verleihstationen (z. B Touristinfos) – die Vermietung von Pedelcs/ E-Bikes und von Lastenfahrrädern sowohl durch private als auch durch öffentliche Träger an Bedeutung.

Abbildung 4: Station eines Fahrradmietsystems (Beispiel Speyer; Bildquelle: Mathias Schmechtig NahverkehrsConsult)

Mobilstationen als Kernelement inter- und multimodaler Konzepte

Die konsequente Umsetzung der Anforderungen der intermodalen und multimodalen Mobilität erfolgt durch **Mobilstationen**[11]. Diese stellen einen Zugangspunkt sowohl zu Mobilitätsangeboten als auch zu Informationsangeboten dar.

[11] In Nordrhein-Westfalen hat sich der Begriff „Mobilstation“ etabliert. Weitere bekannte Begriffe sind bspw. Mobilitätsstation, Mobilpunkt und mobility hub.

Abbildung 5: Mobilitätsstation (Beispiel Offenburg; Bildquelle: Mathias Schmechtig NahverkehrsConsult)

Eine Mobilstation erfüllt folgende Aufgaben[12]:

- Verknüpfung & Bereitstellung von Mobilitätsangeboten,
- Kommunikation & Marketing,
- Information & Service,
- Treffpunkt & Aufenthaltsbereich.

Mobilstationen können über unterschiedliche Angebote und Ausstattungen verfügen. Die umfassendste Form der Mobilstation ist die „Mobilitätszentrale“ mit persönlicher Beratung.

[12] Zukunftsnetz Mobilität NRW: Handbuch Mobilstationen Nordrhein-Westfalen; Köln 04/2017 (2. Auflage). Um eine landesweit, einheitliche Gestaltung von Mobilstationen zu erreichen wird auf den Gestaltungsleitfaden des Zukunftsnetzes Mobilität NRW verwiesen.

Tabelle 1: Elemente einer Mobilstation

Ausstattungsstufe	Elemente/ Bausteine
Grundausstattung (mindensten 2 unabhängige Verkehrsmittel, z. B. Bus und Rad)	• ÖPNV- oder SPNV-Halt im unmittelbaren Nahbereich • Beschilderung (einheitliches Design für Mobilstationen) • Sitzgelegenheiten • Fahrgastunterstand als Witterungsschutz • Übersicht- und Stadtplan • Mobilitätsinfos (z. B. ÖPNV-Fahrplan, Liniennetzplan, etc.) • Fahrradabstellmöglichkeiten
Erweiterungsausstattung Stufe 1 (mindensten 3 unabhängige Verkehrsmittel, z. B. Bus, PKW und Rad)	• PKW-Stellplätze (Parkplätze) • W-LAN-Hotspot • Fahrradservicepunkt (z. B. Radluftstation, Reparaturservice, Werkzeuge)
Erweiterungsausstattung Stufe 2 (mehr als 3 unabhängige Verkehrsmittel, z. B. Bus, PKW, Rad und Carsharing)	• Carsharing • Bikesharing/ Fahrradvermietung (Fahrradverleihsystem) • Vermietung von Pedelecs • Ladestationen für E-Pkw • diebstahlsichere Fahrradabstellmöglichkeiten (Fahrradgarage/ -boxen) • Taxistand • Haltepunkt für Fernbusse (bei regionalen/ städtischen Netzen, die angebunden werden) • Fahrradboxen für Radtouristen (Tagesvermietung) • zusätzliche Gepäckboxen für Radtouristen • Öffentliche WC-Anlage • Elemente zur Gewinnung erneuerbarer Energie (z. B. Sonnenkollektoren)
Erweiterungsausstattung Stufe 3 („Mobilitätszentrale“)	• persönliche Mobilitätsberatung • Aufenthaltsraum • Dynamische Fahrgastinformationen für ÖPNV-Linien **Optional:** • Vermietung von Lastenfahrrädern und Radequipment • Notruf-/ Informationssprechstelle • Bankautomat • DHL-Paketstation • Wasserstation (Trinkwasser) • Personenbedienter Verkauf/Beratung (Kiosk/ Gastro-Element)

Aus Sicht der Nahverkehrsplanung sind Mobilstationen idealerweise an Achsen mit hochwertigen ÖPNV-Angeboten anzuordnen. Sie können, z. B. in der Verknüpfung mit dem Radverkehr, die Erschließungswirkung des ÖV beträchtlich erweitern. An ÖV-Zugangsstellen erfüllen Mobilstationen dann vorrangig intermodale Funktionen.

Bei Anordnung an Verkehrserzeuger (Stadtzentren, Universitäten/ Hochschulen, Kullturein-richtungen, Büroparks usw.) wirken Mobilstationen auch als multimodales Angebot. In der konsequenten Umsetzung einer wirksamen Strategie sollten Mobilstationen in weiteren Ausbaustufen auch in Wohnquartieren platziert werden, um bereits an den Quellen der Verkehrsmittelentscheidung Mobilitätsalternativen (insbesondere Sharingangebote) anbieten zu können.

Um eine bestmögliche Wirksamkeit entfalten zu können, sollten die Mobilstationen schrittweise als ein **hierarchisch und modular aufgebautes Netz** entwickelt und realisiert werden. Außerhalb der Großstädte sind nennenswerte Potenziale für einen solchen Ansatz insbesondere in Mittelstädten mit einem überdurchschnittlichen Anteil jüngerer Erwachsener, idealerweise Hochschulstädten, und/ oder einem hohen Anteil an Arbeitsplätzen mit Hochschulabschluss zu erwarten.

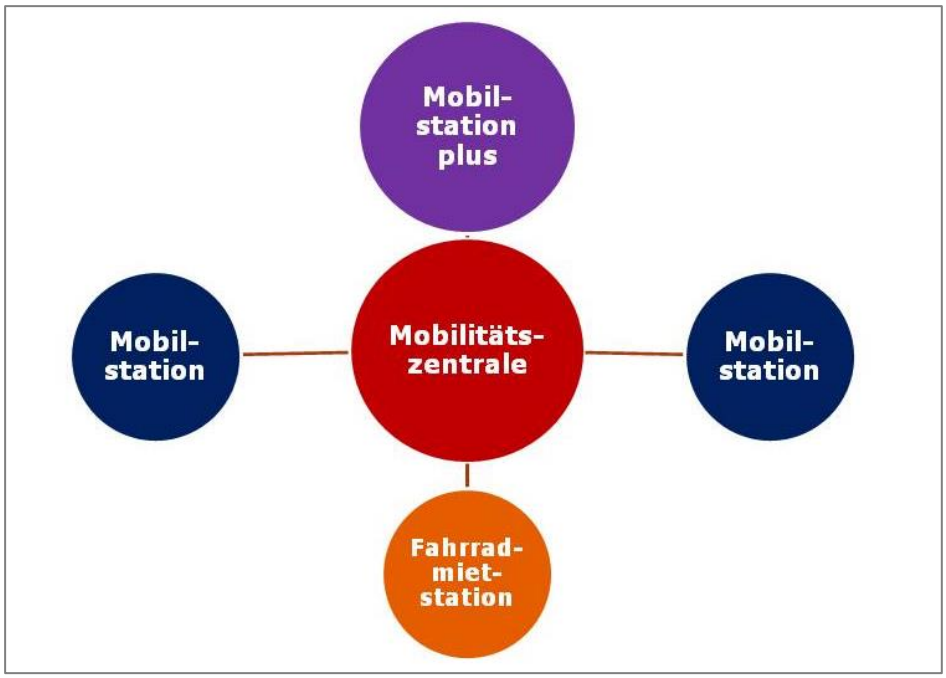


Abbildung 6: Strategischer Ansatz der Wirksamkeit von Mobiltätsstationen als hierarchisch und modular aufgebautes Netz (Bildquelle: Mathias Schmechtig NahverkehrsConsult)

Handlungsschwerpunkte im mhv-Gebiet

Im Gebiet der beiden Kreise Herford und Minden-Lübbecke sollen sukzessive die inter- und mulitimodalen Mobilitätsangebote an Schwerpunkten mit signifikanten Nutzerpotenzialen ausgebaut werden.

Dazu werden aus Sicht der mhv **drei Handlungsschwerpunkte** formuliert:

- Erweiterung der Einzugsbereiche der SPNV-Haltepunkte und der hochwertigen Buslinien mit dichtem Takt durch eine attraktive Verknüpfung mit dem Fahrrad/ Pedelec als Zu- und Abbringerverkehrsmittel
  - diebstahlsichere und witterungsgeschütze Fahrrad-/ Pedelecabstellanlagen an Zugangsstellen mit mittlerer Fahrgastnachfrage
  - Fahrrad-/ Pedelecgaragen o. ä. an Zugangsstellen mit hoher bis sehr hoher Nachfrage
  - Fahrrad-/ Pedelecvermietung an Zugangsstellen mit hohem Potenzial durch Touristen/ Tagesbesucher/ bahn-affine Geschäftsreisende
- Einrichtung von Mobilstationen (mindestens Erweiterungsausstattung Stufe 1) an Schnittstellen mit hochwertigen ÖPNV-Angeboten sowie hohem bis sehr hohem Fahrgastaufkommen,
- sukzessive Entwicklung eines wirksamen Netzes an Mobilstationen (nicht nur an SPNV-Kontenpunkten) in Verbindung mit einem Lastenrad-/ Fahrrad-/ Pedelecmietsystem und/ oder Carsharingsystems in den Kreisen Minden-Lübbecke und Herford.

Abbildung 7: Fahrradgarage an SPNV-Haltepunkt (linkes Bild; Münster-Roxel) und Fahrradkäfig an SchnellBus-Haltestelle (rechtes Bild; Kreis Steinfurt; Bildquelle: Mathias Schmechtig NahverkehrsConsult)

3.7.3 Untersuchung des Modal-Splits und Zielsetzung

Der Begriff „Modal-Split“ bezeichnet die Anteile einzelner Verkehrsmittel anhand der Wege oder Personenkilometern am Gesamtverkehrsaufkommen. Generell ist meist die Darstellung der Wegeanzahl unabhängig von der zurückgelegten Entfernung. Eine flächendeckende kreisweite Untersuchung für die Kreise Herford und Minden-Lübbecke (mhv-Gebiet), wurde im 4. Quartal 2017 von der mhv GmbH durchgeführt. Durch die Erhebung ergeben sich Grundlagen aus denen sich Rückschlüsse ziehen lassen.

Die Mobilitätsbefragung analysiert die Nutzung von allen Wegen, motorisierter Individualverkehr (MIV), Fuß- und Radverkehr, sowie dem Öffentlichen Verkehr (ÖV) im mhv-Gebiet. Aus der Studie ergeben sich Aufschlüsse darüber, wie welche Verkehrsmittel in den unterschiedlichen Städten und Gemeinden beider Kreise und im Umland von den Bürgern genutzt werden.

Die wesentlichen Erkenntnisse der Erhebung in einem kurzen Überblick:[13]

- Der Modal-Split zwischen den einzelnen Verkehrsmitteln stellt sich wie folgt dar: Im Kreis Herford werden 13 % aller Wege mit dem ÖV zurückgelegt, im Kreis Minden-Lübbecke sind es 9 %.
- In den Kreisen Minden-Lübbecke und Herford nutzen rund 14 % der Einwohner (ab 10 Jahre) den ÖV (fast) täglich.
- Rund 40 % aller Wege entfallen auf den Bereich Arbeit. Gut 20 % der Wege werden zu Einkaufszwecken genutzt. Private Erledigungen sowie Freizeitaktivitäten umfassen einen Anteil von 14 %, während in der Kategorie „Bringen und Holen von Personen“ ein Anteil von 9 % ermittelt wurde.
- In den Kreisen Minden-Lübbecke und Herford liegt der durchschnittliche PKW Besitz bei 1,7 Autos pro Haushalt.
- Nach Ansicht der kreisweiten Daten ist die Entscheidung pro und contra Auto primär von den Mobilitätsbedürfnissen geprägt, z. B. durch die notwendige Flexibilität bei der Bewältigung des täglichen Arbeitsweges. An zweiter Stelle folgt die „Eigendynamik“ des PKW. Einmal angeschafft erleichtert er viele Wege und steigert die Mobilität.

Die folgende Abbildung 8 stellt den ÖV-Anteil an mechanisierten Wegen (ohne Fuß- und Radwege) je Kommune dar.

[13] Anmerkung: Die nachfolgend genannten Daten stammen aus der „Mobilitätserhebung 2017 – Kreis Herford und Kreis Minden-Lübbecke“. Die Angaben stellen Anhaltspunkte für fortlaufende Erhebungen dar.

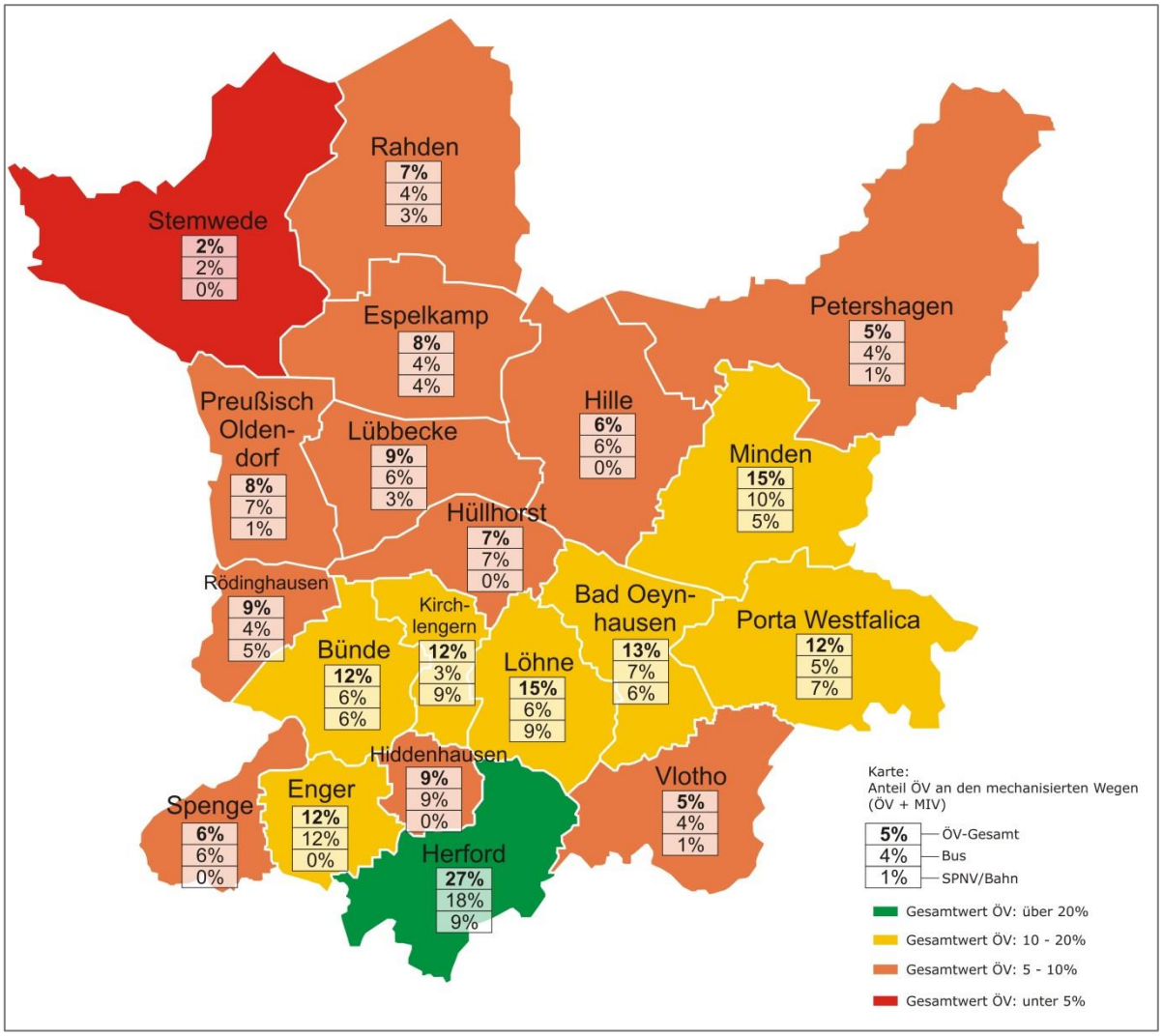


Abbildung 8: Anteil ÖV an mechanisierten Wegen in den Städten und Gemeinden

Aus dieser kartographischen Darstellung lässt sich folgendes Ableiten:

Ein deutliches Gefälle zwischen den städtischen/ urbanen und den ländlichen Bereichen besteht in Bezug auf die Frage nach der Erreichbarkeit der Ziele. Während die üblichen Ziele (z. B. Einkaufsmöglichkeiten, Arbeitsplatz, Öffentliche Einrichtungen etc.) in den städtischen Bereichen großenteils mit dem ÖV gut erreichbar sind, stellt sich die Situation in den ländlichen Regionen anders dar. Ziele sind dort mit dem MIV fast immer sehr gut erreichbar, mit dem ÖV ist dies nur teilweise bis gar nicht möglich.

Anhand der vorliegenden Erhebungsdaten lässt sich interpretieren, dass insbesondere in den ländlichen Regionen (z. B. Stemwede oder Petershagen) der ÖV eine untergeordnete Rolle in der Verkehrsmittelwahl spielt. Darin besteht auch die besondere Herausforderung in der Formulierung der kurz-, mittel-, und langfristigen Zielsetzung um den Modal-Split in den Kreisen Minden-Lübbecke und Herford zu erhöhen.

Modal-Split Ziel

Für die Weiterentwicklung des ÖPNV und für die Formulierung von Zielwerten des Modal-Split-Anteils im mhv-Gebiet sind **drei differenzierte Zielrichtungen** im Kontext mit der durchgeführten Prognose der Mobilitätsentwicklung (siehe Kapitel 5.4) zu betrachten.

- **Zielrichtung A**: Beibehaltung und Sicherung des ÖPNV-Angebotes, der ÖPNV-Qualität und der Tarifangebote im heutigen Niveau; der Modal-Split-Anteil sinkt in der Konsequenz der strukturellen Entwicklung um 0,5 Prozentpunkte.
- **Zielrichtung B**: Durch einen Ausbau des ÖPNV kann trotzt prognostiziertem Bevölkerungsrückgang eine Stabilisierung des Modal-Split-Anteils gewährleistet werden. Erforderlich ist dazu, insbesondere zur Kompensation der Rückgänge im Schulverkehr, eine Steigerung des Fahrgastaufkommens im Jedermannverkehr um 25 %.
- **Zielrichtung C**: Mit Hilfe eines wesentlichen, wirksamen Ausbaus des ÖPNV kann eine Erhöhung des Modal-Slit-Anteils um zwei Prozentpunkte erreicht werden. Diese Steigerung ist nur mit einer Verdopplung des Fahrgastaufkommens im Jedermannverkehr realisierbar.

Es ist politisch durch die Aufgabenträger zu entscheiden, welche dieser drei Zielrichtungen als Grundlage für die weitere Entwicklung des ÖPNV im mhv-Gebiet verfolgt werden soll.

Aus Sicht der Kreise Minden-Lübbecke und Herford ergeben sich zur Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV die nachfolgend dargestellten Maßnahmenpakete.

Tabelle 2: Maßmahmen zur Erhöhung des Modal-Split-Anteils

Planungshorizont	Maßnahmen
Kurzfristig (1 – 3 Jahre)	Tarifmaßnahmen (z. B. Azubi-Ticket)
	Zubestellung an ÖPNV-Leistung bei Öffentlichen Dienstleistungsaufträgen
	Integration aller Schüler*innen (Schülerfahrausweise unabhängig der SchfkVO)
	regelmäßiges Marketing
	Verbesserung der Vertriebsstruktur (z. B. E-Ticketing)
	Implementierung von Mobilstationen (Vgl. Förderrichtlinien des VVOWL/NWL)
	Steigerung der Beförderungsqualität durch eine nutzergerechte und barrierefreie Ausgestaltung und Ausstattung der Haltestellen und Verknüpfungspunkte.
	Umsetzung von ÖPNV-Beschleunigungsmaßnahmen (z. B. Ampelvorrangschaltung)

Mittelfristig **(4 - 7 Jahre)**	Schaffung einer bedarfsgerechten Angebotsstruktur durch eine sinnvolle Aufgabenteilung aller Verkehrsmittel (Produkte) des ÖV/ Umweltverbundes, u. a. durch abgestimmte Schnellverkehrskonzepte in Kommunen ohne Bahnanschluss
	Schaffung einer bedarfsgerechten Angebotsstruktur durch eine Differenzierung der angebotenen Produkte entsprechend ihrer Verkehrsaufgabe (differenzierte Bedienung)
	Steigerung der Angebotsqualität durch die Beseitigung von Erschließungsdefiziten
	Steigerung der Beförderungsqualität durch eine kontinuierliche Modernisierung des Fahrzeugparks
	Steigerung der Beförderungsqualität durch eine nutzergerechte und barrierefreie Ausgestaltung und Ausstattung der Haltestellen in jedem Ortsteil (s. Kapitel 10.6.1)
	Optimierung der intermodalen Schnittstellen durch den weiteren Ausbau von „Park&Ride“- und „Bike&Ride“-Anlagen sowie die Schaffung von Anreizen zur dauerhaften Etablierung von verschiedenen Mobilitätsdienstleistungsangeboten, um den ÖPNV stärker als bisher in das intermodale Verkehrsverhalten zu integrieren
Langfristig **(> 7 Jahre)**	Schaffung eines „on demand“ (z. B. autonomen 24/7) Verkehrsangebotes in nachfrageschwachen Regionen und Zeiten
	Ausbau der Verkehrsinfrastruktur durch konsequente Umsetzung von ÖPNV-Beschleunigungsmaßnahmen (z. B. Busspuren)
	Steigerung der Beförderungsqualität durch eine nutzergerechte und barrierefreie Ausgestaltung und Ausstattung aller Haltestellen
	Steigerung der Beförderungsqualität durch eine kontinuierliche Modernisierung des Fahrzeugparks durch 100 % alternative (emissionsarme) Antriebe

Da nicht alle Maßnahmenpakete auf jede Kommune adaptierbar sind, werden im Rahmen der jeweiligen Fortschreibung der Linienbündel/ Lose gezielt Maßnahmen beschrieben. Dies gilt insbesondere für mittel- und langfristige Ziele. Innerhalb der kurzfristigen Zielsetzung soll ein stetiger Austausch zwischen dem Aufgabenträger sowie den Städten und Gemeinden erfolgen, um den Modal-Split-Anteil im ÖV/ Umweltverbund zu erhöhen.

4 Bestandsaufnahme

4.1 Raumstruktur

4.1.1 Zentralörtliche Gliederung

Der Nahverkehrsraum umfasst die Kreise Herford und Minden-Lübbecke. An das Planungsgebiet grenzen im Süden die Kreise Gütersloh und Lippe sowie die Stadt Bielefeld. Die den anderen Seiten grenzt das Planungsgebiet an das Bundesland Niedersachsen. Der Kreis Herford besteht aus 9 Städten und Gemeinden, dem Kreis Minden-Lübbecke gehören 11 Städte und Gemeinden an.

Das Planungsgebiet ist als Gebiet mit überwiegend ländlicher Raumstruktur definiert. Durch das raumordnerische Prinzip der Zentralen Orte sollen in den einzelnen Teilräumen gleichwertige Lebensbedingungen geschaffen werden. Zur Verwirklichung dieses Zieles und zur gleichmäßigen Versorgung der Bevölkerung dient ein mehrstufiges System „Zentraler Orte“ denen unterschiedliche Aufgaben zukommen:

- Oberzentren mit zentralen Einrichtungen zur Deckung des spezialisierten höheren Bedarfs,
- Mittelzentren mit zentralen Einrichtungen zur Deckung des gehobenen Bedarfs und
- Grundzentren mit zentralen Einrichtungen zur Deckung des allgemeinen täglichen Bedarfs.

Bei der untersten Hierarchieebene der Zentralen Orte, den Grundzentren, wird nach Grundzentren mit Teilfunktionen eines Mittelzentrums und Grundzentren unterschieden.

Für die Nahverkehrsplanung ist die zentralörtliche Gliederung insofern relevant, als das mit den unterschiedlichen Hierarchieebenen unmittelbar Anforderungen an das Verkehrssystem hinsichtlich Erreichbarkeit und Reisequalität verbunden sind.

Die Kreise Minden-Lübbecke und Herford liegen relativ mittig zwischen den Oberzentren Bielefeld (Südwesten), Hannover (Osten), Osnabrück (Nordwesten) und im äußersten Norden des Kreises Minden-Lübbecke ist Bremen (Norden) ein gut zu erreichendes Oberzentrum.

Der Landesentwicklungsplan des Landes Nordrhein-Westfalen (LEP NRW) weist die Stadt Bielefeld darüber hinaus als solitäres Verdichtungsgebiet aus. Der „Bielefelder Raum“ – zu dessen Einzugsgebiet die Kommunen Gütersloh, Herford, Hiddenhausen, Enger, Bünde, Kirchlengern, Löhne, Bad Oeynhausen und Minden gehören – hat eine für ländliche Zonen überdurchschnittliche siedlungsräumliche Verdichtung.

Tabelle 3: Eckdaten der Kreise

Kreis Herford	
Einwohner [14]	251.539 EW
Fläche in km²	450,41 km²
Einwohnerdichte in EW/km²	558 EW/km²
Zentralörtliche Gliederung[15]	
Mittelzentren	Bünde, Herford, Löhne, Vlotho
Grundzentren mit Teilfunktionen eines Mittelzentrums	Spenge
Grundzentren	Enger, Hiddenhausen, Kirchlengern, Rödinghausen,
Kreis Minden-Lübbecke	
Einwohner 2017[16]	311.207 EW
Fläche in km²	1.152,41km²
Einwohnerdichte in EW/km²	270 EW/km²
Zentralörtliche Gliederung[17]	
Mittelzentren	Bad Oeynhausen, Espelkamp, Lübbecke, Minden, Petershagen, Porta Westfalica
Grundzentren mit Teilfunktionen eines Mittelzentrums	Preußisch Oldendorf, Rahden,
Grundzentren	Hille, Hüllhorst, Stemwede

In den Einzugsbereichen der beiden Kreisstädte Herford und Minden leben derzeit jeweils über 65.000 bzw. 80.000 Einwohner, in den Mittelbereichen der Mittelzentren Bad Oeynhausen, Bünde, Espelkamp, Lübbecke Löhne, Petershagen, Porta Westfalica und Vlotho leben jeweils zwischen 20.000 und 50.000 Einwohner.[18]

[14] IT.NRW, Bevölkerungsstand, Stichtag 31.12.2017

[15] Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen, Zugriff 08.02.2017

[16] IT.NRW, Bevölkerungsstand, Stichtag 31.12.2017

[17] Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen, 08.02.2017

[18] IT.NRW, Bevölkerungsstand, Stichtag 31.12.2017

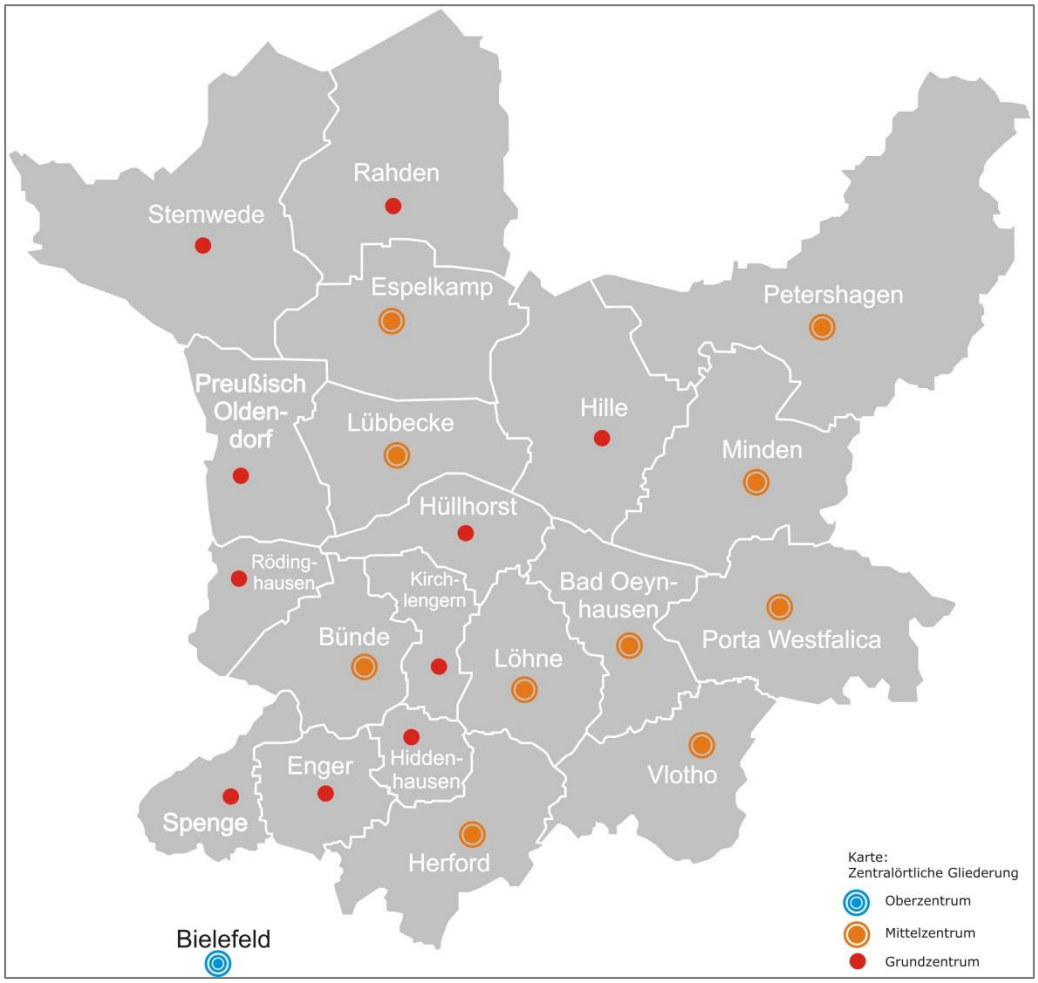


Abbildung 9: Zentralörtliche Gliederung

4.1.2 Bevölkerungsstruktur und demografische Entwicklung

In den Kreisen Herford und Minden-Lübbecke leben zum Analysezeitpunkt insgesamt rund 562.700 Einwohner[19], davon sind etwa 39 % erwerbstätig. Im Kreis Herford waren zum 30.06.2016 insgesamt etwa 91.557 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte gemeldet, im Kreis Minden-Lübbecke betrug die Anzahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten insgesamt 125.124 Personen.[20]

[19] IT.NRW, Bevölkerungsstand, Stichtag 31.12.2017

[20] IT.NRW, sozialversicherungspflichtige Beschäftige in Nordrhein-Westfalen, Stichtag 30.06.2016

Tabelle 4: Bevölkerungsentwicklung 2006 – 2017[21]

Gemeinde/ Stadt Kreis Herford	Einwohner 2006	Einwohner 2011	Einwohner 2017	Entwicklung 2006 - 2017
Bünde, Stadt	44.994	44.573	45.712	+718 (+1,6 %)
Enger, Stadt	20.062	19.941	20.520	+458 (+2,3 %)
Herford, Stadt	65.060	63.786	66.923	+1.863 (+2,9 %)
Hiddenhausen	20.490	19.753	19.622	-868 (-4,2 %)
Kirchlengern	16.439	15.996	16.074	-365 (-2,2 %)
Löhne, Stadt	41.311	40.080	39.867	-1.444 (-3,5 %)
Rödinghausen	10.164	9.784	9.800	-364 (-3,6 %)
Spenge, Stadt	15.372	14.766	14.475	-897 (-5,8 %)
Vlotho, Stadt	19.859	19.075	18.546	-1.313 (-6,6 %)
Kreisgebiet	**253.751**	**247.754**	**251.539**	**-2.212 (-0,9 %)**
Gemeinde/ Stadt Kreis Minden-Lübbecke	**Einwohner 2006**	**Einwohner 2011**	**Einwohner 2017**	**Entwicklung 2006 - 2017**
Bad Oeynhausen, Stadt	49.194	48.016	48.747	-447 (-0,9 %)
Espelkamp, Stadt	25.860	25.108	24.809	-1.051 (-4,1 %)
Hille	16.443	16.021	15.620	-823 (-5,0 %)
Hüllhorst	13.629	13.246	12.995	-634 (-4,7 %)
Lübbecke, Stadt	26.188	25.636	25.499	-689 (-2,6 %)
Minden, Stadt	83.099	81.904	81.698	-1.401 (-1,7 %)
Petershagen, Stadt	26.657	25.470	25.131	-1.526 (-5,7 %)
Porta Westfalica, Stadt	36.000	34.918	35.660	-340 (-0,9 %)
Preußisch Olden-dorf, Stadt	13.288	12.720	12.355	-933 (-7,0 %)
Rahden, Stadt	16.019	15.541	15.480	-539 (-3,4 %)
Stemwede	14.436	13.628	13.213	-1.223 (-8,5 %)
Kreisgebiet	**320.813**	**312.208**	**311.207**	**-9.606 (-3,0 %)**

[21] IT.NRW, Bevölkerungsstand, Stichtag 31.12.2017

Im Nahverkehrsraum ist eine rückläufige Bevölkerungsentwicklung zwischen 2006 bis 2017 festzustellen (Kreis Minden-Lübbecke minus 3,0 %; Kreis Herford, minus 0,9 %), welche sowohl auf natürliche Bevölkerungsrückgängen und auch auf Wanderungsverluste zurück zuführen ist. Der Nahverkehrsplan 2010 hatte für den Kreis Minden-Lübbecke eine ähnliche Bevölkerungsentwicklung als Prognose enthalten (2009 bis 2005 minus 3,0 Prozent), für den Kreis Herford ist der dort prognostzierte Rückgang von minus 2,0 % (2009 bis 2015) in etwas geringerer Ausprägung eingetreten.

In den jeweiligen Städten und Gemeinden ist der Bevölkerungsverlust unterschiedlich ausgeprägt. Der Großteil der Gemeinde und Städte zeigt nur einen leichten Bevölkerungsrückgang. Ausgeprägtere Rückgänge sind in den Städten Vlotho im Kreis Herford sowie in den Städte und Gemeinden Petershagen, Preußisch Oldendorf und Stemwede im Kreis Minden-Lübbecke vorhanden. In den Städten Bünde, Enger und Herford ist in den letzten zehn Jahren eine positive Bevölkerungsentwicklung festzustellen.

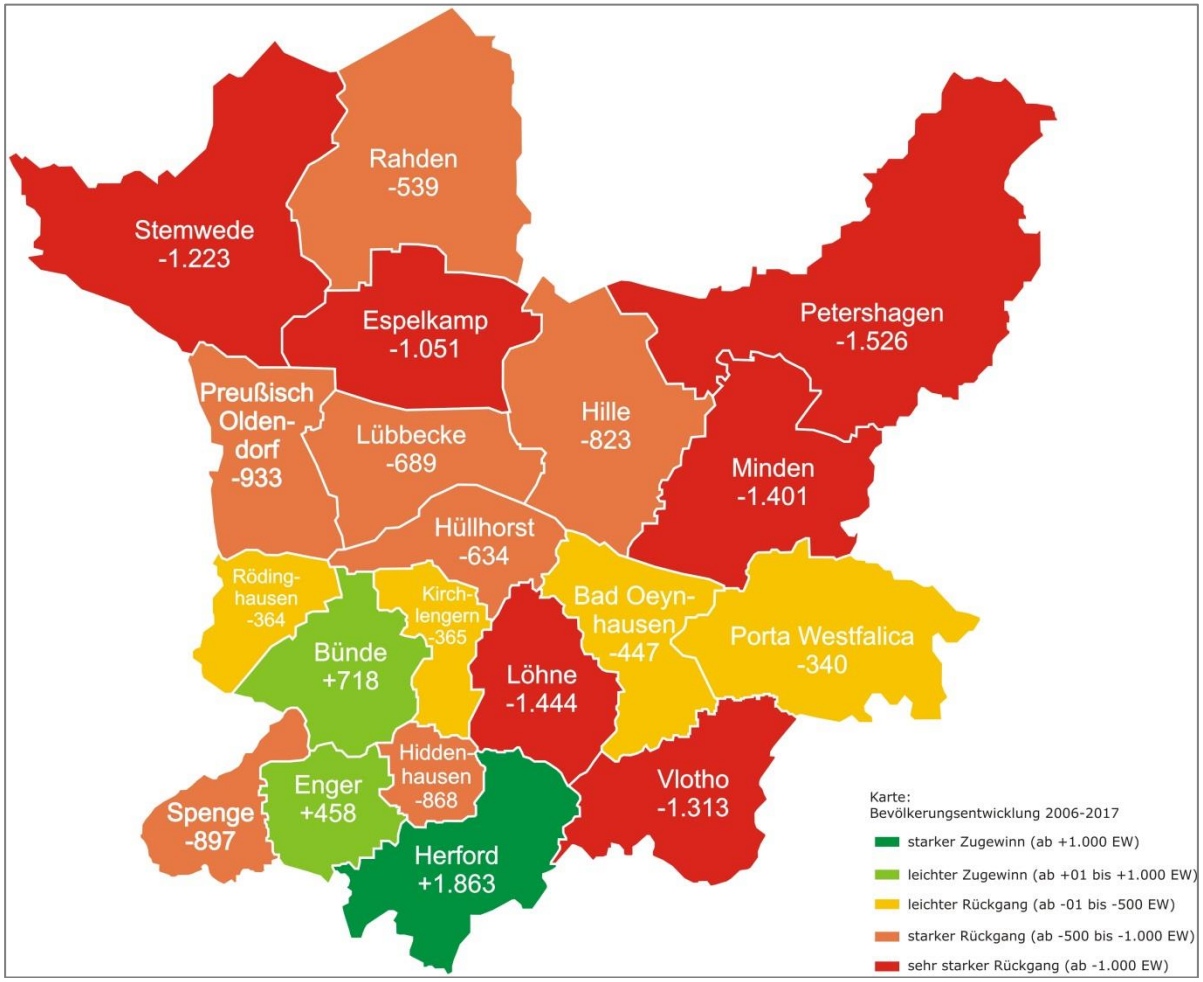


Abbildung 10: Absolute Bevölkerungsentwicklung 2006 – 2017[22]

[22] IT.NRW, Bevölkerungsstand, Stichtag 31.12.2017

Wie in vielen anderen Regionen, sind auch in den Kreisen Herford und Minden-Lübbecke die Auswirkungen des demografischen Wandels spürbar. Neben dem Rückgang der Bevölkerung ist dieser Wandel geprägt durch die Merkmale

- Alterung der Bevölkerung,
- Wanderung der Bevölkerung,
- Internationalisierung der Bevölkerung,
- Pluralisierung und Individualisierung der Lebensstile.

Im Vergleich zum Durchschnitt der Kreise und Kommunen in Nordrhein-Westfalen unterscheidet sich die Altersstruktur in den Kreisen Herford und Minden-Lübbecke nur geringfügig. Der Anteil der unter 18-jährigen liegt mit jeweils rund 17 % leicht über dem Landesdurchschnitt (16,8 %).

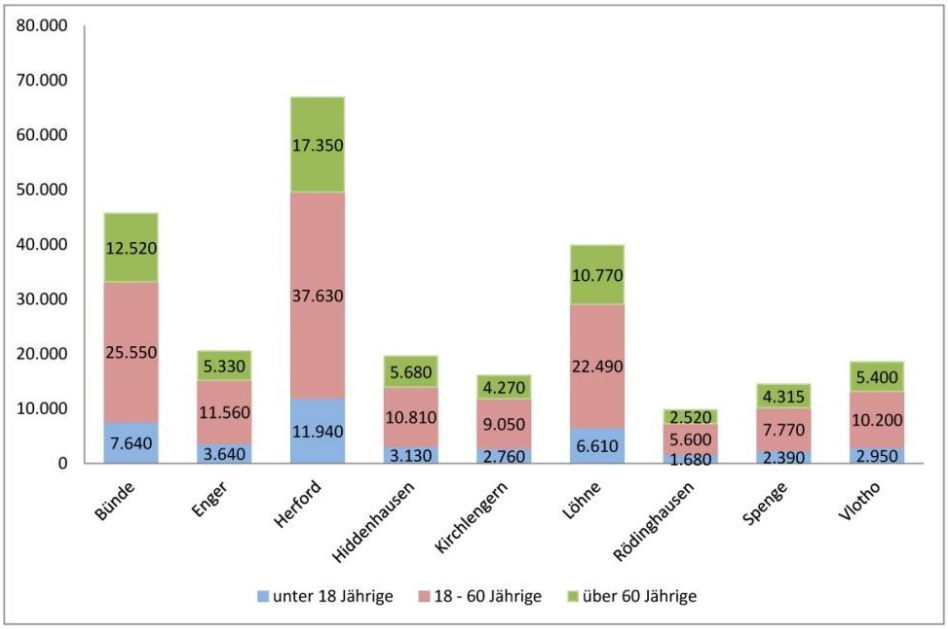


Abbildung 11: Altersverteilung der Bevölkerung im Kreis Herford (Stand 31.12.2016)

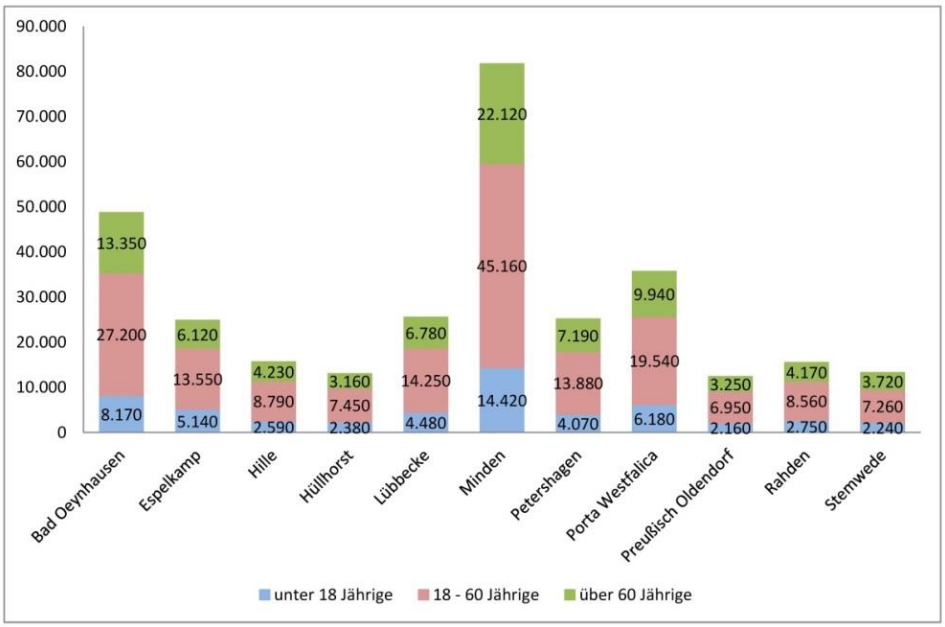


Abbildung 12: Altersverteilung der Bevölkerung im Kreis Minden-Lübbecke (Stand 31.12.2016)

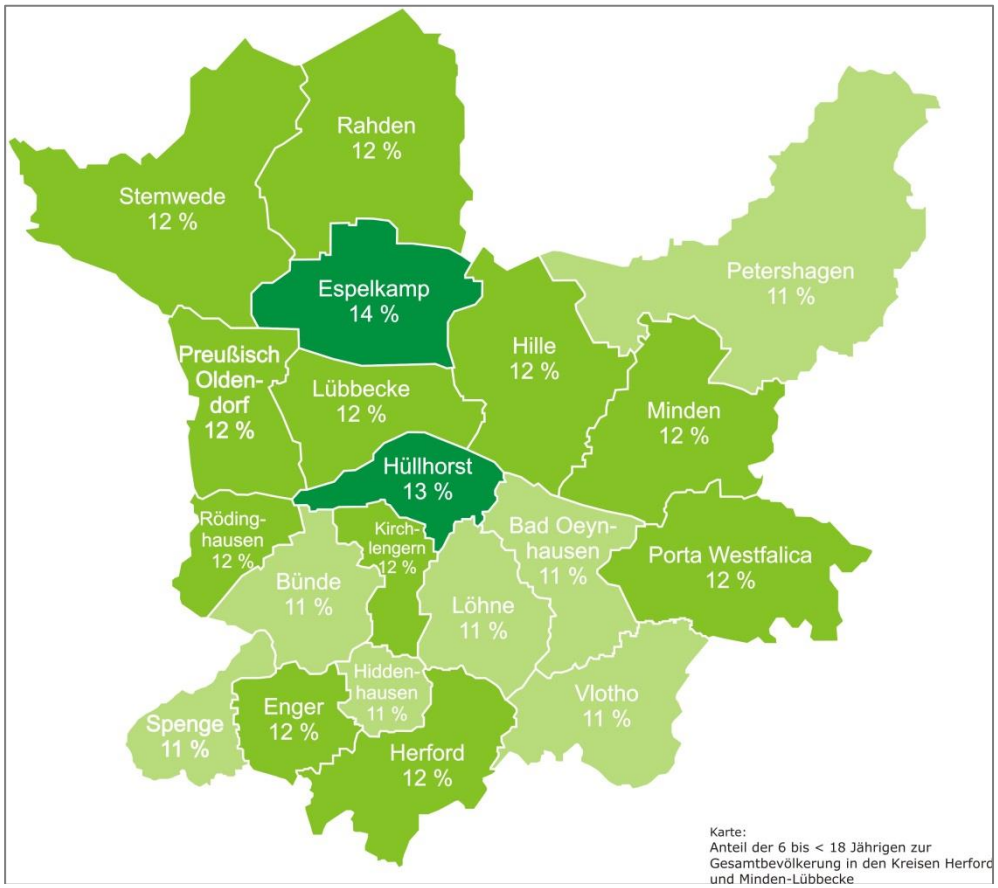


Abbildung 13: Anteil der 6- < 18-Jährigen zur Gesamtbevölkerung in den Kreisen Herford und Minden-Lübbecke

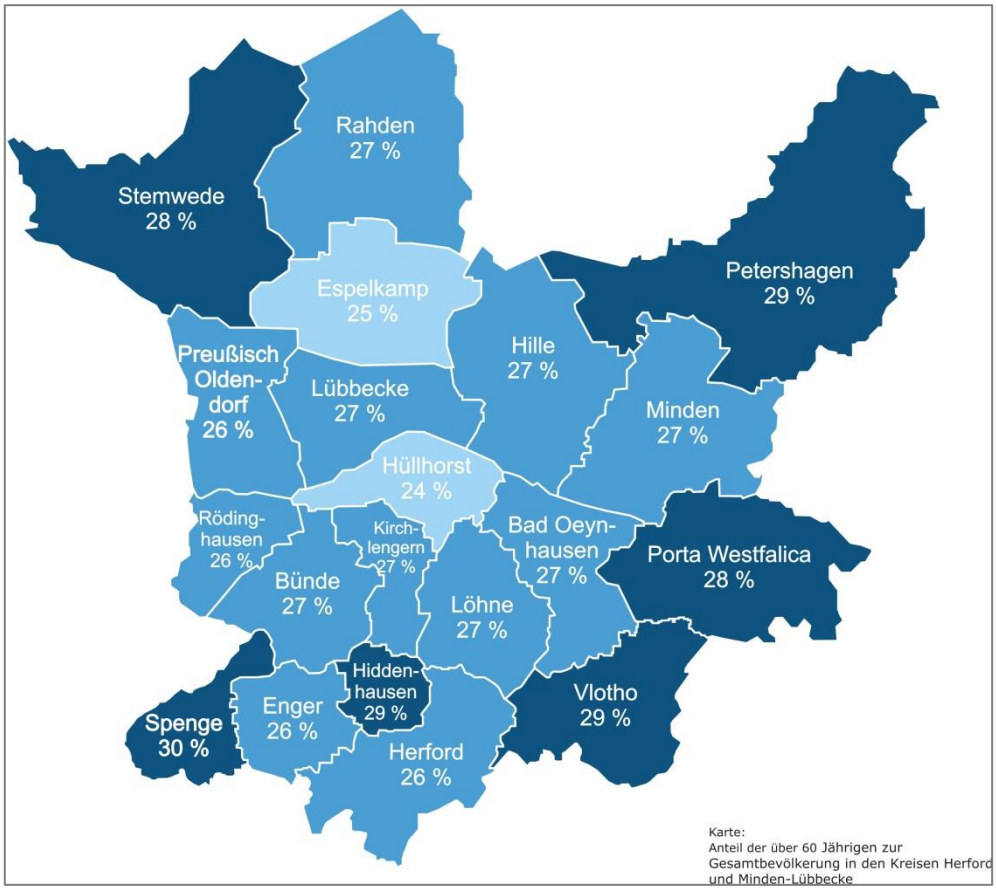


Abbildung 14: Anteil der über 60-Jährigen zur Gesamtbevölkerung in den Kreisen Herford und Minden-Lübbecke

4.1.3 Arbeitsplatzverteilung

Im Nahverkehsrraum waren zum 31.12.2017 insgesamt etwa 220.400 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort gemeldet (Kreis Herford: ca. 93.400 Beschäftigte, Kreis Minden-Lübbecke ca. 127.000 Beschäftigte). Die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Wohnort beträgt beträgt ca. 225.000 Personen (Kreis Herford: ca. 100.600 Beschäftigte, Kreis Minden-Lübbecke ca. 124.400 Beschäftigte).[23]

Ausgeprägte Arbeitsplatzschwerpunkte (sozialversicherungspflichtig Beschäftigte) sind die Städte Herford und Minden mit rund 37 % bzw. 31 % der vorhandenen sozialversicherungspflichtigen Arbeitsplätze im jeweiligen Kreisgebiet. Weitere wichtige Arbeitsplatzstandorte sind die Städte Bünde und Bad Oeynhausen.

[23] IT.NRW: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte, Arbeitsort und Wohnort, Stichtag 31.12.2017

Tabelle 5: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte

Gemeinde/ Stadt Kreis Herford	**am Arbeitsort**	**am Wohnort**
Bünde, Stadt	15.060	18.480
Enger, Stadt	5.350	8.430
Herford, Stadt	34.270	25.340
Hiddenhausen	5.300	8.060
Kirchlengern	7.020	6.680
Löhne, Stadt	13.400	16.190
Rödinghausen	3.780	4.190
Spenge, Stadt	3.010	5.740
Vlotho, Stadt	6.210	7.470
Kreisgebiet	**93.400**	**100.580**
Gemeinde/ Stadt Kreis Minden-Lübbecke	**am Arbeitsort**	**am Wohnort**
Bad Oeynhausen, Stadt	24.150	19.350
Espelkamp, Stadt	12.000	10.180
Hille	3.210	6.680
Hüllhorst	3.650	5.550
Lübbecke, Stadt	13.470	10.760
Minden, Stadt	39.510	29.970
Petershagen, Stadt	4.200	10.140
Porta Westfalica, Stadt	12.430	14.140
Preußisch Olden-dorf, Stadt	3.260	5.370
Rahden, Stadt	4.870	6.660
Stemwede	6.260	5.560
Kreisgebiet	**127.010**	**124.360**

4.1.4 Pendlerverflechtungen

Im Kreisgebiets Herford besteht ein Auspendlerüberschuss von 8.300 Pendlern, im Kreis Minden-Lübbecke dagegen eine leichter Einpendlerüberschuss von rund 1.700 Pendlern.

Tabelle 6: Ein- und Auspendler nach Städten und Gemeinden

Gemeinde/ Stadt Kreis Herford	**Einpendler**	**Auspendler**	**Pendlersaldo**
Bünde, Stadt	10.950	14.100	-3.150
Enger, Stadt	4.810	8.230	-3.420
Herford, Stadt	26.740	16.600	10.140
Hiddenhausen	4.930	7.960	-3.030
Kirchlengern	5.930	6.310	-380
Löhne, Stadt	10.390	13.560	-3.170
Rödinghausen	3.170	3.950	-780
Spenge, Stadt	2.470	5.700	-3.230
Vlotho, Stadt	4.910	6.170	-1.260
Kreisgebiet	**74.300**	**82.580**	**-8.280**
Gemeinde/ Stadt Kreis Minden-Lübbecke	**Einpendler**	**Auspendler**	**Pendlersaldo**
Bad Oeynhausen, Stadt	17.520	12.340	5.180
Espelkamp, Stadt	8.710	6.960	1.750
Hille	2.590	6.570	-3.980
Hüllhorst	2.860	5.050	-2.190
Lübbecke, Stadt	12.000	7.710	4.290
Minden, Stadt	27.460	16.930	10.530
Petershagen, Stadt	2.560	9.430	-6.870
Porta Westfalica, Stadt	9.150	12.040	-2.890
Preußisch Olden-dorf, Stadt	2.310	4.850	-2.540
Rahden, Stadt	3.470	5.250	-1.7780
Stemwede	4.430	4.260	170
Kreisgebiet	**93.060**	**91.390**	**1.670**

Pendlerschwerpunkt außerhalb des mhv-Gebietes ist das Oberzentrum Bielefeld mit insgsamt rund 16.000 Einpendlern aus den beiden Kreisen. Die Städte Herford (rund 26.700 Einpendler) und Minden (27.500 Einpendler) sind die wichtigsten Pendlerziele im Nahverkehrsraum.[24] Die Pendlerbeziehungen konzentrieren sich deshalb vor allem auf die Kreisstädte Herford und Minden, welche durch ein starkes Einpendlersaldo gekennzeichnet sind.

Bedeutende Pendlerverflechtungen (in Summe über beide Richtungen) bestehen insbesondere zwischen:

- Herford – Bielefeld (ca. 8.700 Pendler),
- Porta Westfalica – Minden (ca. 8.000 Pendler),
- Löhne – Bad Oeynhausen (ca. 6.000 Pendler),
- Petershangen – Minden (ca. 5.200 Pendler).

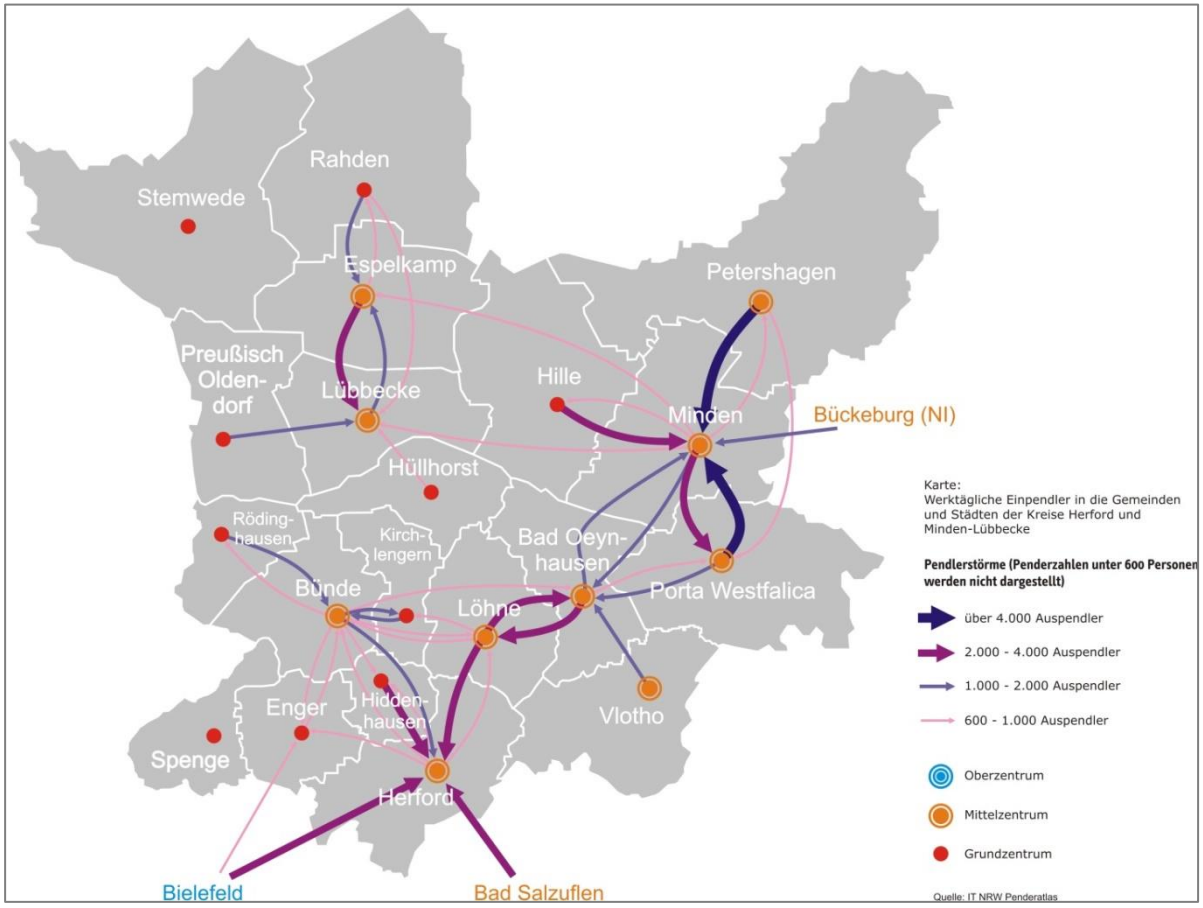


Abbildung 15: Pendlerverflechtungen in den Kreisen Herford und Minden-Lübbecke (werktägliche Pendler und Einpendler von Außen)

[24] IT NRW, Pendleratlas, 2016

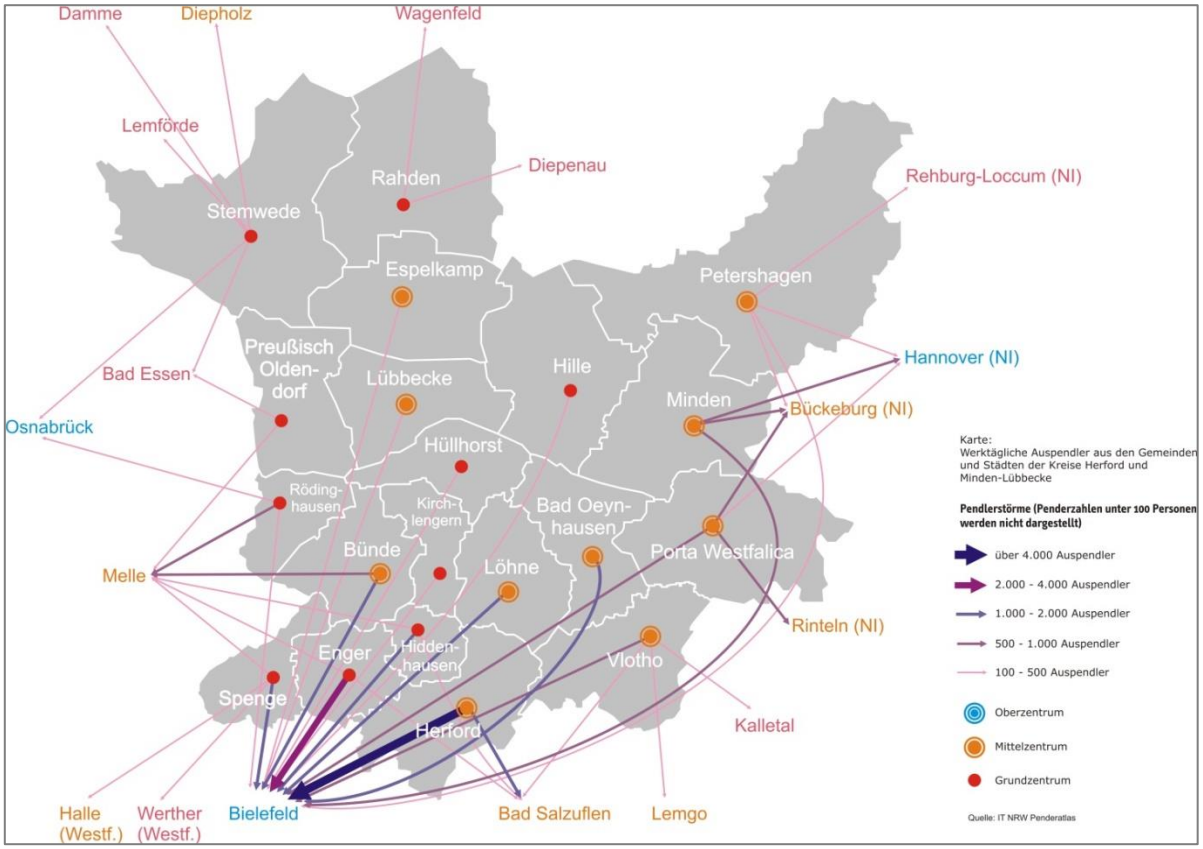


Abbildung 16: Pendlerverflechtungen aus den Kreisen Herford und Minden-Lübbecke in die umliegenden Regionen (werktägliche Auspendler aus dem mhv-Gebiet)

4.1.5 Arbeitsplatzschwerpunkte

In den Kreisen Herford und Minden-Lübbecke liegen die nennenswerten Arbeitsplatzschwerpunkte in den Innenstädten als Dienstleistungsstandorte und in den Gewerbegebieten, wie Lübbecke Gewerbegebiet West mit insgesamt 5.000 Beschäftigten, Holtrup Ost/ West in Porta Westfalica, Gewerbegebiet Nord/ Harting in Espelkamp mit 2.500 Beschäftigten und Hettich in Kirchlengern mit 2.000 Beschäftigten. In Bad Oeynhausen ist im Kurbereich die Konzentration von Kureinrichtungen und weiteren kuraffinen Einrichtungen mit ihren Arbeitsplätzen herauszustellen.

Die Wirtschaftsstruktur der beide Kreise ist weitgehend durch kleine und mittlere Unternehmen aus unterschiedlichen Branchen geprägt.

4.1.6 Bildungseinrichtungen

In den Kreisen Herford und Minden-Lübbecke besteht ein breitgefächertes Angebot unterschiedlicher Schulformen. Relevant für die Nahverkehrsplanung sind in erster Linie die Schulen mit Mittel- und Oberstufe sowie die weiterführenden Schulen und die Berufsschulen. Weiterführende Schulen sind nicht in jeder Gemeinde angesiedelt, so dass die Schüler für ihren Schulweg auch in benachbarten Städte und Gemeinden fahren müssen.

Die Schullandschaft unterliegt Veränderungen, Schulen werden zusammengelegt und auch geschlossen. Die Realschule in Spenge läuft bspw. zum 31.07.2021 aus.[25]

Tabelle 7: Schulformen und Schulen in den Kreisen Herford und Minden-Lübbecke (Schuljahr 2018/ 2019)[26]

Schulform	Schulen	Schüler
Grundschulen	95	20.720
Hauptschule	11	1.474
Realschule	21	8.312
Sekundarschule	7	3.251
Gymnasium	18	16.311
Gesamtschule	12	13.054
Primus-Schule	1	573
Freie Waldorfschule	1	284
Förderschule	20	2.605
Gesamt	**186**	**66.584**

In der Stadt Löhne befindet sich ein Berufskolleg mit insgesamt 1.700 Schülern. Weitere Berufskollegs haben ihre Standorte in Herford, Bad Oeynhausen, Espelkamp, Kirchlengern und Minden.[27]

Der Bildungscampus in Herford ist eine Außenstelle der Fachhochschule für Finanzen Nordrhein-Westfalen und wurde im September 2018 eröffnet. Zum Stand 2018 sind an der Fachhochschule ca. 500 Studenten gemeldet, perspektivisch soll jedoch zukünftig die Anzahl auf 1.000 Studierende und Berufstätige ausgeweitet werden.[28]

Der Campus Minden ist eine Abteilung der Fachhochschule Bielefeld. Zum Stand 2018 sind rund 1.600 Studierende in insgesamt elf Studiengängen eingeschrieben.[29]

---

[25] Städte- und Gemeindebefragung 2018

[26] IT NRW: Kreisstandardzahlen 2017, Stichtag 31.12.2016

[27] Städte- und Gemeindebefragung 2018

[28] ebenda

[29] Städte- und Gemeindebefragung 2018 und https://www.fh-bielefeld.de/minden

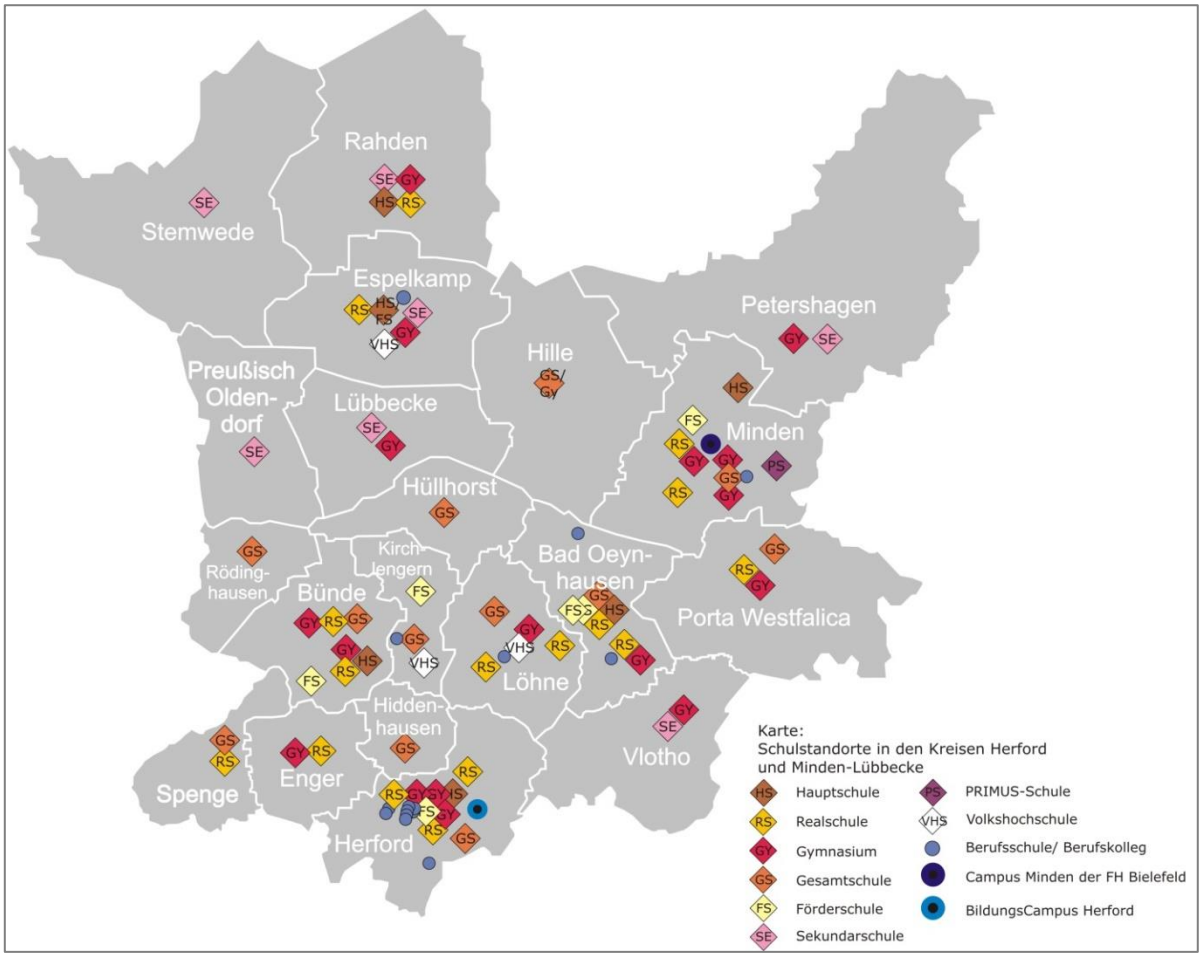


Abbildung 17: Schulstandorte in den Kreisen Herford und Minden-Lübbecke

4.1.7 Freizeit und Tourismus

In den beiden Kreisen Herford und Minden-Lübbecke sind verschiedene Einrichtungen und Ziele mit Bedeutung für Freizeit, Naherholung und Tourismus vorhanden. Neben den klassischen Freizeitzielen, wie Sportstätten und Bädern (z. B. H2O Herford und Eishalle in Herford, Freizeitbad Atoll in Espelkamp und Aqua Fun in Kirchlengern), sind verschiedenste Kultur- und Freizeitangebote vorhandenen.

Als touristische bedeutsame Einrichtungen im mhv-Gebiet sind zu nennen:

- Kaiser-Wilhelm-Denkmal (Porta Westfalica),
- Marta Herford, Museum für zeitgenössische Kunst,
- Altstadt, Dom und Domschatzkammer (Minden),
- Altstadt Herford,
- Kurpark Bad Oeynhausen,
- Naturerholungsgebiet Wiehengebirge.

Auch wenn einige Einrichtungen eine überregionale oder regionale Bedeutung besitzen, ist die ÖPNV-Relevanz eher zurückhaltend zu bewerten. Eine „nennenswerte Nachfrage“ von mindestens 50 Fahrgästen pro Tag wird bei der üblichen ÖPNV-Nutzung im Freizeitverkehr i. d. R. erst ab Besucherzahlen von über 1.000 Besuchern pro Tag erreicht. Als ÖPNV-affin werden deshalb aus Sicht der Nahverkehrsplanung nur Einrichtungen oder Ziele mit mindestens 100.000 Besuchern im Jahr betrachtet.

Tabelle 8: Freizeit-, Naherholungs- und Tourismusziele mit nennenswerter ÖPNV-Relevanz[30]

Stadt/ Gemeinde	Freizeiteinrichtung	Besucherzahl pro Jahr
Porta Westfalica	Kaiser-Wilhelm-Denkmal	250.000
Espelkamp	Freizeitbad Atoll	165.000
Kirchlengern	Aqua Fun	120.000

4.1.8 Krankenhäuser und Kliniken

In beiden Kreisen sind Krankenhäuser nicht nur in den Mittelzentren sondern auch in den drei Grundzentren Enger, Rahden und Stemwede vorhanden. Die größten Einrichtungen mit jeweils über 500 Betten befinden sich in Minden, Herford, und Bad Oenyhausen.

Tabelle 9: Krankenhäuser und Kliniken mit mindestens 200 Betten[31]

Standort	Klinik	Bettenzahl
Minden	Johannes Wesling Klinikum	864
Herford	Klinikum	863
Bad Oeynhausen	Maternus Klinik (Rehaklinik)	590
Bad Oeynhausen	Herz und Diabeteszentrum	500
Lübbecke	Krankenhaus	459
Bad Oeynhausen	Zwecksverbandskrankenhaus	330
Bünde	Lukas Krankenhaus	312
Petershagen	Weserland-Klinik	295
Herford	Mathilden Hospital Herford	211

[30] Städte- und Gemeindebefragung 2018

[31] Städte- und Gemeindebefragung 2018 sowie https://www.muehlenkreiskliniken.de/mkk.html

4.1.9 Einzelhandel

Einzelhandelseinrichtungen für den mittel- und längerfristigen Bedarf sind in erster Linie in den Innenstädten der Mittelzentren sowie in Fachmärkten (i. d. R. an der Peripherie) zu finden. In den Innenstädten Herford und Minden ist ein breiter Einzelhandelsmix, auch in Form von großflächigem Einzelhandel, vorhanden. Eine größere Ausstrahlungskraft über die Stadtgrenze hinaus dürfte in Bad Oeynhausen der Werre Park (29.500 qm Verkaufsfläche) besitzen. In Herford ist die Besonderheit von drei Standorten mit Farbrikverkauf/ Outlet im Mode- und Bekleidungssektor herauszustellen.

4.2 Verkehrsinfrastruktur

4.2.1 Schienennetz

Im Folgenden wird ein kurzer Überblick über die vorhandene Schieneninfrastruktur (Strecken und Bahnhöfe/Haltepunkte) im Bereich der Kreise Herford und Minden-Lübbecke gegeben. Weitere Ausführungen hierzu siehe SPNV-Plan für den NWL.

Schienenpersonennahverkehr

Das vorhandene Schienennetz im Bereich der Kreise Herford und Minden-Lübbecke besteht aus sechs Kursbuchstrecken (KBS), die derzeit von neun SPNV-Linien mit den Produkten

- RegionalExpress (RE),
- RegionalBahn (RB),
- und S-Bahn (S) des S-Bahn-Systems der Region Hannover

befahren werden.

Tabelle 10: SPNV-Angebot in den Kreisen Herford und Minden-Lübbecke

Produkt/ Linie	Verlauf	Takt in Minuten (Mo-Fr/ Sa/ So+FT)
RB71	**Ravensberger Bahn:** Rahden – Espelkamp – Bünde – Kirchlengern – Hiddenhausen – Herford – Bielefeld	• T60/T60/T60
RE78	**Porta Express:** Nienburg – Petershagen – Minden	• T120/T120/T120
S1	**Upland-Bahn:** Minden – Hannover	• T60/T60/T60
RE6	**Westfalen-Express:** Minden – Porta Westfalica – Bad Oenyhausen – Löhne – Herford – Bielefeld	• T60/T60/T60
RE60	**Ems-Leine-Express:** Löhne – Bad Oenyhausen – Porta Westfalica – Minden – Hannover	• T120/T120/T120
RE70	**Westfalen-Bahn:** Bielefeld – Herford – Löhne – Bad Oenyhausen – Porta Westfalica – Minden – Hannover	• T120/T120/T120
RB77	**Weserbahn:** Rinteln – Hameln – Hildesheim	• T60/T60/T60
RB61	**Wiehengebirgs-Bahn:** Bad Bentheim – Osnabrück – Bünde – Kirchlengern – Löhne – Hiddenhausen – Herford – Bielefeld	• T60/T60/T60
RB72	**Ostwestfalen-Bahn:** Herford – Paderborn	• T60/T60/T60

Bahnhöfe/ Haltepunkte

Die bestehenden Bahnhöfe und Haltepunkte im Bereich der beiden Kreise haben unterschiedliche verkehrliche Bedeutungen, die sich auch in den Frequentierungen, d. h. Zugabfahrten pro Tag widerspiegelt (siehe SPNV-Plan für den VVOWL).

Tabelle 11: SPNV-Bahnhöfe und Haltepunkte[32]

Bahnhof/ Haltepunkt	stufenfreier Zugang	bedienende SPNV-Linien und Fernverkehrsprodukte
Kreis Herford		
Herford	stufenfreier Zugang	IC32, IC55, RE6, RE70, RE78, RB61, RB71, RB72
Hiddenhausen-Schweicheln	stufenfreier Zugang	RB61, RB71
Kirchlengern	stufenfreier Zugang	RE60, RB61, RB71, RB77
Bünde (Westf.)	tlw. stufenfreier Zugang	IC77 RE60, RB61, RB71, RB77
Bieren-Rödinghausen	stufenfreier Zugang	RB71
Rödinghausen-Neue Mühle	stufenfreier Zugang	RB71
Löhne (Westf.)	kein stufenfreier Zugang	RE6, RE60, RE70, RE78 RB77
Vlotho	kein stufenfreier Zugang	RB77
Kreis Minden-Lübbecke		
Bad Oeynhausen	stufenfreier Zugang	IC32, IC55, IC77 RE6, RE60, RE70, RE78
Bad Oeynhausen Süd	stufenfreier Zugang	RB77
Porta Westfalica	stufenfreier Zugang	RE6, RE60, RE70, RE78
Minden (Westf.)	stufenfreier Zugang	IC55, IC77, S1 RE6, RE60, RE70, RE78
Petershagen-Lahde	stufenfreier Zugang	RE78
Holzhausen-Heddinghausen	tlw. stufenfreier Zugang	RB71
Lübbecke (Westf.)	stufenfreier Zugang	RB71
Espelkamp	stufenfreier Zugang	RB71
Rahden (Westf.)	stufenfreier Zugang	RB71

[32] DB: Ausstattungsmerkmale Bahnhöfe (https://www.bahnhof.de/bahnhof-de)

4.2.2 Straßennetz

Auf dem Gebiet der Kreise Herford und Minden-Lübbecke verlaufen zwei Bundesautobahnen von Ost nach West: die A 2 vom Ruhrgebiet Richtung Hannover (und weiter nach Berlin) sowie die A 30 von Bad Oeynhausen Richtung Osnabrück.

Des Weiteren werden die beiden Kreise durch fünf Bundesstraßen erschlossen. Davon verlaufen die B 239 Höxter – Herford – Kirchlengern – Lübbecke – Espelkamp – Diepholz sowie die B 61 und B 482 auf dem Abschnitt Porta-Westfalica – Minden – Petershagen – Sulingen bzw. Nienburg entlang überregionaler Entwicklungsachsen. Die B 61 verläuft vom Ruhrgebiet kommend bis Minden entlang der Hauptachse Ruhrgebiet Hannover in weiten Teilen parallel zur Schienenstrecke.

Die o. g. Bundesstraßen B 239 und B 61 verbinden die Kreise in nord-südlicher Richtung von Herford über Lübbecke, Espelkamp und Rahden weiter Richtung Diepholz (B 239) bzw. von Herford über Bad Oeynhausen, Minden und Petershagen weiter Richtung Nienburg (B 61). In Ost-West-Richtung verläuft die B 65, die (von Osnabrück kommend) die Mittelzentren Lübbecke und Minden miteinander verbindet. Die B 514 verbindet, von Langenholzhausen (Gemeinde Kalletal) kommend, die Mittelzentren Vlotho und Bad Oeynhausen miteinander

4.2.3 Pkw-Bestand

Anfang 2018 waren im Kreis Herford 157.916 Pkws und Kreis Minden-Lübbecke 196.750 Pkws gemeldet.[33] Die durchschnittliche Pkw-Dichte lag in beiden Kreisen bei 628 und 632 Pkw pro 1.000 Einwohner. Dieser Wert liegt deutlich über dem Wert von Nordrhein-Westfalen (Pkw-Dichte 2018: 555 Pkw pro 1.000 EW).[34]

4.2.4 ÖPNV-Angebote

Produkte und weitere Angebotsformen

Im Busverkehrssystem im mhv-Gebiet kommen verschiedene Produkte mit jeweils spezifischen Produktmerkmalen zum Einsatz. Hierzu gehören, der Schnellbus und der StadtBus sowie die Spezialverkehre Anruf-Sammel-Taxi (AST), TaxiBus bzw. Anruf-Linien-Fahrt (ALF) sowie den DiscoBus. Innerhalb dieses differenzierten Bedienungsmodells übernehmen diese Produkte verschiedene Verkehrsaufgaben und sind auf spezifische Zielgruppen/ Marktsegmente ausgerichtet.

[33] IT.NRW: Bestand an Kraftfahrzeugen nach Kraftfahrzeugarten, Gemeinden (Stand 01.01.2018)

[34] ebenda

Folgende Produkte sind im straßengebundenen ÖPNV im mhv-Gebiet vorzufinden:

- **SchnellBus**:

  Im mhv-Gebiet verkehren die Schnellbuslinien 605 (Minden – Hille – Espelkamp – Rahden), 513 (Minden – Hille – Eickhorst – Lübbecke – Pr. Oldendorf) sowie 465 (Herford – Enger – Spenge), welche in der Regel im Gegensatz zum Regelangebot im Stadt- und Regionalbusverkehr auf direktem Linienweg, ohne Umwege verlaufen. Dadurch können wichtige Ziele und Verknüpfungspunkte schneller erreicht werden.

- **StadtBus:**

  StadtBus-Linien verkehren in den Städten Minden, Bad Oeynhausen Bünde, Löhne, Herford und Vlotho. StadtBusse dienen der Feinerschließung innerhalb der Städte im Binnenverkehr. Die Stadtbuslinien sind stringnet vertaktet.

- **AnrufSammelTaxi (AST)/TaxiBus:**

  Neben dem herkömmlichen Linienverkehr gewinnen bedarfsgesteuerte Bedienungsangebote, wie AST und TaxiBusse, zunehmend an Bedeutung. Sie ergänzen das Fahrplanangebot zu Zeiten und/ oder in Teilräumen mit geringer Fahrgastnachfrage, vor allem am Abend und/ oder Wochenende. Sie verkehren nach einer vorhergehenden (meist telefonischen) Anmeldung. Der Ein- und Ausstieg der Fahrgäste erfolgt an den Haltestellen zu den im Fahrplan angegebenen Zeiten. Es gilt der WestfalenTarif beim Taxibus und ein gesonderter AST-Zonentarif beim AST in Herford. Eine Fahrtenanmeldung ist bis 30 bzw. 60 Minuten vor Fahrtbeginn notwendig.

- **DiscoBus:**

  Über das genannte ÖPNV-Angebot hinaus gibt es spezielle Angebote im Freizeitverkehr. Als DiscoBus verkehren die Linien D1, D2, D3, D4 und D5. Diese bedienen diverse Discotheken und Nachtverkehrsziele, wie High Club oder X in Herford, die Innenstadt Herford und Diskothek Wilhelmshöhe in Bünde. Der DiscoBus fährt in den Nächten von Freitag auf Samstag, für die Nutzung gelten gesonderte Tarife.

Linienbündel

Die Zusammenfassung von Linien zu Linienbündeln ist die Voraussetzung für eine wirtschaftliche und betrieblich sinnvolle Verkehrsgestaltung und tragen der optimierten Versorgung der Region bei.

Abbildung 18: Linienbündel im mhv-Gebiet

Tabelle 12: Linienbündel, Linienlose und Linien im mhv-Gebiet

Linienbündel (Laufzeit)	Linienlos	Linien
A „Lübbecke und Umgebung (30.11.2033)		514, 581 (Schulverkehr), 591, 604, 605, 614, 615, 620 (Schulverkehr), 621, 622 (Schulverkehr), 623, 624 (Schulverkehr), 625 (Schulverkehr), 626, 627, 628, 629 (Schulverkehr), 630, 631, 632, 633, 635, 636 (Schulverkehr), 637, 638, 639 (Schulverkehr), 655, 656
B „Bünde und Umgebung" (bis zum letzten Sonntag nach Beginn der Sommerferien NRW im Jahr 2027)	B1 „Regionalverkehr Bünde“	541, 542, 543, 544, 545, 571, 572, 742, 743, Schulverkehr: 569, 570, 573, 574, 575, 576, 577, 578, 579, 580
	B2 „Ortsverkehr Kirchlengern“	462, 558, 559, D5
	B3 „Stadtbus Bünde“	546, 547, 548, 549, 550 (Schulverkehr)
C „Minden und Umgebung“ (Ab dem 01.12.2019 bis zum letzten Sonntag nach Beginn der Sommerferien NRW im Jahr 2029)	C1 „Stadtverkehr Minden“	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 10, 11, 12, 13, 14, 15 447, 471 (Schulverkehr),471, 472 (Schulverkehr), 473 (Schulverkehr), 474 (Schulverkehr), 475 (Schulverkehr), 476 (Schulverkehr), ~~477 (Schulverkehr)~~, 478 (Schulverkehr)
	C2 „Regionalverkehr Porta Westfalica“	408, 414, 416, 417, 418, 419, 461
	C3 „Regionalverkehr Minden – Porta Westfalica – Petershagen – Bad Oeynhausen“	600, 610, 611, 612, 613
Linienlos C4 (30.11.2033)	C4 „Regionalverkehr Minden – Porta Westfalica – Petershagen – Lübbecke – Espelkamp – Hille"	500, 501, 502, 503, 504, 505, 506, 507, 508, 509, 510, 511, 512, 513, 515, 516, 517, 520, 521, 523, 525. 526, 530
D „Löhne Bad Oeynhausen“ (bis zum letzten Sonntag nach Beginn der Sommerferien NRW im Jahr 2026)	D1 „WerreBus Bad Oeynhausen"	428, 429, 457, 458, 551, 603, 606, 616, 617
	D2 „Werrebus Löhne“	430, 431, 432, 437, 438, 439 (Schulverkehr)

E „Herford und Umgebung“ (bis zum letzten Sonntag nach Beginn der Sommerferien NRW im Jahr 2028)	E1 „Herford – Bielefeld“	53, 54, 56, 99, 101, 156, 352, 353, N8, N12
	E1.1 „Herford, Enger, Spenge – Bielefeld“	253, 256
	E2 „Stadtverkehr Herford“	401 (S1), 402 (S2), 403 (S3), 404 (S4), 405 (S5), 406 (S6), 420 (Schulverkehr), 421 (Schulverkehr), 433, 434, 435
	E3 „Regionalverkehr Herford	425, 464, 465, 466, 467, 468 (Schulverkehr), 469, 470, 666 (Bürgerbus), 667 (Bürgerbus), D1, D2, D3, D4
	E4 „Herford – Bünde/ Kirchlengern/Enger“	646, 647, 648, 654
F „Stadt- und Regionalverkehr Vlotho (30.11.2032)		VB1, VB2, VB3, VB4, VB5, 561 (Schulverkehr), 562 (Schulverkehr), 563 (Schulverkehr), 564 (Schulverkehr), 565 (Schulverkehr), 566 (S6) (Schulverkehr), 567 (Schulverkehr)

5 Prognose

5.1 Grundlagen der Prognose

Die im Nahverkehrsplan vorgenommene Prognose kann, im Gegensatz zum letzten Nahverkehrsplan, keine linienbündelspezifischen Aussagen liefern, da entsprechend detaillierte Daten zur Fahrgastnachfrage und zur Entwicklung der Schülerzahlen nicht vorliegen.

Als Prognosehorizont wurde das Jahr 2025 festgelegt, Basisjahr für die Vorausschätzung ist 2014.

Die Abschätzung der voraussichtlichen Mobilitätsentwicklung erfolgt auf Basis folgender Quellen:

- Gemeindemodellrechnung 2014 bis 2040 (Basis: - nach Altersjahren und Geschlecht - kreisangehörige Gemeinden - Stichtag 01.01., Information und Technik Nordrhein-Westfalen),
- Untersuchung des Mobilitätsverhalten im mhv-Gebiet (mhv 2017),
- Planungsvorhaben der Städte und Gemeinden (Siedlungsstruktur, Verkehrsinfrastruktur und ÖPNV-Infrastruktur), Befragung der Kommunen im September 2018.

Zu berücksichtigen ist, dass die dargestellten Prognosewerte die zu erwartenden Entwicklungen auf Basis der zum Prognosezeitpunkt angenommenen Rahmenbedingungen abbildet. Diese können durch nicht berücksichtigte Veränderungen z. B. der wirtschafts-, arbeitsmarkt- oder steuerpolitischen Rahmenbedingungen nachhaltig beeinflusst werden.

5.2 Entwicklung der Strukturdaten

5.2.1 Bevölkerungsverteilung und -entwicklung

Entwicklung in den Städten und Gemeinden

Hinweis:
Aufgrund der kreisweiten Vergleichbarkeit wird für die Darstellung der demografischen Entwicklung der Einwohnerdaten auf Daten des statistischen Landesamtes NRW zurückgegriffen, die auf einer landesweit einheitlichen Datenbasis beruhen.
Abhängig von den verschiedenen datenbereitstellenden Institutionen, dem Prognosezeitpunkt und der etwaigen Berücksichtigung aktueller Entwicklungen (beispielsweise der Zuwanderung), existieren mittlerweile diverse Bevölkerungsprognosen, mit teilweise sehr unterschiedlichen Ergebnissen. So geht bspw. die für die Stadt Herford vorliegende Prognose[35] im Gegensatz zur Prognose von IT.NRW von einem leichten Wachstum („Obere Variante“ plus 2 % bis 2025) aus. Daneben gehen die Städte und Gemeinde sowie die Kreisverwaltungen individuell bei dem Bezug und der Verarbeitung von Daten vor.

[35] Deenst GmbH: Bevölkerungsentwicklung in der Stadt Herford bis zum Jahr 2035; Bielefeld 2017

Vor diesem Hintergrund und mit Bezug auf die durch die Städte und Gemeinden gemeldeten Daten sind die hier als Grundlage für die Nahverkehrsplanung dargestellten Daten als **qualitative Tendenz** zu betrachten. Insgesamt lassen sich die für den Nahverkehrsprozess wichtigen Erkenntnisse der absehbaren Entwicklung aus den vorliegenden Daten ablesen.

Für die Kreise Herford und Minden-Lübbecke wird bis 2025 insgesamt mit einer leichten Abnahme der Bevölkerung gerechnet. Hinsichtlich der räumlichen Verteilung zeigt die Bevölkerungsentwicklung eine vergleichsweise disperse Verteilung über die meisten kreisangehörigen Städte und Gemeinden. Zuwächse sind lediglich in der Stadt Enger (+1,4 %/ +285 EW) zu erwarten. Ein auffällig hoher Rückgang wird – prozentual – in den Grundzentren prognostiziert. Vor allem in den Gemeinden Rödinghausen mit ca. -12 % und Stemwede mit über -8 % werden die Rückgänge vergleichsweise hoch ausfallen.[36]

Tabelle 13: Einwohnerentwicklung in den Städten und Gemeinden im Kreis Herford (2017 – 2025)

Gemeinde/ Stadt **Kreis Herford**	**Entwicklung** **2017 - 2025**
Bünde, Stadt	-2,5 %
Enger, Stadt	+1,4 %
Herford, Stadt	-2,7 %
Hiddenhausen	-6,4 %
Kirchlengern	-6,7 %
Löhne, Stadt	-4,0 %
Rödinghausen	-11,6 %
Spenge, Stadt[37]	-5,3 %
Vlotho, Stadt	-3,4 %
Kreisgebiet	**-3,6 %**

[36] IT.NRW Gemeindemodellrechnung 2014 bis 2040, Stichtag 2025

[37] Hinweis: In der Stadt Spenge hat sich in den letzten Jahren die Bevölkerung nicht so rückläufig entwickelt, wie von IT NRW ursprünglich prognostiziert.

Tabelle 14: Einwohnerentwicklung in den Städten und Gemeinden im Kreis Minden-Lübbecke (2017 – 2025)

Gemeinde/ Stadt **Kreis Minden-Lübbecke**	**Entwicklung** **2017 - 2025**
Bad Oeynhausen, Stadt	-2,2 %
Espelkamp, Stadt	-2,1 %
Hille	-2,4 %
Hüllhorst	-2,0 %
Lübbecke, Stadt	-2,4 %
Minden, Stadt	-4,0 %
Petershagen, Stadt	-6,1 %
Porta Westfalica, Stadt	-3,6 %
Preußisch Oldendorf, Stadt	-2,7 %
Rahden, Stadt	-7,6 %
Stemwede	-8,3 %
Kreisgebiet	**-3,7 %**

Entwicklung in den Altersgruppen

Für die Entwicklung der Bevölkerung nach Altersgruppen in den Kreisen Herford und Minden-Lübbecke für den Zeitraum 2017 bis 2025 sind folgende grundsätzliche Aussagen herauszustellen:

- Die Städten und Gemeinden sind durch Rückgänge in den jüngeren Altersgruppen und damit der Gruppe der Schüler gekennzeichnet. Auch wenn die Geburtenzahlen seit einigen Jahren wieder stabil sind bzw. sogar ein leichter Anstieg zu verzeichnen ist, sind die Schülerzahlen an weiterführenden Schulen kurz- bis mittelfristig weiter deutlich rückläufig (bis 2025 ca. -10 %).
- Geringere Rückgänge werden in den Altersgruppen der im Berufsleben stehenden Altersgruppen der 25-64-Jährigen eintreten.
- Ein wesentlicher Zuwachs wird in der Altersgruppe der Senioren, insbesondere der Hochbetagten, erwartet.

Tabelle 15: Entwicklung nach Altersgruppen 2017 – 2025

Altersgruppe	Kreis Herford Entwicklung 2017-2025	Kreis Minden-Lübbecke Entwicklung 2017-2025
unter 3	-19,2 %	-18,1 %
3 bis unter 6	-10,9 %	-10,1 %
6 bis unter 10	-8,7 %	-7,3 %
10 bis unter 16	-9,3 %	-10,5 %
16 bis unter 19	-15,7 %	-14,6 %
19 bis unter 25	-15,4 %	-15,7 %
25 bis unter 45	-1,6 %	-0,6 %
45 bis unter 65	-7,2 %	-8,3 %
65 bis unter 80	+8,9 %	+10,0 %
80 oder älter	+11,4 %	+10,5 %
Insgesamt	**-3,6 %**	**-3,7 %**

5.2.2 Entwicklung der Fahrschüler

Die im Rahmen der Befragung der Städte und Gemeinden (September 2017) erhaltenen Rückmeldungen enthalten nur vereinzelt konkrete Angaben zur prognostizierten Entwicklung der Schülerzahlen, insbesondere der Sekundarschüler als potenzielle Fahrschüler. Aus diesem Grund wird hilfsweise die Entwicklung der Altersgruppe „10 – 18 Jahre“, welche im jeweiligen Stadt- bzw. Gemeindegebiet wohnen, betrachtet. Die nachfolgenden grundsätzlichen Einschätzungen berücksichtigen somit nicht die Schuleinpendler aus dem jeweiligen Umland zu Schulen in der Stadt bzw. Gemeinde sowie auch ausdrücklich nicht Entwicklungen wie Veränderungen bei der Länge des gymnasialen Bildungsgangs (G9).

Im Bereich der Sekundarschüler ist bis 2025 von einem kreisweiten Rückgang um 10,5 % (Kreis Herford) bzw. 11,7 % (Kreis Minden-Lübbecke) auszugehen. Besonders ausgeprägt sind die prognostizierten Rückgänge mit größer 20 % in den peripher liegenden Kommunen Petershagen und Stemwede sowie in Hille, Kirchlengern und Rödinghausen[38]. Relativ stabil ist dagegen mit geringen Rückgängen die absehbare Entwicklung in Herford.

Die von einzelnen Städten und Gemeinden genannten kurzfristigen Einschätzungen gehen von vorerst stabilen Schülerzahlen aus.

[38] Diese Aussage bezieht sich auf die im Gemeindegebiet wohnenden Schüler (Altersgruppe 10 bis 18) Jahre und ist nicht zwingend gleichbeteudend mit einem analogen Rückgang der Schülerzahlen an den jeweiligen Schulstandorten in den Kommunen.

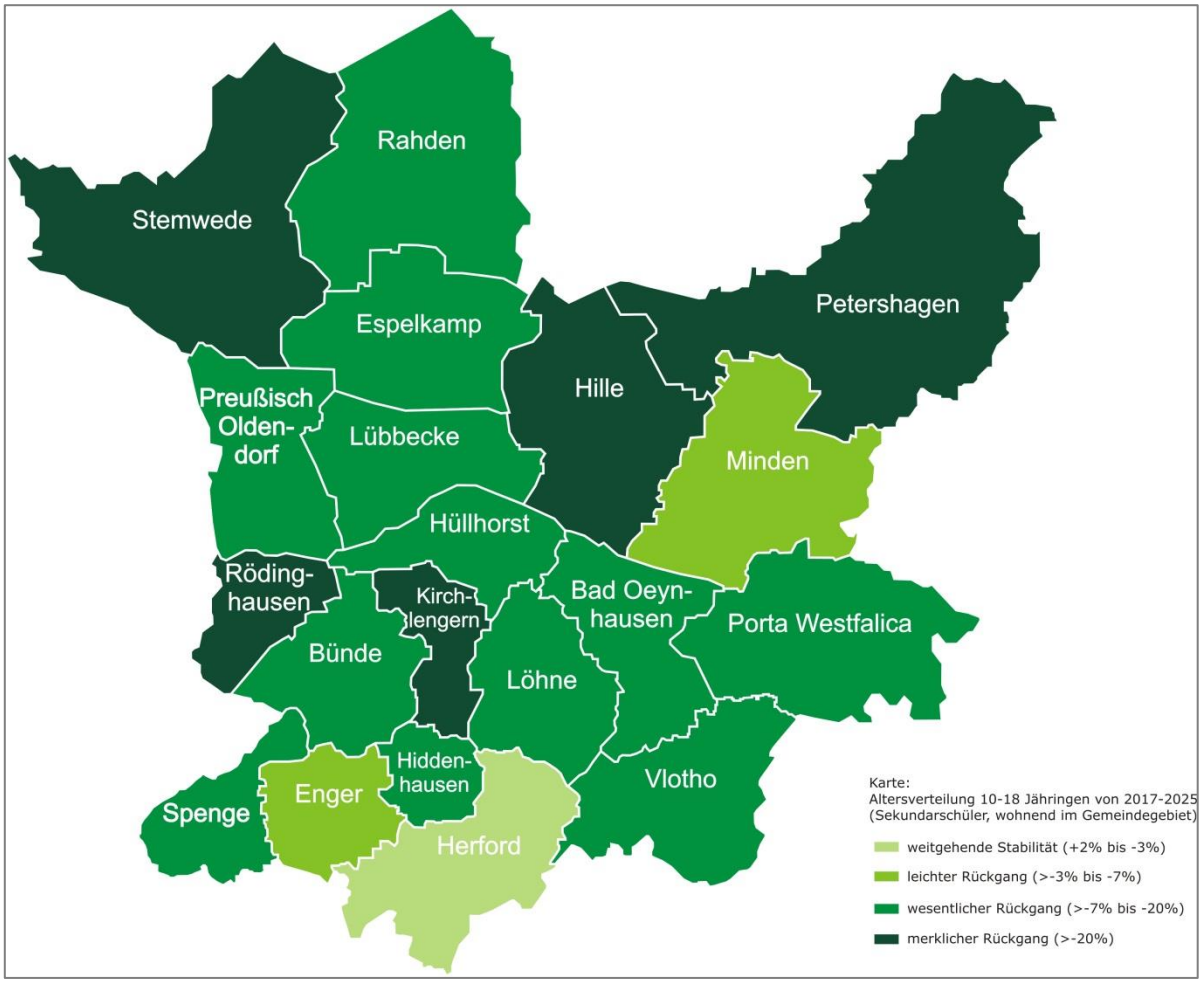


Abbildung 19: Veränderung des Anteils der Altersgruppe „10-18-Jährige“ (2017 – 2025; entspricht „Sekundarschüler“, wohnhaft im Stadt- bzw. Gemeindegebiet)

Folgende Veränderungen in den Schulstrukturen sind weiterhin von Relevanz für den NVP (Angaben der Städte und Gemeinden):

- Stadt Bünde:
  - Schließung der Hauptschule im Schuljahr 2021/ 2022
  - Schulträgerwechsel der Förderschule zum Kreis Herford zum 01.02.2019
- Stadt Minden:
  - Primus-Schule: aufbauend seit Schuljahr 2013/ 14, Klasse 5-9 im Schuljahr 2017/ 18
  - Schließung der Kurt-Tucholsky-Gesamtschule (auslaufend seit Schuljahr. 2013/ 14, Klasse 10 im Schuljahr. 2017/ 18)
- Gemeinde Rödinghausen:
  - Neubau der Grundschule im Ortsteil Schwenningdof ab 2019
- Stadt Spenge:

  - Schließung der Realschule zum 31.07.2021
  - Erweiterung der Grundschule Spenge/ Hücker-Aschen ab 2019
- Stadt Preußisch Oldendorf:
  - Ausbau des Schul- und Sportzentrums im Stadtteil Preußisch Oldendorf ab 2021

5.2.3 Strukturentwicklung

Für die Nahverkehrsplanung sind weiterhin Planungsvorhaben mit verkehrserzeugender Wirkung von Relevanz.[39]

Siedlungerweiterung

- Bünde
  - OT Hunnebrock: Aufstellung eines Bebauungsplan, 100 WE, 2021
- Espelkamp
  - OT Espelkamp Zentrum, Am Fabbenstedter Graben: 200 WE, 2019
  - OT Espelkamp Zentrum, Ostlandstraße: Geschosswohnungsbau, 150 WE, 2020
  - OT Espelkamp Zentrum, Brandenburger Ring/ Märkische Straße: Mischgebiet/ Ein- und Mehrfamilienhäuser, 150 WE, 2022
- Herford,
  - Konversion „Hammersmith-Kaserne“: 352 WE, 2020-2025
  - Konversion „Quartier Birkenstraße“: 105 WE, 2020-2025
  - Herford, Konversion diverser Quartiere, 2020-2025
- Bad Oeynhausen
  - ST Lohe, westl. der „Theodor-Heuss-Str.“ Siedlungsarrondierung, 5,7 ha für eine Mischung aus Einfamilienhaus- und Mehrfamilienhausbebauung, ca. 168 WE , ab 2024/ 2025
  - ST Bad Oeynhausen: Bauabschnitt einer Einfamilienhaus- und Mehrfamiliensiedlung „Portablick“, 20 EFH, ab 2019
- Enger
  - OT Enger: Sieler Weg / Lambernweg: Wohnbauflächen mit Mehrfamilien- und Einfamilienhäusern, 60-100 WE

[39] Städte- und Gemeindebefragung 2018

- Lübbecke
  - Errichtung von diversen Wohngebieten in OT Lübbecke und OT Gehlenbeck von 2019/ 2020-2025
- Minden
  - diverse Wohnbauflächenprojekte

Rödinghausen

  - Baugebiet Neue Mitte Schwenningdorf: ca. 69 EFH, 2020/ 2021
- Spenge
  - Aufstellung kleinerer Bebauungspläne, 2019/ 2020
- Stemwede
  - Errichtung kleinerer Wohngebiete (z. B. “ Wohnen am historischen Ortskern“ mit 40 Baugrundstücken), 2019/ 2020

Gewerbeflächenentwicklung:

- Espelkamp
  - OT Gestringen, Östlich B239/ nördlich Mittellandkanal: Industrieflächenerweiterung, 29 ha, 2022
  - OT Espelkamp Zentrum, Schüsselbruchweg/ Römerstraße: Gewerbeflächenerweiterung, 16 ha, 2022
- Lübbecke
  - Gewerbegebiet Lübbecke, südlich und nördlich Osterbruchdamm: ca. 20 ha, 2019-2025
- Rödinghausen
  - OT Schwenningdorf: Erweiterung Fa. Häcker (Produktionserweiterung), 8ha, 2023-2025
- Kirchlengern
  - Interkommunales Gewerbe- und Industriegebiet Oberbehme, ca. 20 ha, 2020-2025
- Minden
  - ST Dankersen: GE/ GI –Flächenerweiterung: B 934 RegioPort Weser und B 932 Nördlich Karlstraße, 2020
  - ST Dützen: GE/ GI –Flächenerweiterung: B 866 Erweiterung GE Dützen, 2020
- Hille
  - Erweiterung der Gewerbegebiete
  - aktuell einige Bauleitplanverfahren mit verkehrserzeugender Relevanz

- Preußisch Oldendorf
  - Erweiterung der Gewerbegebiete am Lerchenweg, 2022

Einzelhandel

In den Kreisen Herford und Minden-Lübbecke sind in den kommenden Jahren einzelne Erweiterungen im Bereich der Einzelhandelsstandorte vorgesehen, die jedoch ausschließlich von lokaler Bedeutung sind.

Die Projekte, wie z. B. Neubau des Bau- und Gartenfachmarktes in Löhne oder Bau- und Möbelmarktansiedlungen in Herford, besitzen eher geringe ÖPNV-Relevanz.

Soziale Infrastruktur/ Bildungseinrichtungen

Im Bereich der Entwicklung sozialer Infrastrukturen sind aktuell hauptsächlich Projekte mit lokaler Bedeutung benannt, wie der Bau eines Ärztehauses in Espelkamp (2020) sowie der Bau des Feuerwehrtechnischen Zentrums in Hille ab 2020.

Desweiteren sind kleinere Vorhaben, wie der Bau von altersgerechten Wohnanlagen beispielsweise in Hille und Vlotho ab 2019 und 2020, zu nennen.

Von wesentlicher Bedeutung für die Nahverkehrsplanung ist die Entwicklung des BildungsCampus in Herford (Perspektive: 1.000 Studien- und Arbeitsplätze).

In Herford wird der Umbau und die Erweiterung der Klinik geplant.

Freizeit

Im Bereich des Freizeitverkehrs sind innerhalb des Planungshorizontes insbesondere Maßnahmen zum Ausbau des Radwegenetzes vorgesehen. Zu nennen ist weiterhin in der Stadt Minden die Neueröffnung des Preussenmuseums sowie der Bau einer Multifunktionshalle (ab 2019). In der Gemeinde Kirchlengern wird zudem zwischen 2019-2021 der Neubau des Familien- und Freizeitbades („AquaFun“) geplant.

5.3 Mobilitätsentwicklung

5.3.1 Allgemeine Entwicklung der Mobilität – Globaltrends

Aus aktuellen Studien sind folgende Globaltrends zur Entwicklung der Mobilität erkennbar[40]:

- Die sogenannte „Mobilitätsquote“ (Anteil der Bürger, die an einem durchschnittlichen Tag unterwegs waren) und die durchschnittliche Anzahl der Wege pro Person sind in den letzten Jahren erkennbar gesunken. Bemerkenswert ist, dass die Rückgänge in der „Mobilitätsquote“ ggü. früheren Jahren am Wochenende höher ausfallen als an Werktagen. Diese Veränderungen sind vordergründig durch eine geringere Mobilitätsquote bei Kindern und Jugendlichen und von Haushalten mit niedrigem ökonomischen Status bedingt.
- Der ÖPNV ist aktuell (2017) in seinem Modal-Split-Anteil in den letzten 15 Jahren von 8 % leicht auf 10 % gewachsen. Während in Metropolen der ÖPNV-Anteil 20 % beträgt, liegt er im ländlichen Raum (kleinstädtischer, dörflicher Raum) nur bei 5 %.
- Das Fahrrad steigt (leicht) nicht nur in seinem Anteil am Modal-Split etwas, sondern vor allem in der erbrachten Fahrleistung. Es wird häufiger und auch auf längeren Strecken das Fahrrad genutzt.
- Der Anteil des Zufußgehens sinkt zwar, es wird aber immer noch jeder fünfte Weg nur zu Fuß zurückgelegt.
- Die Ausstattung mit Pkw wächst, insbesondere in den ländlichen Regionen. Mehr als 90 % der Haushalte besitzen im ländlichen Raum mindestens einen Pkw, nahezu 40 % sogar zwei oder mehr Pkw.
- Große Pkw nehmen im Bestand überdurchschnittlich zu, der mittlere Pkw-Besetzungsgrad verharrt jedoch bei 1,5 Personen.
- Der Führerschein-Anteil wird vor allem in der Altersgruppe der unter 30-Jährigen ggü. früheren Generationen geringer. Bei den Senioren überschreitet er dagegen inzwischen die 80-Prozent-Marke.
- Bei den Senioren wächst die Automobilität weiter, besondere erheblich in den höheren Altersgruppen. Im Gegensatz zu früheren Jahren fahren immer mehr ältere Frauen Auto.

[40] infas Institut für angewandte Sozialwissenschaften GmbH Bonn; in Kooperation mit: Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e. V. Berlin und IVT Research GmbH Mannheim: Mobilität in Deutschland – Kurzreport; Studie für Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur; Bonn 2018

- Der Anteil des Berufsverkehrs ist ggü. 2008 durch ein Wachstum gekennzeichnet, was mit dem höheren Beschäftigungsniveau bei vergleichsweise gleichbleibender Gesamtbevölkerung zusammenhängt. Auch beruflich bedingte Wege zeigen einen deutlichen Zuwachs. Arbeitswege und beruflich bedingte Wege nehmen nunmehr einen Anteil von etwa einem Drittel aller Wege ein. Zurückgegangen ist dagegen der Anteil der Freizeitwege und der Einkaufswege.

Für die Nahverkehrsplanung sind insbesondere zwei Effekte der Mobilitätsentwicklung von Bedeutung:

- die bereits länger bekannte, weiter wachsende Autoaffinität der Senioren
- sowie eine erkennbar gegenläufige Entwicklung bei jungen Erwachsenen mit einer geringer ausgeprägten Auto-Orientierung ggü. der Generation vor 10 bis 20 Jahren in der gleichen Lebensphase.

„Die Verkehrswende ist also in Ansätzen erkennbar, erreicht aber nicht die oft erwartete Gesamtdynamik. Insgesamt und vor allem außerhalb der Städte bleibt das Auto, insbesondere bei dem Blick auf die Kilometerleistung, mit großem Abstand Verkehrsträger Nummer eins. Zudem wird sie offenbar eher durch strukturelle Effekte wie der (Re-) Urbanisierung und den Beschäftigungszuwachs als durch verkehrliche Verbesserungen getrieben.“[41]

5.3.2 Auswirkungen des demografischen Wandels auf die Mobilität

Der seit über 15 Jahren erkennbare demografischen Wandel[42] wird sich absehbar auch in den nächsten zehn bis fünfzehn Jahren weiter fortsetzen und somit deutlich spürbare Auswirkungen auf das Mobilitätsverhalten und damit auf das Verkehrsaufkommen haben.

Für die Nahverkehrsplanung im mhv-Gebiet haben die nachfolgend erläuterten absehbaren Entwicklungen prioritäre Bedeutung:

- Auch wenn sich die Geburtenzahlen mittlerweile stabilisiert haben, wird sich der Trend der rückläufigen Schülerzahlen in beiden Kreisen weiter fortsetzen. Dies kann zu einer hohen Dynamik im Schulbereich, wie Schulstandortverlagerungen und auch Schulschließungen, führen. Die Fahrtenangebote im Schulverkehr werden absehbar jedoch nicht im gleichen Maße mit der Schülerentwicklung zurückgehen. Durch die Veränderung der Schullandschaft sind Anpassungen auf den Schulverkehrsrelationen zu erwarten und führen zu zusätzlichen Beförderungsbedarfen und auch zu längeren Reiseweiten.

[41] ebenda

[42] infas Institut für angewandte Sozialwissenschaften GmbH Bonn; in Kooperation mit: DIW Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung Berlin; Demografischer Wandel und Mobilität; Ergebnisbericht; Grundlagenstudie für das Bundesministerium für Verkehr-, Bau- und Wohnungswesen; Bonn 2005

- Aus aktuellen Trendbetrachtungen wird augenfällig, dass die hochmobile Altersgruppe der jungen Erwachsenen (18-29-Jährige) sich durch einen rückläufigen Pkw-Besitz auszeichnet[43]. Dieser Effekt ist in den großen Städten ausgeprägter als auf dem Land. Dennoch ist es sinnvoll, dass sich der ÖPNV auch außerhalb der Metropolen auf diese zahlenmäßig kleine Gruppe einstellt, die überdurchschnittlich viele Wege pro Tag zurücklegt. Neben dem Ausbildungs- und Berufsverkehr ist der Freizeitverkehr, auch in den Abend- und Nachtstunden, in dieser Altersgruppe stark ausgeprägt.
- Die demografischen Entwicklungen werden langfristig zu einem Rückgang des Berufsverkehrs führen. Infolgedessen und durch die weitere Ausbreitung flexibler Arbeitszeiten werden sich die Verkehrsspitzen weiter abflachen und sukzessive in den Vormittag wandern.
- Durch die bereits heute schon bevölkerungsstarke Altersgruppe der über 60-Jährigen (generell hohe Pkw-Verfügbarkeit bei hoher Autoaffinität in der Mobilität; in sich sehr differenziert zu betrachtende Altersgruppe) wird auf der einen Seite der Freizeitverkehr zukünftig an Bedeutung gewinnen, auf der anderen Seite muss sich der ÖPNV auf eine älter werdende Gesellschaft einstellen. Neben der barrierefreien Nutzbarkeit des ÖPNV werden auch in den Bereichen der Fahrplaninformationen und des Fahrscheinvertriebs, sowie bei der Ausgestaltung der zu bedienenden Quellen und Ziele und des Fahrplanangebots Anpassungen notwendig werden.

Die Konsequenzen aus den soziodemographischen Prozessen auf das Mobilitätsgeschehen werden in der Regel nicht schlagartig auftreten, sondern verlaufen schleichend, aber kontinuierlich und je nach Teilregion mit verschiedenen Geschwindigkeiten (Ausnahmen sind beispielsweise Standortschließungen (Betrieb, Schulstandort) und dem damit verbundenen abrupten Wegfall des Zielverkehrsaufkommens an einem Ort).

Bezogen auf das Nachfragepotenzial der über 60-Jährigen für den ÖPNV, sind folgende generellen Aussagen festzuhalten:

- Das Fahrgastaufkommen der Senioren ist in den vergangenen Jahren – trotz demografischen Wandels und attraktiver Seniorentickets – zurückgegangen, weil Senioren länger den eigenen PKW nutzen. Nach Einschätzung der Verkehrswissenschaft wird die ältere Bevölkerung zukünftig durch eine höhere Autoaffinität gekennzeichnet sein.[44] Hinzu kommen neue Angebote, wie E-Bikes, welche die Verkehrsmittelwahl beeinflussen. In der Konsequenz heißt dies für den ÖPNV, dass die in der Vergangenheit in der Branche häufig als Stammkunden betrachteten Senioren gerade in städtischen Räumen stärker zu „wahlfreien Verkehrsteilnehmern“ werden. Diese haben auch höhere Ansprüche an den ÖPNV, nicht nur bezüglich der Barrierefreiheit, sondern auch im Hinblick auf Merkmale wie Komfort, Angebotstransparenz und Verfügbarkeit.

[43] ebenda

[44] https://www.bezreg-detmold.nrw.de/200_Aufgaben/010_Planung_und_Verkehr/009_Regionale_Entwicklungsplanung__Regionalplan/TA_OB_BI/index.php

- Hochbetagte befriedigen ihre Mobilitätsbedürfnisse im Status Quo kaum/ nicht mit dem ÖPNV. Dies liegt jedoch oftmals am jetzigen Wohnstandort und nicht am ÖPNV-Angebot (Wohnstandorte älterer Menschen (Hochbetagter) begründen Mobilitätseinschränkungen).
- Die Bereitschaft zur Veränderung des Wohnstandortes im Alter wird zukünftig an Bedeutung gewinnen (Rückzug in Kern- und Innenstädte mit vielfältiger Infrastruktur).

5.4 Entwicklung des ÖPNV-Aufkommens im MHV-Gebiet

Für die zukünftige Entwicklung des ÖPNV-Aufkommens können folgende Trends in der bevölkerungsstrukturellen Entwicklung bis 2025 als maßgebend herausgestellt werden:

- Die Bevölkerung in den beiden Kreisen wird in der Summe nur leichte Rückgänge aufweisen, es kann nahezu von Stabilität gesprochen werden. Während in den größeren kreisangehörigen Städten möglicherweise sogar ein leichtes Wachstum eintreten sollte[45], ist an der Peripherie von einem signifikanten Bevölkerungsrückgang auszugehen.
- Die Schülerzahlen werden merklich geringer werden.
- Die jungen Erwachsenen, welche zumindest in den Städten durch eine zurückgehende Autoaffinität geprägt sind, werden weniger.
- Die Senioren, welche eine zunehmende Autoaffinität zeigen, werden deutlich anwachsen.

Aus den dargestellten Globaltrends und den absehbaren regionalen und lokalen Entwicklungen lassen sich Trends zur Entwicklung der ÖPNV-Affinität und der ÖPNV-Nachfrage im mhv-Gebiet ableiten (Annahme: gleichbleibendes ÖPNV- und Tarif-Angebot). In den Altersgruppen „19–45 Jahre“ und „45–65 Jahre“ ist von einem leichten Anstieg der ÖPNV-Affinität auszugehen. Die quantitative ÖPNV-Nutzung wird sich deshalb im Kontext mit dem Rückgang in den relevanten Altersgruppen nur bei den Hochbetagten (älter 80 Jahre) zumindest leicht erhöhen (bedingt durch Bevölkerungswachstum in dieser Altersgruppe). In den mittleren Altergsgruppen sollte die ÖPNV-Nutzung stabil bleiben.

[45] Globaltrend: Bevölkerungswachstum auch in größeren Mittelstädten

Tabelle 16: Entwicklung der ÖPNV-Nutzung bis 2025 nach Altersgruppen (Annahme: gleichbleibendes ÖPNV- und Tarif-Angebot; entspricht Zielrichtung A)

Altersgruppe	Entwicklung der ÖPNV-Affinität	Tendenzen der ÖPNV-Nutzung
0 bis unter 6	➔	➔ / ↘
6 bis unter 10	➔	↘
10 bis unter 16	➔	🡻
16 bis unter 19	➔	🡻
19 bis unter 45	➔ / ↗	➔
45 bis unter 65	➔ / ↗	➔
65 bis unter 80	↘	➔ / ↘
80 oder älter	➔	↗

Um also den heutigen Anteil des Öffentlichen Verkehrs (inkl. SPNV) im mhv-Gebiet am Gesamtverkehr mindestens stabilisieren zu können (entspricht Zielrichtung B; siehe Kapitel 3.7.3), ist ein Ausbau des ÖV-Systems erforderlich, um eine höhere Attraktivität insbesondere für die wahlfreien Kunden zu erreichen.

Vor dem Hintergrund der dargestellten Entwicklungen und unter zugrundelegen verschiedener Annahmen werden folgende Abschätzungen für die zukünftige Entwicklung der Nachfrage im ÖPNV für die Zielrichtung B getroffen:

- Anteil Ausbildungsverkehr am gesamten Öffentlichen Verkehr: ca. 70 %
  Rückgang im Ausbildungsverkehr bis zum Jahr 2025 um ca. 10 % (unter Berücksichtigung des Rückgangs der Schüler an weiterführenden Schulen)
  = 7 %-Punkte des ÖPNV-Aufkommens
- Anteil Jedermannverkehr: ca. 30 %
  Anstieg des Fahrgastaufkommens im Jedermannverkehr bis zum Jahr 2025: um ca. 25 % (grobe Annahme).
  = 7 %-Punkte des ÖPNV-Aufkommens

Tabelle 17: Abschätzung der zukünftigen Entwicklung der Nachfrage im ÖPNV bis 2025 im mhv-Gebiet (Zielrichtung B)

Bevölkerung (gesamt)	ÖPNV-Aufkommen Fahrschüler	ÖPNV-Aufkommen Jedermann-verkehr	ÖPNV-Aufkommen Gesamt
stabil (leicht rücklaufig)	minus 10 %	plus 25 %	+/- 0 %

Ohne eine Steigerung der Attraktivität des ÖPNV-Systems und ohne einen daraus resultierenden Zuwachs der ÖPNV-Nachfrage im Jedermannverkehr ist von einer Verminderung des Modal-Split-Anteils des ÖPNV um bis zu 0,5-Prozentpunkte auszugehen.

6 Handlungskonzepte

Das Kapitel und seine Unterkapitel entsprechen dem Stand des vorherigen Nahverkehrsplans (beschlossen von den Kreistagen Minden-Lübbecke und Herford am 17.10.2011 bzw. 14.10.2011).

Die demographische Entwicklung der kommenden Jahre bringt Probleme mit sich, die auch den öffentlichen Personennahverkehr betreffen. In den nächsten Jahren ist mit einem Bevölkerungsrückgang und einer Veränderung der Altersstruktur zugunsten der Senioren zu rechnen (Vgl. Kapitel 5 Prognosen). Ein Hauptproblem des sogenannten „demographischen Wandels“ ist die rückläufige Geburtenrate, welche auch über viele Jahre hinweg zu einem erheblichen Rückgang bei der größten finanziellen Stütze des straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehrs, dem Schülerverkehr führt.

Das zunehmende Alter der Bevölkerung - speziell in der Altersgruppe von Menschen über 65 Jahren – wird zudem das Verkehrsverhalten der Nutzer im ÖPNV beeinflussen. ~~Wie im~~ Kapitel 5 abgebildet, werden im Jahr 2015 ca. 5,5 Prozent mehr Einwohner, die älter sind als 65 Jahre im Einzugsgebiet der MHV leben und bis 2020 14 Prozent (~~vgl. Tabelle 5 – 20 -10/10~~) [redakt. Änd.]. Diese Verschiebung der Alterspyramide beeinflusst auch die Entwicklungen in den Gemeinden und kreisfreien Städten im MHVRaum. In der Grafik ~~5 – 20 – 30/20 - Trends in der Entwicklungspolitik~~ [redakt. Änd.] – ist eine deutlich starke Entwicklung bei den Planungsvorhaben für Behinderten- bzw. Senioreneinrichtungen zu erkennen.

Im Kapitel 6 werden Lösungsansätze aufgezeigt, welche die entstehenden Probleme des ÖPNV zu bewältigen hilft. Es werden Konzeptstrategien entwickelt, die den ÖPNV in den Kreisen Minden-Lübbecke und Herford erhalten und stärken sollen. Grundlage hierfür sind die im Kapitel 3 aufgeführten Verkehrspolitische Ziele in den Bereichen:

- Verkehrsangebot (6.1.1) [redakt. Änd.]
- ÖPNV-Infrastruktur (6 .1.2) [redakt. Änd.]
- Wirtschaftlichkeit und Finanzierung (6.1.3) [redakt. Änd.]
- Marketing (6.1.4) [redakt. Änd.]

Zudem werden individuelle Handlungsstrategien speziell für die jeweiligen Linienbündel – die sich strukturell stark voneinander unterscheiden - skizziert (siehe 6 .2 Konzepte für einzelne Linienbündel) [redakt. Änd.].

6.1 Handlungsoptionen

Im Kapitel 6.1 [redakt. Änd.] sind Handlungsoptionen für die jeweiligen verkehrspolitischen Ziele aufgeführt, welche in 6.2 [redakt. Änd.] für die einzelnen Linienbündel spezifiziert sind. Im Bereich des Marketings sind keine Handlungsoptionen für das etwaige Linienbündel aufgeführt, da diese für den gesamten MHV- Raum gleich zu betrachten sind.

6.1.1 Verkehrsangebot

Die Linienbündel sind in Ihrer grundsätzlichen Angebotsausrichtung zu überprüfen.

- Bereiche, in denen über einen längeren Zeitraum von 2 Stunden bzw. 2 Taktfahrten keine oder nur selten vereinzelte Fahrgäste je Fahrt den ÖPNV nutzen, sind zu streichen. Um aber nicht in eine Abwärtsspirale mit zu üppigen Streichungen zu geraten, ist mit diesem Instrument sehr sensibel zu verfahren.
- Bereiche, in denen über einen längeren Zeitraum von mehr als 2 Stunden bzw. 2 Taktfahrten nur vereinzelte Fahrgäste je Fahrt den ÖPNV nutzen, sind bezüglich einer Umstellung auf alternative Bedienungsformen zu prüfen. Hierbei ist darauf zu achten, dass die Einsatzfahrzeuge für Rolli- und E-Rollifahrer/innen – im Rahmen der Finanzierbarkeit – möglichst zugänglich und nutzbar sind.
- Bereiche, in denen das Sitzplatzangebot außerhalb des Schülerverkehres über mehr als 2 Stunden bzw. 2 Taktfahrten einen Auslastungsgrad von über 50% erreicht hat, sind bezüglich einer Angebotserweiterung zur Erzielung von Mehreinnahmen zu prüfen.
- Die Qualitäts- und Bedienungsstandards (Anzahl der Hinund Rückfahrten, Wartezeiten, Beförderungsdauern etc.) im Schülerverkehr sind für alle Schulträger/ Kommunen zu vereinheitlichen. Im Rahmen der Qualitätssicherung sollten Busfahrer/innen regelmäßig geschult werden, um sie für die Belange von älteren sowie behinderten Fahrgästen zu sensibilisieren.
- Die einzelnen Linien sind in ihrer Linienführung und ihrer Qualität, speziell im Hinblick auf die Anforderungen des demografischen Wandels (Schüler und ältere Menschen) zu prüfen und ggf. anzupassen.

Im Kapitel 6.2 [redakt. Änd.] werden die hier formulierten grundsätzlichen Maßnahmen für die einzelnen Linienbündel diskutiert.

6.1.2 ÖPNV-Infrastruktur

Die Haltestelle ist die Schnittstelle für den Kunden zum ÖPNVSystem. Um insbesondere älteren und körperlich eingeschränkten Menschen den Zugang zu öffentlichen Verkehrsmitteln zu erleichtern, sollten ausgewählte Haltestellen barrierefrei gestaltet sein.

Im ~~Kapitel 4~~ [redakt. Änd.] ist der Bestand an barrierefreien Haltestellen im jeweiligen Linienbündel abgebildet. Mittel- und langfristig sollte es das Ziel sein, den Anteil an barrierefreien Haltestellen – speziell an stark frequentierten und zentralen Punkten - zu steigern. Als zentrale Punkte gelten hierbei Haltestellen wie die Zentralen Omnibusbahnhöfe (ZOBs), wichtige Verknüpfungspunkte zwischen Bahn und Bus oder Umstiege zwischen Bus und Bus. Ein weiteres wichtiges Kriterium ist die barrierefreie Erreichbarkeit von zentralen Ortshaltestellen speziell im ländlichen Raum.

Eine ebenso wichtige Maßnahme zur Förderung des ÖPNV ist ein gut ausgeprägtes Verkehrs- und Informationssystem. In den Städten Minden und Herford gibt es gegenwärtig ein LSABeeinflussung durch ein RBL- System. Vorteile des RBL- Systems liegen in der Möglichkeit, Fahrgäste an Haltestellen über dynamische Fahrgastinformationsanzeiger (DFI) und über Mobilfunk und Internet aktuell über die jeweiligen Abfahrten zu informieren. Viele dieser Einsatzmöglichkeiten sind noch nicht ausgeschöpft und sollten mittelfristig geprüft werden.

Ziel sollte es mittelfristig sein, ein RBL- System einzuführen, wenn dadurch der Betrieb effizienter und wirtschaftlicher gestaltet werden kann und um den Fahrgast mit dynamischen Informationen über etwaige Verspätungen informieren zu können. Dieses Ziel wird im Übrigen auch durch das Land NRW angestrebt. RBL- Maßnahmen werden verstärkt gefördert.

Langfristiges Ziel sollte es sein, die Ausstattung wichtiger ZOBs und anderer wichtigen Verknüpfungspunkten auf dem jeweiligen Linienweg mit einem dynamischen Fahrgastinformationssystem (DFI) auszustatten, da dies eine bedeutende Orientierungshilfe für den Fahrgast ist.

6.1.3 Wirtschaftlichkeit und Finanzierung

Die Ausgangssituation zur Finanzierung des ÖPNV in den nächsten 5 bis 10 Jahren ist vergleichsweise ungünstig:

- in den nächsten 10 Jahren gehen die Schülerzahlen um durchschnittlich 2% pro Jahr zurück. Dadurch entstehen Verluste bei den Ticketverkäufen von mehr als 20% in den nächsten 10 Jahren. In den ländlichen Bereichen ist der Schülerrückgang stärker ausgeprägt als in den Kreisstädten und in Städten mit Stadtbussystem.
- Durch die Einführung des Abiturs nach 12 Jahren (G 8) geht die Anzahl der Schüler im ÖPNV um geschätzte 10% in den Jahren 2013 und 2014 zusätzlich zurück.
- Der Rückgang der Schüler kann insbesondere in den ländlichen bereichen nicht durch Fahrgastzuwächse im Bereich der sog. Jedermannfahrgäste aufgefangen werden.

- Durch den Wegfall von Schülereinnahmen verringern sich auch die an die Gesamteinnahmen gekoppelten Schwerbehindertenausgleiche nach SGB IX des Bundes proportional.
- Ab 2013/2014 ist abzusehen, dass öffentlicher Zuschussbedarf -trotz Gegenmaßnahmen - in nahezu allen Linienbündeln erwartet werden kann. Im Bereich der Wirtschaftlichkeit/ Finanzierung kommen drei Handlungsfelder in Betracht:

a) Überproportionale Erhöhung der Fahrpreise

In den vergangenen Jahren entwickelten sich die Fahrpreise im ÖPNV im Durchschnitt um 2-3% pro Jahr nach oben. Damit stiegen die Mobilitätskosten deutlicher als die Inflationsrate. Diese Entwicklung hat dazu geführt, dass die Preiselastizität an ihre Grenzen gestoßen ist. Diese Preisentwicklung hat dazu geführt, dass der Schüleranteil - scheinbar - gestiegen ist und das entgegen der seit einigen Jahren sinkenden Schülerzahlen. Zu dieser Entwicklung ist es gekommen, da der Anteil im Jedermannverkehr – aufgrund der Preisentwicklung, sowie der individuellen Mobilität – gemessen an den Gesamtfahrgästen zurückgegangen ist. Um die sinkenden Schülerzahlen und den Kostenanstieg zu kompensieren, wäre ein dauerhafter durchschnittlicher Anstieg der jährlichen Fahrpreise um 5% und mehr in den nächsten Jahren erforderlich. Dies ist jedoch besonders in den ländlichen Bereichen mit überschaubarem Taktangebot am Markt schwer durchsetzbar und kaum sozialverträglich und führt zudem zu einer Abwärtsspirale im ÖPNV. Selbst die durchschnittlichen Tariferhöhungen der letzten Jahre dürften zukünftig nur schwierig realisierbar sein. Insofern können Tarifanpassungen die Problematik sinkender Schülereinnahmen nicht lösen.

b) Zuschusszahlungen

Insbesondere in den vom Schülerverkehr geprägten ländlichen Bereichen werden die Verluste bei den Schülereinnahmen spürbar. In ländlichen Bereichen (außerhalb der Städte Herford, Minden, Bünde, Bad Oeynhausen und Löhne) liegt der Anteil der Schüler an den Gesamtfahrgästen in der Regel bei 80% und mehr. Auf den Schülerverkehr ausgerichtete Verkehrsangebote herrschen hier vor. Kürzungen in diesen Angeboten sind kaum möglich, da die Schulträger aufgrund des bildungspolitischen Drucks und einem zusätzlichen Spardruck durch den demografischen Wandel (z.B. Standortschließungen) tendenziell sogar eine Ausweitung des Fahrtenangebotes für erforderlich halten. Die Jedermannangebote sind selbstverständlich zu hinterfragen; mit einer Ausdünnung gehen aber auch wiederum zusätzliche Einnahmenrückgänge einher, die die Situation weiter verschärfen und eine angemessene Daseinsvorsorge in Frage stellen könnten.

c) Veränderung der Tarif-, Finanzierungs- und Preisgestaltung im ÖPNV

Wie schon erwähnt, besteht eine Diskrepanz zwischen den immer höheren Anforderungen der Schulträger an den Schülerverkehr im ÖPNV und den gleichzeitig sinkenden Schülerverkehrseinnahmen durch den demografischen Wandel und die Einführung des Abiturs nach 12 Jahren (G 8). Gleichzeitig aber, wachsen die Anforderungen an den Schülerverkehr im ÖPNV und somit auch die Kosten stetig. Durch die geringeren Schülerzahlen und die begrenzten Möglichkeiten der bisherigen Tarifgestaltung entsteht zunehmend eine „Schere“ zwischen zur Verfügung stehenden Mitteln und den steigenden Kosten und Anforderungen. Weder für die Schulträger noch für die Verkehrsunternehmen besteht eine ausreichende Planungssicherheit bei der Entwicklung des Schülerverkehrs und des ÖPNV im Allgemeinen. Darüber hinaus bestehen derzeit kaum Anreize für die Schulträger, ihren ÖPNV durch flankierende Maßnahmen (z.B. Vereinheitlichung der Standards, Schulzeitstaffelung etc.) zu stärken.

Deshalb wäre ein Tarifsystem sinnvoll, das den Kommunen mehr Spielraum für die Planung ihrer Verkehre und gleichzeitig eine konstante Entwicklung der Ausgaben für den Schülerverkehr offeriert; den Verkehrsunternehmen aber für einen Zeitraum von 3- 5 Jahren finanzielle Planungssicherheit bietet und neue Fahrgastmärkte erschließt. Darüber hinaus sollten über dieses Modell Vereinbarungen getroffen werden, die Anreize für flankierende Maßnahmen der Schulträger, wie z.B. Schulzeitstaffelungen, schaffen. Denkbar wäre ein Ticket analog dem Semesterticket, das beide oben genannten Aspekte beinhaltet und somit die Abwärtsentwicklung des ÖPNV aufhält. Ein derartiges Ticket muss – im Gegensatz zu heute – den Schülern als Fahrgästen deutlich mehr Flexibilität bieten und den Schulträgern eine flexiblere Unterrichts- und Standortplanung ermöglichen. Bei der Gestaltung der Ticketangebote, sollte verstärkt darauf geachtet werden, Schüler für den ÖPNV zu gewinnen, welche seitens des Schulträgers keinen Anspruch auf einen Fahrausweis haben. Die Erschließung neuer Fahrgastpotentiale ist ohnehin unabdingbar für die zukünftige Finanzierung des ÖPNV. Dies ist nur möglich, wenn eine Preisgestaltung für dieses große Kundenpotential gewählt wird (nur jeder dritte Schüler bekommt heute ein Ticket vom Schulträger und ist ÖPNV-Kunde), die in einem angemessenen Verhältnis zum Linienangebot in den Schulgemeinden und dem „Taschengeld“ der Schüler steht. Umdenken, kundenorientierteres Handeln und neue Wege sind hier gefragt. Auch hier wird von den Kommunen/ Schulträgern Engagement abverlangt werden – jedoch erhalten sie – im Gegensatz zu klassischen Zuschusszahlungen - eine wertvolle Gegenleistung für sich und ihre Fahrgäste. Finanzielle Anreize für die Kommunen könnten durch die Verknüpfung mit flankierenden Maßnahmen (z.B. Schulzeitstaffelungen, Vereinheitlichung von Bedienungsstandards) geschaffen werden.

6.1.4 Marketing

Das Marketing umfasst neben Maßnahmen zur Schaffung einer Produktidentität auch Dienstleistungen, wie ein vor allem kundenorientiertes Vertriebssystem und Fahrgastinformation.

Eine eigene, einheitliche Identität spielt in der Wahrnehmung des Kunden eine wesentliche Rolle. Die MHV hat ein einheitliches Design für die Gestaltung von Bussen und Haltestellenschilder entwickelt (siehe Kapitel 9.1.4) [redakt. Änd.]. Ziel sollte es mittelfristig sein im gesamten MHV-Raum eine gemeinsame Identität im Regionalverkehr und bei dem Ortsverkehr – ähnlich dem VlothoBus, dem Stadtbussystem Bünde oder den Bürgerbussystemen in Espelkamp, Hille und Spenge- zu schaffen.

Über zwei Drittel aller Fahrgäste im MHV-Raum sind Schüler. Diese Fahrgäste gehen nach Beendigung ihrer schulischen Laufbau dem ÖPNV in der Regel verloren.

Es muss das Ziel sein, Jugendlichen attraktive (Tarif-)Angebote im ÖPNV zu bieten und diese langfristig als Kunden an den ÖPNV zu binden. Erste Maßnahmen sind die 2009 eingeführten Disco- und Nachtbusse. Es sollten hier empirische Erhebungen im Bereich der Kundenzufriedenheit bzw. weshalb mit Beendigung des 18. Lebensjahres gänzlich auf den ÖPNV – auch im städtischen Raum – verzichtet wird durchgeführt werden. Ein neues Marktpotential stellen vor allem diejenigen Schüler dar, die bislang keinen Schülerfahrausweis von ihrem Schulträger erhalten haben. Hier wäre ein interessantes Preisgefüge zu schaffen, das auf „Taschengeldniveau“ neue, zusätzliche Einnahmenquellen generiert.

a) Maßnahmen im „klassischen“ Vertriebssystem

Ein weiterer Aspekt des Marketings ist ein kundenorientiertes Vertriebssystem. Derzeit sind Fahrkarten in erster Linie in den Fahrzeugen (bei den Fahrern) sowie an festen Verkaufsstellen erhältlich. Das Management der Fahrkarten-Abonnements (Monatstickets im Abonnement) liegt beim OWLV, wobei die Ausgabe direkt per Versand an die Kunden erfolgt; Job-Tickets sind dagegen über den jeweiligen Arbeitgeber zu beziehen. In Bünde sind Fahrkarten zudem im Stadtbusbüro Bünde erhältlich.

b) E-Ticket

Laut Delphi-Studie „ÖPNV-Markt der Zukunft“ gehört dem E-Ticket die Zukunft, und es wird im Jahr 2015 einer der drei wichtigsten Vertriebskanäle sein, wogegen der personalgebundene Verkauf an Bedeutung verliert ~~(Vgl. Delphi S.106)~~ [redakt. Änd.]. Das E-Ticket soll die noch existierenden Zugangshemmnisse, die durch die Unsicherheit der Gelegenheitskunden bei der Wahl des richtigen Fahrscheines entsteht, beseitigen und neues Kundenpotenzial erschließen. Mittel- bis langfristig kann eine Umstellung vom Papierfahrschein zum E-Ticket - aus Gründen der Kosteneinsparung - auch in den Kreisen Minden-Lübbecke und Herford überlegt werden und um neue Fahrgastpotentiale ausschöpfen zu können. Wichtig

ist dabei, dass die Anfangsinvestitionen durch die zu erwartende Fahrgastentwicklung in angemessenen Zeiträumen rechtfertigt werden können.

c) Sonstige Marketingmaßnahmen

Unerfahrenheit ist ein entscheidender Faktor, warum viele Menschen die Nutzung eines Busses meiden. Daher sollten unterschiedliche Maßnahmen durchgeführt werden um diese Unerfahrenheit beseitigen können. Maßnahmen können sein:

- Internetschulung für Senioren
- schulische Verkehrserziehung an Grundschulen und weiterführenden Schulen

6.2 spezielle Handlungskonzepte

Der Aufwand und die Einnahmen, des ÖPNV im MHV-Raum, haben sich in den letzten Jahren stark einander angeglichen. In der Abbildung 20 [redakt. Änd.] ist eine Prognose über die Einnahmen und Kosten bis zum Jahr 2016 dargestellt. Die Abbildungen sind so zu verstehen, dass jeweils die zusätzliche Defizitentwicklung bzw. die zusätzliche Erwartung ab 2011 abgeschätzt wird. Zu beachten ist in dieser Abbildung deshalb, dass die Zuschüsse von der Stadt Bünde (Stadtverkehr Bünde) und von der Stadt Vlotho (Stadtbus Linienbündel F) bereits enthalten sind.

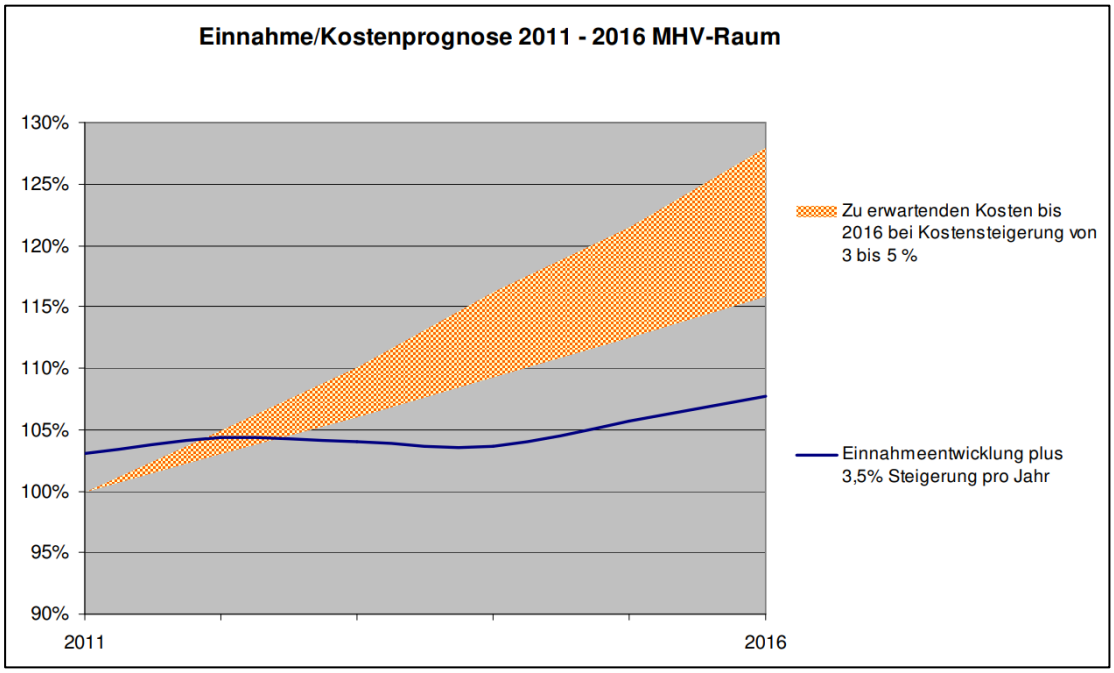


Abbildung 20: Einnahme/Kostenentwicklung 2011 - 2016

Insgesamt werden die Einnahmen aufgrund der Entwicklung der Schülerzahlen zwischen 2013 und 2014 deutlich zurückgehen um dann trotz sinkender Schülerzahlen bei einer unterstellten Tarifsteigerung von im Schnitt 3,5% pro Jahr wieder langsam anzusteigen.

Die Kosten werden vermutlich im Branchendurchschnitt des ÖPNV in den kommenden Jahren um rund 3% jährlich steigen. Das liegt 2% über der allg. Preissteigerung und ist durch zu erwartende überproportionale Anstiege der Treibstoffkosten, aber auch durch einen deutlichen Aufwärtstrend bei den Personalkosten zu erklären.

Darüber hinaus werden die Kosten durch die höher werdenden Anforderungen an den Schülerverkehr weiter steigen. Eine mäßige Steigerung um „nur“ 2% pro Jahr kann hier nur erreicht werden, wenn die Bedienungsangebote mit Augenmaß gestaltet und weiterentwickelt werden und wenn gleichzeitig flankierende Maßnahmen der Schulträger (z.B. Vereinheitlichung der Bedienungsstandards und Schulzeitenstaffelungen) greifen.

Dem Defizit, welches im Jahr 2016 „ungebremst“ durchschnittlich im MHV- Raum ca. 5 bis 20 Prozent im Vergleich zu den Kosten betragen wird, muss durch nachhaltige Maßnahmen entgegengewirkt werden. Im Folgenden (Kap. 6.2) [redakt. Änd.] werden spezielle Handlungskonzepte für die jeweiligen Linienbündel im MHV-Raum dargestellt.

Hierbei wird Bezug auf das bestehende Verkehrsangebot, sowie die ÖPNV- Infrastruktur genommen.

6.2.1 Linienbündel A

Das Linienbündel A ist durch eine stark ländliche Struktur geprägt. Wie in ~~5 – 030 – 010~~ [redakt. Änd.] beschrieben, wird die Zahl der Einwohner in diesem Teilraum stärker abnehmen als im gesamten MHV. Raum. Ein anderer Aspekt, in diesem stark ländlichen Raum, ist der sehr hohe Anteil an zu befördernden Schülern. Dieser liegt bei bis zu 90% und in einigen Kommunen bereits darüber. Für die Finanzierung des ÖPNV ist diese Struktur der Fahrgäste als ausgesprochen hinderlich zu bezeichnen. Die Abbildung 21 [redakt. Änd.] Zeigt eine Prognose der unterschiedlichen Tarifeinnahmen bis zum Jahr 2016 auf.

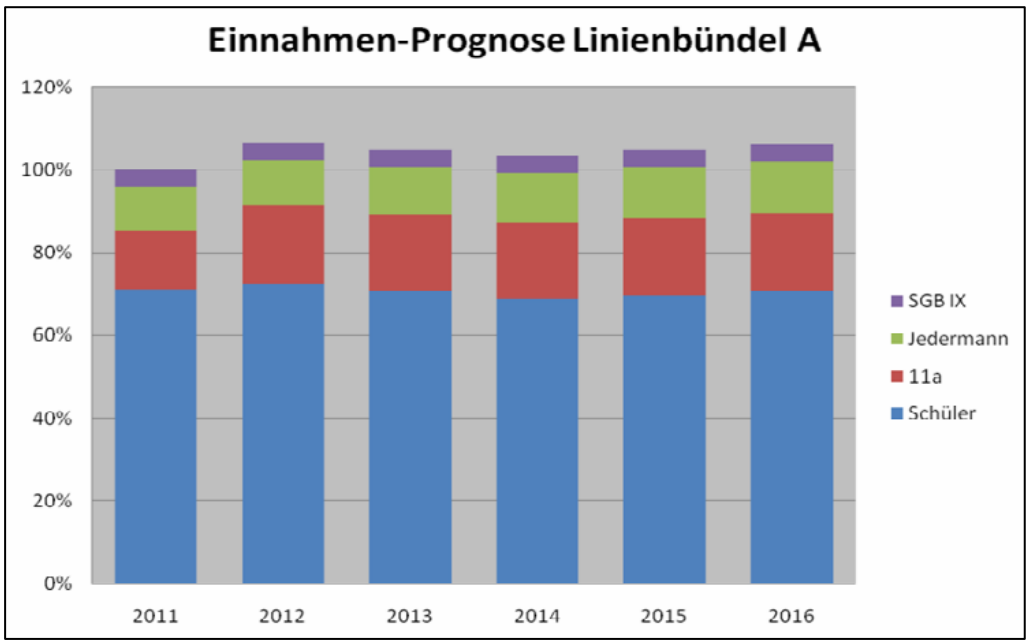


Abbildung 21: Einnahme-Prognose Linienbündel A

Wie in dieser Abbildung zu kennen ist, werden sinkende bis maximal konstante Einnahmen in den nächsten Jahren bei den Einnahmen aus Schulwegticketverkäufen prognostiziert. Dies stellt ein sehr großes Problem dar, da im gleichen Zeitraum mit steigenden Betriebskosten im ÖPNV von ca. 3,5 bis 5 Prozent pro Jahr gerechnet werden kann. Hauptgrund sind überproportional steigende Kraftstoff- und Lohnkosten. Diese Kosten sind selbst dann, wenn nur die branchenspezifischen Kostensteigerungen von jährlichen 3,5 Prozent angenommen werden, durch Einnahmen nicht auszugleichen.

In der Abbildung 22 [redakt. Änd.] sind unterschiedliche Szenarien abgebildet. Zum Einen ist die aktuelle Entwicklung des Defizits ohne entgegenwirkende Maßnahmen dargestellt (Verhältnis des blauen Graphen zum roten Graphen). Zum Anderen sind Szenarien mit unterschiedlichen Maßnahmen dargestellt, um dem potentiell entstehenden Finanzdefizit entgegen wirken zu können.

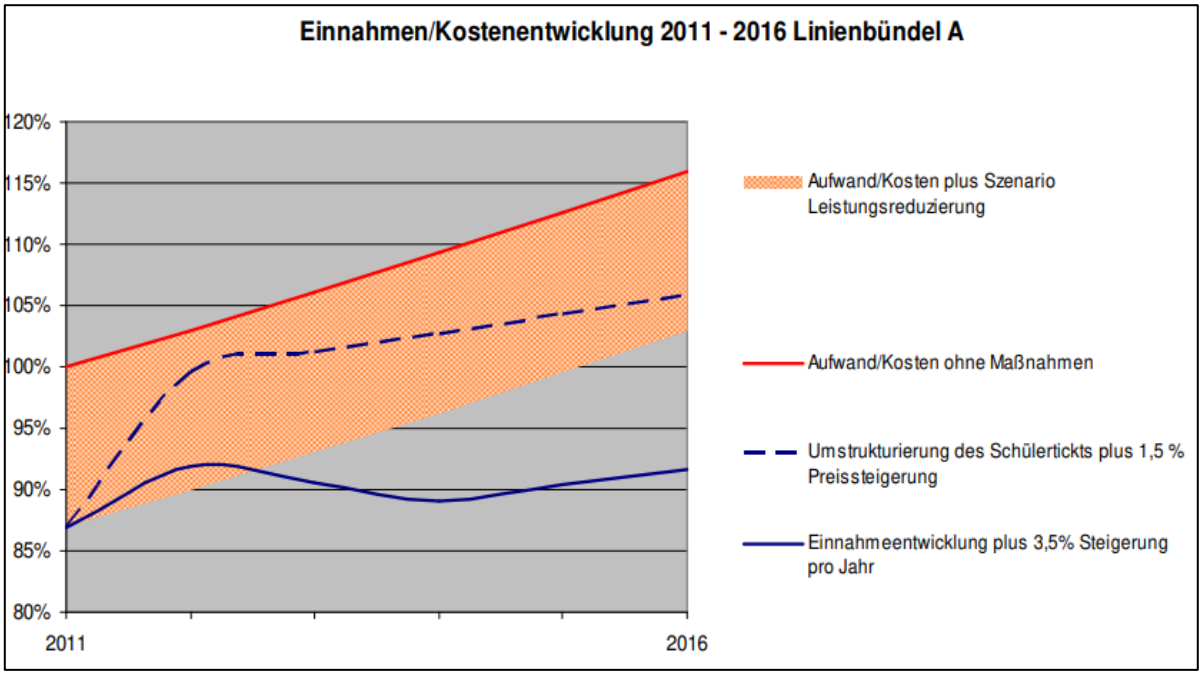


Abbildung 22: Einnahmen/Kostenentwicklung 2011 - 2016

Die orange schraffierte Fläche, zeigt das Einsparpotential einer Umstellung auf bedarfsorientierte Verkehre bzw. einer gemäßigten Reduzierung des Fahrplanangebotes auf. Bevor es zu einer Fahrplanreduzierung kommt, sollten die Einsatzmöglichkeiten von bedarfsorientierten Bedienungsformen überprüft werden. Gerade in Kombination mehrerer Linien könnte diese Bedienungsform eine wirtschaftliche Alternative sein. Die Umsetzung eines Bürgerbusses könnte z. B. auf der Linie 655 (OrtsBus Rahden) angestrebt werden.

Um für den Fahrgast ein möglichst flächendeckendes Angebot zu erhalten, ist eine Reduzierung des Angebotes als letzte Option zu wählen, da dieses auch immer eine Abnahme der Fahrgäste im Jedermannverkehr zur Folge hat. Mögliche Handlungsoptionen werden im Kapitel 8 – Linienblätter - mit der jeweiligen Fortschreibung abgebildet. Eine Einsparung von 10-20% der heute realisierten Verkehrsleistung im Linienbündel A wird jedoch vermutlich die Probleme des demografischen Wandels alleine nicht lösen können.

Eine weitere Möglichkeit, dem Defizit zusätzlich entgegen zu wirken, zeigt der blau gestichelte Graph. Durch eine Veränderung des Tarifsystems im Bereich der Schulwegtickets (Vgl. 6 - 010 - 030/c) ließe sich der Abwärtstrend bei den Ticketverkäufen stoppen und gleichzeitig eine flexiblere Gestaltung des Schülerverkehrs erreichen.

Um dem potentiellen entstehenden Trend nachhaltig entgegen wirken zu können, sind im Linienbündel A Angebotseinschränkungen, die skizzierte Finanzierungs- und Tarifumgestaltung und Umstellung auf „alternative Bedienung“ erforderlich. Darüber hinaus sind flankierende Maßnahmen der Schulträger (z.B. Vereinheitlichung der Bedienungsstandards, Schulzeitstaffelungen u.Ä.) erforderlich, um die Probleme bewältigen zu können. Eine der skizzierten Maßnahmenpakete allein führt nicht zum Erfolg.

Falls die erwähnten Planungs- und Tarifstrukturmaßnahmen nicht umgesetzt werden können oder nicht greifen, wird das erforderliche ÖPNV-Angebot durch kommunale Zuschüsse

(Vgl. 6.1.3/b Zuschusszahlungen) [redakt. Änd.] zu finanzieren sein. Insgesamt wird kurz- und mittelfristig nur eine Kombination aus (kommunalen) Tarif- und Finanzierungsmaßnahmen sowie Angebotsumstellungen und -kürzungen im Linienbündel A erfolgversprechend sein.

Im Bereich der ÖPNV- Infrastruktur sollten die stark frequentierten Haltestellen barrierefrei ausgebaut werden. Dies gilt auch für Haltestellen an relevante Einrichtungen bzw. Institutionen wie z. B. Seniorenzentren, Krankenhäuser oder Rathäusern. Wichtig hierbei ist es, auch einen barrierefreien Zugang zur Haltestelle zu schaffen. Im Einzelnen bedeutet das, ein gut ausgebautes Fußgängerwegenetz zu haben. Dies ist zum Teil nicht gegeben, da Gehwege oder entsprechende Querungshilfen im Straßennetz fehlen. Da mit diesem Ziel ein finanzieller Aufwand entsteht, sollte die Entwicklung der Barrierefreiheit mit den regelmäßig erforderlichen Instandhaltungs- und Ersatzmaßnahmen erfolgen, um die Finanzierung zu ermöglichen.

Falls die erwähnten Planungs- und Tarifstrukturmaßnahmen nicht umgesetzt werden können oder nicht greifen, wird das erforderliche ÖPNV-Angebot durch kommunale Zuschüsse (Vgl. 6.1.3/b Zuschusszahlungen) [redakt. Änd.] zu finanzieren sein.

6.2.2 Linienbündel B

Im Linienbündel B wird die Anzahl an Schülern im Vergleich zum restlichen MHV- Raum nach Einschätzung des Gutachters stärker sinken, ebenso die im ÖPNV fahrberechtigten Schüler ~~(Vgl. 5 – 030 – 020).~~ [redakt. Änd.]. In der Abbildung 23 [redakt. Änd.] ist eine Abschätzung des prozentualen Anteils, der Einnahmestruktur bis 2016 wiedergegeben. Bei einem Anteil von ca. 70-80% Prozent an Schülern im aktuellen System, ist es notwendig, auch für das Linienbündel B unterschiedliche Handlungsoptionen zu betrachten.

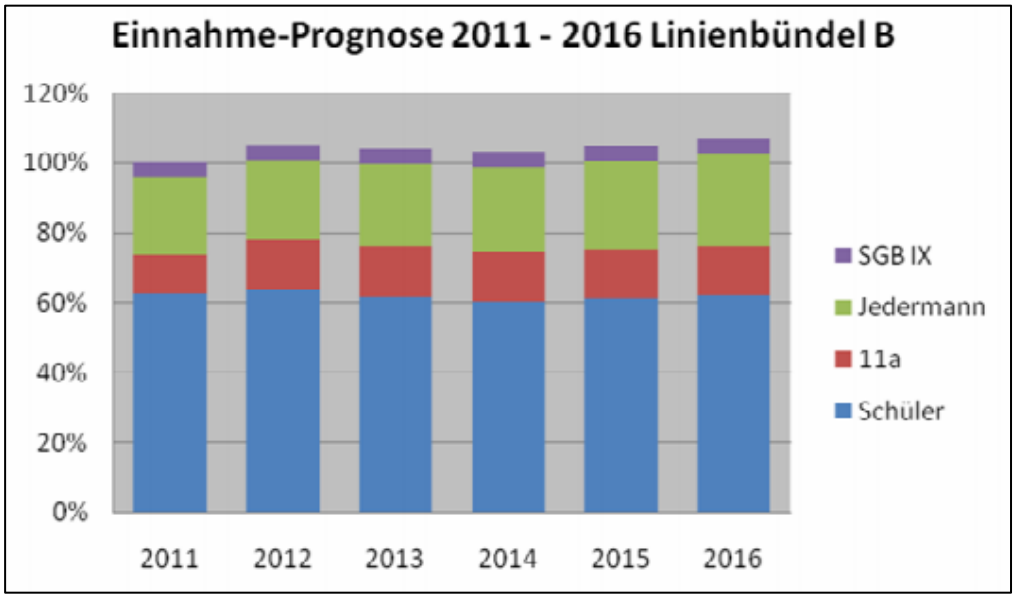


Abbildung 23: Einnahme-Prognose Linienbündel B

In der Abbildung 24 [redakt. Änd.] ist das Linienbündel B mit der Harmonisierung des Stadtverkehr und Regionalverkehr Bünde abgebildet. Diese Maßnahme wird im Jahr 2018 umgesetzt, um das bestehende Fahrplanangebot aufrecht zu erhalten.

Eine Möglichkeit den ÖPNV nachhaltig im Linienbündel B zu stärken, zeigt der blau gestrichelte Graph. Dieser Graph weist eine zu erwartende Mehreinnahme durch eine Veränderung des Tarifsystems im Bereich der Schülerverkehre (Vgl. 6.1.3/c) [redakt. Änd.]. Durch diese Maßnahme ist eine finanzielle Absicherung des Leistungsangebotes bis 2016 bei gleichzeitiger Flexibilisierung der Gestaltung des Schülerverkehrs denkbar.

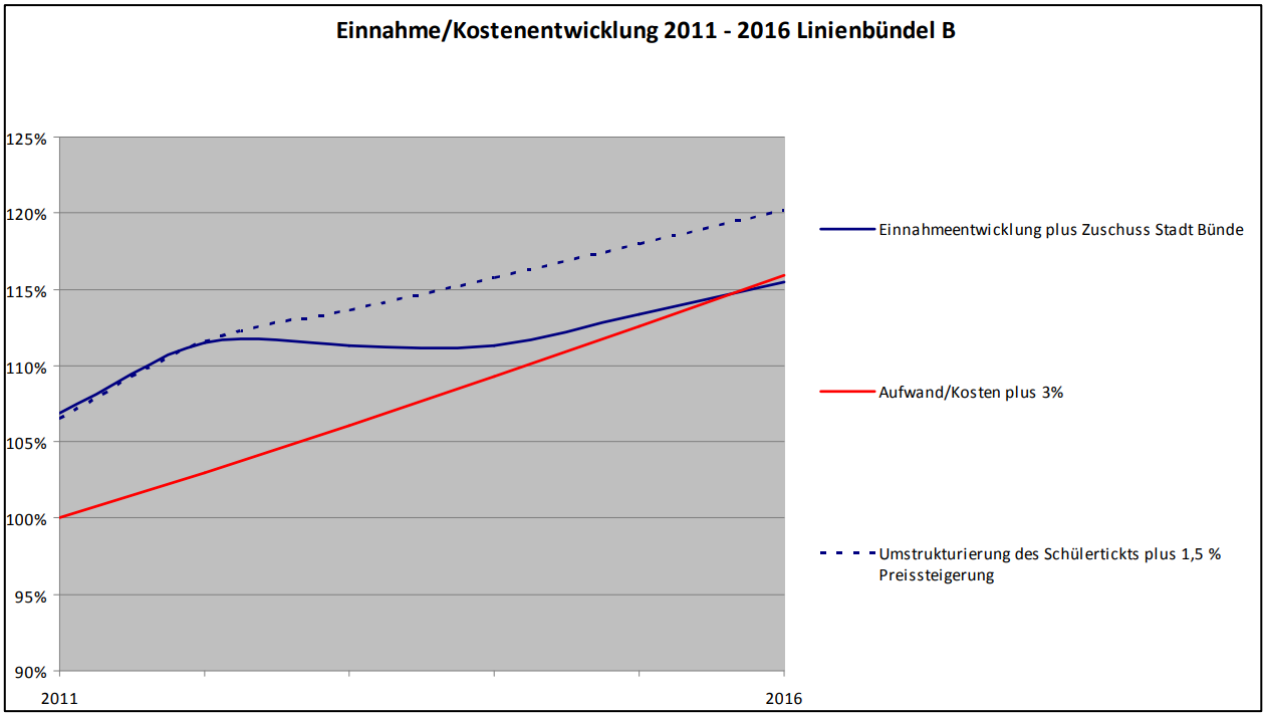


Abbildung 24: Einnahme/Kostenentwicklung 2011 – 2016

Weiterhin sollten im Bereich der Infrastruktur, im Linienbündel B, die Anzahl an barrierefreien Haltestellen an Seniorenzentren, Krankenhäuser etc. und anderen stark frequentierter Haltestellen erhöht werden. Zudem sollte die Einrichtung einer dynamischen Fahrgastinformation an relevanten Haltestellen, wie z.B. dem Museumsplatz oder dem ZOB geprüft werden.

6.2.3 Linienbündel C

Das Linienbündel C besteht aus Losen des Stadtverkehrs (C 1-1 und C 3-1) und des Regionalverkehrs (C 2-1, C 4-1, C5-1, C6-1) (. Diese sollten differenziert betrachtet werden, da deutliche strukturelle Unterschiede bestehen. Der Anteil an zu beförderden Schülern, liegt im Regionalverkehr (70-90% Prozent) wesentlich höher als im Stadtverkehr Minden (um 50 Prozent). In den Abbildungen 25 bzw. 26 [redakt. Änd.] sind Prognosen der Einnahmestruktur - bis 2016 - für den Regionalverkehr und den Stadtverkehr Minden dargestellt.

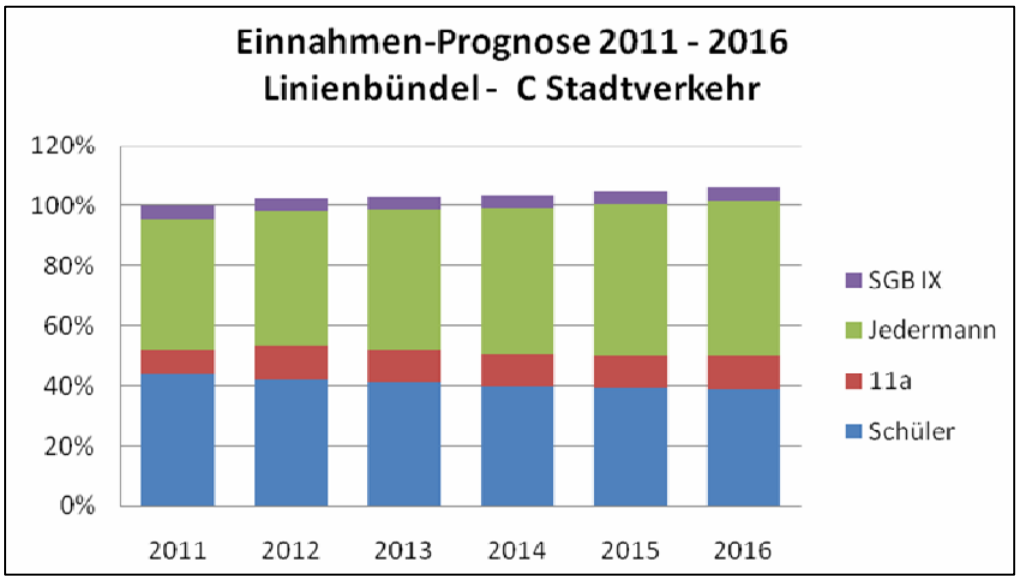


Abbildung 25: Einnahme-Prognose Linienbündel C

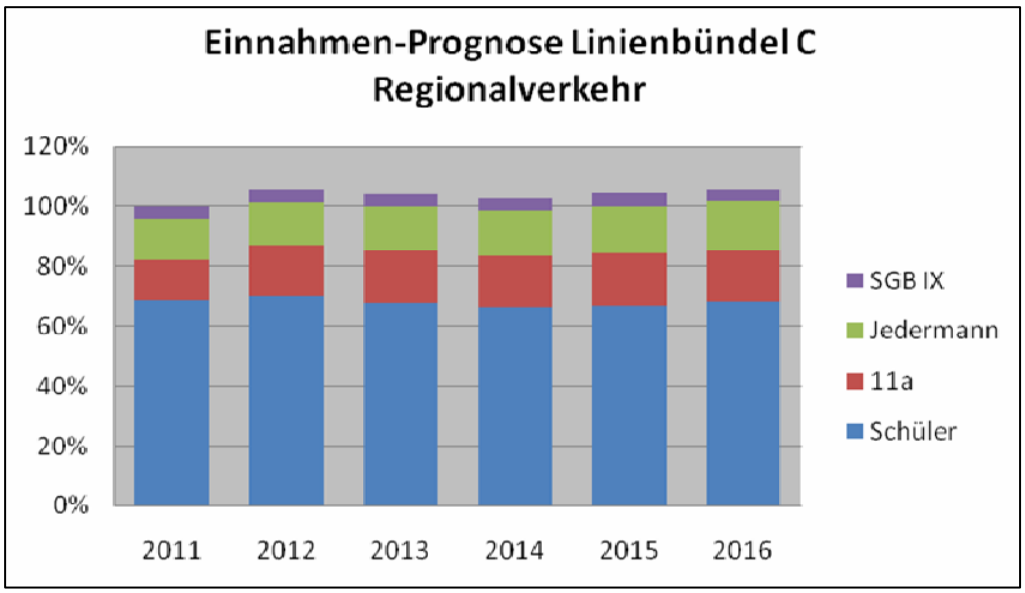


Abbildung 26: Einnahme-Prognose Regionalverkehr

Insgesamt ist mit einem leichten Rückgang der Einnahmen dem Schülerverkehr zu rechnen. Hingegen wird ein leichter Anstieg der Einnahmen - im Bereich des Jedermannverkehrs – angenommen. Gegenwärtig gibt es im Regional- sowie im Stadtverkehr Minden ein

leichtes Plus in der Gegenüberstellung von Einnahmen und Kosten (siehe Abb. 27 – 28) [redakt. Änd.].

Wie die Einnahmenprognose (blauer Graph) bis 2016 zeigt, sind die steigenden Kosten im Regionalverkehr nicht mit einer angenommenen Steigerung der Einnahmen von 3,5 Prozent auszugleichen. So wird angenommen, dass im Jahr 2016 im Regionalverkehr Minden ein Defizit von bis zu 5 Prozent entsteht. Im Stadtverkehr Minden ist eine Kostendeckung des Verkehrs möglich.

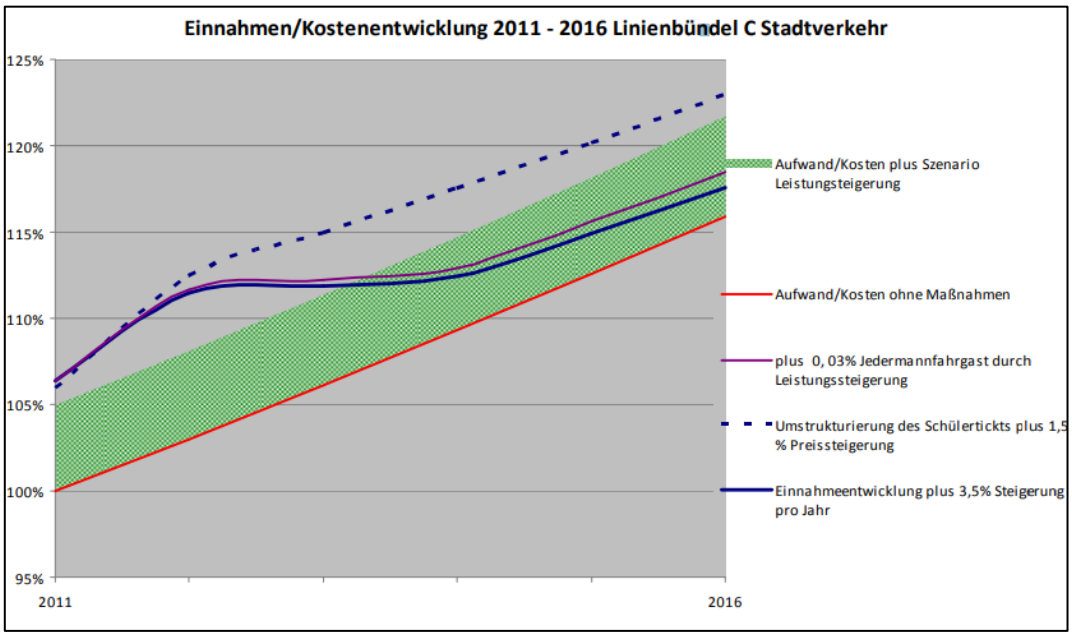


Abbildung 27: Einnahme/Kostenentwicklung Stadtverkehr Minden

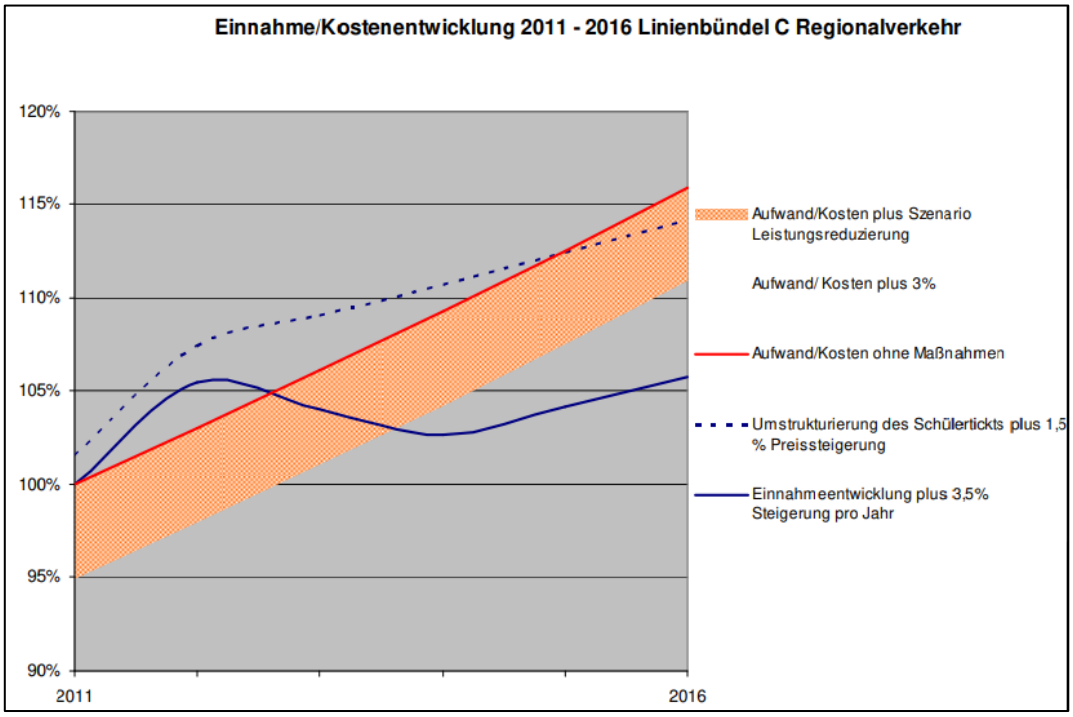


Abbildung 28: Einnahme/Kostenentwicklung Regionalverkehr Minden

Um das bestehende Fahrplanangebot aufrecht erhalten zu können, sollen im Linienbündel C – vor allem im Bereich der Regionalverkehre - unterschiedliche Handlungsoptionen abgewogen und eingesetzt werden.

Als Handlungsoption im Stadtverkehr Minden ist empfehlenswert, dass bestehende Leistungsangebot durch kürzere Taktzeiten und bessere Anbindungen von Krankenhäusern, Ärztehäusern, sowie von Senioren- und Pflegeheimen aufzuwerten. Diese Verbesserung (grün schraffierte Fläche), kann zu einer Zunahme der Einnahmen im Jedermannverkehr führen.

Im Regionalverkehr sollte kurzfristig die Umsetzbarkeit von bedarfsorientierten Bedienungsformen geprüft bzw. ausgeweitet werden. Die orange schraffierte Fläche zeigt mögliche Einsparungspotentiale durch eine Umstellung auf bedarfsorientierte Bediengungsformen. Der Einsatz solcher Verkehre kann sowohl in Schwachlastzeiten als auch am Wochenende möglich sein.

Bedarfsorientierte Bedienungsformen sind im Stadtverkehr - speziell am Wochenende nur bedingt eine Alternative. Eine Fahrgasterhebung ergab, dass die Nachfrage auch am Wochenende über das gesamte Fahrplanangebot vorhanden ist.

Diese Bedingung erfüllt nur die Stadtlinie 8 in Minden, die am Wochenende nur an Samstagen fährt. Diese Linie gilt als Ergänzung der Linien 507, 508 und 600 und wird von den Fahrgästen nur sehr selten genutzt. Sie gilt als Verbindungslinie zwischen dem Betriebshof (VMR) und dem ZOB Minden. Eine Auswertung der Verkehrserhebung hat ergeben, dass die Auslastung der Linie unterhalb von einem Fahrgast pro Fahrt liegt.

In den Abbildungen 27 und 28 [redakt. Änd.]ist durch den blau gestrichelten Graph ein weiteres Szenario dargestellt, um den ÖPNV in seiner gegenwärtigen Form im Linienbündel C nachhaltig zu gestalten. Dieser Graph zeigt die Einnahmenentwicklung durch eine Veränderung des Tarifsystems im Bereich der Schülerfahrausweise (Vgl. 6..3/c) [redakt. Änd.]. Durch die Umsetzung dieser Gestaltungsoption ergeben sich sowohl im Stadt- aus auch im Überlandverkehre erhebliche Gestaltungsoptionen – insbesondere kann hierdurch das Leistungsangebot im Schülerverkehr stabilisiert, flexibilisiert und in weiten Teilen sogar in Ausrichtung auch die schulischen Anforderungen ausgebaut werden.

Falls die erwähnten Planungs- und Tarifstrukturmaßnahmen nicht umgesetzt werden können oder nicht greifen, wird das erforderliche ÖPNV-Angebot durch kommunale Zuschüsse (Vgl. 6.1.3/b Zuschusszahlungen) [redakt. Änd.] zu finanzieren sein. Als letztes Mittel sollte es zu einer Reduzierung des Fahrplanangebotes, welche im Kapitel 8 (Linienblätter) mit der jeweiligen Fortschreibung abgebildet sind kommen, da dieses auch immer eine Abnahme der Fahrgäste im Jedermannverkehr zur Folge hat. Es ist aber momentan noch nicht erkennbar, ob und wann dies erfolgen muss, wenn die zuvor beschrieben Maßnahmen – vor allem diejenigen in der Tarif- und Finanzierungsstruktur – um gesetzt werden.

Im Bereich der ÖPNV- Infrastruktur sollten mittelfristig der Ausbau von barrierefreien Haltestellen im Zuge von turnusmäßigen Instandhaltungs- und Erneuerungsmaßnahmen angestrebt werden. Insbesondere im Stadtverkehr Minden ist es eine Notwendigkeit die neuen Bedürfnisse der Fahrgäste (Vgl. Verschiebung der Alterspyramide) zu prüfen. Hier sollten barrierefreie Haltestellen an zentralen Punkten, sowie an Krankenhäuser, Bahnhöfen, Se-

niorenzentren oder Ärztehäusern ausgebaut werden. Gleiches sollte auch für das Einrichten eines DFI- Systems an beschriebenen Haltestellen gelten. In diesem Zusammenhang sollten barrierefreie Haltestellen auch an zentralen Punkten des Regionalverkehrs Minden - als Zubringer zum städtischen Verkehr – geprüft und ggf. umgesetzt werden.

6.2.4 Linienbündel D

Das Linienbündel D umfasst die beiden Stadtverkehre Bad Oeynhausen und Löhne. Im ~~Kapitel 5 – 030 – 040~~ [redakt. Änd.] wird prognostiziert, dass die Zahl der Einwohner stärker sinken wird als im Durchschnitt des gesamten MHV- Raumes. Diese Prognose lässt nicht darauf schließen, dass es keine signifikanten Steigerungen im Bereich des Jedermannverkehrs geben wird. Im Linienbündel D liegt der gegenwärtige Stand an zu befördernden Schülern bei ca. 70 bis 80% Prozent. Die Abbildung 29 [redakt. Änd.] zeigt die Einnahmenschätzungen bis 2016 im Bereich SGB IX, den Einnahmen aus dem Jedermannverkehr, sowie den Schülertickets und den 11a - Mitteln. Wie in der Grafik abzulesen ist, werden die Einnahmen aus dem Verkauf von Schülertickets sinken und die Einnahmen im Bereich des Jedermannverkehrs stagnieren bzw. nur leicht zunehmen.

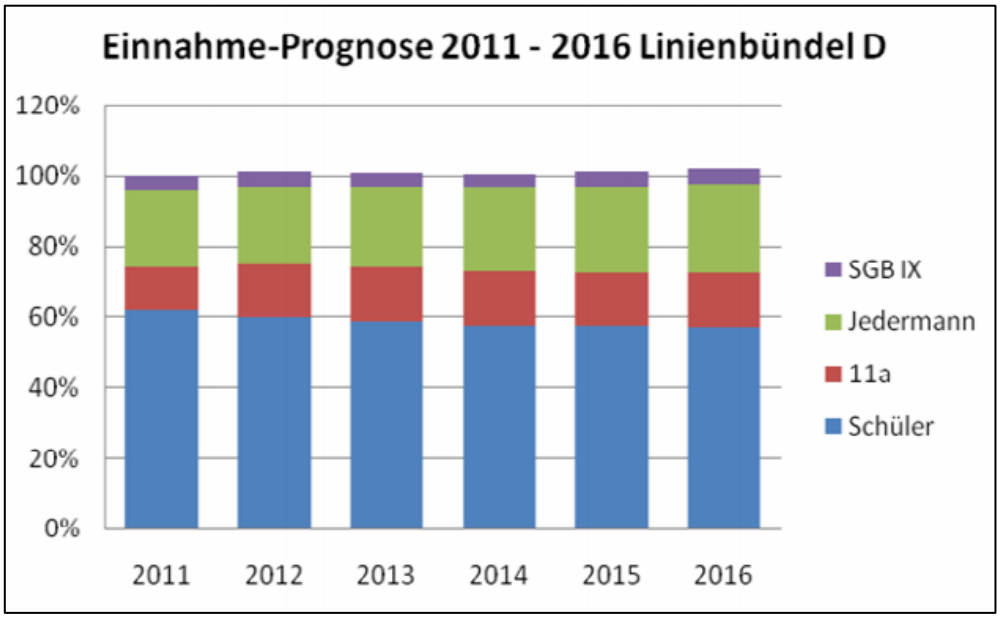


Abbildung 29: Einnahme Prognose Linienbündel D

Um dem verstärkt ab 2013/2014 zu erwartenden Defizit (Vgl. Abbildung 30) [redakt. Änd.] entgegenzuwirken, können im Linienbündel D verschiedene Handlungsoptionen in Betracht gezogen werden.

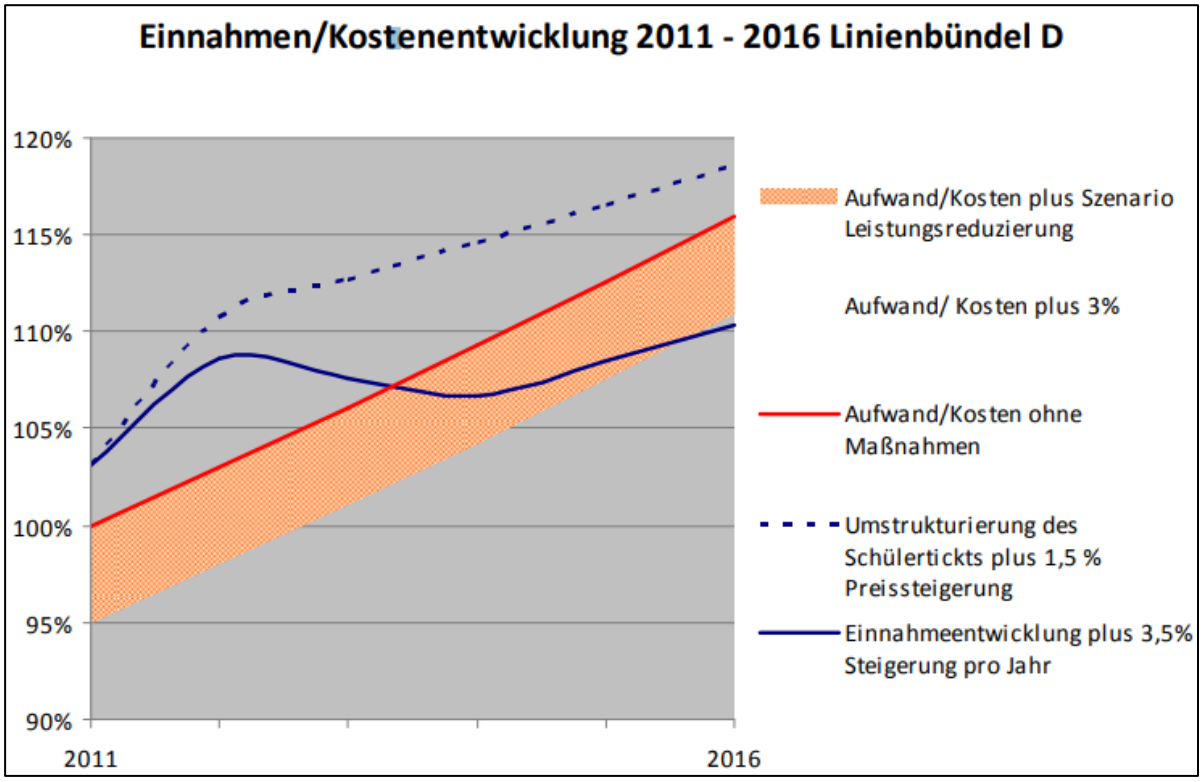


Abbildung 30: Einnahme/Kostenentwicklung Linienbündel D

In der Abbildung 30 [redakt. Änd.] ist durch den blau gestrichelten Graph ein Szenario dargestellt, um den ÖPNV in seiner gegenwärtigen Form im Linienbündel D nachhaltig zu gestalten. Dieser Graph zeigt die Einnahmenentwicklung durch eine Veränderung des Tarifsystems im Bereich der Schülerfahrausweise (Vgl. 6.1.30/c) [redakt. Änd.]. Durch die Umsetzung dieser Gestaltungsoption ergeben sich neue finanzielle Möglichkeiten – insbesondere kann hierdurch das Leistungsangebot im Schülerverkehr stabilisiert, flexibilisiert und in weiten Teilen sogar in Ausrichtung auch die schulischen Anforderungen ausgebaut werden.

Eine Möglichkeit diesem Defizit entgegenzuwirken, ist eine noch intensivere Umstellung auf bedarfsorientierte Verkehre (wobei die Potentiale für TaxiBus- Umstellung weitgehend ausgeschöpft sein dürften) bzw. eine Reduzierung des Fahrplanangebotes. Diese Maßnahme ist in der Abbildung 30 [redakt. Änd.] orange schraffiert dargestellt. Durch eine Umstellung einzelner, schwach frequentierter Linien, auf bedarfsorientierte Verkehre in Kombination mit Angebotsreduzierungen, würde es im Jahr 2016 - laut Prognose – somit zu keinem Defizit kommen.

Um für dem Fahrgast ein möglichst flächendeckendes Angebot zu erhalten, ist eine Reduzierung des Angebotes als mögliche Option zu wählen. Mögliche Handlungsoptionen werden im Kapitel 8 – Linienblätter - mit der jeweiligen Fortschreibung abgebildet.

Im Bereich der ÖPNV- Infrastruktur sollten die stark frequentierten Haltestellen barrierefrei ausgebaut werden. Dies gilt auch für Haltestellen an relevante Einrichtungen bzw. Institutionen wie z. B. Seniorenzentren, Krankenhäuser oder Rathäusern. Gleiches sollte auch für das einrichten eines DFI- Systems an beschriebenen Haltestellen gelten, des Einrichtung geprüft werden sollte.

6.2.5 Linienbündel E

Das Linienbündel E beinhaltet den Stadtverkehr Herford und den Regionalverkehr mit seinen Teilräumen Herford, Enger, Hiddenhausen und Spenge. Diese unterschiedlichen Verkehrsräume, müssen in ihrer wirtschaftlichen und infrastrukturellen Betrachtung, sowie im Bezug auf das Leistungsangebot differenziert werden. Im gesamten Linienbündel E liegen die Schülereinnahmen bei ca. 50 Prozent. Im Stadtverkehr Herford liegt die Schülerquote bei ca. 40-50 Prozent. Hingegen sind es im Regionalverkehr rund 50-60 Prozent.. In den Abbildungen 31 bzw. 32 [redakt. Änd.] sind Prognosen der Einnahmestruktur - bis 2016 - für den Regionalverkehr und den Stadtverkehr Herford dargestellt.

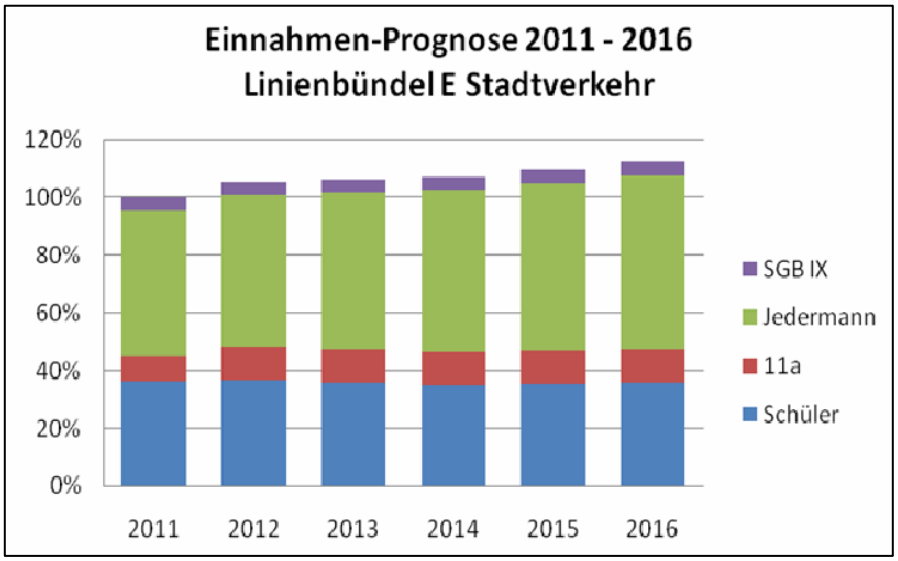


Abbildung 31: Einnahme Prognose 2011 - 2016 Stadtverkehr

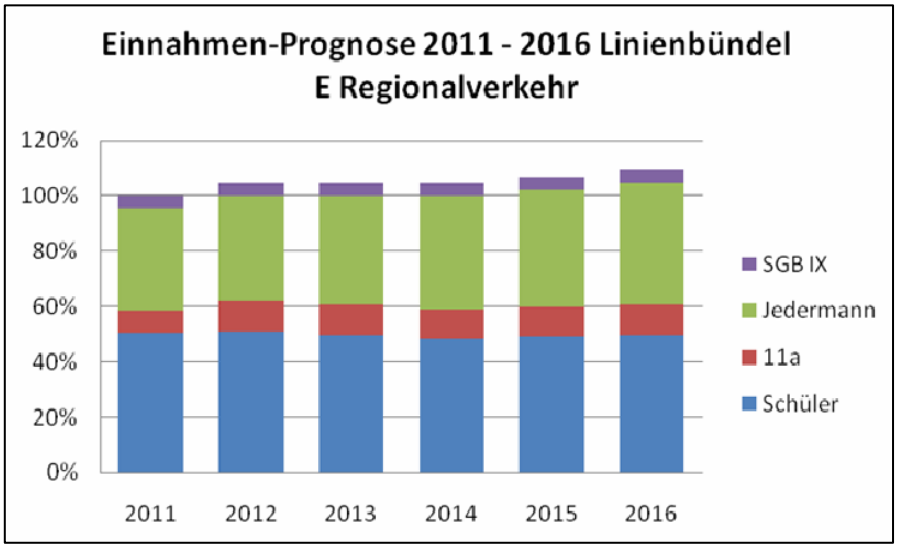


Abbildung 32: Einnahme Prognose 2011 - 2016 Regionalverkehr

Im Linienbündel E werden die Einnahmen aus den Schultickets sinken. Speziell im Regionalverkehr wird dieser Rückgang - bis 2016 - zu einem Defizit der Kostendeckung von nur wenigen Prozent führen (Grafik 6 – 020 – 050/30). Da die steigenden Kosten von ca. 3 Prozent pro Jahr sich nicht mit der angenommen Steigerung der Einnahmen von ca. 3,5

Prozent ausgleichen, ergeben sich vergleichsweise positive Handlungsoptionen im Linienbündel E.

In den Abbildungen 33 und 34 [redakt. Änd.] ist durch den blau gestrichelten Graph ein Szenario dargestellt, um den ÖPNV in seiner gegenwärtigen Form im Linienbündel E nachhaltig zu gestalten. Dieser Graph zeigt die Einnahmenentwicklung durch eine Veränderung des Tarifsystems im Bereich der Schülerfahrausweise (Vgl. 6.1.3/c) [redakt. Änd.]. Durch die Umsetzung dieser Gestaltungsoption ergeben sich sowohl im Stadt- als auch im Überlandverkehr erhebliche Gestaltungsoptionen – insbesondere kann hierdurch das Leistungsangebot im Schülerverkehr sowie im gesamten ÖPNV stabilisiert, flexibilisiert und in weiten Teilen sogar in Ausrichtung auch die schulischen Anforderungen ausgebaut werden.

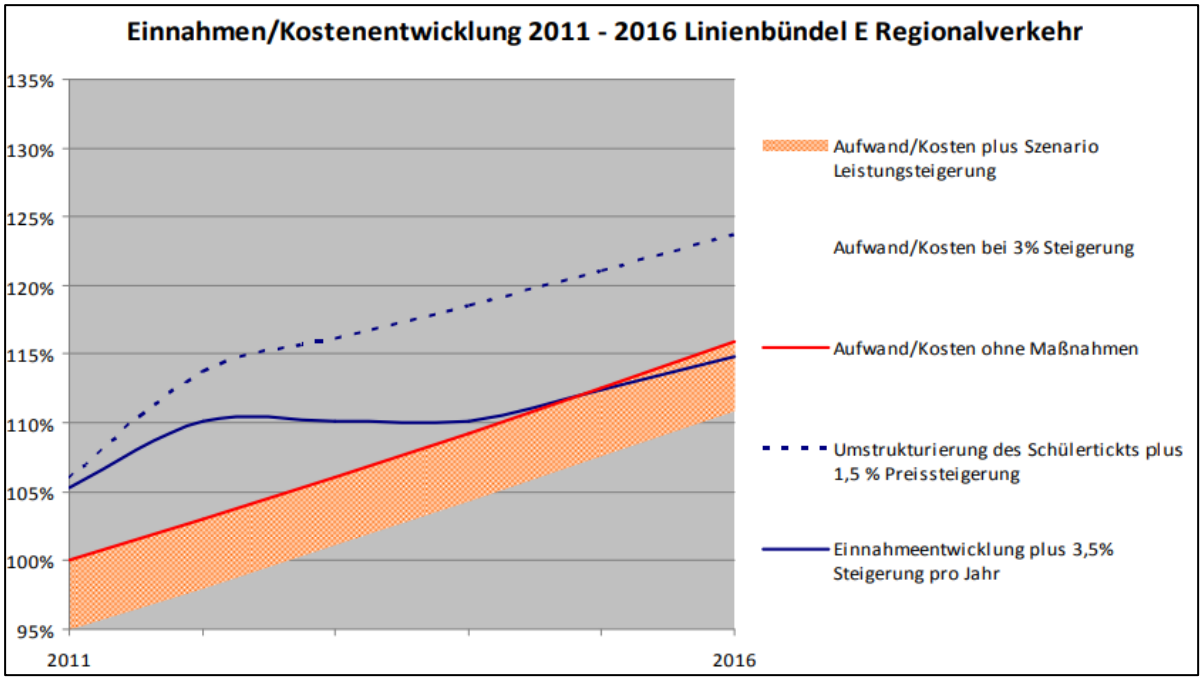


Abbildung 33: Einnahme/Kostenentwicklung 2011 - 2016 Regionlaverkehr

Im Regionalverkehr kann darüber hinaus mittelfristig die Umsetzbarkeit von bedarfsorientierten Bedienungsformen geprüft werden. Die orange schraffierte Fläche zeigt mögliche Einsparungspotentiale durch eine Umstellung auf bedarfsorientierte Bedingungsformen. Der Einsatz solcher Verkehre kann sowohl in Schwachlastzeiten als auch am Wochenende möglich sein.

Eine Reduzierung des Fahrplanangebotes, welche optional im Kapitel 8 (Linienblätter) beschriebenen ist, ist im Überlandverkehr des Linienbündels E vermutlich nicht oder nur in sehr geringem Ausmaß erforderlich.

Im Stadtverkehr Herford ist zwar auch mit einem immer geringer werdenden Verhältnis zwischen Einnahmen und Aufwand zu rechnen, jedoch wird es vermutlich bis 2016 kein Defizit geben. Die Grafik 34 [redakt. Änd.] zeigt das zu erwartende Szenario bis 2016 auf. Dies liegt insbesondere an den vergleichsweise niedrigen Schüleranteilen.

Eine Handlungsoption im Stadtverkehr Herford kann es sein, dass bestehende Leistungsangebot durch kürzere Taktzeiten und bessere Anbindungen von Krankenhäusern, Ärztehäusern, sowie von Senioren- und Pflegeheimen zu schaffen. Selbst Angebotssausweitun-

gen mit Augenmaß können geprüft werden. Diese Verbesserung (grün schraffierte Fläche), kann zu einer leichten Zunahme der Einnahmen im Jedermannverkehr führen.

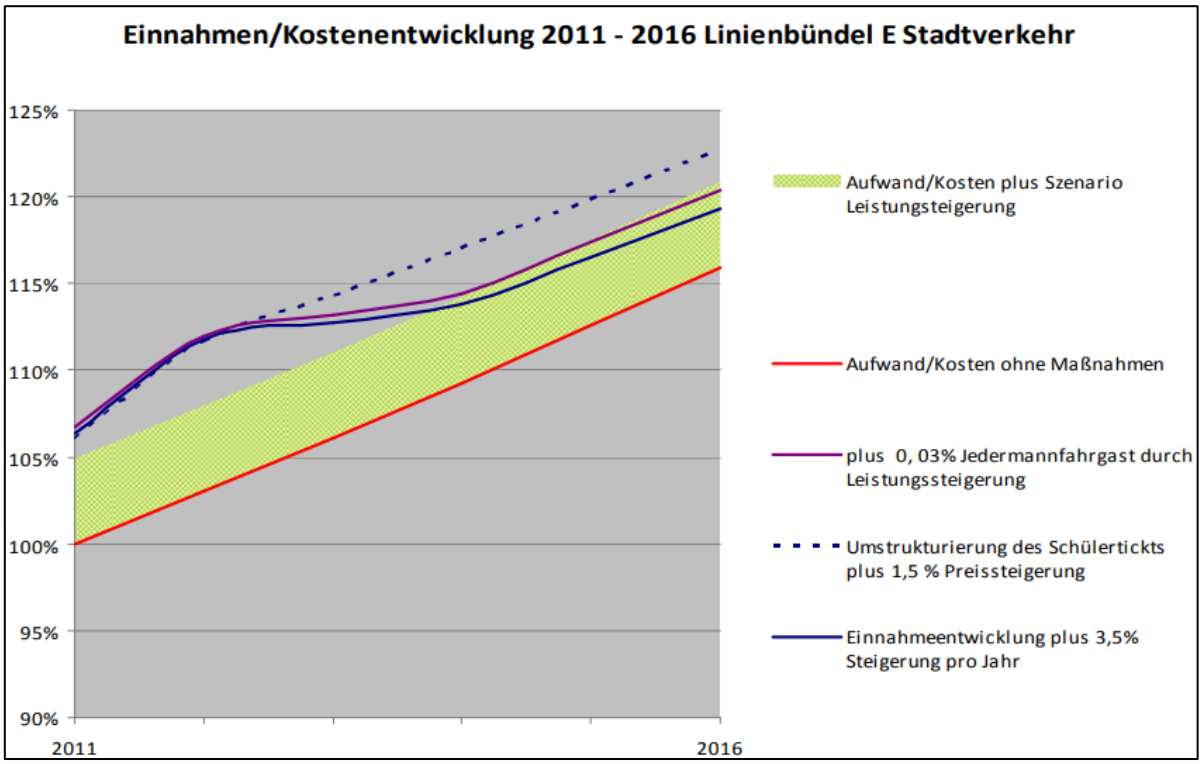


Abbildung 34: Einnahme/Kostenentwicklung 2011 Stadtverkehr

Weiterhin sollte im Stadtverkehr Herford langfristig die Umsetzbarkeit von bedarfsorientierten Bedienungsformen geprüft werden. Hierdurch ergeben sich weitere Potentiale für Angebotsverbesserungen und eine nachhaltige Finanzierung des ÖPNV. Angesichts der vergleichsweise positiven Entwicklung des Linienbündels besteht hier eher mittel- und langfristiger Handlungsbedarf. Die Notwendigkeit, das Leistungsangebot einzukürzen, wird derzeit im Linienbündel E als eher unwahrscheinlich erachtet. Dennoch werden bei der künftigen Fortschreibung des NVP im Kapitel 8 entsprechende Optionen auszuweisen sein.

Im Bereich der ÖPNV- Infrastruktur sollten mittelfristig der Ausbau von barrierefreien Haltestellen angestrebt werden. Insbesondere im Stadtverkehr Herford ist es eine Notwendigkeit auf die neuen Bedürfnisse der Fahrgäste (Vgl. Verschiebung der Alterspyramide) einzugehen. Hier sollten barrierefreie Haltestellen an zentralen Punkten, sowie an Krankenhäuser, Bahnhöfen, Seniorenzentren oder Ärztehäusern geprüft und ausgebaut werden. Gleiches sollte auch für das einrichten eines DFI- Systems an beschriebenen Haltestellen gelten. In diesem Zusammenhang sollten barrierefreie Haltestellen auch an zentralen Punkten des Regionalverkehrs Herfords - als Zubringer zum städtischen Verkehr – geprüft und ggf. und umgesetzt werden.

6.2.6 Linienbündel F

Im Linienbündel F ist der Stadtverkehr Vlotho abgebildet. In der Abbildung 35 [redakt. Änd.] ist eine Zusammensetzung der Einnahmen aus dem Verkauf von Schülertickets, sowie aus den Tickets des Jedermannverkehrs und den Ausgleich nach SGB IX bzw. der 11a – Mittel dargestellt.

Seit dem 01.12.2010 werden der Stadtverkehr Vlotho durch die VlothoBus Gesellschaft – einer Tochtergesellschaft der Stadtwerke Vlotho – gefahren.

In der Abbildung 36 [redakt. Änd.] ist die Kostenentwicklung bis zum Jahr 2016 in Form der orangenen Linie dargestellt. Gegenwärtig hat das Linienbündel F ein Defizit, welches von den Stadtwerken Vlotho ausgeglichen wird. Der blaue Graph zeigt die Prognose bis 2016, wobei ein Ausgleich des auftretenden Defizits bis 2011 hier schon berücksichtigt ist. Auffällig ist hierbei, dass trotz des berücksichtigten Zuschusses keine Kostendeckung bis 2016 vorhanden ist. Das heißt, die zur Verfügung stehenden Einnahmen (aus Schülerverkehren) werden deutlich zurückgehen und das Defizit anwachsen lassen.

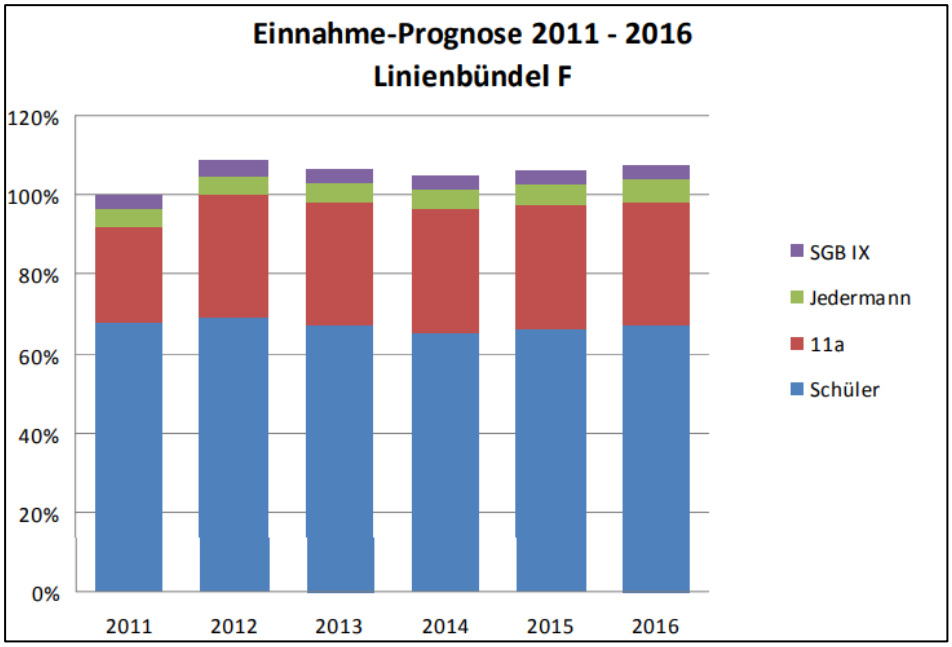


Abbildung 35: Einnahme-Prognose 2011 - 2016 Linienbündel F

Da im Bereich Vlotho der Stadtverkehr bereits als bedarfsorientierter Verkehr gefahren wird, ist dieses kein Mittel um dem Finanzloch entgegenwirken zu können. Um das bestehende Fahrplanangebot aufrecht zu erhalten, benötigt es weiterhin der Zuschüsse von den Stadtwerken Vlotho. Eine Alternative den erforderlichen Zuschuss zu verringern, ist eine Veränderung des Tarifsystems im Bereich der Schulwegtickets (Vgl. 6.1.3/c) [redakt. Änd.]. Der blau gestrichelte Graph zeigt, dass es damit möglich ist, die Kostendeckung bei einer jährlichen Steigerung des Zuschusses von rund 3% zu gewährleisten und somit das Fahrplanniveau zu erhalten.

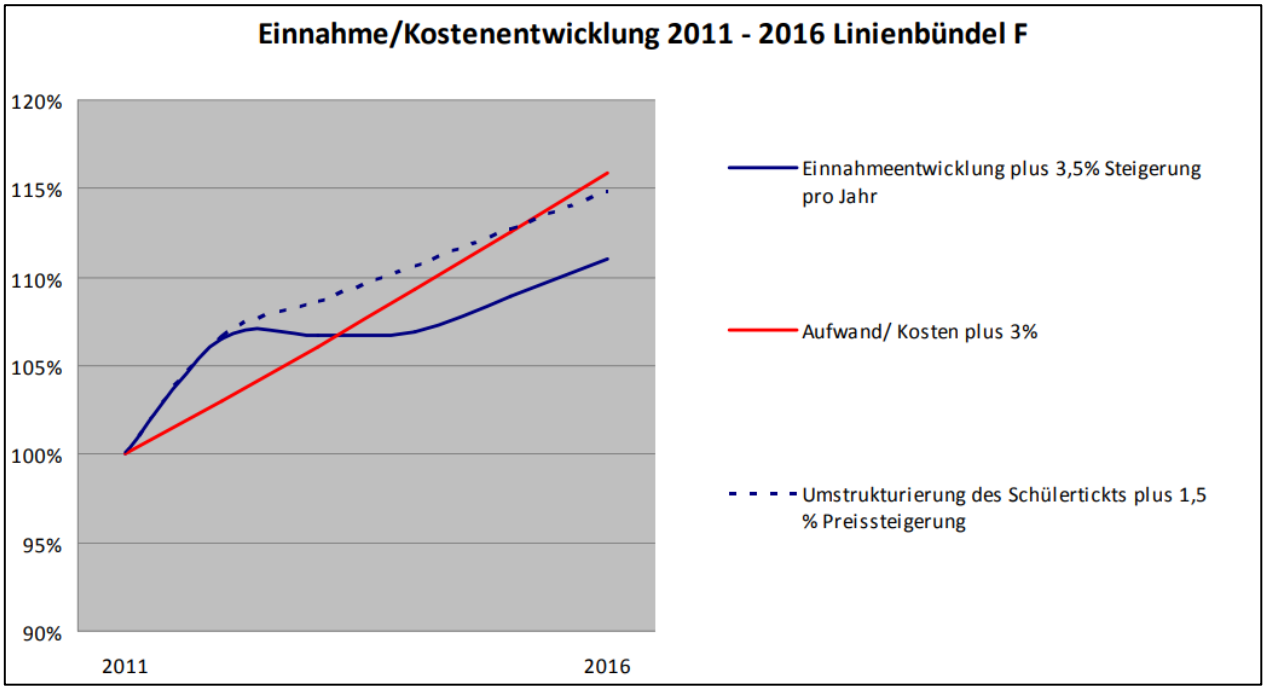


Abbildung 36: Einnahme/Kostenentwicklung 2011 Linienbündel F

Im Bereich der ÖPNV- Infrastruktur sollten mittelfristig der Ausbau von barrierefreien Haltestellen angestrebt werden. Im Stadtverkehr Vlotho ist es eine Notwendigkeit auf die neuen Bedürfnisse der Fahrgäste (Vgl. Verschiebung der Alterspyramide) einzugehen. Hier sollten barrierefreie Haltestellen an zentralen Punkten, sowie an Krankenhäuser, Bahnhöfen, Seniorenzentren oder Ärztehäusern ausgebaut werden.

7 Linienbündelungskonzepte

Das Kapitel und seine Unterkapitel entsprechen dem Stand des vorherigen Nahverkehrsplans (beschlossen von den Kreistagen Minden-Lübbecke und Herford am 18.12.2006 bzw. 22.09.2006).

7.1 Gründe für die Linienbündelung

Die Zusammenfassung von Linien des straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehrs (ÖSPV) zu Linienbündeln ist Voraussetzung für eine wirtschaftliche und kundengerechte Verkehrsgestaltung und dient der Integration der Verkehrsbedienung. Die konsequente Liniennetzbündelung trägt damit zur Sicherung einer ausreichenden Verkehrsbedienung bei, wie nachfolgend dargestellt wird:

Gemäß § 9 Abs. 2 PBefG kann die Genehmigung für Linienverkehre gebündelt erteilt werden, soweit die Zielsetzung des § 8 PBefG es erfordert. Zu den Zielsetzungen des § 8 PBefG gehört das Interesse einer ausreichenden Verkehrsbedienung sowie einer wirtschaftlichen Verkehrsgestaltung und hierzu insbesondere die Verkehrsintegration. Verkehrlich und wirtschaftlich verbundene Verkehrsleistungen sollen danach auch genehmigungsrechtlich zusammengeführt werden können. Dies ermöglicht zugleich auch eine gesamtwirtschaftliche Bewertung verbundener Linienverkehre mit einem Ausgleich zwischen guten und schlechten Risiken.

Die Zusammenführung von Linienverkehren zu Linienbündeln ist daher von Bedeutung für das Interesse der Allgemeinheit und der Fahrgäste an einem einheitlichen und leistungsfähigen Bedienungsangebot, für das Interesse der Unternehmen an einer wirtschaftlich möglichst optimierten Bedienung sowie für das Interesse der Aufgabenträger an einer ausreichenden Verkehrsbedienung bei möglichst geringer Belastung der öffentlichen Haushalte.

Diesen Interessen wird Rechnung getragen, indem verkehrlich und wirtschaftlich verbundene Linien möglichst aus einer Hand verantwortet, d.h. aus der Hand eines Unternehmens oder mehrerer kooperierender Unternehmen bedient werden. Nachteilig erscheint hingegen die Bedienung wirtschaftlich und verkehrlich verflochtener Linien durch verschiedene Betreiber, die zueinander im Wettbewerb stehen, da ein einheitliches Bedienungsangebot, Erscheinungsbild und Qualitätsniveau des ÖPNV nicht im selben Maße gewährleistet wäre, wie bei der Bedienung aus einer Hand. Nicht im gleichen Maße realisiert werden könnten außerdem betriebliche Optimierungspotentiale und Synergieeffekte. Auch wäre ein Ausgleich zwischen ertragsstärkeren und ertragsschwächeren Linien nicht im selben Maße möglich. Beeinträchtigt würden die öffentlichen Verkehrsinteressen insbesondere, wenn es hinsichtlich solchermaßen verbundener Verkehre zu einem Rückzug der Betreiber alleine auf ertragsstärkere Linien käme und Verkehrsbedürfnisse in der Folge nicht mehr befriedigt werden könnten, da dies zu einer nicht mehr leistbaren finanziellen Belastung führen wür-

de. Nachteilig wäre aber auch, wenn sich monopolartige Strukturen dadurch bilden würden, dass ein oder nur wenige große Betreiber sämtliche Linien oder große Teilnetze im hier betroffenen Gesamtverkehrsraum bedienen würden. Bei der Zusammenfassung von Linienverkehren ist daher auch darauf zu achten, dass ein dauerhaft lebhafter Wettbewerb gewährleistet bleibt und das Interesse mittelständischer Unternehmen angemessene Berücksichtigung findet.

Das nachstehende Linienbündelungskonzept soll unter Beachtung der gesetzlichen Anforderungen zur Verfolgung der genannten Interessen darlegen, zwischen welchen Linien im Zuständigkeitsbereich der Aufgabenträger bzw. der mhv die Voraussetzungen für die Zusammenfassung der Linien zu Linienbündeln gegeben sind. Dazu wurden die verkehrlichen und wirtschaftlichen Zusammenhänge der Linienverkehre ermittelt und die maßgeblichen verkehrlichen und wirtschaftlichen Kriterien und Interessen gegeneinander abgewogen. Die Minden-Herforder Verkehrsgesellschaft (mhv) wurde durch Kreistagsbeschlüsse der Kreise Minden-Lübbecke und Herford beauftragt, eine Linienbündelungskonzeption, auch als Grundlage für den Nahverkehrsplan und dessen Fortschreibung, zu entwickeln.

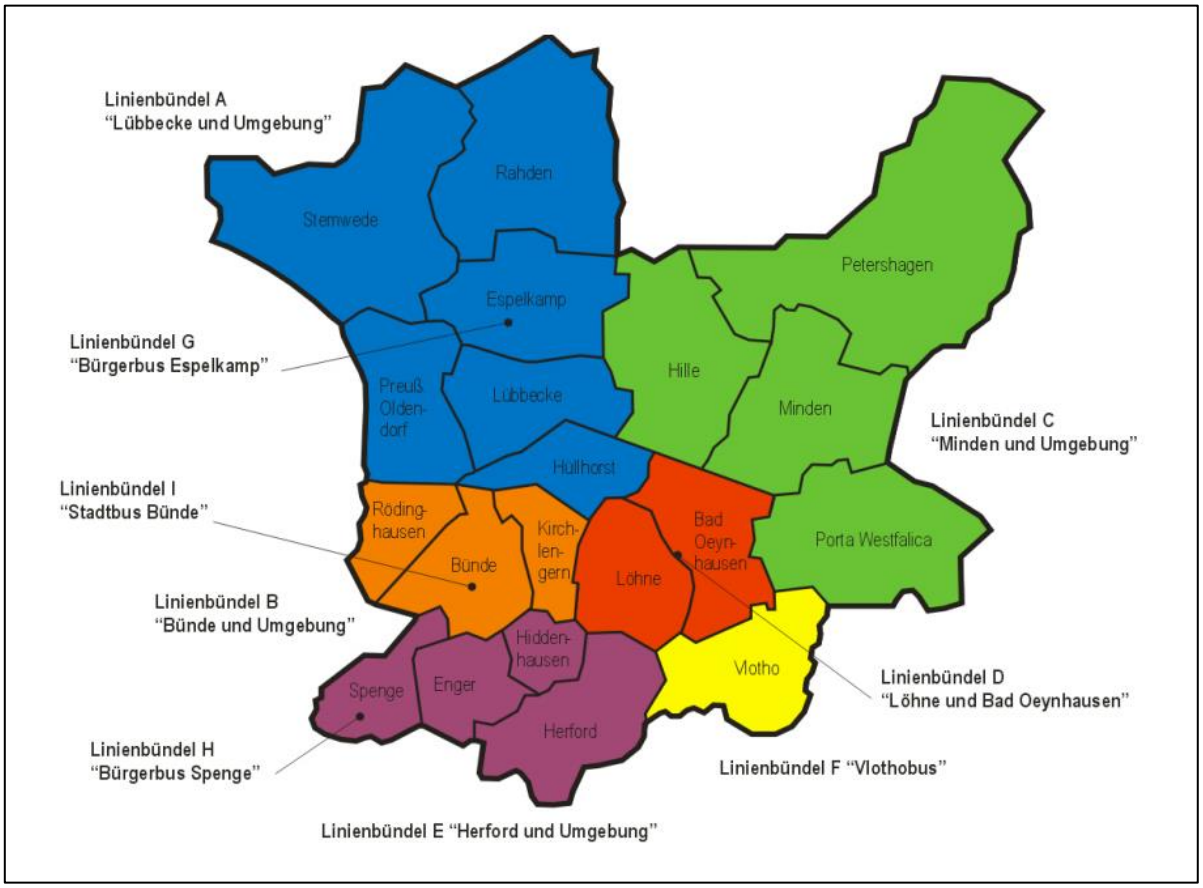


Abbildung 37: Räumliche Aufteilung der Linienbündel

von-nach	Herford	Spenge	Enger	Hiddenhsn	Löhne	Rödinghsn	Vlotho	Kirchlengern	Bünde	Bad Oeynhausen	Hille	Pr. Oldendorf	Stemwede	Lübbecke	Espelkamp	Hüllhorst	Rahden	Petershgn	Minden	Porta Westfalica	Kreis Gütersl
Herford	**55323**	1147	6034	9704	10318	623	12280	2781	2354	4258	123	320	55	448	196	283	74	128	1253	1280	2978
Spenge	1147	**12104**	1857	451	418	392	2201	208	38	229	8	127	8	81	15	58	2		31	26	2725
Enger	6034	1857	**11340**	1283	960	424	4754	560	161	558	22	194	14	169	43	175	8	1	100	83	1558
Hiddenhausen	8704	451	1293	**15102**	2034	358	3588	863	403	1178	70	283	17	258	60	290	10	8	247	196	511
Löhne	10313	419	959	2034	**29848**	487	8184	3334	1818	19858	584	412	46	1798	388	2219	73	120	2289	1608	673
Rödinghausen	623	382	424	558	887	**5592**	5017	831	40	338	34	1116	83	885	148	364	28	1	58	37	145
Vlotho	12281	2201	4754	3569	6184	5017	**43733**	7480	480	3441	198	4007	223	2370	829	1901	130	27	838	514	1293
Kirchlengern	2781	208	580	963	3339	431	7480	**12882**	209	1934	228	491	80	2337	496	1128	91	18	386	206	158
Bünde	2854	38	188	403	1818	40	480	209	**18185**	8088	104	21	1	124	28	113	3	131	1841	2038	430
Bad Oeynhsn	4258	229	558	1477	19898	338	3441	1934	8088	**60440**	2256	328	49	2888	508	2724	94	511	8107	8158	331
Hille	123	6	22	70	584	34	198	228	104	2258	**11931**	153	79	1575	1458	531	344	814	10240	536	2
Pr. Oldendorf	320	127	194	263	412	1318	4007	491	21	328	153	**7558**	1804	5453	1518	435	405	18	278	39	20
Stemwede	55	9	14	17	48	83	223	80	1	48	78	1604	**13822**	2138	4024	72	3122	42	175	7	
Lübbecke	448	81	168	250	1789	665	2370	2357	124	2888	1575	5453	2139	**28158**	13885	2253	2145	235	3277	385	13
Espelkamp	196	15	43	80	398	48	829	498	28	508	1658	1518	4024	13888	**25851**	694	9285	572	2882	174	1
Hüllhorst	285	58	175	290	2219	384	1901	1128	115	2724	531	435	72	2253	884	**9735**	125	49	1348	258	15
Rahden	74	2	8	10	73	28	130	91	3	94	344	405	3122	2145	9285	128	**13772**	238	588	30	
Petershagen	126		1	8	120	4	27	18	101	511	814	18	42	235	572	49	239	**15803**	21028	1304	
Minden	1253	31	200	247	2269	88	835	588	1840	8107	10240	278	175	3277	2952	1348	568	21025	**148010**	24798	96
Porta Westf	1288	28	83	198	1809	37	514	208	2059	8180	536	39	7	385	174	259	30	1304	24798	**20054**	99
Kreis GT	2978	2725	1555	310	873	443	1282	189	430	381	2	20		13	1	15			38	89	**572248**
Kreis Lippe	18874	344	1229	1740	3823	134	1925	495	10998	7175	77	83	3	187	35	148	4	80	2138	2578	18780
Stadt Bielefeld	38846	10262	11288	4815	4954	470	5807	934	4185	4817	170	280	72	368	151	292	47	131	1832	1728	115650
Umland	3150	2879	2209	1893	3107	3480	8918	991	3338	8377	1108	2488	8881	1855	2843	390	5317	12511	15409	20191	133602
	172334	35603	45176	45735	98182	20918	120124	39378	55123	146718	32844	27631	34818	73288	66344	25604	35916	53767	247191	86317	851328

Tabelle 18: Verflechtungsmatrix (zurückgelegte Wege Mo-Fr) gemäß NVP-Verkehrsmodell BSV 1997 im Auftrag der mhv

7.2 Kriterien und Vorgehensweise bei der Linienbündelung im mhv-Raum

Die Bildung und Bewertung der Linienbündel wurde nach folgenden Kriterien vorgenommen:

a) Verkehrsfunktion / Verflechtungen

Aufbauend auf die bestehenden Verkehrsbeziehungen, die aus Tabelle 18 [redakt. Änd.] ersichtlich werden, wird darauf Wert gelegt, dass die einzelnen Linienbündel in geeigneter Weise ein Bedienungsgebiet abdecken. Durch Berücksichtigung der Umsteigebeziehungen zwischen den einzelnen Linien an Verknüpfungspunkten, durch Taktüberlagerungen und eine flächendeckende Erschließung (= „Netzstruktur“) soll der Fahrgast jedes Linienbündel als ein zusammenhängendes Liniensystem begreifen und wahrnehmen.

b) Verkehrsfunktion / Verflechtungen

Eine integrierte Bedienung mit abgestimmten Fahrplänen und Tarifen (Kooperationsraum 6 - Gemeinschaftstarif „Der Sechser“) ist aus Gründen des öffentlichen Verkehrsinteresses im Hinblick auf die Verkehrsbedürfnisse der Allgemeinheit erforderlich. Innerhalb der integrierten Bedienungsgebiete soll der ÖPNV für den Fahrgast eine „einheitliche Benutzeroberfläche“ bzw. einen „Wiedererkennungswert“ bieten, um die Zugänglichkeit zum ÖPNV zu erleichtern. Den Verkehrsunternehmen soll ein einheitlicher Marktauftritt in den integrierten Bedienungsgebieten ermöglicht und die Erschließung von Fahrgastpotentialen sowie die Kundenbindung erleichtert werden. Als beispielhafte Elemente der integrierten Bedienung sind der am 28.05.2000 eingeführte Gemeinschaftstarif für den Kooperationsraum 6 „Der Sechser“ oder aber auch die Verkehrskonzepte für die Stadt Minden sowie das gemeinsame Stadtbussystem für Bad Oeynhausen und Löhne zu nennen. Je stärker die in 7.2 a) [redakt. Änd.] beschriebenen verkehrlichen Verflechtungen innerhalb eines in sich geschlossenen Bereiches ausgeprägt sind, desto wichtiger wird die integrierte Bedienung durch einen Betreiber. Denn dadurch sind z.B. ein einheitlicher Marktauftritt und die gezielte Bereitstellung einer integrierten Netzstruktur, welche die Fahrgastströme berücksichtigt, besonders effizient zu gewährleisten.

c) Netzhierarchie, Verknüpfungspunkte, wirtschaftliche Verflechtung

Innerhalb der Linienbündel bzw. Netze ist es sinnvoll, zwischen Haupt- und Nebenlinien im Hinblick auf die verkehrliche Bedeutung (Hierarchie) zu unterscheiden. Hauptlinien sind im Allgemeinen dadurch gekennzeichnet, dass sie angebotsorientiert und oftmals dadurch nicht kostendeckend sind. Es handelt sich dabei um Linien, die durchgehend vertaktet sind oder zumindest ein Fahrtenangebot aufweisen, das über den Tag verteilt durch eine Vertaktung gekennzeichnet ist. Hauptlinien sind direkte und schnelle Verbindungen, die auf die Zentren der Städte ausgerichtet sind. Nebenlinien sind hauptsächlich nachfrageorientiert

und durch ihre Beschränkung auf nachfragestarke Verkehrszeiten und Verkehrsaufgaben sehr häufig ertragsreiche Linien. Es handelt sich dabei oft um Linien, deren Fahrtenangebot sich auf wenige Kurse zu den üblichen Schüler- und/oder Berufsverkehrszeiten beschränkt und Linien, die Erschließungsfunktion übernehmen. Die Nebenlinien übernehmen somit Zubringerfunktion zu den Hauptlinien. Erst durch die Verknüpfung und der genauen zeitlichen und räumlichen Abstimmung von Haupt- und Nebenlinien („Anschlusssicherung für Fahrgäste“) in einer sinnvollen „Aufgabenteilung“ ergibt sich die beschriebene „Integrierte Verkehrsbedienung“ (7.2 b) [redakt. Änd.] unter Berücksichtigung der „Verkehrsverflechtungen“ (7.2 a) [redakt. Änd.]. D.h. das Ausmaß des wirtschaftlichen Erfolgs des gesamten Netzes ist von einem abgestimmten Gesamtsystem abhängig.

Die Fahrpläne der einzelnen Linien sollen besonders an den herausragenden Verknüpfungspunkten aufeinander abgestimmt sein, um den nachgefragten Umsteigebeziehungen und Verkehrsverflechtungen gerecht zu werden. Hieraus lässt sich auch die wirtschaftliche Verflechtung ableiten, wenn die Nutzung der einen Linie maßgeblich den Erfolg einer anderen Linie beeinflusst (s. Umund Übersteiger in Anlage 1a und Anlage 1b). Insgesamt steigen 11% aller Fahrgäste Mo - Fr auf andere Buslinien um. Dabei spielen die vom Gutachter Hamburg Consult in Kapitel 7.3 [redakt. Änd.] ausgemachten Hauptknotenpunkte der Linienbündelung mit einem Anteil von knapp 91 % eine tragende Rolle, die sich auch aktuell im Jahr 2003 in ähnlicher Weise darstellt. Insgesamt bekommen die Umsteiger mit einem Anteil von mehr als 11% eine hohe verkehrliche und wirtschaftliche Bedeutung. Dies unterstreicht die engen Verflechtungen zwischen den einzelnen Linien der hier geplanten Linienbündel.

Die „Aufgabenteilung“ von Haupt- und Nebenlinien („Netzstruktur“) und die enge wirtschaftliche Verflechtung der Linien untereinander machen den Betrieb des Linienbündels aus einer Hand erforderlich und gerechtfertigt. Nur so können ertragsstarke und ertragsschwache Linien wirtschaftlich effektiv kombiniert werden. Der isolierte Betrieb ertragsstarker und ertragsschwacher Linien, z.B. infolge eines Genehmigungswettbewerbs um einzelne Linien, hätte die wirtschaftliche und verkehrliche Schwächung der Netzstrukturen zur Folge. Hieraus wird ersichtlich, dass nicht entscheidend ist, ob bestehende Linien bereits heute als Netze betrieben werden. Vielmehr ist bedeutsam, dass optimierte Liniennetze als verkehrlich und wirtschaftlich optimale Einheit erhalten bleiben. Ein integrierter Betrieb aus einer Hand führt zudem zu einer größeren Flexibilität. So können die erforderlichen Maßnahmen und Abstimmungen bei einer Veränderung der Verkehrsverflechtungen (z.B. durch Verlagerung des Verkehrs auf andere Verkehrsmittel oder zusätzliche Bebauung) wesentlich effektiver und im Interesse des Gesamtnetzes erfolgen als bei einem Betrieb durch mehrere, unabhängig voneinander mit ggf. unterschiedlichen wirtschaftlichen Interessen agierenden Betreibern. Der Rückzug auf einzelne, besonders ertragreiche und wirtschaftliche Linien ist deshalb zu verhindern.

d) Wirtschaftliche Kriterien

Neben der wirtschaftlichen Verflechtung der Linien untereinander (2c) spielen vor allem betriebliche Kriterien des Verkehrsunternehmens eine entscheidende Rolle. So führt der Betrieb mehrerer, aufeinander abgestimmter Linien zu betrieblichen Synergien (z.B. optimierter Fahrzeug- und Personaleinsatz) und zu Vorteilen für die Fahrgäste (z.B. geringere Umsteigezeiten), was wiederum zu höherer Nachfrage und höheren Verkehrserlösen führt. Um einen betrieblich und ertragsabhängig optimalen Zuschnitt von Linienbündeln beurteilen zu können, wurde 2000 ein Gutachten in Auftrag gegeben, das Empfehlungen für den Zuschnitt von Linienbündeln und Teilnetzen/ -losen auf der Basis des damaligen Fahrplans beinhaltet und dessen Ergebnisse in Abschnitt 7 - 030 dargestellt sind. Der Gutachter hatte den Auftrag, drei unterschiedliche Varianten der Gestaltung von Linienbündeln (kleine, mittlere, große Linienbündel; vgl. Kap. 7.3) [redakt. Änd.] bezüglich ihrer finanziellen und betrieblichen Auswirkungen im Vergleich zum derzeitigen Betriebskonzept zu prüfen und Empfehlungen zur Ausgestaltung der Linienbündel (kleine, mittlere, große Linienbündel; vgl. Kap. 7.3) [redakt. Änd.] bezüglich ihrer finanziellen und betrieblichen Auswirkungen im Vergleich zum derzeitigen Betriebskonzept zu prüfen und Empfehlungen zur Ausgestaltung der Linienbündel zu machen. Die o.g. von der mhv zur Begutachtung vorgegebenen Linienbündel erfüllten sämtliche in 7.2 [redakt. Änd.] genannten Kriterien (vgl. Erläuterungen in Kap. 7.5) [redakt. Änd.].

Darüber hinaus hat der Gutachter durch standardisierte Kostenberechnungen (Basis sind gleiche Kostenansätze auf allen Linien) und im Auftrag der mhv von der Planungsgruppe Nord GmbH (Kassel) auf der Basis von Zählungen, Befragungen und Daten der Schulträger (Kommunen und Kreise) sowie gesetzlichen Zuschüssen (§ 45a, § 13 ÖPNVG NRW, §§ 59 ff BSchwerbG) ermittelten Einnahmen je Linienabschnitt für das Fahrplanjahr 1999/2000 (ausreichend differenzierte reale Einnahmendaten der Verkehrsunternehmen wurden nicht zur Verfügung gestellt) eine qualitative Bewertung der wirtschaftlichen Situation der Linien vorgenommen (eine entsprechende Karte ist in den Geschäftsräumen der mhv einsehbar). Die Darstellung zeigt, dass bei einheitlichen Kostenstrukturen positive und negative Risiken durch die Linienbündelung kombiniert werden und so ein wirtschaftlicher Querausgleich innerhalb der Linienbündel erfolgt.

Die vom Gutachter gewählte Vorgehensweise entspricht der betrieblichen Planung in Verkehrsunternehmen. Dies wird v.a. durch den Einsatz des auch bei Verkehrsunternehmen eingesetzten Fahr- und Dienstplanprogramms MICROBUS deutlich. Dieses Programm verfügte zum Zeitpunkt der Gutachtenserstellung über einen der modernsten Optimierungsalgorithmen. Auch die Vorgehensweise bei der Beurteilung der Kostendeckungsgrade ist im Sinne einer „Linienergebnisrechnung“ branchenüblich. Die Vergleichsrechnungen der Varianten fanden unter gleichen Randbedingungen (z.B. Kosten- und Erlösansätze, Betriebsstandorte etc.) statt. Dadurch ist die Vergleichbarkeit der Einzelergebnisse gewährleistet. Somit können die Ergebnisse und Empfehlungen des Gutachtens zur Linienbündelung als wesentliches Kriterium herangezogen werden.

Die im Gutachten enthaltene Empfehlung unterscheidet sich bezüglich der Kosten nur unwesentlich von der Linienbündelung für das Gesamtnetz, hat aber einige entscheidende Vorteile:

- Berücksichtigung der lokalen Identität durch abgeschlossene Stadt- Umland- Verkehre,
- Erhalt eines stetigen Wettbewerbs durch Bildung mehrerer Linienbündel,
- Mittelstandsförderung durch kleinere Bündeleinheiten.

Unter nochmaliger Abwägung aller in 7.2 a-d [redakt. Änd.] genannten Kriterien wurde das in Kapitel 7.5 [redakt. Änd.] ausführlich dargestellte Linienbündelungskonzept auf der Basis der Gutachterempfehlungen erarbeitet. Dabei wurden zum Zeitpunkt des Gutachtens aktuelle Planungserwägungen (z.B. Einbindung der Schnellbuslinie 513 in den Stadtverkehr Minden) abweichend vom Gutachtervorschlag im Sinne einer verkehrlich und wirtschaftlich sinnvollen Konzeption berücksichtigt.

Da Netzkonzeptionen langfristig anzulegen sind, wurden die Planungen des 2. Nahverkehrsplanes nachträglich mit in die Überlegungen integriert.

Das Linienbündelungskonzept wurde durch einen Gutachter auf Basis wirtschaftlicher Rahmendaten der Jahre 1999 / 2000 entwickelt. Die wirtschaftlichen Rahmendaten der Jahre 2005 / 2006 (Kosten und Erlöse) wurden seitens der MHV überprüft und haben sich seitdem verändert. Diese Veränderungen haben allerdings keine Auswirkungen auf die konzeptionelle Gestaltung und die gutachterlichen Ergebnisse, die in Kapitel 7.5 [redakt. Änd.] dargestellt sind.

7.3 Ergebnisse der Alternativrechnungen (Optimale Netzgröße)

Der Gutachter empfiehlt die Bildung von fünf (plus drei) Teilnetzen. Hierbei handelt es sich um die Teilnetze Minden, Bad Oeynhausen, Herford, Bünde und Lübbecke.

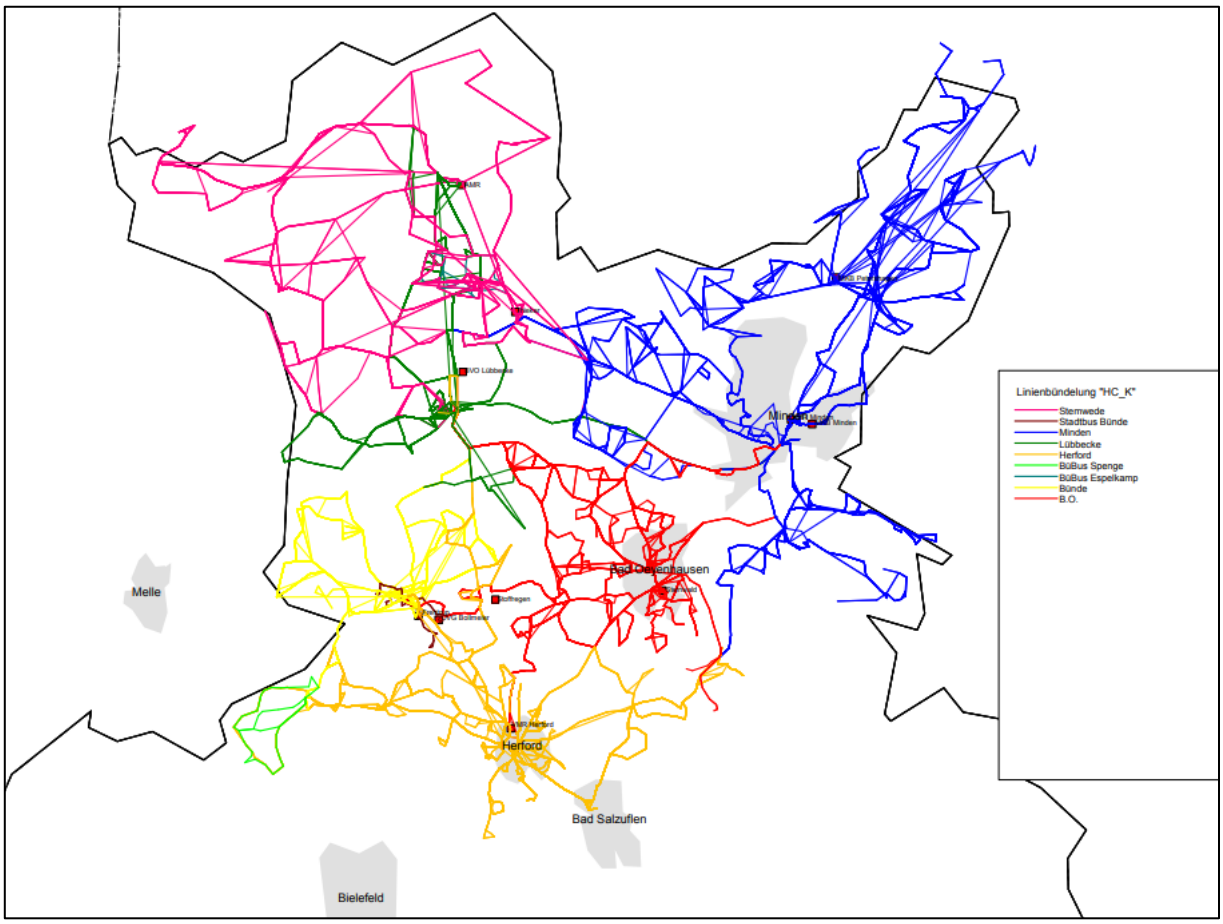


Abbildung 38: Gutachterempfehlung für Liniennetzbildung

Rahmenbedingungen der Berechnungen

Es wurden alternative Berechnungen mit dem Fahr- und Dienstplanprogramm MICROBUS 2.0 durchgeführt.

Folgende Varianten wurden als in Frage kommende Lösungen berechnet:

TN_K: Kleinräumige Linienbündelung mit 13+3 Teilnetzen

TN_M: Linienbündelung gemäß Nahverkehrsplan mit 9+3 Teil- netzen

TN_G: Großräumige Teilnetzbildung mit 4+3 Teilnetzen in vier Korridoren

Zu Vergleichszwecken wurden folgende Varianten berechnet:

LinR: Linienweise Ausschreibung (119 Linien)

GesN: Gesamtnetz in einer Ausschreibung

MHS: Bündelung der Linien gemäß heutiger Bedienung unter Berücksichtigung der Zusammenarbeit der Verkehrsunternehmen im Bereich Minden als MHS (10+3 VU)

Der Lösungsvorschlag von Hamburg-Consult wurde in zwei Varianten berechnet:

HC_G: Bündelung in 4+3 Teilnetzen

HC_K: Aufteilung zweier Teilnetze in zwei Lose, daher 6+3 Teilnetze.

Während der Planungen hat sich herausgestellt, dass signifikante Einsparungen immer an großen Umsteigeknoten möglich sind, an denen mehrere Linien beginnen und enden. An diesen Punkten kann ohne Verlustzeiten und ohne Leerkilometer die Linie gewechselt werden. Mit Einschränkungen gelten diese Aussagen auch für nah beieinander liegende Endpunkte wie z.B. die Haltestellen Minden ZOB und Minden Bahnhof.

Als zentrale Knoten/ Verknüpfungspunkte wurden folgende Punkte ermittelt:

- Minden ZOB/Bahnhof
- Bad Oeynhausen ZOB
- Herford Alter Markt/Bahnhof
- Bünde ZOB
- Lübbecke ZOB/Bahnhof

sowie nachträglich:

- Vlotho Kirchplatz/ZOB

Damit sind die Zentren der zukünftigen Teilnetze festgelegt. In den übrigen Bereichen konnten derart signifikante Verknüpfungspunkte nicht ausgemacht werden.

Die Betriebskosten wurden ermittelt, indem die gefahrenen Kilometer, die benötigten Personalstunden und die benötigte Fahrzeugzahl jeweils mit Kostensätzen belegt wurden. Um alle Varianten vergleichbar zu halten, wurde für alle Varianten und Teilnetze mit identischen Kostensätzen gerechnet. Diese Kostensätze sind nicht an die heutigen Kostenstrukturen der zur Zeit im Untersuchungsgebiet betreibenden Unternehmen angelehnt, sondern spiegeln die Kostensätze eines fiktiven Betriebes mit der Kostenstruktur eines auf den Wettbewerb vorbereiteten privat geführten Verkehrsunternehmens wider. Hierfür wurden folgende Kostensätze anhand der dem Gutachter zur Verfügung stehenden vertraulichen Vergleichswerten ermittelt:

Euro je Personaleinsatzstunde:

Die Personalkosten (Stand 2000) sind im Wesentlichen abhängig von der Dauer der zu besetzenden Busstunde. Folgende Sätze sind in die Berechnungen eingeflossen:

Personalkosten je Effektivstunde	Euro 16.11
Zuschlag bei Dienstplanwirkungsgrad von 0,9	Euro 1.79
Summe	**Euro 17.90**

Variable Fahrzeugkosten je Betriebskilometer:

Die Betriebskosten eines Busses sind im Wesentlichen kilometerabhängig. Hierbei wurden angesetzt: Fahrzeugkosten je km (Bsp. Standardbus):

Schmier-/Treibstoff	Euro 0.28
Wartung, Pflege	Euro 0.23
Overhead	Euro 0.15
Summe	**Euro 0.66**

Fixkosten je eingesetztes Fahrzeug:

Neben den Kosten für den Betrieb eines Busses entstehen jährlich Fixkosten für den Erwerb (bzw. die Anmietung) für jedes benötigte Fahrzeug. Da im ländlichen Bereich für die Spitzenbelastung häufig schon abgeschriebene Fahrzeuge eingesetzt werden oder Fahrzeuge, die in den Nebenzeiten durch andere Fahrten (z.B. im Gelegenheitsverkehr) ausgelastet werden, wurde mit 15.339 Euro je Fahrzeug ein relativ niedriger Wert angesetzt. Die Fahrzeugförderung gemäss § 13 ÖPNVG NRW ist hier nicht enthalten. Sie geht als gesetzlicher Zuschuss in die Erlöse ein. Die daraus resultierenden Kosten je Fahrzeugkilometer liegen für den MHV- Raum im Durchschnitt bei 2,05 - 2,15 Euro (je nach Variante, ohne Extremvarianten), was als gängiger Marktpreis für vergleichbar strukturierte Räume festgestellt werden kann. Als Ergebnis der Umlaufoptimierung steht u.a. die benötigte Fahrzeug-

anzahl für das gemeinsam optimierte Teilnetz fest. Die sich daraus ergebenden Fixkosten je Jahr und Teilnetz werden anteilig anhand der Nutzkilometer auf die einzelnen Linien verteilt.

Erlöse:

Abschließend wurden die so ermittelten Betriebskosten den momentanen linienbezogenen Einnahmen (gemäß Erhebungen durch die Planungsgruppe Nord im Auftrag der MHV 1999/2000 zuzüglich gesetzlichen Zuschüssen) gegenüber gestellt und dadurch die Erträge, die Aufwände und der Kostendeckungsgrad jedes Teilnetzes ermittelt.

Benötigte Fahrzeuganzahl

Erwartungsgemäß liegt die benötigte Fahrzeuganzahl bei der linienreinen Variante deutlich am höchsten, bei der Optimierung des Gesamtnetzes am niedrigsten. Schon bei der Variante TN_M, der Teilnetzbildung wie im Nahverkehrsplan vorgesehen, liegt der Fahrzeugbedarf unter der heutigen Ist-Situation, von den möglichen Varianten ist der Gutachtervorschlag HC_G der beste, wobei der Mehraufwand in Variante HC_K komplett bei der Aufteilung des Lübbecker Netzes auf Lübbecke und Stemwede beruht.

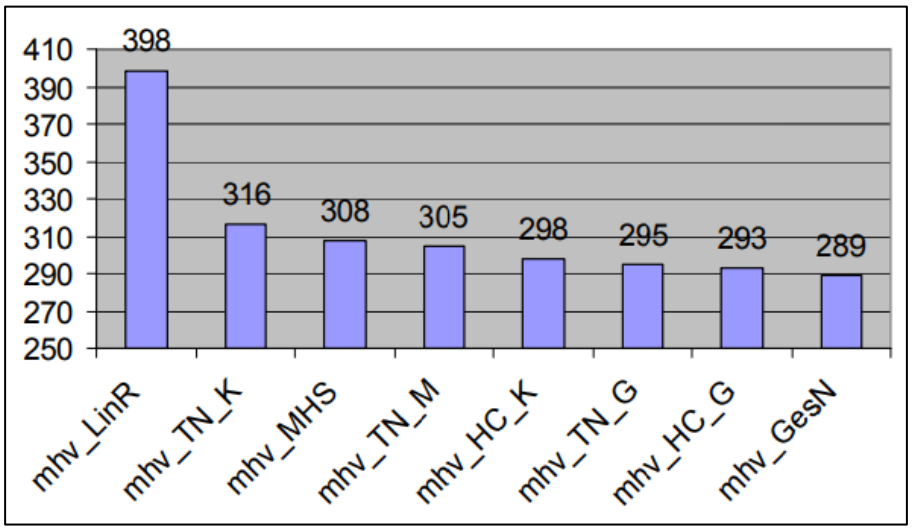


Abbildung 39: Fahrzeugbedarfe der Varianten im Vergleich

Kosten des Betriebes

Auch bei der Berechnung der Betriebskosten ergibt sich das erwartete Bild: Die teuerste Variante ist der linienreine Betrieb, die preiswerteste Variante der Betrieb des Gesamtnetzes. Die Differenz zwischen den Varianten TN_K und HC_G liegt bei 613.550 Euro jährlich. Zu beachten ist hier, dass den Berechnungen einheitliche wettbewerbsfähige Kostensätze zugrunde liegen und daher ein Vergleich mit der heutigen Situation mit vielen Betrieben mit unterschiedlichsten Kostensätzen nicht zulässig ist. Ein Vergleich zwischen der Variante HC_G und der Variante MHS, die den heutigen Betrieb mit marktfähigen Kostensätzen be-

legt, zeigt jedoch, dass die Variante MHS einen Mehraufwand von ca. 357.904 Euro erzeugt.

Beim Vergleich der Varianten HC_G und HC_K ergibt sich, dass durch Zusammenlegung der Teilnetze Herford und Bünde in Variante HC_K zum Teilnetz Herford in Variante HC_G keine Einsparung erreicht wird. Bei den Teilnetzen Lübbecke und Stemwede in Variante HC_K zum Teilnetz Lübbecke in Variante HC_G sind Einsparungen von 153.387 Euro möglich.

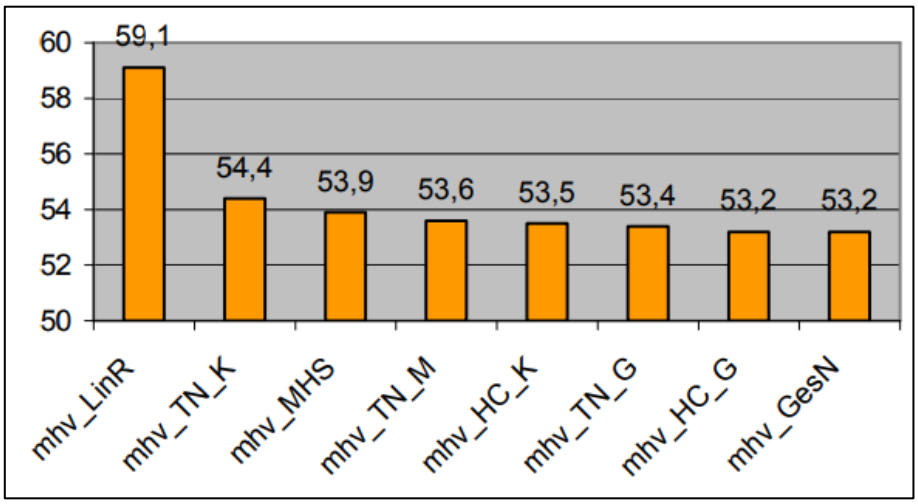


Abbildung 40: Kosten der Varianten im Vergleich

Die Kostendeckungsgrade liegen bei den maßgeblichen Varianten relativ dicht beieinander. Betrachtet man jedoch nur den Zuschussbedarf, so ergeben sich Differenzen von 12% zwischen der Variante TN_K und HC_G.

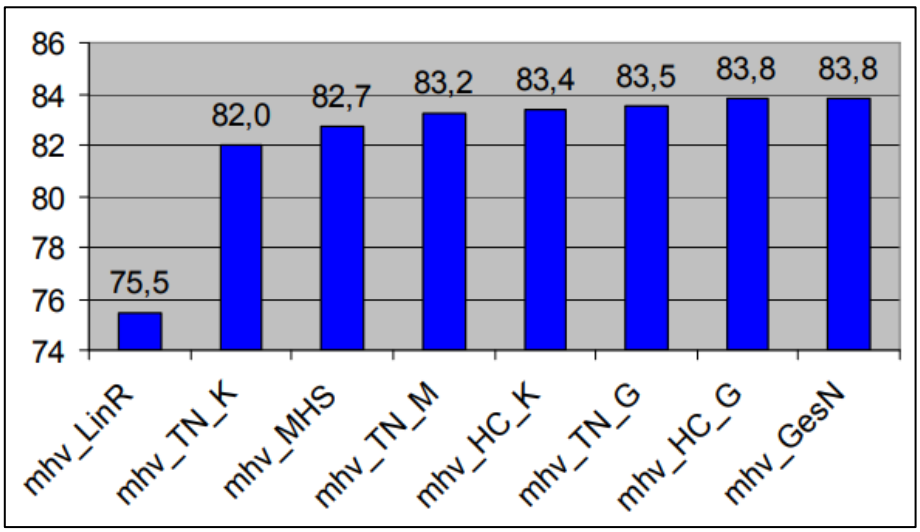


Abbildung 41: Kostendeckungsgrade

Das Linienbündelungskonzept wurde durch einen Gutachter auf Basis wirtschaftlicher Rahmendaten der Jahre 1999 / 2000 entwickelt. Die wirtschaftlichen Rahmendaten der Jahre 2005 / 2006 (Kosten und Erlöse) wurden seitens der MHV überprüft und haben sich seitdem verändert. Diese Veränderungen haben allerdings keine Auswirkungen auf die konzeptionelle Gestaltung und die gutachterlichen Ergebnisse, die in Kapitel 7.5 [redakt. Änd.] dargestellt sind.

7.4 Laufzeitharmonisierung von Linienbündeln

Die Ziele der Linienbündelung können nur erreicht werden, wenn die Laufzeiten der Liniengenehmigungen innerhalb eines Bündels auf einheitliche Anfangs- und Enddaten begrenzt werden. Denn nur dann ist gewährleistet, dass sich die Betreiber auf das Linienbündel insgesamt bewerben können und dass sie dann die verkehrlichen und wirtschaftlichen Optimierungen leisten können, die Ziel der Linienbündelung sind. Sollten z.B. Linienverkehre aus Rechtsgründen ausgeschrieben werden müssen, so könnten sie nur dann in einem Verfahren gemeinsam vergeben werden, wenn hierfür bestehende Genehmigungen gleichzeitig auslaufen. Auch im Falle eigenwirtschaftlicher Linien kann ein Betreiber den Netzerhalt nur dann gewährleisten, wenn er sämtliche Linien, für die Voraussetzungen der Bündelung vorliegen, auf einmal übernehmen kann, was wiederum das gleichzeitige Auslaufen bestehender Genehmigungen voraussetzt.

Im Durchschnitt sind rund 130-140 ÖPNV- Linien im Bereich der MHV konzessioniert oder in Planung. Die Genehmigungslaufzeiten dieser Linien sind auch innerhalb der hier konzipierten Linienbündel sehr unterschiedlich.

Für die Linien innerhalb eines Linienbündels ist es deshalb erforderlich, die Genehmigungslaufzeiten zu harmonisieren, das heißt die Geltungszeiträume auf einheitliche Anfangs- und Enddaten zu begrenzen. Bleibt es hingegen bei uneinheitlichen Genehmigungslaufzeiten für Linien eines Linienbündels / Teilnetzes, kann sich kaum ein diskriminierungsfreier und effektiver Genehmigungsoder Ausschreibungswettbewerb entfalten und der Marktzutritt von Verkehrsunternehmen würde zumindest erheblich erschwert.

Die Befristung der Genehmigungen mit dem Ziel der Harmonisierung von Laufzeiten obliegt der Entscheidung der Genehmigungsbehörde. Maßstab für die Entscheidung der Genehmigungsbehörde sind aber auch die öffentlichen Verkehrsinteressen, die in diesem Linienbündelungskonzept dokumentiert werden. Aus den vorgenannten Gründen wird eine Harmonisierung der Konzessionslaufzeiten für geboten gehalten. Die Genehmigungsbehörde soll gemäß dieser Konzeption im öffentlichen Verkehrsinteresse liegende harmonisierte Genehmigungslaufzeiten schrittweise herbeiführen. Sachgerecht ist es, auf das Laufzeitende der meisten Linien eines Linienbündels übergangsweise durch die Bildung von Teillinienetzen abzustellen, wenn die so definierten Teilnetze sinnvolle wirtschaftliche und planerische Teilgrößen darstellen bzw. wenn sich diese Teillinienetze an dem europäischen Fahrplanwechsel der Bahnen im November/Dezember eines jeden Jahres orientieren. Die Laufzeiten der dann zunächst nicht vollständig harmonisierten Gesamtlinienbündel können in einem zweiten Schritt auf eine einheitliche Laufzeit angeglichen werden, die sich an einer Gesamtlaufzeit von ca. 5-7 Jahren je Linienbündel orientiert. Inzwischen geht das Verwal-

tungsgericht Minden von Regellaufzeiten zwischen 4 und 6 Jahren aus, während die Maximallaufzeiten nur noch dann genehmigt werden sollen, wenn der Verkehrsunternehmer bereit ist, „ein besonders hoher wirtschaftli ches Risiko einzugehen. Zur Zusammenfassung von diesen so entstehenden Teillinienbündeln sind im Kreis Minden-Lübbecke entsprechende Beschlüsse erforderlich. Dabei wird aus Gründen eines geordneten Übergangs in den Wettbewerb und der Verhinderung von Monopolen ein versetztes Auslaufen der sechs großen Linienbündeln über einen Zeitraum von 6 Jahren vorgesehen.

Um die beschriebenen wirtschaftlichen und verkehrlichen Ziele zu erreichen, liegt eine gebündelte Genehmigung mit harmonisierten Geltungsdauern gemäss §9 Abs. 2 PBefG und § 8 i.V.m. § 16 PBefG gemäss diesem Konzept im öffentlichen Verkehrsinteresse.

Im ersten Schritt der Linienbündelung sollen die einzelnen Linien so terminiert werden, dass sie beginnend mit dem Fahrplanwechsel im Jahr 2006 (bezogen auf den Fahrplanwechsel der europäischen Bahnen wurde hier der 01.12.2006 als Bezugsdatum für das erste Linienbündel gewählt), auf eine Konzessionslaufzeit von sechs Jahren für das gesamte Linienbündel harmonisiert werden. In diesem ersten Harmonisierungsschritt werden alle die Liniengenehmigungen, die vor dem ersten Harmonisierungsdatum des einzelnen Bündels enden, gebündelt.

In einem zweiten Schritt werden die Laufzeiten noch verbleibender Linien mit den Laufzeiten aus dem ersten Teilbündel für die kommenden Jahre harmonisiert.

Insgesamt basiert das Linienbündelungskonzept auf einem möglichen „Wettbewerbsfahrplan“, der es ermöglicht, die sechs Linienbündel in einer für die Aufgabenträger und deren Regieebene, die mhv, handelbaren Form ggf. auszuschreiben.

Der dem Linienbündelungskonzept zugrunde liegende mögliche Wettbewerbsfahrplan ist in der folgenden Tabelle 19 [redakt. Änd.] dargestellt.

Das Linienbündelungskonzept wurde durch einen Gutachter auf Basis wirtschaftlicher Rahmendaten der Jahre 1999 / 2000 entwickelt. Die wirtschaftlichen Rahmendaten der Jahre 2005 / 2006 (Kosten und Erlöse) wurden seitens der MHV überprüft und haben sich seitdem verändert. Diese Veränderungen haben allerdings keine Auswirkungen auf die konzeptionelle Gestaltung und die gutachterlichen Ergebnisse, die in Kapitel 7.5 [redakt. Änd.] dargestellt sind.

Linienbündel		Harmonisierung Linienbündel	Vergabe zum...	ggf NVP- Änderung, NVP- Beschluss, Vergabeunterlagen	Eu- Amts-blatt bzw. Genehmi-gungs-wettbe-werb	Vergabe-Entschei-dung
E	Herford*	28.02.07	Mrz 07	Okt 05	Mrz 06	Dez 06
C	Minden	30.11.07	Dez 07	Okt 05	Dez 06	Aug 07
D	Bad Oeynhausen/ Löhne	30.11.08	Dez 08	Dez 06	Dez 07	Aug 08
A	Lübbecke	30.11.09	Dez 09	Dez 07	Dez 08	Aug 09
F	Vlothobus	30.11.10	Dez 10	Dez 08	Dez 09	Aug 10
B	Bünde	30.11.11	Dez 11	Dez 09	Dez 10	Aug 11
E	Herford	30.11.12	Dez 12	Dez 10	Dez 11	Aug 12
C	Minden	30.11.13	Dez 13	Dez 11	Dez 12	Aug 13
D	Bad Oeynhausen/ Löhne	30.11.14	Dez 14	Dez 12	Dez 13	Aug 14
	usw.					

* Kreistagsbeschluss liegt vor

Tabelle 19: Wettbewerbsfahrplan "Herford/Minden-Lübbecke"

7.5 Gestaltung der Linienbündel und Teilzeitnetze im Einzelnen

Zuordnung zu Linienbündeln

Die Zuordnung der einzelnen im NVP enthaltenen MHV- Linien nach den in 7.2 [redakt. Änd.] dargestellten Linienbündelungskriterien ist aus den Tabellen in ~~Anlage 7 - 050 / 010 ersichtlich~~ [redakt. Änd.]. Die räumliche Zuordnung der einzelnen Linienbündel zu den Verkehrsgebieten in den Kreisen Minden-Lübbecke und Herford ist in der Abb. 38 [redakt. Änd.] dargestellt.

7.5.1 Linienbündel A „Lübbecke und Umgebung“

Das Linienbündel A („Lübbecke und Umgebung“) beinhaltet die Linien 514, 581, 591, 602, 604, 605, 614, 615, 618, 620, 621, 622, 623, 624, 625, 626, 627, 628, 629, 630, 635 636, 637, 638, 639, 651 und 655.

Verkehrsfunktion/ Verflechtungen

Das Linienbündel A „Lübbecke und Umgebung“ umfasst nahezu den gesamten ÖPNV im Altkreis Lübbecke. Insgesamt werden sowohl städtische Erschließungsfunktionen als auch regionale Verbindungsfunktionen wahrgenommen. So bestehen z.B. allein von Lübbecke ins Umland nach Espelkamp, Preußisch Oldendorf, Rahden laut Berechnungen für den NVP rund 24.000 Wege pro Werktag als Verflechtung (vlg. Tabelle 1), die mit einem ÖPNVAnteil (Modal - Split) von 3-5% (ca. 1000-1200 ÖPNV- Fahrten pro Werktag) durch die in diesem Liniennetz enthaltenen Linien abgewickelt werden. Hinzu kommen wesentliche Aufgaben des Binnenverkehrs in der Stadt Lübbecke (große Teile der Binnenverkehrsabwicklung), wobei der Binnenverkehr ca. 28.000 Fahrten pro Tag in Lübbecke und ca. 26.000 Fahrten pro Tag in Espelkamp beträgt.

Integrierte Bedienung

Innerhalb des gesamten Gebietes ist eine starke Ausrichtung des Systems auf die Belange des Schülerverkehrs vorgenommen worden. So werden u.a. wichtige Schulen in Lübbecke, Espelkamp, Rahden und Stemwede-Wehdem durch die Linien dieses Netzes bedient. Die Bildung von Linienbündeln ist wichtig, um die integrierte Bedienung des Verkehrssystems für Lübbecke und Umgebung und die betrieblich integrierte und optimierte Bedienung der Schulen auch unter möglichen Bedingungen des nationalen oder europäischen Wettbewerbs zu ermöglichen, da nur die Bedienung dieses Liniennetzes aus einer Hand langfristig die Aufrechterhaltung des für den Kunden attraktiven gemeinsamen ÖPNV- Systems im Raum Lübbecke - Espelkamp unter Einbeziehung der Interessen der Schülerbeförderung sicherstellen kann.

Netzhierarchie, Verknüpfungspunkte, wirtschaftliche Verflechtung

Die z.T. vertakteten Hauptlinien des Liniennetzes 514, 591, 604, 605, 614, 615, 621, 623, 626, 627, 628, 630 und 655 werden durch Nebenlinien 581, 602, 618, 620, 622, 624, 625, 629, 635, 636, 637, 638, 639 und 651 ergänzt, die im Wesentlichen an den Verknüpfungspunkten

- Lübbecke ZOB,
- Rahden, Bahnhof
- Holzhausen, Bahnhof
- Preußisch Oldendorf, Stadtzentrum
- Espelkamp, Rathaus und/oder Bahnhof
- Wehdem, Schulzentrum
- Hüllhorst, Schulzentrum/Mitte

miteinander korrespondieren.

Die Linien 591, 604 und 630 i.V.m. 605 (hauptsächlich Espelkamp – Lübbecke) übernehmen die Funktion einer Erschließungslinie auf der Achse Rahden - Espelkamp - Lübbecke - Hüllhorst.

In der Stadt Lübbecke sind die Linien am Zentralen Omnibusbahnhof (ZOB) z.T. untereinander, aber auch mit den übrigen Linien des Regionalverkehrs mit dem langfristigen Ziel der Rendezvous-Technik verknüpft, so dass sich für den Fahrgast eine günstige Umsteigesituation ergibt. Die Stadtbuslinie 514 ist ebenfalls diesem Liniennetz zugeordnet.

Am Bahnhof Lübbecke bestehen Verknüpfungen zum Schienenpersonennahverkehr im 60-Minutentakt.

Mit der Linie 605 ist eine vertaktete Schnellbuslinie zwischen Rahden und Minden über Espelkamp vorgesehen. Auf dem Abschnitt Espelkamp – Rahden übernimmt diese Linie Erschließungsfunktion. Rahden und Espelkamp haben so eine direkte Verbindung in die Kreisstadt Minden.

Der BürgerBus Espelkamp (635) ergänzt den Binnenverkehr in der Stadt Espelkamp. Er ist am Bahnhof Espelkamp (Schienenpersonennahverkehr) und in Espelkamp- Rathaus mit dem übrigen Nahverkehr der Region verknüpft.

Die OrtsBuslinie 655 dient der Anbindung der Ortsteile von Rahden an das Zentrum. Sie ist am Bahnhof mit dem SPNV sowie dem Regionalverkehr verknüpft.

Vereinheitlichung von Genehmigungslaufzeitenden/ Harmonisierungsschritte

(Linienbündel A)

Schritt a) Die Genehmigungslaufzeiten aller Linien des Linienbündels A laufen bis zum 30.11.2017 (Genehmigungslaufzeit 8 Jahre). Schritt b) Im Rahmen der Wettbewerbsplanung ist die Linie 635 (BürgerBus Espelkamp) ab dem 01.03.2011 hinzuzunehmen und auf den Zeitpunkt 30.11.2017 zu befristen. Ab dem 01.12.2017 ist das gesamte Linienbündel harmonisiert.

voraussichtliche Laufzeitperioden des harmonisierten Bündels A:

Die voraussichtlichen Laufzeitperioden werden mit der nächsten Fortschreibung angepasst.

7.5.2 Linienbündel B „Bünde und Umgebung“

Das Linienbündel B („Bünde und Umgebung“) beinhaltet die Linien 15, 541, 542, 543, 544, 545, 558, 559, 571, 572 und 462 sowie die Stadtbuslinien 546(1), 547(2), 548(3) und 549 (4). Die Leistung der Linie 654 wird in das Bündel E integriert.

Verkehrsfunktion/ Verflechtungen

Das Liniennetz „Bünde und Umgebung“ umfasst nahezu alle Regionalverkehre im Raum Bünde, Rödinghausen, Kirchlengern und in Teilen der Gemeinde Hüllhorst sowie der Stadt Spenge. Außerdem ist die Linie 542 auf der Achse Bünde - Lübbecke in dieses Netz integriert. Dabei werden zum Teil erhebliche Erschließungsfunktionen im Stadtgebiet Bünde und dem nördlichen und nordwestlichen Umland wahrgenommen. Des Weiteren umfasst das Linienbündel B den Stadtverkehr der Stadt Bünde mit bedeutender innerstädtischer Erschließungsfunktion.

Integrierte Bedienung

Die meisten Linien dieses Netzes laufen sternförmig auf das Zentrum von Bünde zu, alle übrigen stellen wichtige zwischengemeindliche Verbindungen im Nord-Ost-Teil des Kreises Herford bzw. ins benachbarte Lübbecke dar. Die Zusammenfassung zu einem Liniennetz ist wichtig, um die integrierte Bedienung der Verkehrsräume Bünde - Rödinghausen (- Hüllhorst - Lübbecke), BündeKirchlengern und Bünde- Spenge (-Enger) inklusive durchgehender Verbindungslinien auch unter möglichen Bedingungen des nationalen und internationalen Wettbewerbs zu ermöglichen. Die Linien 546 und 547 und 548 und 549 (Stadtbus Bünde) sind als geschlossenes Produkt mit diesem Netz verknüpft.

Im Bereich der Gemeinde Kirchlengern ist der Ortsbus 559 am Bahnhof mit dem SPNV verknüpft.

Netzhierarchie, Verknüpfungspunkte, wirtschaftliche Verflechtung

Die weitgehend vertakteten Hauptlinien des Liniennetzes 541, 542, 543, 544, 559 und 571 werden durch die Nebenlinien 15, 545, 558, 572 und 462 ergänzt.

Die Regionalbusse der Linien 541, 542, 543 und 544 sind in den Ortschaften Bünde-Spradow, Bünde-Dünne und Bünde-Ennigloh mit den Stadtbuslinien verknüpft, sodass sich für den Fahrgast eine günstige Umsteigesituation ergibt. Die Stadtbuslinien haben eine direkte Ausrichtung auf die Innenstadt/Stadtzentrum und treffen am „Rendezvous- Punkt“ Museumsplatz zur selben Minute aufeinander. Somit ist ein schlanker Umstieg in alle Richtungen gewährleistet.

Die Linien 559, 571 und 572 dieses Netzes bedienen die Verknüpfungshaltestelle Bünde, Marktplatz, bzw. Bünde, Bahnhof/ZOB und ermöglichen somit ein Umsteigen zum Bünder Stadtbus. Die Linie 559 bedient zusätzlich die StadtBus-Rendezvoushaltestelle Museumsplatz, so dass es auch hier attraktiven Umstieg gibt. Die Ortsbuslinie 558 dient zur flächen-

deckenden Erschließung der Gemeinde Kirchlengern und der Verknüpfung mit dem SPNV, insbesondere von und nach Bielefeld und Herford. Die Linie 559 stellt die Erschließung des Abschnittes Bünde-Kirchlengern sicher. und ist mit der Linie 462 in Richtung Löhne verknüpft. Zudem ist eine betriebliche Durchbindung gewünscht.

Vereinheitlichung von Genehmigungslaufzeitenden / Harmonisierungsschritte

(Linienbündel B)

Schritt a) Die neu in das Linienbündel B (zugehörig zum Linienlos B2 „Ortsverkehr Kirchlengern“) integrierte Linie 462 hat eine Genehmigungslaufzeit bis zum 11.06.2011. Ab dem 12.06.2011 ist sie neu zu beantragen und auf den 30.11.2011 zu befristen. Ab dem 01.12.2011 wäre die Linie mit den Linien im Linienlos B2 harmonisiert.

Schritt b) Die Genehmigungszeiten aller im Linienbündel B enthaltenen Linien (462, 541, 542, 543, 544, 545, 558, 559, 571und 572) laufen bis 30.06.2018 .Die Genehmigung der Linie 550 (Schülerverkehr) endet am 31.05.2015. Ab dem 01.06.2015 ist sie neu zu beantragen und auf den 30.06.2018 zu befristen.

Schritt c) Das Linienbündel I (Stadtbus Bünde) wird als eigenes Los in das Linienbündel B aufgenommen. Alle Genehmigungen der Stadtbuslinien (546, 547, 548, 549) werden auf das Datum 01.12.2017 harmonisiert und dann gemeinsam auf den 30.06.2018 befristet. Damit wären alle im Linienbündel B (Regional- und Stadtverkehr) befindlichen Linien harmonisiert.

voraussichtliche Laufzeitperioden des harmonisierten Bündels B:

Die voraussichtlichen Laufzeitperioden werden mit der nächsten Fortschreibung angepasst.

7.5.3 Linienbündel C „Minden und Umgebung“

Das Linienbündel C („Minden und Umgebung“) beinhaltet die Linien 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 408, 416, 417, 447, 456, 461, 500, 501, 502, 503, 504, 505, 506, 507, 508, 510, 511, 512, 513, 515, 516, 517, 520, 530, 600, 601, 607, 610, 611, 612 sowie 613. Darüber hinaus ist das AST Minden in das Bündel C integriert.

Verkehrsfunktion/ Verflechtungen

Das Linienbündel C „Minden und Umgebung“ umfasst im Wesentlichen den Stadt- und Regionalverkehr der Kreisstadt Minden sowie des Umlandes. Insgesamt werden sowohl städtische Erschließungsfunktionen als auch regionale Verbindungsfunktionen wahrgenommen. So bestehen zwischen Minden und Petershagen laut Berechnungen für den NVP rund 21.000 Wege pro Werktag als Verflechtung (vgl. Tabelle 18) [redakt. Änd.], die mit einem ÖPNVAnteil (Modal- Split) von 3-5% (ca. 800-1000 ÖPNV- Fahrten pro Werktag) durch die in diesem Linienbündel enthaltenen Linien abgewickelt werden. Außerdem bestehen zwischen Minden und Hille/ Espelkamp/ Rahden/ laut Berechnungen für den NVP rund 14.000 Wege pro Werktag als Verflechtung (vlg. Tabelle 1), die ebenfalls laut Berechnungen zum Nahverkehrsplan mit einem ÖPNV- Anteil (Modal- Split) von 3-5% (ca. 400-700 ÖPNV-Fahrten pro Werktag) durch die in diesem Linienbündel enthaltenen Linien abgewickelt werden. Hinzu kommen Aufgaben des Binnenverkehrs in der Stadt Minden, der Stadt Porta Westfalica und in der Stadt Petershagen. Zudem bestehen zwischen Porta Westfalica und Minden laut Berechnungen für den NVP rund 25.000 Wege pro Werktag und zwischen Vlotho und Porta Westfalica / Minden weitere 1300 Wege pro Werktag als Verflechtung (vlg. Tabelle 18) [redakt. Änd.], die mit einem ÖPNV- Anteil (Modal- Split) von 3-5% (ca. 1000-1500 ÖPNV- Fahrten pro Werktag) durch die in diesem Liniennetz enthaltenen Linien abgewickelt werden.

Integrierte Bedienung

Viele Linien gehören zum Stadt- und RegioStadt-Verkehr Minden. Innerhalb des Stadtgebietes bilden die Linien 1 bis 13 durch Taktüberlagerung mit dem Regionalverkehr ein gemeinsames, verdichtetes Taktsystem (mit Verdichtung mehrerer Linien zu einem 30- bzw. 60- Minutentakt), das Mitte 2005 eingeführt wurde und zu günstigeren Betriebsabläufen mit finanziellen Entlastungen für die öffentliche Hand geführt hat. Dabei werden die meisten Linien des Linienbündels zum ZOB in Minden über zwei Weserbrücken (Gustav-Heinemann-Brücke und Weserbrücke Kaiserstraße) und wenige Achsen bereits vorstrukturiert zusammengeführt. Die Zusammenfassung zu Linienbündeln ist wichtig, um die integrierte Bedienung des Stadtverkehrssystems für Minden und Umgebung auch unter möglichen Bedingungen des nationalen oder europäischen Wettbewerbs zu ermöglichen, da nur die Bedienung dieses Linienbündels aus einer Hand langfristig die Aufrechterhaltung des für den Kunden attraktiven gemeinsamen Taktsystems in Minden sicherstellen kann.

Netzhierarchie, Verknüpfungspunkte, wirtschaftliche Verflechtung

a) <u>Minden Zentrum I</u>

m Sommer 2005 wurde in der Stadt Minden ein neues Verkehrskonzept eingeführt. Grundlegende Änderung war, dass die über den ZOB Minden verlaufenden Durchmesserlinien 421, 427, 442, 447, 454, 456 und 461 vollständig (456 und 461 nur teilweise) in die Halbmesserlinien 1 bis 13 mit Rendezvouspunkt Minden ZOB umgewandelt wurden. Diese Linien werden im Weiteren als StadtBus-Linien Minden bezeichnet, dienen aber genauso wie die ehemaligen Durchmesserlinien der regionalen Erschließung.

Es wurden Korridore herausgearbeitet, in denen die StadtBusLinien zusammen mit RegionalBus-Linien durch eine Vereinheitlichung des Linienweges und der Taktzeiten eine koordinierte Bedienung durchführen.

a) Achse Minden - Petershagen

Die weitgehend vertakteten Hauptlinien des Linienbündels 1, 501, 502, 507 und 600 sowie die innerörtlichen Linien Petershagen (Linien 500, 503, 504, 505, 508) werden durch die Nebenlinien 506, 530 und 601 ergänzt, die an den Verknüpfungspunkten

- Minden ZOB,
- Petershagen- Lahde, Bahnhof und Bismarckplatz und/oder
- Petershagen, Hauptstraße (ZOB)

miteinander korrespondieren.

Die RegioStadtBus-Achsen Minden – Petershagen beidseitig der Weser sind in Lahde am Bismarckplatz bzw. am Bahnhof sowie in Petershagen an der Hauptstraße (künftig ZOB) unmittelbar mit dem Stadtbus Petershagen - Petershagen-Lahde verknüpft. Dort findet jeweils auch der Übergang zwischen dem Ortsverkehr Petershagen und dem RegioStadt- und Stadtverkehr statt.

In der Stadt Minden sind die Linien am Zentralen Omnibusbahnhof (ZOB) untereinander, aber auch mit den übrigen Linien des Stadtund Regionalverkehrs Minden und Umland mit Rendezvous - Technik verknüpft, so dass sich für den Fahrgast eine optimale Umsteigesituation ergibt.

Am Bahnhof Minden besteht im Wesentlichen durch die Linien 6, 10 und 510 eine Verknüpfung zum Schienenpersonennah- und Fernverkehr im 30 - Minutentakt. Im Übrigen wird auf den NVP des Zweckverbandes VVOWL verwiesen.

b) Achse Minden - Hille - (Raum Espelkamp - Lübbecke)

Die weitestgehend vertakteten Hauptlinien des Linienbündels 3, 12, 13, 512 (am Wochenende), 513 (Schnellbus), 611 sowie 612 werden durch die Nebenlinien 447, 515, 516, 517, und 520 ergänzt, die an den Verknüpfungspunkten

- Minden, ZOB
- Hille, Apotheke,
- Eickhorst, Dorfstraße/Hiller Straße und/oder
- Lübbecke, ZOB

miteinander korrespondieren.

Die Linien in Hille sind an den Verknüpfungspunkten Hille - Apotheke (Linien 512, 515,516, und 517) und Eickhorst, Dorfstr./Hiller Str. (Linien 512 (HVZ), 513 (Schnellbus) und 517) sowie in Hartum - Ortsmitte (Linien 512, 516, 517 und 605) miteinander verknüpft.

Seit Mitte 2000 besteht mit der Linie 513 eine vertaktete Schnellbuslinie zwischen Minden und Lübbecke.

In der Stadt Minden sind die Linien am Zentralen Omnibusbahnhof (ZOB) untereinander, aber auch mit den übrigen Linien des Stadtund Regionalverkehrs Minden und Umland mit RendezvousTechnik verknüpft, so dass sich für den Fahrgast eine optimale Umsteigesituation ergibt.

In Espelkamp sind die Linien am Rathaus z.T. mit den Linien des Stadt- und Regionalverkehrs Lübbecke und Umland (Netz A) verknüpft.

c) Achse Minden - Porta Westfalica - (Bad Oeynhausen)

Die weitgehend vertakteten Hauptlinien des Liniennetzes 408, 416, 417, 456, 461, 510, 511, 607 sowie 610 korrespondieren an den Verknüpfungspunkten (inkl. TaxiBusse in Schwachlastzeiten) - Porta Westfalica, Schalksburg, - Porta Westfalica - Eisbergen, Sasse sowie - Minden ZOB miteinander. Das vertaktete Stadt- und RegioStadtBus-Netz in Porta Westfalica wird in weiten Bereichen durch TaxiBusse ergänzt, die schwächer besiedelte Ortsteile erschließen und an das Verwaltungszentrum Hausberge anbinden. Die Linien sind in der Hauptsache an der Haltestelle Schalksburg miteinander verknüpft. Über die Landesgrenze nach Rinteln besteht ebenfalls eine Verbindung durch TaxiBus. Am Bahnhof Porta Westfalica besteht im Wesentlichen durch die Linien 408, 511, 456 und 610 eine Verknüpfung zum Schienenpersonennahverkehr im 30- Minutentakt bzw. 1-mal pro Stunde. Bezüglich der derzeit noch nicht von der Stadt Porta Westfalica aus zugänglichen Regionalbahnlinie RB 77 wird auf den NVP des Zweckverbandes VVOWL verwiesen. Die Linie 613 verbindet die Städte Minden und Bad Oeynhausen über Rothenuffeln und Bergkirchen auf einer parallelen Achse.

Vereinheitlichung von Genehmigungslaufzeitenden / Harmonisierungsschritte

(Linienbündel C)

Die Genehmigungslaufzeiten aller im Linienbündel C enthaltenen Linien sind auf das Datum 30.11.2013 befristet. Das Linienbündel C ist harmonisiert.

voraussichtliche Laufzeitperioden des harmonisierten Bündels C:

1. Periode 01.12.2013 – 30.11.2019

Die weiteren voraussichtlichen Laufzeitperioden werden mit der nächsten Fortschreibung angepasst.

7.5.4 Linienbündel D „Löhne und Bad Oeynhausen“

Das Linienbündel D („Löhne und Bad Oeynhausen“) beinhaltet die Linien 428, 429, 430, 431, 432, 437, 438, 457, 551, 552, 603, 606, 609, 616, 617, 619. Darüber hinaus befindet sich die nach § 43.2 PBefG konzessionierte Linie 479 im Bündel D. Die Leistungen der Linien 471, 472 und 474 werden in andere Linien integriert.

Verkehrsfunktion/ Verflechtungen

a) gemeinsamer Stadtverkehr

Die Städte Löhne und Bad Oeynhausen grenzen mit ihren besiedelten Bereichen Gohfeld (Löhne) und Zentrum Bad Oeynhausen direkt aneinander. Entsprechend bestehen trotz der Kreis- und Stadtgrenzen sehr enge, intensive strukturelle und verkehrliche Verflechtungen zwischen beiden Städten. So werden laut den Daten des NVP insgesamt knapp 20.000 Wege pro Tag zwischen den beiden Städten zurückgelegt. Dies ist eine Größenordnung, die sonst insbesondere im Binnenverkehr erreicht wird. Hinzu kommen ca. 60.000 Binnenwege allein in Bad Oeynhausen und rund 30.000 Binnenwege in Löhne. Der gemeinsame Binnenverkehr dieses vom Wesen her integrierten Stadtnetzes für Löhne und Bad Oeynhausen umfasst damit rund 110.000 Wege pro Tag.

Bad Oeynhausen und Löhne bilden deshalb als Mittelzentren ein übergreifendes, z.T. historisch gewachsenes, zusammenhängendes ÖPNV- Netz mit deutlichen Verknüpfungen und Verflechtungen zum Umland (Netzcharakter), das zum StadtBussystem ausgebaut wird. Es ist daher sinnvoll, diese Verkehre auch als zusammenhängendes und integratives Gesamtnetz zu definieren und zu erhalten.

b) Verflechtungen zwischen den beiden Städten und ihrem Umland

Die beiden Städte verfügen über ein gemeinsames StadtBus-Netz, das dipolartig aufgebaut ist (siehe „Integrierte Bedienung“) und durch eine umfangreiche TaxiBus-Erschließung in Randbereichen ergänzt wird. Neben den Verflechtungen zwischen beiden Städten und den Binnenverkehren spielen die Verflechtungen mit dem Umland eine gewichtige Rolle bei der Bildung eines Liniennetzes: Vor dem Hintergrund sind in diesem Fall vor allem die Verflechtungen beider Städte mit der Gemeinde Kirchlengern und der Stadt Bünde zu berücksichtigen.

Die Gesamtverflechtungen beider Städte mit Kirchlengern (B.O. 1.934 Löhne 3.335 Wege pro Tag) und Bünde (B.O. 3.441/Löhne 6.164.Wege pro Tag), werden durch eine durchgehende vertaktete Linienverbindung mit den Linien 462 und 559 hinreichend berücksichtigt (Linienbündel B). Die Regionallinien übernehmen zudem einen Teil der Zubringer- und Erschließungsfunktion, wodurch Umsteigevorgänge zu den übrigen Regionalverkehren in Löhne und/oder Bad Oeynhausen notwendig werden.

Integrierte Bedienung

Neben den vertakteten Regionalachsen, die gemeinsam mit dem SPNV und dem SPFV das Grundgerüst des öffentlichen Verkehrs im Großraum Löhne und Bad Oeynhausen bilden, erschließt der gemeinsame Stadtbus beider Städte weite Teile dicht besiedelter Bereiche (Linien 428, 429, 430, 431, 432, 609). Randbereiche werden durch die Linien 437, 438, und 457 erschlossen, die außerhalb des Schülerverkehres bedarfsgerecht durch TaxiBusse bedient werden und durch Integration in die Rendezvous (Löhne, Bahnhof und Bad Oeynhausen, ZOB) an die Zentren angebunden sind. Die übrigen Linien dienen lediglich der Abdeckung der Nachfragespitzen (Schüler- und Berufsverkehr) und beschränken sich dementsprechend auf die relevanten Tageszeiten (Linien 551, 552, 603, 606, 616, 617, 619 sowie 479). Durch all diese Linien wird ein großer Teil der ÖPNV- Binnenverkehre (zusammen rund. 3.200 [B.O] + 1.650 [Löhne] ÖPNV- Wege pro Tag laut 1. Grobfassung 2002 NVP) abgewickelt. Diese Linien dienen auch als Zubringerlinien, denn es gehen laut NVP immerhin 56 % bzw. 46 % der ÖPNV- Wege aus Löhne und Bad Oeynhausen ins Umland, wodurch zahlreiche Umsteigevorgänge in Löhne und/oder Bad Oeynhausen erforderlich werden.

Netzhierarchie, Verknüpfungspunkte, wirtschaftliche Verflechtung

Die Stadtbuslinien 428, 429, 430 und 609 sind am ZOB Bad Oeynhausen halbstündlich untereinander und stündlich mit den Linien 457, 551, 606, 616 durch Rendezvous verknüpft.

Ein ähnliches Rendezvous-System besteht am Erich-MariaRemarque-Platz/Bahnhof in Löhne, an dem sich die Stadtbuslinien 430 und 431 halbstündlich untereinander und mit den Linien 432, 425 (Bündel E.2), 437 und 438 treffen.

Anbindung und Verknüpfung an den Schienenpersonennah und -fernverkehr

Neben den SPNV- Verbindungen, die durch fünf RE/RB- Linien geprägt sind (RE 6 Minden – Bad Oeynhausen – Löhne – Herford – Bielefeld – Düsseldorf, RE 70 Bielefeld - Löhne - Bad Oeynhausen - Hannover; RE 60 Bad Bentheim - Osnabrück - Löhne - Bad Oeynhausen - Hannover; RE 78 Bielefeld - Löhne - Bad Oeynhausen - Minden und RB 77 Bünde - Löhne - Bad Oeynhausen Süd - Hameln - Hildesheim) bestehen zwei Fernverkehrsverbindungen in Bad Oeynhausen (Berlin - Rheinschiene und Berlin - Osnabrück - Amsterdam).

In Bad Oeynhausen wird auch die Verknüpfung zwischen dem Busverkehr, dem SPNV und dem Fernverkehr der DB für große Teile der Region sichergestellt. Es bestehen zahlreiche Umsteigemöglichkeiten im Sinne eines Rendezvous am ZOB Bad Oeynhausen, die das Umsteigen auf andere Linien unter Einbeziehung der Schiene (SPNV und SPFV) ermöglichen.

Vereinheitlichung von Genehmigungslaufzeitenden/ Harmonisierungsschritte

(Linienbündel D)

Das Linienbündel D ist auf das Datum 30.11.2014 befristet. Damit sind alle Linien des Bündels harmonisiert. Die harmonisierten Linienbündel haben Genehmigungslaufzeiten von 8 Jahren.

voraussichtliche Laufzeitperioden des harmonisierten Bündels D:

Die voraussichtlichen Laufzeitperioden werden mit der nächsten Fortschreibung angepasst.

7.5.5 Linienbündel E „Herford und Umgebung“

Das Linienbündel E beinhaltet die Linien 53, 54, 56, 99, 101, 156, 352, 353, 401 (S1), 402 (S2), 403 (S3), 404 (S4), 405 (S5), 406 (S6) 407 (S7), 425, 433, 434, 435, 464, 465, 654, 466, 467, 468, 469, 470, 646, 647, 648 , 650 und 666, 667 (Stadtverkehr Spenge)

Verkehrsfunktion/ Verflechtungen

Das Linienbündel E „Herford und Umgebung“ umfasst im Wesentlichen den Stadtverkehr Herford mit bedeutender innerstädtischer Erschließungsfunktion und darüber hinaus den Regionalverkehr von und nach Bad Salzuflen und Vlotho / Vlotho-Exter, nach Hiddenhausen sowie Enger und Spenge. Zwischen Herford und Vlotho, bzw. Enger, Spenge und Hiddenhausen werden laut Berechnungen für den Nahverkehrsplan rund 30.000 Wege pro Tag nachgefragt. Bei einem Modal- Split von 3-5 % entspricht das etwa 900 - 1500 Fahrten, die pro Werktag durch den ÖPNV abzuwickeln sind.

Eine weitere Aufgabe des Linienbündels ist der Binnenverkehr der Stadt Herford mit 55.000 Wegen.

Der Netzabschnitt „Herford - Hiddenhausen - Enger - Spenge“ umfasst einen Großteil des nordwestlichen Stadtverkehrs Herford sowie wesentliche Teile des Regionalverkehrs im Raum Herford, Enger, Spenge und Hiddenhausen sowie Verbindungen mit den Linien 433 und 434 nach Vlotho und Bad Salzuflen. Dabei werden sowohl umfangreiche Erschließungsfunktionen im Stadtgebiet Herford als auch wichtige Verbindungsfunktionen der Städte Enger und Spenge sowie der Gemeinde Hiddenhausen untereinander und von und nach Herford wahrgenommen. Besonders hervorzuheben sind dabei die Pendlerbeziehungen zwischen Herford und Hiddenhausen mit täglich etwa 10.000 Wegen und zwischen Herford und Enger mit 6000 Wegen. Jenseits der Kreisgrenze bestehen außerdem Verbindungen nach Bielefeld-Jöllenbeck.

Der Bürgerbus Spenge ergänzt den Binnenverkehr in der Stadt Spenge und erschließt dabei die Stadtteile „Bardüttingdorf“ und „Wallenbrück“ und verbindet diese im 60-Minutentakt mit der Kernstadt Spenge sowie dem Regionalverkehr nach Herford und Bielefeld. Im Rahmen einer differenzierten Bedienung wird er mit einem Fahrzeug durch den Bürgerbusverein als „Nachbarschaftshilfe“ ohne enge betriebliche Verflechtungen zum Regionalverkehr betrieben. Durch diese Finanz-, Organisations- und Betriebsstruktur des Bürgerbusses ist die Integration in den Regionalverkehr nicht sinnvoll. Daher ist die Bildung eines eigenen Liniennetzes für das Bürgerbussystem, das eine eigene Identität in Betrieb, Funktion, Marktauftritt und Autonomität des Vereins ohne einen Netzzerfall gewährleistet, praktikabel.

Integrierte Bedienung

Die meisten Linien gehören zum Stadtverkehr Herford sowie zum Regionalverkehr rund um Herford. Die Bildung von Liniennetzen ist wichtig, um die integrierte Bedienung des Verkehrssystems für die Stadt Herford und das Umland sowie den Grenzraum zum Kreis Lippe und der Stadt Bielefeld auch unter möglichen Bedingungen des nationalen und europäischen Wettbewerbs bei insgesamt vermutlich gemeinwirtschaftlichen Busnetzen zu ermöglichen, da nur die Bedienung dieses Liniennetzes aus einer Hand langfristig die Aufrechterhaltung des für den Kunden attraktiven gemeinsamen ÖPNV- Systems im südlichen Raum Herford sicherstellen kann.

Aufgrund der eigenen Systemausprägung ist eine integrierte Bedienung des Bürgerbusses aus einer Hand unumgänglich. Schon heute werden alle als Bürgermodell bekannten Systeme in dieser Form integriert betrieben.

Netzhierarchie, Verknüpfungspunkte, wirtschaftliche Verflechtung

Die weitestgehend vertakteten Hauptlinien des Liniennetzes 54, 56, 101, 352, 401 (S1), 402 (S2), 403 (S3), 404 (S4), 405 (S5), 406 (S6), 407 (S7), 425, 433, 434, 465, 466, 646, 650 und 654 werden durch die Nebenlinien 53, 99, 156, 353, 435, 464, 467, 468, 469, 470, 647 und 648 ergänzt. Fast alle Linien korrespondieren an den Verknüpfungspunkten

- Herford, Alter Markt,
- Herford, Bahnhof,
- Enger, ZOB,
- Spenge, ZOB/Rathaus und/oder - Hiddenhausen – Lippinghausen, Schulzentrum

miteinander.

Die Linie 433 reicht in den Nachbarkreis Lippe hinein (Bad Salzuflen, z.T. weiter nach Vlotho) und die Linie 434 auf das Stadtgebiet Vlotho (Bündel F).

Die Linien 53, 54, 56, 99, 101, 156, 352 und 353 verbinden die Kreisstadt Herford, bzw. die Städte Enger und Spenge mit der kreisfreien Stadt Bielefeld, wobei im Wesentlichen die Stadtbahnendpunkte in Bielefeld bedient werden. Hierdurch wird die hauptsächliche Bedeutung als Zubringerlinien für den Kreis Herford ersichtlich. Die Netzintegration in Bielefeld ist durch die werktags im 10- Minutentakt verkehrende Stadtbahn sichergestellt.

Die Linie 650 verbindet Herford und Hiddenhausen mit Kirchlengern (Linienbündel B) im Stundentakt. Die ehemalige Linie 648 wird hier integriert. Die Erschließung des Raumes zwischen Enger und Bünde wird über die Leistung der Linie 654 vorgenommen.

Die Linie 464 ergänzt im Schülerverkehr das Angebot der Linien 465 und 466 und erweitert dann die Erschließung der Stadtgebiete Enger und Spenge. Die Bürgerbuslinien sind in Spenge am Rathaus mit dem übrigen Nahverkehr der Region verknüpft.

Anbindung und Verknüpfung an den Schienenpersonennah und -fernverkehr

Der Bahnhof Herford ist einer der wichtigsten Knotenpunkte im Rahmen des „Integralen Taktfahrplans NRW“ (ITF); das heißt, alle Linien des regionalen Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) sind in Herford miteinander verknüpft, so dass in fast alle Richtungen kurze Umsteigebeziehungen bestehen. In den „ITF- Knoten Herford“ sind die Buslinien des Stadt- und Regionalverkehrsnetzes Herford mit den SPNV- Linien RE 6, RB 61, RB 62, RE 70, RB 71, RB 72 sowie RE 78 und darüber hinaus dem ICE- und ICFernverkehr verknüpft.

Vereinheitlichung von Genehmigungslaufzeitenden/ Harmonisierungsschritte

Die Linien des Linienbündels E sind auf den 29.11. (Linie 99, 101, 352, 353) bzw. auf den 30.11.2012 befristet. Die Linie 654 EngerBünde (ehemals Linienbündel B) wird im Rahmen der Wettbewerbsplanung in des Bündel E integriert auf den 30.11.2012 befristet und ab dem 01.12.2012 mit diesem Bündel neu vergeben Das Linienbündel ist somit harmonisiert.

Der Stadtverkehr Bürgerbus Spenge (666, 667) wird als eigenes Los in das Bündel E integriert. Die Genehmigungslaufzeiten der zwei Linien sind bereits harmonisiert. Letztes Konzessionsende ist der 22.09.2016. Die Konzessionen werden im nächsten Schritt auf den 30.11.2018 befristet, um ab 01.12.218 eine einheitliche Laufzeit mit dem gesamten Bündel E zu erhalten.

voraussichtliche Laufzeitperioden des harmonisierten Bündels E:

1. Periode 01.12.2012 – 30.11.2018

Die weiteren voraussichtlichen Laufzeitperioden werden mit der nächsten Fortschreibung angepass

7.5.6 Linienbündel F „VlothoBus“

Das Linienbündel „VlothoBus“ beinhaltet die Stadtbuslinie VB1 (Vlotho-Exter), VB2 (OT Uffeln), VB3 (OT Bonneberg), VB4 (OT Valdorf), VB5 (Innenstädtisch/OT Winterberg) und die in den ÖPNV integrierten Schulbuslinien 561 - 567. Die Linien VB2, VB3 und VB4 werden im Bedarfsverkehr als TaxiBus-Verkehr angeboten.

Verkehrsfunktion/ Verflechtungen

Der VlothoBus erschließt flächenhaft die dicht besiedelten Bereiche des Stadtgebietes Vlotho. Darüber hinaus dünner besiedelte Bereiche westlich der Autobahn A2, das Kurgebiet Bad Seebruch/Senkelteich und die Freizeitanlage Borlefzen. Der "VlothoBus" ist aus mehreren Komponenten zusammengesetzt, die nur als eine geschlossene Einheit (integrierter Fahrplan mit Teilrendezvous, gemeinsamer Marktauftritt, Korridorbedienung) funktionieren.

Der Stadtbus verkehrt als Linie VB1 (Teilabschnitt der Linie 434) auf der Hauptachse zwischen Vlotho-Zentrum und dem Stadtteil Exter unter Gewährleistung einer dortigen Verknüpfung mit dem Regionalbus (Linie 434) nach Herford.

Der neu in den ÖPNV integrierte Schülerverkehr ergänzt die Stadterschließung und den Regionalverkehr nach Kalletal (Kreis Lippe).

Integrierte Bedienung

Die Tatsache, dass das Produkt "VlothoBus" mit seinen unterschiedlichen Komponenten und der dazugehörigen Marketing-, Organisations-, Finanzierungs- und Betriebsstruktur nur als geschlossenes Paket betrachtet werden kann, lässt keine Integration in andere Linienbündel zu.

Netzhierarchie, Verknüpfungspunkte, wirtschaftliche Verflechtung

Die Linien des "VlothoBus" sind an der zentralen Haltestelle Bahnhof weitgehend untereinander verknüpft, sowie zum mit dem Regionalverkehr nach Porta Westfalica Holtrup (Linie 416; Linienlos C2/C3) und dem SPNV Richtung Herford. Mit Auslaufen der Konzession der bisherigen Linie 434 (VlothoHerford) am 30.11.2012 wurde die Linienkonzession geteilt, wobei der Abschnitt zwischen Exter Wendeplatz und Vlotho Bahnhof als VB1 dem Bündel F zugeordnet wird. Die Genehmigungslaufzeit der Linie VB1 wird entsprechend dem Harmonisierungsschema begrenzt auf den 30.11.2032 befristet. Es soll darauf hingewirkt werden, dass die Linien VB1 und 434 weiterhin von Vlotho, Bahnhof bis Herford, Bahnhof durchgehend betrieben werden.

Der Abschnitt Exter- Herford bleibt weiterhin dem Bündel Herford zugeordnet.

voraussichtliche Laufzeitperioden des harmonisierten Bündels F:

1. Periode 01.12.2022 – 30.11.2032

Die weiteren voraussichtlichen Laufzeitperioden werden mit der nächsten Fortschreibung angepasst

7.6 Mögliche Linienbündel in die Nachbarkreise

Linien in die Nachbarkreise in Ostwestfalen - Lippe (OWL)

Die Bildung von übergreifenden Linienbündeln innerhalb Ostwestfalens ist erwünscht, wenngleich dies einer intensiven Abstimmung und einem Interessenausgleich zwischen den Nachbaraufgabenträgern bedarf. Dies kann durch Integration einzelner Linien in Netze der Kreise Minden-Lübbecke und Herford, Integration in Netze anderer Aufgabenträger oder die Bildung eigener Netze geschehen.

a) Kreis Gütersloh

Die Linie 89 nimmt dabei im Wesentlichen eine verbindende Funktion zwischen den beiden Mittelzentren Werther und Spenge ein. Die Verknüpfung der Linie mit dem übrigen Nahverkehr des Kreises Herford in Spenge findet am ZOB statt. Am ZOB in Werther wird das Netz mit dem Nahverkehr des Kreises Gütersloh verknüpft. Die Linie 89 ist gemäß des Nahverkehrsplanes des Kreises Gütersloh integriert werden.

Die Linie 59 verbindet Bielefeld mit Werther, SpengeBardüttingdorf und Melle-Neuenkirchen in Niedersachsen. Die Linie ist gemäß des Nahverkehrsplans der Kreises Gütersloh einem Linienbündel zugeordnet.

Tabelle 20: Linien in die Nachbarkreise (Regionalverkehr Kreis Herford nach Bielefeld, Kreis Gütersloh und Kreis Lippe)

Linie	Linienverlauf	Teilnetz	Konzessionsende
333	Bad Seebruch – Hohenhausen	-	31.05.16
334	Vlotho – Varenholz	-	31.05.16
961/962	Herford – Bad Salzuflen	-	06.06.10
N12	Bielefeld – Herford (evtl. nach Bünde)	-	28.09.10
59	Bielefeld – Werther – Spenge – Melle	-	31.12.13
89	Spenge - Peckeloh	-	31.12.13

b) Kreis Lippe

In den Kreis Lippe führen aus dem Kreis Herford im Wesentlichen zwei Teilnetzabschnitte:

- Linien 961 und 962 von Herford nach Bad Salzuflen und
- Linien 333 und 334 von Vlotho nach Kalletal.

Es ist nicht sinnvoll und kaum plausibel begründbar, diese Linien in einem eigenen Netz zusammen zu fassen. Im Zuge der Fortschreibung der Nahverkehrspläne müssen die Zuordnung der Linien und die Federführung beraten werden.

Aus Sicht der mhv sollen die Linie 961 und 962 planerisch vom Kreis Lippe betreut und dementsprechend einem Liniennetz des Kreises Lippe zugeordnet werden. Dabei müssen

die Verkehrsaufgaben dieser Linie innerhalb der Stadt Herford (Erschließung und Verknüpfung) angemessen berücksichtigt werden.

Die Linien 333 und 334 sind in Vlotho nicht in das Stadt- und Regionalnetz integriert. Sie nehmen hauptsächlich Verbindungs- und Erschließungsfunktion innerhalb der Gemeinde Kalletal und dem Kreis Lippe wahr. Die Linien sind daher einem Liniennetz des Kreises Lippe zugeordnet.

c) Stadt Bielefeld

Die in die Stadt Bielefeld bestehenden Linien nehmen im Wesentlichen drei Verkehrsaufgaben wahr, die für die Weiterentwicklung kreisübergreifender Liniennetze im Rahmen der Fortschreibung der Nahverkehrspläne von zentraler Bedeutung sind:

- Erschließungsfunktion für die schienenfernen (Stadtbahn und SPNV) Vororte beider Städte,
- Anbindung an die Stadtbahn Bielefeld,
- Anbindung an das Stadtzentrum Herford und Ergänzung des städtischen Busverkehrs der Stadt Herford.

Die überschreitenden Linien nach Bielefeld werden mit Ausnahme der Nachtbuslinie N12 dem Linienbündel E2 zugeordnet.

Linien nach Niedersachsen

Aus dem Kreis Minden-Lübbecke bestehen zahlreiche Linien nach Niedersachsen, die nahezu alle durch niedersächsische Verkehrsunternehmer betrieben werden und, soweit dies gewünscht wird, zu Liniennetzen im MHV- Raum zugeordnet werden können. Soweit die Liniennetzbildung in den Nachbarkreisen gewünscht wird, ist die Zuordnung zu entsprechenden niedersächsischen Netzen ebenfalls denkbar. Hierzu sind entsprechende Absprachen und Beschlüsse der Nachbaraufgabenträger in Niedersachsen notwendig.

Z. z. bestehen rechtskräftige Nahverkehrspläne in Niedersachsen. So sind die Linien im Bereich der Stadt Rahden in Richtung Sulingen (133) in ein Linienbündel des Verkehrsverbundes Bremen/ Niedersachsen eingebunden.

7.7 Zuordnung von neuen Linien zu Linienbündeln

Linien, die neu eingerichtet werden, sind zunächst dem Linienbündel zuzuordnen, in das sie aus Gründen der verkehrlichen Integration am sinnvollsten einzubinden sind. Linien, die eindeutig aus bereits bestehenden Linien hervorgehen, erhalten die Genehmigungslaufzeiten, die auch für die ursprünglichen Linien festgelegt wurden, wenn aus rechtlichen Gründen keine Befristung zum nächst möglichen Harmonisierungszeitpunkt möglich ist. In allen weiteren Fällen ist die neu einzurichtende Linie mit Priorität dem Linienbündel zuzuordnen, in dem sie einen in Kapitel 3 definierten Hauptverknüpfungspunkt besitzt. Bestehen mehre-

re oder keine Verknüpfungen, so ist das Linienbündel maßgeblich, in dem der größte Anteil der Fahrplanbetriebsleistung (gemessen in Fahrzeugnutzkilometer pro Jahr) erbracht wird.

Die Genehmigungslaufzeiten der Konzessionen sollen daher anhand des beschriebenen Verfahrens festgesetzt werden und zu dem Harmonisierungszeitpunkt des jeweiligen Linienbündels enden.

Eine Neueinrichtung von Linien ohne Integration in ein bestehendes Liniennetz sowie eine Loslösung aus dem Harmonisierungsschema ist nicht möglich, mit Ausnahme in sich geschlossener Systeme mit einheitlichem Marktauftritt (wie BürgerBus, Stadt- /TaxiBus-Systeme oder Nachtbusse). Hierzu ist jedoch zuvor ein Beschluss der zuständigen Gremien erforderlich.

7.8 Bildung von (Teil-) Losen im Sinne der VOLIA

Um mittelständischen Unternehmen Marktchancen zu ermöglichen ist die Aufteilung in Lose (auch im Sinne der VOL/A) zu prüfen.

Die einzelnen Linien werden, soweit eine Losbildung vertretbar ist, den einzelnen Linienbündeln jeweils aktuell zugeordnet, da sich finanzielle Auswirkungen und Veränderungen der verkehrlichen Anforderungen und Verflechtungen bis zu einer evt. erforderlichen Losbildung verändern können. Die Aufteilung in Lose wird im Kapitel 8 dargestellt.

Regelmäßige Genehmigungslaufzeiten

Die Linienlose sollen entsprechend des VG Minden für 8 Jahre konzessioniert bzw. vergeben werden.

7.9 Wirtschaftliche Grundlagendaten

Für die betriebswirtschaftliche Kalkulation ist es erforderlich, Kosten- und Einnahmedaten für jede Linie, bzw. für jedes Linienbündel zu betrachten. Durch die Erhebungen, die die mhv in den Jahren 1999 und 2000 durchgeführt hat, konnten die Einnahmedaten hinreichend genau ermittelt werden. Diese Einnahmenschätzung für die Jahre 1999 und 2000 war Basis für das Linienbündelungskonzept. Die Kostenseite wurde durch das Linienbündelungsgutachten (als „Benchmarks“), das im Auftrage der mhv für verschiedene Bündelvarianten erstellt wurde, ermittelt.

Für die Aufteilung in Lose (Kapitel 8) wird auf der Basis der Erhebungen der mhv in den Jahren 2003 bis 2005 und den gutachterlichen Ergebnissen zur Ermittlung der Kosten eines durchschnittlich gut geführten Verkehrsunternehmens (metropolitan Consult 2003) vorgenommen. Bei einer evt. Anpassung des Linienbündelungskonzeptes werden diese neueren Erhebungsdaten berücksichtigt.

Insgesamt ist aber beabsichtigt, das Linienbündelungskonzept möglichst dauerhaft konstant zu gestalten, um Planungssicherheit für Kommunen, Kreis und Verkehrsunternehmen zu gewährleisten.

7.10 Veränderungen des Linienbündelungskonzeptes gegenüber dem letzten Nahverkehrsplan

Wie schon erwähnt, ist beabsichtigt, das Linienbündelungskonzept möglichst dauerhaft konstant zu gestalten, um Planungssicherheit für Kommunen, Kreise und Verkehrsunternehmen zu gewährleisten.

Folgende wesentlichen Änderungen des Linienbündelungskonzeptes sind gegenüber dem letzten Nahverkehrsplan enthalten:

Linie 464: Diese Linie wurde von Linienbündel B („Bünde und Umgebung“) in das Linienbündel E („Herford und Umgebung“) verschoben. Die Linie 464 hat ihre wesentliche Aufgabe in der Ergänzung der Linien 465 und 466 (beide Linienbündel E) und erhöht die Wirtschaftlichkeit des Verkehrs im Bereich Enger und Spenge bei der Bildung von Linienlosen (Kapitel 8) innerhalb des Linienbündels E. Auf die Wirtschaftlichkeit des Linienbündels B hat die Maßnahme keine wesentlichen Auswirkungen.

Linie 613: Diese Linie wurde von Linienbündel D („Löhne und Bad Oeynhausen“) in das Linienbündel C („Minden und Umgebung“) verschoben. Die Linie 613 hat ihre wesentliche Aufgabe in der Ergänzung, Entlastung und Erschließung der Achse Minden – Bad Oeynhausen. Alle übrigen Linien mit diesen Aufgaben werden im Linienbündel C zu einem Linienlos zusammengefasst. Daher ist es sachgerecht, die Linie 613 diesem Los zuzuordnen und ins Linienbündel C zu verschieben. Auf die Wirtschaftlichkeit und Funktionalität des Linienbündels D hat die Maßnahme keine wesentlichen Auswirkungen.

Die Aufteilung des Linienbündels E in die Teillinienbündel E.1 (Herford – Bielefeld) und E.2. (Herford und Umgebung) wird in Kapitel 7 aufgegeben und im Rahmen der Linienlosbildung (Kapitel 8) nunmehr berücksichtigt.

Gemeinde Hüllhorst: Die Linien 602, 604, 614, 615 und 618, die bisher dem Linienbündel D („Löhne und Bad Oeynhausen“) zugeordnet waren, werden in das Linienbündel A („Lübbecke und Umgebung“) verschoben. Somit bildet der gesamte Altkreis Lübbecke mit Finanzierungsstatus vom 31.12.2005 ein eigenwirtschaftliches und verkehrlich verknüpftes Linienbündel. Linie 515: Diese Linie wurde vom Linienbündel A („Lübbecke und Umgebung“) in das Linienbündel C („Minden und Umgebung“) verschoben. Die Linie 515 führt im wesentlichen durch die Gemeinde Hille und schließt diese im Schülerverkehr an die Stadt Espelkamp an. Hierbei hat sie auch ergänzende Funktionen zur Linie 512, die ebenfalls Bestandteil des Linienbündels C ist. Die Maßnahme hat keine finanziellen Auswirkungen auf die Bündel A und C.

Linie 515: Diese Linie wurde vom Linienbündel A („Lübbecke und Umgebung“) in das Linienbündel C („Minden und Umgebung“) verschoben. Die Linie 515 führt im wesentlichen durch die Gemeinde Hille und schließt diese im Schülerverkehr an die Stadt Espelkamp an. Hierbei hat sie auch ergänzende Funktionen zur Linie 512, die ebenfalls Bestandteil des Linienbündels C ist. Die Maßnahme hat keine finanziellen Auswirkungen auf die Bündel A und C.

Linie 605: Diese Linie wurde vom Linienbündel C („Minden und Umgebung“) in das Linienbündel A („Lübbecke und Umgebung“) verschoben. Die Linie 605 bindet die Städte Espelkamp und Rahden an die Kreisstadt Minden an und nicht umgekehrt. Aus diesem Grund ist die Linie verkehrlich dem Linienbündel A zuzuordnen. Die Maßnahme hat keine finanziellen Auswirkungen auf die Bündel A und C.

Linie 635: Diese Linie wurde von Linienbündel G („Bürgerbus Espelkamp“) in das Linienbündel A („ Lübbecke und Umgebung verschoben). Die Linie 635 dient der Erschließung des Stadtgebietes Espelkamp und übernimmt die Anbindung an den Bahnhof. Die Maßnahme hat keine finanziellen Auswirkungen auf das Bündel A.

Linie 654: Diese Linie wurde von Linienbündel B („Bünde und Umgebung“) in das Linienbündel E („Herford und Umgebung“) verschoben. Sie dient der Verbindung zwischen Bünde und Enger und übernimmt die Anbindung in Enger an die Linie 54 in Richtung Bielefeld. Die Maßnahme hat keine wesentlichen Auswirkungen auf die Linienbündel B und E.

Das Linienbündel H („ Stadtverkehr Bürgerbus Spenge“): wurde als eigenes Linienlos in das Bündel E („ Herford und Umgebung“) integriert. Die Maßnahme hat keine finanziellen Auswirkungen auf das Bündel E.

7.11 Zuordnung der Linien

Die Linien im mhv- Raum sind in den folgenden Tabellen den Linienbündeln zugeordnet.

Tabelle 21: Linien Linienbündel A

Lfd. Nr.	Linie	Linienverlauf	Linienbündel	Harmonisierungs-zeitpunkt
1	514	Stadtverkehr Lübbecke	**A** "Lübbecke und Umgebung"	01.12.2009
2	581	Lübbecke – Espelkamp	**A** "Lübbecke und Umgebung"	01.12.2009
3	591	Lübbecke – Rahden	**A** "Lübbecke und Umgebung"	01.12.2009
4	602	Hüllhorst - Oberbauerschaft	**A** "Lübbecke und Umgebung"	01.12.2009
5	604	Hüllhorst - Lübbecke	**A** "Lübbecke und Umgebung"	01.12.2009
6	605	Rahden – Espelkamp – Minden	**A** „Lübbecke und Umgebung“	01.12.2009
7	614	Bad Oeynhausen – Hüllhorst	**A** "Lübbecke und Umgebung"	01.12.2009
8	615	Löhne - Hüllhorst	**A** "Lübbecke und Umgebung"	01.12.2009
9	618	Hüllhorst - Bergkirchen	**A** "Lübbecke und Umgebung"	01.12.2009
5	620	Rahden – Stemwede	**A** "Lübbecke und Umgebung"	01.12.2009
6	621	Lübbecke– Levern (-Lemförde)	**A** "Lübbecke und Umgebung"	01.12.2009
7	622	Espelkamp – Stemwede	**A** "Lübbecke und Umgebung"	01.12.2009
8	623	Rahden – Lemförde	**A** "Lübbecke und Umgebung"	01.12.2009
9	624	Espelkamp - Pr. Oldendorf	**A** "Lübbecke und Umgebung"	01.12.2009
10	625	Espelkamp – Stemwede	**A** "Lübbecke und Umgebung"	01.12.2009
11	626	Lübbecke – Pr. Oldendorf	**A** "Lübbecke und Umgebung"	01.12.2009
12	627	Levern – Lemförde geplante Linie	**A** "Lübbecke und Umgebung"	01.12.2009
13	628	Lübbecke – Bad Holzhausen - Pr. Oldendorf	**A** "Lübbecke und Umgebung"	01.12.2009
14	630	Lübbecke – Rahden	**A** "Lübbecke und Umgebung"	01.12.2009
	635	Bürgerbus Espelkamp	**A** "Lübbecke und Umgebung"	01.12. 2017
15	636	Espelkamp - Pr. Ströhen	**A** "Lübbecke und Umgebung"	01.12.2009
16	637	Espelkamp – Frotheim	**A** "Lübbecke und Umgebung"	01.12.2009
17	638	Espelkamp – Isenstedt	**A** "Lübbecke und Umgebung"	01.12.2009
18	639	Stadtverkehr Espelkamp	**A** "Lübbecke und Umgebung"	01.12.2009
20	655	Stadtverkehr Rahden	**A** "Lübbecke und Umgebung"	01.12.2009

Tabelle 22: Linien Linienbündel B

Lfd. Nr.	Linie	Linienverlauf	Linienbündel	Harmonisierungs-zeitpunkt
1	15(550)	Tangentiallinie Schülerverkehr Bünde	**B** "Bünde und Umgebung"	01.07.2018
3	541	Bünde - Stift Quernheim	**B** "Bünde und Umgebung"	01.12.2011
4	542	Bünde – Lübbecke	**B** "Bünde und Umgebung"	01.12.2011
5	543	Bünde – Rödinghausen	**B** "Bünde und Umgebung"	01.12.2011
6	544	Bünde - Stift Quernheim	**B** "Bünde und Umgebung"	01.12.2011
7	545	Bünde – Klosterbauerschaft	**B** "Bünde und Umgebung"	01.12.2011
8	571	Bünde – Rödinghausen	**B** "Bünde und Umgebung"	01.12. 2011
9	572	Bünde – Spenge	**B** "Bünde und Umgebung"	01.12.2011
10	558	Ortsverkehr Kirchlengern	**B** "Bünde und Umgebung"	01.12.2011
11	559	Bünde – Kirchlengern	**B** „Bünde und Umgebung“	01.12.2011
12	546	Stadtbus Bünde	**B** "Bünde und Umgebung"	01.07.2018
13	547	Stadtbus Bünde	**B** "Bünde und Umgebung"	01.07.2018
14	548	Stadtbus Bünde	**B** "Bünde und Umgebung"	01.07.2018
15	549	Stadtbus Bünde	**B** "Bünde und Umgebung"	01.07.2018
	462	Löhne – Ellerbusch – (-Kirchlengern)	**B** "Bünde und Umgebung“	01.12.2011

Tabelle 23: Linien Linienbündel C

Lfd. Nr.	Linie	Linienverlauf	Linienbündel	Harmonisierungszeitpunkt
1	1	Minden, ZOB – Nordfriedhof (bisher Bestandteil der Linie 461)	**C** "Minden und Umgebung"	01.12.2007
2	2	Minden, ZOB – Sandtrift (bisher Bestandteil der Linie 459)	**C** "Minden und Umgebung"	01.12.2007
3	3	Minden, ZOB – Bärenkämpen - Kingsleyallee – Minderheide (bisher Bestandteil der Linie 454)	**C** "Minden und Umgebung"	01.12.2007
4	4	Minden, ZOB – Rodenbeck (bisher Bestandteil der Linie 442)	**C** "Minden und Umgebung"	01.12.2007
5	5	Minden, ZOB – Häverstädt (bisher Bestandteil der Linie 447)	**C** "Minden und Umgebung"	01.12.2007
6	6	Minden, ZOB – Minden, Bahnhof – Dombrede – Dankersen (bisher Bestandteil der Linie 442)	**C** "Minden und Umgebung"	01.12.2007
7	7	Minden, ZOB – Leteln (bisher Bestandteil der Linie 459)	**C** "Minden und Umgebung"	01.12.2007
8	8	Minden, ZOB – Werfstraße (bisher Linie 421)	**C** "Minden und Umgebung"	01.12.2007
9	9 (509)	Minden, ZOB – Dankersen – Hasenkamp	**C** "Minden und Umgebung"	01.12.2007
10	10	Minden, ZOB – Meißen (bisher Bestandteil der Linie 442)	**C** "Minden und Umgebung"	01.12.2007
11	11	Minden, ZOB – Kuhlenkamp (bisher Bestandteil der Linie 427)	**C** "Minden und Umgebung"	01.12.2007
12	12	Minden, ZOB – Grundbach (bisher Bestandteil der Linie 427)	**C** "Minden und Umgebung"	01.12.2007
13	13	Minden, ZOB – Dützen - Haddenhausen (bisher Bestandteil der Linie 454)	**C** "Minden und Umgebung"	01.12.2007
14	408	Minden – Porta.Westfalica	**C** "Minden und Umgebung"	01.12.2007
15	416	Hausb. – Vennebeck – Costedt - Vlotho	**C** „Minden und Umgebung“	01.12.2007
16	417	Hausb. - Veltheim – Möllb.	**C** "Minden und Umgebung"	01.12.2007
17	447	Minden, ZOB - Häverstädt – Rothenuffeln – Wallücke	**C** "Minden und Umgebung"	01.12.2007
18	456	Minden – PW, Hausberge	**C** "Minden und Umgebung"	01.12.2007
19	461	Minden – Bad Oeynhausen	**C** "Minden und Umgebung"	01.12.2007
20	500	Petershagen – Lahde	**C** "Minden und Umgebung"	01.12.2007
21	501	Minden –Petershagen	**C** "Minden und Umgebung"	01.12.2007
22	502	Minden – Petershagen	**C** "Minden und Umgebung"	01.12.2007
23	503	Petershagen – Friedewalde	**C** "Minden und Umgebung"	01.12.2007
24	504	Lahde – Buchholz	**C** "Minden und Umgebung"	01.12.2007
25	505	Petershagen – Schlüsselburg	**C** "Minden und Umgebung"	01.12.2007
26	506	Windheim – Seelenfeld	**C** "Minden und Umgebung"	01.12.2007
27	507	Minden – Frille – Lahde	**C** "Minden und Umgebung"	01.12.2007
28	508	Lahde – Seelenfeld	**C** "Minden und Umgebung"	01.12.2013
29	510	Minden – Kleinenbremen	**C** "Minden und Umgebung"	01.12.2007
30	511	Hausberge – Kleinenbremen	**C** "Minden und Umgebung"	01.12.2007
31	512	Minden – Lübbecke	**C** "Minden und Umgebung"	01.12.2013
32	513	Minden – Lübbecke	**C** "Minden und Umgebung"	01.12.2013
33	515	Hille – Espelkamp	**C** „Minden und Umgebung“	01.12.2007

34	516	Minden – Hille	**C** "Minden und Umgebung"	01.12.2007
35	517	Minden – Haddenhausen - Hille	**C** "Minden und Umgebung"	01.12.2007
36	519	Minden – Hahlen	**C** "Minden und Umgebung"	01.12.2007
37	520	Minden, ZOB – Besselgymn.	**C** "Minden und Umgebung"	01.12.2013
38	525	Ortsverkehr Friedewalde	**C** „Minden und Umgebung“	01.12.2007
		(Linie entfällt)		
39	530	Petershagen – Uchte	**C** "Minden und Umgebung"	01.12.2007
40	600	Minden – Lahde – Windheim	**C** "Minden und Umgebung"	01.12.2007
41	601	Schlüsselburg – Leese	**C** "Minden und Umgebung"	01.12.2007
42	607	Eisbergen – Veltheim, Schule – Rinteln	**C** "Minden und Umgebung"	01.12.2007
43	610	Minden – Eisbergen (- Rinteln)	**C** "Minden und Umgebung"	01.12.2013
44	611	Minden – Friedewalde	**C** "Minden und Umgebung"	01.12.2007
45	612	Minden – Nordhemmern	**C** "Minden und Umgebung"	01.12.2013
46	613	Minden - Bad Oeynhausen	**C** "Minden und Umgebung"	01.12.2007
47	BO4	B.Oey., ZOB – Dehme – Wöhren	**C** "Minden und Umgebung“	Wird bei der nächsten Fortschreibung aktualisiert.
48	BO5	B.Oey., ZOB – Eidinghausen - Volmerdingesen – Bergkirchen	**C** "Minden und Umgebung“	
49	BO6	B.Oey., ZOB – Eidinghausen - Werste – Wulferdingsen	**C** "Minden und Umgebung“	

Tabelle 24: Linien Linienbündel D

Lfd. Nr.	Linie	Linienverlauf	Linienbündel	Harmonisie-rungs-zeitpunkt
1	428	Neustadt – Rehme	**D** " Löhne und Bad Oeynhausen“	01.12.2008
2	429	ZOB – Kappenberg	**D** " Löhne und Bad Oeynhausen“	01.12.2008
3	430	Bad Oeynhausen - Löhne	**D** " Löhne und Bad Oeynhausen“	01.12.2008
4	431	Ostscheid - Bischofshagen	**D** " Löhne und Bad Oeynhausen“	01.12.2014
5	432	Löhne - Löhne Ort	**D** " Löhne und Bad Oeynhausen“	01.12.2008
6	437	Löhne – Halstern	**D** " Löhne und Bad Oeynhausen“	01.12.2008
7	438	Bad Oeynhausen – Gohfeld – Löhne	**D** " Löhne und Bad Oeynhausen“	01.12.2008
8	457	Lohe – Deesberg	**D** " Löhne und Bad Oeynhausen“	01.12.2008
10	479	Schulverkehr Bad Oeynhausen	**D** " Löhne und Bad Oeynhausen“	01.12.2008
11	551	ZOB – Oberbecksen	**D** " Löhne und Bad Oeynhausen“	01.12.2008
13	552	Schulverkehr Bad Oeynhausen	**D** " Löhne und Bad Oeynhausen“	01.12.2008
15	603	Rundverkehr GS Wulferdingsen	**D** " Löhne und Bad Oeynhausen“	01.12.2008
16	606	Bad Oeynhausen, ZOB – Bergkir-chen	**D** " Löhne und Bad Oeynhausen“	01.12.2008
19	609	Bad Oeynhausen - Werste	**D** " Löhne und Bad Oeynhausen“	01.12.2014
20	616	Bad Oeynhausen – Volmerdingsen	**D** " Löhne und Bad Oeynhausen“	01.12.2008
22	617	Rundverkehr GS Volmerdingsen	**D** " Löhne und Bad Oeynhausen“	01.12.2008
23	619	Bad Oeynhausen – Löhne	**D** " Löhne und Bad Oeynhausen“	01.12.2008

Tabelle 25: Linien Linienbündel E

Lfd. Nr.	Linie	Linienverlauf	Linienbündel	Harmonisierungszeitpunkt
1	53	Herford – Bielefeld, Jöllenbeck	**E** "Herford und Umgebung"	01.12.2012
2	54	Enger – Bielefeld	**E** "Herford und Umgebung"	01.12.2012
3	56	Spenge – Bielefeld	**E** "Herford und Umgebung"	01.12.2012
4	99	Herford – Bielefeld, Milse	**E** "Herford und Umgebung"	28.02.2007
5	101	Herford – Bielefeld, Schildesche	**E** "Herford und Umgebung"	28.02.2007
6	156	Herford – Bielefeld	**E** "Herford und Umgebung"	01.12.2012
7	352	Herford – Bielefeld, Milse	**E** "Herford und Umgebung"	28.02.2007
8	353	Hiddenhausen – Bielefeld, Schildesche	**E** "Herford und Umgebung"	28.02.2007
9	354	Enger – BI, Babbenhausen-Süd Linie entfällt	**E** "Herford und Umgebung"	01.12.2012
10	401 (S1)	Herford, Magdeburger Str. – Herford, Alter Markt – Herringhausen, Eickum	**E** "Herford und Umgebung"	28.02.2007
11	402 (S2)	Herford, Alter Markt - Elverdissen	**E** "Herford und Umgebung"	28.02.2007
12	403 (S3)	Herford, Falkendiek - Herford, Alter Markt – Herford, Glumke	**E** "Herford und Umgebung"	28.02.2007
13	404 (S4)	Herforf, Alter Markt – Herford, Erika Friedhof	**E** "Herford und Umgebung"	28.02.2007
14	405 (S5)	Herford Tierpark – Herford, Alter Markt – Ahmsen	**E** "Herford und Umgebung"	28.02.2007
15	406 (S6)	Herford, Dieselstraße – Herford, Bahnhof, Alter Markt – Herford, Klinikum	**E** "Herford und Umgebung"	28.02.2007
16	407 (S7)	Herford, Alter Markt – Herford, Eckenkamp	**E** "Herford und Umgebung"	28.02.2007
17	425	Herford – Löhne	**E** "Herford und Umgebung"	28.02.2007
18	433	Herford – Bad Salzuflen	**E** "Herford und Umgebung"	28.02.2007
19	434	Herford, Alter Markt – Exter	**E** "Herford und Umgebung"	28.02.2007
20	435	Herford – Schwarzenmoor - Exter	**E** "Herford und Umgebung"	28.02.2007
21	464	Enger – Spenge	**E** "Herford und Umgebung"	28.02.2007
22	465	Herford – Spenge	**E** "Herford und Umgebung"	28.02.2007
23	466	Herford –Spenge	**E** "Herford und Umgebung"	28.02.2007
24	467	Ortsverkehr Spenge	**E** "Herford und Umgebung"	28.02.2007
25	468	Hiddenh., Oetingh. - Lippinghausen	**E** "Herford und Umgebung"	28.02.2007
26	469	(Oetingh.) - Lippingh. – Schweicheln Bf.	**E** "Herford und Umgebung"	28.02.2007
27	470	(Hiddenh.)- Eilsh. – Schweicheln Bf. geplante Linie	**E** "Herford und Umgebung"	28.02.2007
28	646	Herford – Bünde	**E** "Herford und Umgebung"	01.12.2012
29	647	Herford – Enger	**E** "Herford und Umgebung"	01.12.2012
30	648	Herford – Bünde Linie entfällt	**E** "Herford und Umgebung"	01.12.2012
31	650	Herford – Kirchlengern veränderter Linienverlauf	**E** "Herford und Umgebung"	28.02.2007
32	654	Bünde - Enger	**E** "Herford und Umgebung"	01.12.2012

33	666	Bürgerbus Spenge	**E** "Herford und Umgebung"	01.12.2018
34	667	Bürgerbus Spenge	**E** "Herford und Umgebung"	01.12.2018

Tabelle 26: Linien Linienbündel F

Lfd. Nr.	Linie	Linienverlauf	Linienbündel	Harmoni-sierungs-zeitpunkt
1	VB1	Vlotho, Bahnhof - Valdorf - Hollwiesen - Exter (Wendeplatz)	**F** "VlothoBus"	30.11.2032
2	VB2	Vlotho, Bahnhof - Uffeln - Vlotho,Bahnhof	**F** "VlothoBus"	30.11.2032
3	VB3	Vlotho, Bahnhof - Bonneberg - Vlotho, Bahnhof	**F** "VlothoBus"	30.11.2032
4	VB4	Vlotho, Bahnhof - Valdorf - Bad Senkelteich - Bad Seebruch - Vlotho, Bahnhof	**F** "VlothoBus"	30.11.2032
5	VB5	Vlotho, Bahnhof - Winterberg - Valdorf - Vlotho, Bahnhof	**F** "VlothoBus"	30.11.2032
7	561	Schulverkehr Vlotho Porta Westfalica - Veltheim - Uffeln	**F** "VlothoBus"	30.11.2032
8	562	Schulverkehr Vlotho Bad Oeynhausen - Oberbecken - Bonneberg	**F** "VlothoBus"	30.11.2032
9	563	Schulverkehr Vlotho Kalletal - Winterberg - Valdorf	**F** "VlothoBus"	30.11.2032
10	564	Schulverkehr Vlotho Hollwiesen - Valdorf - Bad Seebruch - Linenbeeke	**F** "VlothoBus"	30.11.2032
11	565	Schulverkehr Vlotho Vlotho - Valdorf	**F** "VlothoBus"	30.11.2032
12	566	Schulverkehr Vlotho Vlotho - Exter	**F** "VlothoBus"	30.11.2032
13	567	Schulverkehr Vlotho Kalletal - Vlotho	**F** "VlothoBus"	30.11.2032

8 Linienkonzept

Das Kapitel und seine Unterkapitel entsprechen dem Stand des vorherigen Nahverkehrsplans (beschlossen von den Kreistagen Minden-Lübbecke und Herford am 07. bzw. 18.07.2003 sowie Aktualisierungen vom 08.10. bzw. 14.09.2007, 02.10. bzw. 17.10.2008, 14.12. bzw. 09.10. 2009, 14.10. bzw. 17.10.2011, 17.09. bzw. 31.10.2012, 20.06. bzw. 01.07.2016 und 16.10. bzw. 13.10.2017)

Die unterschiedlichen Verkehrsaufgaben der Linien in den Kreisen Minden-Lübbecke und Herford stellen unterschiedliche Anforderungen an die Qualität, die Fahrthäufigkeit und den Bedienungszeitraum. Im folgenden Linienkonzept werden diese Anforderungen an die einzelnen Linien festgelegt.

Die Fortschreibung des Linienkonzeptes erfolgt kontinuierlich und orientiert sich an den Harmonisierungszeitpunkten der einzelnen Linienbündel (siehe Kapitel 7).

Im Kapitel 8.3.1 [redakt. Änd.] ist das Leistungsangebot der noch nicht harmonisierten Bündel in der bisherigen Form der Linienblätter dargestellt.

Ab Kapitel 8.5 [redakt. Änd.] sind die Linienblätter der harmonisierten Linienbündel aufgeführt. Das Linienkonzept unterteilt sich hier in ein konstruktiv beschriebenes Grundnetz und ein funktional beschriebenes Schülernetz

Das Grundnetz gibt den Planungsrahmen für die Ausgestaltung der Linienverkehre gemäß § 42 PBefG innerhalb und zwischen den Kommunen vor. Die Anforderungen für das Grundnetz ergeben sich aus den Regelungen des Kapitels 8.4 [redakt. Änd.].

Im Rahmen des Schülerverkehrs gem. Kapitel 8.6 [redakt. Änd.] werden die Einstiegshaltestellen der Schüler, die Schulstandorte sowie die mit den Kommunen abgestimmten Anfangs- und Endzeiten der Schulen angegeben. Die Beförderung der Schüler zur und von der Schule ist über das Grundnetz oder/und über zusätzliche Linien gemäß § 42 PBefG zu gewährleisten. Vorgegeben sind die hierzu notwendigen Rahmenbedingungen wie bspw. maximale Wartezeit der Schüler an der Schule vor Unterrichtsbeginn.

Für die Einrichtung neuer, zusätzlicher Linien gelten die Regelungen gem. Kapitel 8.7 [redakt. Änd.].

Somit ergibt sich für das Kapitel 8 die folgende Gliederung:

8 Linienkonzept

8 .1 Grundsätze der neuen NVP-Konzeption/ Angebotsdifferenzierung

8.2 Linienlose

8.3 Legende Linientabellen

Linien des Linienbündels A „Lübbecke und Umgebung“: entfällt hier – neu in Kapitel 8.5.1 [redakt. Änd.]

Linien des Linienbündels B „Bünde und Umgebung“: entfällt hier – neu in Kapitel 8.5.2 [redakt. Änd.]

Linien des Linienbündels C „Minden und Umgebung“: entfällt hier – neu in Kapitel 8.5.3 [redakt. Änd.]

Linien des Linienbündels D „Löhne und Bad Oeynhausen“: entfällt hier - neu in Kapitel 8.5.4 [redakt. Änd.]

Linien des Linienbündels E „Herford und Umgebung“: entfällt hier– neu in Kapitel 8.5.5 [redakt. Änd.]

Linien des Linienbündels F „Vlotho“: entfällt hier – neu in Kapitel 8.5.6 [redakt. Änd.]

Linien des Linienbündels G „Bürgerbus Espelkamp“: entfällt

Linien des Linienbündels H „Bürgerbus Spenge“: entfällt hier – neu in Kapitel 8 - 280

8.3.1 Linien, die derzeit in keinem Linienbündel integriert sind (externe Linien)

10 Rahden – Nienburg
170 Rahden – Diepholz
59 Bielefeld – Spenge – Neuenkirchen
89 Peckeloh – Werther – Spenge
961/962 Herford – Bad Salzuflen
2004 Minden – Stadthagen
2025 Rinteln – Bückeburg
N12 Bielefeld – Herford

8.4 Grundnetz

8.5.1 Linien des Linienbündels A „Lübbecke und Umgebung“

514 Stadtverkehr Lübbecke
591 Lübbecke – Rahden
604 Lübbecke - Hüllhorst
605 Rahden – Espelkamp – Minden
614 Bad Oeynhausen – Hüllhorst
615 Löhne – Hüllhorst
621 Lübbecke - Levern
623 Rahden – Lemförde
626 Lübbecke – Preußisch Oldendorf

627 Levern – Lemförde
628 Lübbecke – Preußisch Oldendorf
630 Lübbecke – Rahden
635 Rundverkehr Espelkamp
637 Espelkamp – Isenstedt
638 Espelkamp – Isenstedt
655 Ortsverkehr Rahden

8.5.2 Linien des Linienbündels B „Bünde und Umgebung“

Bünde **-** Stift Quernheim und zurück
542 Bünde - Lübbecke
543 Bünde - Schwenningdorf und zurück
544 Bünde - Stift Quernheim und zurück
571 Bünde Rödinghausen
572 Bünde - Spenge
558 Kirchlengern - Südlängern
559 Kirchlengern - Bünde
546 Stadtverkehr Bünde
547 Stadtverkehr Bünde
548 Stadtverkehr Bünde
549 Stadtverkehr Bünde

8.5.3 Linien des Linienbündels C „Minden und Umgebung“

1 ZOB – Nordfriedhof
2 ZOB – Sandtrift
3 ZOB – Bärenkämpen – Minderheide
4 ZOB – Rodenbeck
5 ZOB – Häverstädt
6 ZOB – Dankersen
7 ZOB – Leteln
8 ZOB – Werftstraße
9 ZOB – Dankersen
10 ZOB – Meißen
11 ZOB – Kuhlenkamp
12 ZOB – Grundbach
13 ZOB – Dützen – Haddenhausen
408 Minden – Hausberge - Holzhausen
416 Porta, Holzhausen – Vlotho
417 Ortsverkehr Porta Westfalica
450 Minden – Hille, Wallücke
461 Minden – Bad Oeynhausen
500 Petershagen – Lahde
501 Minden – Petershagen
503 Petershagen – Friedewalde
504 Petershagen – Buchholz
505 Lahde – Schlüsselburg
507 Wietersheim - Lahde Raderhorst
508 Lahde – Seelenfeld
510 Minden – Kleinenbremen
512 Minden – Hille – Lübbecke
513 Minden – Lübbecke

530 Petershagen – Uchte
600 Minden – Lahde
601 Schlüsselburg – Leese
607 Veltheim – Rinteln
610 Minden – Barkhausen – Eisbergen
611 Minden – Friedewalde
612 Minden – Nordhemmern
613 Minden – Hille – Bad Oeynhausen
BO4 ZOB – Dehme - Wöhren
BO5 ZOB – Eidinghsn. – Volmerd. – Bergk.
BO6 ZOB – Eidinghsn. – Werste – Wulferd.

8.5.4 Linien des Linienbündels D „Löhne und Bad Oeynhausen“

428 Rehme – B.O., ZOB - Südstadt
429 ZOB - Kappenberg
430 Bad Oeynhausen – Gohfeld – Löhne
431 Bischhofshaben – Löhne – Gohfeld
432 Falscheide – EMR-Platz
437 Mennighüffen – EMR-Platz
438 Bad Oeynhausen – Wittel – Löhne
457 Lohe – ZOB – Babbenhausen
462 Löhne - Kirchlengern
551 ZOB – Oberbecksen
606 ZOB – Werste - Bergkirchen
616 ZOB - Volmerdingsen

8.5.5 Linien des Linienbündels E „Herford und Umgebung“

53 Herford – Jöllenbeck
54 Enger – Bielefeld
56 Spenge – Bielefeld
101 Herford – Schildesche
352 Herford – Milse
401 (S1) Nordstadt – Eickum
402 (S2) Alter Markt – Elverdissen
403 (S3) Falkendiek – Glumke
404 (S4) Alter Markt – Erika Friedhof
405 (S5) Tierpark – Ahmsen
406 (S6) Dieselstraße – Klinikum
407 (S7) Eckenkamp – Alter Markt
433 Herford – Bad Salzuflen
434 Herford – Exter
435 Herford – Schwarzenmoor
425 Herford – Löhne
464 Spenge – Hücker-Aschen – Enger
465 Herford – Spenge
466 Herford – Spenge
469 Ortsverkehr Hiddenhausen
470 Ortsverkehr Hiddenhausen
646 Herford – Bünde
647 Enger - Herford
648 Bünde Herford
654 Enger – Bünde

8.5.6 Linien des Linienbündels F „Vlotho“
S1 Vlotho - Exter
T3 Stadtgebiet Vlotho
T4 Stadtgebiet Vlotho
T5 Stadtgebiet Vlotho
T6 Stadtgebiet Vlotho
T7 Stadtgebiet Vlotho

8.5.5 Linien des Linienbündels H „Bürgerbus Spenge“
666 Spenge - Wallenbrück
667 Spenge – Bardüttingdorf

8.6 Schülernetz

8.7 Anforderungen an neu einzurichtende Linien

8.1 Grundsätze der neuen NVP-Konzeption / Angebotsdifferenzierung

Im Wesentlichen weist der Nahverkehrsplan die Differenzierung von drei Funktionstypen für Linien aus:

- **Schienenergänzungsfunktion:** Ergänzt die Angebote des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) im VVOWL im Sinne von Schnellverkehren mit hohem Qualitätsniveau
  - Schnellbus
  - Nachtbus (mit besonderer Linienführung)
- **Verbindungsfunktion:** Verbindet Kommunen
  - Regionalbus
- **Erschließungsfunktion:** Erschließt Kommunen bzw. das unmittelbare Umland von Kommunen
  - RegioStadtBus
  - StadtBus
  - Ortsverkehr
  - Schüler- und Verstärkerverkehr

Die Aufgabenträger VVOWL und MHV streben im Rahmen ihrer Geschäftsbesorgung eine stärkere Kooperation zwischen Bus und Schiene an. Insbesondere auf den Buslinien 408 (Minden – Porta Westfalica), 425 (Schweicheln – Herford), 630 (Espelkamp – Rahden) und 591 (Lübbecke – Espelkamp – Rahden) ist ein Rückbau des Verkehrsangebotes unter verkehrlichen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten zu prüfen und ggf. bei der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes zu berücksichtigen. Dabei ist

a. Die Erschließungsqualität in der Fläche durch Busverkehre gegenüber dem Bestand (Fahrplan 2002/2003) für die Bevölkerung zu sichern.

b. Die Mehrheit der vorhandenen Fahrgäste muss im Wesentlichen von kürzeren Reisezeiten für die Gesamtreisekette (Busfahrzeiten, Schienefahrzeit, Umsteigezeiten, Fußwegezeiten) und/oder geringeren Beförderungstarifen bei der Umsetzung der Maßnahmen profitieren.

c. Zudem muss das Verkehrsangebot im Bus- ÖPNV insgesamt für die öffentlichen Kassen (Kommunen, Kreise/Kreisverkehrsgesellschaften) kostenneutral (keine höheren Verkehrsdefizite im Bus- ÖPNV) sein.

d. Bei Planungs-/Umsetzungs- und Finanzierungsfragen sind die zur Zeit vertraglich geregelten Verfahrensabläufe und Bestimmungen der Aufgabenträger (VVOWL, Kreis/MHV) zu berücksichtigen. Für den Bereich der MHV ist vor einer Umsetzung/Aufnahme der Maßnahmen in den NVP die Zustimmung der Gremien einzuholen.

8.1.1 Schnellverkehrskonzept

Im Bereich der Kreise Herford und Minden-Lübbecke besteht seit dem Dezember 2002 ein verbessertes SPNV-Angebot. Die Hauptachsen (Ruhrgebiet) – Bielefeld – Minden – (Hannover) und Herford – Bünde werden dabei durch ein halbstündliches Angebot bedient. Auf diesen Achse verkehren die

- RE6 Minden – Löhne – Herford - Bielefeld – (Ruhrgebiet) – Düsseldorf (60-Minutentakt)
- RE60 Hannover - Minden – Löhne – Bünde – Osnabrück – Rheine (120-Minutentakt)
- RE70 Hannover – Minden – Löhne – Herford – Bielefeld (120-Minutentakt) - bildet gemeinsam mit dem RE78 einen 60-Minutentakt
- RE78 Minden – Löhne – Herford – Bielefeld (120-Minutentakt) - bildet gemeinsam mit dem RE70 einen 60-Minutentakt
- S1 Minden – Bückeburg – Stadthagen – Hannover (60-Minutentakt)
- RB61 Bielefeld - Herford – Osnabrück (120-Minutentakt) - bildet gemeinsam mit der RB62 einen 60-Minutentakt
- RB62 Osnabrück – Herford – Altenbeken – Paderborn (120-Minutentakt) - bildet gemeinsam mit der RB61 einen 60-Minutentakt

Ergänzt wird dieses Angebot auf den Nebenachsen/ -strecken nach Rotenburg, Hameln und Rahden. Dabei verkehren die

- RB71 Bielefeld – Herford – Bünde – Lübbecke – Rahden (60-Minutentakt)
- RB76 Minden – Lahde – Leese/Stolzenau – Nienburg -Rotenburg/Wümme (120-Minutentakt)
- RB77 Löhne – Vlotho – Rinteln – Hameln (60-Minutentakt)

Trotz dieses vergleichsweise sehr guten Angebotes besteht im SPNV noch Handlungsbedarf:

- Verlängerung der RB77 von Löhne nach Bünde zur Aufwertung des 2-Stundentaktes zwischen Löhne und Bünde in einen verdichteten Stundentakt.
- Reaktivierung der Haltepunkte Eisbergen (kurzfristig) und Veltheim (mittelfristig) an der RB77 zur Anbindung der südlichen Ortsteile Porta Westfalicas an den Schnellverkehr und zur Realisierung des Bus- Schiene- Konzeptes in Porta Westfalica.

- Reaktivierung der Haltepunkte Heimsen (langfristig) und Wasserstraße (mittelfristig) an der RB76 zur Anbindung der nördlichen Ortsteile Petershagens an den Schnellverkehr und zur Realisierung eines wirtschaftlicheren Bus- Schiene- Konzeptes in Petershagen.

Doch auch wenn diese Maßnahmen im Schienenverkehr verwirklicht sind, kann das Ziel der Anbindung jeder Kommune an den Schnellverkehr im VVOWL nicht umgesetzt werden, da es an der Schieneninfrastruktur fehlt. Die Kommunen

- Enger,
- Spenge,
- Stemwede,
- Hüllhorst und
- Hille

verfügen über keinen eigenen SPNV- Halt. Strategie und Ziel ist deshalb, Bus- Schnellverkehre einzurichten, die einen ähnlichen Standard wie der Schienenverkehr aufweisen und an den nächst größeren Bahnhof anbinden. Ein derartiges Konzept wurde auch durch die Regionalkonferenz OWL im Dezember 2002 in Bielefeld unterstützt und beschlossen. Die Schnellverkehre werden zur Erhöhung der Wirtschaftlichkeit in das Linienbündelungskonzept (Kapitel 7) integriert.

Für den Bereich der Kreise Minden – Lübbecke und Herford wird dabei folgende Konzeption verfolgt:

Die **Gemeinde Hüllhorst** erhält drei RegioStadtbusse im Stundentakt (Linien 604 nach Lübbecke, 614 nach Bad Oeynhausen und 615 nach Löhne), die an den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) anbinden. Schnellbusse sind in Hüllhorst aufgrund dieses attraktiven Angebotes nicht erforderlich.

Die **Gemeinde Stemwede** erhält die Vertaktung und den Ausbau der Linie 623 zum Stundentakt, die langfristig zum Schnellbus weiterentwickelt werden soll, was aufgrund der sehr geringen Nachfrage derzeit nicht vertretbar ist. Diese Linie verbindet Stemwede mit den Bahnhöfen Lemförde und Rahden und wird außerhalb des Spitzenverkehrs durch TaxiBusse bedient.

Die Gemeinde Hille erhält zwei Schnellbusse im 2- Stundentakt, verdichtet in der Hauptverkehrszeit auf einen Stundentakt, die Minden mit Lübbecke (Linie 513 über Rothenufflen) und Minden mit Espelkamp und Rahden (Linie 605 über Hartum und Hille) verbinden. Der durchgehende Stundentakt ist langfristiges Ziel.

Die Städte Enger und Spenge erhalten jeweils eine halbstündliche Verbindung nach Bielefeld an die Stadtbahn in Babenhausen – Süd (Linien 54 und 56). Regelmäßige attraktive Umsteigemöglichkeiten nach Schildesche – Stadtbahn in Jöllenbeck sollen im NVP der Stadt Bielefeld berücksichtigt werden (z.B. mit der Linie 55). Nach Herford wird eine weitere Schnellbuslinie (Linie 465) im 2- Stundentakt, verdichtet zum Stundentakt in der Hauptverkehrszeit angeboten. Langfristiges Ziel ist auch hier der durchgehende Stundentakt.

Langfristiges Ziel ist zudem der Lückenschluss im Schnellverkehr zwischen Pr. Oldendorf – Holzhausen und Bohmte, zwischen Lübbecke und Holzhausen sowie der Ausbau des Bahnhofs Holzhausen zu einem zentralen Verknüpfungspunkt von Schiene und Bus. Dabei ist die Durchbindung der Linie 276 von Bohmte nach Holzhausen (z.B. ganz oder teilweise im Taxibusbetrieb) und die Durchbindung der Linie 513 von Minden über Lübbecke nach Holzhausen als Konzeptvariante denkbar. Diese Planungen sollten im Rahmen der Fortschreibung des NVP geprüft werden.

Die Konzeption ist mit den Nachbaraufgabenträgern gemeinsam entwickelt worden und in der folgenden Abb. dargestellt.

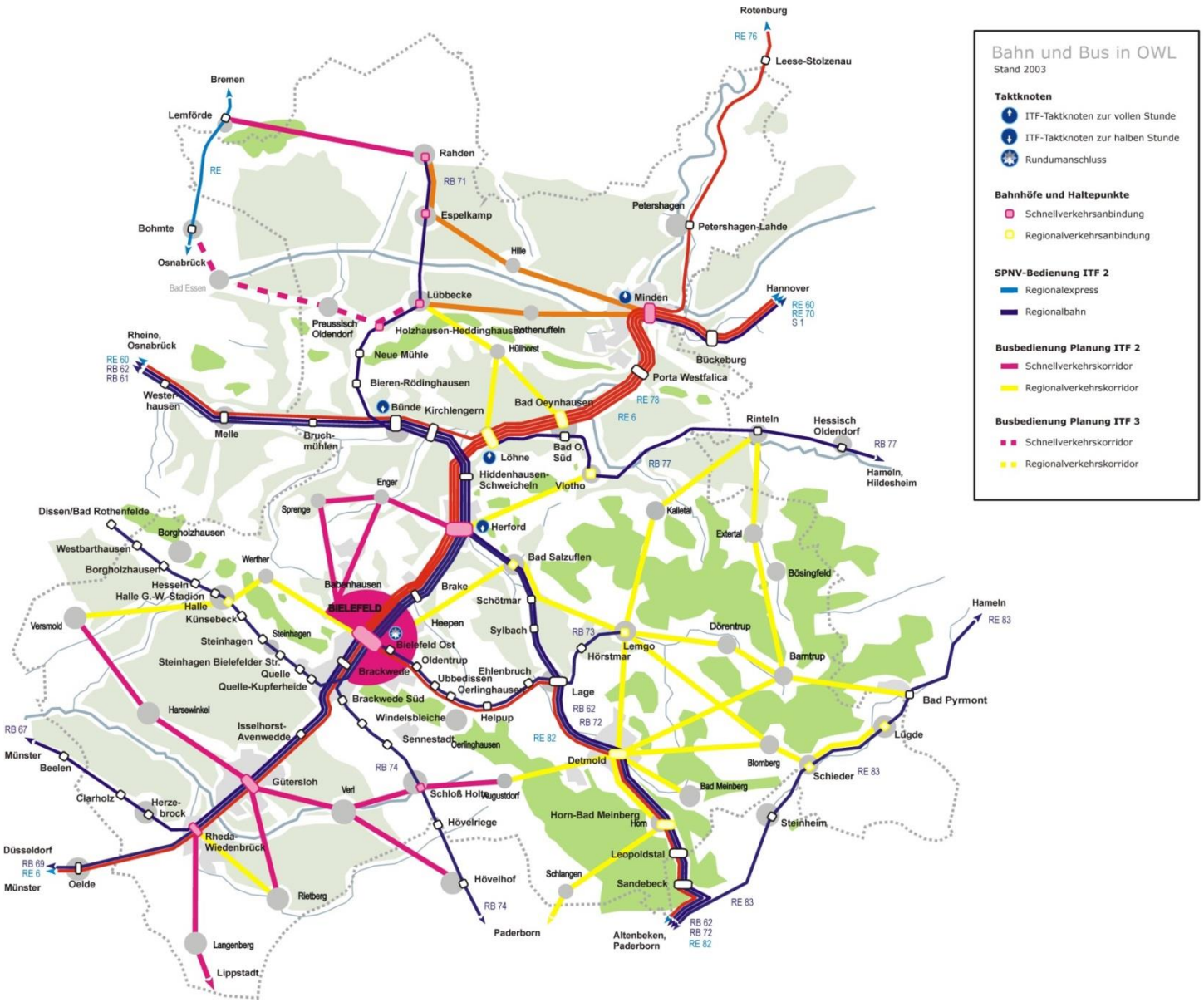


Abbildung 42: Bahn und Bus in OWL

8.1.2 Regional-, Stadt- und Ortsverkehre

Ziel des NVP- Regional- Stadt- und Ortsverkehrskonzeption ist

- Die Stärkung und Bestanderhaltung von vertakteten Linien mit großer Nachfrage in dicht besiedelten Bereichen,
- Einrichtung von vertakteten bedarfsorientierten Linien in dünn besiedelten Bereichen (TaxiBus) sowie in Zeiten schwacher Nachfrage (TaxiBus/ Anruf- Sammel- Taxi),
- Ergänzung durch festbediente Linienverkehre im Schülerverkehr zur Bewältigung von Nachfragespitzen,
- Die Verknüpfung der Linienangeboten an zentralen Verknüpfungspunkten sowie an den Haltepunkten des SPNV (Bus- Schenne- Konzept) im Sinne einer differenzierten Bedienung.

Die Konzeption der Regional-, Stadt- und Ortsverkehre für die einzelnen Kommunen ist in ~~Kapitel 18~~ [redakt. Änd.] in Verbindung mit dem folgenden Abschnitt 8.2 [redakt. Änd.] beschrieben.

8.2 Linienbündel und -lose

Zu Zwecken der Vergabe von ÖPNV - Leistungen werden die in Kapitel 7 gebildeten Linienbündel in einzelne Linienlose aufgeteilt. Ausgenommen sind die Linienbündel A und F.

8.2.1 Linienbündel A „Lübbecke und Umgebung“

Linie	Linienverlauf	Ende der Konzession
514	Stadtverkehr Lübbecke	30.11.2033
581	Schulverkehr: Lübbecke - Espelkamp	30.11.2033
591	Lübbecke - Rahden	30.11.2033
604	Hüllhorst - Lübbecke	30.11.2033
605	Rahden – Espelkamp - Minden	30.11.2033
614	Bad Oeynhausen - Hüllhorst	30.11.2033
615	Löhne – Hüllhorst	30.11.2033
620	Schulverkehr. Rahden - Stemwede	30.11.2033
621	Lübbecke – Levern	30.11.2033
622	Schulverkehr: Espelkamp - Stemwede	30.11.2033
623	Rahden - Lemförde	30.11.2033
624	Schulverkehr: Espelkamp Pr.Oldendorf	30.11.2033
625	Schulverkehr: Espelkamp - Stemwede	30.11.2033
626	Lübbecke – Pr. Oldendorf	30.11.2033
627	Levern – Lemförde	30.11.2033
628	Lübbecke – Bad Holzhausen – Pr.-Oldendorf	30.11.2033
629	Schulverkehr: Espelkamp – Bad Holzhausen	30.11.2033
630	Lübbecke - Espelkamp	30.11.2033
631	Schulverkehr: Varl	30.11.2033
632	Schulverkehr Rahden	30.11.2033
633	Tielge - Pr. Ströhen - Wehe - Tonnenheide - Rahden	30.11.2033
635	Bürgerbus Espelkamp	30.11.2033
636	Schulverkehr: Espelkamp – Pr. Ströhen	30.11.2033
637	Espelkamp - Frotheim	30.11.2033
638	Espelkamp - Isenstedt	30.11.2033
639	Schulverkehr Espelkamp	30.11.2033
655	Stadtverkehr Rahden	30.11.2033
656	Rahden – Pr. Ströhen	30.11.2033

Tabelle 27: Linienbündel A „Lübbecke und Umgebung“

8.2.2 Linienbündel B „Bünde und Umgebung“

8.2.2.1 Linienlos B1: „Regionalverkehr Bünde“

Linienbündel B „Bünde und Umgebung“

Linie	Linienverlauf	Ende der Konzession
541	Bünde - Stift Quernheim	30.06.2018
542	Bünde – Lübbecke	30.06.2018
543	Bünde – Rödinghausen	30.06.2018
544	Bünde - Stift Quernheim	30.06.2018
545	Bünde – Klosterbauerschaft	30.06.2018
571	Bünde – Rödinghausen	30.06.2018
572	Bünde – Spenge	30.06.2018

Tabelle 28: Linienlos B1 „Regionalverkehr Bünde“

8.2.2.2 Linienlos B2: „Ortsverkehr Gemeinde Kirchlengern“

Linienbündel B „Bünde und Umgebung“

Linie	Linienverlauf	Ende der Konzession
462	Löhne- Kirchlengern	30.06.2018
558	TaxiBus Kirchlengern	30.06.2018
559	Bünde – Kirchlengern	30.06.2018
D5	Bünde – Südlengern – Kirchlengern – Stift Quernheim	30.06.2018

Tabelle 29: Linienlos B2 „Ortsverkehr Gemeinde Kirchlengern“

8.2.2.3 Linienlos B3: „Stadtbus Bünde“

Linienbündel B „Bünde und Umgebung“

Linie	Linienverlauf	Ende der Konzession
546	Bü-Bustedt – Bü-Ennigloh Nord	30.06.2018
547	Bü-Ennigloh – Bü-Südlengern	30.06.2018
548	Bü-Spradow – Bü-Hunnebrock	30.06.2018
549	Bü-Dünne – Bü-Spradow	30.06.2018
550	Tangentiallinie Schülerverkehr Bünde	30.06.2018

Tabelle 30: Linienlos B3 „Stadtbus Bünde“

8.2.3 Linienbündel C „Minden und Umgebung“

8.2.3.1 Linienlos C1: „Stadtverkehr Minden“

Linienbündel C „Minden und Umgebung“

Linie	Linienverlauf	Ende der Konzession
1	Minden, ZOB - Minden, Bierpohlweg - Minden, Nordfriedhof	30.11.2019
2	Minden, ZOB - Minden, Habsburgerring - Minden, Sandtrift	30.11.2019
3	Minden, ZOB - Minden, In den Bärenkämpen -Minden, Minderheide	30.11.2019
4	Minden, ZOB - Minden, Hohenzollernring - Minden, Rodenbeck	30.11.2019
5	Minden, ZOB - Minden, Bölhorst - Minden, Häverstädt	30.11.2019
6	Minden, ZOB – Minden, Fr-Wilhelm-Str / Bahnhof / Hafenstraße – Minden, Leteln	30.11.2019
7	Minden, ZOB - Minden, Fr.-Wilhelm-St./Hafenstr. - Minden, Leteln	30.11.2019
8	Minden, ZOB - Minden, Werftstraße - Omnibusbetriebshof	30.11.2019
10	Minden, ZOB - Minden, Bahnhof - Minden, Meißen	30.11.2019
11	Schulverkehr: Kuhlenkampschule	30.11.2019
12	Minden, ZOB - Minden, Königstraße - Minden, Am Grundbach	30.11.2019
13	Minden, ZOB - Minden, Haddenhausen - Minden, Dützen	30.11.2019
14	Minden, Bahnhof – ZOB – Fachhochschule / Melitta – Wago – Minden, Bahnhof	neue Linie
15	Minden, Bahnhof – Wago – Fachhochschule / Melitta – ZOB – Minden, Bahnhof	neue Linie
447	Minden, ZOB - Häverstädt – Rothenuffeln – Wallücke	30.11.2019
471	Grundschulverkehr Minden	30.11.2019
472	Grundschulverkehr Minden	30.11.2019
473	Grundschulverkehr Minden	30.11.2019
474	Grundschulverkehr Minden	30.11.2019
475	Grundschulverkehr Minden	30.11.2019
476	Grundschulverkehr Minden	30.11.2019
477	Grundschulverkehr Minden	30.11.2019
478	Grundschulverkehr Minden	30.11.2019

Tabelle 31: Linienlos C1-1 „Stadtverkehr Minden“

8.2.3.2 Linienlos C2: „Regionalverkehr Porta Westfalica“

Linienbündel C „Minden und Umgebung“

Linie	Linienverlauf	Ende der Konzession
408	Minden – Porta Westfalica	30.11.2019
414	Minden – Barkhausen – Hausberge	30.11.2019
416	Hausberge – Vennebeck – Costedt	30.11.2019
417	Hausberge – Veltheim – Mollberge	30.11.2019
418	Ortsverkehr Hausberge – Holzhausen	30.11.2019
419	Schulverkehr Möllbergen - Hausberge - Vennebeck	30.11.2019
461	Minden – Bad Oeynhausen	30.11.2019

Tabelle 32: Linienlos C2 „Regionalverkehr Porta Westfalica“

8.2.3.3 Linienlos C3: „Minden - Porta Westfalica - Petershagen - Bad Oeynhausen“

Linienbündel C „Minden und Umgebung“

Linie	Linienverlauf	Ende der Konzession
600	Minden – Petershagen	30.11.2019
610	Minden – Porta Westfalica - Rinteln	30.11.2019
611	Minden - Minden – Petershagen	30.11.2019
612	Minden – Hille	30.11.2019
613	Minden – Bad Oeynhausen	30.11.2019

Tabelle 33: Linienlos C3 „Minden - Porta Westfalica – Petershagen - Hille “

8.2.3.4 Linienlos C4: „Minden - Porta Westfalica - Petershagen - Lübbecke - Espelkamp - Hille“

Linienbündel C „Minden und Umgebung“

Linie	Linienverlauf	Ende der Konzession
500	Petershagen – Lahde	30.11.2033
501	Minden – Petershagen	30.11.2033
502	Minden – Petershagen	30.11.2033
503	Petershagen – Friedewalde	30.11.2033
504	Lahde – Buchholz	30.11.2033
505	Petershagen – Schlüsselburg	30.11.2033
506	Windheim – Seelenfeld	30.11.2033

507	Minden – Frille – Lahde	30.11.2033
508	Minden – Seelenfeld	30.11.2033
509	Minden - Dankersen	30.11.2033
510	Minden – Kleinenbremen	30.11.2033
511	Hausberge - Kleinenbremen	30.11.2033
512	Minden – Lübbecke (Minden – Besselgymnasium)	30.11.2033
513	Minden – Lübbecke	30.11.2033
515	Hille – Espelkamp	30.11.2033
516	Minden – Hille	30.11.2033
517	Minden – Haddenhausen - Hille	30.11.2033
520	Minden, ZOB – Besselgymnasium	30.11.2033
521	Schulverkehr: Petershagen – Warmsen - Brünninghorstedt – Petershagen	30.11.2033
523	Schulverkehr: Petershagen – Steyerberg - Stolzenau	30.11.2033
525	Schulverkehr: Friedewalde	30.11.2033
526	Bürgerbus Hille	30.11.2033
530	Petershagen – Uchte	30.11.2033

Tabelle 34: Linienlos C4 „Minden - Porta Westfalica – Petershagen - Lübbecke – Espelkamp – Hille“

8.2.3.5 Linienlos C5: „Bad Oeynhausen-Nord“

Linienbündel C „Minden und Umgebung“

Linie	Linienverlauf	Ende der Konzession
BO4	ZOB/BHF – Werre Park – Dehme – Wöhren	letzten Sonntag nach Beginn der Sommerferien NRW im Jahr 2026
BO5	ZOB/BHF – Werre Park – Eidinghausen –Volmerdingsen – Bergkirchen	letzten Sonntag nach Beginn der Sommerferien NRW im Jahr 2026
BO6	ZOB/BHF – Eidinghausen – Werste – Wulferdingsen	letzten Sonntag nach Beginn der Sommerferien NRW im Jahr 2026

Tabelle 35: Linienlos C5 „Bad Oeynhausen-Nord“

8.2.4 Linienlose im Linienbündel D „Löhne und Bad Oeynhausen“

8.2.4.1 Linienlos D1: „WerreBus Bad Oeynhausen“

Linienbündel D „Löhne und Bad Oeynhausen“

Linie	Linienverlauf	Ende der Konzession
428	Neustadt – Rehme	30.11.2018
429	ZOB – Kappenberg	30.11.2018
457	Lohe – Deesberg	30.11.2018
458	ZOB – Rehme	30.11.2018
551	ZOB – Oberbecksen	30.11.2018
603	Rundverkehr GS Wulferdingsen	30.11.2018
606	Bad Oeynhausen, ZOB – Bergkirchen	30.11.2018
616	Bad Oeynhausen – Volmerdingsen	30.11.2018
617	Rundverkehr GS Volmerdingsen	30.11.2018

Tabelle 36: Linienlos D1 „Werre Bus Bad Oeynhausen“

8.2.4.2 Linienlos D2: „WerreBus Löhne“

Linienbündel D „Löhne und Bad Oeynhausen“

Linie	Linienverlauf	Ende der Konzession
430	Bad Oeynhausen – Löhne	30.11.2018
431	Ostscheid – Bischofshagen	30.11.2018
432	Löhne - Löhne Ort	30.11.2018
437	Löhne – Halstern	30.11.2018
438	Bad Oeynhausen – Gohfeld – Löhne	30.11.2018
439	Grundschulverkehr Melbergen	30.11.2018

Tabelle 37: Linienlos D2 „WerreBus Löhne“

8.2.5 Linienlose im Linienbündel E „Herford und Umgebung“

8.2.5.1 Linienlos E1: „Herford - Bielefeld“

Linienbündel E „Herford und Umgebung“

Linie	Linienverlauf	Ende der Konzession
53	Herford – Bielefeld, Jöllenbeck	30.11.2018
54	Enger – Bielefeld	30.11.2018
56	Spenge – Bielefeld	30.11.2018
99	Herford – Bielefeld, Milse	30.11.2018
101	Herford – Bielefeld, Schildesche	30.11.2018
156	Spenge – Bi, Schildesche	30.11.2018
352	Herford – Bielefeld, Milse	30.11.2018
353	Hiddenhausen – Bielefeld, Schildesche	30.11.2018
N8	Bi, Jahnplatz – Enger – Spenge	30.11.2018
N12	Bi, Jahnplatz – Herford – Hiddenhausen – Bünde	30.11.2018

Tabelle 38: Linienlos E1 „Herford – Bielefeld

8.2.5.2 Linienlos E1: „Herford, Enger, Spenge - Bielefeld“

Linienbündel E „Herford und Umgebung“

253	Herford – Laar – Bi, Schildesche	30.11.2018
256	Enger – Bi, Jöllenbeck	30.11.2018

Tabelle 39: Linienlos E1.1 „Herford, Enger, Spenge – Bielefeld

8.2.5.3 Linienlos E2: „Stadtverkehr Herford“

Linienbündel E „Herford und Umgebung“

Linie	Linienverlauf	Ende der Konzession
401 (S1)	Herford, Magdeburger Straße – Alter Markt – Herringhausen, Eikum	30.11.2018
402 (S2)	Herford, Alter Markt – Elverdissen	30.11.2018
403 (S3)	Herford, Falkendiek – Alter Markt - Glumke	30.11.2018
404 (S4)	Herford, Alter Markt – Erika Friedhof	30.11.2018
405 (S5)	Herford, Tierpark – Alter Markt - Ahmsen	30.11.2018
406 (S6)	Herford, Dieselstraße – Alter Markt – Klinikum	30.11.2018
420	GS-Verkehr Mindener Str. / Landsberger Str.	30.11.2018
421	GS-Verkehr Eickum	30.11.2018
433	Herford – Bad Salzuflen Bf.	30.11.2018

434	Herford, Alter Markt– Exter	30.11.2018
435	Herford – Schwarzenmoor	30.11.2018

Tabelle 40: Linienlos E2 „Stadtverkehr Herford“

8.2.5.4 Linienlos E3: „Regionalverkehr Herford“

Linienbündel E „Herford und Umgebung“

Linie	Linienverlauf	Ende der Konzession
425	Herford – Hiddenhausen – Löhne	30.11.2018
464	Enger – Spenge	30.11.2018
465	Herford – Spenge	30.11.2018
466	Herford –Spenge	30.11.2018
467	Ortsverkehr Spenge	30.11.2018
468	Hiddenh., Oetingh. – Lippinghausen	30.11.2018
469	(Oetingh.) - Lippingh. – Schweicheln Bf.	30.11.2018
470	(Hiddenh.)- Eilsh. – Schweicheln Bf.	30.11.2018
666	Bürgerbus Spenge	30.11.2018
667	Bürgerbus Spenge	30.11.2018
D1	Löhne – Hüllhorst – Kirchlengern - Herford	30.11.2018
D2	Löhne – Bad Oeynhausen – Schweicheln -Herford	30.11.2018
D3	Spenge - Westerenger - Enger – Oetinghausen - Herford	30.11.2018
D4	Vlotho – Exter – Bad Salzuflen - Herford	30.11.2018

Tabelle 41: Linienlos E3 „Regionalverkehr Herford“

8.2.5.5 Linienlos E4: „Herford – Bünde/Kirchlengern“

Linienbündel E „Herford und Umgebung“

Linie	Linienverlauf	Ende der Konzession
646	Herford – Bünde	30.11.2018
647	Herford – Enger	30.11.2018
648	Herford – Bünde	30.11.2018
654	Bünde – Enger	30.11.2018

Tabelle 42: Linienlos E4 „Herford – Bünde/Kirchlengern

8.2.6 Linienlos F: „Stadt- und Regionalverkehr Vlotho“

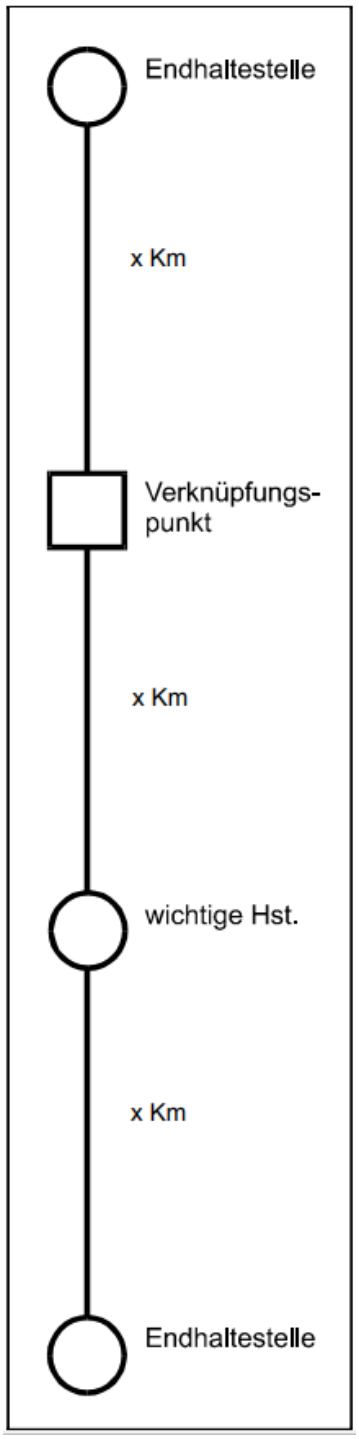
Linie	Linienverlauf	Ende der Konzession
VB1	Stadtbus Vlotho	30.11.2032
VB2	Stadtbus Vlotho	30.11.2032
VB3	Stadtbus Vlotho	30.11.2032
VB4	Stadtbus Vlotho	30.11.2032
VB5	Stadtbus Vlotho	30.11.2032
561	Schulverkehr: Porta Westfalica - Veltheim - Vlotho	30.11.2032
562	Schulverkehr: Bad Oeynhausen - Oberbecksen - Bonneberg	30.11.2032
563	Schulverkehr: Kalletal - Winterberg - Valdorf	30.11.2032
564	Schulverkehr: Hollwiesen - Valdorf - Bad Seebruch - Linnenbeeke	30.11.2032
565	Schulverkehr: Vlotho - Valdorf	30.11.2032
566	Schulverkehr: Vlotho - Exter	30.11.2032
567	Schulverkehr: Kalletal - Vlotho	30.11.2032

Tabelle 43: Linienbündel F „Stadt- und Regionalverkehr Vlotho“

8.3 Legende Linientabellen

Linienbündel X
Linienverlauf (Linienrichtung 1)

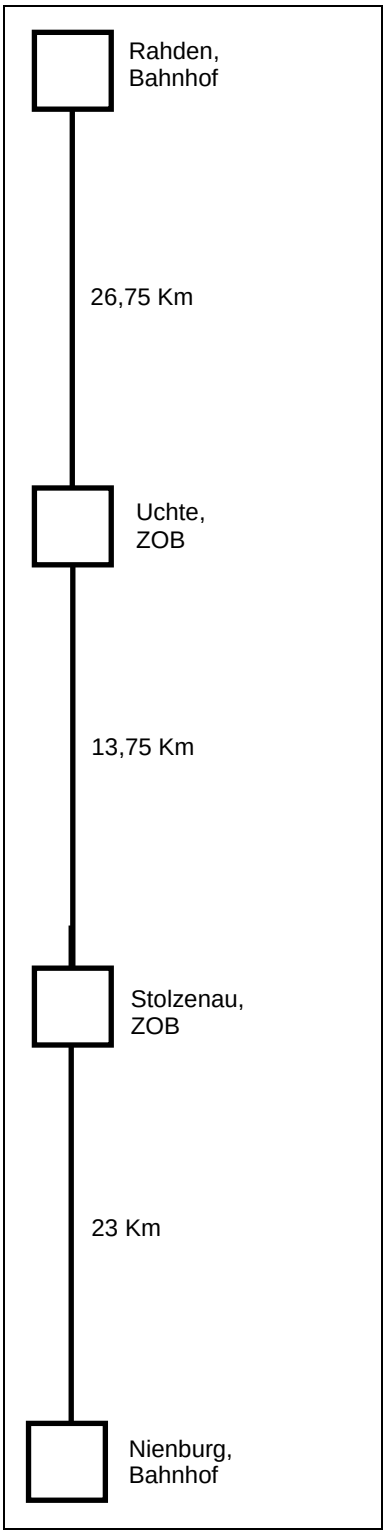
Linie Nr.	Y
Vorgesehene Fahrzeit [min]	Planmäßige Fahrzeit auf dem überwiegend vorliegenden Linienweg. (ein halber Umlauf ohne Wendezeiten)
Fahrtenangebot (Mo-Fr, Sa, So)	Summe aller Kurse (auch Kurzläufer) getrennt nach Linienrichtung und Tagesart. Maßgebend ist dabei das Fahrplanangebot, so dass bei nachgewiesen geringer Nachfrage partiell auf alternative Bedienungsformen zurückgegriffen werden darf.
Takt (Mo-Fr, Sa, So)	Taktzeiten in Minuten, getrennt nach Linienrichtung und Tagesart
Bedienungszeitraum (Mo-Fr, Sa, So)	Bedienungszeitraum getrennt nach Linienrichtung und Tagesart. Genannt sind jeweils die Maximagrenzen (Bsp.: 7-21 meint: Start zwischen 7 und 8 Uhr und Ende zwischen 20 und 21 Uhr)
Anschluss im System	Verknüpfungshst.: ~~(siehe Kap. 18 – 030) [redakt. Änd.]~~ 1. Ordnung: wichtigstes Ziel 2. Ordnung: wichtige Ziele 3. Ordnung: untergeordnete Ziele
Funktion	Verkehrsaufgabe der Linie
Produktkategorie	Produkt gem. Produktkategorie Kap. 9
Zugehörigkeit Linienbündel	Linienbündel gem. Kap. 7
Maximale Besetzung	Maximale, gleichzeitige Besetzung des Fahrzeugs getrennt nach Verkehrszeiten: HVZ 1: Mo.-Fr. 6-9Uhr / HVZ2: 12-15 Uhr NVZ: Mo.-Fr. bis 6; 9-12; 15-20; Sa. bis 16 Uhr SVZ: Mo.-Fr. ab 20; Sa. ab 16 Uhr, So ganzt.
Fahrgäste pro Schult./Ferient./Sa/So	Gesamtsumme der Fahrgäste pro Tag, getrennt nach Tagesarten
Veränderung gegen-über NVP 1998	Änderungen gegenüber dem 1998 beschlossenen NVP-Konzept.
Einordnung in der Netzhierarchie	Hauptlinie / Nebenlinie
Option bei Ausschreibung	Planungskriterien, die erst im Falle einer Ausschreibung des betreffenden Bündels wirksam werden.



8.3.1 Linien, die derzeit in keinem Linienbündel integriert sind

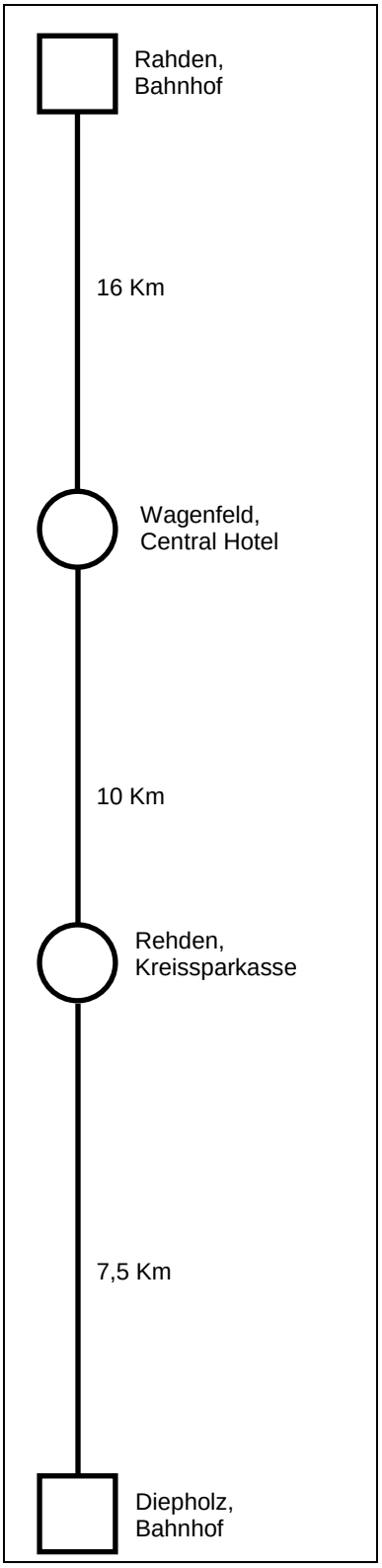
Linie 10 (externe Linie)

Linienverlauf	Rahden – Tonnenheide – Diepenau – Lavelsloh – Essern – Steinbrink – Nordel –Lavelsloh – Bramkamp – Bohnhorst – Warmsen – Lohhof – Uchte – Nendorf –Stolzenau – Steyerberg – Nienburg
Vorgesehene Fahrzeit [min]	ca. 102
Fahrtenangebot (Mo-Fr, Sa, So)	19 / 21 , 5 / 5 , 1 / 1
Takt (Mo-Fr, Sa, So)	- / - , - / - , - / -
Bedienungszeitraum (Mo-Fr, Sa, So)	4-20 / 5-22 , 5-14 / 7-16 , 18-20 / 20-23
Anschluss im System	**Rahden, Bahnhof:** 2.Ordnung: Bielefeld (SPNV) 3.Ordnung: Regionalverkehr Espelkamp - Lübbecke, Stemwede **Außerhalb des mhv-Gebietes:** Nienburg, Bahnhof; Steyerberg, ZOB; Stolzenau, ZOB; Uchte, ZOB
Funktion	bundeslandübergreifende Verbindung zwischen dem Grundzentrum Rahden und den Städten Uchte, Stolzenau, Steyerberg und Nienburg mit Erschließung zwischengelagerter Ortschaften
Produktkategorie	Regionalbus
Zugehörigkeit Linienbündel	Die Zugehörigkeit zu Linienbündeln ist mit dem zuständigen Nachbaraufgabenträger abzustimmen.
Veränderung gegenüber NVP 1998	



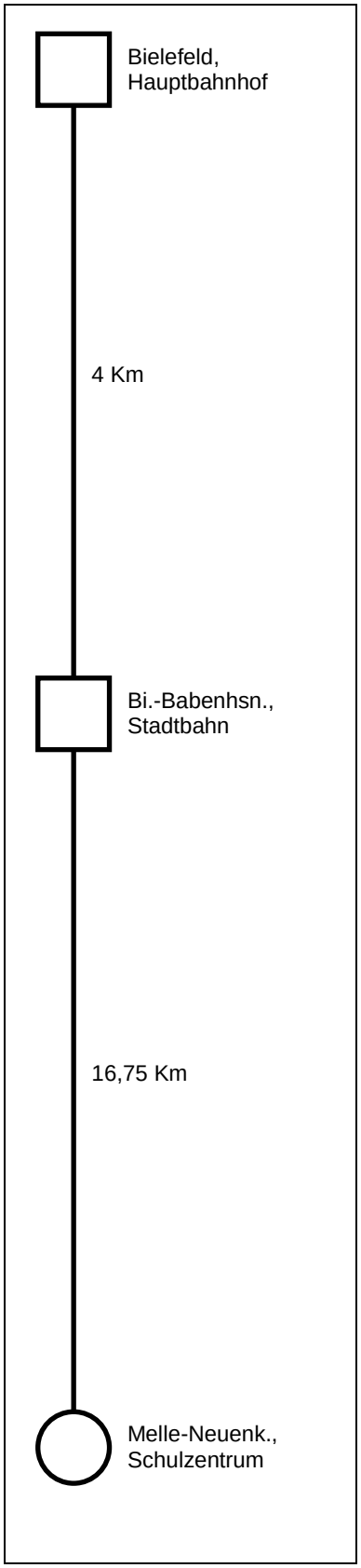
Linie 170 (externe Linie)

Linienverlauf	Rahden - Kleinendorf - Preußisch Ströhen - Hasslingen - Wagenfeld - Rehden - Diepholz
Vorgesehene Fahrzeit [min]	ca. 49
Fahrtenangebot (Mo-Fr, Sa, So)	8 / 8 , 7 / 7 , 5 / 5
Takt (Mo-Fr, Sa, So)	120 / 120 , 120 / 120 , 120 / 120
Bedienungszeitraum (Mo-Fr, Sa, So)	7-21 / 7-21 , 7-21 / 7-21 , 9-21 / 9-21
Anschluss im System	**Rahden, Bahnhof:** 2.Ordnung: Bielefeld (SPNV); 3.Ordnung: Regionalverkehr Espelkamp - Lübbecke, Stemwede **Außerhalb des MHV-Gebietes:** Diepholz, Bahnhof
Funktion	Regionale Verbindung zwischen Rahden, Wagenfeld und Diepholz; Verlängerung der SPNV-Achse RB71 ins benachbarte Niedersachsen. In Schwachlastzeiten wird diese Linie durch TaxiBus bedient.
Produktkategorie	Regionalbus
Zugehörigkeit Linienbündel	Die Zugehörigkeit zu Linienbündeln ist mit dem zuständigen Nachbaraufgabenträger abzustimmen.
Veränderung gegenüber NVP 1998	Diese Linie ersetzt auf dem Abschnitt Rahden - Wagenfeld die Linie 133. Näheres siehe NVP des Zweckverband Verkehrsverbund Bremen-Niedersachsen



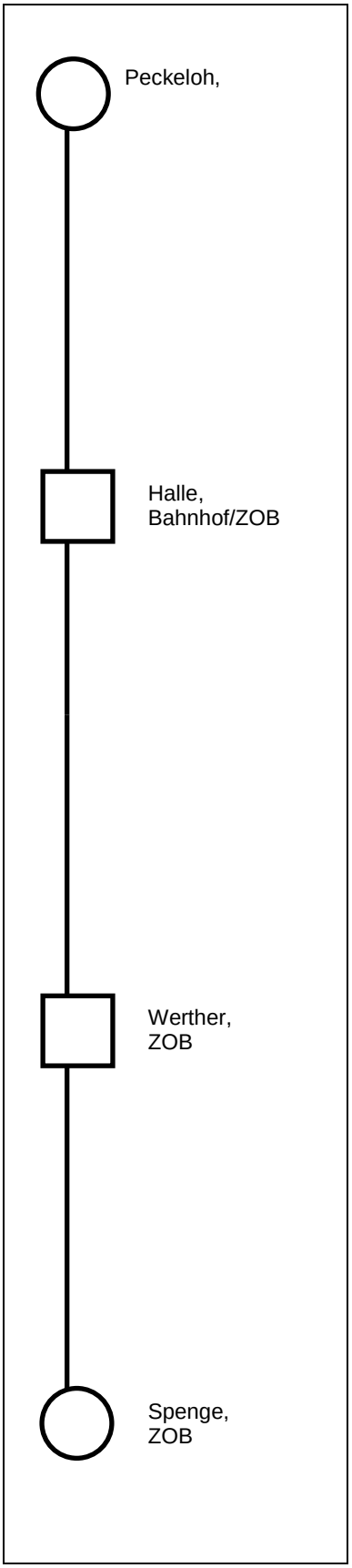
Linie 59 (externe Linie)

Linienverlauf	Bielefeld – Gellershagen – Babenhausen – Niederdornberg – Schröttinghausen – Werther – Bardüttingdorf – Mantershagen – Wallenbrück – St. Annen – Neuenkirchen
Vorgesehene Fahrzeit [min]	ca. 48
Fahrtenangebot (Mo-Fr, Sa, So)	4 / 5 , 1 / 3 , - / -
Takt (Mo-Fr, Sa, So)	- / - , - / -
Bedienungszeitraum (Mo-Fr, Sa, So)	14-20 / 6-19 , 12-14 / 6-10 , - / -
Anschluss im System	**Außerhalb des MHV-Gebietes:** Bielefeld, Hbf; Bielefeld, Babenhausen Süd
Funktion	Pendlerbeförderung aus dem nordwestlich von Bielefeld gelegenen Raums zum monozen-trischem Oberzentrum Bielefeld
Produktkategorie	Schüler- und Verstärkerverkehr
Zugehörigkeit Linienbündel	Die Zugehörigkeit zu Linienbündeln ist mit dem zuständigen Nachbaraufgabenträger abzustimmen.
Veränderung gegenüber NVP 1998	Keine



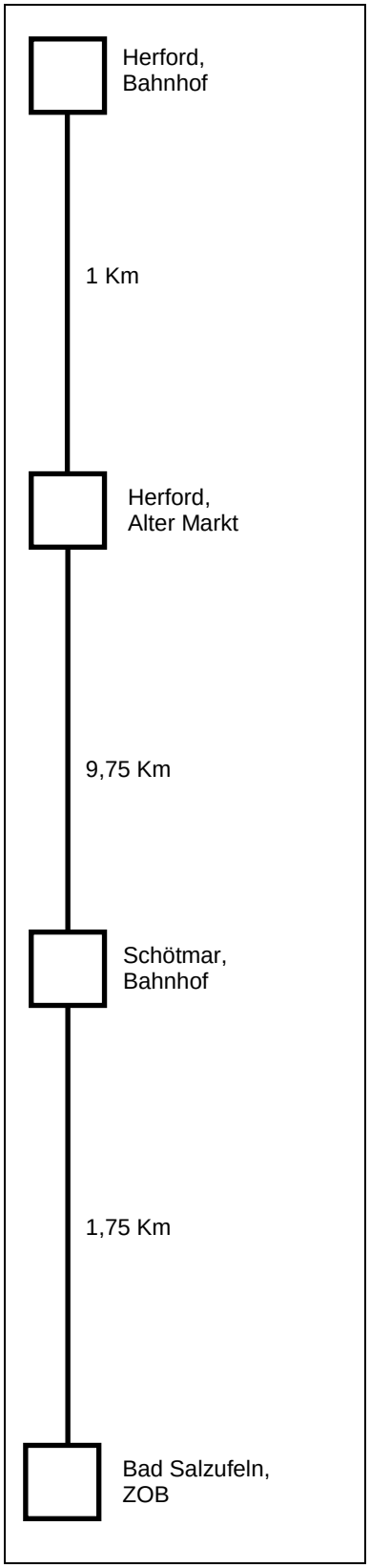
Linie 89 (externe Linie)

Linienverlauf	Peckeloh – Versmold – Halle – Werther - Spenge
Vorgesehene Fahrzeit [min]	ca. 60
Fahrtenangebot (Mo-Fr.,Sa,So)	21 / 21 , 8 / 8 , - / -
Takt (Mo-Fr.,Sa,So)	- / - , - / -
Bedienungszeitraum (Mo-Fr.,Sa,So)	5-18 / 6-19 , 5-13 / 6-13 , - / -
Anschluss im System	**Außerhalb des MHV-Gebietes:** **Halle Bahnhof/ZOB:** 2.Ordnung: Regionaler und innerörtlicher Busverkehr, SPNV **Werther ZOB:** 2.Ordnung: Regionalverkehr Bürgerbus Werther
Funktion	Innerörtliche Erschließung der Städte Versmold und Halle, Verbindung zwischen den Städten Versmold, Halle Werther und Spenge. Anbindung von Versmold und Werther an den SPNV am Bahnhof Halle, Schülerverkehr nach Halle und Werther.
Produktkategorie	Regionalbus, zusätzliche Fahrten im Schüler- und Verstärkerverkehr
Zugehörigkeit Linien-bündel	Linienbündel „Nord“ des Kreises Gütersloh.
Veränderung gegen-über NVP 1998	Keine



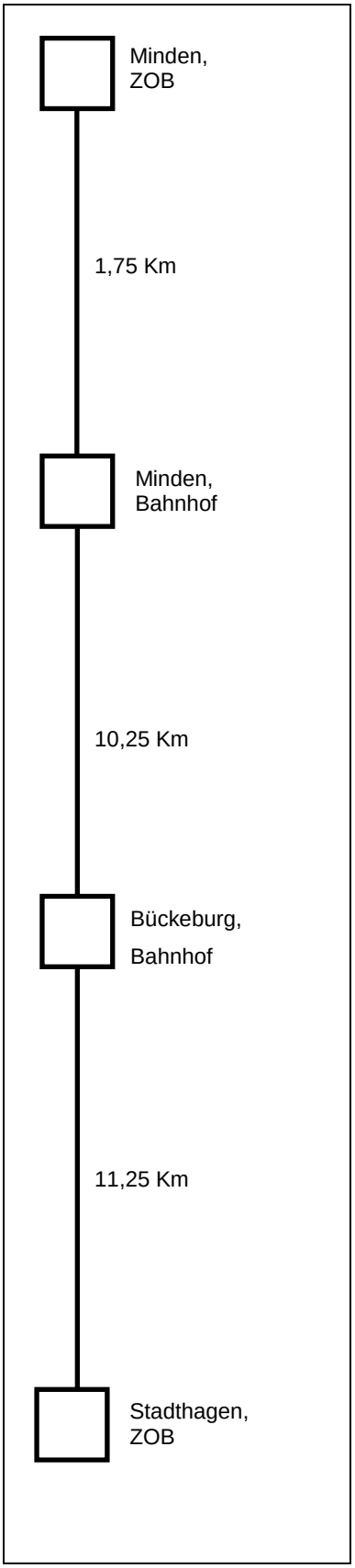
Linie 961/962 (externe Linie)

Linienverlauf	Herford – Werl – Ahmsen – Lockhausen – Knetter-heide – Aspe – Schötmar – Bad Salzuflen
Vorgesehene Fahrzeit [min]	ca. 46
Fahrtenangebot (Mo-Fr, Sa, So)	16 / 17 , 7 / 7 , - / -
Takt (Mo-Fr, Sa, So)	60 / 60 , 60 / 60 , - / -
Bedienungszeitraum (Mo-Fr, Sa, So)	5-20 / 5-19 , 8-15 / 7-14 , - / -
Anschluss im System	**Herford, Bahnhof:** 2.Ordnung: Regionalverkehr Bünde, Enger-Spenge, Hiddenhausen, SPNV **Herford, Alter Markt:** 2.Ordnung: Stadtverkehr Herford **Außerhalb des MHV-Gebietes:** Schötmar, Bahnhof; Bad Salzuflen, ZOB
Funktion	Verbindung der Mittelzentren Herford und Bad Sal-zuflen mit innerörtlicher Erschließungs-funktion
Produktkategorie	Regionalbus
Zugehörigkeit Linien-bündel	Die Zugehörigkeit zu Linienbündeln ist mit dem zuständigen Nachbaraufgabenträger abzustimmen.
Fahrgäste pro Werktag Mo-Fr/ Ein-nahme je Fahrgast/ Tagesgang-linie Typ	
Veränderung gegen-über NVP 1998	



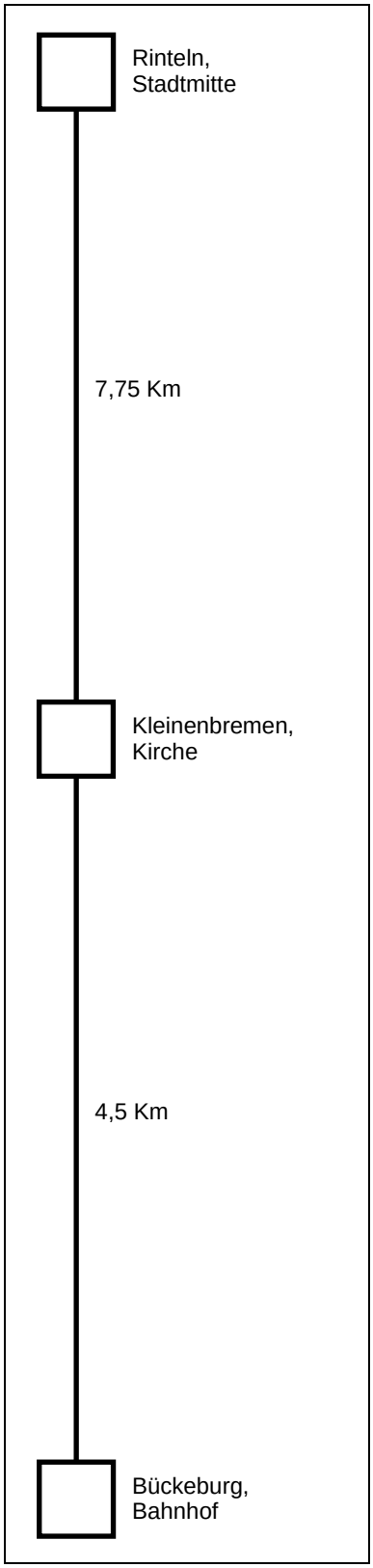
Linie 2004 (externe Linie)

Linienverlauf	Minden – Meißen – Dankersen – Berenbusch – Bü-Nordholz – Petzen – Röcke – Bückeburg – Müsingen – Vehlen – Gelldorf – Südhorsten – Kirchhorsten – Sülbeck – Nienstädt – Stadthagen
Vorgesehene Fahrzeit [min]	ca. 60
Fahrtenangebot (Mo-Fr, Sa, So)	20 / 20 , 10 / 10 , 1 / 1
Takt (Mo-Fr, Sa, So)	- / - , - / - , - / -
Bedienungszeitraum (Mo-Fr, Sa, So)	4-20 / 5-21 , 6-16 / 6-17 , 16-17 / 14-15
Anschluss im System	**Minden, ZOB:** 2.Ordnung: Klinikum 1 3.Ordnung: Stadtverkehr Minden; Regionalverkehr Petershagen, Hille/ Lübbecke, Porta Westfalica **Minden, Bahnhof:** 2. Ordnung: SPNV **Außerhalb des MHV-Gebietes:** Bückeburg, Bahnhof; Stadthagen, ZOB
Funktion	bundeslandübergreifende Verbindung zwischen dem Mittelzentrum Minden und den Städten Bückeburg und Stadthagen mit Erschließung zwischengelagerter Ortschaften
Produktkategorie	Regionalbus
Zugehörigkeit Linienbündel	Die Zugehörigkeit zu Linienbündeln ist mit dem zuständigen Nachbaraufgabenträger abzustimmen.
Veränderung gegenüber NVP 1998	Keine



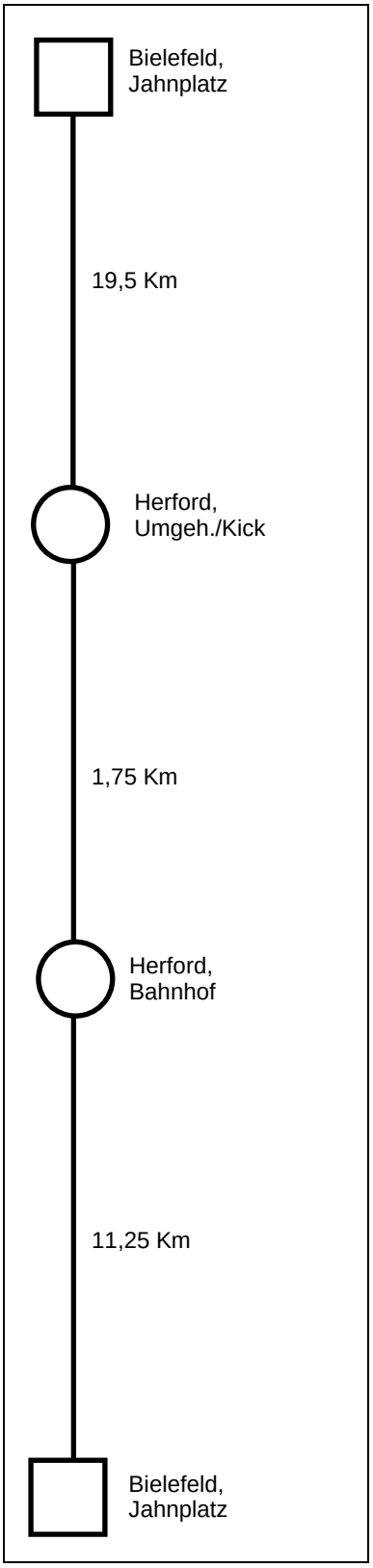
Linie 2025 (externe Linie)

Linienverlauf	Rinteln – Todenmann – Kleinenbremen – Bückeburg
Vorgesehene Fahrzeit [min]	ca. 30
Fahrtenangebot (Mo-Fr, Sa, So)	13 / 13 , 6 / 6 , 1 / 1
Takt (Mo-Fr, Sa, So)	- / - , 60 / - , - / -
Bedienungszeitraum (Mo-Fr, Sa, So)	5-20 / 6-20 , 7-15 / 6-15 , 15-17 / 14-15
Anschluss im System	**Kleinenbremen, Kirche:** 3.Ordnung: Regionalverkehr Minden **Außerhalb des MHV-Gebietes:** Bückeburg, Bahnhof; Rinteln, Bahnhof;
Funktion	Grenzüberschreitende Linie, die die Kommunen Rinteln und Bückeburg (Niedersachsen) über Kleinenbremen (NRW) verbindet.
Produktkategorie	Regionalbus
Zugehörigkeit Linienbündel	Die Zugehörigkeit zu Linienbündeln ist mit dem zuständigem Nachbaraufgabenträger abzustimmen.



Linie N12 (externe Linie)

Linienverlauf	Bielefeld – Heepen – Milse – Brake – Stede-freund – Herford – Stedefreund – Brake – Milse – Heepen – Bielefeld
Vorgesehene Fahrzeit [min]	ca. 51
Fahrtenangebot (Mo-Fr.,Sa,So)	- , 3 , 3 (Ringverkehr)
Takt (Mo-Fr.,Sa,So)	- , 60
Bedienungszeitraum (Mo-Fr.,Sa,So)	- , 1 - 4, 1 - 4
Anschluss im System	**Bielefeld, Jahnplatz:** 1.Ordnung: Nachtbussystem Bielefeld
Funktion	Zu- und Abbringerfunktion für soziokulturelle Ein-richtungen auf der Achse Bielefeld – Herford im Nachtverkehr an Wochenenden
Produktkategorie	Nachtbus
Zugehörigkeit Linien-bündel	Die Zugehörigkeit zu Linienbündeln ist mit dem zuständigen Nachbaraufgabenträger abzustimmen.
Fahrgäste pro Werktag Mo-Fr/ Ein-nahme je Fahrgast/ Tagesgang-linie Typ	
Veränderung gegen-über NVP 1998	



8.4 Grundnetz

Die Anforderungen an das Fahrplanangebot für das Grundnetz je Bündel ergeben sich aus den nachfolgenden Regelungen, die stets in einem Wechselblick zusammen betrachtet werden müssen.

Dies gilt etwa für die verkehrsplanerischen Festlegungen des Grundnetzes, die sich aus den Vorgaben für Linienverknüpfung an Anschlusspunkten (8 .4.1) [redakt. Änd.] und den linienspezifischen Regelungen in den Linienblättern (ab Kapitel 8.5.1) [redakt. Änd.] ergeben. Zudem ist die Vermeidung von Parallelverkehren (8.4.3) [redakt. Änd.] geregelt und Anforderung an die Verlegung, Auflassung von Haltestellen (8.4.4) [redakt. Änd.] beschrieben.

Zudem ist der Einsatz von flexiblen Bedienungsformen vorgesehen. Zur Sicherstellung eines Verkehrangebots in zeitlichen und räumlichen Randlagen ist der Einsatz flexibler Bedienungsformen gleichwertig mit dem konventionellen Linienverkehr. Der Einsatz flexibler Bedienungsweisen erfolgt nach Maßgabe der Regelungen des Nahverkehrsplans (8.4.5, 8.4.6) [redakt. Änd.].

8.4.1 Linienverknüpfung

Um die Verknüpfung der Linienbündel untereinander sicherzustel-len und die Verknüpfung der Linien innerhalb eines Linienbündels zu gewährleisten wurden die nachfolgend aufgeführten Verknüpfungsmerkmale erstellt, die bei der Fahrplanung durch die Verkehrsunternehmen zu berücksichtigen sind. Hierbei handelt es sich um Regelungen zu:

- Anschlusspunkte (8.4.1.1) [redakt. Änd.]
- Wegezeit (8.4.1.2) [redakt. Änd.]
- Verknüpfungshierarchien, -quote (8.4.1.3) [redakt. Änd.]
- Anschlüsse an Taktknoten (8 .4.1.4) [redakt. Änd.]
- Anschlüsse an Verknüpfungspunkten (8.4.1.5) [redakt. Änd.]

8.4.1.1 Anschlusspunkte

Als Anschlusspunkte werden unterschieden:

- Taktknoten
- Verknüpfungspunkte

Taktknoten sind alle in Tabelle 44 [redakt. Änd.] dargestellten Haltepunkte. Für die Taktknoten ist eine Taktzeit vorgegeben. Taktkno-ten haben für die Sicherung der Anschlüsse eine zentrale Bedeu-tung. Dies gilt sowohl für Verknüpfung zwischen den Bündeln, einzelnen Losen als auch zwischen den Linien eines Bündels.

Die festgelegten Taktzeiten sollen sich auch am Schienenverkehr orientieren, so dass die in den Linienblättern angegebenen Anschlüsse Zug grundsätzlich zu realisieren sind.

Taktknoten sind folgende Haltepunkte:

Bündel	**Taktknoten: Name Haltestellen**	**Taktzeit** (Minute)
A	Lübbecke, ZOB	30
B	Bünde, Bahnhof/ZOB	00
B	Bünde, Museumsplatz	15 / 45
C	Minden, ZOB	15 / 45
D	Bad Oeynhausen, ZOB	00 / 30
D	Löhne, E.-M.-Remarqueplatz	00 / 30
E	Herford, Alter Markt	15 / 45
F	Vlotho, Kirchplatz	00 / 30

Tabelle 44: Taktknoten

Verknüpfungspunkte sind alle sonstigen Haltepunkte, an denen sich mehrere Linien nach Vorgabe der Linienblätter (8.5) [redakt. Änd.] kreuzen und an diesen Haltpunkten eine Verknüpfung zu anderen Linien vorgesehen ist. Auch Verknüpfungspunkte dienen der Sicherung von Anschlüssen unterschiedlicher Linien. Sie sind jedoch für die Verknüpfung des Gesamtlinienangebots von nachgeordneter Bedeutung.

8.4.1.2 Wegezeiten

Zur Sicherung von Anschlüssen an den Anschlusspunkten (8.4.1.1) [redakt. Änd.] sind folgende Wegezeiten an den jeweiligen Anschlusspunk-ten für die Fahrgäste zu kalkulieren.

Die **Wegezeiten** ergeben sich aus den örtlichen Besonderheiten an den Anschlusspunkten und können daher variieren. Diese sind in Tabelle 45 [redakt. Änd.]dargestellt. Sie sind so bemessen, dass den Fahrgästen ein bequemer Übergang zu anderen Linien am Anschlusspunkt möglich ist. Die Wegezeiten sind in der Fahrplanung an den Anschlusspunkten zwingend zu berücksichtigen.

Anschlusspunkte	**zurückzulegender Weg**	**festgelegt Wegezeit** (in Minuten)
Minden, ZOB	vom Bus zum Bus	3
Minden, Bahnhof	vom Bus zum Zug	5
Bad Oeynhausen, Bahnhof/ZOB	vom Bus zum Bus	2
	vom Bus zum Zug	7
Bad Oeynhausen, Südbahnhof	vom Bus zum Zug	5
Porta Westfalica, Schalksburg	vom Bus zum Bus	2
Porta Westfalica, Bahnhof	vom Bus zum Zug	5
Espelkamp, ZOB	vom Bus zum Bus	2

Espelkamp, Bahnhof	vom Bus zum Zug	2
Petershagen, ZOB	vom Bus zum Bus	1
Petershagen Lahde, Bahnhof	vom Bus zum Bus	1
	vom Bus zum Zug	1
Petershagen Lahde, Bismarkplatz	vom Bus zum Bus	1
Lübbecke, ZOB	vom Bus zum Bus	2
Lübbecke, Bahnhof	vom Bus zum Zug	2
Hille, Apotheke	vom Bus zum Bus	1
Rahden, Bahnhof	vom Bus zum Bus	1
	vom Bus zum Zug	3
Stemwede, Wehdem Schulzentrum	vom Bus zum Bus	1
Lemförde Bahnhof	vom Bus zum Zug	4
Hüllhorst, Mitte/Gesamtschule	vom Bus zum Bus	1
Preußisch Oldendorf, Stadtzentrum	vom Bus zum Bus	1
Preußische Oldendorf, Bad Holzhausen Bahnhof	vom Bus zum Zug	3
Herford, Alter Markt	vom Bus zum Bus	5
Herford, Bahnhof	vom Bus zum Bus	1
	vom Bus zum Zug	5
Bünde, Museumsplatz	vom Stadtbus zum Stadtbus	1
	vom Regionalbus zum Stadtbus	1
Bünde, Bahnhof/ZOB	vom Bus zum Bus	2
	vom Bus zum Zug	5
Löhne, E.-M.-Remarqueplatz	vom Bus zum Bus	1
	vom Bus zum Zug	5
Hiddenhausen, Lippinghausen Schulzentrum	vom Bus zum Bus	2
Hiddenhausen, Schweicheln Bahnhof	vom Bus zum Bus	1
	vom Bus zum Zug	3

Vlotho, Kirchplatz	vom Bus zum Bus	2
Vlotho, Bahnhof	vom Bus zum Bus	1
	vom Bus zum Zug	3
Vlotho, Exter Wendeplatz	vom Bus zum Bus	1
Enger, ZOB	vom Bus zum Bus	1
Kirchlengern, Bahnhof	vom Bus zum Bus	1
	vom Bus zum Zug	3
Spenge, ZOB	vom Bus zum Bus	1
Spenge, Rathaus	vom Bus zum Bus	1
Rödinghausen, Bieren Bahnhof	vom Bus zum Zug	2
Bruchmühlen, Bahnhof	vom Bus zum Zug	2

Tabelle 45: Wegezeiten

8.4.1.3 Verknüpfungshierarchien, Verknüpfungspunkte

Die zu sichernden Anschlüsse sind nach ihrer Bedeutung in Anschlusskategorien unterschiedlicher Ordnung eingeteilt. Zu unterscheiden sind drei Stufen (Anschlüsse 1. – 3. Ordnung). Die Anforderungen an die Ausgestaltung der Anschlusskategorien richten sich nach:

- Verknüpfungshierarchie
- Verknüpfungsquote

Die **Verknüpfungshierarchie** gibt den Vorrang der jeweils höheren Ordnung gegenüber den Anschlüssen niedriger Ordnung vor. So können für eine Linie mehrere Anschlüsse an einem Anschlusspunkt vorgesehen sein. Sind diese nicht alle zu erfüllen, so sind die Anschlüsse 1. Ordnung immer und die Anschlüsse 2. Ordnung vorrangig vor den Anschlüssen 3. Ordnung zu realisieren.

Ist ein angegebener Anschluss Bus-Bus und ein Anschluss Bus-Zug innerhalb der gleichen Ordnung nicht gleichzeitig zu realisieren, so müssen nicht sämtliche Anschlüsse innerhalb dieser Ordnung umgesetzt werden. Ein Anschluss der 1. Ordnung Bus-Zug ist immer zu realisieren.

Die **Verknüpfungsquote** bestimmt, dass innerhalb der jeweiligen Verknüpfungshierarchien quantitative Vorgaben für die Verknüpfung eingehalten werden müssen. Die Anforderungen ergeben sich aus der nachfolgenden Tabelle.

Anschluss-hierarchie	**Verknüpfungsquote** **Vertaktete Linie**	**Verknüpfungsquote** **nicht vertaktete Linie**
	Quote der zu verknüpfenden Anschlüsse, die aufgrund gleicher Bedienungszeiträume und Takte möglich sind.	
1. Ordnung	100%	100%
2. Ordnung	100%	50%
3. Ordnung	_	25%

Tabelle 46: Verknüpfungsquote

8.4.1.4 Anschlüsse an Taktknoten

Zur Sicherstellung kurzer Reisezeiten ist an den **Taktknoten** die maximale Anschlusszeit auf insgesamt 6 Minuten begrenzt.

Die fahrplanmäßige Ankunft darf maximal 6 Minuten vor der Takt-zeit (00/30) erfolgen. Hierdurch wird ein Zeitkorridor für die Ankunft bezogen auf die fahrplanmäßige Abfahrtszeit an den Taktknoten eingeräumt.

Besteht am Taktknoten eine Wegezeit, so ist die Ankunftszeit auf die Wegezeit hinzuzurechnen. In diesen Fällen verlängert sich die Verweildauer um die Wegezeit zuzüglich der maximalen An-schlusszeit in der Ankunft.

Beispiel: Bei einer Taktzeit zur Minute 15 und bei einer Wegezeit von 4 Minuten am Taktknoten, hat die Ankunft zwischen Minute 5 und 11 und die Abfahrt zur Minute 15 zu erfolgen.

8.4.1.5 Anschlüsse an Verknüpfungspunkten

Linien, die gemäß den Vorgaben der Linienblätter Verknüpfungs-punkte bedienen, haben die dargestellten Verknüpfungselemente und deren Verknüpfungsanforderung einzuhalten, wenn keine sonstigen Anforderungen im Linienblatt dem entgegenstehen. Es soll jedoch eine möglichst umfassende Verknüpfung der Linien erfolgen.

So können für Linien Anschlüsse an Taktknoten und an einem oder mehreren Verknüpfungspunkten vorgesehen sein. Sind nicht an Taktknoten und den Verknüpfungspunkten alle Anschlüsse zu realisieren, so sind die Anschlüsse an Verknüpfungspunkten nachrangig.

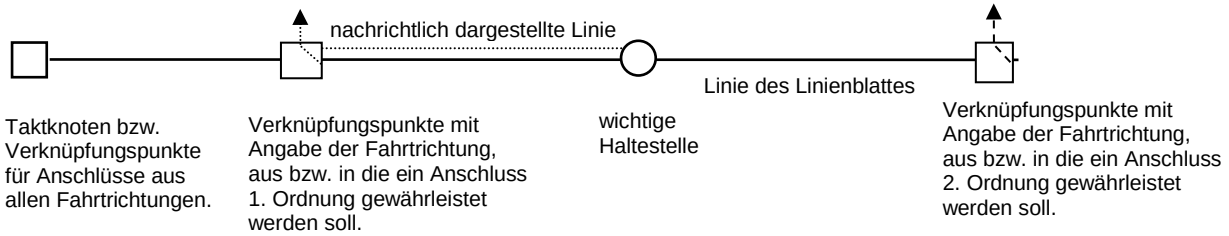
Zudem soll auch an Verknüpfungspunkten eine möglichst kurze Anschlusszeit sichergestellt werden. Diese sollte nicht größer als insgesamt sechs Minuten sein.

8.4.2 Legende der Linienblätter

Neben den Regeln an Anschlusspunkten sind ferner linienspezifische Anforderungen einzuhalten. Die Anforderungen ergeben sich aus den Linieblättern (ab Kapitel 8.5) [redakt. Änd.]. Die Regelungen stellen das Mindestangebot auf den einzelnen Linien dar. Die verschiedenen Zeilen sind wie folgt definiert:

Linie Nr.	Liniennummer gemäß Linienbündelungskonzept (*Kapitel 7*)
Linienbündel	Zuordnung zum jeweiligen Linienbündel
Verlauf	Angabe der mindestens zu bedienenden Kommunen und Ortsteile
Funktion	Verkehrsaufgabe der Linie
Produktkategorie	Zuordnung zur Produktkategorie gemäß Kap. 8.7 [redakt. Änd.], woraus sich weitere einzuhaltende Qualitätskriterien wie Bedienungszeitraum, Mindestumfang an Fahrten etc. erschließen.
Besonderheit in der Qualität	Ergänzung zu den in Kapitel 9 grundsätzlich definierten Qualitätskriterien. Hierbei sind insbesondere regionale Besonderheiten berücksichtigt.
Veränderung gegenüber NVP 20XX	Redaktionelle Angabe der Veränderungen gegenüber dem **genannten** NVP
Anschlüsse Bus	Von der Linie zu berücksichtigende Anschlusspunkte. Liegt ein Anschlusspunkt nicht am Ende der Linie sondern im Linienweg, ist auch die Richtung angegeben, aus bzw. in die der Anschluss herzustellen ist. Fehlt eine Richtungsangabe, ist an dem Anschlusspunkt in sämtliche mögliche Fahrtrichtungen ein Anschluss zu gewährleisten. Anschlüsse Bus gibt es in 1. - 2. Ordnung (Vgl. Kap. 8.4.1.3) [redakt. Änd.]
Anschlüsse Zug	Von der Linie zu berücksichtigende Anschlusspunkte. Liegt ein Anschlusspunkt nicht am Ende der Linie sondern im Linienweg, ist auch die Richtung angegeben, aus bzw. in die der Anschluss herzustellen ist. Fehlt eine Richtungsangabe, ist an dem Anschlusspunkt in sämtliche mögliche Fahrtrichtungen ein Anschluss zu gewährleisten. Anschlüsse Zug gibt es in 1. - 2. Ordnung (Vgl. Kap. 8.4.1.3) [redakt. Änd.]
Planungsoptionen	Angabe von Planungsoptionen, die berücksichtigt werden sollten. Die Planungsoptionen sind teilweise mit Prioritäten versehen. Können nicht sämtliche Optionen umgesetzt werden, ist immer die Option mit der höchsten Priorität bei der Planung zu berücksichtigen.

Legende Liniengrafik



	Mo-Fr	Sa	So
← → Fahrtrichtung von der jeweiligen Anfangshaltestelle in der Liniengrafik zur Endhaltestelle. Die Abfahrtzeiten beziehen sich auf die jeweilige Starthaltestelle.	Angaben über Bedienungszeitraum und Bedienungsrhythmus, unterteilt nach den jeweiligen zu bedienenden Tagesarten. Sämtliche hier angegeben Fahrten sind das ganze Jahr über anzubieten. Die Sonntagsbedienung gilt auch für die Feiertage. Am 24.12. sowie am 31.12. findet die Samstagsbedienung bis 16.00 Uhr statt. Besonderheiten zum Bedienungszeitraum finden sie unter 8.4.2 a) [redakt. Änd.]		

a) Besonderheiten im Bedienungszeitraum

Bezieht sich auf die Abfahrt an den Endhaltestellen. Sind Abfahrts- und/oder Anfangszeiten an der Endhaltstelle angegeben, so ist eine Bedienung innerhalb eines Korridors möglich. Dieser Korridor ist abhängig vom Bedienungsrhythmus.

Vertaktete Fahrten:

30'-Takt: Die Bedienung ist innerhalb eines Korridors von 14 Minu-ten vorher und nachher bezogen auf die Angabe möglich. Bsp: 6.00 – 20.00 = erste Fahrt möglich zwischen 5.46 Uhr und 6.14 Uhr, letzte mögliche Fahrt beginnt zwischen 19.46 Uhr und 20.14 Uhr.)

60'-Takt und 120'-Takt: Die Bedienung ist innerhalb eines Korridors von 29 Minuten vorher und nachher bezogen auf die Angabe mög-lich. Bsp: 6.00 – 20.00 = erste Fahrt möglich zwischen 5.31 Uhr und 6.29 Uhr, letzte mögliche Fahrt beginnt zwischen 19.31 Uhr und 20.29 Uhr.)

Nicht vertaktete Fahrten:

halbstündlich: Die Bedienung ist innerhalb eines Korridors von 14 Minuten vorher und nachher bezogen auf die Angabe möglich. Bsp: 6.00 – 20.00 = erste Fahrt möglich zwischen 5.46 Uhr und 6.14 Uhr, letzte mögliche Fahrt beginnt zwischen 19.46 Uhr und 20.14 Uhr.).

stündlich und zweistündlich: Die Bedienung ist innerhalb eines Kor-ridors von 29 Minuten vorher und nachher bezogen auf die Angabe möglich. Bsp: 6.00 – 20.00 = erste Fahrt möglich zwischen 5.31 Uhr und 6.29 Uhr, letzte mögliche Fahrt beginnt zwischen 19.31 Uhr und 20.29 Uhr.)

einzelne Fahrten: Die Bedienung ist innerhalb eines Korridors von 29 Minuten vorher und nachher bezogen auf die Angabe möglich. Bsp: 6.00 – 20.00 = erste Fahrt möglich zwischen 5.31 Uhr und 6.29 Uhr, letzte mögliche Fahrt beginnt zwischen 19.31 Uhr und 20.29 Uhr.)

Nicht vertaktete Fahrten sind zugelassen:

innerhalb der HVZ 1 (siehe unten) sowie bei Fahrten vor der HVZ 1 zur Abwicklung des Schüler- und Verstärkerverkehres,

bei Fahrten, die gemäß Linienblatt in Linienwegs-Kombination mit anderen Linien gefahren werden, zur Erreichung von im Linienblatt unter „Anschluss im System" sowie „Optionen bei Ausschreibung" angegebenen Verknüpfungen 1. Ordnung.

Ein einmaliger Wechsel der Taktlage ist zugelassen:

Bei einem im Linienblatt angegeben Wechsel des Linienweges in-nerhalb des Tages, bei einem Wechsel vom Angebot in Festbedie-nung in ein Angebot in bedarfsgerechter Bedienung innerhalb eines Tages.

Ergänzungen vertakteter Linien:

Ergänzungen des vertakteten Angebotes im Rahmen des Schüler- und Verstärkerverkehres sind als zusätzliche vertaktete oder nicht vertaktete Fahrten möglich.

Die Taktlage kann nach den Vorgaben aus den Linienblättern frei festgelegt werden. Zu berücksichtigen sind die Abfahrtsminuten an den Taktknoten, sofern diese von den Linien berührt werden.

Nicht vertaktete Linien:

Für nicht vertaktete Linien gilt eine Mindestbedienung (z.B. stünd-lich). Zeitliche Schwankungen in der Abfahrtszeit sind möglichst zu vermeiden. Sofern zugelassen, kann es ab einer bestimmten Uhr-zeit zu einer Änderung der Mindestbedienung kommen (bspw. von halbstündlich zu stündlich).

Fahrtenanzahl:

Die Mindestbedienung kann auch durch die Anzahl der Fahrten innerhalb eines Zeitraumes dargestellt werden. Auch hier gilt bei den Uhrzeiten der entsprechende Korridor (s. Bedienungszeitraum).

Bedienungshäufigkeit:

Die Bedienungshäufigkeit ergibt sich aus den Vorgaben des Be-dienungszeitraums und des Bedienungsrhythmus.

Verkehrszeiten:

Die Verkehrszeiten werden wie folgt unterschieden:

Hauptverkehrszeit (HVZ):

HVZ 1: Mo – Fr 06:00 bis 08:00 Uhr

HVZ 2: Mo – Fr 12:00 bis 14:00 Uhr

Nebenverkehrszeit (NVZ):

NVZ 1: Mo - Fr bis 6.00 Uhr

NVZ 2: Mo - Fr 8.00 – 12.00 Uhr

NVZ 3: Mo - Fr 14.00 – 20.00 Uhr

Sa bis 16:00 Uhr

Schwachlastzeit (SVZ):

Mo – Fr: ab 20:00 Uhr

Samstag: ab 16:00 Uhr

So- und Feiertags: ganztags

8.4.3 Parallelverkehre

Für das Fahrplanangebot ist zwingend zu beachten, dass Parallel-verkehre zu den Zeiten und in den Orten, wo bereits ein Angebot durch den SPNV-Regionalverkehr besteht nicht zulässig ist.

Parallelfahrten, die sich ausnahmsweise aus den Anforderungen der Linienblätter ergeben, sind zugelassen.

8.4.4 Veränderungen der Haltestellen

Dem Verkehrsunternehmen steht es frei, die vorhandenen Halte-stellen zu bedienen, zusätzliche Haltestellen einzurichten, bestehende Haltestestellen zu verlegen, bisher bediente Haltestellen aufzulassen sofern die in der Liniengrafik der Linienblätter aufgeführten Taktknoten, Verknüpfungspunkte und wichtigen Haltestellen in den Linienblättern dargestellt, siehe auch Legende Linien-grafik) sowie 90 % der übrigen in den Karten ~~(Anlage 19)~~ [redakt. Änd.] dargestellten Haltestellen je Linie bedient werden. Für die Haltestellen im Linienbündel F „Vlotho“ gelten die Anforderungen in Kapitel 8.4.4.1 [redakt. Änd.].

8.4.4.1 Veränderungen der Haltestellen Linienbündel F „Vlotho“

Als Mindestbedienung ist die Bedienung von 90vH derjenigen Haltestellen, die in der beigefügten Haltestellenauswertung ~~(Anlage 19-160)~~ [redakt. Änd.] für das Jahr 2008 mit mindestens 52 Ein- und Ausstiegen ausgewiesen ist, zu gewährleisten.

Dem Verkehrsunternehmen steht es darüber hinaus frei, die vorhandenen Haltestellen zu bedienen, zusätzliche Haltestellen ein-zurichten, bestehende Haltestestellen zu verlegen, bisher bediente Haltestellen aufzulassen sofern die in der Liniengrafik der Linienblätter aufgeführten Taktknoten, Verknüpfungspunkte und wichtigen Haltestellen in den Linienblättern dargestellt, bedient werden.

8.4.5 Betriebsformen

Das Verkehrsunternehmen kann die Verkehrsbedienung im herkömmlichen Linienverkehr oder als bedarfgerechte Bedienung nach Maßgabe der nachfolgenden Regelungen sicherstellen. Der herkömmliche Linienverkehr in Festbedienung stellt den Grundsatz dar, bedarfsgerechte Bedienung ist (siehe Kapitel 8.4.5.2) [redakt. Änd.] ist nur unter den dort dargestellten Ausnahmen möglich.

8.4.5.1Herkömmliche Linienverkehre

Der herkömmliche Linienverkehr stellt den Grundsatz dar. Dabei wird von einem Fahrzeug eine Fahrstrecke bedient, bei der Fahrbeginn und -ende sowie die dazwischen liegenden Haltestellen in einem Fahrplan festgeschrieben sind. Der Betrieb dieses Linienverkehrs erfolgt regelmäßig, ohne vorherige Anmeldung durch den Fahrgast.

8.4.5.2 Bedarfsgerechte Bedienung

Im Bereich der Kreise Minden-Lübbecke und Herford bietet sich unter bestimmten Vorraussetzungen der Einsatz bedarfsgerechter Bedienungsformen an. Hierbei handelt es sich um Bedienungsformen, die sich hinsichtlich der Bedienungsart (bedarfsgerechte Bedienung) bzw. hinsichtlich der Betriebsform (BürgerBus = Betriebsdurchführung nicht zwingend durch das klassische Busunter-nehmen) vom herkömmlichen Linienverkehr unterscheiden.

Der Einsatz bedarfsgerechter Bedienungsformen ist möglich, wenn:

- die Anforderungen an die Spezifizierung der Produktkategorien eingehalten werden (8.4.5.2) [redakt. Änd.] und
- die spezifischen Anforderungen für den Einsatz der Bedienungs- und Betriebsform (8.4.6.2) [redakt. Änd.] erfüllt sind.

Die nachfolgenden Anforderungen für den Einsatz bedarfsgerechter Bedienung gelten für die Produktgruppen, wie sie in den Linienblättern linienspezifisch aufgeführt sind, ebenso wie für die Neueinrichtung von Linien.

Als bedarfsgerechte Bedienung kommen in den Kreisen Minden-Lübbecke und Herford folgende Formen zur Anwendung:

- TaxiBus
- Anruf-Sammel-Taxi (AST)
- Bürgerbus

Tabelle 47: Bedarfsgerechte Bedienung

Produktgruppe	**Bedarfsgerechte Bedienung zulassen**	**Anforderungen**
SchnellBus	Nein	Keine
StadtBus	Ja	• vor 6.00 und nach 19.00 Uhr, • samstags nach Geschäftsschluss • sonntags ganztägig oder • ganztags Montag – Sonntag bei Nachweis einer regelmäßigen durchschnittlichen Tagesauslastung über alle Kurse mit weniger

		als 6 Fahrgästen
RegionalBus	Ja	bei Nachweis einer regelmäßigen, durchschnittlichen Tagesauslastung über alle Kurse mit weniger als 6 Fahrgästen
OrtsBus	Ja	Keine Vorgaben
NachtBus	Ja	Keine Vorgaben
Verstärkerfahrten/Schülerverkehr	Ja	Keine Vorgaben

TaxiBus

Der TaxiBus verkehrt liniengebunden oder innerhalb festgelegter Korridore mit haltestellenbezogener Bedienung zum Ein- und Aussteigen. Die Beförderung erfolgt zu den allgemeinen Tarifen; ein Komfortzuschlag ist nicht zugelassen.

Die Taxibus-Verkehre innerhalb einer Linie oder eines Korridors sollten bei einem Standard-Abrufgrad von bis zu 70 % mindestens mit Kleinbussen bedient werden. Bei Überschreitung dieses Abrufgrades zur Überkapazitätsabdeckung, bei regelmäßiger Unterschreitung eines Abrufgrades von 30 % oder bei einem regelmäßigen Besetzungsgrad von <3 Personen können auch Taxen, die entsprechend als „TaxiBus“ gekennzeichnet sind, eingesetzt werden.

Die mit TaxiBus bedarfsgerecht durchgeführten Fahrten sind im Fahrplan entsprechend mit „TaxiBus“ oder „TxB“ zu kennzeichnen.

Anruf-Sammeltaxi (AST)

Das AST ist grundsätzlich als zusätzliches Angebot für den Schwachlastverkehr (Abend- und Wochenendverkehr) vorgesehen. Die Bedienung findet flächenhaft in Zonen, Sektoren bzw. Korridoren statt. Der Ausstieg ist prinzipiell an jedem beliebigen Ziel wie z.B. vor der Haustür möglich. Der Einstieg erfolgt an vorhandenen Bushaltestellen und evt. zusätzlich eingerichteten AST-Abfahrtsstellen.

Im AST wird zusätzlich zum gültigen Tariffahrpreis ein Komfortzuschlag erhoben. Das AST kann mit Taxen, die entsprechend gekennzeichnet sind, bedient werden.

Bei der Fahrplangestaltung ist generell ein Stundentakt anzustreben. Die mit Anruf-Sammeltaxi durchgeführten Fahrten sind im Fahrplan entsprechend mit „AST““ zu kennzeichnen.

Bürgerbus

Der Bürgerbus dient der lokalen Erschließung und ist im Wesentlichen eine Sonderform des Ortsbusses. Der Bürgerbus wird von ehrenamtlichem Personal gefahren, welches in einem Bürgerbusverein organisiert ist. Die Bedienung der entsprechenden Haltestellen erfolgt nach Fahrplan. Hierbei ist ein Taktfahrplan mit zweistündlicher Bedienung an Werktagen anzustreben.

Anforderungen an die Fahrtdisposition

Die TaxiBus-Bedienung setzt die Disposition der Fahraufträge auf der Grundlage der Fahranmeldungen voraus. Aufgabe des Verkehrsunternehmens ist es, die Fahraufträge entgegenzunehmen, die Koordination und Durchführung der Verkehr sicherzustellen. Hieran sind folgende Anforderungen zu stellen:

- Die Fahrtanmeldung muss für den Fahrgast bis zu 30 Mi-nuten vor der fahrplanmäßigen Abfahrtszeit und bei Frühfahrten spätestens bis zum Betriebsschluss des Vortages möglich sein.
- Die telefonische Erreichbarkeit der Dispositionszentrale muss mindestens während der Betriebszeiten sichergestellt sein. Die Anmeldung für Frühfahrten (HVZ 1) muss am Tag zuvor möglich sein.
- Die telefonische Fahrtanmeldung muss über eine im Li-nienbündel oder Linienlos einheitliche Rufnummer sichergestellt sein.
- Die Rufnummer ist auf den Fahrplänen bekannt zu machen.
- Die Fahrtanmeldung als Dauerauftrag muss gewährleistet werden.

8.4.6 Anforderungen an den Linienverlauf

8.4.6.1 Festbedienung

Der in den Grafiken in den jeweiligen Linienblättern (ab Kapitel 8.5) [redakt. Änd.] dargestellte Linienverlauf zwischen den Endhaltestellen ist in der Festbedienung fahrplanmäßig durch einen kompletten Umlauf ohne Fahrzeugwechsel zu bedienen und darf maximale fahrplanmäßige Unterbrechungszeiten von insgesamt 10 Minuten haben. Es sind immer sämtliche Haltestellen gemäß Fahrplan zu bedienen.

Der Linienverlauf ist so zu wählen, dass die schnellste Wegstrecke zwischen den jeweils aufeinander folgenden Haltestellen gewählt wird. Die in den Karten der ~~Anlage 19~~ [redakt. Änd.] dargestellten straßengenauen Linienführungen sind nicht verbindlich.

8.4.6.2 Bedarfsgerechte Bedienung

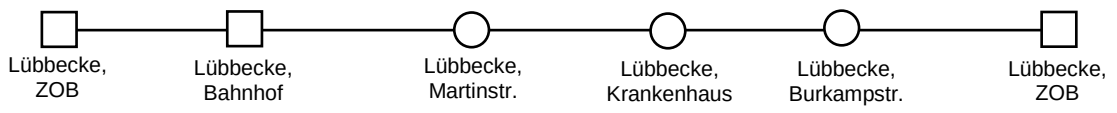
In der bedarfsgerechten Bedienung können gemäß der Anforderungen nach Kapitel 8.4.5.2 [redakt. Änd.] mehrere Linien innerhalb der in den Karten in ~~Anlage 19~~ [redakt. Änd.] dargestellten TaxiBus-Koirridore von einem Fahrzeug bedient werden.

Es ist zulässig, nur die Haltestellen zu bedienen, für die sich vorher Fahrgäste angemeldet haben.

8.5 Linienblätter

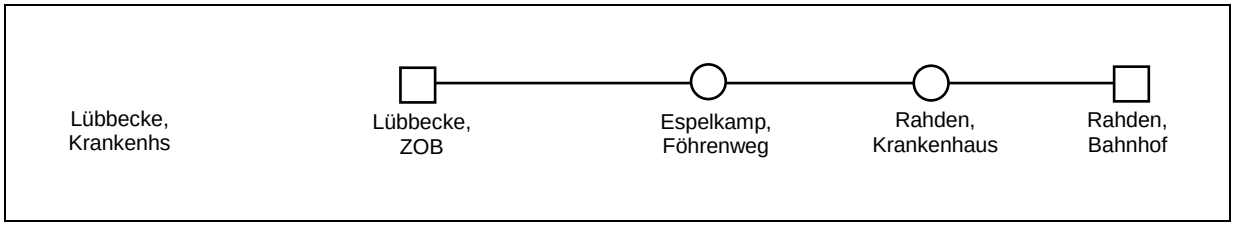
8.5.1 Linienbündel A „Lübbecke und Umgebung“

Linie Nr.	**514**
Linienbündel	**A** „Lübbecke und Umgebung“
Verlauf	Lübbecke, ZOB - Bahnhof - Krankenhaus - ZOB - Burkampstraße - Martinstr. - ZOB - Bahnhof - Krankenhaus - Bahnhof - Lübbecke, ZOB
Funktion	Innerörtliche Erschließung der Stadt Lübbecke sowie Anbindung an den SPNV in Richtung Rahden.
Produktkategorie	Stadtbus
Besonderheit in der Qualität	
Veränderung gegenüber NVP 2016	
Anschlüsse Bus	**Lübbecke, ZOB** 2. Ordnung: Regionalverkehr Pr. Oldendorf, Minden, Espelkamp, Hüllhorst
Anschlüsse Zug	**Lübbecke, Bahnhof** 1. Ordnung SPNV Bielefeld bis 11:00 Uhr 1. Ordnung SPNV Rahden ab 12:00 Uhr
Planungsoptionen	



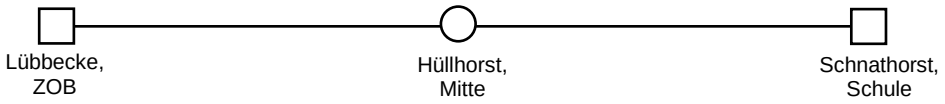
	Mo-Fr	Sa	So
➔	6.30 – 18.30 Uhr 60´-Takt	7.30 – 14.30 Uhr 60´-Takt	13.30 – 17.30 Uhr 120´-Takt
←	5.30 – 17.30 Uhr 60´-Takt	6.30 – 13.30 Uhr 60´-Takt	11.30 – 15.30 Uhr 120´-Takt

Linie Nr.	**591**
Linienbündel	**A** „Lübbecke und Umgebung“
Verlauf	~~LK, Krankenhaus –~~ Lübbecke, ZOB – Alswede – Espelkamp-Fiestel– Rahden-Varl–Bahnhof
Funktion	Erschließung des Korridors Lübbecke – Espelkamp – Rahden. ~~Direkte Anbindung an das Kreiskrankenhaus Lübbecke.~~
Produktkategorie	Regionalbus
Besonderheit in der Qualität	
Veränderung gegenüber NVP 2016	~~Wegfall der Anbindung Lübbecke, Krankenhaus~~. Krankenhaus Anbindung wird über die Linie 514 im 60´-Takt gewährleistet. Anpassung der Taktlage an Samstagen.
Anschlüsse Bus	**Lübbecke, ZOB** 2. Ordnung: Regionalverkehr Pr. Oldendorf, Minden, Espelkamp, Hüllhorst 2. Ordnung: Stadtverkehr Lübbecke **Rahden, Bahnhof** 2. Ordnung: Regionalverkehr Minden, Lemförde 2. Ordnung: Stadtverkehr Rahden
Anschlüsse Zug	
Planungsoptionen	



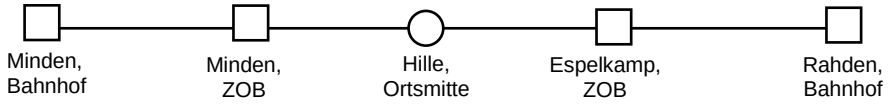
	Abschnitt Lübbecke, ZOB – Rahden, Bhf		
	Mo-Fr	**Sa**	**So**
➔	6.30 – 18.30 Uhr 2-stündlich In der HVZ 1: Verstärkerverkehr	8.30– 12.30 Uhr 120´-Takt	14. – 19 Uhr 2 Fahrten
➔	5.30 – 17.30 Uhr 2-stündlich In der HVZ 1: Verstärkerverkehr	7.30 – 11.30 Uhr 120´-Takt	14 – 19 Uhr 2 Fahrten

Linie Nr.	**604**
Linienbündel	**A** „Lübbecke und Umgebung“
Verlauf	Lübbecke – Niedringhausen – Ahlsen – Hüllhorst – Hü-Schnathorst
Funktion	Verbindung der Gemeinde Hüllhorst mit Lübbecke. Erschließung der o.g. Ortsteile
Produktkategorie	Regionalbus
Besonderheit in der Qualität	
Veränderung gegenüber NVP 2008	
Anschlüsse Bus	**Schnathorst, Schule** 1.Ordnung: Regionalverkehr Löhne und Bad Oeynhausen **Lübbecke, ZOB** 2. Ordnung: Ortsverkehr Lübbecke Regionalverkehr Pr. Oldendorf, Hille- Minden, Hüllhorst, Espelkamp
Anschlüsse Zug	
Planungsoptionen	



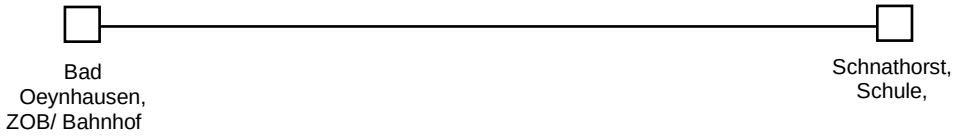
	Mo-Fr	Sa	So
➔	5.30 – 18.30 Uhr 60´-Takt	7.30 –14.30 Uhr 60´-Takt	13.30 – 17.30 Uhr 120´-Takt
←	6.00 – 19.00 Uhr 60´-Takt	7.00 – 15.00 Uhr 60´-Takt	14.00 – 18.00 Uhr 120´-Takt

Linie Nr.	**605**
Linienbündel	**A** „Lübbecke und Umgebung“
Verlauf	Minden – Hahlen – Hartum – Hille – Espelkamp – Rahden
Funktion	Direkte Verbindung des Mittelzentrums Minden mit den Städten Espelkamp und Rahden.
Produktkategorie	SchnellBus
Besonderheit in der Qualität	
Veränderung gegenüber NVP 2008	
Anschlüsse Bus	**Minden, ZOB** 1. Ordnung: Regional/ Stadtverkehr Richtung Klinikum Minden **Espelkamp, Rathaus** 2. Ordnung: Ortsverkehr Espelkamp **Rahden, Bahnhof** 2. Ordnung: Regionalverkehr Stemwede, Lemförde Ortsverkehr Rahden
Anschlüsse Zug	**Minden, Bahnhof** 2. Ordnung: SPNV
Planungsoptionen	



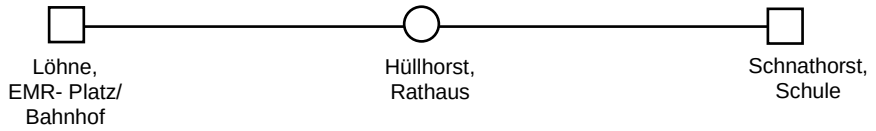
	Mo-Fr	Sa	So
➔	7.00 – 19.00 Uhr 120´-Takt	-	-
←	6.00 – 18.00 Uhr 120´-Takt	-	-

Linie Nr.	**614**
Linienbündel	**A** „Lübbecke und Umgebung“
Verlauf	Bad Oeynhausen – Eidinghausen – Werste – Wulferdingsen – Bröderhausen – Schnathorst
Funktion	Interkommunale Verbindung mit Erschließungsfunktion
Produktkategorie	Regionalverkehr
Besonderheit in der Qualität	
Veränderung gegenüber NVP 2008	Samtags Verlängerung des Bedienzeitraums auf 15.30 Uhr in Richtung Hüllhorst-Schnathorst.
Anschlüsse Bus	**Bad Oeynhausen, ZOB:** 2. Ordnung: Stadtverkehr Löhne/ Bad Oeynhausen 2. Ordnung: Regionalverkehr Minden, Hille **Hüllhorst, Schnathorst Schule:** 1. Ordnung: Regionalverkehr Lübbecke
Anschlüsse Zug	**Bad Oeynhausen, ZOB/ Bahnhof:** 2. Ordnung: SPNV Minden, Herford
Planungsoptionen	



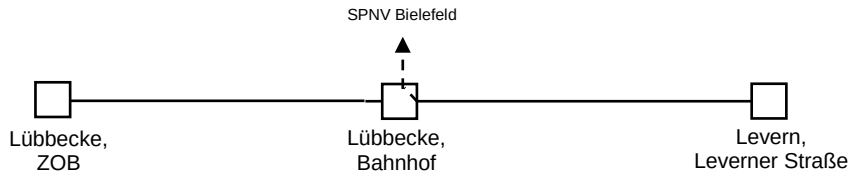
	Mo-Fr	Sa	So
➔	6.30 – 18.30 Uhr 60´-Takt	8.30 – 15.30 Uhr 60´-Takt	13.30 – 17.30 Uhr 120´- Takt
←	6.00 – 19.00 60´-Takt	8.00 – 15.00 Uhr 60´-Takt	14.00 – 18.00 Uhr 120´-Takt

Linie Nr.	**615**
Linienbündel	**A** „Lübbecke und Umgebung“
Verlauf	Löhne – Mennighüffen – Westscheid – Halstern – Tengern – Tengerholz – Hüllhorst – Schnathorst
Funktion	Verbindung der Mittelzentren Lübbecke und Löhne in Verbindung mit der Linie 604, Erschließung innerhalb der Gemeinde Hüllhorst.
Produktkategorie	Regionalverkehr
Besonderheit in der Qualität	
Veränderung gegenüber NVP 2008	
Anschlüsse Bus	**Löhne, Remarqueplatz/ Bahnhof** 2. Ordnung: Stadtverkehr Löhne/ Bad Oeynhausen 2. Ordnung: Regionalverkehr Hiddenhausen- Herford, Kirchlengern **Hüllhorst, Schnathorst, Schule:** 1. Ordnung: Regionalverkehr Lübbecke
Anschlüsse Zug	**Löhne, Remarqueplatz/ Bahnhof** 2. Ordnung: SPNV Bielefeld
Planungsoptionen	



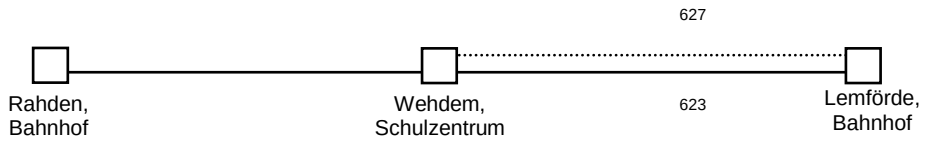
	Mo-Fr	Sa	So
→	6.30 – 18.30 Uhr 60´-Takt	8.30 – 14.30 Uhr 60´-Takt	13.30 – 17.30 Uhr 120´- Takt
←	6.00 – 19.00 Uhr 60´- Takt	8.00 – 15.00 Uhr 60´-Takt	14.00 – 18.00 Uhr 120´- Takt

Linie Nr.	**621**
Linienbündel	**A** „Lübbecke und Umgebung“
Verlauf	Lübbecke – Stockhausen – Eickel – Alswede – Hedem – Lashorst – Getmold – Destel – Levern
Funktion	Erschließung zwischen Lübbecke und Levern, mit dortigem Übergang zum Ortsverkehr Stemwede sowie Anbindung von Levern an den Bahnhof Lübbecke.
Produktkategorie	Regionalverkehr
Besonderheit in der Qualität	
Veränderung gegenüber NVP 2008	- 2 Fahrten (Mo-Fr) ab/bis Lemförde, Bahnhof - Samstags 1 zusätzliche Fahrt - Planungsoption SPNV
Anschlüsse Bus	**Lübbecke, ZOB** 2. Ordnung: Ortsverkehr Lübbecke, Regionalverkehr Pr. Oldendorf, Hille- Minden, Hüllhorst, Espelkamp **Levern, Post** 1. Ordnung: Ortsverkehr Stemwede
Anschlüsse Zug	**Lübbecke Bahnhof** **Richtung Levern, Post** 2. Ordnung: SPNV Bielefeld **Lemförde, Bahnhof** 2. Ordnung: SPNV Bremen und Osnabrück
Planungsoptionen	Eine Anbindung 1. Ordnung an den SPNV nach Bielefeld ist gewünscht. Bei deser Planungsoption ist die Bus-Bus-Verküpfung 1. Ordnung weiterhin zu gewährleisten.



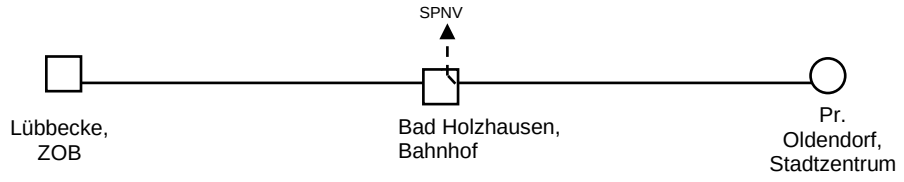
	Mo-Fr	Sa	So
➔	6.30 – 20.30 Uhr 120´-Takt stdl. Verstärker in der HVZ 1;2 2 Fahrten 16:30 und 18:30 Uhr bis Lemförde,Bahnhof	7:30 und 13:30 Uhr 2 Fahrten	-
←	5.30 – 19.30 Uhr 120´-Takt stdl. Verstärker in der HVZ 1;2 2 Fahrten 17:30 und 19:30 Uhr ab Lemförde,Bahnhof	8:00 und 14:00 Uhr 2 Fahrten	-

Linie Nr.	**623**
Linienbündel	**A** „Lübbecke und Umgebung“
Verlauf	Rahden – Kleinendorf – Sielhorst – Oppenwehe – Oppendorf – Wehdem – Westrup – Arrenkamp – Haldem – Dielingen – Lemförde
Funktion	Verbindung der Gemeinde Stemwede mit den Orten Rahden und Lemförde. Zu- und Abbringerfunktion für den Haltepunkt des SPNV in Lemförde und Rahden sowie Anbindung an den Schnellbus in die Kreisstadt Minden.
Produktkategorie	Regionalbus
Besonderheit in der Qualität	
Veränderung gegenüber NVP 2008	Veränderung der Taktlage aus Richtung Lemförde (07.00 bis 19.00Uhr).
Anschlüsse Bus	**Rahden, Bahnhof:** 1. Ordnung: Schnellverkehr Espelkamp, Minden **Wehdem Schulzentrum:** 2. Ordnung: Ortsverkehr Levern
Anschlüsse Zug	**Rahden, Bahnhof:** 2. Ordnung: SPNV Bielefeld **Außerhalb des mhv- Gebietes**: Lemförde, Bahnhof: SPNV
Planungsoptionen	



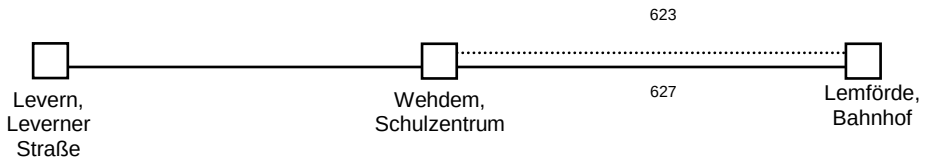
	Mo-Fr	**Sa**	**So**
➔	6.00 – 18.00 Uhr 2- stündlich	-	-
←	7.00 – 19.00 Uhr 2- stündlich	-	-
Bemerkung	Zwischen Wehdem, Schulzentrum und Lemförde, Bahnhof stündlich in Kombination mit der Linie 627		

Linie Nr.	**626**
Linienbündel	**A** „Lübbecke und Umgebung“
Verlauf	Lübbecke– Blasheim – Bad Holzhausen – (Börninghausen) – Preußisch Oldendorf
Funktion	Verbindung der Orte Lübbecke und Pr. Oldendorf sowie Erschließung zwischengelagerter Ortschaften. Erschließung von Börninghausen, wenn nicht über die Linie 628 Börninghausen erschlossen wird. Anbindung von Preußisch Oldendorf an den Bahnhof Bad Holzhausen.
Produktkategorie	RegionalBus
Besonderheit in der Qualität	
Veränderung gegenüber NVP 2008	Taktverdichtung durch einen 60-Minuten-Takt Mo-Fr und samtags. Kombination mit der Linie 513 möglich.
Anschlüsse Bus	**Lübbecke, ZOB** 1. Ordnung: Schnellbus Minden 2. Ordnung: Ortsverkehr Regionalverkehr Espelkamp, Hüllhorst **Pr. Oldendorf, Stadtzentrum** 2. Ordnung: Regionalverkehr Bad Essen
Anschlüsse Zug	**Bad Holzhausen, Bahnhof:** **Richtung Preußisch Oldendorf** 2. Ordnung: SPNV
Planungsoptionen	



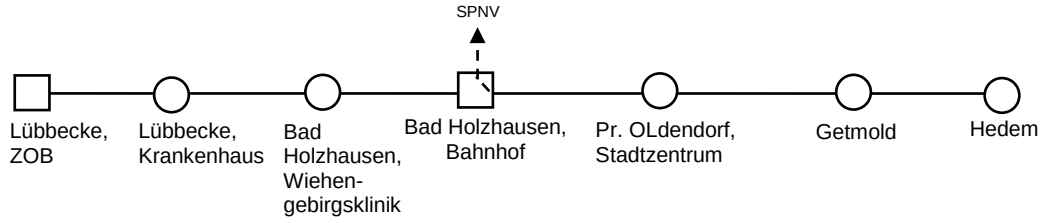
	Mo-Fr	Sa	So
➔	5.30 – 18.30 Stündlich 8:00 – 18:00 60´-Takt	6.30 – 18.30 120´- Takt 8:00 – 15:00 60´-Takt	10.30 – 18.30 120´- Takt
←	5.30 – 18.30 stündlich 8:30 – 18:30 60´-Takt	8.00 – 18.00 120´- Takt 8:30 – 15:30 60´-Takt	11.00 – 19.00 120´- Takt
Bemerkung	Taktfahrten können in Kombination mit der Linie 513 gefahren werden	Taktfahrten können in Kombination mit der Linie 513 gefahren werden	

Linie Nr.	**627**
Linienbündel	**A** „Lübbecke und Umgebung“
Verlauf	Levern - Lemförde
Funktion	Erschließung in weiten Teilen der Gemeinde Stemwede und Anbindung an die Verknüpfungspunkte Levern, Post ; Wehdem Schulzentrum sowie Lemförde Bahnhof.
Produktkategorie	OrtsBus
Besonderheit in der Qualität	
Veränderung gegenüber NVP 2008	Veränderung im Bedienzeitraum. Ab 16.00 Uhr über die Linie 621
Anschlüsse Bus	**Levern, Post** 1. Ordnung: Regionalverkehr Lübbecke **Wehdem Schulzentrum:** 2. Ordnung Regionalverkehr Rahden
Anschlüsse Zug	**Außerhalb des mhv- Gebietes**: 2. Lemförde, Bahnhof: SPNV
Planungsoptionen	



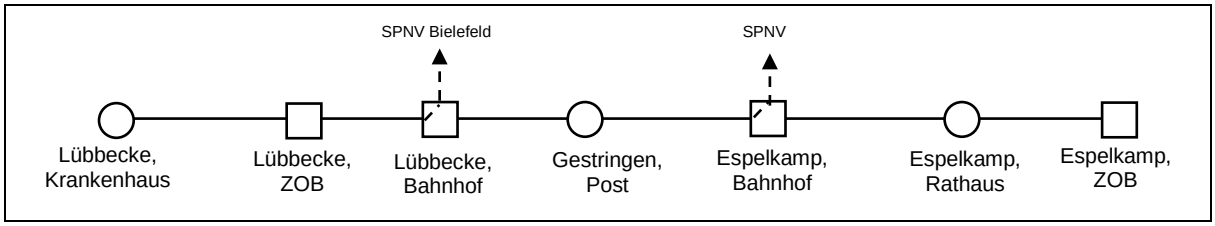
	Mo-Fr	Sa	So
➔	5:00 – 16:00 Uhr 60´-Takt	-	-
←	5:30 – 16:30 Uhr 60´-Takt	-	-

Linie Nr.	**628**
Linienbündel	**A** „Lübbecke und Umgebung“
Verlauf	Lübbecke – Obermehnen – Bad Holzhausen – (Börninghausen) – Pr. Oldendorf – Schröttinghausen – Getmold - Hedem
Funktion	Erschließung des Korridors Lübbecke – Obermehnen – Bad Holzhausen – (Börninghausen, wenn nicht über die Linie 626) – Pr. Oldendorf sowie Schröttinghausen und Getmold. Anbindung dieser Ortsteile an den Bahnhof Bad Holzhausen und die Stadt Lübbecke sowie regelmäßige Bedienung des Kreiskrankenhauses Lübbecke.
Produktkategorie	RegionalBus
Besonderheit in der Qualität	
Veränderung gegenüber NVP 2008	
Anschlüsse Bus	**Lübbecke, ZOB** 2. Ordnung: Schnellbus Minden; Ortsverkehr Regionalverkehr Espelkamp, Hüllhorst **Pr. Oldendorf, Stadtzentrum** 2. Ordnung: Regionalverkehr Bad Essen
Anschlüsse Zug	**Bad Holzhausen, Bahnhof:** **Richtung Preußisch Oldendorf** 2. Ordnung: SPNV
Planungsoptionen	



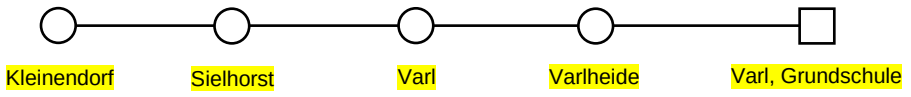
	Mo-Fr	Sa	So
➔	7.30 – 19.30 Uhr 120´-Takt	-	-
←	6.30 – 18.30 Uhr 120´-Takt	-	-

Linie Nr.	**630**
Linienbündel	**A** „Lübbecke und Umgebung“
Verlauf	Lübbecke – Isenstedt – Gestringen - Espelkamp
Funktion	Direkte Verbindung zwischen der Stadt Lübbbecke und der Stadt Espelkamp sowie Anschluss der Ortsteile Isenstedt und Gestringen an Lübbecke und Espelkamp. Anbindung von Gestringen an den Bahnhof Espelkamp sowie des Lübbecker ZOB und der Innenstadt an den Bahnhof Lübbecke.
Produktkategorie	RegionalBus
Besonderheit in der Qualität	
Veränderung gegenüber NVP 2008	Wegfall der Anbindung Lübbecke, Krankenhaus. Anbindung wird über die Linie 514 im 60´-Takt gewährleistet. Stündliches Angebot (Mo-Fr) wurde in einen 60-Minuten-Takt geändert.
Anschlüsse Bus	**Lübbecke, ZOB** 2. Ordnung: Ortsverkehr Lübbecke Regionalverkehr Pr. Oldendorf, Hille, Hüllhorst **Espelkamp, ZOB** 2. Ordnung: Stadtverkehr Espelkamp Schnellverkehr Rahden
Anschlüsse Zug	**Lübbecke, Bahnhof** **Richtung ZOB** 2. Ordnung: SPNV Bielefeld **Espelkamp, Bahnhof** **Richtung Lübbecke** 2. Ordnung: SPNV
Planungsoptionen	



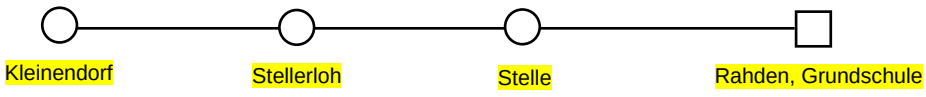
	Abschnitt Lübbecke,Bahnhof/ ZOB – Espelkamp, ZOB		
	Mo-Fr	**Sa**	**So**
➔	5.30 – 20.30 Uhr stündlich Ab 8.30 60´-Minuten-Takt	7.30 – 19.30 Uhr 120´- Takt	14.30 – 20.30 Uhr 120´- Takt
←	5.00 – 20.00 Uhr 60´-Minuten-Takt 1 Fahrt um 5.30Uhr	6.30 – 18.30 Uhr 120´- Takt	13.30 – 19.30 Uhr 120´- Takt

Linie Nr.	**631**
Linienbündel	**A** „Lübbecke und Umgebung“
Verlauf	Ra.-Kleinendorf – Sielhorst – Varl – Varlheide – Varl, Grundschule
Funktion	Anbindung der oben genannten Ortsteile an die Grundschule Varl
Produktkategorie	Ortsbus
Besonderheit in der Qualität	
Veränderung gegenüber NVP 2016	Einführung 2018
Anschlüsse Bus	keine
Anschlüsse Zug	keine
Planungsoptionen	-



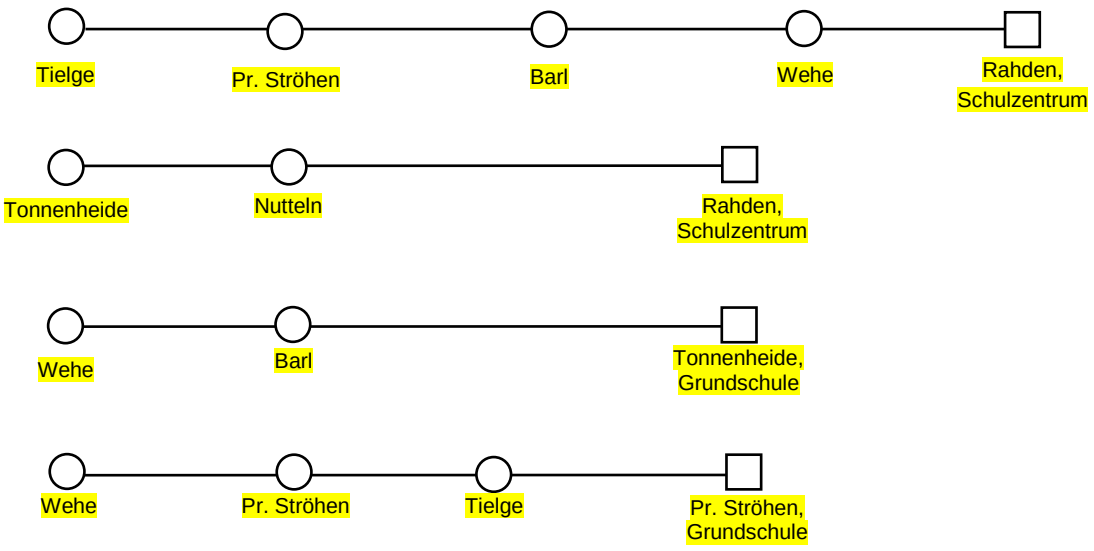
	Mo-Fr	Sa	So
→	jeweils eine Hinfahrt donnerstags zusätzlich eine Anfahrt zur 2. Stunde	-	-
←	jeweils 3 Rückfahrten	-	-
Bemerkung	-	-	-

Linie Nr.	**632**
Linienbündel	**A** „Lübbecke und Umgebung“
Verlauf	Ra.-Kleinendorf – Stellerloh – Stelle – Rahden, Grundschule
Funktion	Anbindung der oben genannten Ortsteile an die Grundschule Rahden
Produktkategorie	Ortsbus
Besonderheit in der Qualität	
Veränderung gegenüber NVP 2016	Einführung 2018
Anschlüsse Bus	Keine
Anschlüsse Zug	Keine
Planungsoptionen	



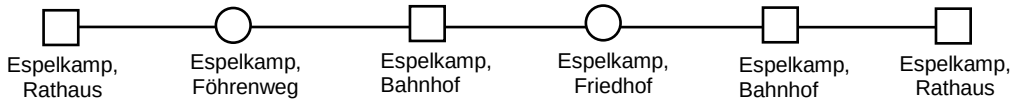
	Mo-Fr	**Sa**	**So**
→	jeweils eine Hinfahrt	-	-
←	Mo – Do jeweils 3 Rückfahrten Freitag 2 Rückfahrten	-	-
Bemerkung	-	-	-

Linie Nr.	**633**
Linienbündel	**A** „Lübbecke und Umgebung“
Verlauf	Tielge – Pr. Ströhen – Barl – Wehe – Rahden, Schulzentrum Tonnenheide – Nutteln – Rahden, Schulzentrum Wehe – Barl – Tonnenheide, Grundschule Wehe – Pr. Ströhen – Tielge – Pr. Ströhen, Grundschule
Funktion	Anbindung der oben genannten Ortsteile an die Grundschulen Tonnenheide und Pr. Ströhen sowie an das Schulzentrum Rahden
Produktkategorie	Ortsbus
Besonderheit in der Qualität	
Veränderung gegenüber NVP 2016	Einführung 2018
Anschlüsse Bus	Keine
Anschlüsse Zug	Keine
Planungsoptionen	



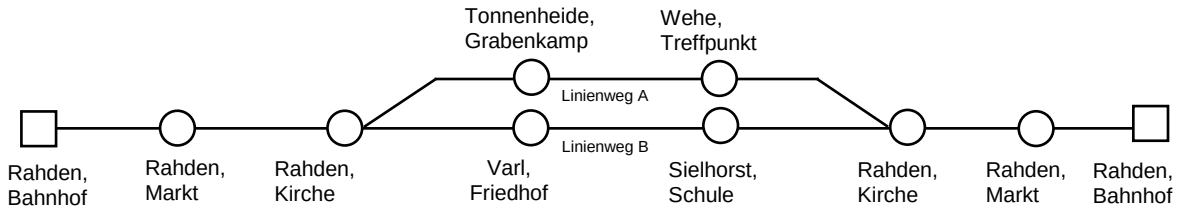
	Mo-Fr	Sa	So
→	jeweils eine Anfahrt auf den oben genannten Fahrwegen	-	-
←	Jeweils 3 Rückfahrten von den Grundschulen Tonenheide und Pr. Ströhen und 4 Rückfahrten vom Schulzentrum Rahden	-	-
Bemerkung	-	-	-

Linie Nr.	**635**
Linienbündel	**A** „Lübbecke und Umgebung“
Verlauf	Espelkamp, Rathaus - Föhrenweg – Bahnhof – Friedhof - Rathaus
Funktion	Erschließung des Stadtgebietes Espelkamp sowie Anbindung an den Bahnhof.
Produktkategorie	Bürgerbus
Besonderheit in der Qualität	
Veränderung gegenüber NVP 2008	Bemerkung
Anschlüsse Bus	**Espelkamp,Rathaus** 2. Ordnung: Schnellbus Minden Regionalverkehr Lübbecke
Anschlüsse Zug	**Espelkamp, Bahnhof** 1. Ordnung: SPNV Bielefeld
Planungsoptionen	



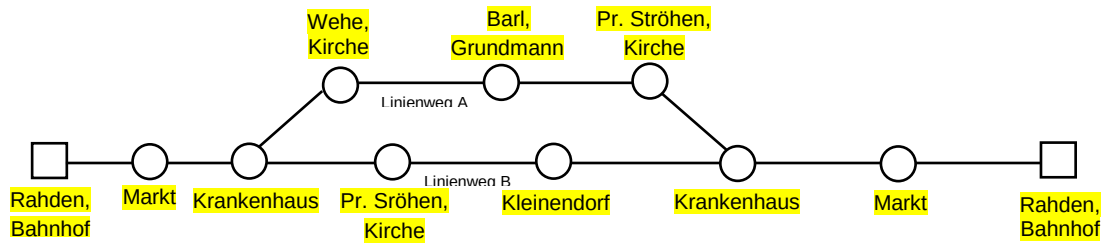
	Mo-Fr	Sa	So
← →	8.00 – 17.00 Uhr 60´Takt	-	-
Bemerkung	Um einen reibunglosen Betrieb (Fahrerwechsel) zu gewährleisten, ist eine Taktunterbrechung zwsichen 13 und 14 Uhr möglich. Dieses gilt nur in der Produktkategorie „Bürgerbus“		

Linie Nr.	**655**
Linienbündel	**A** „Lübbecke und Umgebung“
Verlauf	Rahden, Bhf – Tonnenheide – Wehe – Sielhorst - Varl
Funktion	Anbindung der o.g. Ortsteile an die Stadt Rahden und den Bahnhof
Produktkategorie	Ortsbus
Besonderheit in der Qualität	
Veränderung gegenüber NVP 2003	
Anschlüsse Bus	**Rahden, Bahnhof** 2. Ordnung: Schnellbus Minden Regionalverkehr Lübbecke Regionalverkehr Nienburg; Wagenfeld
Anschlüsse Zug	**Rahden, Bahnhof** 1. Ordnung: SPNV Bielefeld
Planungsoptionen	



	Mo-Fr	Sa	So
➔	7.00 – 19.00 Uhr 60´-Takt	7.00 – 14.00 Uhr 60´-Takt	-
←	6.00 – 18.00 Uhr 60´-Takt	6.00 – 15.00 Uhr 60´-Takt	-
Bemerkung	Alternierend auf den Linienwegen A und B, so dass sich dort jeweils ein 120´- Takt ergibt.	Alternierend auf den Linienwegen A und B, so dass sich dort jeweils ein 120´- Takt ergibt.	

Linie Nr.	**656**
Linienbündel	**A** „Lübbecke und Umgebung“
Verlauf	Rahden, Bhf. - Kleinendorf - Pr. Ströhen - Kleinendorf - Rahden, Bhf. Rahden, Bhf. - Wehe - Barl - Pr. Ströhen - Barl - Wehe - Rahden, Bhf.
Funktion	Anbindung der Ortsteile Preußisch Ströhen, Kleinendorf, Wehe und Barl an die Stadt Rahden und an den Bahnhof der Stadt Rahden.
Produktkategorie	Ortsbus
Besonderheit in der Qualität	
Veränderung gegenüber NVP 2016	Einführung in 2020
Anschlüsse Bus	**Rahden, Bahnhof** 1. Ordnung: Regionalverkehr Minden **Rahden, Bahnhof** 2. Ordnung: Regionalverkehr Stemwede / Lemförde, Bahnhof
Anschlüsse Zug	**Rahden, Bahnhof** 1. Ordnung: SPNV in Richung Lübbecke / Bielefeld
Planungsoptionen	



	Mo-Fr	**Sa**	**So**
➔	06.00 – 19.00 Uhr 60´-Takt	06.00 – 15.00 Uhr 60´-Takt	keine Fahrten
Bemerkungen	Die Linienwege A und B werden alternierend im 120-Minutentakt bedient. Auf dem Abschnitt Wehe – Barl – Rahden ergibt sich in Kombination mit der Linie 655 ein 60 Minuten-Takt	Die Linienwege A und B werden alternierend im 120-Minutentakt bedient. Auf dem Abschnitt Wehe – Barl – Rahden ergibt sich in Kombination mit der Linie 655 ein 60 Minuten-Takt	

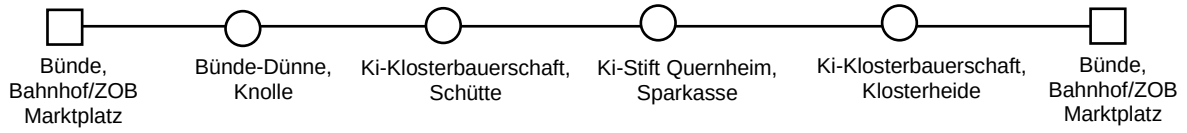
Weitere Maßnahmen

Die in den dargestellten Linienblättern enthaltende Leistung stellt das Mindestangebot im Grundnetz im Linienbündel A „Lübbecke und Umgebung“ dar. Über dieses Mindestangebot hinaus können folgende Maßnahmen bevorzugt umgesetzt werden:

1. Regelmäßige Bedienung der Krankenhäuser in Lübbecke und Rahden am Wochenende.
2. Durchgängig vertaktete Fahrten in und vor der HVZ 1.

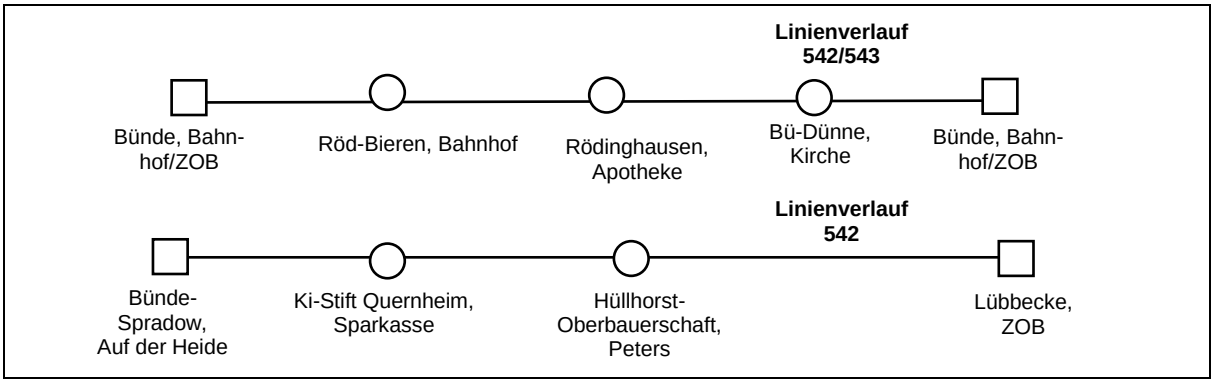
8.5.2 Linienbündel B „Bünde und Umgebung“

Linie Nr.	**541**
Linienbündel	**B** „Bünde und Umgebung“
Verlauf	Bünde – Spradow – Dünne –- Randringhausen – Kirchlengern-Klosterbauerschaft –Kirchlengern-Stift Quernheim und zurück
Funktion	Flächenhafte Erschließung des ländlichen Raumes nördlich Bünde. Anbindung der Ortsteile Kirchlengern-Klosterbauerschaft und Kirchlengern-Stift Quernheim an das Mittelzentrum Bünde.
Produktkategorie	RegionalBus
Besonderheit in der Qualität	
Veränderung gegenüber NVP 2010	
Anschlüsse Bus	**Bünde, Marktplatz, Bahnhof/ZOB** 2. Ordnung: Regionalverkehr Hiddenhausen-Herford, Kirchlengern, Rödinghausen, Spenge, Enger, StadtBus Bünde
Anschlüsse Zug	**Bünde, Bahnhof/ZOB** 2. Ordnung: SPNV
Planungsoptionen	



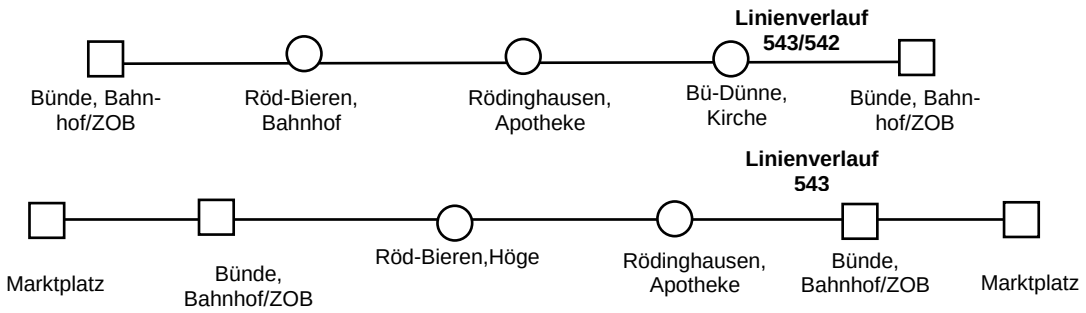
	Mo-Fr	Sa	So
➔	6.00 1 Fahrt (Kombifahrt 541/544)	-	-
Bemerkung		-	-

Linie Nr.	**542**
Linienbündel	**B** „Bünde und Umgebung“
Verlauf	Bünde – Spradow – Dünne –- Dünnerholz – Hüllhorst-Oberbauerschaft – Hüllhorst-Niedringhausen - Lübbecke
Funktion	Verbindung der Mittelzentren Bünde und Lübbecke sowie flächenhafter Erschließung innerhalb der Verkehrsachse.
Produktkategorie	RegionalBus
Besonderheit in der Qualität	
Veränderung gegenüber NVP 2010	Linienverlauf der Kombilinie 542/543 Die Linienwegskombination 542/544 ist im Linienblatt der Linie 542 (Linienverlauf 542) abgebildet.
Anschlüsse Bus	**Bünde- Spradow, Auf der Heide (bei Linienverlauf 542)** 1. Ordnung: StadtBus Bünde **Bünde, Marktplatz, Bahnhof/ZOB (bei Linienverlauf 542)** 2. Ordnung: Regionalverkehr Hiddenhausen-Herford, Kirchlengern, Rödinghausen, Spenge, Enger, StadtBus Bünde **Lübbecke, ZOB (bei Linienverlauf 542)** 2. Ordnung: StadtBus Lübbecke Regionalverkehr Pr.Oldendorf, Minden, Espelkamp, Hüllhorst **Bünde- Dünne, Kirche (bei Linienverlauf 542/543)** 1. Ordnung: StadtBus Bünde
Anschlüsse Zug	**Bünde, Bahnhof/ZOB** 2. Ordnung: SPNV
Planungsoptionen	



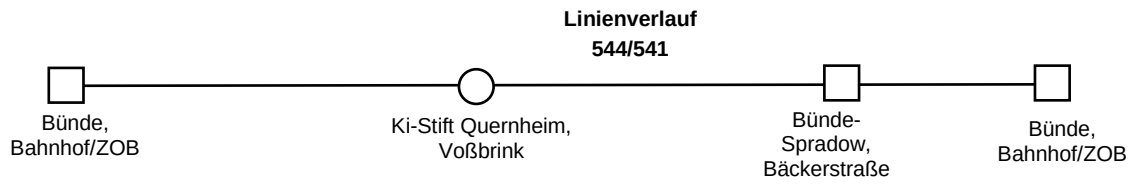
	Mo-Fr	Sa	So
➔ **542/543**	6.50–18.50 60´- Takt **Linienverlauf 542/543**	7.50 – 13.50 60´- Takt **Linienverlauf 542/543**	-
➔ **542**	7.25 – 18.25 60´- Takt **Linienverlauf 542**	8.25 – 13.25 60´- Takt **Linienverlauf 542**	-
← **542**	7.55 – 18.55 60´- Takt **Linienverlauf 542**	8.55 – 13.55 60´- Takt **Linienverlauf 542**	-
Bemerkung	Linienverlauf 542/543 als Linienwegskombinationen Linienverlauf 542 kann in Kombination mit der Linie 544 gefahren werden.		

Linie Nr.	**543**
Linienbündel	**B** „Bünde und Umgebung“
Verlauf	Bünde – Ennigloh – Muckum –- Rödinghausen-Bieren – Rödinghausen-Schwenningdorf und zurück
Funktion	Flächenhafte Erschließung des Raumes zwischen dem Mittelzentrum Bünde und dem Grundzentrum Rödinghausen
Produktkategorie	RegionalBus
Besonderheit in der Qualität	
Veränderung gegenüber NVP 2010	Linienverlauf der Kombilinie 543/542 1. Ordnung zum StadtBus Bünde auf dem Linienweg 543/542(Bünde, Holser Str., Ennigloh Nord) entfällt.
Anschlüsse Bus	**Bünde- Dünne, Kirche (bei Linienverlauf 543/542)** 1. Ordnung: StadtBus Bünde **Bünde, Marktplatz (bei Linienverlauf 543)** 2. Ordnung: StadtBus Bünde **Bünde, Bahnhof/ZOB (bei Linienverlauf 543)** 2. Ordnung: Regionalverkehr Hiddenhausen-Herford, Kirchlengern, Rödinghausen Spenge, Enger
Anschlüsse Zug	**Bünde, Bahnhof/ZOB (bei Linienverlauf 543 und 543/542)** 2. Ordnung: SPNV
Planungsoptionen	



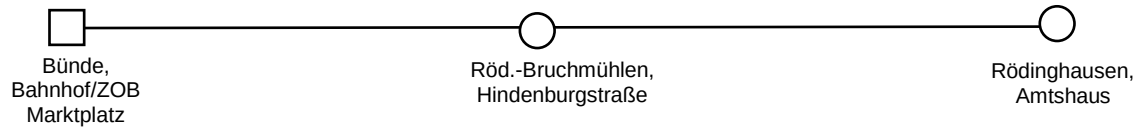
	Mo-Fr	Sa	So
➔	6.50–18.50 60´- Takt **Linienverlauf 543/542** 05:45 1 Fahrt (Kombifahrt 543/542) **Linienverlauf 543**	7.50 – 13.50 60´- Takt **Linienverlauf 543/542**	-
Bemerkung	Linienverlauf 543/542 als Linienwegskombinationen		

Linie Nr.	**544**
Linienbündel	**B** „Bünde und Umgebung“
Verlauf	Bünde – Spradow –Kirchlengern-Häver –-Kirchlengern-Quernheim – Kirchlengern-Stift Quernheim und zurück
Funktion	Flächenhafte Erschließung des ländlichen Raumes nordöstlich Bünde. Anbindung der Ortsteile Kirchlengern-Stift Quernheim, Quernheim und Häver an das Mittelzentrum Bünde.
Produktkategorie	RegionalBus
Besonderheit in der Qualität	
Veränderung gegenüber NVP 2010	Die Linienwegskombination 542/544 ist im Linienblatt der Linie 542 (Linienverlauf 542) abgebildet. Wegfall: 1. Ordnung: StadtBus Bünde Bünde-Spradow, Auf der Heide (bei Linienverlauf 544/542) 2. Ordnung: StadtBus Lübbecke 2. Ordnung: Regionalverkehr Pr.Oldendorf, Minden, Espelkamp, Hüllhorst Lübbecke, ZOB (bei Linienverlauf 544/542)
Anschlüsse Bus	**Bünde, Marktplatz, Bahnhof/ZOB (bei Linienverlauf 544/541)** 2. Ordnung: Regionalverkehr Hiddenhausen-Herford, Kirchlengern, Rödinghausen, Spenge, Enger, StadtBus Bünde
Anschlüsse Zug	**Bünde, Bahnhof/ZOB (bei Linienverlauf 544/541)** 2. Ordnung: SPNV
Planungsoptionen	



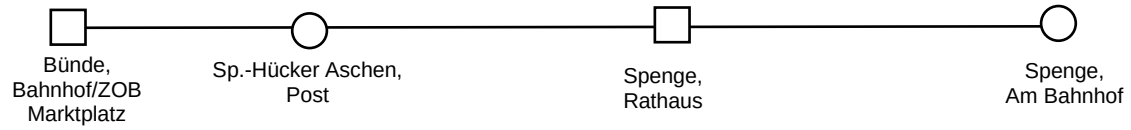
	Mo-Fr	Sa	So
➔	6.00 1 Fahrt (Kombifahrt 541/544)	-	-
Bemerkung	Linienverlauf 544/541 Linienwegskombination	-	-

Linie Nr.	**571**
Linienbündel	**B** „Bünde und Umgebung“
Verlauf	Bünde – Ennigloh – Ahle – Holsen – Ostkilver – Bruchmühlen – Westkilver - Rödinghausen
Funktion	Erschließung des nord-östlichen Stadtgebietes von Bünde sowie der Gemeinde Rödinghausen mit Ausrichtung auf Bünde.
Produktkategorie	RegionalBus
Besonderheit in der Qualität	
Veränderung gegenüber NVP 2010	- stündliches Angebot - 1. Fahrt ab/bis Westkilver
Anschlüsse Bus	**Bünde, Marktplatz, Bahnhof/ZOB** 2. Ordnung: Regionalverkehr Hiddenhausen-Herford, Kirchlengern, Hüllhorst Spenge, Enger, StadtBus Bünde
Anschlüsse Zug	
Planungsoptionen	



	Mo-Fr	Sa	So
➔	5.45 – 17.45 60´- Takt 11.00 – 16.00 Stündlich 1.Fahrt bis Westkilver	-	-
🡐	6.10 – 18.10 60´- Takt 12.00 – 17.00 stündlich 1.Fahrt ab Westkilver	-	-
Bemerkung	-	-	-

Linie Nr.	**572**
Linienbündel	**B** „Bünde und Umgebung“
Verlauf	Bünde – Ennigloh – Ahle – Sp.-Hücker Aschen - Spenge
Funktion	Verbindung der Mittelzentren Bünde und Spenge sowie flächenhafter Erschließung innerhalb der Verkehrsachse.
Produktkategorie	RegionalBus
Besonderheit in der Qualität	
Veränderung gegenüber NVP 2010	Stündliches Angebot in der HVZ II.
Anschlüsse Bus	**Bünde, Marktplatz, Bahnhof/ZOB** 2. Ordnung: Regionalverkehr Hiddenhausen-Herford, Kirchlengern, Hüllhorst Spenge, Enger, StadtBus Bünde **Spenge, Rathaus** 1. Ordnung: Regionalverkehr Spenge - Bielefeld
Anschlüsse Zug	
Planungsoptionen	

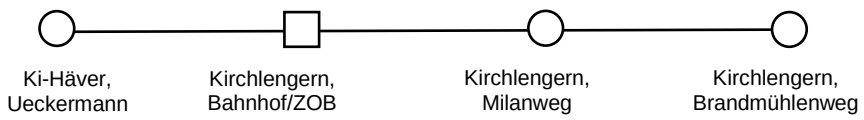


	Mo-Fr	Sa	So
➔	7.45 – 17.45 60´- Takt	-	-
←	8.20 – 18.20 60´- Takt	-	-
Bemerkung	In der HVZ II ist ein stündliches Angebot möglich.	-	-

Linie Nr.	**462**
Linienbündel	**B** „Bünde und Umgebung“
Verlauf	Löhne, E.-M.-Remarqueplatz - Obernbeck - Kirchlengern
Funktion	Erschließung des Stadtgebiets Löhne und Anbindung an die Gemeinde Kirchlengern
Produktkategorie	Regionalbus
Besonderheit in der Qualität	
Veränderung gegenüber NVP 2010	
Anschlüsse Bus	**Löhne, E.-M.-Remarqueplatz** 1. Ordnung: Stadtbus Löhne / Bad Oeynhausen 2. Ordnung: Regionalverkehr Herford, Hüllhorst **Kirchlengern, Bahnhof** 2. Ordnung: Ortsverkehr Kirchlengern 2. Ordnung: Regionalverkehr Bünde
Anschlüsse Zug	**Löhne, E.-M.-Remarqueplatz** 2. Ordnung: Regionalzug Bielefeld - Herford - Bad Oeynhausen - Minden **Kirchlengern, Bahnhof** 2. Ordnung: Regionalzug Bielefeld - Herford - Bünde
Planungsoptionen	

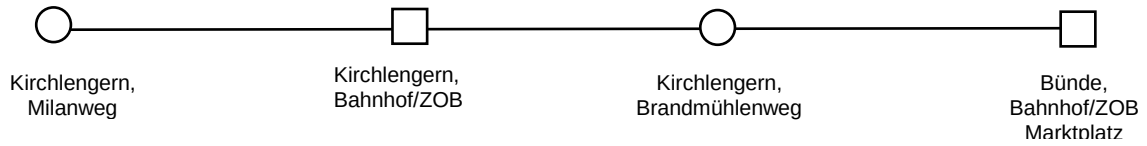
	Mo-Fr	Sa	So
➔	6.30 – 20.30 60´-Takt	7.30 – 18.30 60´- Takt	14.30 – 18.30 120´-Takt
➔	6.00 – 20.00 60´-Takt	7.00 – 19.00 60´- Takt	14.00 – 18.00 120´-Takt
Bemerkung	-	-	-

Linie Nr.	**558**
Linienbündel	**B** „Bünde und Umgebung“
Verlauf	Kirchlengern, Stift Quernheim – Klosterbauerschaft – Quernheim – Hagedorn – Häver – Kirchlengern - Südlengern
Funktion	flächenhaften Erschließung der Gemeinde Kirchlengern
Produktkategorie	OrtsBus
Besonderheit in der Qualität	
Veränderung gegenüber NVP 2010	Änderung des Bedieungszeitraumes: Mo – Fr 2 stündlicht; samtags 120´-Takt
Anschlüsse Bus	**Kirchlengern Bahnhof/ZOB** 1. Ordnung: Regionalverkehr 559 Kirchlengern – Südlengern – Bünde – Krankenhaus – Bahnhof/ZOB
Anschlüsse Zug	1. Ordnung: SPNV
Planungsoptionen	



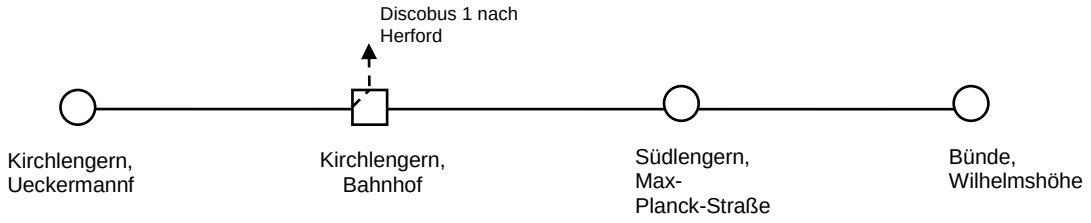
	Mo-Fr	Sa	So
➔	6.00 - 18.00 2 stündlich	8.30 - 12.30 120´-Takt	-
←	7.45 – 18.45 2 stündlich	9.45 - 13.45 120´-Takt	-
Bemerkung	zwischen Kirchlengern,Milanweg und Kirchlengern, Brandmühlenweg in Kombination mit der Linie 559	zwischen Kirchlengern,Milanweg und Kirchlengern, Brandmühlenweg in Kombination mit der Linie 559	-

Linie Nr.	**559**
Linienbündel	**B** „Bünde und Umgebung“
Verlauf	Kirchlengern – Südlengern – Bünde – Krankenhaus – ZOB/Bahnhof
Funktion	Verbindung des Mittelzentrums Bünde und der Gemeinde Kirchlengern sowie flächenhafter Erschließung innerhalb der Verkehrsachse.
Produktkategorie	Regionalbus
Besonderheit in der Qualität	
Veränderung gegenüber NVP 2003	
Anschlüsse Bus	**Kirchlengern Bahnhof/ZOB** 1. Ordnung: Ortsverkehr Kirchlengern
Anschlüsse Zug	
Planungsoptionen	



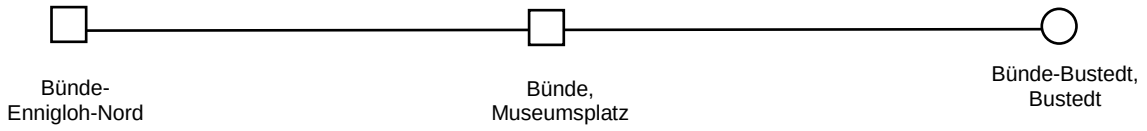
	Mo-Fr	Sa	So
➔	6.45-17.45 6 Fahrten (2-stdl)	8.30-12.30 3 Fahrten (2-stdl)	-
➔	7.30-18.00 6 Fahrten (2-stdl)	9.30-13.30 3 Fahrten (2-stdl)	-
Bemerkung	zwischen Kirchlengern,Milanweg und Kirchlengern, Brandmühlenweg in Kombination mit der Linie 558	zwischen Kirchlengern,Milanweg und Kirchlengern, Brandmühlenweg in Kombination mit der Linie 558	-

Linie Nr.	**D5**
Linienbündel	**B „** Bünde und Umgebung“
Verlauf	Bünde - Südlengern - Kirchlengern - Stift Quernheim und zurück
Funktion	Anbindung von Bünde, Kirchlengern und deren Orstteile an die Discothek Wilhelmshöhe in Bünde. Zubringer zum Discobus 1
Produktkategorie	RegionalBus
Besonderheit in der Qualität	
Veränderung gegenüber NVP 2011	neues Linienblatt
Anschlüsse Bus	Kirchlengern, Bahnhof 1. Ordnung: Verknüpfung zum Discobus 1
Anschlüsse Zug	
Planungsoptionen	Flexible Gestaltung der Fahrzeiten, um der Nachfrage gerecht werden zu können.



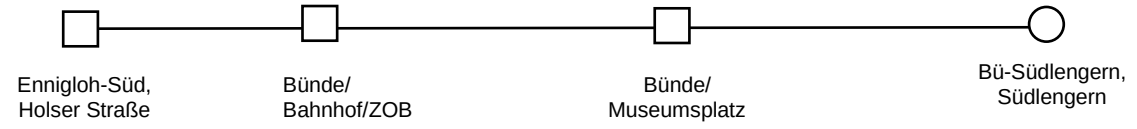
	Fr	Sa	So
➔	1 Fahrt 19.45 Uhr 1 Fahrt 21.15 Uhr	-	-
←	-	1 Fahrt 00.00 Uhr 1 Fahrt 01.45 Uhr 1 Fahrt 03.00 Uhr	-

Linie Nr.	**546 (Linie 1)**
Linienbündel	**B** „Bünde und Umgebung“
Verlauf	Bü- Ennigloh Nord – Gänsemarkt – Arbeitsamt – Museumsplatz – Doberg - Bustedt
Funktion	flächenhafte Erschließung der Stadt Bünde
Produktkategorie	Stadtbus Bünde
Besonderheit in der Qualität	
Veränderung gegenüber NVP 2010	Einschränkung an Samstagen
Anschlüsse Bus	**Bünde, Museumsplatz** 1.Ordnung: Stadtbus **Bü-Ennigloh, Nord** 1.Ordnung: Regionalverkehr
Anschlüsse Zug	
Planungsoptionen	



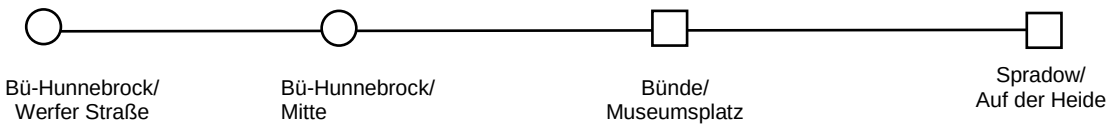
	Mo-Fr	Sa	So
➔	06.27 - 18.57 30´- Takt 09..27 -11.27 60´-Takt 2 Fahrten 06:22, 11.22 ab Rotdornstraße	06:27-17:27 60´-Takt 14.27 – 15.27 nur an verkaufslangen Samstagen 16.27 – 17.27 nur an de 4 Adventssamstagen 1 Fahrt 06:52 ab Rotdornstraße	-
🡐	06:27-18:57 30´-Takt 08.57 – 10.57 60´-Takt 1 Fahrt 06:25 ab Schulstraße	06:57-17:57 60´-Takt 14.57 – 15.57 nur an verkaufslangen Samstagen 16.57 – 17.57 nur an de 4 Adventssamstagen	-
Bemerkung	-	-	-

Linie Nr.	**547 (Linie 2)**
Linienbündel	**B** „Bünde und Umgebung“
Verlauf	Bü- Ennigloh Süd – ZOB/Bahnhof – Museumsplatz – Südlengern
Funktion	flächenhafte Erschließung der Stadt Bünde
Produktkategorie	Stadtbus Bünde
Besonderheit in der Qualität	
Veränderung gegenüber NVP 2010	Einschränkung an Samstagen
Anschlüsse Bus	**Bünde, Museumsplatz** 1.Ordnung: Stadtbus **Bü-Ennigloh, Holser Straße** 1.Ordnung: Regionalverkehr
Anschlüsse Zug	**Bünde, Bahnhof/ZOB** 2. Ordnung: SPNV
Planungsoptionen	



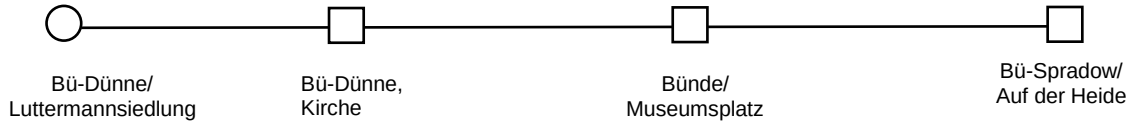
	Mo-Fr	Sa	So
➔	06:24-18:54 30´-Takt/60´-Takt 08.54 – 10.54 60´-Takt 1 Fahrt 06:23 ab Paul-Schneider-Straße 1 Fahrt 19:24 bis Kloppenburgstraße	06:54-06:17:54 60´-Takt 14.54 – 15.54 nur an verkaufslangen Samstagen 16.54 – 17.54 nur an de 4 Adventssamstagen	-
🡐	06:23-18:53 30´-Takt/60´-Takt 08.23 – 10.23 60´-Takt 1 Fahrt 06:22 ab Hochstraße 1 Fahrt 19:25 bis Südlengern, Mindener Straße	07:23-17:23 60´-Takt 14.23 – 15.23 nur an verkaufslangen Samstagen 16.54 – 17.23 nur an de 4 Adventssamstagen 1 Fahrt 06:52 ab Hochstraße 1 Fahrt 18:23 bis Südlengern, Mindener Straße nur an de 4 Adventssamstagen	-
Bemerkung	-	-	-

Linie Nr.	**548 (Linie 3)**
Linienbündel	**B** „Bünde und Umgebung“
Verlauf	Hunnebrock – Museumsplatz - Spradow
Funktion	flächenhafte Erschließung der Stadt Bünde
Produktkategorie	Stadtbus Bünde
Besonderheit in der Qualität	
Veränderung gegenüber NVP 2010	Einschränkung an Samstagen
Anschlüsse Bus	**Bünde, Museumsplatz** 1.Ordnung: Stadtbus **Bü- Spradow, Auf der Heide** 1.Ordnung: Regionalverkehr
Anschlüsse Zug	
Planungsoptionen	



	Mo-Fr	Sa	So
➔	07:52-18:52 60´-Takt	07:52:17:52 60´-Takt 14.52 – 15.52 nur an verkaufslangen Samstagen 16.52 – 17.52 nur an de 4 Adventssamstagen	-
🡐	07:25-18:25 60´-Takt 1 Fahrt 19:25 bis Spradower Heide	07:25-17:25 60´-Takt 14.25 – 15.25 nur an verkaufslangen Samstagen 16.25 – 17.25 nur an de 4 Adventssamstagen 1 Fahrt 18:25 bis Spradower Heide nur an de 4 Adventssamstagen	-
Bemerkung	-	-	-

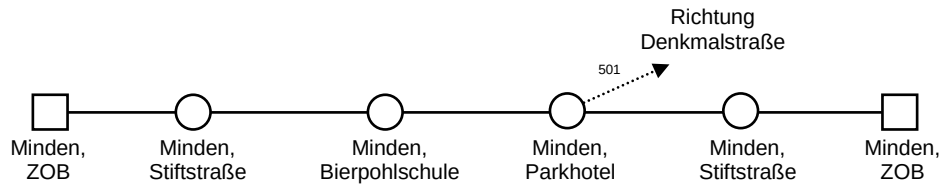
Linie Nr.	**549 (Linie 4)**
Linienbündel	**B** „Bünde und Umgebung“
Verlauf	Hunnebrock – Museumsplatz - Spradow
Funktion	flächenhafte Erschließung der Stadt Bünde
Produktkategorie	Stadtbus Bünde
Besonderheit in der Qualität	
Veränderung gegenüber NVP 2010	Einschränkung an Samstagen
Anschlüsse Bus	**Bünde, Museumsplatz** 1.Ordnung: Stadtbus **Bünde- Dünne, Kirche und Bü-Spradow, Auf der Heide** 1.Ordnung: Regionalverkehr
Anschlüsse Zug	
Planungsoptionen	



	Mo-Fr	Sa	So
➔	07:25-18:25 60´-Takt 09.25 und 10.25 bis Bünde, Museumsplatz 1 Fahrt 19:25 bis Bü-Dünne, Kirche	07:25:18:25 60´-Takt 14.25 – 15.25 nur an verkaufslangen Samstagen 16.25 – 17.25 nur an de 4 Adventssamstagen 1 Fahrt 18:25 bis Bü-Dünne, Kirche nur an de 4 Adventssamstagen	-
🡐	07:55-18:55 60´-Takt 10.15 und 11.15 ab Bünde, Museumsplatz 1 Fahrt 07.24 ab Bü-Dünne, Lessingstraße	06:55-17:55 60´-Takt 14.52 – 15.52 nur an verkaufslangen Samstagen 16.52 – 17.52 nur an de 4 Adventssamstagen	-
Bemerkung	-	An Samstagen nur bis bzw. ab Bünde, Museumsplatz.	-

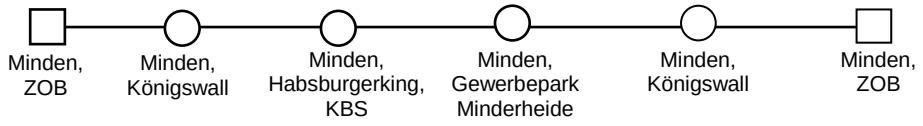
8.5.3 Linienbündel C „Minden und Umgebung“

Linie Nr.	**1**
Linienbündel	**C** „Minden und Umgebung“
Verlauf	Minden, ZOB – Minden, Bierpohl/Denkmalstraße – Parkhotel – Minden, ZOB
Funktion	Innerörtliche Erschließung der Stadt Minden mit Ausrichtung auf die Innenstadt.
Produktkategorie	StadtBus
Besonderheit in der Qualität	RBL zur Beeinflussung der LSA in Minden
Veränderung gegenüber NVP 2006	Veränderte Linienführung (von / zum ZOB) Änderung der Taktzeiten Mo bis Fr sowie an Wochenenden Haltestelle Nordfriedhof über Linie 501
Anschlüsse Bus	**Minden, ZOB** 1. Ordnung: Stadtbus Minden 2. Ordnung: Regionalverkehr
Anschlüsse Zug	
Planungsoptionen	Zulässiger Taktbruch in der HVZ I Erweiterung des Verkehrsangebotes Mo-Fr und Sa bis 22:45 Uhr



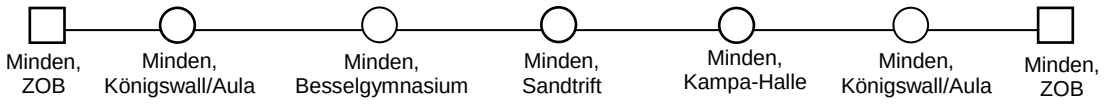
	Mo-Fr	Sa	So
↓	6.45 – 19.45 Uhr 60´-Takt 1 Fahrt 5.00 und 5.30 Uhr ab Gabelsberger Straße	7.45 – 19.45 Uhr 60´-Takt	12.45 – 18.45 Uhr 60´-Takt
Bemerkung	Zwischen Minden, ZOB und Minden, Parkhotel 30´-Takt in Kombination mit der Linie 501		-

Linie Nr.	**2**
Linienbündel	**C** „Minden und Umgebung“
Verlauf	Minden, ZOB – Minden, Habsburgerking – Minderheide – Kuhlenkamp – Habsburgerking – Minden, ZOB
Funktion	Innerörtliche Erschließung der Stadt Minden mit Ausrichtung auf die Innenstadt.
Produktkategorie	StadtBus
Besonderheit in der Qualität	RBL zur Beeinflussung der LSA in Minden
Veränderung gegenüber NVP 2006	Veränderte Linienführung (von / zum ZOB) Änderung der Taktzeiten Mo bis Fr sowie an Wochenenden Wegfall der Kombination mit der Linie 11
Anschlüsse Bus	**Minden, ZOB** 1. Ordnung: Stadtbus Minden 2. Ordnung: Regionalverkehr
Anschlüsse Zug	
Planungsoptionen	Zulässiger Taktbruch in der HVZ I Erweiterung des Verkehrsangebotes Mo-Fr und Sa bis 23:15 Uhr



	Mo-Fr	Sa	So
↓	6.15 – 20.15 Uhr 60´-Takt 1 Fahrt 5.10 und 5.40 Uhr ab Fahlstätte	7.15 – 20.15 Uhr 60´-Takt	13.15 – 19.15 Uhr 60´-Takt
Bemerkung	An Schultagen ist ein 30-Minuten-Takt zwischen 12.15 und 16.15 Uhr auf dem Abschnitt ZOB – Gewerbepark Minderheide vorgschrieben..	-	-

Linie Nr.	**3**
Linienbündel	**C** „Minden und Umgebung“
Verlauf	Minden, ZOB – Bärenkämpen – Sandtrift – Bärenkämpen – Minden, ZOB
Funktion	Innerörtliche Erschließung der Stadt Minden mit Ausrichtung auf die Innenstadt.
Produktkategorie	StadtBus
Besonderheit in der Qualität	RBL zur Beeinflussung der LSA in Minden
Veränderung gegenüber NVP 2006	Veränderte Linienführung (von / zum ZOB) Änderung der Taktzeiten Mo bis Fr sowie an Wochenenden
Anschlüsse Bus	**Minden, ZOB** 1. Ordnung: Stadtbus Minden 2. Ordnung: Regionalverkehr
Anschlüsse Zug	
Planungsoptionen	Zulässiger Taktbruch in der HVZ I Erweiterung des Verkehrsangebotes Mo-Fr und Sa bis 23:15 Uhr

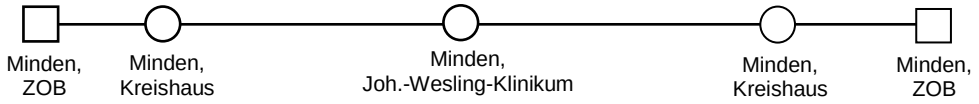


	Mo-Fr	Sa	So
↓	5.45 – 20.15 Uhr 30´-Takt 1 Fahrt 5.15 Uhr ab Kampa Halle 1 Fahrt 5.50 und 8.00 Uhr ab Siebenbauern	7.15 – 20.15 Uhr 60´-Takt Von 9.15 bis 17.15 Uhr 30-Minuten-Takt	13.15 – 19.15 Uhr 60´-Takt
Bemerkung	-	-	-

Linie Nr.	**4**
Linienbündel	**C** „Minden und Umgebung“
Verlauf	Minden, ZOB – Rodenbeck – Minden, ZOB
Funktion	Innerörtliche Erschließung der Stadt Minden mit Ausrichtung auf die Innenstadt.
Produktkategorie	StadtBus
Besonderheit in der Qualität	RBL zur Beeinflussung der LSA in Minden
Veränderung gegenüber NVP 2006	Veränderte Linienführung (von / zum ZOB) Änderung der Taktzeiten Mo bis Fr sowie an Wochenenden Linien-Kombination mit Linie 12
Anschlüsse Bus	**Minden, ZOB** 1. Ordnung: Stadtbus Minden 2. Ordnung: Regionalverkehr
Anschlüsse Zug	
Planungsoptionen	Zulässiger Taktbruch in der HVZ I Erweiterung des Verkehrsangebotes Mo-Fr und Sa bis 23:15 Uhr

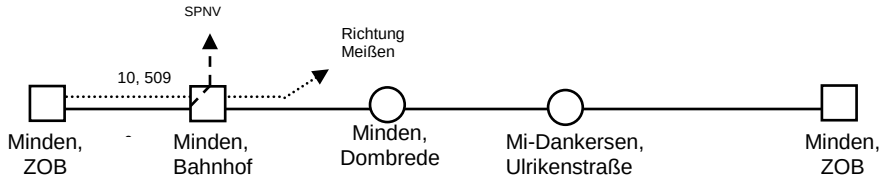
	Mo-Fr	Sa	So
↓	5.15 – 20:15Uhr 30´-Takt von 5.30 bis 7.00 Uhr 15‘-Takt	7.15 – 20.15 Uhr 30´-Takt	13.15 – 19.15 Uhr 60´-Takt
Bemerkung	Vor der HVZ I kann die Linie in Linienwegs-Kombination mit der Linie 12 gefahren werden	Die Linie kann in Linienwegs-Kombination mit der Linie 12 gefahren werden	Die Linie kann in Linienwegs-Kombination mit der Linie 12 gefahren werden

Linie Nr.	**5**
Linienbündel	**C** „Minden und Umgebung“
Verlauf	Minden, ZOB – Häverstädt – Johannes Wesling Klinikum
Funktion	Innerörtliche Erschließung der Stadt Minden mit Ausrichtung auf die Innenstadt.
Produktkategorie	StadtBus
Besonderheit in der Qualität	RBL zur Beeinflussung der LSA in Minden
Veränderung gegenüber NVP 2006	Veränderte Linienführung (von / zum ZOB) Änderung der Taktzeiten Mo bis Fr sowie an Wochenenden
Anschlüsse Bus	**Minden, ZOB** 1. Ordnung: Stadtbus Minden 2. Ordnung: Regionalverkehr
Anschlüsse Zug	
Planungsoptionen	Zulässiger Taktbruch in der HVZ I Erweiterung des Verkehrsangebotes Mo-Fr und Sa bis 22:45 Uhr



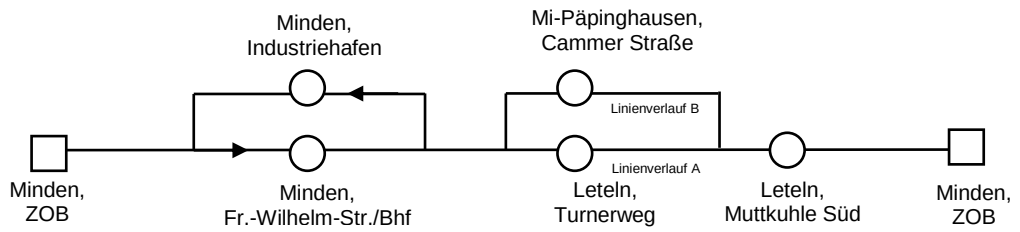
	Mo-Fr	Sa	So
↓	6.15 – 17.15 Uhr 60´-Takt 17.45 bis 19.45 Uhr 60´-Takt 1Fahrt 6.00 Uhr	7.45 – 19.45 Uhr 60´-Takt	12.45 – 18.45 Uhr 60´-Takt
Bemerkung	Die Linie kann ab 17.45 Uhr in Linienwegs-Kombination mit der Linie 414 gefahren werden	Die Linie kann in Linienwegs-Kombination mit der Linie 414 gefahren werden	Die Linie kann in Linienwegs-Kombination mit der Linie 414 gefahren werden

Linie Nr.	**6**
Linienbündel	**C** „Minden und Umgebung“
Verlauf	Minden, ZOB – Bahnhof – Dombrede – Dankersen - Bahnhof - ZOB
Funktion	Innerörtliche Erschließung der Stadt Minden mit Ausrichtung auf die Innenstadt.
Produktkategorie	StadtBus
Besonderheit in der Qualität	RBL zur Beeinflussung der LSA in Minden
Veränderung gegenüber NVP 2006	Veränderte Linienführung (von / zum ZOB) Änderung der Taktzeiten Mo bis Fr sowie am Wochenende Linien-Kombination mit Linie 10
Anschlüsse Bus	**Minden, ZOB** 1. Ordnung: Stadtbus Minden 2. Ordnung: Regionalverkehr
Anschlüsse Zug	**Minden, Bahnhof** **Richtung Minden, ZOB** 2. Ordnung: SPNV Bielefeld
Planungsoptionen	**Zusätzlich Anschlüsse:** Verknüpfung 2. Ordnung am Bahnhof Minden mit dem SPNV Richtung Hannover Zulässiger Taktbruch in der HVZ I Erweiterung des Verkehrsangebotes Mo-Fr und Sa bis 22:45 Uhr



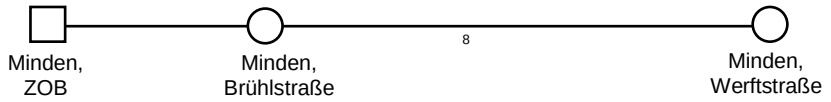
	Mo-Fr	Sa	So
↓	6.45 – 19.45 Uhr 60´-Takt 1 Fahrt vor 5.15 und 5.45 Uhr ab Dankersern, Edithstraße	7.45 – 19.45 Uhr 60´-Takt	12.45 – 18.45 Uhr 60´-Takt
Bemerkung	Zwischen Minden, ZOB und Minden, Bahnhof 30´-Takt in Kombination mit den Linien 10 und 509. Vor der HVZ I und ab 17.45 Uhr in Linienwegs-Kombination mit der Linie 10 gefahren werden.	Zwischen Minden, ZOB und Minden, Bahnhof 30´-Takt in Kombination mit den Linien 10 und 509.	Zwischen Minden, ZOB und Minden, Bahnhof 30´-Takt in Kombination mit den Linien 10 und 509.

Linie Nr.	**7**
Linienbündel	**C** „Minden und Umgebung“
Verlauf	Minden, ZOB – Leteln
Funktion	Innerörtliche Erschließung der Stadt Minden mit Ausrichtung auf die Innenstadt. Anbindung des Industriegebietes Minden Ost II an den ZOB innerhalb der HVZ.
Produktkategorie	StadtBus
Besonderheit in der Qualität	RBL zur Beeinflussung der LSA in Minden
Veränderung gegenüber NVP 2006	Veränderte Linienführung (von / zum ZOB) Änderung der Taktzeiten Mo bis Fr sowie am Wochenende
Anschlüsse Bus	**Minden, ZOB** 1. Ordnung: Stadtbus Minden 2. Ordnung: Regionalverkehr
Anschlüsse Zug	
Planungsoptionen	Zulässiger Taktbruch in der HVZ I Erweiterung des Verkehrsangebotes Mo-Fr und Sa bis 22:45 Uhr



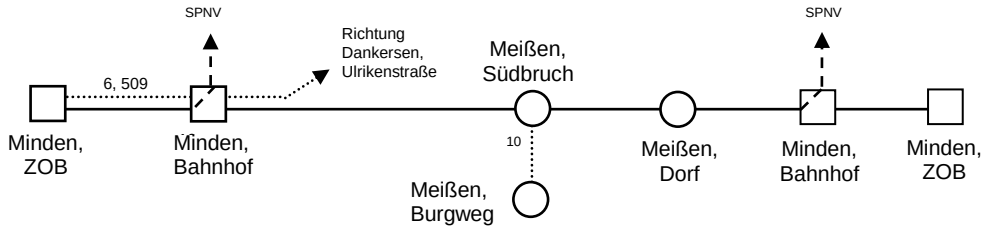
	Mo-Fr	Sa	So
↓	Linienverlauf A: 5.45 – 19.45 Uhr 60´-Takt von 12.15 – 16.45 Uhr 30´-Takt Linienverlauf B: 1 Fahrt 6.30 und 7.30 Uhr 1 Fahrt 14.50 und 15.20 Uhr ab Aminghauser Straße	7.45 – 19.45 Uhr 60´-Takt	12.45 – 18.45 Uhr 60´-Takt
Bemerkung	-	-	-

Linie Nr.	**8**
Linienbündel	**C** „Minden und Umgebung“
Verlauf	Minden, ZOB – Minden, Werftstraße - Omnibusbetriebshof
Funktion	Innerörtliche Erschließung der Stadt Minden mit Ausrichtung auf die Innenstadt.
Produktkategorie	StadtBus
Besonderheit in der Qualität	RBL zur Beeinflussung der LSA in Minden
Veränderung gegenüber NVP 2006	Änderung der Taktzeit Mo bis Fr
Anschlüsse Bus	**Minden, ZOB** 1. Ordnung: Stadtbus Minden 2. Ordnung: Regionalverkehr
Anschlüsse Zug	
Planungsoptionen	



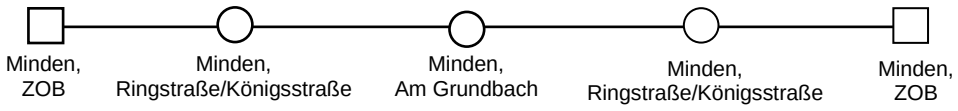
	Mo-Fr	Sa	So
➔	1 Fahrt 7.30 Uhr.	-	-
🡐	1 Fahrt 15.30 Uhr	-	-
Bemerkung	Die Fahrten können in Linienwegs-Kombination mit dem RingBus gefahren werden.	-	-

Linie Nr.	**10**
Linienbündel	**C** „Minden und Umgebung“
Verlauf	Minden, ZOB – Bahnhof - Meißen – Bahnhof - ZOB
Funktion	Innerörtliche Erschließung der Stadt Minden mit Ausrichtung auf die Innenstadt.
Produktkategorie	StadtBus
Besonderheit in der Qualität	RBL zur Beeinflussung der LSA in Minden
Veränderung gegenüber NVP 2006	Veränderte Linienführung (von / zum ZOB) Änderung der Taktzeiten Mo bis Fr sowie am Wochenende Linien-Kombination mit Linie 6 und 408
Anschlüsse Bus	**Minden, ZOB** 1. Ordnung: Stadtbus Minden 2. Ordnung: Regionalverkehr
Anschlüsse Zug	**Minden, Bahnhof** **Richtung Minden, ZOB** 2. Ordnung: SPNV in Richung Bielefeld
Planungsoptionen	**Zusätzlich Anschlüsse:** Verknüpfung 2. Ordnung am Bahnhof Minden mit dem SPNV Richtung Hannover Zulässiger Taktbruch in der HVZ I Erweiterung des Verkehrsangebotes Mo-Fr und Sa bis 23:15 Uhr



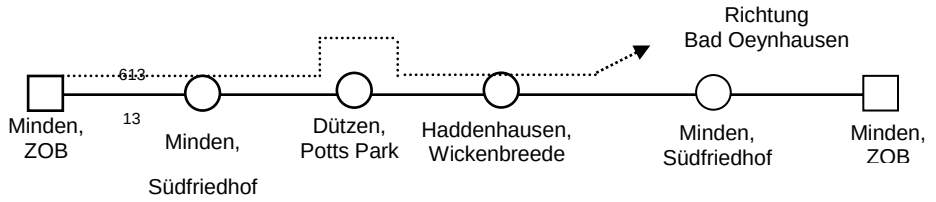
	Abschnitt Minden, ZOB – Meißen, Dorf			Abschnitt ZOB – Burgweg	
	Mo-Fr	**Sa**	**So**	**Mo-Fr**	**Sa**
↓	7.15 –20.15Uhr 60´-Takt zusätzliche Fahrten 5.00, 5.30 und 6.30 Uhr ab Clus/Wendeplatz	7.15 – 20.15 Uhr 60´-Takt	13.15 – 19.15 Uhr 60´-Takt	8.15 – 20.15 Uhr 60´-Takt	8.15 – 20.15 Uhr 60´-Takt
Bemerkung	Zwischen Minden, ZOB und Minden, Bahnhof 30´-Takt in Kombination mit den Linien 6 und 509. Vor der HVZ I kann in Linienwegs-Kombination mit der Linie 6 gefahren werden Die Linie kann ab 18:15 in Linienwegs-Kombination mit der Linie 408 gefahren werden	Zwischen Minden, ZOB und Minden, Bahnhof 30´-Takt in Kombination mit den Linien 6 und 509. Die Linie kann in Linienwegs-Kombination mit der Linie 408 gefahren werden	Zwischen Minden, ZOB und Minden, Bahnhof 30´-Takt in Kombination mit den Linien 6 und 509. Die Linie kann in Linienwegs-Kombination mit der Linie 408 gefahren werden	-	-

Linie Nr.	**12**
Linienbündel	**C** „Minden und Umgebung“
Verlauf	Minden, ZOB – Königstraße – Am Grundbach – Königstraße - ZOB
Funktion	Innerörtliche Erschließung der Stadt Minden mit Ausrichtung auf die Innenstadt.
Produktkategorie	StadtBus
Besonderheit in der Qualität	RBL zur Beeinflussung der LSA in Minden
Veränderung gegenüber NVP 2006	Veränderte Linienführung (von / zum ZOB) Änderung der Taktzeiten Mo bis Fr sowie am Wochenende Linien-Kombination mit Linie 4
Anschlüsse Bus	**Minden, ZOB** 1. Ordnung: Stadtbus Minden 2. Ordnung: Regionalverkehr
Anschlüsse Zug	
Planungsoptionen	Zulässiger Taktbruch in der HVZ I Erweiterung des Verkehrsangebotes Mo-Fr und Sa bis 23:15 Uhr



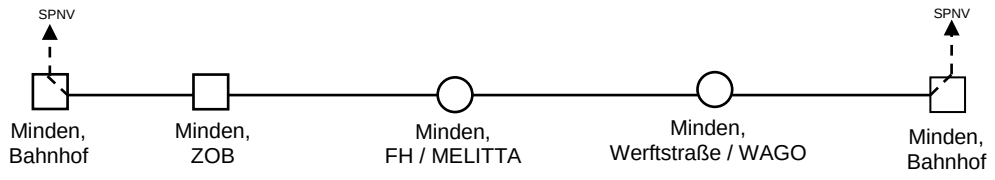
	Mo-Fr	Sa	So
↓	6.15–20.15Uhr 60´-Takt 1 Fahrt 5.00 und 5.30 Uhr von 5.00 – 7.00 Uhr 30‘-Takt	7.15–20.15Uhr 60´-Takt	13.15–19.15Uhr 60´-Takt
Bemerkung	Vor der HVZ I kann die Linie in Linienwegs-Kombination mit der Linie 4 gefahren werden	. Die Linie kann in Linienwegs-Kombination mit der Linie 4 gefahren werden	Die Linie kann in Linienwegs-Kombination mit der Linie 4 gefahren werden

Linie Nr.	**13**
Linienbündel	**C** „Minden und Umgebung“
Verlauf	Minden, ZOB – Dützen − Haddenhausen – Dützen - ZOB
Funktion	Innerörtliche Erschließung der Stadt Minden mit Ausrichtung auf die Innenstadt.
Produktkategorie	StadtBus
Besonderheit in der Qualität	RBL zur Beeinflussung der LSA in Minden
Veränderung gegenüber NVP 2006	Veränderte Linienführung (von / zum ZOB) Änderung der Taktzeiten Mo bis Fr sowie am Wochenende
Anschlüsse Bus	**Minden, ZOB** 1. Ordnung: Stadtbus Minden 2. Ordnung: Regionalverkehr
Anschlüsse Zug	
Planungsoptionen	Zulässiger Taktbruch in der HVZ I Erweiterung des Verkehrsangebotes Mo-Fr und Sa bis 23:15 Uhr



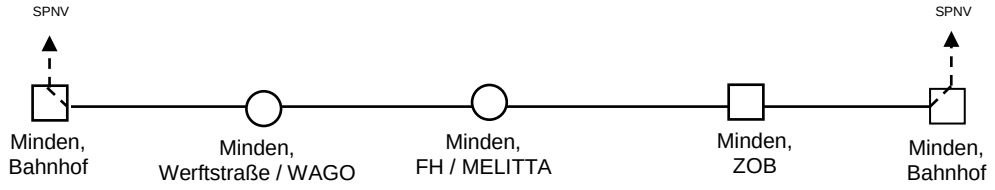
	Mo-Fr	Sa	So
↓	6.45 –19.45Uhr 60´-Takt 1 Fahrt 5.30 Uhr 1 Fahrt 5.05 Uhr ab Dützen, Mühle	7.45 –19.45Uhr 60´-Takt	12.45 –18.45Uhr 60´-Takt
Bemerkung	Zwischen Minden, ZOB und Dützen 30´-Takt in Kombination mit der Linie 613		-

Linie Nr.	**14 RingBus**
Linienbündel	**C** „Minden und Umgebung“
Verlauf	Minden, Bahnhof – ZOB – FH/Melitta – Wago – Minden, Bahnhof
Funktion	Innerörtliche Erschließung der Stadt Minden mit Ausrichtung auf die Innenstadt. Anbindung an die FH Bielefeld Standort Minden
Produktkategorie	StadtBus
Besonderheit in der Qualität	RBL zur Beeinflussung der LSA in Minden
Veränderung gegenüber NVP 2006	Neue Linienführung
Anschlüsse Bus	**Minden, ZOB** 1. Ordnung: Stadtbus Minden 2. Ordnung: Regionalverkehr
Anschlüsse Zug	**Minden, Bahnhof** **Richtung Minden, ZOB** 2. Ordnung: SPNV in Richung Bielefeld 2. Ordnung: SPNV in Richung Hannover
Planungsoptionen	Erweiterung des Verkehrsangebotes Mo-Fr bis 23:00 Uhr, Sa von 7.30 bis 23.00 Uhr und So von 12.30 bis 19.30 Uhr.



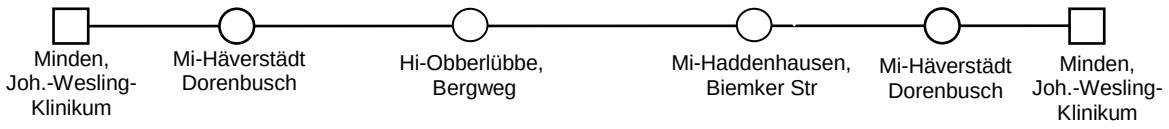
	Mo-Fr	Sa	So
↓	5.30 – 20.00 Uhr 30´-Takt	-	-
Bemerkung	Zwischen Minden, ZOB und Minden, Bahnhof 15´-Takt in Kombination mit den Linien 6, 10 und 509.	-	-

Linie Nr.	**15 RingBus**
Linienbündel	**C** „Minden und Umgebung“
Verlauf	Minden, Bahnhof – Wago – FH / Melitta – ZOB – Minden, Bahnhof
Funktion	Innerörtliche Erschließung der Stadt Minden mit Ausrichtung auf die Innenstadt. Anbindung an die FH Bielefeld Standort Minden
Produktkategorie	StadtBus
Besonderheit in der Qualität	RBL zur Beeinflussung der LSA in Minden
Veränderung gegenüber NVP 2006	Neue Linienführung
Anschlüsse Bus	**Minden, ZOB** 1. Ordnung: Stadtbus Minden 2. Ordnung: Regionalverkehr
Anschlüsse Zug	**Minden, Bahnhof** **Richtung Minden, ZOB** 2. Ordnung: SPNV in Richung Bielefeld 2. Ordnung: SPNV in Richung Hannover
Planungsoptionen	Erweiterung des Verkehrsangebotes Mo-Fr bis 23:15 Uhr, Sa von 7.15 bis 23.15 Uhr und So von 12.15 bis 20.15 Uhr.



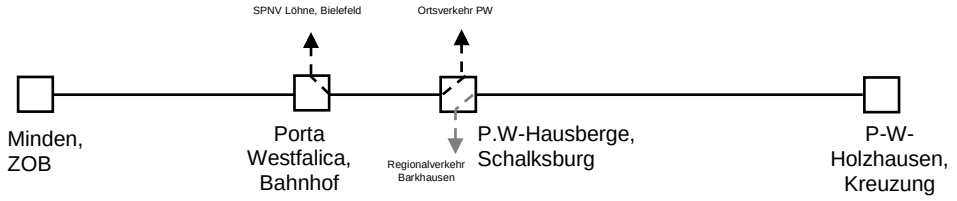
	Mo-Fr	Sa	So
←	5.15 – 19.45 Uhr 30´-Takt	-	-
Bemerkung	Zwischen Minden, ZOB und Minden, Bahnhof 15´-Takt in Kombination mit den Linien 6, 10 und 509.	-	-

Linie Nr.	**447**
Linienbündel	**C** „Minden und Umgebung“
Verlauf	Minden, Joh. Wesling Klinikum – Haddenhausen – Rothenuffeln – Wallücke – Oberlübbe – Rothenuffeln – Haddenhausen – Joh. Wesling Klinikum
Funktion	Innerörtliche Erschließung der Stadt Minden mit Ausrichtung auf die Innenstadt
Produktkategorie	StadtBus
Besonderheit in der Qualität	RBL zur Beeinflussung der LSA in Minden
Veränderung gegenüber NVP 2003	Veränderte Linienführung (von / zum ZOB) Änderung der Taktzeiten Mo bis Fr sowie am Wochenende Linien-Kombination mit Linie 13
Anschlüsse Bus	**Minden, ZOB** 1. Ordnung: Stadtbus Minden 2. Ordnung: Regionalverkehr
Anschlüsse Zug	
Planungsoptionen	Zulässiger Taktbruch in der HVZ I Erweiterung des Verkehrsangebotes Mo-Fr 22.30 und Sa bis 22:45 Uhr



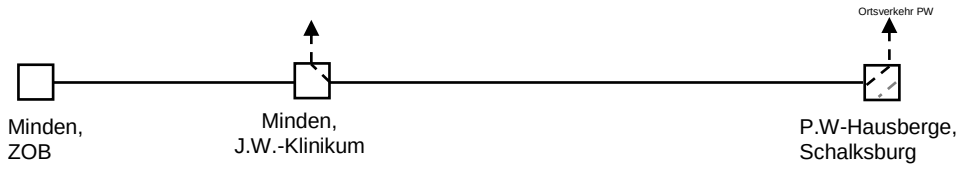
	Mo-Fr	Sa	So
↓	6.30 – 19.30 Uhr 60´-Takt 1 Fahrt 5.30 Uhr ab Adlerstraße	7.45 –19.45Uhr 60´-Takt	12.45 –18.45Uhr 60´-Takt
Bemerkung	-	Die Linie kann in Linienwegs-Kombination mit der Linie 13 gefahren werden	Die Linie kann in Linienwegs-Kombination mit der Linie 13 gefahren werden

Linie Nr.	**408**
Linienbündel	**C** „Minden und Umgebung“
Verlauf	Minden, ZOB – Neesen – Lerbeck – Hausberge − Holzhausen
Funktion	Innerörtliche Erschließung der Stadt Porta Westfalica sowie Anbindung der Stadt Porta Westalica an Minden.
Produktkategorie	Regionalbus
Besonderheit in der Qualität	RBL zur Beeinflussung der LSA in Porta Westfalica
Veränderung gegenüber NVP 2006	Änderung der Taktzeit Mo bis Fr sowie an Wochenenden Veränderte Linienführung Linien-Kombination mit der Linie 10
Anschlüsse Bus	**Minden, ZOB** 1. Ordnung: Stadtverkehr Minden Regionalverkehr **Porta Westfalica, Hausberge:** **Richtung Minden** 2. Ordnung: Ortsverkehr Porta Westfalica
Anschlüsse Zug	**Porta Westfalica, Bahnhof** **Richung Porta Westfalica, Hausberge** 2. Ordnung: SPNV Löhne, Bielefeld
Planungsoptionen	**Zusätzliche Anschlüsse:** **Priorität 2:** Aus Richtung Holzhausen Verknüpfung 2. Ordnung an der Haltestelle Schalksburg mit dem Regionalverkehr Richtung Barkhausen. Zulässiger Taktbruch vor 8.15 Uhr



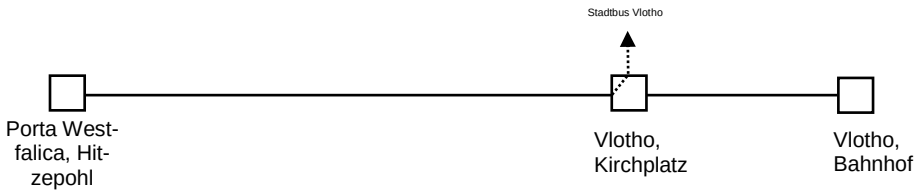
	Mo-Fr	Sa	So
➔	5.15 - 20.15 Uhr 30´ -Takt	7.15 - 20.15 Uhr 60´ -Takt	13.15 - 19.15 Uhr 60´ -Takt
←	5.15 – 20.15 30´-Takt Fahrt 5.15 und 7.45 ab Schalksburg	7.45 - 20.45 Uhr 60´ -Takt	13.45 - 19.45 Uhr 60´ -Takt
Bemerkung	Die Linie kann ab 18:15 im 60´-Takt in Linienwegs-Kombination mit der Linie 10 gefahren werden.	Die Linie kann in Linienwegs-Kombination mit der Linie 10 gefahren werden.	Die Linie kann in Linienwegs-Kombination mit der Linie 10 gefahren werden.

Linie Nr.	**414**
Linienbündel	**C** „Minden und Umgebung“
Verlauf	Minden, ZOB – J.W.-Kliinkum – Barkhausen – Hausberge
Funktion	Innerörtliche Erschließung der Stadt Porta Westfalica sowie Anbindung der Stadt Porta Westalica an Minden.
Produktkategorie	Regionalbus
Besonderheit in der Qualität	RBL zur Beeinflussung der LSA in Porta Westfalica
Veränderung gegenüber NVP 2006	Neues Linienblatt
Anschlüsse Bus	**Minden, ZOB** 1. Ordnung: Stadtverkehr Minden Regionalverkehr **Porta Westfalica, Hausberge:** **Richtung Minden** 2. Ordnung: Ortsverkehr Porta Westfalica
Anschlüsse Zug	
Planungsoptionen	Midibuseinsatz mit geänderter Linienfürhrung über den Bahnhof Porta Wesfalica. Bei dieser Plaungsvariante ist eine SPNV-Verknüpfung aus / in Richtung Bielefeld der 1.Ordnung vorgeschrieben. Einzelnen Haltestellen im OT Barkhausen können über die Linie 461 angeboten werden, Zulässiger Taktbruch in der HVZ I



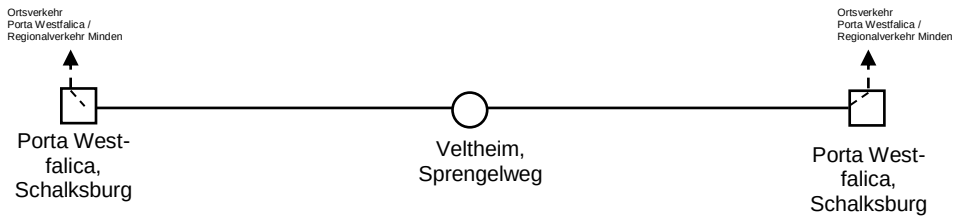
	Mo-Fr	Sa	So
➔	5.45 - 19.45 Uhr 60´ -Takt Zwischen 5.00 und 8.00 Uhr halbstündlich	7.45 - 19.45 Uhr 60´ -Takt	13.45 - 18.45 Uhr 60´ -Takt
←	5.45 – 17.45 60´-Takt Zwischen 5.30 und 8.00 Uhr halbstündlich Fahrt 6.45 ab J.W.-Klinikum 18.15 bis 20.15 Uhr 60´ -Takt	8.15 - 20.15 Uhr 60´ -Takt	14.15 - 19.15 Uhr 60´ -Takt
Bemerkung	Die Linie kann ab 17:45 in Linienwegs-Kombination mit der Linie 5 gefahren werden	Die Linie kann in Linienwegs-Kombination mit der Linie 5 gefahren werden	Die Linie kann in Linienwegs-Kombination mit der Linie 5 gefahren werden.

Linie Nr.	**416**
Linienbündel	**C** „Minden und Umgebung“
Verlauf	Holzhausen – Costedt – Vennebeck – Holtrup − Vlotho
Funktion	Flächenhafte Erschließung der Kommune Porta Westfalica sowie Anbindung an Vlotho
Produktkategorie	RegionalBus
Besonderheit in der Qualität	RBL zur Beeinflussung der LSA in Porta Westfalica
Veränderung gegenüber NVP 2006	Änderung der Taktzeit Mo bis Sa
Anschlüsse Bus	**Porta Westfalica, Holzhausen** 1. Ordnung: Regionalverkehr Minden **Vlotho, Kirchplatz** **Richtung Porta Westfalica** 1. Ordnung: Stadtbus Vlotho
Anschlüsse Zug	**Vlotho, Bahnhof** 2. Ordnung: SPNV Löhne
Planungsoptionen	



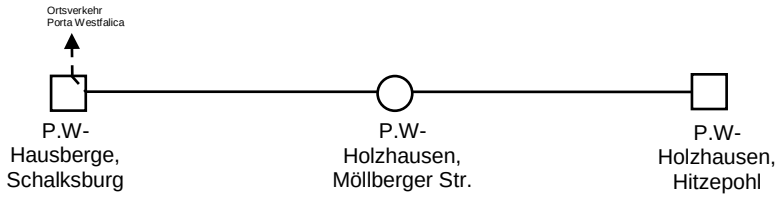
	Mo-Fr	Sa	So
➔	8.30 – 19.30 Uhr 60´-Takt zusätzliche Fahrten 5.45 u. 6.45 Uhr ab Hitzepohl	7.30 – 13.30 Uhr 60´-Takt	-
➔	8.00 – 19.00 Uhr 60´-Takt zusätzliche Fahrten 5.15 u. 6.15 Uhr ab Vlotho, Bahnhof	7.00 – 13.00 Uhr 60´-Takt	-
Bemerkung	-	-	-

Linie Nr.	**417**
Linienbündel	**C** „Minden und Umgebung“
Verlauf	Hausberge – Möllbergen – Veltheim – Lohfeld − Hausberge
Funktion	Flächenhafte Erschließung der Kommune Porta Westfalica
Produktkategorie	OrtsBus
Besonderheit in der Qualität	RBL zur Beeinflussung der LSA in Porta Westfalica
Veränderung gegenüber NVP 2006	Änderung der Taktzeit Mo bis Sa
Anschlüsse Bus	**Porta Westfalica, Schalksburg** 2. Ordnung: Regionalverkehr Minden
Anschlüsse Zug	
Planungsoptionen	



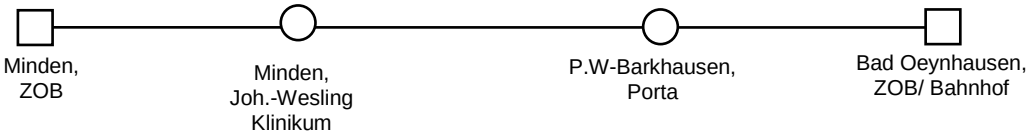
	Mo-Fr	Sa	So
➔	8.00 – 18.00 Uhr 120‘-Takt zusätzliche Fahrt 6.20 Uhr ab Schalksburg	8.00 – 14.00 Uhr 120‘-Takt	-
🡐	7.00 – 17.00 Uhr 120‘-Takt	9.00 – 13.00 Uhr 120‘-Takt	-
Bemerkung	-	-	-

Linie Nr.	**418**
Linienbündel	**C** „Minden und Umgebung“
Verlauf	P.W-Hausberge – P.W-Holzhausen
Funktion	Innerörtliche Erschließung der Kommune Porta Westfalica
Produktkategorie	OrtsBus
Besonderheit in der Qualität	RBL zur Beeinflussung der LSA in Porta Westfalica
Veränderung gegenüber NVP 2006	Neues Linienblatt
Anschlüsse Bus	**Minden, ZOB** 1. Ordnung: Stadtbus Minden Regionalverkehr
Anschlüsse Zug	
Planungsoptionen	



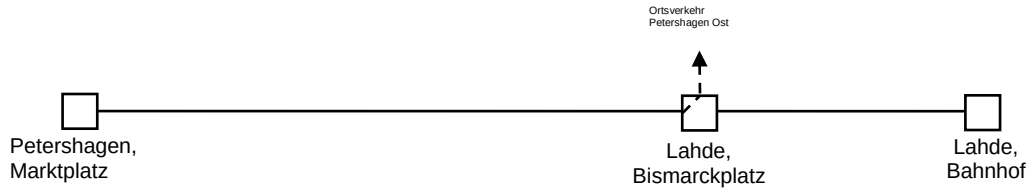
	Mo-Fr	Sa	So
➔	9.15 – 20.15 Uhr 60´-Takt 5.30 – 8.00 Uhr 30‘-Takt	08.15 – 20.15 Uhr 60´-Takt	14.15 – 19.15 Uhr 60´-Takt
←	7.30 – 20.30 Uhr 60´-Takt zusätzliche Fahrten 5.00, 5.45 und 6.45 Uhr	8.30 – 20.30 Uhr 60´-Takt	14.30 – 19,30 Uhr 60‘-Takt
Bemerkung	.		

Linie Nr.	**461**
Linienbündel	**C** „Minden und Umgebung“
Verlauf	Minden, ZOB – Barkhausen – Dehme – Eidinghausen − Bad Oeynhausen
Funktion	Erschließung innerhalb des Korridors Minden-Barkhausen-Bad Oeynhausen, ZON/Bahnhof sowie Anbindung des Klinikum Minden zu dessen Eröffnung im März 2008.
Produktkategorie	RegionalBus
Besonderheit in der Qualität	RBL zur Beeinflussung der LSA in Porta Westfalica
Veränderung gegenüber NVP 2006	Änderung der Taktzeit Mo bis Sa
Anschlüsse Bus	**Minden, ZOB** 1. Ordnung: Stadtbus Minden Regionalverkehr **Bad Oeynhausen, ZOB/Bahnhof** 2. Ordnung: Ortsverkehr Porta Westfalica
Anschlüsse Zug	**Bad Oeynhausen, ZOB/Bahnhof** 2. Ordnung: SPNV Löhne, Bielefeld
Planungsoptionen	Zulässiger Taktbruch in der HVZ I



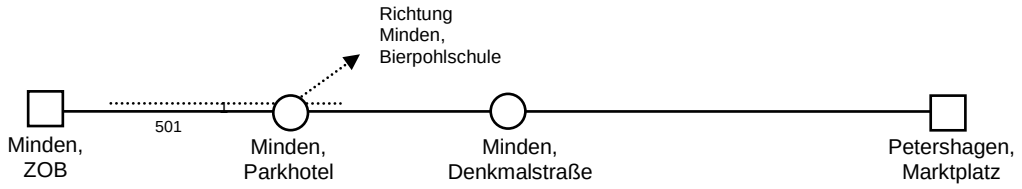
	Mo-Fr	Sa	So
➔	6.15 – 20.15 Uhr 60´-Takt Fahrt 20.15 Uhr bis P.W., Porta zusätzliche Fahrten 5.30 und 6.00 Uhr	7.15– 19.15 Uhr 60´-Takt	12.15– 19.15 Uhr 60´-Takt
←	6.00 – 20.00 Uhr 60´-Takt	8.00 – 20.00 Uhr 60´-Takt	13.00 – 20.00 Uhr 60´-Takt
Bemerkung		-	-

Linie Nr.	**500**
Linienbündel	**C** „Minden und Umgebung“
Verlauf	Petershagen – Lahde
Funktion	Direkte Verbindung zwischen den beiden Hauptorten Petershagen und Lahde; Anbindung des Hauptortes Petershagen an den Bahnhof Lahde.
Produktkategorie	RegionalBus
Besonderheit in der Qualität	
Veränderung gegenüber NVP 2006	Zusätlicher Taktbruch in der HVZ 2 möglich Neuer Bedienungszeitraum an Samstagen.
Anschlüsse Bus	**Petershagen, Marktplatz** 2. Ordnung: Ortsverkehr Petershagen West Regionalverkehr Minden **Lahde, Bismarckplatz** **Richtung Petershagen** 2. Ordnung: Ortsverkehr Petershagen Ost
Anschlüsse Zug	**Lahde, Bahnhof** 2. Ordnung: SPNV Minden
Planungsoptionen	In der HVZ 2 ist ein zusätlicher Taktbruch möglich 4 Fahrten / je Richtung an Sonn- und Feiertagen



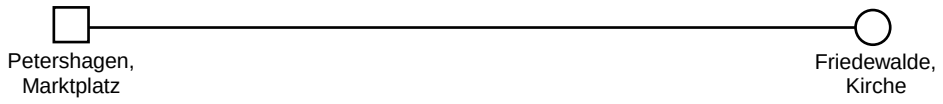
	Mo-Fr	Sa	So
➔	8.30 – 18.30 Uhr 60´-Takt	8.30 – 14.30 Uhr 60´-Takt	-
←	8.30 – 17.30 Uhr 60´-Takt	8.30 – 13.30 Uhr 60´-Takt	-

Linie Nr.	**501**
Linienbündel	**C** „Minden und Umgebung“
Verlauf	Minden, ZOB – Kutenhausen – Stemmer − Todtenhausen – Petershagen
Funktion	Verbindung der Stadt Petershagen mit dem Mittelzentrum Minden.
Produktkategorie	RegionalBus
Besonderheit in der Qualität	
Veränderung gegenüber NVP 2006	Zusätlicher Taktbruch in der HVZ 2 Neuer Bedienungszeitraum Petershagen – Minden Mo-Fr 1Fahrt an Sonntagen (Minden – Petershagen) entfällt.
Anschlüsse Bus	**Minden, ZOB** 1. Ordnung: Ortsverkehr Petershagen West Regionalverkehr Minden **Petershagen, Marktplatz** 2. Ordnung: Ortsverkehr Petershagen, Lahde
Anschlüsse Zug	
Planungsoptionen	In der HVZ 2 ist ein zusätlicher Taktbruch möglich



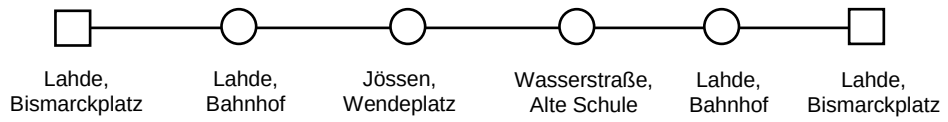
	Mo-Fr	Sa	So
➔	6.15 – 18.15 Uhr 60´-Takt	8.15 – 13.15 Uhr 60´-Takt	14.00 Uhr: 1 Fahrt 19.00 Uhr: 1 Fahrt
←	8.30 – 17.30 Uhr 60´-Takt 5.30 Uhr 1 Fahrt	7.30 – 13.30 Uhr 60´-Takt	9.00 Uhr: 1 Fahrt 15.00 Uhr: 1 Fahrt
	Zwischen Minden, ZOB und Minden, Parkhotel 30´-Takt in Kombination mit der Linie 1		

Linie Nr.	**503**
Linienbündel	**C** „Minden und Umgebung“
Verlauf	Friedewalde – Südfelde – Meßlingen – Maaslingen – Eldagsen − Petershagen
Funktion	Innerörtliche Erschließung der Kommune Petershagen.
Produktkategorie	OrtsBus
Besonderheit in der Qualität	
Veränderung gegenüber NVP 2006	Neuer Bedienungszeitraum in beide Richtung.
Anschlüsse Bus	**Petershagen, Marktplatz** 2. Ordnung: Ortsverkehr Petershagen, Lahde Regionalverkehr Minden
Anschlüsse Zug	
Planungsoptionen	~~4 Fahrten / je Richtung an Sonn- und Feiertagen~~



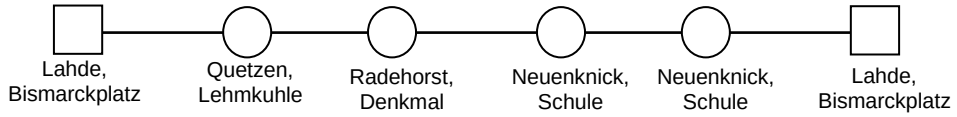
	Mo-Fr	Sa	So
➔	6.45 – 18.45 Uhr stündlich	7.45 – 13.45 Uhr 120´-Takt	-
←	6.00 – 18.00 Uhr stündlich	8.00 – 14.00 Uhr 120´-Takt	-

Linie Nr.	**505**
Linienbündel	**C** „Minden und Umgebung“
Verlauf	Lahde – Jössen – Windheim – Döhren – Wasserstraße – Schlüsselburg u.zurück
Funktion	Innerörtliche Erschließung der Kommune Petershagen.
Produktkategorie	OrtsBus
Besonderheit in der Qualität	
Veränderung gegenüber NVP 2006	Geänderte Darstellung des Linienweges Neuer Bedienungszeitraum (Mo – Fr).
Anschlüsse Bus	**Lahde, Bismarckplatz** 2. Ordnung: Ortsverkehr Petershagen Regionalverkehr Minden
Anschlüsse Zug	**Lahde, Bahnhof** 2. Ordnung: SPNV Minden
Planungsoptionen	~~4 Fahrten / je Richtung an Sonn- und Feiertagen~~



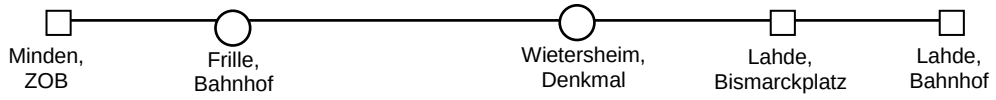
	Mo-Fr	Sa	So
➔	7.15 – 18.15 Uhr stündlich	9.15 – 13.15 Uhr 120´-Takt 7.45 Uhr 1 Fahrt ab Wasserstraße	-

Linie Nr.	**507**
Linienbündel	**C** „Minden und Umgebung“
Verlauf	Lahde – Quetzen – Bierde – Raderhorst - Neuenknick – Seelenfeld u. zurück
Funktion	Innerörtliche Erschließung der Kommune Petershagen.
Produktkategorie	OrtsBus
Besonderheit in der Qualität	
Veränderung gegenüber NVP 2006	Geänderte Darstellung des Linienweges Neuer Bedienungszeitraum (Mo – Fr).
Anschlüsse Bus	**Lahde, Bismarckplatz** 2. Ordnung: Ortsverkehr Petershagen Regionalverkehr Minden
Anschlüsse Zug	**Lahde, Bahnhof** 2. Ordnung: SPNV Minden
Planungsoptionen	~~4 Fahrten / je Richtung an Sonn- und Feiertagen~~



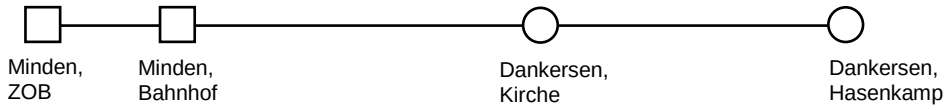
	Mo-Fr	Sa	So
➔	6.15 – 18.15 Uhr stündlich	8.15 – 14.15 Uhr 120´-Takt	-
Bemerkung	Kombifahrt aus den Linien 507/508/600 möglich		

Linie Nr.	**508**
Linienbündel	**C** „Minden und Umgebung“
Verlauf	Minden,ZOB – Leteln – Frille – Quetzen – Lahde - Neuenknick – Seelenfeld
Funktion	Verbindung der Stadt Petershagen mit dem Mittelzentrum Minden
Produktkategorie	Regionalbus
Besonderheit in der Qualität	
Veränderung gegenüber NVP 2006	Neuer Bedienungszeitraum (Mo – Fr).
Anschlüsse Bus	**Lahde, Bismarckplatz** 2. Ordnung: Ortsverkehr Petershagen Regionalverkehr Minden
Anschlüsse Zug	**Lahde, Bahnhof** 2. Ordnung: SPNV Minden
Planungsoptionen	~~4 Fahrten / je Richtung an Sonn- und Feiertagen~~



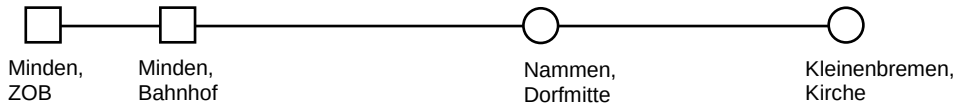
	Mo-Fr	Sa	So
➔	9.15 – 19.15 Uhr 2 stündlich	08.45 Uhr 1 Fahrt 13.45 Uhr 1 Fahrt	-
🡐	8.15 – 18.15 Uhr 2 stündlich	08.00 Uhr 1 Fahrt 13.00 Uhr 1 Fahrt	-
Bemerkung	Kombifahrt aus den Linien 507/508/600 möglich		

Linie Nr.	**509**
Linienbündel	**C** „Minden und Umgebung“
Verlauf	Minden,ZOB – Bahnhof – Dankersen – Mainstraße/Hasenkamp
Funktion	Innerörtliche Erschließung der Stadt Minden mit Ausrichtung auf die Innenstadt
Produktkategorie	Stadtbus
Besonderheit in der Qualität	
Veränderung gegenüber NVP 2006	
Anschlüsse Bus	**Minden, ZOB** 1. Ordnung: Stadtbus Minden Regionalverkehr
Anschlüsse Zug	**Minden, Bahnhof** 2. Ordnung: SPNV Bielefeld und Hannover
Planungsoptionen	



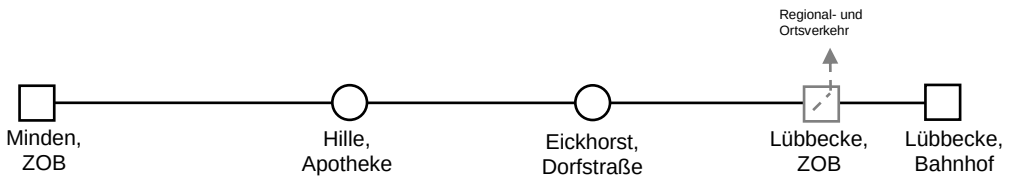
	Mo-Fr	**Sa**	**So**
➔	5.30 – 18.30 Uhr 60´-Takt	7.45 – 13.45 Uhr 60´-Takt	09.45 Uhr: 1 Fahrt 13.15 Uhr: 1 Fahrt 16.00 Uhr 1 Fahrt
←	6.00 – 19.00 Uhr 60´-Takt	8.00 – 14.00 Uhr 60´-Takt	10.30 Uhr: 1 Fahrt 14.00 Uhr: 1 Fahrt 17.00 Uhr 1 Fahrt
Bemerkung			Kombifahrt mit der Linie 510 möglich

Linie Nr.	**510**
Linienbündel	**C** „Minden und Umgebung“
Verlauf	Minden, ZOB – Meißen – Nammen – Wülpke − Kleinenbremen
Funktion	Anbindung der o.g. Ortsteile an das Mittelzentrum Minden
Produktkategorie	RegionalBus
Besonderheit in der Qualität	
Veränderung gegenüber NVP 2006	Neuer Bedienungszeitraum an Samstagen. 1 zusätzliche Fahrt an Sonntagen in beide Richtungen.
Anschlüsse Bus	**Minden, ZOB** 1. Ordnung: Stadtbus Minden Regionalverkehr
Anschlüsse Zug	**Minden, Bahnhof** 2. Ordnung: SPNV Löhne, Bielefeld
Planungsoptionen	**Zusätzlich Anschlüsse:** Verknüpfung 2. Ordnung am Bahnhof Minden mit dem SPNV Richtung Hannover



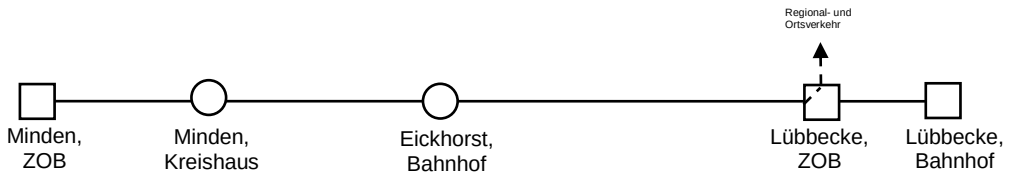
	Mo-Fr	Sa	So
➔	5.30 – 18.30 Uhr 60´-Takt	6.45 – 13.45 Uhr 60´-Takt	09.45 Uhr: 1 Fahrt 13.15 Uhr: 1 Fahrt 16.00 Uhr 1 Fahrt
←	6.00 – 19.00 Uhr 60´-Takt	7.15 – 14.15 Uhr 60´-Takt	10.15 Uhr: 1 Fahrt 13.45 Uhr: 1 Fahrt 16.30 Uhr 1 Fahrt
Bemerkung	Zwischen Minden, Bahnhof und Minden, Clus Sonntags auf dem Linienweg der Linie 509		

Linie Nr.	**512**
Linienbündel	**C** „Minden und Umgebung“
Verlauf	Minden, ZOB – Hahlen – Hartum – Südhemmern – Hille – Eickhorst − Lübbbecke
Funktion	Flächenhafte Erschließung der Relation Minden – Eickhorst. Wochenendbedienung auf der Relation Minden – Hille – Lübbecke.
Produktkategorie	RegionalBus
Besonderheit in der Qualität	
Veränderung gegenüber NVP 2006	Mo – Fr 2 Fahrten je Richtung. Samstags: neuer Bedienungszeitraum. Sonntags: Änderung der Fahrtzeiten
Anschlüsse Bus	**Minden, ZOB** 1. Ordnung: Stadtverkehr Minden Regionalverkehr
Anschlüsse Zug	**Lübbecke, Bahnhof** 2. Ordnung: SPNV Bünde
Planungsoptionen	**Zusätzliche Anschlüsse:** Verknüpfung 2. Ordnung am ZOB Lübbecke aus Richtung Minden mit dem Regionalverkehr und dem Ortsverkehr Lübbecke. Bei der Fahrt um 08.00 Uhr ist eine Bedienung nur auf dem Abschnitt Minden – Hille, Apotheke möglich.



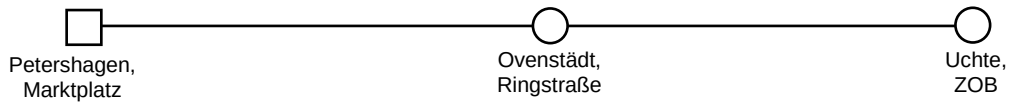
	Mo-Fr	**Sa**	**So**
➔	06.00 Uhr 1 Fahrt 19.00 Uhr 1 Fahrt	7.15 Uhr – 13.15 Uhr 120`Takt	10.50 Uhr: 1 Fahrt 17.20 Uhr: 1 Fahrt
←	08.00 Uhr 1 Fahrt 13.00 Uhr 1 Fahrt	8.00 – 14.00 Uhr 120´Takt	11.50 Uhr: 1 Fahrt 18.20 Uhr: 1 Fahrt
Bemerkung		Bedienung nur auf dem Abschnitt Minden – Eickhorst	

Linie Nr.	**513**
Linienbündel	**C** „Minden und Umgebung“
Verlauf	Minden, ZOB – Dützen – Rothenuffeln – Eickhorst – Nettelstedt – Gehlenbeck − Lübbecke
Funktion	Direkte Verbindung der Mittelzentren Minden und Lübbecke. Anbindung von Lübbecke und Hille an das Kreishaus in Minden.
Produktkategorie	SchnellBus
Besonderheit in der Qualität	
Veränderung gegenüber NVP 2006	60´Takt Mo – Fr sowie Samstags in beide Richtungen.
Anschlüsse Bus	**Minden, ZOB** 1. Ordnung: Stadtverkehr Minden Regionalverkehr **Lübbecke, ZOB** **Aus Richtung Minden:** 2. Ordnung: Regionalverkehr Rahden, Stemwede, Preußisch Oldendorf, Bünde Ortsverkehr Lübbecke
Anschlüsse Zug	**Lübbecke, Bahnhof** 2. Ordung: SPNV Bünde
Planungsoptionen	



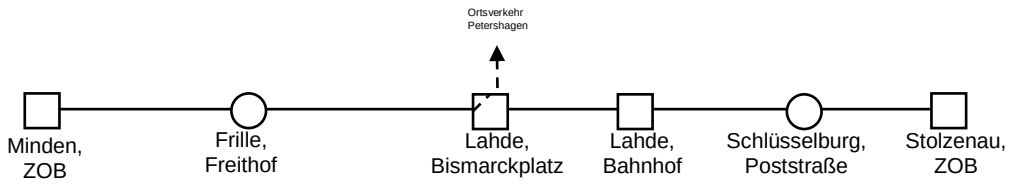
	Mo-Fr	Sa	So
➔	7.30 – 17.30 Uhr 60´Takt 07:00 Uhr 1 Fahrt	07.30 – 14.30 Uhr 60`Takt	-
←	8.45 – 19.45 Uhr 60´Takt 06.00 Uhr 1 Fahrt	08.45 – 15.45 Uhr 60`Takt	-
Bemerkung			

Linie Nr.	**530**
Linienbündel	**C** „Minden und Umgebung“
Verlauf	Petershagen – Ovenstädt − Buchholz – Glissen - Uchte
Funktion	Innerörtliche Erschließung der Kommune Petershagen und Anbindung von Petershagen an Uchte.
Produktkategorie	RegionalBus
Besonderheit in der Qualität	
Veränderung gegenüber NVP 2006	Zusätlicher Taktbruch in der HVZ 2 möglich Neuer Bedienungszeitraum (Mo – Fr).
Anschlüsse Bus	**Petershagen, Marktplatz** 2. Ordnung: Ortsverkehr Petershagen Regionalverkehr Minden
Anschlüsse Zug	
Planungsoptionen	In der HVZ 2 ist ein zusätlicher Taktbruch möglich 4 Fahrten / je Richtung an Sonn- und Feiertagen



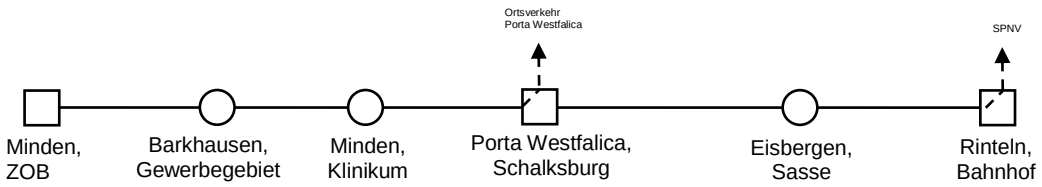
	Mo-Fr	Sa	So
➔	5.30 – 18.30 Uhr 2 stündlich Auf dem Abschnitt Petershagen – Buchholz: stündlich	8.30 -14.30 Uhr 120´-Taklt letzte Fahrt bis Buchholz	-
🡐	5.00 – 18.00 Uhr 2 stündlich Auf dem Abschnitt Buchholz – Petershagen: stündlich	9.00 – 13.00 Uhr 120´-Takt	-

Linie Nr.	**600**
Linienbündel	**C** „Minden und Umgebung“
Verlauf	Minden, ZOB – Aminghausen – Frille − Lahde – Windheim – Wasserstraße – Stolzenau, ZOB
Funktion	Verbindung der Stadt Petershagen mit dem Mittelzentrum Minden.
Produktkategorie	RegionalBus
Besonderheit in der Qualität	
Veränderung gegenüber NVP 2012	Eine zusätzliche Fahrt zu 2006 am Sa in beide Richtungen
Anschlüsse Bus	**Minden, ZOB** 1. Ordnung: Stadtverkehr Minden Regionalverkehr **Lahde, Bismarckplatz** **Aus Richtung Minden:** 2. Ordnung: Ortsverkehr Petershagen
Anschlüsse Zug	**Lahde, Bahnhof** 2. Ordnung: SPNV Minden
Planungsoptionen	4 Fahrten / je Richtung an Sonn- und Feiertagen



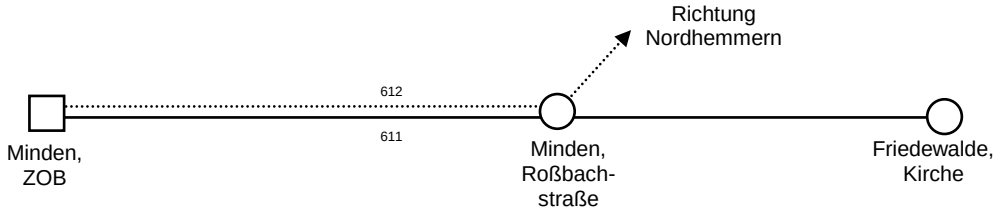
	Mo-Fr	Sa	So
➔	07.15 – 19.15 Uhr 120´Takt 19.15 Uhr 1 Fahrt bis Stolzenau, ZOB	8.45 Uhr: 1 Fahrt 11.45 Uhr: 1 Fahrt 13.45 Uhr: 1 Fahrt	-
➔	08.15 – 18.15 Uhr 120´Takt 1 Fahrt 05.15 und 06.15 Uhr ab Schlüsselburg, Poststraße	8.00 Uhr: 1 Fahrt 10.00 Uhr: 1 Fahrt 13.00 Uhr: 1 Fahrt	-
Bemerkung	Bedienung nur auf dem Abschnitt Minden – Lahde, Bahnhof Kombinationsfahrt mit den Linien 507/508 zulässig	Bedienung nur auf dem Abschnitt Minden – Lahde, Bahnhof Kombinationsfahrt mit den Linien 507/508 zulässig	-

Linie Nr.	**610**
Linienbündel	**C** „Minden und Umgebung“
Verlauf	Minden, ZOB – Barkhausen – Lerbeck – Hausberge – Lohfeld − Eisbergen
Funktion	Flächenhafte Erschließung des Raumes zwischen Minden und Porta Westfalica; Anbindung der Siedlung Lohfeld und Eisbergen an Porta Westfalica und der Kreisstadt Minden. Anbindung des Einkaufszentrums Barkhausen sowie des Johannes-Wesling-Klinikums.
Produktkategorie	RegionalBus
Besonderheit in der Qualität	
Veränderung gegenüber NVP 2012	Abschnitt Eisbergen – Rinteln entfällt
Anschlüsse Bus	**Minden, ZOB** 1. Ordnung: Stadtbus Minden Regionalverkehr **Porta Westfalica, Hausberge** **Richtung Minden** 2. Ordnung: Ortsverkehr Porta Westfalica **Eisbergen, Sasse** 1. Ordnung: Regionalverkehr Rinteln
Anschlüsse Zug	
Planungsoptionen	1. Die Linie 610 kann in Kombination mit der Linie 414 gefahren werden, sofern eine Verknüpfung 1. Ordnung in Porta Westfalica, Schalksburg und eine Verbindung nach Minden, ZOB sichergestellt ist. Der Abschnitt Minden, Klinikum – Minden, ZOB kann dann auf auf der Linie 610 entfallen. 2. Die Linie 610 übernimmt die Verknüpfung zum SPNV aus / in Richtung Bielefeld in der 1. Ordnung am Bahnhof Porta. Bei dieser Planungsoption muss das Gewerbegebiet Barkhausen nicht zwingend erschlossen werden. Es kann eine Linienführung über die B65 – Neesen – Lerbeck – Porta Bahnhof – Schalksburg – Rinteln gewählt werden.



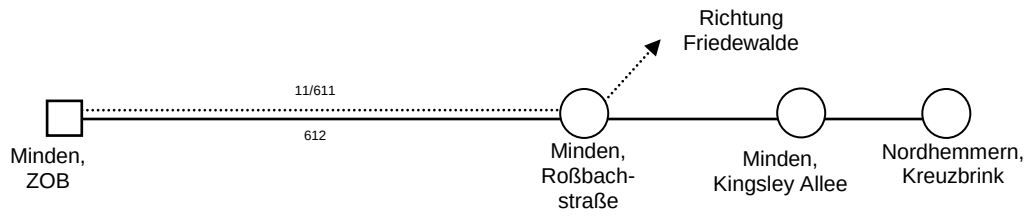
	Mo-Fr	Sa	So
➔	09.15 –18.15Uhr 60´-Takt 1 Fahrt 5.30, 6.30 und 7.30 Uhr	07.15 – 13-15 Uhr 60´-Takt	-
←	08.45–18.45Uhr 60´-Takt 1 Fahrt 06.00, 7.00 und 19.15 Uhr ab Eisbergen, Sasse	07.45 – 14.45 Uhr 60´-Takt	-
Bemerkung			

Linie Nr.	**611**
Linienbündel	**C** „Minden und Umgebung“
Verlauf	Minden, ZOB – Minderheide – Stemmer – Friedewalde
Funktion	Flächenhafte Erschließung des Raumes nördlich von Minden mit Anbindung der o.g. Ortsteile.
Produktkategorie	RegionalBus
Besonderheit in der Qualität	
Veränderung gegenüber NVP 2012	
Anschlüsse Bus	**Minden, ZOB** 1. Ordnung: Stadtbus Minden Regionalverkehr
Anschlüsse Zug	
Planungsoptionen	



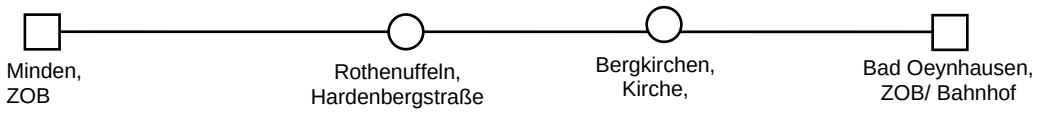
	Mo-Fr	Sa	So
➔	09.45 – 17.45 Uhr 120´-Takt 1 Fahrt 5.30, 6.30 und 7.30 Uhr 19.15 Uhr 1 Fahrt	7.45 – 13.45 Uhr 120´-Takt 14.45 Uhr 1 Fahrt 16.15 Uhr 1 Fahrt	
🡐	08.15 – 18.15 Uhr 120´-Takt 1 Fahrt 06.00 und 7.00 Uhr	8.15 – 14.15 Uhr 120´-Takt	
Bemerkung	Zwischen Minden, ZOB und Roßbachstraße 60´-Takt in Kombination mit der Linie 612 ab 15.45 Uhr kann die Linie in Linienwegs-Kombination mit der Linie 612 bedient werden.	Zwischen Minden, ZOB und Roßbachstraße 60´-Takt in Kombination mit der Linie 612 ab 14.45 Uhr kann die Linie in Linienwegs-Kombination mit der Linie 612 bedient werden.	

Linie Nr.	**612**
Linienbündel	**C** „Minden und Umgebung“
Verlauf	Minden, ZOB – Minderheide – Holzhausen - Nordhemmern
Funktion	Flächenhafte Erschließung des Raumes nördlich von Minden mit Anbindung der o.g. Ortsteile.
Produktkategorie	RegionalBus
Besonderheit in der Qualität	
Veränderung gegenüber NVP 2012	
Anschlüsse Bus	**Minden, ZOB** 1. Ordnung: Stadtbus Minden Regionalverkehr
Anschlüsse Zug	
Planungsoptionen	



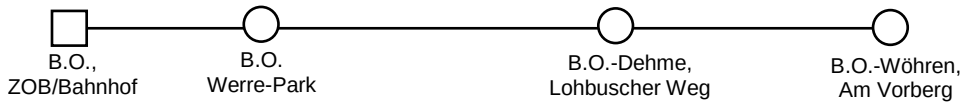
	Mo-Fr	Sa	So
➔	08.45 – 16.45 Uhr 120´-Takt 05.45 Uhr und 06.30 Uhr 1 Fahrt ab Kingsley Allee	08.35 – 12.35 Uhr 120´-Takt	
🡐	09.15 – 17.15 Uhr 120´-Takt 06.00 und 07.00 Uhr 1 Fahrt 18.15 und 19.45 Uhr 1 Fahrt ab Perterh.-Friedew. Kirche	09.15 – 13.15 Uhr 120´-Takt 15.15 und 16.45 Uhr 1 Fahrt ab Perterh.-Friedew. Kirche	
Bemerkung	Zwischen Minden, ZOB und Roßbachstraße 60´-Takt in Kombination mit der Linie 611 ab 15.45 Uhr kann die Linie in Linienwegs-Kombination mit der Linie 611 bedient werden.	Zwischen Minden, ZOB und Roßbachstraße 60´-Takt in Kombination mit der Linie 611 ab 14.45 Uhr kann die Linie in Linienwegs-Kombination mit der Linie 611 bedient werden.	

Linie Nr.	**613**
Linienbündel	**C** „Minden und Umgebung“
Verlauf	Minden, ZOB – Dützen – Haddenhausen – Rothenuffeln – Bergkirchen – Volmerdingsen – Eidinghausen – Bad Oeynhausen, ZOB
Funktion	Flächehafte Erschließung des Raumes ziwschen Minden und Bad Oeynhausen über Hille.
Produktkategorie	Regionalbus
Besonderheit in der Qualität	
Veränderung gegenüber NVP 2012	Neuer Bedienungszeitraum Sa in beide Richtungen im 120’Takt Zusätzliches Verkehrsangebot an Sonn- und Feiertagen.
Anschlüsse Bus	**Minden, ZOB** 1. Ordnung: Stadtbus Minden Regionalverkehr **Bad Oeynhausen, ZOB/Bahnhof** 2. Ordnung: Ortsverkehr Porta Westfalica
Anschlüsse Zug	**Bad Oeynhausen, ZOB/Bahnhof** 2. Ordnung: SPNV Löhne, Bielefeld
Planungsoptionen	



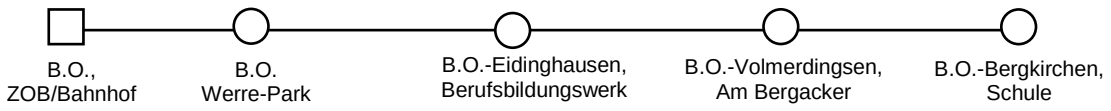
	Mo-Fr	Sa	So
➔	08.15 – 17.15 Uhr 60´Takt 05.45 Uhr 1 Fahrt 18.30 und 19.30 Uhr 1 Fahrt ab Rothenuffeln, Hardenbergstr.	8.15 – 18.15 Uhr 120´- Takt ab 14.15 Uhr auf dem Linienabschnitt Bergkirchen, Kirche – Bad Oeynhausen, ZOB	9.15 – 17.15 Uhr 120‘ – Takt auf dem Linienabschnitt Bergkirchen, Kirche – Bad Oeynhausen, ZOB
🡸	0730. – 17.30 Uhr 60`Takt 06.00 Uhr 1 Fahrt 18.00 und 19.00 Uhr 1 Fahrt bis Rothenuffeln, Hardenbergstr.	8.30 – 18.30 Uhr 120´- Takt ab 14.30 Uhr auf dem Linienabschnitt Bad Oeynhausen, ZOB – Bergkirchen, Kirche	9.30 – 17.30 120‘ - Takt- auf dem Linienabschnitt Bad Oeynhausen, ZOB – Bergkirchen, Kirche
Bemerkung		Der Linienabschnitt Minden, ZOB – Bergkirchen, Kirche kann ab 14.15 Uhr in beiden Richtungen angeboten werden.	Der Linienabschnitt Minden, ZOB – Bergkirchen, Kirche kann in beiden Richtungen angeboten werden.

Linie Nr.	**Stadtbus „BO4“ Bad Oeynhausen Nord**
Linienbündel	**C** „Minden und Umgebung“
Verlauf	ZOB/Bahnhof – Werre Park – Dehme – Wöhren
Funktion	Innerörtliche Erschließung mit Ausrichtung auf die Innenstadt Bad Oeynhausen und dem Werre Park
Produktkategorie	StadtBus
Besonderheit in der Qualität	
Veränderung gegenüber NVP 2017	Neue Linienführung
Anschlüsse Bus	**Bad Oeynhausen, ZOB** 1. Ordnung: Stadtbus Löhne / Bad Oeynhausen 2. Ordnung: Regionalverkehr Minden, Hüllhorst
Anschlüsse Zug	**Bad Oeynhausen, ZOB / Bahnhof** 2. Ordnung: Regionalzug Bielefeld - Herford - Löhne - Minden
Planungsoptionen	



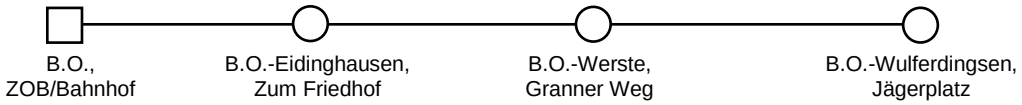
	Mo-Fr	Sa	So
➔	7.30 – 20.30 60´- Takt	-	-
←	7.30 – 20.30 60´-Takt	-	-

Linie Nr.	**Stadtbus „BO5“ Bad Oeynhausen Nord**
Linienbündel	**C** „Minden und Umgebung“
Verlauf	ZOB/Bahnhof – Werre Park – Eidinghausen – Volmerdingsen - Bergkirchen
Funktion	Innerörtliche Erschließung mit Ausrichtung auf die Innenstadt Bad Oeynhausen und dem Werre Park
Produktkategorie	StadtBus
Besonderheit in der Qualität	
Veränderung gegenüber NVP 2017	Neue Linienführung
Anschlüsse Bus	**Bad Oeynhausen, ZOB** 1. Ordnung: Stadtbus Löhne / Bad Oeynhausen 2. Ordnung: Regionalverkehr Minden, Hüllhorst
Anschlüsse Zug	**Bad Oeynhausen, ZOB / Bahnhof** 2. Ordnung: Regionalzug Bielefeld - Herford - Löhne - Minden
Planungsoptionen	



	Mo-Fr	Sa	So
➔	6.45 – 19.45 60´- Takt	-	-
←	6.45 – 19.45 60´-Takt	-	-

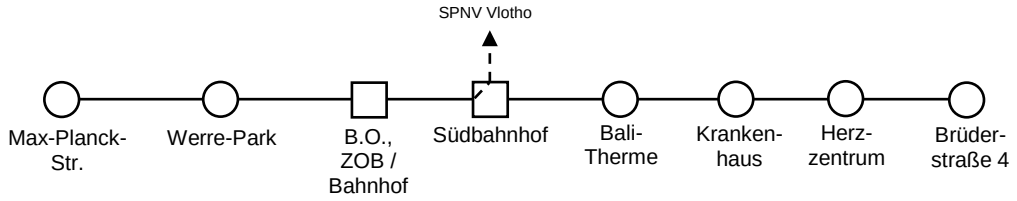
Linie Nr.	**Stadtbus „BO6“ Bad Oeynhausen Nord**
Linienbündel	**C** „Minden und Umgebung“
Verlauf	ZOB/Bahnhof – Eidinghausen – Werste – Wulferdingsen
Funktion	Innerörtliche Erschließung mit Ausrichtung auf die Innenstadt Bad Oeynhausen
Produktkategorie	StadtBus
Besonderheit in der Qualität	
Veränderung gegenüber NVP 2017	Neue Linienführung
Anschlüsse Bus	**Bad Oeynhausen, ZOB** 1. Ordnung: Stadtbus Löhne / Bad Oeynhausen 2. Ordnung: Regionalverkehr Minden, Hüllhorst
Anschlüsse Zug	**Bad Oeynhausen, ZOB / Bahnhof** 2. Ordnung: Regionalzug Bielefeld - Herford - Löhne - Minden
Planungsoptionen	



	Mo-Fr	Sa	So
➔	7.00 – 20.00 60´- Takt	-	-
🡐	7.00 – 20.00 60´-Takt	-	-

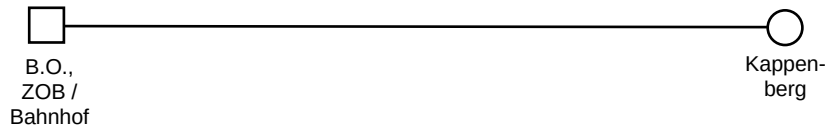
8.5.4 Linienbündel D „Löhne und Bad Oeynhausen“

Linie Nr.	**428 (Stadtbus „B.O. 1“)**
Linienbündel	**D** „Löhne und Bad Oeynhausen“
Verlauf	Rehme – B.O., ZOB – Südstadt
Funktion	Innerörtliche Erschließung der Stadt Bad Oenhausen mit Anbindung des Krankenhauses, des Herzzentrums und des WerreParks.
Produktkategorie	StadtBus
Besonderheit in der Qualität	
Veränderung gegenüber NVP 2014	
Anschlüsse Bus	**Bad Oeynhausen, ZOB** 1. Ordnung: Stadtbus Löhne / Bad Oeynhausen 2. Ordnung: Regionalverkehr Minden, Hüllhorst
Anschlüsse Zug	**Bad Oeynhausen, ZOB / Bahnhof** 2. Ordnung: Regionalzug Bielefeld - Herford - Löhne - Minden **Bad Oeynhausen, Südbahnhof** **Richtung Bad Oeynhausen, ZOB** 2. Ordnung: Regionalzug nach/aus Vlotho
Planungsoptionen	



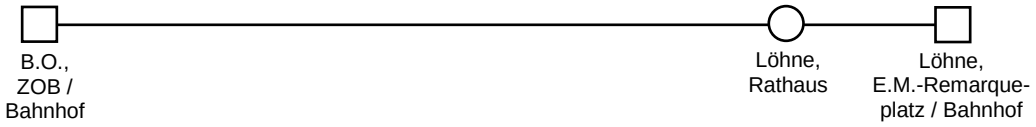
	Mo-Fr	Sa	So
➔	6.30 – 20.00 30´-Takt Donnerstags: 20.00 – 22.00 60`-Takt	8.30 – 19.30 60´-Takt	14.30 – 18.30 120´-Taklt
🡐	6.30 – 19.30 30´-Takt Donnerstags: 19.30 – 21. 30 60`-Takt	8.00 – 19.00 60´-Takt	14.00 – 18.00 120´-Takt
Bemerkung	Erste Fahrt jeweils ab B.O., ZOB; letzte Fahrt jeweils bis B.O., ZOB	Erste Fahrt jeweils ab B.O., ZOB Letzte Fahrt jeweils bis B.O., ZOB	

Linie Nr.	**429 (Stadtbus „B.O. 2“)**
Linienbündel	**D** „Löhne und Bad Oeynhausen“
Verlauf	ZOB - Kappenberg
Funktion	Innerörtliche Erschließung der Stadt Bad Oenhausen.
Produktkategorie	StadtBus
Besonderheit in der Qualität	
Veränderung gegenüber NVP 2014	
Anschlüsse Bus	**Bad Oeynhausen, ZOB** 1. Ordnung: Stadtbus Löhne / Bad Oeynhausen 2. Ordnung: Regionalverkehr Minden, Hüllhorst
Anschlüsse Zug	**Bad Oeynhausen, ZOB / Bahnhof** 2. Ordnung: Regionalzug Bielefeld - Herford - Löhne - Minden
Planungsoptionen	Um dem Fahrgast ein leicht merkbares Stadtbussystem vermarkten zu können, ist als Option ein 30-Minuten-Takt erwünscht. Linienkombinationsfahrt mit der Linie 551 ist zulässig.



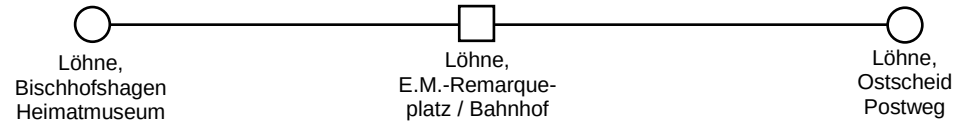
	Mo-Fr	Sa	So
➔	6.00 – 20.00 60´-Takt	8.00 – 18.00 60´-Takt	14.00 – 18.00 120´-Takt
←	6.00 – 20.00 60´-Takt	8.00 – 18.00 60´-Takt	14.00 – 18.00 120´-Takt

Linie Nr.	**430**
Linienbündel	**D** „Löhne und Bad Oeynhausen“
Verlauf	B.O., ZOB – Gohfeld – Löhne, Remarque-Platz
Funktion	Verbindung der Städte Löhne und Bad Oeynhausen sowie Erschließung des Löhner Ortsteils Gohfeld.
Produktkategorie	StadtBus
Besonderheit in der Qualität	
Veränderung gegenüber NVP 2014	
Anschlüsse Bus	**Bad Oeynhausen, ZOB** 1. Ordnung: Stadtbus Löhne / Bad Oeynhausen 2. Ordnung: Regionalverkehr Minden, Hüllhorst **Löhne, E.-M.-Remarqueplatz** 1. Ordnung: Stadtbus Löhne / Bad Oeynhausen 2. Ordnung: Regionalverkehr Herford, Hüllhorst
Anschlüsse Zug	**Bad Oeynhausen, ZOB / Bahnhof** 2. Ordnung: Regionalzug Bielefeld - Herford - Löhne - Minden **Löhne, E.-M.-Remarqueplatz / Bahnhof** 2. Ordnung: Regionalzug Bielefeld - Herford - Bad Oeynhausen - Minden
Planungsoptionen	



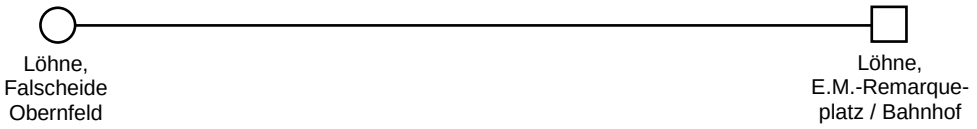
	Mo-Fr	Sa	So
➔	6.00 – 20.00 60´-Takt von 11 bis 18 Uhr: 30´-Takt	8.00 – 18.00 60´-Takt	14.00 – 18.00 120´-Takt
←	5.30 – 19.30 60´-Takt von 11 – 18 Uhr 30´-Takt	7.30 – 17-30 60´-Takt	13.30 – 17.30 120´-Takt

Linie Nr.	**431**
Linienbündel	**D** „Löhne und Bad Oeynhausen“
Verlauf	Bischhofshagen - Löhne - Ostscheid
Funktion	Erschließung des Stadtgebiets Löhne
Produktkategorie	StadtBus
Besonderheit in der Qualität	
Veränderung gegenüber NVP 2014	
Anschlüsse Bus	**Löhne, E.-M.-Remarqueplatz** 1. Ordnung: Stadtbus Löhne / Bad Oeynhausen 2. Ordnung: Regionalverkehr Herford, Hüllhorst
Anschlüsse Zug	**Löhne, E.-M.-Remarqueplatz / Bahnhof** 2. Ordnung: Regionalzug Bielefeld - Herford - Bad Oeynhausen - Minden
Planungsoptionen	



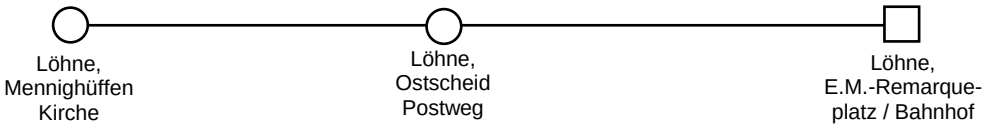
	Mo-Fr	Sa	So
➔	9.30 - 15.30 60´-Takt	-	-
←	10.00 - 15.00 60´-Takt	-	-
Bemerkung	Zwischen EMR-Platz / Bahnhof und Heimatmuseum 30´-Takt in Kombination mit der Linie 438 sowie zwischen EMR-Platz / Bahnhof und Ostscheid 30´-Takt in Kombination mit der Linie 437.		

Linie Nr.	**432**
Linienbündel	**D** „Löhne und Bad Oeynhausen“
Verlauf	Falscheide – Löhne Ort – E.-M.-Remarqueplatz
Funktion	Erschließung des Stadtgebiets Löhne
Produktkategorie	StadtBus
Besonderheit in der Qualität	
Veränderung gegenüber NVP 2014	
Anschlüsse Bus	**Löhne, E.-M.-Remarqueplatz** 1. Ordnung: Stadtbus Löhne / Bad Oeynhausen 2. Ordnung: Regionalverkehr Herford, Hüllhorst
Anschlüsse Zug	**Löhne, E.-M.-Remarqueplatz / Bahnhof** 2. Ordnung: Regionalzug Bielefeld - Herford - Bad Oeynhausen - Minden
Planungsoptionen	



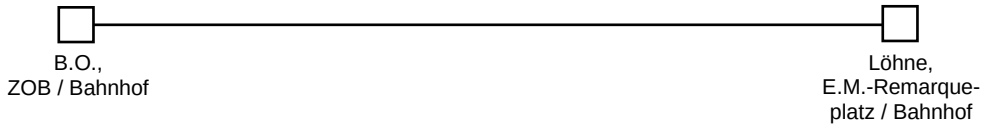
	Mo-Fr	Sa	So
➔	6.00 – 20.00 60´-Takt	8.00 – 18.00 60´-Takt	14.30 – 18.30 120´-Takt
➔	5.30 – 19.30 60´-Takt	7.30 – 17.30 60´-Takt	13.30 – 17.30 120´-Takt

Linie Nr.	**437**
Linienbündel	**D** „Löhne und Bad Oeynhausen“
Verlauf	Mennighüffen - Halstern - Westscheid - Besebruch - Ostscheid - E.-M.-Remarqueplatz
Funktion	Erschließung des nördlichen Stadtgebiets Löhne
Produktkategorie	StadtBus
Besonderheit in der Qualität	
Veränderung gegenüber NVP 2014	
Anschlüsse Bus	**Löhne, E.-M.-Remarqueplatz** 1. Ordnung: Stadtbus Löhne / Bad Oeynhausen 2. Ordnung: Regionalverkehr Herford, Hüllhorst
Anschlüsse Zug	**Löhne, E.-M.-Remarqueplatz / Bahnhof** 2. Ordnung: Regionalzug Bielefeld - Herford - Bad Oeynhausen - Minden
Planungsoptionen	



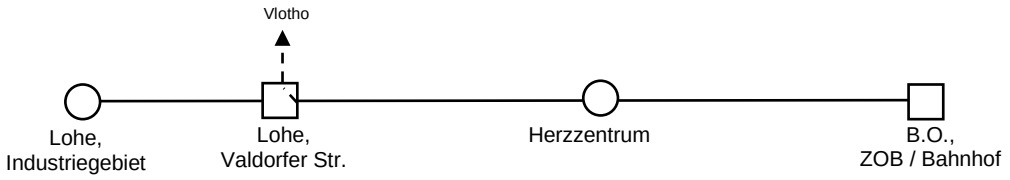
	Mo-Fr	Sa	So
➔	6.00 – 20.00 60´-Takt	8.00 – 19.00 60´-Takt	15.00 – 19.00 120´-Takt
←	6.30 – 19.30 60´-Takt	7.30 – 18.30 60´-Takt	14.30 – 18.30 120´-Takt
Bemerkung	Zwischen EMR-Platz / Bahnhof und Ostscheid 30´-Takt in Kombination mit der Linie 431		

Linie Nr.	**438**
Linienbündel	**D** „Löhne und Bad Oeynhausen“
Verlauf	Bad Oeynhausen, ZOB – Gohfeld – Wittel - Bischofshagen – E.-M.-Remarqueplatz
Funktion	Erschließung des südlichen Stadtgebiets Löhne
Produktkategorie	StadtBus
Besonderheit in der Qualität	
Veränderung gegenüber NVP 2014	
Anschlüsse Bus	**Bad Oeynhausen, ZOB** 1. Ordnung: Stadtbus Löhne / Bad Oeynhausen 2. Ordnung: Regionalverkehr Minden, Hüllhorst **Löhne, E.-M.-Remarqueplatz** 1. Ordnung: Stadtbus Löhne / Bad Oeynhausen 2. Ordnung: Regionalverkehr Herford, Hüllhorst
Anschlüsse Zug	**Bad Oeynhausen, ZOB / Bahnhof** 2. Ordnung: Regionalzug Bielefeld - Herford - Löhne - Minden **Löhne, E.-M.-Remarqueplatz / Bahnhof** 2. Ordnung: Regionalzug Bielefeld - Herford - Bad Oeynhausen - Minden
Planungsoptionen	



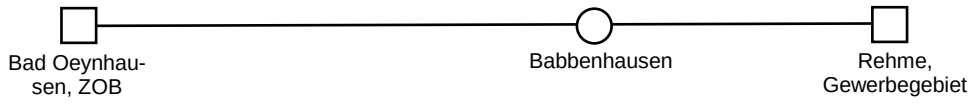
	Mo-Fr	Sa	So
➔	6.00 – 20.00 60´-Takt	8.00 – 18.00 60´-Takt	14.00 – 18.00 120´-Takt
←	5.30 – 18.30 60´-Takt	7.30 – 17.30 60´-Takt	13.30 – 17.30 120´-Takt
Bemerkung	Zwischen EMR-Platz / Bahnhof und Heimatmuseum 30´-Takt in Kombination mit der Linie 431		

Linie Nr.	**457 (Stadtbus „B.O. 3“)**
Linienbündel	**D** „Löhne und Bad Oeynhausen“
Verlauf	Lohe – Bad Oeynhausen, ZOB
Funktion	Erschließung des Stadtgebiets Bad Oeynhausen und Anbindung an den VlothoBus
Produktkategorie	StadtBus
Besonderheit in der Qualität	
Veränderung gegenüber NVP 2014	
Anschlüsse Bus	**Bad Oeynhausen, ZOB** 1. Ordnung: Stadtbus Löhne / Bad Oeynhausen 2. Ordnung: Regionalverkehr Minden, Hüllhorst
Anschlüsse Zug	**Bad Oeynhausen, ZOB / Bahnhof** 2. Ordnung: Regionalzug Bielefeld - Herford - Löhne - Minden
Planungsoptionen	Bei geringer Nachfrage (< 3 Fahrgäste/Fahrt) ist auf dem Abschnitt Lohe, Industriestraße – Lohe, Valdorfer Straße ein Angebot im AST zulässig. Um dem Fahrgast ein leicht merkbares Stadtbussystem vermarkten zu können, ist als Option ein 30-Minuten-Takt erwünscht.



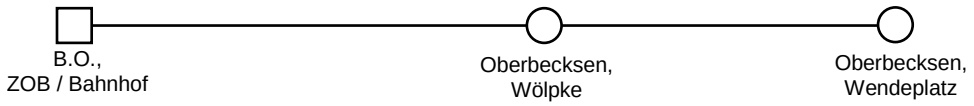
	Mo-Fr	Sa	So
➔	6.30 – 19.30 60´-Takt Erste Fahrt ab B.O., ZOB	8.30 – 18.30 60´- Takt Erste Fahrt ab B.O., ZOB	14.30 – 18.30 120´-Takt
←	6.00 – 20.00 60´-Takt	8.00 – 18.00 60´- Takt	14.00 – 18.00 120´-Takt

Linie Nr.	**458**
Linienbündel	**D** „Löhne und Bad Oeynhausen“
Verlauf	–Bad Oeynhausen – Rehme
Funktion	Erschließung des Stadtgebiets Bad Oeynhausen.
Produktkategorie	Stadtbus
Besonderheit in der Qualität	
Veränderung gegenüber NVP 2014	Neues Linienblatt
Anschlüsse Bus	**Bad Oeynhausen, ZOB** 1. Ordnung: Stadtbus Löhne / Bad Oeynhausen 2. Ordnung: Regionalverkehr Minden, Hüllhorst
Anschlüsse Zug	**Bad Oeynhausen, ZOB** 2. Ordnung: Regionalzug Bielefeld - Herford - Bad Oeynhausen - Minden
Planungsoptionen	Bei geringer Nachfrage (< 3 Fahrgästen/Fahrt) ist ein Angebot, unter Berücksichtigung des Schulverkehrs, im AST zulässig.



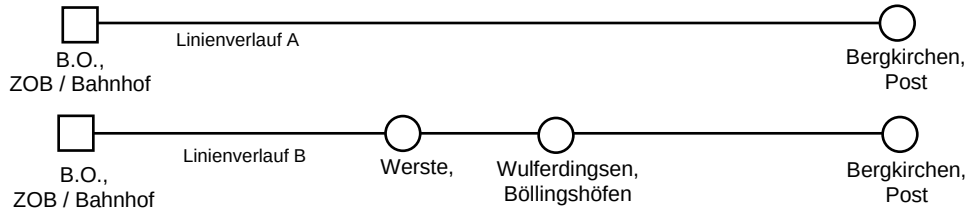
	Mo-Fr	Sa	So
➔	6.00 – 20.00 60´-Takt	8.00 – 18.00 60´- Takt	14.00 – 18.00 120´-Takt
➔	6.30 – 20.30 60´-Takt	8.15 – 18.15 60´- Takt 1 Fahrt 19:45	14.15 – 18.15 120´-Takt

Linie Nr.	**551 (Stadtbus „B.O. 2“)**
Linienbündel	**D** „Löhne und Bad Oeynhausen“
Verlauf	Bad Oeynhausen, ZOB – Rehme - Oberbecksen
Funktion	Erschließung des Stadtgebiets Bad Oeynhausen
Produktkategorie	StadtBus
Besonderheit in der Qualität	
Veränderung gegenüber NVP 2014	
Anschlüsse Bus	**Bad Oeynhausen, ZOB** 1. Ordnung: Stadtbus Löhne / Bad Oeynhausen 2. Ordnung: Regionalverkehr Minden, Hüllhorst
Anschlüsse Zug	**Bad Oeynhausen, ZOB / Bahnhof** 2. Ordnung: Regionalzug Bielefeld - Herford - Löhne - Minden
Planungsoptionen	Bei geringer Nachfrage (<3 Fahrgäste/Fahrt) ist auf dem Abschnitt Obernbecksen, Wölpke – Obernbecksen, Wendplatz ein Angebot im AST zulässig. Bei geringer Nachfrage (<3 Fahrgästen/Fahrt) im Ortsteil Rehme, ist ein Angebot nur im Schulverkehr zulässig Linienkombinationsfahrt mit der Linie 429 ist zulässig. Um dem Fahrgast ein leicht merkbares Stadtbussystem vermarkten zu können, ist als Option ein 30-Minuten-Takt erwünscht.



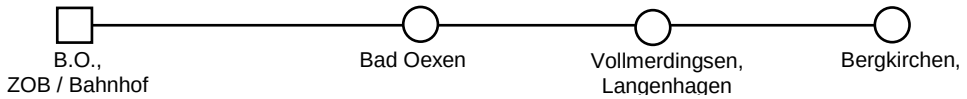
	Mo-Fr	Sa	So
➔	6.00 – 20.00 60´- Takt	8.00 – 18.00 60´-Takt	14.00 – 18.00 120´-Takt
←	6.00 – 20.00 60´-Takt	8.00 – 18.00 60´-Takt	14.00 – 18.00 120´-Takt

Linie Nr.	**606**
Linienbündel	**D** „Löhne und Bad Oeynhausen“
Verlauf	Bad Oeynhausen, ZOB - Wulferdingsen - Bergkirchen
Funktion	Erschließung des Stadtgebiets Bad Oeynhausen
Produktkategorie	StadtBus
Besonderheit in der Qualität	
Veränderung gegenüber NVP 2014	
Anschlüsse Bus	**Bad Oeynhausen, ZOB** 1. Ordnung: Stadtbus Löhne / Bad Oeynhausen 2. Ordnung: Regionalverkehr Minden, Hüllhorst
Anschlüsse Zug	**Bad Oeynhausen, ZOB / Bahnhof** 2. Ordnung: Regionalzug Bielefeld - Herford - Löhne - Minden
Planungsoptionen	Linienkombinationsfahrt mit der Linie 616 ist zulässig. Um dem Fahrgast ein leicht merkbares Stadtbussystem vermarkten zu können, ist als Option ein 30-Minuten-Takt erwünscht.



	Mo-Fr	Sa	So
➔	8.30 – 20.30 60´-Takt Linienverlauf A ab 19.30 Uhr: Linienverlauf B	8.30 – 17.30 60´-Takt Linienverlauf A ab 15.30 Uhr Linienverlauf B	13.00 – 19.00 120´-Takt Linienverlauf B
🡐	6.00 – 19.00 60´-Takt Linienverlauf A ab 18.00Uhr: Linienverlauf B	7.30 – 18.30 60´-Takt Linienverlauf A ab 15.00 Uhr: Linienverlauf B	13.00 – 19.00 120´-Takt Linienverlauf B

Linie Nr.	**616**
Linienbündel	**D** „Löhne und Bad Oeynhausen“
Verlauf	Bad Oeynhausen, ZOB – Volmerdingsen - Bergkirchen
Funktion	Erschließung des Stadtgebiets Bad Oeynhausen
Produktkategorie	StadtBus
Besonderheit in der Qualität	
Veränderung gegenüber NVP 2014	
Anschlüsse Bus	**Bad Oeynhausen, ZOB** 1. Ordnung: Stadtbus Löhne / Bad Oeynhausen 2. Ordnung: Regionalverkehr Minden, Hüllhorst
Anschlüsse Zug	**Bad Oeynhausen, ZOB / Bahnhof** 2. Ordnung: Regionalzug Bielefeld - Herford - Löhne - Minden
Planungsoptionen	Linienkombinationsfahrt mit der Linie 606 ist zulässig. Um dem Fahrgast ein leicht merkbares Stadtbussystem vermarkten zu können, ist als Option ein 30-Minuten-Takt erwünscht.



	Mo-Fr	Sa	So
➔	6.30 – 20.30 60´-Takt	8.30 – 18.30 60´-Takt	14.00 – 18.00 120´-Takt
←	6.00 – 21.00 60´-Takt	8.00 – 19.00 60´-Takt	13.00 – 19.00 120´-Takt

Linienbündel D - Schülerverkehr

Neben dem Verkehrsangebot im Grundnetz (Kapitel 8.4) [redakt. Änd.] ist der Schülerverkehr sicherzustellen, der ebenfalls der ausreichenden Verkehrsbedienung dient. Der Schülerverkehr ist auf die Bedürfnisse der Spezialgruppe der Schüler abgestellt.

Inhaltliche Anforderungen an den Schülerverkehr

Der Schülerverkehr ist beschrieben durch:

- Anzahl der Schüler an den entsprechenden Quell- (Einstieg) und Zielhaltestellen (Ausstieg) **über die Schulämter der Stadt Bad Oeynhausen und Löhne sowie der Kreise Minden-Lübbecke und Herford**,
- Standort der Schulen **über die Schulämter der Stadt Bad Oeynhausen und Löhne sowie der Kreise Minden-Lübbecke und Herford** ,
- einzuhaltende Rahmenbedingungen des Schülertransportes (Fahrtzeit, Wartezeit an der Schule, Umstiegshäufigkeit, Besetzungsgrad sowie Entfernung zur Quell- bzw. Zielhaltestelle).
- Für den **Schulverkehr Bad Oeynhausen (Linienlos D1)** ist eine Beförderung mit alternativen Bedienformen (TaxiBus, AST) nicht zulässig

Anhand dieser Kenngrößen ist der Schülerverkehr so zu gestalten, dass er sowohl den normativen Vorschriften (insbesondere Schülerfahrtkostenverordnung-SchfkVO und VV-SchfkVO) entspricht als auch die nachfolgenden inhaltlichen Mindestanforderungen erfüllt.

Rahmenbedingungen der Schülerbeförderung

Die einzuhaltenden Rahmenbedingungen der Schülerbeförderung definieren sich anhand folgender Elemente. Als Mindestanforderungen werden für die Angebotserstellung die folgenden Werte angesetzt:

Tabelle 48: Rahmendbedingungen der Schülerbeförderung

Elemente	Beschreibung	Mindestanforderung
Fahrzeit	Gesamtfahrzeit des Schülers zwischen Quell- und Zielhaltestelle inkl. Wartezeiten aufgrund eines Umstiegs	Max. insgesamt 1 Stunde für Hin- und Rückweg
Wartezeit an der	Zeit zwischen Ankunft des Schülers an der	**Primarstufe:** Maximal 10 Minuten

Schule bei Ankunft	Schule und planmäßigem Unterrichtsbeginn zu den in Anlage 3.3 aufgeführten zu bedienenden Schulstunden der einzelnen Schulen	**Sekundarstufe I und II:** Maximal: 20 Minuten **Förderschule:** Maximal: 10 Minuten
Wartezeit an der Schule bei Abfahrt	Zeit zwischen Unterrichtsende und Abfahrt des Schülers von der Schule zu den in Anlage 3.3 aufgeführten zu bedienenden Schulstunden der einzelnen Schulen	**Primarstufe:** Maximal: 5 Minuten **Sekundarstufe I und II:** Maximal: 10 Minuten **Förderschule:** Maximal: 5 Minuten
Umstiegshäufigkeit	Anzahl der notwendigen Umstiege	**Primarstufe:** Kein Umstieg **Sekundarstufe I und II:** Maximal 1 Umstieg **Förderschule:** Kein Umstieg
Besetzungsgrad	Anzahl der sich im Bus befindenden Schüler dividiert durch die maximal zulässige Anzahl an Fahrgästen in dem entsprechenden Bus (laut Hersteller)	Maxmimal 0,8
Anzahl der Fahrten	Anzahl der Fahrten, durch die ein Schulstandort bedient wird.	Maximal 4 (z. B. 1 Anfahrt und 3 Abfahrten) (Sollte in der Praxis ein Schulstandort heute bereits mit weniger Fahrten bedient werden, ist darauf hinzuweisen, dass eine Anhebung auf den Maximalwert mit Mehrkosten verbunden sein kann.)
Entfernung zur Quell- bzw. Zielhaltestelle	Wegstrecke des Schülers von der Wohnung zur Quellhaltestelle bzw. von der Zielhaltestelle zur Schule in Kilometern	**Primarstufe:** 1,0 **Sekundarstufe I und II:** 2,0 **Förderschule:** 1,0

Planungsleitsätze des Schülerverkehrs

Der Schülerverkehr darf nur gemäß den folgenden (kombinierbaren) Varianten erbracht werden:

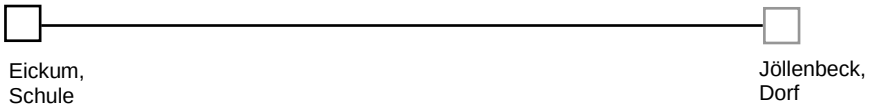
1. Variante: Mit den Fahrten im Grundnetz. Hierbei können im Rahmen der Vorgaben aus den linienspezifischen Anforderungen (*Kapitel 8.4.2*) [redakt. Änd.] einzelne Fahrten einer Linie aus der Taktlage verschoben werden. Die Fahrten bleiben insgesamt Bestandteil des Grundnetzes und unterliegen der Qualität der im Linienblatt angegebenen Produktkategorie. Der Linienweg kann über die in den Linienblättern definierten Endhaltestellen hinaus verlängert werden.

2. Variante: Mit Ergänzungsfahrten in den Linien des Grundnetzes, die über das in den Linienblättern definierte Mindestangebot des Grundnetzes hinausgehen. Hierbei sind auch Änderungen vom Standard-Linienweg möglich. Diese Fahrten sind nicht unmittelbar Bestandteil des Grundnetzes und gehören zur Produktkategorie Schüler- und Verstärkerverkehr.

Variante: Durch Einrichtung einer neuen Linie gemäß § 42 PBefG. Diese Linien gehören zur Produktkategorie Schüler- und Verstärkerverkehr.

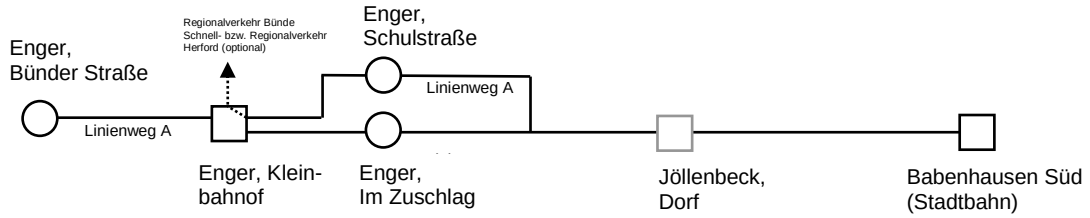
8.5.5 Linienbündel E „Herford und Umgebung“

Linie Nr.	**53**
Linienbündel	**E** „Herford und Umgebung“
Verlauf	Herford, Eickum – Diebrock - Bielefeld, Jöllenbeck
Funktion	Erschließung der Herforder Ortsteile Eickum und Diebrock und Anbindung an Herford Bahnhof und Alter Markt sowie an die Bielefelder Stadtbahn.
Produktkategorie	RegionalBus
Besonderheit in der Qualität	
Veränderung gegenüber NVP 2006	
Anschlüsse Bus	**Eickum, Schule:** 1. Ordnung: Stadtbus Herford in Richtung Bahnhof / Alter Markt
Anschlüsse Zug	
Planungsoptionen	**Zusätzliche Anschlüsse:** **Jöllenbeck Dorf:** Verknüpfung 2. Ordung mit Regionalverkehr Bielefeld



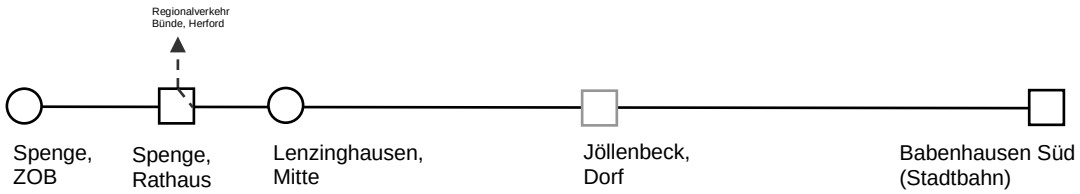
	Mo-Fr	Sa	So
➔	8.30-18.30 Uhr 120´-Takt	-	-
←	8.30-18.30 Uhr 120´-Takt	-	-

Linie Nr.	**54**
Linienbündel	**E** „Herford und Umgebung“
Verlauf	Enger – Pödinghausen – Jöllenbeck – Theesen − Babenhausen Süd (Bielefeld)
Funktion	Schnelle Verbindung aus dem Raum Enger nach Jöllenbeck und zur Stadtbahn Bielefeld
Produktkategorie	SchnellBus
Besonderheit in der Qualität	
Veränderung gegenüber NVP 2006	- Haltestelle: Enger, Kleinbahnhof - Bedienungszeitraum wurde angepasst
Anschlüsse Bus	**Enger, Kleinbahnhof** **Richtung Babenhausen** 1. Ordnung: Regionalverkehr Bünde 2. Ordnung: Regionalverkehr Herford (465/466) **Bielefeld, Babenhausen Süd:** 1. Ordnung: Stadtbahn Bielefeld
Anschlüsse Zug	
Optionen bei Ausschreibung	**Zusätzlich Anschlüsse:** Verknüpfung 2. Ordung an der Haltestelle Jöllenbeck Dorf mit dem Regionalverkehr in Richtung Bielefeld.



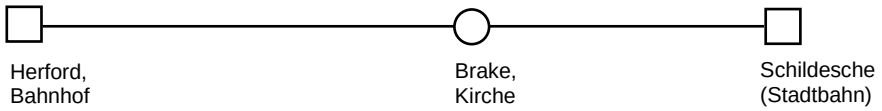
	Mo-Fr	Sa	So
➔	5.15 – 20.15 Uhr 30´-Takt ab 19 Uhr: 60´-Takt	6.15 – 00.00 Uhr 60´-Takt Taktbruch ab 21.00 Uhr 60´-Takt	10.15 – 20.15 Uhr 120´-Takt
🡐	5.45 – 23.00 Uhr 30´-Takt ab 19.30 Uhr: 60´-Takt	6.45 – 23.45 Uhr 60´-Takt Taktbruch ab 21.30 Uhr: 60´-Takt 1 Fahrt 00.30 Uhr	10.45 – 20.45 Uhr 120´-Takt 1 Fahrt 00.30 Uhr
Bemerkung	Alternierend auf den Linienwegen A und B, so dass sich dort jeweils ein 60´ bzw. 120´-Takt ergibt.	Nur Linienweg A bis Enger Kleinbahnhof	Nur Linienweg A bis Enger Kleinbahnhof

Linie Nr.	**56**
Linienbündel	**E** „Herford und Umgebung“
Verlauf	Spenge – Lenzinghausen – Jöllenbeck – Theesen – Babenhausen Süd (-Bielefeld)
Funktion	Schnelle Verbindung zwischen Spenge und der Stadtbahn Bielefeld
Produktkategorie	SchnellBus
Besonderheit in der Qualität	
Veränderung gegenüber NVP 2006	- Bedienungszeitraum wurde angepasst - Abschnitt Lenzinghausen entfällt, Anbindung über Linie 156 (S)
Anschlüsse Bus	**Spenge, Rathaus** **Richtung Babenhausen Süd** 2. Ordnung: Regionalverkehr Bünde Schnell- bzw. Regionalverkehr Herford **Bielefeld, Babenhausen Süd:** 1. Ordnung: Stadtbahn Bielefeld
Anschlüsse Zug	
Planungsoptionen	**Zusätzlich Anschlüsse:** Verknüpfung 2. Ordung an der Haltestelle Jöllenbeck Dorf mit dem Regionalverkehr in Richtung Bielefeld.



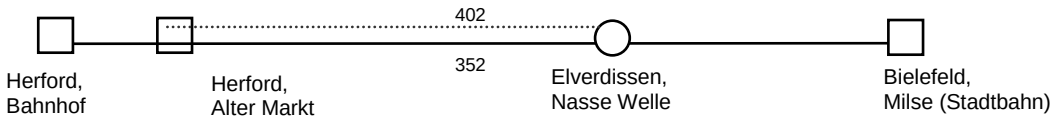
	Abschnitt Spenge, ZOB – Babenhausen Süd		
	Mo-Fr	**Sa**	**So**
➔	5.30 – 20.00 Uhr 30´-Takt	6.45 – 23.45 Uhr 60´-Takt	09.15–19.15 Uhr 120´-Takt 1 Fahrt um 00.30 Uhr
←	6.00 – 20.30 Uhr 30´-Takt	7.00 -23.00 Uhr 60´-Takt	09.45-19.45 Uhr 120´-Takt

Linie Nr.	**101**
Linienbündel	**E** „Herford und Umgebung“
Verlauf	Herford, Bahnhof – Diebrock – Laar – Brake - Schildesche
Funktion	Flächenhafte Erschließung des Raumes zwischen Schildesche und Herford mit Anschluss an die Stadtbahn Bielefeld.
Produktkategorie	RegionalBus
Besonderheit in der Qualität	
Veränderung gegenüber NVP 2006	Fahrt um 07.15 Uhr
Anschlüsse Bus	**Herford, Bahnhof** 1. Ordnung: Stadtbus Herford in Richtung Alter Markt **Bielefeld, Schildesche Stadtbahn:** 1. Ordnung: Stadtbahn Bielefeld
Anschlüsse Zug	
Planungsoptionen	



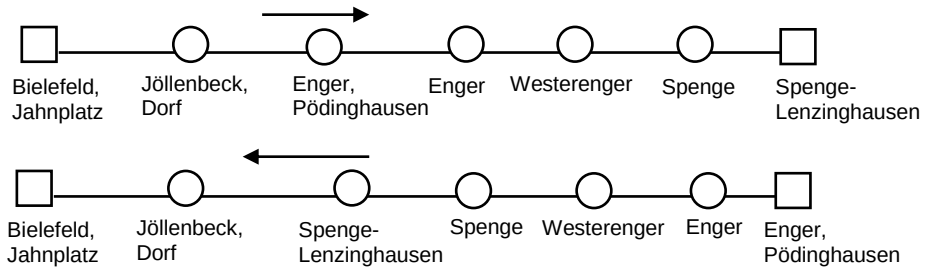
	Mo-Fr	Sa	So
➔	6.00 – 20.00 Uhr 60´-Takt 1 Fahrt 07.15 Uhr	8.00 – 15.00 Uhr 60´-Takt	-
🡐	6.00 – 20.00 Uhr 60´-Takt	9.00 – 15.00 Uhr 60´-Takt	-

Linie Nr.	**352**
Linienbündel	**E** „Herford und Umgebung“
Verlauf	Herford, Bhf. - Herford, Alter Markt – Elverdissen – Altenhagen – Bielefeld, Milse
Funktion	Flächenhafte Erschließung des Raumes zwischen Milse und Herford sowie Anschluss an die Bielefelder Stadtbahn.
Produktkategorie	RegionalBus
Besonderheit in der Qualität	RBL zur Beeinflussung der LSA in Herford.
Veränderung gegenüber NVP 2006	- Durchbindung zum Bahnhof in Herford - Bedienungszeitraum wurde angepasst
Anschlüsse Bus	**Herford, Alter Markt** 1. Ordnung: Stadtbus Herford 2. Ordnung: Regionalverkehr **Bielefeld, Milse Stadtbahn:** 1. Ordnung: Stadtbahn Bielefeld
Anschlüsse Zug	
Planungsoptionen	



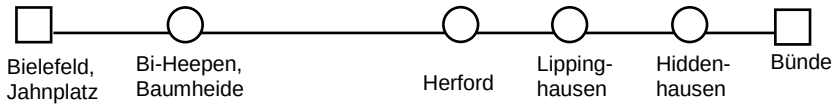
	Mo-Fr	Sa	So
➔	5.45 – 19.45 Uhr 60´-Takt	6.45 – 15.45 Uhr 60´-Takt ab 14.00 Uhr: 120´-Takt	-
➔	6.15 – 20.15 Uhr 60´-Takt	7.15 – 16.15 Uhr 60´-Takt ab 14.00 Uhr: 120´-Takt	-
Bemerkung	Zwischen Herford, Alter Markt und Elverdissen, Nasse Welle 30´- Takt in Kombination mit der Linie 402	Zwischen Herford, Alter Markt und Elverdissen, Nasse Welle 30´- Takt in Kombination mit der Linie 402.	

Linie Nr.	**N8**
Linienbündel	**E** „Herford und Umgebung“
Verlauf	Bielefeld – Jöllenbeck – Enger – Spenge – Jöllenbeck - Bielefeld
Funktion	Flächenhafte Erschließung des Raumes zwischen Bielefeld, Enger und Spenge im Nachtverkehr an Wochenenden sowie Feiertagen.
Produktkategorie	RegionalBus (Nachtbus)
Besonderheit in der Qualität	
Veränderung gegenüber NVP 2006	Neues Linienblatt
Anschlüsse Bus	
Anschlüsse Zug	
Planungsoptionen	



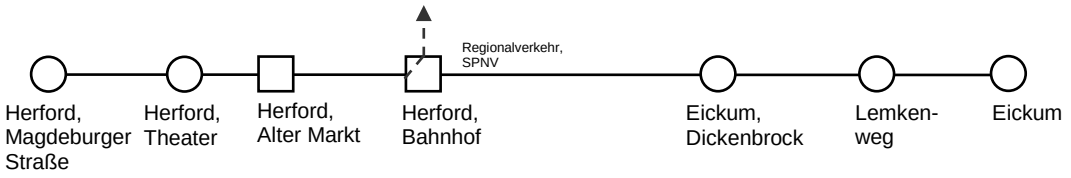
	Mo-Fr	Sa	So
➔	-	1.00 – 4.00 Uhr 60´-Takt	1.00 – 4.00 Uhr 60´-Takt
←	-	1.30 – 4.30 Uhr 60´-Takt 1 zusätzliche Fahrt beginnend ab Jöllenbeck, Dorf um 1.30	1.30 – 4.30 Uhr 60´-Takt 1 zusätzliche Fahrt beginnend ab Jöllenbeck um 1.30 Letzte Fahrt (4.30 Uhr) nur bis Jöllenbeck, Dorf
Bemerkung			

Linie Nr.	**N12**
Linienbündel	**E** „Herford und Umgebung“
Verlauf	Bielefeld – Herford - Hiddenhausen – Ennigloh - Bünde
Funktion	Flächenhafte Erschließung des Raumes zwischen Bielefeld, Herford, Hiddenhausen und Bünde im Nachtverkehr an Wochenenden sowie Feiertagen.
Produktkategorie	RegionalBus (Nachtbus)
Besonderheit in der Qualität	
Veränderung gegenüber NVP 2006	Neues Linienblatt
Anschlüsse Bus	
Anschlüsse Zug	
Planungsoptionen	



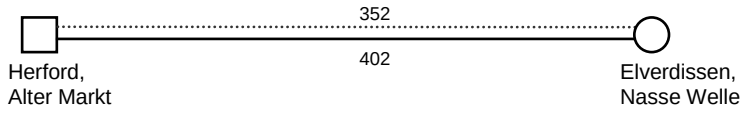
	Mo-Fr	**Sa**	**So**
➔	-	1.00 – 6.30 Uhr 60´-Takt Ab 5.00 Uhr nur noch bis Bi-Baumheide.	1.00 – 6.30 Uhr 60´-Takt Ab 6.00 Uhr nur noch bis Bi-Baumheide.
➔	-	1.00 – 4.00 Uhr 60´-Takt Fahrt um 5.00 nur bis Bü-Ennigloh 3 Fahrten ab Bi-Baumheide um 5:15, 5.45 und 6.15 Uhr	1.00 – 4.00 Uhr 60´-Takt Fahrt um 5.00 nur bis Bü-Ennigloh 3 Fahrten ab Bi-Baumheide um 6.45, 7.45 und 8.45 Uhr
Bemerkung			

Linie Nr.	**401 (S1)**
Linienbündel	**E** „Herford und Umgebung“
Verlauf	Herford, Magdeburger Straße – Herford, Alter Markt – Herford, Bahnhof – Herringhausen – Eickum, Friedhof
Funktion	Innerörtliche Erschließung der Stadt Herford mit Ausrichtung auf die Innenstadt. Anbindung von Herringhausen und Eickum an den Bahnhof und den Alten Markt.
Produktkategorie	StadtBus
Besonderheit in der Qualität	RBL zur Beeinflussung der LSA in Herford.
Veränderung gegenüber NVP 2006	Änderung der Taktlage an Sonn- und Feiertagen.
Anschlüsse Bus	**Herford, Alter Markt:** 1. Ordnung: Stadtbus Herford, Regionalverkehr Richtung Bielefeld, Milse 2. Ordnung: übriger Regionalverkehr **Herford, Bahnhof:** **Richtung Alter Markt** 1. Ordnung: Regionalverkehr Kirchlengern, Stedefreund **Herford, Eikum:** 1. Ordnung: Regionalverkehr Bielefeld
Anschlüsse Zug	**Herford, Bahnhof** **Richtung Alter Markt** 2. Ordnung: SPNV Bielefeld
Planungsoptionen	**Zusätzliche Anschlüsse:** **Priorität 1:** Verknüpfung 2. Ordnung am Bahnhof Herford aus Richtung Alter Markt mit dem SPNV in Richtung Minden, Bünde, Detmold



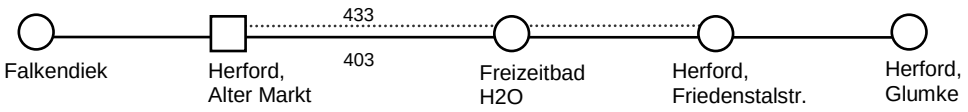
	Abschnitt Magdeburger Str - Dickenbrock			Abschnitt Dickenbrock - Eickum	
	Mo-Fr	**Sa**	**So**	**Mo-Fr**	**Sa**
➔	5 – 20 Uhr 30´-Takt letzte Fahrt bis Hf, Bahnhof	6 – 20 Uhr 30´-Takt vor 8 Uhr und ab 14 Uhr: 60´-Takt letze Fahrt bis Hf, Bahnhof	12 – 20 Uhr 60´-Takt letzte Fahrt bis Hf, Bahnhof 1Fahrt um 9 Uhr bis Hf, Bahnhof	8.30 – 19.30 Uhr 60´-Takt ab Lemkenweg: 120´-Takt	8.30-13.30 Uhr 60´-Takt ab Lemkenweg: 120´-Takt
➔	6 – 20 Uhr 30´-Takt	6.30-19.30 Uhr 30´-Takt ab 13 Uhr: 60´-Takt	13.30-19.30 60´-Takt 2 Fahrten ab Hf, Bahnhof um 9.30 und 11.30 Uhr	6.30 – 18.30 Uhr 60´-Takt bis Lemkenweg: 120´-Takt	7.30 -13.30 Uhr 60´-Takt bis Lemkenweg: 120´-Takt
Bemerkung	Kombinationsfahrten mit den Linien 406 (S6) und 465 sind möglich.				

Linie Nr.	**402 (S2)**
Linienbündel	**E** „Herford und Umgebung“
Verlauf	Herford,.Alter Markt - Elverdissen
Funktion	Innerörtliche Erschließung der Stadt Herford sowie des Ortsteiles Elverdissen mit Ausrichtung auf die Innenstadt.
Produktkategorie	StadtBus
Besonderheit in der Qualität	RBL zur Beeinflussung der LSA in Herford.
Veränderung gegenüber NVP 2006	Änderungen in der Taktlage und der Bedienhäufigkeit
Anschlüsse Bus	**Herford, Alter Markt** 1. Ordnung: Stadtbus Herford 2. Ordnung: Regionalverkehr
Anschlüsse Zug	
Planungsoptionen	



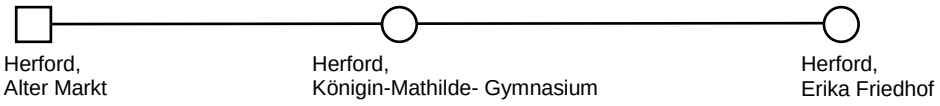
	Mo-Fr	Sa	So
➔	6.15 – 19.15 Uhr 60´-Takt	7.15 – 19.15 Uhr 60´-Takt	13.15 -19.15 Uhr 60´-Takt
←	6.45 – 19.45 60´-Takt	7.45 – 14.45 Uhr und 15:30 – 19.30 Uhr 60´-Takt	13.30 – 19.30 60´-Takt
Bemerkung	Zwischen Herford, Alter Markt und Elverdissen, Nasse Welle halbstündlich in Kombination mit der Linie 352	Zwischen Herford, Alter Markt und Elverdissen, Nasse Welle halbstündlich in Kombination mit der Linie 352	.

Linie Nr.	**403 (S3)**
Linienbündel	**E** „Herford und Umgebung“
Verlauf	Herford, Falkendiek Meyer – Herford, Alter Markt – Herford, Freizeitbad H2O - Herford, Glumke
Funktion	Innerörtliche Erschließung der Stadt Herford mit Ausrichtung auf die Innenstadt.
Produktkategorie	StadtBus
Besonderheit in der Qualität	RBL zur Beeinflussung der LSA in Herford.
Veränderung gegenüber NVP 2006	Änderungen in der Taktlage und der Bedienhäufigkeit
Anschlüsse Bus	**Herford, Alter Markt** 1. Ordnung: Stadtbus Herford 2. Ordnung: Regionalverkehr
Anschlüsse Zug	
Planungsoptionen	



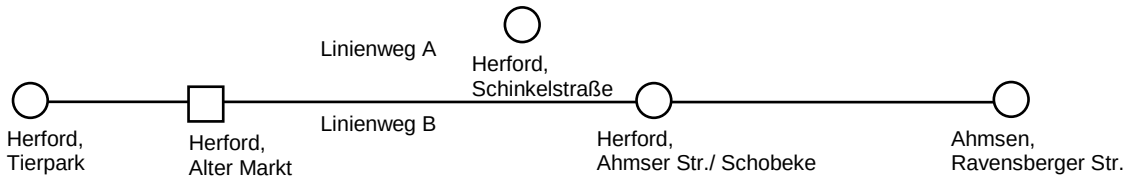
	Mo-Fr	Sa	So
➔	6.00 – 20.00 Uhr 60´- Takt letzte Fahrt bis Alter Markt	8.00 – 20.00 Uhr 60´-Takt letzte Fahrt bis Alter Markt	13.00 – 20.00 Uhr 60´-Takt letzte Fahrt bis Alter Markt
←	6.30 – 19.30 Uhr 60´- Takt	8.30 – 19.30 Uhr 60´-Takt	13.30 – 19.30 Uhr 60´- Takt
Bemerkung	Zwischen Herford, Alter Markt und Herford, Friedenstalstr. 30´- Takt in Kombination mit der Linie 433	Zwischen Herford, Alter Markt und Herford, Friedenstalstr. 30´- Takt in Kombination mit der Linie 433	

Linie Nr.	**404 (S4)**
Linienbündel	**E** „Herford und Umgebung“
Verlauf	Herford, Alter Markt – Herford, Theater – Herford, Erika Friedhof – Herford, Königin-Mathilde-Gymnasium − Herford, Alter Markt
Funktion	Innerörtliche Erschließung der Stadt Herford mit Ausrichtung auf die Innenstadt.
Produktkategorie	StadtBus
Besonderheit in der Qualität	RBL zur Beeinflussung der LSA in Herford.
Veränderung gegenüber NVP 2006	Änderung in der Taktlage und Kombinationsmöglichkeiten mit den Linien S4 und S5.
Anschlüsse Bus	**Herford, Alter Markt** 1. Ordnung: Stadtbus Herford 2. Ordnung: Regionalverkehr
Anschlüsse Zug	
Planungsoptionen	



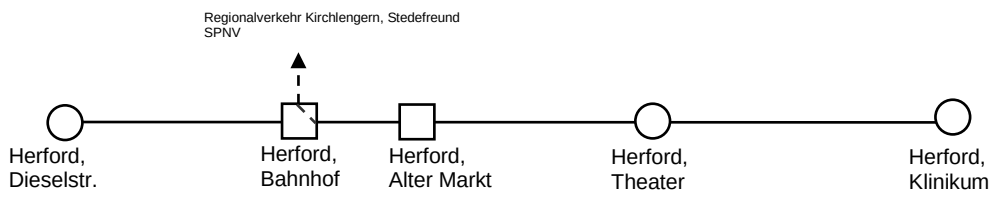
	Mo-Fr	Sa	So
← →	6.45 – 18.45 Uhr 60´-Takt	7.45 – 18.45 Uhr 60´-Takt	13.45 – 18.45 Uhr 60´-Takt
Bemerkung	Ab 18.45 kann in Linienwegs-Kombination mit der Linie 405 (S5) gefahren werden.	Ab 15.45 kann in Linienwegs-Kombination mit der Linie 405 (S5) gefahren werden.	Kann in Linienwegs-Kombination mit der Linie 405 (S5) gefahren werden.

Linie Nr.	**405 (S5)**
Linienbündel	**E** „Herford und Umgebung“
Verlauf	Herford, Tierpark – Herford, Alter Markt – Herford, Ahmser Straße − Ahmsen
Funktion	Innerörtliche Erschließung der Stadt Herford mit Ausrichtung auf die Innenstadt.
Produktkategorie	StadtBus
Besonderheit in der Qualität	RBL zur Beeinflussung der LSA in Herford.
Veränderung gegenüber NVP 2006	Änderungen in der Taktlage und der Bedienhäufigkeit
Anschlüsse Bus	**Herford, Alter Markt:** 1. Ordnung: Stadtbus Herford 2. Ordnung: Regionalverkehr
Anschlüsse Zug	
Planungsoptionen	



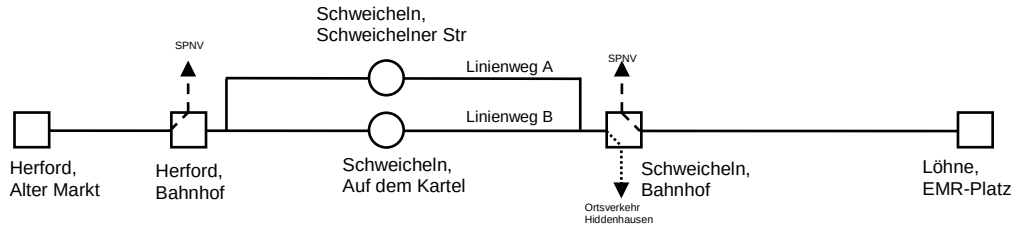
	Abschnitt Tierpark – Schinkelstr. - Ahmser Str. /Schobeke			Abschnitt Tierpark – Ahmsen, Ravensberger Str.		
	Mo-Fr	**Sa**	**So**	**Mo-Fr**	**Sa**	**So**
➔	7.30 – 20.30 Uhr 60´Takt	9 – 19 Uhr 60´-Takt ab 14.30 Uhr nur bis Alter Markt	13.00 – 19.00 Uhr 60´-Takt bis Ahmsen, Ravensberger Str. erste Fahrt ab Alter Markt Linienweg A	5.00-20.00 60´-Takt erste Fahrt ab Alter Markt	8.00 -19.00 60´-Takt erste Fahrt ab Alter Markt	13.00 -19.00 60´-Takt erste Fahrt ab Alter Markt
➔	6.30 – 20.30 Uhr 60´-Takt	8.00-15.00 Uhr 60´-Takt letzte Fahrt nur bis Alter Markt	13.30 – 19.30 Uhr 60´-Takt bis Ahmsen, Ravensberger Str. letzte Fahrt nur bis Alter Markt	6.00 – 20.00 60´-Takt	8.30-19.30 60´-Takt letzte fahrt nur bis Alter Markt	13.30 – 19.30 Uhr 60´-Takt letzte Fahrt nur bis Alter Markt
Bemerkung	Beide Abschnitte überlagern sich zwischen Tierparkt und Ahmser Str. / Schobeke von Mo-Sa zum 30´-Takt. Kann ab 18 Uhr, an Samstage und an Sonn- und Feiertagen in Linienwegs-Kombination mit der Linie 404 (S4) bedient werden.					

Linie Nr.	**406 (S6)**
Linienbündel	**E** „Herford und Umgebung“
Verlauf	Herford, Dieselstraße – Herford, Bahnhof − Herford, Alter Markt – Herford, Klinikum −Herford, Amselplatz
Funktion	Innerörtliche Erschließung der Stadt Herford mit Ausrichtung auf die Innenstadt. Anbindung des Klinikum Herford.
Produktkategorie	StadtBus
Besonderheit in der Qualität	RBL zur Beeinflussung der LSA in Herford.
Veränderung gegenüber NVP 2006	Änderungen in der Taktlage und der Bedienhäufigkeit
Anschlüsse Bus	**Herford, Alter Markt** 1. Ordnung: Stadtbus Herford, Regionalverkehr Richtung Bielefeld, Milse 2. Ordnung: übriger Regionalverkehr **Herford, Bahnhof** **Richtung Alter Markt** 1. Ordnung: Regionalverkehr in Richtung Kirchlengern, Stedefreund
Anschlüsse Zug	**Herford, Bahnhof** **Richtung Alter Markt** 2. Ordnung: SPNV Bielefeld
Planungsoptionen	**Zusätzliche Anschlüsse:** **Priorität 1:** Verknüpfung 2. Ordnung am Bahnhof Herford aus Richtung Alter Markt mit dem SPNV in Richtung Minden und Bünde



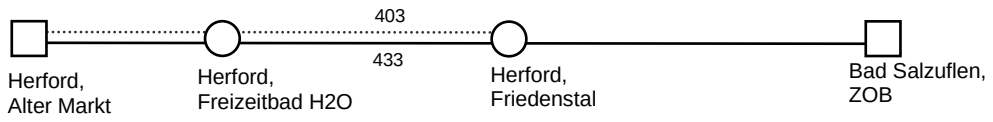
	Mo-Fr	**Sa**	**So**
➔	6.00 – 20.00 Uhr 30´-Takt Vor 7.00 Uhr ab Alter Markt 1 Fahrt um 5.30 Uhr ab Hf, Bahnhof	7.00 -20.00 Uhr 30´-Takt von 7.00 – 9.00 und ab 15 Uhr: 60´-Takt letzte Fahrt bis Alter Markt	14.00 – 19.30 Uhr 60´-Takt letzte Fahrt bis Alter Markt Je 1 Fahrt 9.30 Uhr und 11.30 Uhr ab Hf, Bahnhof
🡸	5.00-20.00 Uhr 30´-Takt Fahrten um 5.00 und 5.30 Uhr bis Alter Markt Fahrt umd 6.00 bis Hf, Bahnhof	6.30-20.00 30´-Takt Von 6.30 – 9.30 Uhr und von 15.30 – 18.30 Uhr: 60´-Takt letzte Fahrt bis Hf, Bahnhof	13.30 – 20.00 Uhr 60´-Takt Letzte Fahrt bis Hf, Bahhof Je 1 Fahrt 9.00 Uhr und 11.45 Uhr ab Hf, Bahnhof
Bemerkung	Kann vor 6.00 und ab 18 Uhr in Linienwegs-Kombination mit der Linie 401 (S1) bedient werden. Vor HVZ 1 ist ein Taktbruch möglich.	Kann ab 18 Uhr in Linienwegs-Kombination mit der Linie 401 (S1) bedient werden	Kann vor 13.30 und ab 18 Uhr in Linienwegs-Kombination mit der Linie 401 (S1) bedient werden

Linie Nr.	**425**
Linienbündel	**E** „Herford und Umgebung“
Verlauf	Herford, Alter Markt – Hiddenhausen, Schweicheln – Löhne, Remarqueplatz/Bahnhof
Funktion	Verbindung und Feinerschließung auf der Achse Herford – Schweicheln – Löhne.
Produktkategorie	RegionalBus
Besonderheit in der Qualität	
Veränderung gegenüber NVP 2006	Änderungen in der Taktlage und der Bedienhäufigkeit
Anschlüsse Bus	**Herford, Alter Markt** 2. Ordnung: Stadtbus Herford Regionalverkehr **Hiddenhausen-Schweicheln, Bahnhof** **Richtung Herford:** 1. Ordnung: Ortsverkehr Hiddenhausen **Löhne, EMR-Platz/Bahnhof** 2. Ordnung: Stadtbus Löhne/Bad Oeynhausen Regionalverkehr
Anschlüsse Zug	**Herford, Bahnhof** **Richtung Alter Markt** 2. Ordnung: SPNV Bielefeld **Hiddenhausen-Schweicheln, Bahnhof** **Richung Löhne** 2. Ordnung: SPNV Bielefeld **Löhne, EMR-Platz/Bahnhof** 2. Ordnung: SPNV Minden
Planungsoptionen	



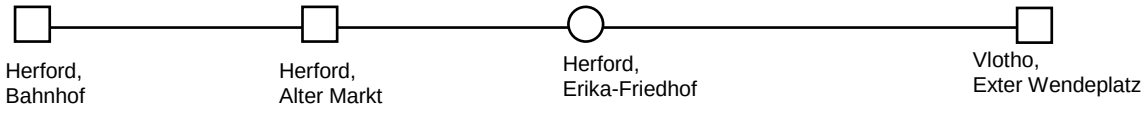
	Mo-Fr	Sa	So
➔	5.30 – 20.30 Uhr 60´-Takt Linienweg A	6.30 – 19.00 Uhr 60´-Takt – Linienweg A ab 14 Uhr: Linienweg B	13.00 – 19.00 Uhr 60´-Takt Linienweg B
←	6.00 – 19.30 Uhr 60´-Takt Linienweg A HVZ 1: 30´-Takt, dabei alternierend Linienweg A und B 1 Fahrt um 5.45 ab Schweichlen, Bhf	6.30 – 19.30 Uhr 60´-Takt – Linienweg A ab 14.30 Uhr: Linienweg B	13.30 – 19.30 Uhr 60´-Takt Linienweg B-
Bemerkung	Vor der HVZ 1 ist ein stündliches Angebot möglich		

Linie Nr.	**433**
Linienbündel	**E** „Herford und Umgebung“
Verlauf	Herford, Alter Markt – Bad Salzuflen, ZOB
Funktion	Regionale, kreisübergreifende Verbindung von Herford nach Bad Salzuflen
Produktkategorie	RegionalBus
Besonderheit in der Qualität	RBL zur Beeinflussung der LSA in Herford.
Veränderung gegenüber NVP 2006	- stündliche Bedienung 5.30 – 8.30 Uhr Salzuflen - Herford - Änderungen in der Taktlage und der Bedienhäufigkeit
Anschlüsse Bus	**Herford, Alter Markt** 2. Ordnung: Stadtbus Herford Regionalverkehr
Anschlüsse Zug	
Planungsoptionen	**Zusätzliche Anschlüsse:** **Bad Salzuflen, ZOB** 1. Ordnung: Stadtbus Bad Salzuflen 2. Ordnung: Ortsverkehr nach Exter



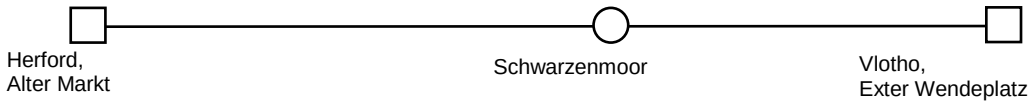
	Mo-Fr	Sa	So
➔	6.45 – 20.45 Uhr 60´-Takt 2 Fahrten um 5:45 und 6:15	6.45 – 14.45 Uhr und 15:15 – 19:15 Uhr 60´-Takt	13.15 – 19.15 Uhr 60´-Takt
➔	5.30 – 8.30 Uhr stündlich 9.15 – 21.5 Uhr 60´-Takt	7.15 – 15.15 Uhr und 15.30 – 19:30 60´-Takt	13.30 – 19.30 Uhr 60´-Takt
Bemerkung	Zwischen Herford, Alter Markt und Herford, Friedenstal 30´- Takt in Kombination mit der Linie 403 (S3)	Zwischen Herford, Alter Markt und Herford, Friedenstal 30´- Takt in Kombination mit der Linie 403 (S3)	-

Linie Nr.	**434**
Linienbündel	**E** „Herford und Umgebung“
Verlauf	Herford, Alter Markt – Schwarzenmoor – Exter, Wendeplatz
Funktion	Direktverbindung von Herford nach Vlotho mit Verknüpfung Exter Wendeplatz zum VlothoBus
Produktkategorie	RegionalBus
Besonderheit in der Qualität	
Veränderung gegenüber NVP 2006	- 60-Minuten-Takt Mo- Fr - 120-Minuten-Takt samstags und sonntags - Durchbindung bis Herford, Bahnhof
Anschlüsse Bus	**Herford, Alter Markt** 2. Ordnung: Stadtbusse Herford Regionalverkehr **Exter, Wendeplatz** 1. Ordnung: Stadtbus VB1 in Richtung Vlotho, Bahnhof 2. Ordnung: übriger Stadtbus Vlotho
Anschlüsse Zug	**Herford, Bahnhof** 2. Ordnung: SPNV Bielefeld
Planungsoptionen	Es besteht die Kombinationsmöglichkeit mit der Linie VB1(LB F: S1) umso eine barrierefreie Verbindung zwischen Vlotho, Bahnhof und Herford, Bahnhof zu gewährleisten.



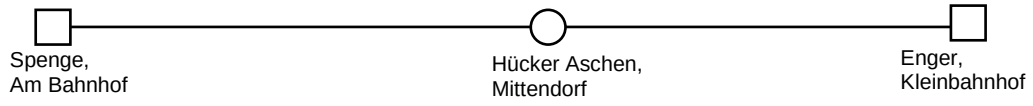
	Mo-Fr	Sa	So
➔	5.00 – 18.00 Uhr 60-Minuten-Takt	8.00 – 16.00 Uhr 120-Minuten-Takt	10.00 – 18:00 Uhr 120-Minuten-Takt
←	6.00 – 19.00 Uhr 60-Minuten-Takt	9.00 – 17.00 Uhr 120-Minuten-Takt	11.00 – 19:00 Uhr 120-Minuten-Takt

Linie Nr.	**435**
Linienbündel	**E** „Herford und Umgebung“
Verlauf	Herford, Alter Markt – Schwarzenmoor – Exter, Wendeplatz
Funktion	Erschließung des Ortsbereiches Schwarzenmoor und direkte Anbindung an den Alten Markt und Exter Wendeplatz.
Produktkategorie	RegionalBus
Besonderheit in der Qualität	
Veränderung gegenüber NVP 2006	Änderungen in der Taktlage und der Bedienhäufigkeit
Anschlüsse Bus	**Herford, Alter Markt:** 1. Ordnung: Stadtbus Herford 2. Ordnung: Regionalverkehr **Vlotho, Exter Wendeplatz** 2. Ordnung: Stadtbus Vlotho in Richtung Vlotho, Kirchplatz
Anschlüsse Zug	
Planungsoptionen	



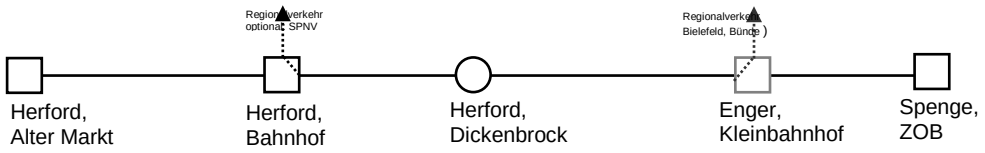
	Abschnitt Herford - Scharzenmoor		Abschnitt Schwarzenmoor - Exter	
	Mo-Fr	**Sa**	**Mo-Fr**	**Sa**
➔	6.00 – 19.00 Uhr 60´-Takt	7.00 – 16.00 Uhr 60´-Takt	8.00 – 12.00 Uhr und 13.00 – 19.00 Uhr 120´-Takt	8.00 – 16.00 Uhr 120´-Takt
←	6.30 – 19.30 60´-Takt	6.30 – 16.30 Uhr 60´-Takt	6.30 – 12.30 Uh nd 13.30 – 19.30 Uhr 120´-Tak	6.30 – 16.30 Uhr 120´-Takt

Linie Nr.	**464**
Linienbündel	**E** „Herford und Umgebung“
Verlauf	Spenge – Westerenger – Dreyen – Hücker Aschen – Dreyen - Enger
Funktion	Flächenhafte Erschließung im ländlichen Raum
Produktkategorie	RegionalBus
Besonderheit in der Qualität	
Veränderung gegenüber NVP 2006	Änderungen in der Takt- und Zeitlage
Anschlüsse Bus	**Spenge, Am Bahnhof** 2. Ordnung: Regionalverkehr Bielefeld, Bünde **Enger, Kleinbahnhof** 2. Ordnung: Regionalverkehr Herford
Anschlüsse Zug	
Planungsoptionen	



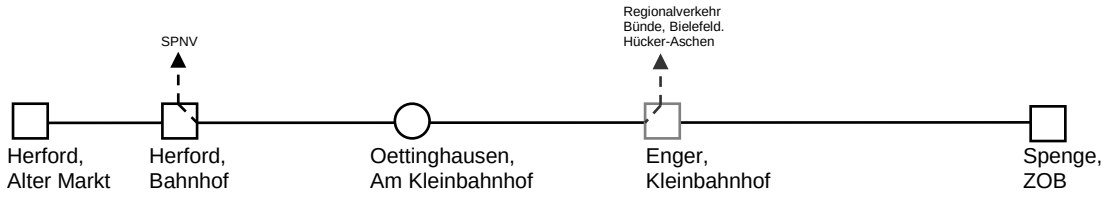
	Abschnitt Am Bahnhof - Mittendorf		**Abschnitt Mittendorf - Enger**	
	Mo-Fr	**Sa**	**Mo-Fr** -	**Sa**
➔	1 Fahrt: 08:45, 10:00, 13:45, 18:15 Uhr 13-17 Uhr: zweistündlich	10:00 – 12:00 Uhr 120´-Takt	1 Fahrt: 05:45 , 06:45 09:00, 10:30 Uhr 14-18 Uhr: zweistündlich	07:30 – 09:30 Uhr 120´-Takt 14:15 Uhr: 1 Fahrt
➔	1 Fahrt: 08:15, 11:00 14:00. 17:15 Uhr	08:00 – 10:00 Uhr 120´-Takt	1 Fahrt: 08:00, 10:45 13:45, 17:00 Uhr	1 Fahrt: 07:30, 09:15, 14:00 Uhr

Linie Nr.	**465**
Linienbündel	**E** „Herford und Umgebung“
Verlauf	Herford, Alter Markt – Herringhausen – Enger – Westerenger - Spenge
Funktion	Direkte und schnelle Verbindung von Enger und Spenge an die Kreisstadt Herford.
Produktkategorie	SchnellBus
Besonderheit in der Qualität	
Veränderung gegenüber NVP 2006	- Anschlüsse in Enger, Kleinbahnhof - Angebot an Samstagen - 60´-Minuten-Takt
Anschlüsse Bus	**Herford, Alter Markt** 2. Ordnung: Stadtbus Herford Regionalverkehr **Spenge, Rathaus:** 2. Ordnung: Ortsverkehr Spenge **Enger, Kleinbahnhof:** 2. Ordnung: Regionalverkehr nach Bielefeld und Bünde
Anschlüsse Zug	**Herford, Bahnhof** **Richtung Enger/Spenge:** 1. Ordnung: SPNV in Richtung Bielefeld
Planungsoptionen	**Zusätzliche Anschlüsse:** **Priorität 1:** Verknüpfung 2. Ordnung am Bahnhof Herford aus Richtung Enger/Spenge mit dem Regionalbus



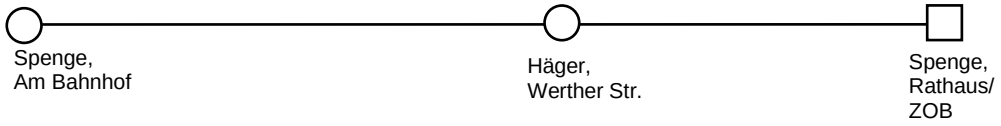
	Mo-Fr	Sa	So
➔	5.45 – 19.45 Uhr 60´-Takt 1 Fahrt: 5.15 , 7.15 Uhr 1 Fahrt: 13.15 Uhr bis Enger, Kleinbahnhof	Je eine Fahrt um 8.45 und 13.45 Uhr bis Enger, Kleinbahnhof	-
➔	1 Fahrt: 5.50, 6.15, 7.30 Uhr 6.00 – 20.00 Uhr 60´-Takt	Je eine Fahrt um 7.45 und 9.45 Uhr ab Enger, Kleinbahnhof	-
Bemerkung	Kann in Linienwegs-Kombination mit der Linie 401 (S1) bedient werden	Kann in Linienwegs-Kombination mit der Linie 401 (S1) bedient werden	

Linie Nr.	**466**
Linienbündel	**E** „Herford und Umgebung“
Verlauf	Herford, Alter Markt – Oetinghausen – Enger – Westerenger – Spenge
Funktion	Anbindung der Grundzentren Enger und Hiddenhausen an das Mittelzentrum Herford mit flächenhafter Erschließung. Zusätzliche Anbindung von Spenge an Samstagen und Sonntagen.
Produktkategorie	RegionalBus
Besonderheit in der Qualität	
Veränderung gegenüber NVP 2006	- Anschlüsse in Enger, Kleinbahnhof
Anschlüsse Bus	**Herford, Alter Markt** 2. Ordnung: Stadtbus Herford Regionalverkehr **Spenge, Rathaus:** 2. Ordnung: Regionalverkehr Bünde, Bielefeld Ortsverkehr Spenge **Enger, Kleinbahnhof:** 2. Ordnung: Regionalverkehr nach Bielefeld und Bünde
Anschlüsse Zug	**Herford, Bahnhof** **Richtung Enger, Spenge** 2. Ordnung: SPNV Bielefeld
Planungsoptionen	



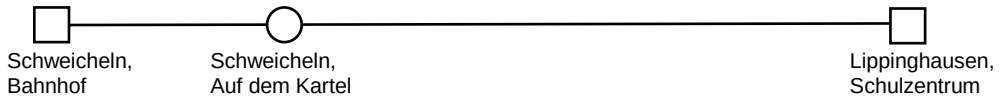
	Mo-Fr	Sa	So
➔	6.15 – 20.15 Uhr 60´-Takt HVZ 1: halbstündlich 1Fahrt: 5.30 und 6.45	7.15 – 19.15 Uhr 60´-Takt von 14.15 – 18.15 Uhr 120´-Takt	12.15–18.15 Uhr 120´-Takt 1 Fahrt: 19.15 Uhr
🡸	6.30 – 20.30 Uhr 60´-Takt HVZ 1: halbstündlich 1 Fahrt:5.00 Uhr	7.00 – 20.00 Uhr 60´-Takt von 15.00 – 19.00 Uhr 120´-Takt	13.00–19.00 Uhr 120´-Takt 1 Fahrt: 20.00 Uhr

Linie Nr.	**467**
Linienbündel	**E** „Herford und Umgebung“
Verlauf	Spenge – Wallenbrück – Mantershagen – Bardüttingdorf – Häger – Lenzinghausen – Spenge
Funktion	Erschließung der süd-westlichen Bereiche der Stadt Spenge und deren Anbindung an das Stadtzentrum. Die Bedienung orientiert sich an den Belangen des Beruf- und Schulverkehrs
Produktkategorie	RegionalBus
Besonderheit in der Qualität	
Veränderung gegenüber NVP 2006	Änderungen im Fahrtenangebot
Anschlüsse Bus	**Spenge, Rathaus/ZOB** 3. Ordnung: Regionalverkehr Herford, Bielefeld und Bünde
Anschlüsse Zug	
Planungsoptionen	



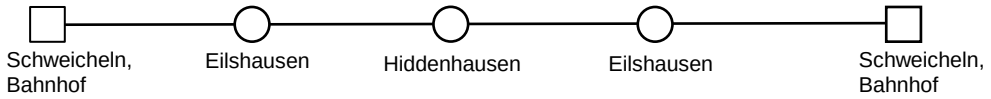
	Mo-Fr	Sa	So
➔	12.30 Uhr: 1Fahrt	-	-
←	5.450 Uhr: 1 Fahrt 6.15 Uhr: 1 Fahrt	-	-

Linie Nr.	**469**
Linienbündel	**E** „Herford und Umgebung“
Verlauf	Lippinghausen – Schweicheln
Funktion	Innerörtlicher Verkehr in der Gemeinde Hiddenhausen und Anbindung des Bahnhofs Schweicheln an Lippinghausen sowie Anbindung des Schweichelner Bereichs „Am Kartel“ an den Bahnhof Schweicheln.
Produktkategorie	OrtsBus
Besonderheit in der Qualität	
Veränderung gegenüber NVP 2006	Änderungen in der Bedienhäufigkeit
Anschlüsse Bus	**Schweicheln, Bahnhof** 1. Ordnung: Regionalverkehr Herford **Lippinghausen, Schulzentrum** 2. Ordnung: Regionalverkehr Bünde, Kirchlengern
Anschlüsse Zug	**Schweicheln, Bahnhof** 1. Ordnung: SPNV Herford, Bielefeld
Planungsoptionen	Weiterführung der Linie von Lippinghausen nach Oetinghausen.



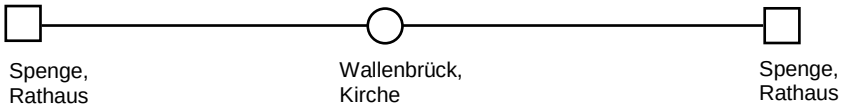
	Mo-Fr	Sa	So
➔	6.00 – 20.00 Uhr 60´-Takt	7.00 – 19.00 Uhr 60´-Takt-	13.00 – 19.00 Uhr 60´-Takt
←	6.30 – 20.30 Uhr 60´-Takt	7.30 – 19.30 Uhr 60´-Takt	13.30 – 19.30 Uhr 60´-Takt

Linie Nr.	**470**
Linienbündel	**E** „Herford und Umgebung“
Verlauf	Hiddenhausen – Eilshausen − Schweicheln
Funktion	Geplante Linie. Innerörtlicher Verkehr und Anbindung des Bahnhofes Schweicheln an die Ortsteile Hiddenhausen und Eilshausen.
Produktkategorie	OrtsBus
Besonderheit in der Qualität	
Veränderung gegenüber NVP 2006	
Anschlüsse Bus	
Anschlüsse Zug	**Schweicheln, Bahnhof** 1. Ordnung: SPNV in Richtung Herford, Bielefeld
Planungsoptionen	



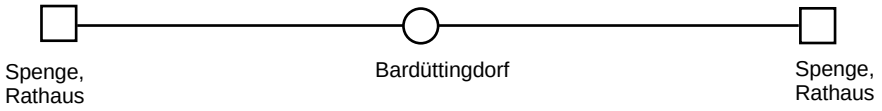
	Mo-Fr	Sa	So
⬌	6.00 – 20.00 Uhr 60´-Takt	7.00 – 19.00 Uhr 60´-Takt	13.00 – 19.00 Uhr 60´-Takt

Linie Nr.	**666**
Linienbündel	**H** „Bürgerbus Spenge“
Verlauf	Spenge – Wallenbrück – Bardüttingdorf – Mantershagen - Spenge
Funktion	Flächenhafte Erschließung des Raumes westlich der Stadt Spenge mit Anbindung an das Grundzentrum
Produktkategorie	Ortsbus
Besonderheit in der Qualität	
Veränderung gegenüber NVP 2003	Hücker-Aschen wird nicht mehr bedient.
Anschlüsse Bus	**Spenge, Rathaus** 2. Ordnung: Regionalbus Bünde, Herford, Bielefeld
Anschlüsse Zug	
Planungsoptionen	



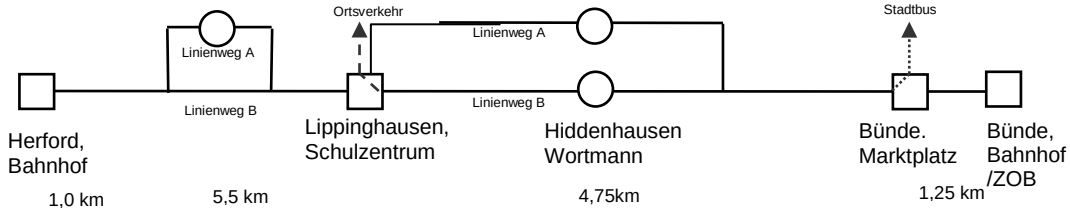
	Mo-Fr	**Sa**	**So**
←→	8.30-18.30 Uhr 9 Fahrtenpaare	8.30 – 12.30 5 Fahrtenpaare	-

Linie Nr.	**667**
Linienbündel	**H** „Bürgerbus Spenge“
Verlauf	Spenge – Bardüttingdorf – Mantershagen - Spenge
Funktion	Flächenhafte Erschließung des Raumes südöstlich der Stadt Spenge mit Anbindung an das Grundzentrum
Produktkategorie	Ortsbus
Besonderheit in der Qualität	
Veränderung gegenüber NVP 2003	
Anschlüsse Bus	**Spenge, Rathaus** 2. Ordnung: Regionalbus Bünde, Herford, Bielefeld
Anschlüsse Zug	
Planungsoptionen	



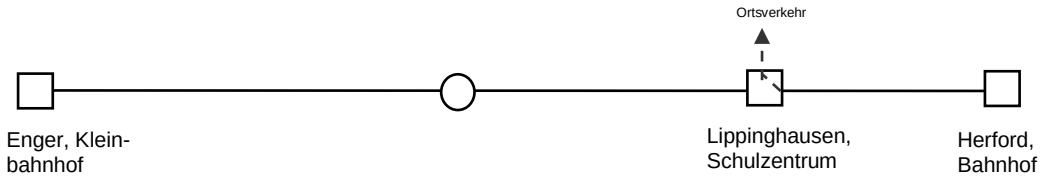
	Mo-Fr	Sa	So
← →	8.00-18.00 Uhr 7 Fahrtenpaare	8.00 – 12.00 3 Fahrtenpaare	-

Linie Nr.	**646**
Linienbündel	**E** „Herford und Umgebung“
Verlauf	Herford, Bahnhof – Sundern – Lippinghausen – Eilshausen/Hiddenhausen – Bünde,Bustedt − Bünde,ZOB
Funktion	Innerörtliche Erschließung der Ortsteile Sundern, Lippinghausen, Hiddenhausen und Eilshausen und deren Anschluss an die Mittelzentren Herford und Bünde.
Produktkategorie	RegionalBus
Besonderheit in der Qualität	
Veränderung gegenüber NVP 2006	Änderungen in der Taktlage und der Bedienhäufigkeit
Anschlüsse Bus	**Herford, Bahnhof:** 2. Ordnung: Stadtbus Herford **Lippinghausen, Schulzentrum:** **Richtung Bünde** 2. Ordnung: Ortsverkehr Hiddenhausen 2. Ordnung: Regionalverkehr in Richtung Enger **Bünde, Marktplatz** **Richtung Herford** 2. Ordnung: Stadtbus Bünde Richtung Museumsplatz Regionalverkehr Enger **Bünde, Bahnhof/ZOB** 2. Ordnung: Regionalverkehr Kirchlengern
Anschlüsse Zug	**Herford, Bahnhof** 2. Ordnung: SPNV Bielefeld **Bünde, Bahnhof/ZOB** 2. Ordnung: SPNV Osnabrück
Planungsoptionen	



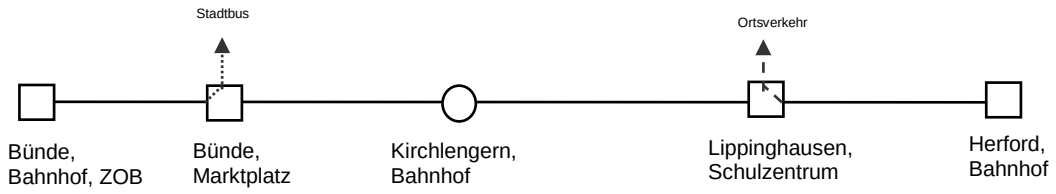
	Mo-Fr	Sa	So
➔	5.30 – 20.30 Uhr 30´-Takt 1 Fahrt freitags: 22.30 Uhr	07.30 – 20. 30 60´_Takt 1 Fahrt 22.30 Uhr	10.30 – 20.30 120´-Takt
←	6.15 -20.15 Uhr 30´-Takt 1 Fahrt: 5.00 Uhr 1 Fahrt freitags: 21.45 Uhr	06.45 – 19.45 Uhr 60´-Takt 1 Fahrt 21.45 Uhr	09.45 – 19.45 Uhr 120´-Takt
Bemerkung	6.45 bis 7.45 halbstündliches Angebot möglich		

Linie Nr.	**647**
Linienbündel	**E** „Herford und Umgebung“
Verlauf	Enger – Steinbeck – Belke – Besenkamp – Hiddenhausen – Eilshausen – Lippingshausen – Sundern – Herford,Bahnhof
Funktion	Innerörtliche Erschließung der Ortsteile Steinbeck, Belke, Besenkamp Sundern, Lippinghausen, Hiddenhausen und Eilshausen und deren Anschluss an die Mittelzentren Herford und Enger. Die Bedienung orientiert sich an den Belangen des Beruf-sverkehrs und Schulverkehrs
Produktkategorie	RegionalBus
Besonderheit in der Qualität	
Veränderung gegenüber NVP 2011	Reduzierung des Fahrtenangebotes. Linie orientiert sich an den Belangen des Schulverkehrs
Anschlüsse Bus	**Herford, Bahnhof:** 2. Ordnung: Stadtbus Herford **Lippinghausen, Schulzentrum:** **Richtung Bünde** 2. Ordnung: Ortsverkehr Hiddenhausen 2. Ordnung: Regionalverkehr in Richtung Enger
Anschlüsse Zug	**Herford, Bahnhof** 2. Ordnung: SPNV Bielefeld **Bünde, Bahnhof/ZOB** 2. Ordnung: SPNV Osnabrück
Planungsoptionen	



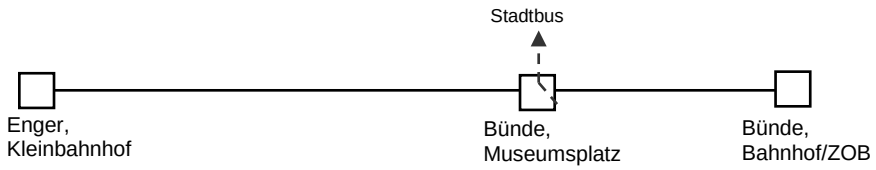
	Mo-Fr	Sa	So
➔	1 Fahrt: 15:50 ab Hiddenhausen, Boschstraße	-	-
←	1 Fahrt: 6.25 bis Hiddenhausen, Boschstraße	-	-
Bemerkung			

Linie Nr.	**648**
Linienbündel	**E** „Herford und Umgebung“
Verlauf	Bünde,Bahnhof/ZOB – Bustedt – Kirchlengern – Südlengern - Eilshausen – Lippingshausen – Sundern – Herford,Bahnhof
Funktion	Innerörtliche Erschließung der Ortsteile Bustedt, Kirchlengern,Südlengern Sundern, Lippinghausen und Eilshausen und deren Anschluss an die Mittelzentren Herford und Bünde.
Produktkategorie	RegionalBus
Besonderheit in der Qualität	
Veränderung gegenüber NVP 2011	
Anschlüsse Bus	**Herford, Bahnhof:** 2. Ordnung: Stadtbus Herford **Lippinghausen, Schulzentrum:** **Richtung Bünde** 2. Ordnung: Ortsverkehr Hiddenhausen 2. Ordnung: Regionalverkehr in Richtung Enger **Bünde, Bahnhof/ZOB** 2. Ordnung: Regionalverkehr Kirchlengern
Anschlüsse Zug	**Herford, Bahnhof:** 2. Ordnung: SPNV Bielefeld **Bünde, Bahnhof/ZOB:** 2. Ordnung: SPNV Osnabrück **Kirchlengern:** 2. Ordnung: SPNV Bielefeld
Planungsoptionen	



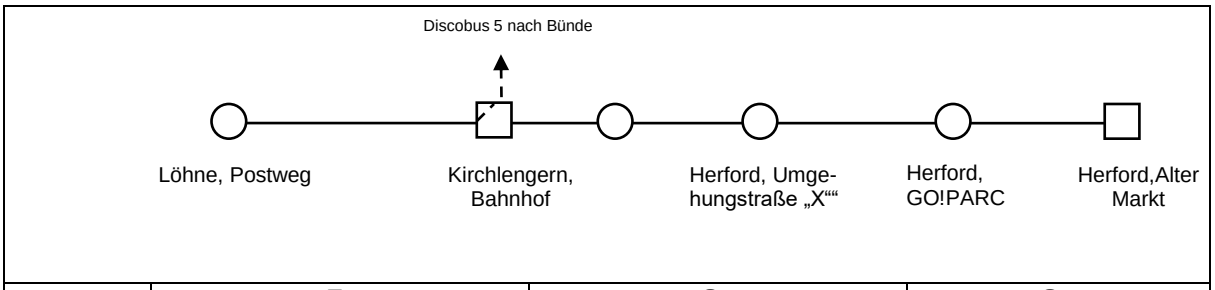
	Mo-Fr	Sa	So
➔	10.30 – 18.30 120´ - Takt 1 zusätzliche Fahrt 6.45 ab Kirchlengern, Bahnhof 1 Fahrt: 5.45 Uhr ab Bünde, Bahnhof/ ZOB	-	-
←	09.45 – 17.45 120´-Takt 1 zusätzliche Fahrt 6.10 bis Kirchlengern, Bahnhof	-	-
Bemerkung			

Linie Nr.	**654**
Linienbündel	**E** „Herford und Umgebung“
Verlauf	Enger, Kleinbahnhof – Besenkamp – Hüffen – Hunnbrock – Bünde ,Bahnhof/ZOB
Funktion	Innerörtliche Erschließung der Ortsteile Besenkamp , Hüffen , Hunnbrock und deren Anschluss an die Mittelzentren Enger und Bünde.
Produktkategorie	RegionalBus
Besonderheit in der Qualität	
Veränderung gegenüber NVP 2011	Änderungen in der Taktlage.
Anschlüsse Bus	**Enger Kleinbahnhof:** 1.Ordnung : Regionalverkehr Bi- Babenhausen 2.Ordnung : Regionalverkehr Herford **Bünde Bahnhof/ZOB:** 2.Ordnung:Regionalverkehr Kirchlengern **Bünde Museumsplatz:** 2.Ordnung: Stadtbus Bünde
Anschlüsse Zug	**Bünde, Bahnhof/ZOB** 2. Ordnung: SPNV Osnabrück
Planungsoptionen	



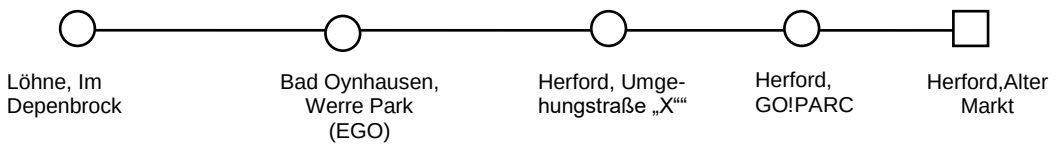
	Mo-Fr	Sa	So
➔	06.15 – 20.15 60`-Takt	09.15 – 17.15 60´-Takt 1Fahrt 19.15	11.15 – 19.15 120´-Takt
←	5.45 – 19.45 60`-Takt	9.45 – 17.45 60´-Takt 1Fahrt 19.45 Uhr	11.45 – 19.45 120´-Takt

Linie Nr.	**D1**
Linienbündel	**E** „Herford und Umgebung“
Verlauf	Löhne – Hüllhorst – Kirchlengern - Herford und zurück
Funktion	Anbindung von Löhne, Hüllhorst, Kirchlengern und Herford an die Discotheken GO!PARC und „X“ in Herford. Zubringer zum Discobus 3
Produktkategorie	RegionalBus
Besonderheit in der Qualität	
Veränderung gegenüber NVP 2011	neues Linienblatt
Anschlüsse Bus	**Kirchlengern, Bahnhof** 1. Ordnung: Verknüpfung zum Discobus 5
Anschlüsse Zug	
Planungsoptionen	Flexible Gestaltung der Fahrzeiten, um der Nachfrage gerecht werden zu können.



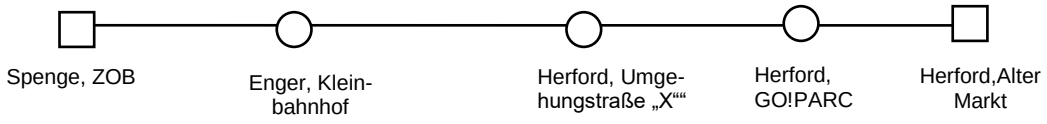
	Fr	Sa	So
➔	1 Fahrt 19.45 Uhr 1 Fahrt 21.15 Uhr	-	-
➔	-	1 Fahrt 02.00 Uhr 1 Fahrt 03.30 Uhr 1 Fahrt 05.00 Uhr	-

Linie Nr.	**D2**
Linienbündel	**E** „Herford und Umgebung“
Verlauf	Löhne – Bad Oeynhausen – Schweicheln -Herford und zurück
Funktion	Anbindung von Löhne, Bad Oeynhausen, Schweicheln und Herford an die Discotheken GO!PARC und „X“ in Herford.
Produktkategorie	RegionalBus
Besonderheit in der Qualität	
Veränderung gegenüber NVP 2011	neues Linienblatt
Anschlüsse Bus	
Anschlüsse Zug	
Planungsoptionen	Flexible Gestaltung der Fahrzeiten, um der Nachfrage gerecht werden zu können.



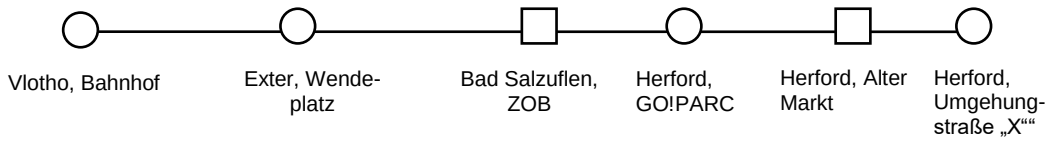
	Fr	Sa	So
➔	1 Fahrt 19.45 Uhr 1 Fahrt 21.15 Uhr	-	-
➔	-	1 Fahrt 02.00 Uhr 1 Fahrt 03.30 Uhr 1 Fahrt 05.00 Uhr	-

Linie Nr.	**D3**
Linienbündel	**E** „Herford und Umgebung“
Verlauf	Spenge - Westerenger - Enger – Oetinghausen - Herford und zurück
Funktion	Anbindung von Spenge, Westerenger, Enger, Oetingshausen und Herford an die Discotheken GO!PARC und „X“ in Herford
Produktkategorie	RegionalBus
Besonderheit in der Qualität	
Veränderung gegenüber NVP 2011	neues Linienblatt
Anschlüsse Bus	
Anschlüsse Zug	Flexible Gestaltung der Fahrzeiten, um der Nachfrage gerecht werden zu können.
Planungsoptionen	



	Fr	Sa	So
➔	1 Fahrt 20.15 Uhr 1 Fahrt 23.15 Uhr	1 Fahrt 01.15 Uhr	-
➔	-	1 Fahrt 00.15 Uhr 1 Fahrt 02.00 Uhr 1 Fahrt 03.00 Uhr	-

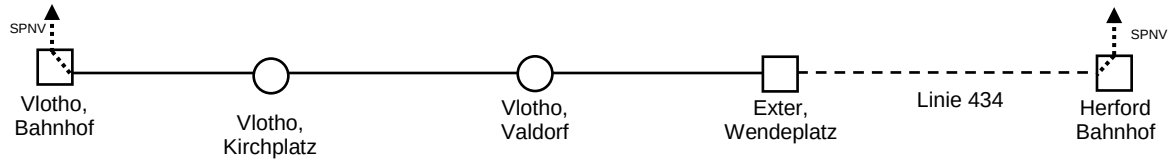
Linie Nr.	**D4**
Linienbündel	**E** „Herford und Umgebung“
Verlauf	Vlotho – Exter – Bad Salzuflen - Herford
Funktion	Anbindung von Vlotho, Exter, Bad Salzuflen und Herford an die Discotheken GO!PARC und „X“ in Herford.
Produktkategorie	RegionalBus
Besonderheit in der Qualität	
Veränderung gegenüber NVP 2011	neues Linienblatt
Anschlüsse Bus	
Anschlüsse Zug	
Planungsoptionen	Flexible Gestaltung der Fahrzeiten, um der Nachfrage gerecht werden zu können.



	Fr	Sa	So
➔	1 Fahrt 21.15 Uhr 1 Fahrt 21.45 Uhr	-	-
←	-	1 Fahrt 02.00 Uhr 1 Fahrt 03.30 Uhr 1 Fahrt 05.00 Uhr	-

8.5.6 Linienbündel F „VlothoBus“

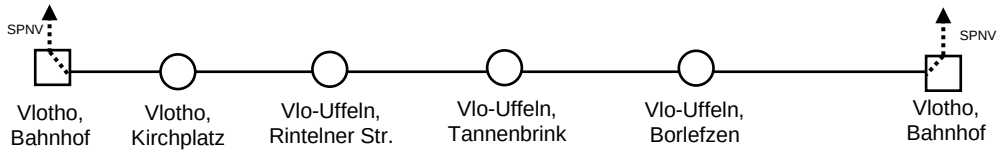
Linie Nr.	**VB 1**
Linienbündel	**F** „VlothoBus“
Verlauf	Vlotho, Bahnhof – Vlotho, Kirchplatz – Valdorf – Hollwiesen – Vlotho-Exter, Wendeplatz
Funktion	Innerörtliche Erschließung der Stadt Vlotho mit Ausrichtung auf den Bahnhof. Anbindung in Exter am Wendeplatz an die Regionalbuslinie 434 Ri Herford Durchgehende Verbindung von Vlotho, Bahnhof nach Herford, Bahnhof in Kombination mit Linie 434
Produktkategorie	StadtBus
Besonderheit in der Qualität	-
Veränderung gegenüber NVP 2009	-
Anschlüsse Bus	**Exter, Wendeplatz** 1. Ordnung: Regionalverkehr Herford **Vlotho, Bahnhof** 2. Ordnung: Stadtverkehr Vlotho
Anschlüsse Zug	**Vlotho, Bahnhof** 2. Ordnung: SPNV in Richung Herford 2. Ordnung: SPNV in Richung Rinteln
Planungsoptionen	-



	Mo-Fr	Sa	So
➔	06.00 – 19.00 Uhr 60´-Takt	09.00 – 17.00 Uhr 120´-Takt	11.00 – 19.00 Uhr 120´-Takt
➔	05.30 – 18.30 Uhr 60´-Takt	08.30 – 16.30 Uhr 120´-Takt	10.30 – 18.30 Uhr 120´-Takt
Bemerkung	Durchgehende Verbindung von Vlotho, Bahnhof nach Herford, Bahnhof in Kombination mit Linie 434	Durchgehende Verbindung von Vlotho, Bahnhof nach Herford, Bahnhof in Kombination mit Linie 434	Durchgehende Verbindung von Vlotho, Bahnhof nach Herford, Bahnhof in Kombination mit Linie 434

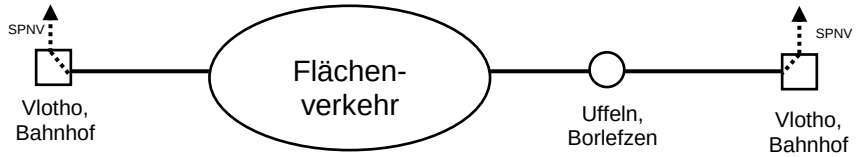
Linie Nr.	**VB 2**
Linienbündel	**F** „VlothoBus“
Verlauf	Vlotho, Bahnhof - Vlotho, Kirchplatz - Vlotho-Uffeln - Uffeln, Borlefzen - Vlotho, Kirchplatz - Vlotho, Bahnhof
Funktion	Innerörtliche Erschließung der Stadt Vlotho und Anbindung des Ortsteils Uffeln und des Campingplatzes Borlefzen an die Stadt und an den Bahnhof Vlotho.
Produktkategorie	StadtBus
Besonderheit in der Qualität	-
Veränderung gegenüber NVP 2009	-
Anschlüsse Bus	**Vlotho, Bahnhof** 1. Ordnung: Stadtverkehr Vlotho
Anschlüsse Zug	**Vlotho, Bahnhof** 2. Ordnung: SPNV in Richung Herford 2. Ordnung: SPNV in Richung Rinteln
Planungsoptionen	**Erweiterung des Verkehrsangebotes:** - Montags bis Freitags Abendverkehre bis 20.30 Uhr - Sonn- und Feiertagsverkehre von 12.00 Uhr bis 18.30 Uhr
Planungsoption (OnDemand-/Flächen Verkehr)	Vlotho,Bahnhof – (Flächenverkehr) - Uffeln, Borlefzen – Vlotho, Bahnhof Ohne konkrete Fahrplan- und Haltestellenbindung

Verlauf VB2



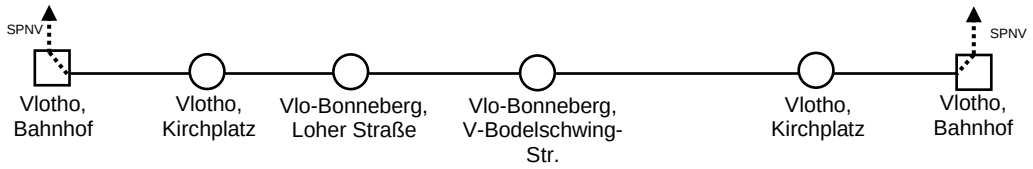
	Mo-Fr	Sa	So
←→	06.00 – 17.30 Uhr 60´-Takt Alternierend	08.00 – 13.30 Uhr 60´-Takt alternierend	-
Bemerkung	-	-	-

Planungsoption (OnDemand-/Flächen Verkehr)



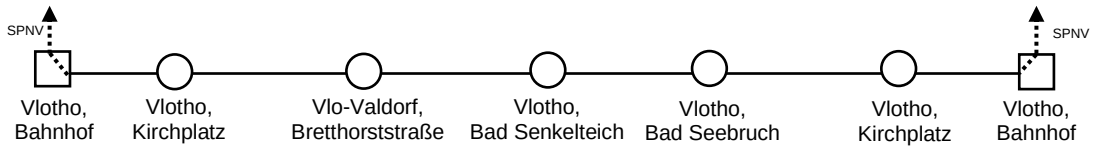
	Mo-Fr	Sa	So
←→	06.00 – 17.30 Uhr	08.00 – 13.30 Uhr	-
Bemerkung	Perspektivisch kann das OnDemand Angebot über die Stadtgrenzen von Vlotho hinaus durch die beteiligten Aufgabenträger/Kommunen diskutiert werden.	Perspektivisch kann das On-Demand Angebot über die Stadtgrenzen von Vlotho hinaus durch die beteiligten Aufgabenträger/Kommunen diskutiert werden.	-

Linie Nr.	**VB 3**
Linienbündel	**F** „VlothoBus“
Verlauf	Vlotho, Bahnhof - Vlotho, Kirchplatz - Vlotho, Ebenöde - Vlotho, Bonneberg - Vlotho, Kirchplatz - Vlotho, Bahnhof
Funktion	Innerörtliche Erschließung der Stadt Vlotho und Anbindung des Wohnbereiches Ebenöde und des Ortsteiles Bonneberg an die Stadt und an den Bahnhof Vlotho.
Produktkategorie	StadtBus
Besonderheit in der Qualität	-
Veränderung gegenüber NVP 2009	-
Anschlüsse Bus	**Vlotho, Bahnhof** 1. Ordnung: Stadtverkehr Vlotho 1. Ordnung: Regionalverkehr Herford
Anschlüsse Zug	**Vlotho, Bahnhof** 2. Ordnung: SPNV in Richung Herford 2. Ordnung: SPNV in Richung Rinteln
Planungsoptionen	**Erweiterung des Verkehrsangebotes:** - Montags bis Freitags Abendverkehre bis 20.00 Uhr - Sonn- und Feiertagsverkehre von 12.30 Uhr bis 19.00 Uhr



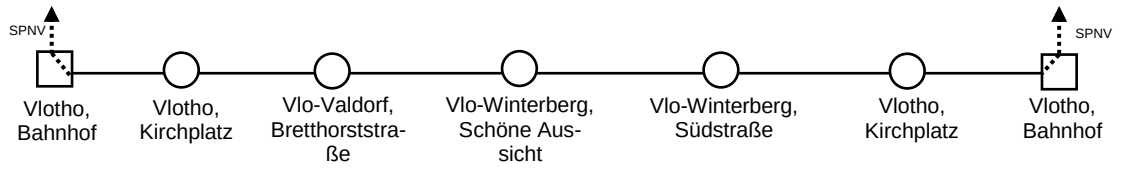
	Mo-Fr	Sa	So
← →	06.30 – 17.00 Uhr 60´-Takt alternierend	08.30 – 14.00 Uhr 60´-Takt alternierend	-
Bemerkung	-	-	-

Linie Nr.	**VB 4**
Linienbündel	**F** „VlothoBus“
Verlauf	Vlotho, Bahnhof - Vlotho, Kirchplatz – Vlo.-Valdorf – Vlotho, Bad Senkelteich - Vlotho, Bad Seebruch - Vlotho, Kirchplatz – Vlotho, Bahnhof
Funktion	Innerörtliche Erschließung der Stadt Vlotho und Anbindung des Ortsteiles Valdorf sowie der Einrichtungen Bad Senkelteich und Bad Seebruch an die Stadt und an den Bahnhof Vlotho.
Produktkategorie	StadtBus
Besonderheit in der Qualität	-
Veränderung gegenüber NVP 2009	-
Anschlüsse Bus	**Vlotho, Bahnhof** 1. Ordnung: Stadtverkehr Vlotho 1. Ordnung: Regionalverkehr Herford
Anschlüsse Zug	**Vlotho, Bahnhof** 2. Ordnung: SPNV in Richung Herford 2. Ordnung: SPNV in Richung Rinteln
Planungsoptionen	**Erweiterung des Verkehrsangebotes:** - Montags bis Freitags Abendverkehre bis 20.00 Uhr - Sonn- und Feiertagsverkehre von 12.30 Uhr bis 19.00 Uhr



	Mo-Fr	Sa	So
←→	06.30 – 18.00 Uhr 60´-Takt	08.30 – 15.00 Uhr 60´-Takt	-
Bemerkung	-	-	-

Linie Nr.	**VB 5**
Linienbündel	**F** „VlothoBus“
Verlauf	Vlotho, Bahnhof - Vlotho, Kirchplatz - Vlotho-Winterberg - Vlotho-Valdorf - Vlotho, Kirchplatz - Vlotho, Bahnhof
Funktion	Innerörtliche Erschließung der Stadt Vlotho und Anbindung der Ortsteile Winterberg und Valdorf an die Stadt und an den Bahnhof Vlotho.
Produktkategorie	StadtBus
Besonderheit in der Qualität	-
Veränderung gegenüber NVP 2009	-
Anschlüsse Bus	**Vlotho, Bahnhof** 1. Ordnung: Stadtverkehr Vlotho
Anschlüsse Zug	**Vlotho, Bahnhof** 2. Ordnung: SPNV in Richung Herford 2. Ordnung: SPNV in Richung Rinteln
Planungsoptionen	**Erweiterung des Verkehrsangebotes:** **-** Montags bis Freitags im 30-Minuten-Takt - Montags bis Freitags Abendverkehre bis 20.30 Uhr - Sonn- und Feiertagsverkehre von 12.00 Uhr bis 18.30 Uhr



	Mo-Fr	**Sa**	**So**
←→	06.00 – 18.30 Uhr 60´-Takt alternierend	08.00 – 14.30 Uhr 60´-Takt alternierend	-
Bemerkung	-	-	-

8.6 Schülerverkehr

Neben dem Verkehrsangebot im Grundnetz ist der Schülerverkehr sicherzustellen, der ebenfalls der ausreichenden Verkehrsbedienung dient. Der Schülerverkehr ist auf die Bedürfnisse der Spezialgruppe der Schüler abgestellt.

8.6.1 Inhaltliche Anforderungen an den Schülerverkehr

Der Schülerverkehr ist beschrieben durch:

- Anzahl der Schüler an den entsprechenden Quell- (Einstieg) und Zielhaltestellen (Ausstieg),
- ÖSPV-Bedienungsgebiet der Schulen; von Haltestellen aus diesem Gebiet ist eine Bedienung zu den Schulanfangs- und Schulendzeiten zu gewährleisten,
- Standort der Schulen mit Angabe der zu bedienenden Schulanfangs- und Schulendzeiten,
- einzuhaltende Rahmenbedingungen des Schülertransportes (Fahrtzeit, Wartezeit an der Schule, Umstiegshäufigkeit, Besetzungsgrad sowie Entfernung zur Quell- bzw. Zielhaltestelle).

An Hand der Kenngrößen ist der Schülerverkehr so zu gestalten, dass er sowohl den normativen Vorschriften (insbesondere Schülerfahrtkostenverordnung-SchfkVO und VV-SchfkVO) entspricht als auch die nachfolgenden inhaltlichen Mindestanforderungen erfüllt.

8.6.2 Anforderungen an den Schülerverkehr

Die einzuhaltenden Rahmenbedingungen der Schülerbeförderung definieren sich anhand folgender Elemente. Als Mindestanforderungen werden, soweit nicht anderes geregelt, die Werte aus der Schülerfahrtkostenverordnung angesetzt.

- Fahrtzeit: Gesamtfahrzeit des Schülers zwischen Quell- und Zielhaltestelle. Wartezeiten aufgrund eines Umstiegs werden der Fahrzeit angerechnet.
- Wartezeit an der Schule: Zeit zwischen Ankunft des Schülers an der Schule und planmäßigem Unterrichtsbeginn sowie Zeit zwischen Unterrichtsende und Abfahrt des Schülers von der Schule.
- Umstiegshäufigkeit: Anzahl der notwendigen Umstiege.
- Besetzungsgrad: Anzahl der sich im Bus befindenden Schüler dividiert durch die maximal zulässige Anzahl an Fahrgästen in dem entsprechenden Bus (laut Hersteller). Dieser Wert sollte 0,8 nicht überschreiten.
- Entfernung zur Quell- bzw. Zielhaltestelle: Wegstrecke des Schülers von der Wohnung zur Quellhaltestelle bzw. von der Zielhaltestelle zur Schule in Kilometern. Die zu-

rückzulegenden Wegstrecken dürfen die normativen An-forderungen nicht überschreiten.

8.6.3 Planungsleitsätze des Schülerverkehrs

Der Schülerverkehr soll nach folgenden Varianten erbracht werden:

1. Variante: Mit den Fahrten im Grundnetz. Hierbei können im Rahmen der Vorgaben aus den linienspezifischen Anforderungen (Kapitel 8.4.2) [redakt. Änd.] einzelne Fahrten einer Linie aus der Taktlage verschoben werden. Die Fahrten bleiben insgesamt Bestandteil des Grundnetzes und unterliegen der Qualität der im Linienblatt angegebenen Produktkategorie. Der Linienweg kann über die in den Linienblättern definierten Endhaltestellen hinaus verlängert werden.
2. Variante: Mit Ergänzungsfahrten in den Linien des Grundnetzes, die über das in den Linienblättern definierte Min-destangebot des Grundnetzes hinausgehen. Hierbei sind auch Änderungen vom Standard-Linienweg möglich. Diese Fahrten sind nicht unmittelbar Bestandteil des Grundnetzes und gehören zur Produktkategorie Schüler- und Verstärkerverkehr.
3. Variante: Durch Einrichtung einer neuen Linie gemäß § 42 PBefG. Diese Linien gehören zur Produktkategorie Schüler- und Verstärkerverkehr. Die Liniennummern sollten sich an den Nummern im jeweiligen Linienbündel gemäß Lini-enbündelungskonzept (siehe Kapitel 7) orientieren.

8.7 Anforderungen an neu einzurichtende Linien

Auf Basis verschiedener Anforderungen an den ÖPNV durch die Kunden und den dadurch bestimmten notwendigen Charakteristika der Linienverkehre wurden spezifische Produktprofile entwickelt. Linien, die zusätzlich zu den Linien der Linienblätter eingerichtet werden, müssen diesen Produktprofilen entsprechen. Sie sind in das bestehende ÖPNV-Angebot im Kreis nach quantitativen (Kap. 8.7) und qualitativen (Kap. 9) [redakt. Änd.] Anforderungen zu integrieren:

8.7.1 Produktkategorien

Die Klassifizierung des Verkehrsangebotes in Produktkategorien bietet verschiedene Vorteile:

- Für ÖPNV-Nutzer ergeben sich ein Wiedererkennungseffekt und eine Qualitätssicherheit. Das ÖPNV-Angebot wirkt transparenter.
- Produktdefinitionen schaffen klare Begrifflichkeiten, so dass insbesondere beim ÖPNV-Marketing einheitliche Produktdefinitionen verwendet werden können.

Die Produktkategorien haben folgende Aufgaben:

- Vorgabe von Rahmendaten zur Einordnung neuer Linien in das Produktschema und somit in das weitere Qualitätsschema,
- Definition der Einsatzmöglichkeiten der bedarfsgerechten Bedienung und der Vorgabe der Qualitätsstufe für die in Kapitel 8 dargestellten Linien.

8.7.2 Produktkategorien

8.7.2.1 Schnellbus

SchnellBus	
Information zur Charakteristik:	• Schnellverkehr auf Hauptvekehrs-achsen mit direkter und einheitlicher Linienführung, • Schnellbusse sollten nur an ausgewählten Haltestellen halten, • vorzusehen ist der Einsatz einheitlicher Fahrzeugtypen.
Mindest-Bedienung	*Betriebszeit* Mo-Fr: 7.00 – 18.00 Uhr
	Takt Mo-Fr: 120 Minuten
bedarfsgerechte Bedienung	nicht zugelassen
Qualitätsstufe	Spitzen-Qualität

Tabelle 49: Schnellbus

8.7.2.2 StadtBus

StadtBus	
Information zur Charakteristik:	• Innerstädtischer Verkehr mit einheitlicher Linienführung aller Fahrten; Ausnahmen innerhalb des Schülerverkehres möglich (siehe Kapitel 8), • Bedienung aller Haltestellen am Linienweg, Anbindung an mindestens einen Anschlusspunkt des Linienbündels, • Marktauftritt im einheitlichen CI gemäß Kapitel 9 - 100 - 400.
Mindest-Bedienung	*Betriebszeit* Mo-Fr: 6.00 – 18.00 Uhr Sa: 7.00 – 14.00 Uhr So: 13.00 – 16.00 Uhr
	Takt: Mo-Sa: 30 Minuten (über 40.000 EW) Mo-Sa: 60 Minuten (unter 40.000 EW) So und Feiertags: 60 Minuten
bedarfsgerechte Bedienung	zugelassen: • Vor 6.00 und nach 19.00 Uhr, • samstags nach Geschäftsschluss, • sonntags ganztägig oder • ganztags bei Nachweis einer durchschnittlichen Tagesauslastung über alle Kurse mit weniger als 6 Fahrgästen
Qualitätsstufe	Standard-Qualität

Tabelle 50: StadtBus

8.7.2.3 RegionalBus

RegionalBus	
Information zur Charakteristik:	• Flächenerschließung und Verbindung von Städten, Gemeinden und Ortsteilen mit weitgehend einheitlicher Linienführung, Ausnahmen innerhalb des Schülerverkehres möglich (*siehe Kapitel 8.6*) [redakt. Änd.], • Ortserschließung für kleine Siedlungen entlang der Strecke und an Streckenendpunkten, • Gewährleistung eines Grundangebotes für den regionalen ÖPNV, • Anbindung an mindestens einen Anschlusspunkt des Linienbündels.
Mindest-Bedienung	*Betriebszeit* Mo-Fr: 6.00 – 18.00 Uhr
	Angebot: Mo-Fr: alle zwei Stunden
bedarfsgerechte Bedienung	zugelassen: • bei Nachweis einer regelmäßigen durchschnittlichen Tagesauslastung über alle Kurse mit weniger als 6 Fahrgästen
Qualitätsstufe	Standard-Qualität

Tabelle 51: RegionalBus

8.7.2.4 OrtsBus

OrtsBus	
Information zur Charakteristik:	• Erschließungs- und Verbindungsfunktion innerhalb von Städten und Gemeinden, • Verstärkung bzw. Ergänzung von Stadtbussen, • vorrangig Erschließung schwach besiedelter Bereiche, • weitgehend einheitliche Linienführung, • Anbindung an mindestens einen Anschlusspunkt des Linienbündels.
Mindest-Bedienung	*Betriebszeit* Mo-Fr: 6.00 – 18.00 Uhr
	Angebot: Mo-Fr: alle zwei Stunden
bedarfsgerechte Bedienung	grundsätzlich zugelassen
Qualitätsstufe	Standard-Qualität

Tabelle 52: OrtsBus

8.7.2.5 NachtBus

NachtBus	
Information zur Charakteristik:	• Abend- und Nachtverkehr mit Zu- und Abbringerfunktion für soziokulturelle Einrichtungen, • weitgehend einheitliche Linienführung.
Mindest-Bedienung	*Betriebszeit* Freitagnacht, Samstagnacht und in der Nacht vor Feiertagen
	Angebot: keine Vorgabe
bedarfsgerechte Bedienung	grundsätzlich zugelassen
Qualitätsstufe	Standard-Qualität

Tabelle 53: NachtBus

8.7.2.6 Schüler-, Verstärkerverkehr

Schüler- bzw. Verstärkerverkehr	
Information zur Charakteristik:	• Abwicklung des Schülerverkehrs, • Abdeckung von Nachfragespitzen vorrangig im Schüler- und Bedarfsverkehr, • Verstärkung vorhandener Linien.
Mindest-Bedienung	*Betriebszeit* Im Schülerverkehr soll die Ausrichtung auf die Anfangs- und Endzeiten der Schulen erfolgen. Die Verstärkerfahrten sind auch auf die Anfangs- und Endzeiten der Betriebe auszurichten.
	Angebot keine Vorgabe
bedarfsgerechte Bedienung	grundsätzlich zugelassen
Qualitätsstufe	Toleranz-Qualität

Tabelle 54: Schüler-, Verstärkerverkehr

9 Qualität

Qualität ist im ÖPNV neben dem Linienkonzept (siehe Kapitel 8) ein entscheidendes Kriterium für die Attraktivität des Verkehrsangebotes. Steigende Attraktivität führt zu höheren Fahrgastzahlen und damit zu steigenden Einnahmen, welche die Wirtschaftlichkeit des ÖPNV verbessern können. Entscheidend für den Erfolg des Linienverkehrs ist damit seine Ausrichtung auf die Ansprüche der Kunden.

Ziel der Kreise Minden-Lübbecke und Herford ist, bereits bestehende kundengerechte Leistungen im heutigen ÖPNV-Angebot in seinen qualitativen Ausprägungen auch in Zukunft sicherzustellen und weiter auszubauen. Um diesen Anforderungen gerecht zu werden, legt dieser Nahverkehrsplan neben Aussagen zum rein quantitativen Umfang einzelner Linien auch qualitative Standards für die Erbringung der Verkehrsleistung fest. Damit wird das öffentliche Verkehrsinteresse hinsichtlich der Anforderungen an die angestrebte Qualität der Verkehrsleistung konkretisiert und für jede Linie eindeutig und ausreichend präzise dargestellt.

- Die Qualität der Verkehrsleistung ist in verschiedene Qualitätsmerkmale unterschieden. Diese Merkmale werden in Kapitel 9.1 definiert.
- Bei der Bemessung der notwendigen Qualitätsausprägung werden die Verkehrsaufgabe der Linien und die damit verbundene Qualitätsstufe berücksichtigt. Die Standards der verschiedenen Qualitätsstufen werden in Kapitel 9.3 beschrieben.

9.1 Qualitätsmerkmale

Beförderungsqualität für Fahrgäste bemisst sich insbesondere an den nachfolgend genannten Qualitätsmerkmalen:

- Pünktlichkeit und Anschlusssicherheit,
- Fahrzeugsauberkeit,
- Fahrzeugausstattung,
- Fahrzeugdesign,
- Umweltstandards,
- Fahrzeugwerbung,
- Fahrpersonal,
- Fahrzeugalter.

Anhand dieser Qualitätsmerkmale wird die Qualität der (erbrachten) Betriebsleistung ermittelt. Die Bewertung erfolgt in Qualitätsstufen (siehe Kapitel 9.3).

9.1.1 Pünktlichkeit und Anschlusssicherheit

Das Verkehrsunternehmen verspricht im Fahrplan Abfahrt- und Ankunftszeiten. Der Fahrgast erwartet, dass die ausgewiesenen Zeiten eingehalten werden und er somit pünktlich von der Start-Haltestelle 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 Rechung 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.

Pünktlichkeitsgrad

Die Bestimmung der Pünktlichkeit der erbrachten Verkehrsleistung erfolgt mit Hilfe des Pünktlichkeitsgrads. Der Pünktlichkeitsgrad ist das Verhältnis aller – per Definition PASST (nordrhein-westfälischer Pünklichkeit-Anschluss-Sicherheit-Standard) – 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

- alle Taktknoten (Betrachtung nur der Ankunftszeiten),
- Verknüpfungspunkte erster Ordnung (Betrachtung nur der Ankunftszeiten),
- die jeweiligen Haltestellen der Schulstandorte zu den jeweilig vorgegebenen Schulanfangszeiten (Betrachtung nur Ankunftszeiten) sowie
- die jeweilige Haltestelle der Schulstandorte zu den jeweiligen vorgegebenen Schulendzeiten (Betrachtung nur Abfahrtszeiten).

Eine Fahrt gilt als verspätet, wenn die Ankunfts- bzw. Abfahrtszeit über drei Minuten bezogen auf die erste Sekunde der im Fahrplan angegebenen Abfahrts- bzw. Ankunftszeit abweicht.

Tabelle 55: Vorgaben Pünktlichkeitserfassung

Fahrten	Pünktlichkeit	Messpunkte
Fahrten im Grundnetz, die Anschlüsse Bus – Bus oder Bus – Bahn gemäß Kapitel 0 sicherstellen müssen.	Für Fahrten, die Anschlüsse erreichen müssen, sind vom Verkehrsunternehmen maximale Verspätungszeiten (MAZ-Zeiten-Anschluss) festzulegen, innerhalb derer eine Verspätung in der Ankunft noch den Anschlusses sicherstellt.	Alle Taktknoten und Verknüpfungspunkte erster Ordnung.
Fahrten im Schulnetz, die Schulanfangszeiten gem. Kapitel 0 erreichen müssen.	Für Fahrten, die Schulanfangs- bzw. endzeiten einhalten müssen, sind vom Verkehrsunternehmen maximale Verspätungen (MAZ-Zeiten-Schule) festzulegen, innerhalb derer eine Verspätung in der Ankunft an der jeweiligen Schule noch das pünktliche Erreichen des Unterrichts aller aufgeführten Schulanfangszeiten sichergestellt ist.	Haltestellen der Schulstandorte

MAZ-Zeiten für Anschlüsse

Für die Anschlüsse an Taktknoten und Verknüpfungspunkten erster Ordnung sowie für die Haltestellen der Schulstandorte sind MAZ-Zeiten (MAZ-Zeit-Anschluss und MAZ-Zeit-Schule) zu ermitteln. Innerhalb dieser MAZ-Zeiten gilt die Fahrt noch als pünktlich.

Bei der Fahrplanung sind die fahrplanmäßigen An- und Abfahrtszeiten nach den Anforderungen über die Wegezeiten und der Anschlusszeiten festzulegen. Wegezeiten für die Schulstandorte sind in Abstimmung mit den Schulträgern zu berücksichtigen.

Die MAZ-Zeit-Anschluss darf nicht größer als die maximale Anschlusszeit sein, die MAZ-Zeit-Schule darf nicht größer als die maximale Wartezeit an der jeweiligen Schule (Kapitel 0) sein. Innerhalb dieser Grenzen sind die MAZ-Zeiten vom Verkehrsunternehmen durch die Gestaltung der Fahrpläne selbst beeinflussbar.

Es ist ein Pünktlichkeitsgrad von 100 % anzustreben. Der Standard für den geforderten Pünktlichkeitsgrad ergibt sich aus den Qualitätsstufen (Kapitel 9.3) für die jeweilige Produktkategorie (SchnellBus, StadtBus, OrtsBus etc). Verfrühte Abfahrten gelten als ausgefallenen Fahrten; sie sind zu vermeiden.

Verfügbarkeit des Fahrplanangebotes/ Ausfallquote

Die Verfügbarkeit und Zuverlässigkeit des Fahrplanangebotes ist die Basisleistung des Verkehrsunternehmens und steht im Zentrum der Kundenwahrnehmung. Der Fahrgast erlebt neben den nicht durchgeführten Fahrten auch verfrühte und stark verspätete Fahrten als ausgefallen.

Als Anforderung wird festgelegt, dass die im Fahrplan aufgeführten Fahrten stattfinden. Bei geplanten Betriebsunterbrechungen[46] werden Ersatzverkehr gemäß Fahrplan durchgeführt. Bei ungeplanten Betriebsunterbrechungen[47] erfolgt – soweit sinnvoll – unverzüglich die Sicherung des Betriebsablaufs durch Ersatzverkehre oder Anschlussmöglichkeiten.

Als Messkriterium wird die Differenz zwischen der Soll-Fahrplanleistung (gem. Fahrplan) gesamt und der tatsächlichen Ist-Leistung gesamt betrachtet. Fahrten gelten als ausgefallen, wenn sie gar nicht bzw. nur teilweise (Teilausfälle) durchgeführt werden. Die zulässige Ausfallquote wird als Zielwert auf eine Obergrenze von 1 % festgelegt.

Eine Fahrt gilt bei einer Verspätung von über 29 Minuten als ausgefallen. Verfrühte Abfahrten gelten ebenfalls als ausgefallene Fahrten.

9.1.2 Fahrzeugsauberkeit

Die Sauberkeit der Fahrzeuge ist wesentlich für die Akzeptanz und das Image des ÖPNV. Stark verschmutzte Fahrzeuge im Innenraum und gerade im Sitzbereich sind für den Fahrgast eine Zumutung und fördern nicht die Bereitschaft zur wiederholten Nutzung des ÖPNV. Darüber hinaus ist ein äußerlich sauberes Erscheinungsbild der Fahrzeuge nicht zu unterschätzen.

Die eingesetzten Fahrzeuge sind täglich stets in einem sauberen Zustand in Dienst zu stellen. Das Fahrzeuginnere (Fußboden, Wände und Decke, Sitze) ist frei von Flecken, klebrigen Rückständen und Schmierereien zu halten. Die Fahrgastsitze müssen zudem trocken und frei von abfärbenden Mitteln sein.

Grobe Verunreinigungen (anstößige, ekelerregende Verunreinigungen wie z. B. Erbrochenes), die während des Betriebes auftreten sowie Verunreinigungen, die das Betreten des Fahrzeuges oder die Benutzung der Sitze beeinträchtigen (z. B. auslaufende Getränke), sind möglichst kurzfristig, in der Regel innerhalb von 60 Minuten, zu entfernen.

Grobmüll (z. B. leere Flaschen und Dosen) ist nach den betrieblichen und örtlichen Gegebenheiten nach jedem Umlauf zu entfernen.

---

[46] **Geplante Unterbrechungen** sind z. B. Baustellen oder Großveranstaltungen, bei denen ein Umleitungsfahrplan mind. zwei Tage vor der Unterbrechung erstellt und veröffentlicht werden muss. Der Betreiber ist für das Umleitungsmanagement verantwortlich.

[47] **Ungeplante Unterbrechungen** treten ohne bzw. mit geringer Vorwarnzeit ein (z. B. Fahrzeugausfall, nicht gemeldete Demonstrationen, Unfall, Notarzteinsatz im Fahrzeug). Diese Unterbrechungen können sowohl im oder außerhalb des Einflussbereiches des Betreibers liegen und erfordern keinen Ersatzfahrplan. Jedoch ist eine entsprechende Kommunikation sicherzustellen.

Das Äußere des Fahrzeuges hat ebenso stets einen ansehnlichen, sauberen und gleichmäßig gepflegten Eindruck zu erwecken. Die Reinigungsintervalle müssen so angelegt sein, dass die erwartete Sauberkeit erreicht wird. Außergewöhnliche Verschmutzungen sind unverzüglich zu beseitigen.

Die Sauberkeit wird mit Hilfe des Sauberkeitsgrades festgelegt, der wie folgt ermittelt wird:

Um ein höchstmögliches Maß an Objektivität zu erreichen, ist es erforderlich alle Elemente eines Fahrzeuges, die getrennt voneinander betrachtet werden, spezifisch zu bewerten und in der Summe zu einem objektiven Gesamtergebnis, Sauberkeitsgrad, zusammenzuführen.

Folgende Elemente des Fahrzeugs werden getrennt voneinander durch Sichtkontrollen erfasst:

- äußeres Erscheinungsbild,
- Fußraum,
- Sitze,
- Scheiben (innen),
- Wand/ Decke.

Jedes Element hat die gleiche Gewichtung und wird mittels der Attribute

- sauber (3),
- leicht verschmutzt (2),
- stark verschmutzt (1),
- schadhaft (zerkratzt/ nicht benutzbar) (0).

beurteilt, wobei jedem Attribut eine Gewichtung zugeordnet wird, die in Klammern angegeben ist. Danach wird der maximale Beurteilungs- bzw. Sauberkeitswert ermittelt. Die Berechnung erfolgt in Abhängigkeit von der Stichprobengröße und unter der Annahme, dass bei allen Kontrollen bei sämtlichen Bewertungsgruppen das bestmögliche Ergebnis erreicht wurde.

Die Formel lautet:

Sauberkeit = Anzahl der Kontrollen x Elemente x max. Gewichtung der Attribute

Beispiel:

Bei 100 Kontrollen ergibt sich aufgrund der fünf Bewertungsgruppen und der dreifachen Gewichtung bei „sauber" eine maximale Punktzahl von 1.500 Punkten.

Die Quote aus der Summe der erreichten Punktzahl und der maximalen Punktzahl ergibt den Sauberkeitsgrad. Der Sauberkeitsgrad ist für die verschiedenen Qualitätsstufen in Kapitel 9.3 definiert.

9.1.3 Fahrzeugausstattung

Um attraktive und kundenfreundliche Fahrzeuge zu gewährleisten, sind die folgenden Kriterien für die Fahrzeugausstattung festgelegt:

Kategorie 1: Standardlinienbus u. a.

Kategorie Standardlinienbus, Midibus, Gelenkbus, Großraumbus und entsprechende:

- Regelfahrzeuge mit Niederflurtechnik/ Low-Entry-Busse[48]
- Außenfahrgeräusche: siehe Ziffer 9.1.5 (Umweltstandards/ Lärm)
- mindestens eine doppelbreite Tür (lichte Durchgangsbreite 1.250 mm +/- 50 mm)
- 2 Einstiege mit maximal 320 mm Einstiegshöhe plus 20 mm Toleranz; Absenkung mit Kneeling um mind. 50 mm
- Barrierefreie Niederflurtechnik; als barrierefrei gilt ein Fahrzeug i. S. d. § 11 Abs. 2 Satz 6 ÖPNVG NRW, wenn es dem Standard aus der UN ECE 107 in der jeweiligen aktuellen Fassung entspricht
- mindestens eine fahrzeuggebundene Einstiegshilfe entsprechend EU Richtlinie 2001/85/EG (fremdkraftbetätigte Rampe oder manuelle Rampe)
- im Bereich zwischen 1. und 2. Tür eine Fahrzeugbodenverlauf-Gestaltung ohne Querstufen
- Anfahrspiegel (§ 56 Abs. 3 Nr. 2 StVZO)
- Vollmatrixanzeigen (Rollbandanlagen nur in Ausnahmefällen
- Linienbeschilderung außen:
  - Liniennummer: Bug, rechts, Heck und links
  - Fahrtziel: Bug rechts
  - Streckenverlauf: rechts
- geeignete optische Linienverlaufsanzeige im Fahrzeug
- geeignete optische und akustische Informationseinrichtung zur Ankündigung der nächsten Haltestelle; es wird empfohlen, digitale Ansagegeräte mit geräuschabhängiger Lautstärkenregelung und optische Haltestellenanzeigen einzubauen.
- optische und akustische Anzeige zur Bestätigung des Haltestellenwunsches
- Liniengerechte Bestuhlung mit ausreichenden Festhaltemöglichkeiten (Regelsitzabstand = 720 mm; soweit wegen technisch-konstruktiver Randbedingungen bei einzelnen Sitzen die Realisierung nicht möglich ist, kann das Maß unterschritten werden)

[48] Niederflurtechnik: maximale Fußbodenhöhe 32 cm über Fahrbahn ohne Kneeling zur Sicherstellung niveaugleicher Ein- und Ausstiege; Ausstattung Bus mit Kneeling und mechanischer Rampe (siehe auch EU-Richtlinie 2001/85/EG)

- Festhaltemöglichkeiten:
  - in Stadtbussen senkrechte Haltestangen, im Sinne der Barrierefreiheit mit kontrastreicher Farbabstufung abgesetzt, mindestens an jeder 2. Fahrgastsitzreihe (möglichst versetzt)
  - Haltegriffe an gangseitigen Fahrgastsitzen, soweit keine senkrechte Haltestange in diesem Bereich vorhanden ist
  - waagerechte Haltestangen für Fahrzeuge im Stadtlinienverkehr über 10 m Länge
- ausreichende Anzahl von kontrastierenden Haltewunschtasten in einer Höhe, die von allen Sitzplätzen aus zu erreichen sind
- für nicht Stadtbusse Haltewunschtasten, farblich kontrastierend abgesetzt, im Türbereich
- eine Abstellfläche mit rutschhemmenden Belag für Rollstühle/ Kinderwagen in Omnibussen >=10m von mindestens 900 x 2.000 mm; geeignet für Mitnahme von E-Scootern. An der Abstellfläche müssen geeignete Gurte, Befestigungen o.ä. für Rollstühle angebracht sein.
- Haltewunschtasten sind in ausreichender Anzahl (mind. 1 je 4 Sitzplätze) und so, dass sie möglichst von allen Plätzen erreichbar sind, anzubringen. Dies gilt insbesondere auch an der Abstellfläche für Rollstühle und den Sitzplätzen für Behinderte. Bei der Anbringung ist die Höhe so zu wählen, dass die Tasten auch von kleineren Personen gut erreicht werden können (d. h. ca. 1,20 m über Fußboden). Eine auffällige Farbe sorgt für bessere Erkennbarkeit.
- Im Bereich des Rollstuhlbenutzerplatzes ist eine Betätigungseinrichtung kontrastierend zur Umgebung vorzusehen, die mit der Handfläche bedienbar ist. Sie hat eine aktive Fläche von mindestens 25 cm² zu besitzen, in einer Höhe von ca. 85 cm über dem Wagenfußboden angebracht und mit einem Rollstuhlpiktogramm gekennzeichnet werden. Diese Taste muss dem Fahrer zusätzlich den Wunsch übermitteln, dass die Rampe ausgeklappt werden soll (ggf. separate Stopp-Taste).
- An der Außenseite der 2. Tür muss eine Taste mit Rollstuhlpiktogramm angebracht sein, die dem Fahrer signalisiert, dass der Bus abgesenkt und die Rampe ggf. ausgeklappt werden muss. Die Taste muss mit dem Rollstuhlpiktogramm gekennzeichnet sein und für Rollstuhlfahrer gut erreichbar sein. Alle Tasten müssen zudem mit Braille-Schrift tastbar beschriftet sein.
- Im Mehrzweckbereich müssen Notsitze (mindestens 1 Klappsitz) vorhanden sein.
- Es sind mindestens 10 podestfreie Sitzplätze mit einem stufenlosen Zugang (ebenerdig) im Fahrgastraum vorzuhalten, max. 4 Sitzplätze dürfen davon auf einen Podest angebracht sein, sofern der stufenlose und ebenerdige Zugang sowie eine Sitzhöhe wie bei den podestfreien Sitzplätze gewährleistet ist.
- Fahrscheindrucker mit der Möglichkeit zur Ausgabe von relationsbezogenen Fahrscheinen

- Fahrscheinentwerter
- Klimaanlage für Fahrerplatz und Fahrgastraum
- DIN-A3-Info-Rahmen

Kategorie 2: Kleinbus

- Außenfahrgeräusche: siehe Ziffer 9.1.5 (Umweltstandards/Lärm)
- mindestens eine doppelbreite Tür (lichte Durchgangsbreite 1250 mm +/- 50 mm)
- 1 Einstieg mit maximal 320 mm Einstiegshöhe plus 20 mm Toleranz; Absenkung mit Kneeling um mind. 50 mm
- stufenloser Zugang innerhalb des Fahrgastraums zum Fahrpersonal und einen stufenlosen Zugang in das Fahrzeuginnere
- Barrierefreiheit; als barrierefrei gilt ein Fahrzeug i.S.d. § 11 Abs. 2 Satz 6 ÖPNVG NRW, wenn es dem Standard aus der UNECE 107 in der jeweiligen aktuellen Fassung entspricht
- mindestens eine fahrzeuggebundene Einstiegshilfe entsprechend EU Richtlinie 2001/85/EG (fremdkraftbetätigte Rampe oder manuelle Rampe)
- Anfahrspiegel (§ 56 Abs. 3 Nr. 2 StVZO)
- Haltegriffe an gangseitigen Fahrgastsitzen, soweit keine senkrechte Haltestange in diesem Bereich vorhanden ist.
- eine Abstellfläche mit rutschhemmenden Belag für Rollstühle/ Kinderwagen in Omnibussen >=10 m von mindestens 900 x 1300 mm; geeignet für die Mitnahme von E-Scootern. An der Abstellfläche müssen geeignete Gurte, Befestigungen o. ä. für Rollstühle angebracht sein.
- Im Mehrzweckbereich müssen Notsitze (mindestens 1 Klappsitz) vorhanden sein.
- Vollmatrixanzeigen (Rollbandanlagen nur in Ausnahmefällen)
- Linienbeschilderung außen:
- Liniennummer: Bug, rechts und Heck
- Fahrtziel: Bug rechts
- Streckenverlauf: rechts
- optische und akustische Anzeige zur Bestätigung des Haltestellenwunsches
- liniengerechte Bestuhlung mit ausreichenden Festhaltemöglichkeiten (Regelsitzabstand = 720 mm; soweit wegen technisch-konstruktiver Randbedingungen bei einzelnen Sitzen die Realisierung nicht möglich ist, kann das Maß unterschritten werden)
- ausreichende Anzahl von kontrastreich abgesetzten Haltewunschtasten
- Fahrscheindrucker mit der Möglichkeit zur Ausgabe von relationsbezogenen Fahrscheinen

- Fahrscheinentwerter
- Klimaanlage für Fahrerplatz und Fahrgastraum

Die Fahrzeugausstattung sowie das maximale Alter der Fahrzeuge innerhalb der verschiedenen Qualitätsstufen sind in Kapitel 9.3 festgelegt.

9.1.4 Fahrzeugdesign

Die Gestaltung von Produkten spielt in der Wahrnehmung der Kunden eine große Rolle. Durch eine einheitliche Gestaltung des Öffentlichen Nahverkehrs wird diesem mehr Profil in der Region verschafft und er kann sich vom Individualverkehr als System hervorheben. Ziel ist es, einen Wiedererkennungswert zu schaffen und dem Fahrgast ein einheitliches und ansprechendes Bild des ÖPNV in den Kreisen Minden-Lübbecke und Herford zu vermitteln.

Die mhv hat ein Design-Konzept für die Gestaltung von Fahrzeugen und Haltestellenschildern entwickelt, da sowohl Fahrzeuge als auch Haltestellenschilder wesentliche Bestandteile des ÖPNV-Systems und somit wichtige Imageträger sind.

Das Design-Konzept der mhv für die Omnibusse besteht aus einer grafischen Darstellung und der jeweiligen Haupt- und Nebenfarbe.

Die grafische Darstellung besteht aus einer farbig gestalteten Front, die sich bogenförmig auf die Seitenbereiche zieht sowie ein in der gleichen Farbe gestalteter Bereich über den Fenstern. Durch die farbige Fläche im vorderen Bereich des Busses sind zwei farbige Bögen gezogen.

Abbildung 43: Grunddesign Fahrzeuge

Die Anwendung des Fahrzeugdesign für die verschiedenen Qualitätsstufen ist in Kapitel 9.3 festgelegt.

9.1.5 Umweltstandards

Die Definition von Umweltstandards im Nahverkehrsplan dient durch die Verbesserung der lokalen Immissionssituation und den Klimaschutz der Allgemeinheit und somit dem öffentlichen Verkehrsinteresse. Der Standard des NVP entspricht den Vorgaben der Europäischen Union. Die Senkung des Kraftstoffverbrauchs führt zu einer Verringerung der Schadstoffbelastung und zu monetären Einsparungen im Betrieb.

Zur Reduzierung der Abgasbelastung durch den ÖPNV ist bei Fahrzeugneubeschaffungen die Einhaltung der in Tabelle Schadstoffemissionswerte genannten Grenzwerte für Schadstoffemission erforderlich. Die Werte entsprechen den Empfehlungen des Umweltbundesamtes und der Europäischen Union. Sie entsprechen für Stickoxide und Partikel dem EEV-Standard (Standard für besonders umweltfreundliche Fahrzeuge nach Richtlinie 1999/96 des Europäischen Parlaments und des Rates, ABI L44).

a) Abgase

Mit den gesetzlichen Regelungen zur Abgasnorm Euro 6 gilt seit dem 1. Januar 2013 europaweit bei der Typprüfung die Euro 6-Norm. Sie ist für alle seit dem 1. Januar 2014 neu zugelassenen Lkw und Busse > 3,5 t bindend. Mit der Euro 6-Norm werden die Grenzwerte für Lastkraftwagen (Lkw) und Busse bei Partikeln um etwa 67 Prozent (0,03 auf 0,01 g/kWh) und bei Stickstoffoxiden sogar um 80 Prozent (2,0 auf 0,46 g/kWh) gegenüber Euro V gesenkt.

Dadurch leiten sich zur Erfüllung des NVPs folgende Umweltstandards für die in Kapitel 9.3 festgelegten Qualitätsstufen ab:

- **Spitzenqualität**: alle eingesetzten Fahrzeuge erfüllen mindestens Euro 6-Norm.
- **Standardqualität**: 90 % der eingesetzten Fahrzeuge erfüllen ab 2020 mindestens den EEV-Standard
- **Toleranzqualität**: keine Vorgaben.

b) Lärm

Die folgenden aus den EWG-Richtwerten abgeleiteten Lärmwerte sind zwingend einzuhalten:

Tabelle 56: Vorgaben Lärmgrenzwerte

Fahrzeuge mit einer Motorleistung von 75 bis 150 kW	75 dB(A)
Fahrzeuge mit einer Motorleistung von 150 kW und mehr	78 dB(A)

c) Recyclebarkeit

Bei der Beschaffung neuer Fahrzeuge ist darauf zu achten, dass möglichst viele am und im Fahrzeug befindliche Werk- und Rohstoffe wiederverwendet werden können.

d) Alternative (emissionsarme) Antriebstechnologien

Ausgehend von dem umweltpolitischen Ziel, die Emissionen des motorisierten Verkehrs in den kommenden Jahren spürbar zu verringern, streben die Kreise Minden-Lübbecke und Herford mittel- bis langfristig mit jeder Neuvergabe (Ausschreibungs- und Genehmigungswettbewerb, Direktvergaben) die Umstellung der Fahrzeugflotten im ÖPNV auf alternative Antriebe an. Der Einsatz von Fahrzeugen mit klimafreundlichen, emissionsarmen Antriebstechnologien (z. B. Erdgas-Antrieb (CNG), Elektroantrieb, Wasserstoff-Brennstoffzellen-Antrieb, Hybridlösungen) ist somit langfristig gefordert. In der folgenden Tabelle ist die Mittel- und Langfristplanung zur stufenweisen Einführung von Fahrzeugen mit alternativen (emissionsarmen) Antriebstechnologien beschrieben. Detaillierte Anforderungen an die einzusetzenden Fahrzeuge je Vergabeeinheit/ Linienbündel werden im Rahmen der Vorabbekanntmachung oder der Ausschreibung beschrieben. Bereits vergebene Linienbündel sind bis zum Ende ihrer Laufzeit nicht betroffen.

Tabelle 57: Vorgaben zum Einsatz alternativer (emissionsarmer) Antriebstechnologien

Mittel- und Langfristplanung	Anteil [%] von alternativen (emissionsarmen) Antriebstechnologien	Bemerkung
ab 2022	25 %	Der Anteil bezieht sich auf alle eingesetzten Fahrzeuge mit Standard- und Spitzenqualität. Bei Fahrzeugen mit Erdgasantrieb (CNG) soll ein überwiegender Anteil an Gas[49] aus regenerativen Quellen eingesetzt werden.
ab 2026	50 %	
ab 2028	75 %	

9.1.6 Fahrzeugwerbung

Werbung in und an den Fahrzeugen ist grundsätzlich als Innenwerbung an den Fenstern, über Monitore sowie in Werberahmen und als Außenwerbung in Form von Rumpfwerbung, Heckwerbung sowie TrafficBoard möglich. Die Werbeinhalte dürfen dabei nicht gegen die Interessen der Kreise Minden-Lübbecke und Herford sowie der kreisangehörigen Städte und Gemeinden oder gegen die allgemein anerkannten Normen von Moral und Ethik verstoßen.

[49] Das beinhaltet u.a. auch Erzeugnisse aus der Herstellung von „power to gas“ bzw. „power to fuel“.

Unzulässig ist Werbung mit politischem und/ oder gewaltverherrlichendem Inhalt. Die Werbung darf weder diskriminieren hinsichtlich Rasse, Geschlecht, Religion oder Nationalität noch Menschen wegen ihrer religiösen oder politischen Denkweise angreifen. Zudem ist Werbung für Drogen, alkoholische Getränke, Zigaretten (E-Zigaretten) und für Automobile sowie jugendgefährdende Werbung nicht zulässig.

Die Zulässigkeit der verschiedenen Werbeformen an und in den Fahrzeugen in den jeweiligen Qualitätsstufen ist in Kapitel 9.3 festgelegt. Die dort angegebenen Prozentzahlen beziehen sich auf sämtliche Fahrten in den Linienbündeln die innerhalb eines Tages in der jeweiligen Qualitätsstufe durchgeführt werden.

Im Bereich der Fensterflächen sind Folien so anzuordnen bzw. zu gestalten, dass sie die Orientierungsmöglichkeiten und das Sicherheitsempfinden der Fahrgäste nicht negativ beeinflussen. Aus dem Fahrzeug muss der Blick nach außen auch bei Dunkelheit und bei Niederschlag grundsätzlich gewährleistet sein.

9.1.7 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:

- gute Deutschkenntnisse im Bereich der Verständigung über Sprache und die Fähigkeit, einfache Texte zu lesen,
- fachliche Qualifizierung (Kenntnisse des Verkehrsraumes sowie der relevanten Vorschriften des Unternehmens sowie des Verbundes),
- 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),
- gepflegtes und seriöses äußeres Erscheinungsbild.

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 Fahrpersonal muss in der Lage sein, die Informations- und Verkaufseinrichtungen umfassend und sicher bedienen zu können. Zudem muss das Fahrpersonal über die Fähigkeit

verfügen, Fehlfunktionen oder Ausfälle direkt zu erkennen und der Betriebsleitstelle zu melden.

Das Fahrpersonal hat besondere Rücksicht auf mobilitätseingeschränkte Fahrgäste zu nehmen. Personen mit Mobilitätseinschränkungen, Personen mit Rollator sowie Personen mit Kinderwagen sind beim Ein- und Ausstieg nötigenfalls zu unterstützen. Dem Fahrpersonal müssen die wichtigsten Verhaltensregeln im Umgang mit mobilitätseingeschränkten Personen bekannt sein und von ihnen angewendet werden.

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:

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

Die Anwendung der Personalstandards innerhalb der verschiedenen Qualitätsstufen ist in Kapitel 9.3 festgelegt.

Entlohnung des Personals

Die Entlohnung des eingesetzten Personals bei den Verkehrsunternehmen hat nach Maßgabe einschlägiger und repräsentativer Tarifverträge zu erfolgen (§ 8 Abs. 3 Satz 2 ÖPNVG NRW). In NRW sind dies der NWO sowie der TVöD (Tarifvertragsparteien: Verband nordrhein-westfälischer Omnibusunternehmen e. V. (NWO) und ver.di, Landesbezirk Nordrhein-Westfalen).

In Öffentlichen Dienstleistungsaufträgen (ÖDA) können vom Aufgabenträger ggf. weitergehende Regelung zur Entlohnung getroffen werden.

9.1.8 Beschwerdemanagement

Die Annahme und Bearbeitung von Kundenresonanzen (Beschwerden und Hinweise der Fahrgäste) liegt im Verantwortungsbereich des Verkehrsunternehmens, welcher hierfür ein eigenes Beschwerdemanagement vor Ort im Kreisgebiet/ im Linienbündel vorzuhalten hat.

Im Beschwerdemanagement sind die nachfolgend definierten Leistungen zu erbringen.

- Für die Annahme von Kundenresonanzen sind grundsätzlich alle eingesetzten Personale verantwortlich. Auch das Fahrpersonal muss Beschwerden und Hinweise aufnehmen, soweit bzw. sobald es die Betriebslage zulässt.
- Als Kundenresonanzen sind alle eingehenden schriftlichen, telefonischen und mündlichen Beschwerden und Hinweise aufzunehmen.
- Die eingegangenen und aufgenommenen Beschwerden und Hinweise sind EDV-gestützt in der Aufnahme und Bearbeitung zu dokumentieren (inkl. Beantwortung und Reaktion).
- Stellungnahmen zu allen Kundenbeschwerden, welche die Verkehrsdurchführung betreffen, sind innerhalb von 14 Tagen zu bearbeiten und zu beantworten (in Form einer Beantwortung oder einer Zwischennachricht). Kundenresonanzen sind spätestens innerhalb von vier Wochen abschließend zu bearbeiten.
- Über Eskalationen o. Ä. im Zusammenhang mit der Annahme von Kundenresonanzen ist der Aufgabenträger unverzüglich zu informieren.

Die Kundenresonanzen sind quartalsweise aufzubereiten und in abgestimmten Kategorien dem Aufgabenträger zur Verfügung zu stellen.

9.1.9 Betriebshof

Das Verkehrsunternehmen hat einen Betriebshof im Nahverkehrsraum zu unterhalten. In dem Betriebshof sind ausreichend Räumlichkeiten für

- Verkehrsmanagement,
- Werkstatt,
- Ersatzvorhaltung,
- Datenerfassung/ Speicherung,
- Sozialräume für das Personal sowie
- ausreichend Stauraum für Fundsachen

vorzuhalten.

9.1.10 Betriebsleitstelle

Das Verkehrsunternehmen hat eine Betriebsleitstelle mit ausreichender Entscheidungskompetenz zur Gewährleistung eines störungsfreien Betriebes und einer permanenten Kommunikation einzurichten und zu betreiben, welche eine weitgehend flächendeckende und permanente Betriebskommunikation im Nahverkehrsraum zu allen von ihm eingesetzten Fahrzeugen sicherstellt.

An diese Betriebsleitstelle bestehen folgende Anforderungen:

- Besetzung während der Betriebszeiten der Linien (inkl. 30 Minuten vor der ersten Fahrplanfahrt zur Überwachung der täglichen Betriebsvorbereitung),
- Steuerung und Durchführung eines ordnungsgemäßen Fahrbetriebes,
- Entscheidungen zur Anschlusskoordinierung im Verspätungsfall,
- Planung und Umsetzung von Maßnahmen bei Abweichungen vom Regelfahrplan,
- Steuerung und Durchführung der Verkehrsüberwachung,
- Sicherstellung aktueller Fahrgastinformation bei Störungen etc.,
- Einrichtung/ Verlegung von Haltestellen bei Umleitungen,
- Koordination von Verkehren bei Sonderveranstaltungen/ Baumaßnahmen einschließlich notwendiger Abstimmungen mit Polizei, Ordnungsamt bzw. sonstigen Ämtern,
- Unterstützung beim Fundsachenmanagement.

Die Leitstellenmitarbeiter müssen die deutsche Sprache in Wort und Schrift mit „fachkundigen Sprachkenntnissen“ sicher beherrschen und über umfassende Kenntnisse zur Bedienung des Kommunikationssystems verfügen. Die Mitarbeiter müssen weiterhin fundierte Betriebs- und Netzkenntnisse besitzen und mindestens drei Jahre Berufserfahrung als Busfahrer vorweisen können.

9.1.11 Verkehrsleiter

Am Ort des Betriebshofs ist ein Verkehrsleiter mit ausreichenden Fach-, Entscheidungs- und Handlungskompetenzen zu bestellen. Dieser muss die deutsche Sprache in Wort und Schrift mit „fachkundigen Sprachkenntnissen“ ausgeprägt und sicher beherrschen.

Bei Störungen und in Notsituationen muss dieser Ansprechpartner oder ein anderer entscheidungs- und handlungsbefugter Mitarbeiter des Betreibers zu den üblichen Bürozeiten unmittelbar vor Ort persönlich verfügbar sein.

9.2 Qualitätsmanagement

Das Qualitätsmanagement im ÖPNV umfasst alle organisatorischen Maßnahmen, die der Sicherung der Angebots- und Servicequalität dienen. Die nachfolgend im Nahverkehrsplan beschriebenen Verfahren beinhalten dabei ausschließlich das Verhältnis zwischen Aufgabenträger und Genehmigungsinhaber.

Das Qualitätsmanagement umfasst

- die Qualitätsfestlegung,
- die Qualitätskontrolle und -messung,
- das Qualitätsberichtswesen sowie
- die Qualitätssicherung.

Die **Qualitätsfestlegung** erfolgt durch den Aufgabenträger als „ausreichende Verkehrsbedienung“ im Anforderungsprofil des Nahverkehrsplans. Bei öffentlichen Dienstleistungsaufträgen (Direktvergabe oder wettbewerbliche Vergabe) werden die Anforderungen in der Vorabbekanntmachung oder ggf. in den Vergabeunterlagen präzisiert. Diese Anforderungen sind dann verbindlich für die gesamte Laufzeit.

Bei eigenwirtschaftlichen Verkehren (Genehmigungswettbewerb) ist entscheidend, welche Qualitäten der siegreiche Antragssteller mit seinem Antrag als „verbindliche Zusicherung“ fixiert hat bzw. welche Anforderungen im Genehmigungsbescheid enthalten sind (siehe § 12, Absatz 1a PBefG). Die zugesicherten Qualitäten des siegreichen Antrages können dabei nur unter den Anforderungen des Nahverkehrsplans bzw. der Vorabbekanntmachung bleiben, wenn der Aufgabenträger mangels besserer Anträge sein Einvernehmen erteilt (siehe § 13, Absatz 2a Satz 2 PBefG). Von diesen zugesagten Qualitäten darf während der Genehmigungslaufzeit nicht abgewichen werden. Sie werden als Auflage Bestandteil der Genehmigung (siehe § 15, Absatz 3 PBefG). Die Nichterfüllung wird als Ordnungswidrigkeit, z. B. mit Bußgeldern, sanktioniert (siehe § 61, Absatz 1 Nr. 1 PBefG).

Mit der Festlegung von Qualitätsanforderungen in seinem Nahverkehrsplan gibt der Aufgabenträger den potenziellen Antragstellern wesentliche Hinweise, welche Qualitäten für einen siegreichen Antrag von Bedeutung sein können. Vor diesem Hintergrund beschreibt der Aufgabenträger in der Vorabbekanntmachung, welche Leistungen des Genehmigungsinhabers er im Qualitätsmanagement „erwartet“.

Während bei Direktvergaben und bei wettbewerblichen Vergaben der Aufgabenträger „Herr des Verfahrens“ ist, liegt bei Genehmigungswettbewerben die Entscheidung bei der Bezirksregierung.

Als vertragsgleiche Absicherung der „Qualitätszusicherung“ mit hoher Verbindlichkeit strebt die mhv bei eigenwirtschaftlichen Verkehren eine „**Qualitätsvereinbarung**“ an. Gegenstand der Qualitätsvereinbarung ist die Sicherstellung der ausreichenden Verkehrsbedienung:

- Absicherung der Mindeststandards der Vorabbekanntmachung sowie der verbindlichen Zusicherung des Antragstellers.
- Der Aufgabenträger hat das Recht, die Mindeststandards entsprechend Vorinformation bzw. die verbindlichen Zusicherungen zu kontrollieren.
- Das Verkehrsunternehmen erstellt turnusmäßige Qualitätsberichte und übermittelt diese fristgerecht dem Aufgabenträger und der Genehmigungsbehörde.

- Bei Feststellung negativer Abweichungen von den Mindeststandards, kann der Aufgabenträger weiterführende Erläuterungen, Berichte oder Daten des Verkehrsunternehmens verlangen. Er kann weiterhin die Erarbeitung von Maßnahmen zur Qualitätssicherung einfordern (z. B. gemeinsame Arbeitsgruppe unter Einbindung der Genehmigungsbehörde).
- Bereitstellung von Daten an den Aufgabenträger:
  - Fahrplandaten (Soll-Daten); geplante einzusetzende Fahrzeuge
  - ggf. RBL-Daten zum Betriebsablauf (Echtzeitdaten),
  - ggf. Pünktlichkeitsstatistiken
  - ggf. Beschwerdemanagement
- Recht des Aufgabenträgers zur Durchführung von eigenen Verkehrserhebungen.
- Gegenseitiges Recht zur Abstimmung bzw. zu Verhandlungen über Leistungsänderungen.

Bei der **Qualitätskontrolle** ist hinsichtlich der Ausrichtung ebenfalls zwischen eigenwirtschaftlichen Verkehren und öffentlichen Dienstleistungsaufträgen (ÖDA) zu differenzieren. Bei den eigenwirtschaftlichen Verkehren kann (von der Genehmigungsbehörde und/ oder dem Aufgabenträger) nur die Erfüllung der Qualitäten kontrolliert werden, welche das Verkehrsunternehmen mit seinem Genehmigungsantrag zugesichert hat bzw. die im Genehmigungsbescheid aufgeführt sind. Der Aufgabenträger kann auf seinen Wunsch in die Kontrolle der Qualitätserfüllung eingebunden werden (siehe § 15, Absatz 3 PBefG). Die Genehmigungsbehörde muss dies jedoch mit entsprechenden Auflagen in der Genehmigung absichern.

Anstelle eigener Kontrollen bzw. Messungen durch den Aufgabenträger kann die Qualitätskontrolle für den ÖDA vollständig oder teilweise als Qualitätsnachweis durch das Verkehrsunternehmen erfolgen.

Die vom Verkehrsunternehmen zu erstellenden **Qualitätsberichte** sind das Instrument zur Dokumentation der Qualitätserfüllung gegenüber dem Aufgabenträger. Bei eigenwirtschaftlichen Verkehren kommt ein solcher Qualitätsbericht nur zum Tragen, wenn dieser verbindlich vom Unternehmen mit dem Antrag zugesichert wurde. Vor diesem Hintergrund ist es wichtig, dass der Aufgabenträger im Nahverkehrsplan seine Anforderungen an die Qualitätskontrolle und -nachweise formuliert. Dadurch erhält der Antragsteller die Botschaft, dass aus Sicht des Aufgabenträgers zu einem zustimmungsfähigen Antrag auch die Kontrolle und der Nachweis der Qualitätserfüllung gehören.

Die **Qualitätssicherung** beinhaltet

- Maßnahmen zur Verbesserung der Qualität,
- Sanktionen bei (wiederholter bzw. permanenter) Nichterfüllung der Anforderungen (bei eigenwirtschaftlichen Verkehren Sanktionen ausschließlich durch Genehmigungsbehörde).

Der Schwerpunkt der Maßnahmen zur Qualitätssicherung liegt auf der Einhaltung der vereinbarten bzw. zugesicherten Qualität.

Hierzu zählen:

- turnusmäßiger Arbeitskreis „Qualitätsmanagement“ (i. d. R. im zeitlichen Kontext mit dem Qualitätsbericht),
- anlassbezogene Arbeitsgespräche mit Fixierung von Maßnahmen und Fristen,
- bei permanenter Nichterfüllung Erstellung eines Maßnahmenplans durch das Verkehrsunternehmen, aus dem ersichtlich wird, mit welchen Maßnahmen bis wann eine messbare Qualitätsverbesserung bzw. der Zielwert erreicht wird.

Bei nach Ausschreibung vergebenen Verkehrsleistungen (Verkehrsvertrag) werden zur Sanktionierung von den Aufgabenträgern schwerpunktmäßig Vertragsstrafen und Maluszahlungen vorgesehen. Bei eigenwirtschaftlichen Verkehren erfolgt die Sanktionierung durch die Genehmigungsbehörde. Hierzu ist insbesondere eine regelmäßige Information durch den Aufgabenträger über seine Kontrollergebnisse zielführend.

Zusammenfassend ist zur Wirksamkeit der Qualitätsmanagement-Instrumente einzuschätzen, dass der Aufgabenträger bei nach öffentlichen Ausschreibungen erfolgten Auftragsvergaben bzw. bei Direktvergaben die Qualität in seiner Hoheit umfassend steuern kann. Bei eigenwirtschaftlichen Verkehren sind die Möglichkeiten der direkten Steuerung wesentlich geringer. Hier ist, soweit es nicht zu einer verbindlichen „Qualitätsvereinbarung“ kommt, die Genehmigungsbehörde unmittelbar zuständig.

9.3 Qualitätsstufen

Die im Kapitel 9.1 aufgeführten Qualitätsmerkmale sind drei Qualitätsstufen zugeordnet. Die Qualitätsstufen setzen sich aus den Qualitätsmerkmalen zusammen, wobei diese hinsichtlich des geforderten Qualitätsumfangs unterschieden werden. Die Einzelmerkmale je Qualitätsstufe verstehen sich als Mindeststandards. Wird auch nur eines der Merkmale unterschritten, ist die erbrachte Qualität der nächst niedrigere Qualitätsstufe zuzuordnen, sofern es deren Qualitätsanforderungen erfüllt.

Es wird zwischen drei verschiedenen Qualitätsstufen unterschieden.

9.3.1 Spitzen-Qualität

Tabelle 58: Anforderungen Spitzenqualität

Qualitätsmerkmal	Qualitätsniveau	Vorgaben in Kapitel
Pünktlichkeitsgrad	95 %	9.1.1
Sauberkeitsgrad	90 %	9.1.2
Fahrzeugausstattung	100 %	9.1.3
Fahrzeugdesign	100 %	9.1.4
Fahrzeugwerbung	100 %	9.1.6
Fahrpersonal	100 %	9.1.7
Fahrzeugalter	max. 10 Jahre (Erstzulassung) Durchschnittsalter 6 Jahre	

9.3.2 Standard-Qualität

Tabelle 59: Anforderungsen Standardqualität

Qualitätsmerkmal	Qualitätsniveau	Vorgaben in Kapitel
Pünktlichkeitsgrad	95 %	9.1.1
Sauberkeitsgrad	85 %	9.1.2
Fahrzeugausstattung	100 %	9.1.3
Fahrzeugdesign	100 %	9.1.4
Fahrzeugwerbung	100 %	9.1.6
Fahrpersonal	100 %	9.1.7
Fahrzeugalter	max. 15 Jahre (Erstzulassung) Durchschnittsalter 8 Jahre	

9.3.3 Toleranz-Qualität

Tabelle 60: Anforderungen Toleranzqualität

Qualitätsmerkmal	Qualitätsniveau	Vorgaben in Kapitel
Pünktlichkeitsgrad	95 %	9.1.1
Sauberkeitsgrad	75 %	9.1.2
Fahrzeugausstattung	Es kann von folgenden Kriterien in der Vorgabe abgewichen werden: • Einstieg mit maximaler Einstiegshöhe 320 mm • mindestens eine doppelbreite Tür • mindestens eine fahrzeuggebundene Einstiegshilfe • Linienbeschilderung außen mit Liniennummer links • geeignete optische Linienverlaufsanzeige im Fahrzeug • geeignete optische Informationseinrichtung zur Ankündigung der nächsten Haltestelle • Abstellfläche für Rollstühle/Kinderwagen • Fahrscheinentwerter • A3 Info-Rahmen	9.1.3
Fahrzeugdesign	Keine Vorgabe	9.1.4
Fahrzeugwerbung	100 %	9.1.6
Fahrpersonal	100 %	9.1.7
Fahrzeugalter	max. 20 Jahre (Erstzulassung)	

10 Schaffung der „vollständigen“ Barrierefreiheit im ÖPNV – Zielsetzung für die Kreise Minden-Lübbecke und Herford

In Deutschland sind rund 9 % der Bevölkerung dauerhaft bzw. temporär von Mobilitätseinschränkungen – z. B. durch das Mitführen von Kinderwagen oder durch Krankheiten – betroffen. Um sensorisch- und mobilitätseingeschränkten Menschen den Zugang zum System ÖPNV zu erleichtern, ist es erforderlich, eine fahrzeugseitige und infrastrukturelle Barrierefreiheit zu schaffen.

10.1 Anforderungen an den Nahverkehrsplan zur Schaffung einer „vollständigen“ Barrierefreiheit

In der konsequenten Umsetzung des BGG (§ 4) wird der Begriff „Barrierefreiheit“, im Gegensatz zu früheren Jahren, nicht nur auf die Nutzergruppen der Rollstuhlfahrer sowie teilweise auch der Gehbehinderten und der zeitweise Mobilitätseingeschränkten begrenzt. Vielmehr sollen alle Nutzergruppen mit eingeschränkter Mobilität (z. B. auch hochbetagte Nutzer, gehörlose Personen, blinde/ sehbehinderte Personen, greifbehinderte Personen, Personen mit Konzentrations- und Orientierungsbeeinträchtigung) berücksichtigt werden. Das Gesetz schreibt vor, dass für diese Nutzergruppen in der Konsequenz die Möglichkeit zur eigenständigen, selbstbestimmten, unabhängigen und sicheren

- Auffindbarkeit,
- Zugänglichkeit und
- Nutzbarkeit

des ÖPNV zu gewährleisten ist. Mit der Novellierung des PBefG, die zum 01.01.2013 in Kraft getreten ist, werden in § 8 Absatz 3 die Anforderungen an den von den zuständigen Behörden (Aufgabenträgern) aufzustellenden Nahverkehrsplan (NVP) definiert. So heißt es u. a.: “Der Nahverkehrsplan hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des Öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 01. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Die in Satz 3 genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden.“ Der NVP muss daher erklären:

- nach welcher Priorisierung bzw. in welchem Zeitraum die Barrierefreiheit im ÖPNV hergestellt werden soll und
- für welche Ausnahmen diese Frist nicht gilt.

Die Aufgabenträger sind mit der Novellierung des PBefG vordergründig für die Planung, jedoch nicht für die Umsetzung der „vollständigen Barrierefreiheit“ zuständig. Sie haben die Pflicht, sich mit der gesetzlichen Zielbestimmung zu befassen, die Belange der Barrierefreiheit bei der Aufstellung eines NVP angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen und dabei die Verbände, Beauftragten und Beiräte der Betroffenen anzuhören.

Nahverkehrspläne haben keinen verbindlichen Rechtscharakter, und es gibt keinen subjektiven Anspruch auf die Umsetzung einzelner Maßnahmen.[50]

Im Zusammenhang mit der Barrierefreiheit sind die ÖPNV-Aufgabenträger auf die Zusammenarbeit mit anderen Akteuren angewiesen. Dazu zählen insbesondere die Verkehrsunternehmen sowie die Straßenbaulastträger, die für die vom ÖPNV genutzte Infrastruktur zuständig sind.

Die Zuständigkeit für die Umsetzung der einzelnen, im NVP beschriebenen Maßnahmen, liegt:

- beim Verkehrsunternehmen für den Bereich der Fahrzeuge, für die Schulung des Fahr- und Servicepersonals und für die Fahrgastinformation sowie
- beim Straßenbaulastträger (Städte, Kreis, Land und Bund) für die Haltestellen.

Vom Aufgabenträger werden die Anforderungen an die Fahrzeugausstattung, die Fahrgastinformation und die Personalschulung über den NVP, die Vorabbekanntmachung und/ oder über die öffentliche Dienstleistungsaufträge formuliert.[51]

10.2 Mittel- und langfristige Planungen zur Barrierefreiheit in den Kreisen Minden-Lübbecke und Herford

Im Gebiet der Kreise Minden-Lübbecke und Herford werden unterschiedliche Planungshorizonte in Bezug auf die fahrzeugseitigen bzw. infrastrukturellen Anforderungen an die Barrierefreiheit verfolgt. Während bei den Fahrzeugen bereits ein hoher Standard in der Barrierefreiheit erreicht ist, wird bei den Haltestellen vor dem Hintergrund der eingeschränkten finanziellen Mittel bei den für die Haltestellen zuständigen kreisangehörigen Städten und Gemeinden der Umsetzungsprozess nach heutigem Stand noch einige Jahre in Anspruch nehmen.

Unter Berücksichtigung der o. g. Rahmenbedingungen gilt es die Zielsetzung kontinuierlich und fortlaufend

- im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten der Kreise als Besteller der Busverkehre, als Baulastträger von Haltestelleninfrastruktur an Kreisstraßen (Straßen.NRW an Landes- und Bundestraßen) sowie der kreisangehörigen Städte und Gemeinden als Baulastträger der weiteren Haltestelleninfrastruktur,
- unter Berücksichtigung des noch erforderlichen Ausbaubedarfs,

[50] siehe: Bundesarbeitsgemeinschaft ÖPNV der kommunalen Spitzenverbände (BAG): Vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV - Hinweise für die ÖPNV-Aufgabenträger zum Umgang mit der Zielbestimmung des novellierten PBefG; Handreichung, erstellt durch eine Ad-hoc-Arbeitsgruppe, September 2014

[51] ebenda

- in einem kontinuierlichen Anpassungsprozess und
- in Abstimmung mit den Verfahrensbeteiligten (insbesondere den Interessenvertretungen der Mobilitätseingeschränkten)

zu erreichen.

10.3 Infrastrukturelle Zielsetzung bis 2022 (Haltestellen)

Aus Sicht der Kreis ist anzustreben, in jeder großen und mittelgroßen Ortschaft eine Mindestanzahl an barrierefreien Haltestellen zu schaffen. So wird als Zielsetzung formuliert, dass bis 2022

- in jeder Ortschaft mit mehr als 300 Einwohnern mindestens eine Haltestelle,
- in Orten/ Stadtteilen mit mehr als 2.500 Einwohnern mindestens drei Haltestellen,
- in Orten/ Stadtteilen mit mehr als 7.000 Einwohnern mindestens fünf Haltestellen und
- in Orten/ Stadtteilen mit mehr als 15.000 Einwohnern mindestens zehn Haltestellen

in jeweils zentraler Lage bzw. an nutzerrelevanten Einrichtungen oder mit hoher Fahrgastnachfrage barrierefrei ausgebaut werden.[52] Die Umsetzung obliegt allerdings – wie bereits dargelegt – grundsätzlich den jeweiligen zuständigen Straßenbaulastträgern.

10.4 Fahrzeugseitige Zielsetzung bis 2022

Die Kreise haben das Ziel, den Anteil an Niederflurfahrzeugen mit optischer und akustischer Fahrgastinformation sowie einer Mehrzweckfläche für mindestens 2 Rollstuhlplätze auf 100 % in der Spitzen- und Standardqualität zu erhöhen. In der Toleranzqualität soll der Einsatz von Niederflurfahrzeugen auf mindestens 90 % der Fahrten erhöht werden.

Grundlage für die Erreichung der Zielsetzungen bilden hierzu die im Kapitel 1.4 aufgeführten Empfehlungen für die Ausstattung von Haltestellen, Fahrzeugen und Informationsmedien (jeweils als Ideallösung).

10.5 Ausnahmen von „vollständiger“ Barrierefreiheit an Haltestellen und Fahrzeugen

Laut § 8 Abs. 3 PBefG in der aktualisierten Fassung – mit Gültigkeit ab dem 01.01.2013 – müssen im NVP Ausnahmen von der „vollständigen Barrierefreiheit“ konkret benannt und begründet werden, wenn das politische Planungsziel einer Zielerfüllung bis zum Jahr 2022 ausdrücklich nicht realisiert werden kann.

[52] Eine Haltestelle kann auch mehrere Haltepositionen (z. B. in beide Fahrtrichtungen) haben. Ein Ausbau ist immer für alle Haltepositionen vorzusehen.

Da das politisch vom Gesetzgeber im PBefG formulierte Ziel der „vollständigen Barrierefreiheit“ bis zum Jahr 2022 in den Kreisen Minden-Lübbecke und Herford – unter den aktuellen Rahmenbedingungen (Vgl. Kapitel 1.2.) – (noch) nicht erreicht werden kann, werden folgende begründete Ausnahmen von den zeitlichen Vorgaben des PBefG beschrieben.

10.5.1 Infrastrukturelle Ausnahmen (Haltestellen)

Wie bereits dargestellt obliegt die Zuständigkeit für den Ausbau der Haltestellen grundsätzlich dem zuständigen Straßenbaulastträgern, so dass die Kreise als ÖPNV-Aufgabenträger lediglich Empfehlungen aussprechen können. Aus Sicht der Kreise kann aber unabhängig von den jeweiligen insb. finanziellen Möglichkeiten der zuständigen Kommune zur Umsetzung der Barrierefreiheit bei den Haltestellen auf einen barrierefreien Ausbau verzichtet werden, wenn:

- die Haltestelle keine besondere Verkehrsbedeutung hat und somit eine Fahrgastnachfrage von < 10 Ein- und Aussteiger je Schultag hat,
- die Haltestellen reine Schulbus- oder TaxiBus-Haltestelle ohne nachweislichen Inklusionsbedarf ist,
- in unmittelbarer Nähe eine barrierefreie Haltestelle zur uneingeschränkten Nutzung für mobilitätseingeschränkte Menschen zur Verfügung steht,
- kein Zugang, aufgrund von schmalen Gehwegen zur Nutzung von Rollstühlen und/ oder keiner Zuwegung, für mobilitätseingeschränkte Menschen vorhanden ist, der Ausbau aufgrund von eigentumsrechtlichen Gegebenheiten nicht möglich ist (dies gilt auch, wenn lediglich eine Halteposition in einer Richtung betroffen ist),
- Haltestellen durch absehbare Linienwegsänderungen nicht mehr bedient werden sollen oder
- unverhältnismäßig hohe Kosten für den Ausbau anfallen würden (Richtwert: doppelte Kosten für den Ausbau einer vergleichbaren Haltestelle).

In Bezug auf die bauliche Ausstattung der Haltestellen werden, abweichend zu den unter Kapitel 1.4.1. genannten Anforderungen, folgende Grundsätze beschrieben:

- Auf die Errichtung von Wartehallen kann verzichten werden, wenn somit die Nutzung von Rollstühlen unmöglich gemacht wird.
- Lassen sich Haltestellen aufgrund der Straßenführung oder bedingt durch ihre Lage nicht an allen Türen spaltfrei anfahren, so sollte auf den Einbau von Hochborden (16 bis 20 cm) verzichtet werden.
- Haltestellen, deren Gehwegbreite im Bereich der 2. Tür < 1,5 m ist und/ oder die durchgängig keine Mindestbreite von 0,90 m besitzen, sollten ohne niederflurgerechten Bord ausgebaut werden.

10.5.2 Fahrzeugseitige Ausnahmen

Für Fahrzeuge, die ausschließlich in der Toleranzqualität eingesetzt oder als Ersatzfahrzeug vorgehalten werden, kann in den Vorabbekanntmachungen bzw. den öffentlichen Dienstleistungsaufträgen eine Ausnahme zur „vollständigen“ Barrierefreiheit beschrieben werden. Gleiches gilt für AST-, TaxiBus- und BürgerBus-Verkehre, sofern diese keine besonderen Ansprüche unter dem Aspekt der Inklusion nachweisen.

10.6 Anforderungen an die barrierefreie Gestaltung der Haltestellen und Fahrzeuge

Bei der barrierefreien Ausgestaltung des ÖPNV ist auf ein funktionierendes Zusammenspiel zwischen der gebauten Infrastruktur und den eingesetzten Fahrzeugen zu achten. Eine der wesentlichen Grundlagen der barrierefreien Gestaltung ist das Zwei-Sinne-Prinzip für sehbehinderte/ blinde bzw. hörbehinderte/ gehörlose Menschen. Nicht zuletzt tragen Ausstattungen für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen zu einem höheren Komfort für alle Fahrgäste bei.

10.6.1 Ausstattung von Haltestellen

„Haltestellen sind die Visitenkarten des ÖPNV.“ Dieses oft genannte Zitat darf sicherlich nicht überbewertet werden, jedoch repräsentieren die Haltestellen – neben den Fahrzeugen – den ÖPNV im Straßenraum und sind somit im unmittelbaren Blickfeld der Fahrgäste. Sie können daher erwarten, dass diese nicht nur nach betrieblichen Gesichtspunkten, sondern auch nach Merkmalen wie z. B. Aufenthaltskomfort und den Kriterien der Barrierefreiheit entsprechend ausgestattet werden.

a) Anzahl der Bushaltestellen im Kreis Minden-Lübbecke und Herford

Die Haltestellen des straßengebundenen ÖPNV und deren Ausstattungskomponenten (ohne Haltestellenmasten) befinden sich überwiegend in der Baulast der Städte und Gemeinden. Die Haltestellenmasten sind im Besitz von Verkehrsunternehmen und in Teilen des Aufgabenträgers. In den 20 Städten und Gemeinden des mhv-Gebietes werden aktuell ca. 2.700 Haltestellen[53] angefahren.

[53] Die Anzahl Haltestellen beziehen sich auf eine ausgewiesene und seitens der OWLV GmbH definierte Haltestellennummer (ohne reine TaxiBus-Haltestellen). Eine Haltestelle kann somit auch mehrere Haltepunkte (z. B. in beide Fahrtrichtungen) haben.

b) Anforderung an die Ausgestaltung von Bushaltestellen

Die nachfolgend beshriebenen Anforderungen an die Ausgestaltung der Bushaltestellen sind ausdrücklich als Empfehlungen an die jeweiligen Baulastträger (z. B. Städte und Gemeinden) zu verstehen, da diese (und nicht die Kreise) grundsätzlich für die Ausgestaltung der Bushaltestellen zuständig sind. Ziel dieser Empfehlungen ist eine langfristige und möglichst qualitativ einheitliche sowie barrierefreie Haltestellen-Infrastruktur für den Fahrgast zu schaffen.

Für die Bushaltestellen des Grundnetzes gelten kurz zusammengefasst folgende Ausstattungsmerkmale grundsätzlich als erforderlich:

- taktile Leitsysteme (Auffindestreifen, Einstiegsfeld und Leitstreifen),
- barrierefreier Zugang mit Fußweg,
- Erhöhung des Einstiegsbereichs an den Haltestellen, um Reststufenhöhen beziehungsweise Neigungswinkel der Rollstuhlrampen der Fahrzeuge möglichst gering zu halten,
- Sitzgelegenheiten, auch für ältere und gehbehinderte Menschen geeignet,
- Müllbehälter,
- Informationen zum ÖPNV-Angebot,
- Witterungsschutz mit ausreichender Bewegungsfläche für Rollstuhlnutzer.

Zusätzlich sollten folgende Kriterien beachtet werden:

- gute Integration in das Orts- oder Stadtbild (einheitliches Design),
- ausreichende Beleuchtung,
- regelmäßige Wartung des Haltestellenmobiliars,
- sicheres und sauberes Umfeld,
- Fahrradbügel.

In der folgenden Tabelle sind die spezifizierten Empfehlungen zur Haltestellenausstattung für die Prioritätenlisten (siehe Punkt c)) konkretisiert:

Tabelle 61: Anforderung an die Ausgestaltung von Bushaltestellen

Merkmal	erforderlich in Kategorie …	Ausführung	Anmerkung
Wartefläche			
Bordstein	A und B (in C wünschens-wert)	Bordsteinhöhe ca. 16 -20 cm.	Empfohlen ist ein niederflurgerechter Bordstein („Kasse-ler Sonderbord®“ oder ähnlich).
Bodenbeschaffenheit	A, B und C	Befestigter Bodenbelag (z. B. Betonpflaster)	Kopfsteinpflaster sollte mit Rücksicht auf Rollstuhlfahrer und auf Blinde mit Taststock vermie-den werden.
Neigung	A, B und C	Die zur Entwässerung nötige Querneigung der Warteflä-che/ Gehwege darf maximal 2,5 % betragen.	
Abmessungen	A, B und C	Im Bereich der zweiten Bustür ist eine hindernisfreie Bewegungsfläche von 2,5 m x 2,5 m vorzusehen (Ge-währleistung des Manövrie-rens mit Rollstuhl bei ausge-klappter Rampe)	Bei sehr beengten Platzverhältnissen kann die Bewe-gungsfläche auf 2 m x 2 m (im Aus-nahmefall 1,50 m x 1,50 m) reduziert werden, sofern keine kleinräumige Verlegung der Hal-testelle möglich ist.
Durchgangsbreiten	A, B und C	≥ 0,90 m zwischen Hinder-nissen und Bordsteinkante im Straßenraum	
Auffindestreifen	A, B und C	Rippenstruktur (parallel zur Bordsteinkante); Breite mind. 60 cm; Führung von Gebäu-de- bzw. Gehwegkanten zum Einstiegsfeld	
taktile Leitelemente	A, B und C	Streifen mit in Längsrichtung angeordneter Rippenstruktur (≥ 0,30 m)	

Merkmal	erforderlich in Kategorie …	Ausführung	Anmerkung
Einstiegfeld	A, B und C	Fläche mit Rippenstruktur (parallel zur Bordsteinkante) als Einstiegshilfe an der 1. Tür (mind. 1,2 x 0,9 m siehe DIN 32984) in Verlängerung des Auffindestreifens.	
Erreichbarkeit	A und B (in C wünschenswert)	Es sollten Überquerungsstellen mit einer differenzierten Bordhöhe geschaffen werden. Ist dies nicht möglich, sind Bordsteine an den angrenzenden Übergängen auf 3 cm abzusenken. Die Gehwege sind ausreichend zu dimensionieren und zu befestigen	
Haltestellenmast und -schild			
Position	A, B, C und D	Der Haltestellenmast ist so zu platzieren, dass er sich auf der Höhe der Fahrzeugfront eines haltenden Busses befindet.	Der Haltestellenmast darf nicht beim Einstieg behindern und nicht im Bereich taktiler Leitsysteme angeordnet sein.
Design	A, B, C und D	Ausbau unter Verwendung des aktuellen Gestaltungsleitfadens im mhv-Gebiet.	Der Haltestellenmast soll von blinden Menschen durch seine Form eindeutig erkannt werden. Alternativ kann auch Brailleschrift am Masten angebracht werden

Merkmal	erforderlich in Kategorie …	Ausführung	Anmerkung
Fahrgastinformation			
Lesbarkeit	A, B, C und D	Die Fahrgastinformationen sind so anzuordnen, dass diese auch von Rollstuhlfahrern gesehen werden können und Lesehilfen von sehbehinderten Fahrgästen benutzt werden können.	In der Kategorie A sind DFI-Systeme wünschenswert.
Wartehaus (Witterungsschutz)			
Position	A und B (in C wünschenswert)	Fahrgastunterstände müssen stufenlos erreicht werden können, sollten sich mindestens 200 cm vom Bordstein entfernt befinden und dürfen den Einsatz von Rampen nicht behindern.	
Sitzgelegenheiten	A und B (in C wünschenswert)	Sitzgelegenheiten sind witterungsgeschützt anzubringen.	
Gestaltung	A und B (in C wünschenswert)	Möglichst transparente Gestaltung[54] (Einsicht von mindestens zwei Seiten), Scheiben mit Warnmarkierung für sehbehinderte Menschen. Freischwebende Wände von mehr als 25 cm über dem Boden müssen durch eine Querstange in Bodennähe gesichert werden. Nicht eingefasste Kanten von Seitenscheiben an der Vorderseite müssen kontrastreich markiert werden.	

[54] Zur Vermeidung von Vogelschlag an Wartehäuschen mit Glas sollten die Lösungsvorschläge vom Bund für Umweltschutz und Natur Deutschland genutzt werden https://www.bund-nrw.de/themen/vogelschlag-an-glas/ .

c) Priorisierung des Haltestellenausbaus

Die Standards für die Ausgestaltung der Haltestellen werden differenziert nach der Bedeutung und Funktion einer Haltestelle. Daher erfolgt zunächst eine Kategorisierung der Haltestellen nach Kommune. Zur Kategorisierung wurden die Haltestellen in vier Prioritätsstufen (A bis D) anhand von Kriterien eingeordnet. Die Prioritätsstufen und die Kriterien zur Einordnung der Bushaltestellen sind folgende:

Tabelle 62: Priorisierung des Haltestellenausbaus

Kategorie	Kriterien	Planungshorizont
A	• Haltestellen mit einem Fahrgastaufkommen an Schultagen von > 100 Ein- und Aussteiger oder zentraler Bedeutung • hohes Fahrgastpotenzial durch tägliche Halte der Linien und deren Taktung • Haltestellen an wichtigen Infrastruktureinrichtungen (z. B. Schulen, Krankenhäuser, Seniorenzentren) • Zuwegung zur Haltestelle	mittelfristig (bis 2021)
B	• Haltestellen mit einem Fahrgastaufkommen an Schultagen von > 50 Ein- und Aussteiger oder zentraler Bedeutung • hohes Fahrgastpotenzial durch tägliche Halte der Linien und deren Taktung • Zuwegung zur Haltestelle	mittelfristig (bis 2022)
C	• Haltestellen mit einem Fahrgastaufkommen an Schultagen von > 10 bis 50 Ein- und Aussteiger • mittelhohes Fahrgastpotenzial durch tägliche Halte der Linien und deren Taktung • Zuwegung zur Haltestelle	langfristig (bei Neubau- oder Umbaumaßnahmen)
D	• Haltestellen mit einem Fahrgastaufkommen an Schultagen von < 10 Ein- und Aussteiger • niedriges Fahrgastpotenzial durch tägliche Halte der Linien und deren Taktung • Keine Zuwegung zur Haltestelle	Ausbau nur nach Bedarf

10.6.2 Ausstattung der Fahrzeuge

Die Anforderungen an die barrierefreie Ausstattung der Fahrzeuge ist in Kapitel 9.1.3 dargestellt.

Anhang

Prioritätenliste Haltestellenausbau - nach Kapitel 10