

Nahverkehrsverbund Paderborn / Höxter



Nahverkehrsplan 2018



Stand:

03.12.2018

Herausgeber:

Zweckverband Nahverkehrsverbund Paderborn/Höxter

Verbandsvorsteher Dr. Ulrich Conradi

Geschäftsführer Siegfried Volmer

Bahnhofstraße 27

33102 Paderborn

Ansprechpartner:

Stefan Atorf, stellv. Geschäftsführer -

Tel.: +49 5251- 1233-21

Mail: atorf@nph.de / info@nph.de / Internet: www.nph.de

Vorbemerkung

Gemäß §3 der nph-Satzung ist der nph u.a. für die Aufstellung und Fortschreibung des Nahverkehrsplans zuständig. Der aktuell gültige nph-Nahverkehrsplan (NVP) wurde in 2012 aufgestellt. Die nun vorliegende Fortschreibung greift die aktuellen soziodemographischen sowie siedlungs- und verkehrsstrukturellen Gegebenheiten in den Kreisen Paderborn und Höxter auf. Grundsätzlich soll für die Bevölkerung in den beiden Kreisen erreicht werden, dass jeder Bürger wichtige Ziele seiner täglichen Lebensgestaltung unter zumutbaren Bedingungen zu sozialverträglichen Tarifen mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichen kann. Der ÖPNV in den Kreisen Paderborn und Höxter soll demnach dem Mobilitätsbedarf der Bevölkerung entsprechen und durch ein qualitativ und quantitativ hochwertiges 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 zugeschnitten sind.

Der nunmehr vorliegende NVP ist das Ergebnis eines intensiven Diskussionsprozesses in den Gremien des nph. Der Ausschuss „Lenkungskreis Nahverkehrsplan“ und die nph-Verbandsversammlung haben sich in den vergangenen Jahren in ihren Sitzungen stets ausgeprägt mit der Thematik befasst und somit maßgeblich die inhaltliche Ausrichtung an dem vorliegenden Dokument vorgegeben.

Dieser NVP beinhaltet im Gegensatz zum NVP von 2012 zudem einen Paradigmenwechsel in der Überführung der jeweiligen Linienbündel in den Wettbewerb. Wurde bislang für das nph-Verbandsgebiet verstärkt die Eigenwirtschaftlichkeit der Linienbündel priorisiert, so soll auf der Grundlage des Beschlusses der nph-Verbandsversammlung zukünftig die gemeinwirtschaftliche Vergabe der ÖPNV-Leistungen im Vordergrund stehen. Die Notwendigkeit dieser Vorgehensweise liegt vor allem darin begründet, dass in der vergangenen Wettbewerbsperiode bereits bei einem Linienbündel nur ein Angebot vorgelegt wurde, welches unter den Vorgaben des NVP lag. Nur mit großer Anstrengung aller Beteiligten ist es gelungen, im Nachgang des Zuschlags durch die Bezirksregierung Detmold ein qualitativ ansprechendes Angebot einzurichten.

Zukünftig wird vor allem in den ländlichen und dünn besiedelten Bereichen unseres Zweckverbandsraumes die Bereitschaft der Busunternehmen tendenziell gering sein, eigenwirtschaftliche Angebote abzugeben. Darüber hinaus drohen die Busverkehrsunternehmen in bereits konzessionierten Linienbündeln immer wiederkehrend mit Leistungskürzungen im Angebot. Auch diese konnten bislang seitens des nph

weitgehend abgewendet werden. Allerdings zeigt diese Entwicklung, dass die Wirtschaftlichkeit in vielen Linienbündeln offensichtlich nicht oder nur in geringem Maße gegeben ist und wenig Spielraum für zusätzliche Angebotsmaßnahmen, Marketingaktivitäten und/oder neue Entwicklungen (z.B. Einführung E-Ticket) gegeben ist. Darüber hinaus ist es dem nph nicht möglich, die vom Land NRW geforderten 30% aus der Pauschale nach § 11 (2) ÖPNVG-NRW für die Fahrzeugförderung im eigenwirtschaftlichen Bereich gesetzeskonform auszureichen. Die wettbewerbliche Entwicklung wird ausführlich in den Kapiteln 3.1 und 6 erörtert.

Eine weitere Neuerung zum derzeit noch gültigen NVP des nph besteht darin, dass gemäß Beschluss der nph-Verbandsversammlung im Rahmen der Vorbereitungen der Wettbewerbsverfahren die Verkehrskonzepte der jeweiligen Linienbündel NVP einer jährlichen Fortschreibung unterzogen werden. Dies betrifft das Kapitel 3.4.1 und vor allem das Kapitel 4.1.1. (hier ist für jede Linie – zunächst für die Bündel 1 bis 4 - ein Liniensteckbrief angefertigt worden). Durch diese Vorgehensweise wird gewährleistet, dass die schnelllebigen und aktuellen Entwicklungen sowohl bei den soziostrukturellen Rahmenvorgaben als auch bei der Entwicklung des ÖPNV selbst aufgegriffen und entsprechend angepasst werden können. Die Notwendigkeit einer jährlichen Fortschreibung liegt auch darin begründet, dass der nph entsprechend dem in Kapitel 6.2 dargestellten Wettbewerbskalender Jahr für Jahr neue Linienbündel in den nunmehr gemeinwirtschaftlichen Wettbewerb überführen wird. Es wird somit gewährleistet, dass jedes Linienbündel vor der Neuvergabe bzw. Neuerteilung der Liniengenehmigung auf dem jeweils aktuellen Stand des öffentlichen Verkehrsinteresses ist. In der Konsequenz dieser Vorgehensweise werden in den Kapiteln 3 und 4 derzeit auch nur die Linienbündel 1 bis 4 behandelt. Die Linienbündel 5 bis 12 werden sodann in den Folgejahren bearbeitet.

Im vorliegenden NVP werden zunächst die derzeit gültigen gesetzlichen, strukturellen und organisatorischen Rahmenbedingungen erläutert. Von der inhaltlichen Systematik her ist der NVP so angelegt, dass ausgehend von einer Bestandsaufnahme im Kapitel 2 die Ziele und Handlungsempfehlungen in Kapitel 3 abgeleitet werden. Diese bilden dann wiederum die Grundlage für den in Kapitel 4 dargestellten Maßnahmenkatalog. Innerhalb der Kapitel 2 bis 4 werden die einzelnen Themenbereiche kontinuierlich aufgegriffen, so dass dem Leser die Möglichkeit gegeben wird, die thematische Entwicklung von der Bestandsaufnahme über die Ziele bis hin zu den entsprechenden Maßnahmen nachvollziehen zu können. Die aktuellen Finanzierungsmöglichkeiten des ÖPNV (Kapitel 5) sowie die bereits beschriebenen Ausführungen zur Wettbewerbsstrategie (Kapitel 6) runden den NVP ab. Das in Kapitel 7 dargestellte ÖPNV-Konzept der Stadt Paderborn ist integrativer Bestandteil des NVP und beleuchtet vor allem die Wechselbeziehungen zwischen den ein- und ausbrechenden Regionalverkehren im Stadtgebiet mit den Verkehren des städtischen Verkehrsbetriebs PaderSprinter.

Inhaltsverzeichnis

Kapitel 1	Rahmenbedingungen	2
1.1	Selbstverständnis des nph	2
1.2	Gesetzliche Rahmenbedingungen	3
1.2.1	Europarecht (VO 1370/2007)	3
1.2.2	Personenbeförderungsgesetz (PBefG)	4
1.2.3	Gesetz zur Regionalisierung des ÖPNV (RegG)	5
1.2.4	ÖPNV-Gesetz NRW	5
1.2.5	Behindertengleichstellungsgesetz	7
1.3	Strukturelle Rahmenbedingungen	7
1.3.1	Bevölkerung und Siedlungsstruktur	9
1.3.2	Pendlerstruktur	16
1.3.3	Verkehrs- und Entwicklungsachsen	18
1.3.4	Schulen	19
1.3.4.1	Schulen im Kreis Paderborn	19
1.3.4.2	Schulen im Kreis Höxter	21
1.3.4.3	Entwicklungen in der Schullandschaft	22
1.4	Organisatorische Rahmenbedingungen	23
1.4.1	SPNV-Aufgabenträgerschaft	23
1.4.1.1	Der NWL	23
1.4.1.2	NWL-Nahverkehrsplan	24
1.4.2	ÖPNV-Aufgabenträgerschaft	25
1.4.2.1	Aufgabenträger nph	25
1.4.2.2	Aufgabenträger Stadt Paderborn	26
1.4.3	Verbundstruktur VPH – nph	27
1.5	Zukunftsnetz Mobilität NRW	28
1.5.1	Ausgangssituation und Zielsetzung	28
1.5.2	Koordinierungsstelle Ostwestfalen-Lippe	29
1.6	Sonstige Rahmenbedingungen / nph-Beteiligungen	29
1.6.1	Regionale 2022	29
1.6.2	Regiopolregion Paderborn	30
Kapitel 2	Bestandsaufnahme	33
2.1	ÖPNV-Angebot und -Nachfrage	33
2.1.1	Angebot	33
2.1.1.1	Linienbündel 1 Delbrück	33
2.1.1.2	Linienbündel 2 Bad Lippspringe/Hövelhof	34
2.1.1.3	Linienbündel 3 Brakel	35
2.1.1.4	Linienbündel 4 Warburger Börde	36
2.1.1.5	Linienbündel 5 Stadtverkehr Höxter	37
2.1.1.6	Linienbündel 6 Paderborner Hochfläche	38
2.1.1.7	Linienbündel 7 Lichtenau	40
2.1.1.8	Linienbündel 8 Stadtverkehr Warburg	42

2.1.1.9	Linienbündel 9 Nordkreis Höxter	44
2.1.1.10	Linienbündel 10 Egge	45
2.1.1.11	Linienbündel 11 Wesertal	46
2.1.1.12	Linienbündel 12 Büren/Salzkotten	47
2.1.1.13	Achsenbezogene Defizitermittlung	49
2.1.2	Qualitäten	51
2.1.2.1	Fahrzeuge	51
2.1.2.1.1	Gemeinwirtschaftliche Ausschreibungen	52
2.1.2.1.2	Eigenwirtschaftliche Angebote	54
2.1.2.2	Personal	55
2.1.2.2.1	Gemeinwirtschaftliche Ausschreibungen	55
2.1.2.2.2	Eigenwirtschaftliche Angebote	56
2.1.2.3	Betrieb	57
2.1.2.3.1	Gemeinwirtschaftliche Ausschreibungen	57
2.1.2.3.2	Eigenwirtschaftliche Angebote	58
2.1.3	Nachfrage	59
2.1.3.1	Allgemeines	59
2.1.3.2	Fahrschüler	59
2.1.3.3	Jedermannverkehr	62
2.2	Verkehrsmittelwahl	64
2.2.1	Modal Split der Verkehrsleistung	65
2.2.2	Modal Split nach Reisezweck	66
2.2.3	Modal Split im Vergleich	68
2.3	ÖPNV-Infrastruktur	69
2.3.1	Bushaltestellen	69
2.4	Tarif und Vertrieb	72
2.4.1	WestfalenTarif	74
2.4.2	NRW-Tarif	74
2.4.3	Übergänge nach Niedersachsen und Hessen	75
2.4.4	Vertriebskanäle	75
2.5	Fahrgastinformation	75
2.5.1	Fahrplandatenmanagement / Auskunftssysteme	75
2.5.2	Printmedien	76
2.5.3	Elektronische Medien	78
2.5.4	Fahrplanaushänge	80
2.5.5	Mobilitätsberatung	80
2.6	Marketing	80
2.6.1	Verbundmarketing	81
2.6.2	Produktmarketing	81
2.6.3	Marketing für neue Linienbündel	82
2.6.4	Kooperation mit der Touristik	82
2.7	Multimodale Angebote	82

Kapitel 3	Ziele und Handlungsbedarf	85
3.1	Verkehrspolitische Zielsetzungen	85
3.2	Durchführung Wettbewerb	86
3.3	Aufgabenträgerschaft Stadt Paderborn	87
3.4	Zukünftige Verbundstruktur	88
3.5	ÖPNV-Angebot und -Nachfrage	88
3.5.1	Angebot	91
3.5.1.1	Linienbündel 1 Delbrück	91
3.5.1.2	Linienbündel 2 Bad Lippspringe/Hövelhof	91
3.5.1.3	Linienbündel 3 Brakel	92
3.5.1.4	Linienbündel 4 Warburger Börde	92
3.5.1.5	Linienbündel 5 Stadtverkehr Höxter	92
3.5.1.6	Linienbündel 6 Paderborner Hochfläche	93
3.5.1.7	Linienbündel 7 Lichtenau	93
3.5.1.8	Linienbündel 8 Stadtverkehr Höxter	93
3.5.1.9	Linienbündel 9 Nordkreis Höxter	93
3.5.1.10	Linienbündel 10 Egge	93
3.5.1.11	Linienbündel 11 Wesertal	93
3.5.1.12	Linienbündel 12 Büren/Salzhausen	93
3.5.2	Qualitäten	94
3.5.2.1	Fahrzeuge	94
3.5.2.2	Personal	95
3.5.2.3	Betrieb	95
3.6	Verkehrsmittelwahl	96
3.7	ÖPNV-Infrastruktur	97
3.7.1	Bushaltestellen	97
3.8	Tarif und Vertrieb	99
3.8.1	WestfalenTarif	100
3.8.2	WestfalenTarif – Teilraum Hochstift	100
3.8.3	NRW-Tarif	100
3.8.4	Übergänge nach Niedersachsen und Hessen	101
3.8.5	Vertriebskanäle	102
3.9	Fahrgastinformation	103
3.9.1	Fahrplandatenmanagement	103
3.9.2	Printmedien	103
3.9.3	Elektronische Medien	104
3.9.4	Fahrplanaushänge	104
3.9.5	Mobilitätsberatung	104
3.10	Marketing	105
3.10.1	Marketing für Linienbündel	105
3.10.2	Verbundmarketing	105
3.10.3	Kooperation mit den Touristikzentralen	106
3.11	Multimodale Verkehre	106

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

4.7.1	Mobilitätsangebote einer Mobilstation	137
4.7.2	Information, Buchung und Vertrieb	138
4.7.3	Ausbau Netz Mobilstationen	139
Kapitel 5	Finanzierung des ÖPNV	146
5.1	Fahrgeldeinnahmen	146
5.2	Einnahmenaufteilung	147
5.3	Förderung gem. ÖPNVG NRW	148
5.3.1	SPNV-Pauschale gem. § 11 Abs. 1 ÖPNVG NRW	149
5.3.2	ÖPNV-Pauschale gem. § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW	150
5.3.3	Ausbildungsverkehr- Pauschale gem. § 11a ÖPNVG NRW	151
5.3.4	Investitionsförderung gem. § 12 ÖPNVG NRW	152
5.3.5	Förderung gem. § 14 ÖPNVG NRW	153
5.3.6	Zusammenfassung Fördertöpfe	154
Kapitel 6	Wettbewerb im ÖPNV	156
6.1	Zustandsanalyse der Wettbewerbsverfahren	156
6.2	Ausrichtung der zukünftigen Wettbewerbsverfahren	158
Kapitel 7	ÖPNV-Konzept der Stadt Paderborn	162

Anlagen

Anlage 1: Abbildungsverzeichnis

Anlage 2: Tabellenverzeichnis

Anlage 3: Abkürzungsverzeichnis

Anlage 4: Verkehrskonzepte und Liniensteckbriefen zu den LB1 - 4

- Anlage 4.1 Verkehrskonzept und Liniensteckbriefe Linienbündel 1 Delbrück
- Anlage 4.2 Verkehrskonzept und Liniensteckbriefe Linienbündel 2
Bad Lippspringe/Hövelhof
- Anlage 4.3 Verkehrskonzept und Liniensteckbriefe Linienbündel 1 Delbrück
- Anlage 4.4 Verkehrskonzept und Liniensteckbriefe Linienbündel 1 Delbrück

Anlage 5: Übersicht Portfolio Mobilstationen

Anlage 6: ÖPNV-Konzept der Stadt Paderborn