

Kapitel 3 – Ziele und Handlungsbedarf

Kapitel 3 – Ziele	1
3 Ziele und Handlungsbedarf	2
3.1 Verkehrspolitische Zielsetzungen	2
3.2 Durchführung Wettbewerb	3
3.3 Aufgabenträgerschaft Stadt Paderborn	4
3.4 Zukünftige Verbundstruktur	5
3.5 ÖPNV-Angebot und -Nachfrage	5
3.5.1 Angebot	8
3.5.1.1 Linienbündel 1 Delbrück	8
3.5.1.2 Linienbündel 2 Bad Lippspringe/Hövelhof	8
3.5.1.3 Linienbündel 3 Brakel	9
3.5.1.4 Linienbündel 4 Warburger Börde	9
3.5.1.5 Linienbündel 5 Stadtverkehr Höxter	10
3.5.1.6 Linienbündel 6 Paderborner Hochfläche	10
3.5.1.7 Linienbündel 7 Lichtenau	11
3.5.1.8 Linienbündel 8 Stadtverkehr Warburg	11
3.5.1.9 Linienbündel 9 Nordkreis Höxter	11
3.5.1.10 Linienbündel 10 Egge	12
3.5.1.11 Linienbündel 11 Wesertal	12
3.5.1.12 Linienbündel 12 Büren/Salzkröten	13
3.5.2 Qualitäten	13
3.5.2.1 Fahrzeuge	13
3.5.2.2 Personal	15
3.5.2.3 Betrieb	15
3.6 Verkehrsmittelwahl	16
3.7 ÖPNV-Infrastruktur	17
3.7.1 Bushaltestellen	17
3.8 Tarif und Vertrieb	19
3.8.1 WestfalenTarif	20
3.8.2 WestfalenTarif – Teilraum Hochstift	20
3.8.3 NRW-Tarif	20
3.8.4 Übergänge nach Niedersachsen und Hessen	21
3.8.5 Vertriebskanäle	22
3.9 Fahrgastinformation	23
3.9.1 Fahrplandatenmanagement	23
3.9.2 Printmedien	23
3.9.3 Elektronische Medien	24
3.9.4 Fahrplanaushänge	24
3.9.5 Mobilitätsberatung	24
3.9.6 Interaktiver Liniennetzplan	Fehler! Textmarke nicht definiert.
3.10 Marketing	25
3.10.1 Marketing für Linienbündel	25
3.10.2 Verbundmarketing	26
3.10.3 Kooperation mit den Touristikzentralen	26
3.11 Multimodale Verkehre	26

3 Ziele und Handlungsbedarf

3.1 Verkehrspolitische Zielsetzungen

Die verkehrspolitischen Ziele für den NVP basieren auf den allgemeinen Grundsätzen

- der Gewährleistung „ausreichender“ Verkehre im Rahmen der Sicherung öffentlicher Interessen bzw. der Daseinsvorsorge
- der Beachtung des Umweltschutzes einschließlich der Umweltverträglichkeit der Verkehre sowie
- der Wirtschaftlichkeit und Finanzierbarkeit der Verkehre

Diese leiten sich u.a. aus den Vorgaben der Raumordnung und Landesplanung, der übergeordneten Bundes- und Landesgesetzgebung zum ÖPNV sowie den übergeordneten Fachplanungen ab.

Die nph-Verbandsversammlung hat vor dem Hintergrund dieser allgemeinen Grundsätze für die Kreise Paderborn und Höxter folgende verkehrliche Zielsetzungen beschlossen:

1. Grundsätzlich soll für die Bevölkerung in den Kreisen Paderborn und Höxter erreicht werden, dass jeder Bürger wichtige Ziele seiner täglichen Lebensgestaltung unter zumutbaren Bedingungen zu sozialverträglichen Tarifen mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichen kann.
2. Der ÖPNV in den Kreisen Paderborn und Höxter soll dem 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.
3. Das zukünftige Angebot des ÖPNV in den Kreisen Paderborn und Höxter basiert grundsätzlich auf dem Status-Quo des Fahrplanjahres 2017. Anzustreben ist jedoch eine Optimierung des Angebotes zur Steigerung der Nachfrageleistungen im ÖPNV (bedarfsgerechte Weiterentwicklung). Hierbei ist die nachhaltige Finanzierbarkeit des ÖPNV-Systems im Hochstift sicherzustellen.
4. Der ÖPNV soll seinen Kunden maßgebende und wahrnehmbare Produkte anbieten, die auf deutlich erkennbaren Bedarf zugeschnitten sind. Das im Rahmen der bisherigen Nahverkehrsplanung entwickelte differenzierte Angebotskonzept bildet die Grundlage für die Fortschreibung des Nahverkehrsplanes.
5. Um ein Optimum von Fahrtenangebot und Wirtschaftlichkeit erreichen zu können, sind die Verkehrsangebote in Abhängigkeit von der Nachfrage zu den verschiedenen Verkehrszeiten örtlich und zeitlich angemessen miteinander zu verknüpfen. Insbesondere betrifft dies die Übergangs-Bedürfnisse zwischen dem SPNV/Fernverkehr und dem Busverkehr einerseits und den Regional- und Stadtbuslinien sowie den alternativen Bedienungsformen andererseits.

6. Die räumliche und zeitliche Verfügbarkeit soll gewährleistet werden durch eine angemessene Liniennetz- und Haltestellendichte sowie Bedienungshäufigkeit und einen hohen Pünktlichkeitsgrad.
7. 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 sowie der Wirtschaftlichkeit der für die Schülerbeförderung erforderliche Leistungserstellung Rechnung zu tragen.
8. Zukünftig sind zur Sicherung der Einnahmen und der damit verbundenen Wirtschaftlichkeit der Linienbündel zielgruppenspezifische Tarife und Angebote zu entwickeln. Um diese an den Kunden zu bringen, sind unterstützend hierzu attraktive Vertriebskanäle unter Nutzung der digitalen Instrumente anzubieten.
9. Die besonderen Belange von Frauen, Kindern, Personen, die Kinder betreuen, und in ihrer Mobilität eingeschränkte Personen sind bei der Planung des ÖPNV besonders zu berücksichtigen (vgl. Behindertengleichstellungs-Gesetz). Diese Personen sind vielfach auf den ÖPNV angewiesen und er muss für sie in besonderem Maße flexibel, sicher, komfortabel, schnell und zuverlässig sein. Dies betrifft auch die Linieneinführungen, die Anbindung relevanter Verkehrsziele und ein Grundangebot in verkehrsschwachen Zeiten.
10. Der nph soll sich von einem reinen Nahverkehrsverbund hin zu einem Mobilitätsverbund entwickeln. Die Verknüpfung von unterschiedlichen Verkehrsmitteln und Sharing-Angeboten soll die Nutzung des ÖPNV vor allem mit Blick auf die „erste und letzte Meile“ nachhaltig unterstützen.

3.2 Durchführung Wettbewerb

Die derzeit im nph-Verbandsgebiet betriebenen 12 Linienbündel wurden in der Vergangenheit im Genehmigungswettbewerb und somit eigenwirtschaftlich vergeben. Die Erfahrungen aus der Vergangenheit zeigen aber, dass der nph keine oder nur sehr geringe Gestaltungsmöglichkeiten bei der Ausgestaltung der Linienbündel hat und die Schülerentwicklung insbesondere im Kreis Höxter sehr negative Auswirkungen auf die Wirtschaftlichkeit hat. Die Verkehrsunternehmen haben daher immer wieder mit Kürzungen im Angebot beantragt, die in Teilbereichen auch durch die Bezirksregierung genehmigt wurden. Eine kundenorientierte Bewerbung der einzelnen Produkte findet - offensichtlich auch aufgrund der angespannten wirtschaftlichen Situation in den Linienbündeln - kaum oder gar nicht statt. 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 gesetzkonform auszureichen.

Gemäß Beschluss der nph-Verbandsversammlung soll daher bei den zukünftigen Wettbewerbsverfahren eine öffentliche Ausschreibung angestrebt werden, über die der nph dann auch die entsprechenden Anforderungen an das Verkehrsangebot definieren kann und über

den dann als rechtliche Grundlage vorliegenden „Öffentlichen Dienstleistungsauftrag“ auch die hierzu notwendigen Zugriffsmöglichkeiten zur Durchsetzung dieser Anforderungen hat. ~~Zukünftig wird daher ein Paradigmenwechsel von der Eigenwirtschaftlichkeit hin zur Gemeinwirtschaftlichkeit angestrebt.~~

~~Derzeit wurden bereits die ersten fünf Linienbündel durch den nph ausgeschrieben und somit gemeinwirtschaftlich bezuschlagt. Zukünftig wird es das Ziel sein müssen, die Kontrollmechanismen zur Pönalisierung von Schlechtleistungen weiter auszubauen, da nur durch eine Pönalisierung die Qualität des Angebots sichergestellt werden kann.~~

Kommentiert [HENP1]: Absätze veraltet.

Nähere inhaltliche Ausführungen sowie eine zeitliche Übersicht über die Wettbewerbsabfolgen werden im Kapitel 6 thematisiert.

3.3 Aufgabenträgerschaft Stadt Paderborn

Der nph hat mit der Stadt Paderborn am 14.12.2012 eine Öffentlich-rechtliche Vereinbarung geschlossen wonach in § 5 zur Aufgabenübertragung festgehalten ist, dass der Stadt die Planung zur Ausgestaltung der ausreichenden Verkehrsbedienung in ihrem geographischen Zuständigkeitsgebiet obliegt. Vor diesem Hintergrund muss die zukünftige Führung des Regionalverkehrs im Stadtgebiet von Paderborn gemeinsam geplant und integraler Bestandteil des fortzuschreibenden NVP des nph werden.

Die Verbandsversammlung des nph hat hierzu beschlossen, dass die Ausführungen zum Regionalverkehr im ÖPNV-Konzept der Stadt Paderborn als Planungshilfen bei der sukzessiven Fortschreibung des NVP zu berücksichtigen sind. Dies betrifft vor allem die Führung der Regionalbuslinien im Stadtgebiet von Paderborn.

Grundsätzliches Ziel ist die Ausarbeitung eines mit dem Aufgabenträger Stadt Paderborn und dem PaderSprinter abgestimmten Verkehrskonzeptes für den ÖPNV im Stadtgebiet Paderborn. Hierbei geht es aus Sicht des nph vor allem darum, die wesentlichen Ziele innerhalb der Stadt, wie z.B. den Bahnhof, die City, die Schulen und die Universität mit dem Regionalverkehr zu erreichen. Zu beachten ist hierbei, dass bei der Wahl der Linienführung (Fahrweg) möglichst unproduktive Doppelbedienungen und Parallelverkehre zwischen dem Stadt- und Regionalverkehr vermieden werden.

Gleichzeitig wird auf diesem Wege die gesetzlich vorgegebene Mitwirkung/Beteiligung der Stadt Paderborn und des Verkehrsunternehmens PaderSprinter am nph-Nahverkehrsplan gewährleistet.

Weitere inhaltliche Ausführungen hierzu werden im eigens hierfür angelegten Kapitel 7 behandelt.

3.4 Zukünftige Verbundstruktur

Im Hochstift sind künftig ausschließlich die Aufgabenträger zuständig für die Bestellung und Koordination des ÖPNV. Eigenwirtschaftlich operierende Verkehrsunternehmen werden mit Auslaufen des Linienbündels 12 ab dem 21.07.2024 am Markt nicht mehr präsent sein.

Der bisherige „Mischverbund“ (mit AT und VU gemeinsam als Gesellschafter), unter dem Dach der VPH organisiert, wird sich den sich verändernden Marktverhältnissen anpassen müssen.

Für die künftig von den beiden Aufgabenträgern nph und Stadt Paderborn getragenen Verbundstrukturen sind viele Konstellationen in Abhängigkeit der Zuordnung von Aufgaben, Zuständigkeiten und Verantwortlichkeiten denkbar. Für eine funktionsfähige Verbundorganisation ist eine sinnvolle Gestaltung von Aufgaben, Schnittstellen und Verantwortlichkeiten wichtig. Ziel wird es sein müssen, dass die öffentliche Hand (nph und Stadt Paderborn) ein Höchstmaß an Steuerung für das zukünftige ÖPNV-Angebot in den Kreisen Paderborn und Höxter ausübt.

3.5 ÖPNV-Angebot und -Nachfrage

Grundangebot

Grundsätzlich soll für die Bevölkerung in den Kreisen Paderborn und Höxter 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 dem Mobilitätsbedarf der Bevölkerung entsprechen und durch ein qualitativ und quantitativ gutes 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 im „Jedermannverkehr“ angestrebt.

Der ÖPNV soll seinen Kunden maßgebende und wahrnehmbare Produkte anbieten, die auf deutlich erkennbaren Bedarf zugeschnitten sind. Die Anforderungskriterien des Linien- und Angebotskonzeptes sind hierbei 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.

Schulverkehr

Die Entwicklung des Schülerverkehrs bzw. der Schülerzahlen hat in den Kreisen Paderborn und Höxter erhebliche Auswirkungen auf das Angebot im ÖPNV. Der Schülerverkehr ist weitestgehend im Rahmen des allgemeinen Linienverkehrs durchzuführen, damit das Basisangebot des ÖPNV in den Kreisen und den einzelnen Kommunen insgesamt gestärkt wird. Bei der Schülerbeförderung sind zumutbare Fahrzeiten vorzugeben. Der nph wird die schulrelevanten Verkehre wie bisher auch in intensiver Zusammenarbeit mit den Schulträgern fortschreiben bzw. weiterentwickeln.

Eine bisher geltende pauschale Regelung im Schulverkehr, wonach die eigenwirtschaftlich operierenden Verkehrsunternehmen Fahrplankürzungen heraus ableiten, ist durch den Beschluss der nph-Verbandsversammlung ausdrücklich nicht mehr zulässig.

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

Zur Reduzierung des Fahrzeug-Spitzenbedarfs ist auf eine optimale Staffelung der Schulanfangszeiten hinzuwirken. ~~Demzufolge sollen möglichst viele Schüler im Rahmen des Grundangebots befördert werden.~~

Kommentiert [HENP2]: Anpassung an Planung LB10

Bei zusätzlich erforderlichen Fahrten sollen zunächst vorhandene Linien ergänzt oder verändert werden, bevor neue „Schülerlinien“ eingerichtet werden. Allerdings ist auf eine klare Struktur der einzelnen schulbedingten Linien hinzuwirken, um Veränderungsnotwendigkeiten schnell erkennen und umsetzen zu können. Die Einrichtung von Schülerspezialverkehre oder Schulverkehren gem. §43.2 kann nur in gesonderten Ausnahmefällen akzeptiert werden (z.B. Schwimmfahrten etc.).

Bei der Schülerbeförderung sind die Vorgaben der Verordnung zur Ausführung des § 97 Abs. 4 Schulgesetz (Schülerfahrkostenverordnung - SchfkVO -) in ihrer jeweils gültigen Form einzuhalten.

Der nph wirkt darauf hin, dass die Schulträger dies entsprechend unterstützen und eine ständige Zusammenarbeit und Abstimmung zwischen den Schulverwaltungen bzw. Schulträgern, den Kommunen sowie den Verkehrsunternehmen stattfindet.

Belange besonderer Nutzungsgruppen

Die Belange der verschiedenen Nutzergruppen, vor allem jedoch in ihrer Mobilität eingeschränkter Personen sind bei der Planung des ÖPNV besonders zu berücksichtigen, da diese vielfach auf den ÖPNV angewiesen sind und er für sie in besonderem Maße flexibel, sicher, komfortabel, schnell und zuverlässig sein muss. Dies betrifft auch die Linienführungen, die Anbindung relevanter Verkehrsziele und ein Grundangebot in verkehrsschwachen Zeiten.

Als mobilitätsbehindert gelten Personen, die infolge dauernder Behinderung oder vorübergehender Erkrankung Einschränkungen in ihrer Mobilität hinnehmen müssen. Zu den Mobilitätsbehinderten gehören sowohl Körperbehinderte als auch Wahrnehmungsbehinderte und Personen mit Orientierungsschwierigkeiten oder geistiger Behinderung. Im erweiterten Sinne sind unter Personen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, auch – vor allem kleinere – Kinder und ältere Menschen mit entsprechenden Einschränkungen zu verstehen sowie Personen mit Lasten, Kinderwagen etc.

Die besondere Beachtung der Anforderungen der in ihrer Mobilität eingeschränkten Personen soll darüber hinaus auch der Verbesserung der Qualität des ÖPNV insgesamt dienen, d.h. entsprechend den Anforderungen möglichst vieler seiner übrigen Nutzer, wie dies z.B. beim Einsatz von Niederflurtechnik im Stadtverkehr der Fall ist.

Insbesondere bei einer differenzierten Betrachtung der Nutzergruppen müssen flankierende Angebote vor allem bei der Tarifgestaltung berücksichtigt werden.

ÖPNV in Räumen und Zeiten einer schwachen Nachfrage

In den Zeiten und Räumen einer schwachen Verkehrsnachfrage (z.B. in den Abendstunden oder am Wochenende) können und sollen zukünftig sog. „alternative Bedienformen“ des ÖPNV genutzt werden, um auch hier ein Angebot vorhalten zu können. So können beispielsweise Anruf-Linien-Fahrten, Fahrten im Richtungsbandbetrieb oder sonstige bedarfsgesteuerte Verkehre hierfür zweckmäßig sein.

~~Auf der Grundlage des Beschlusses der nph-Verbandsversammlung sollen diese alternativen Bedienformen zukünftig jedoch nicht dazu genutzt werden, um bestehende Linienverkehr im Regional- und/oder Stadtbusverkehr außerhalb der Schwachlastzeiten zu ersetzen. Im Schwerpunkt stellen sie ein bedarfsgerechtes Angebot in den Räumen und Zeiten dar, wo bislang kein Angebot vorhanden war oder das vorhandene Angebot erkennbar nicht genutzt wird.~~

Kommentiert [HENP3]: Anpassung an Planung LB10

Die alternativen Angebote sind über eine digitale Plattform bestellbar. Auch diese Angebotsform ist je Linienbündel spezifisch auf ihre Eignung hin zu überprüfen. Ein erstes Testfeld hierzu wird im Linienbündel 5 Stadtverkehr Höxter eingerichtet werden.

Dimensionierung der Buskapazitäten

Die Dimensionierung der Buskapazitäten bei Ausschreibungsverfahren findet im Bereich des nph hauptsächlich auf Grundlage der Fahrschülerzahlen statt. Dies geschieht aus zwei Gründen:

- Die Fahrschüler stellen mit Abstand die größte Nutzergruppe im Hochstift dar. Bis zu 95 Prozent der Einnahmen entfallen auf diese Nutzergruppe.
- Dem nph liegen derzeit nur die Fahrschülerdaten vor. Andere Nutzerzahlen können daher nicht für die Bemessung der Kapazitäten herangezogen werden.

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

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

- Kein Einsatz von Kleinbussen außer bei Bürgerbussen (zu geringe Kapazität bei schulischen Besonderheiten z.B. Hitzefrei etc.)
- Grundschüler sollten weitestgehend Sitzplätze erhalten

3.5.1 Angebot

3.5.1.1 Linienbündel 1 Delbrück

Ziel im Linienbündel 1 ist die langfristige Verbesserung der Wirtschaftlichkeit des Linienbündels durch

- optimalen Fahrzeugeinsatz im Schulverkehr,
- optimale Auswahl der Gefäßgröße (Solo-/Midi-/Minibusse),
- Steigerung der Einnahmen im „Jedermannverkehr“

Handlungsbedarf:

- Kontinuierliche Überprüfung der Gefäßgröße im Schulverkehr
- Kontinuierliche Überprüfung der Fahrpläne auf die Notwendigkeiten des Schulverkehrs
- Begründung von Linienwegen zur Beschleunigung von Linienwegen
- Ergänzung von Linienwegen zur Gewinnung neuer Fahrgastpotentiale
- Klar strukturiertes Schulverkehrsangebot
- Verbesserungspotentiale in den angrenzenden Kreis Gütersloh (ggf. über westfälischen Schnellbus)

3.5.1.2 Linienbündel 2 Bad Lippspringe/Hövelhof

Ziel im Linienbündel 2 ist die langfristige Verbesserung der Wirtschaftlichkeit des Linienbündels durch

- optimalen Fahrzeugeinsatz im Schulverkehr,
- optimale Auswahl der Gefäßgröße (Solo-/G-Kom),
- Sicherung der Einnahmen im „Jedermannverkehr“
- Steigerung der Einnahmen bei derzeit gemeinwirtschaftlichen Leistungen bei gleichzeitiger Kostenreduzierung (z.B. NachtExpress im Kreis Paderborn)

Handlungsbedarf:

- Kontinuierliche Überprüfung der Gefäßgröße und -anzahl im Schulverkehr
- Kontinuierliche Überprüfung der Fahrpläne auf die Notwendigkeiten des Schulverkehrs
- Begradigung von Linienwegen zur Beschleunigung von Linienwegen
- Ergänzung von Linienwegen zur Gewinnung neuer Fahrgastpotentiale
- Weitere Abstimmungen mit dem Kreis Lippe zur Optimierung des Angebotes (insbesondere Schulstandort Schlangen)

3.5.1.3 Linienbündel 3 Brakel

Ziel im Linienbündel 3 ist die langfristige Verbesserung der Wirtschaftlichkeit des Linienbündels durch

- optimalen Fahrzeugeinsatz im Schulverkehr,
- Generierung von zusätzlichen Einnahmen im „Jedermannverkehr“ mit zielgruppenspezifischem Marketing (z.B. Senioren)
- Unterstützung des Bürgerbusvereins

Handlungsbedarf:

- Kontinuierliche Überprüfung der Gefäßgröße und -anzahl im Schulverkehr
- Kontinuierliche Überprüfung der Fahrpläne auf die Notwendigkeiten des Schulverkehrs
- Geringfügige Ergänzung des Angebots zur Gewinnung neuer Fahrgastpotentiale
- Vereinheitlichung des Angebots durch neue Nummernstruktur

3.5.1.4 Linienbündel 4 Warburger Börde

Ziel im Linienbündel 4 ist die langfristige Verbesserung der Wirtschaftlichkeit des Linienbündels bzw. Minimierung des Defizits durch

- optimalen Fahrzeugeinsatz im Schulverkehr,
- Generierung von zusätzlichen Einnahmen im „Jedermannverkehr“ mit angebotsorientiertem Marketing

Handlungsbedarf:

- Kontinuierliche Überprüfung der Gefäßgröße und -anzahl im Schulverkehr
- Kontinuierliche Überprüfung der Fahrpläne auf die Notwendigkeiten des Schulverkehrs
- Vereinheitlichung des Angebots durch neue Nummernstruktur
- Geringfügige Ergänzung des Angebots zur Gewinnung neuer Fahrgastpotentiale
- Stärkung der Freizeitverkehre als Marketingmaßnahme
- Einsatz bedarfsorientierter Verkehre (alternative Bedienformen)

3.5.1.5 Linienbündel 5 Stadtverkehr Höxter

Ziel im Linienbündel 5 ist die langfristige Verbesserung der Wirtschaftlichkeit des Linienbündels bzw. Minimierung des Defizits durch

- optimalen Fahrzeugeinsatz im Schulverkehr,
- Generierung von zusätzlichen Einnahmen im „Jedermannverkehr“ mit angebotsorientiertem Marketing
- Prüfung des Einsatzes neuer Angebotsformen (On-Demand-Verkehre)

Handlungsbedarf:

- Kontinuierliche Überprüfung der Gefäßgröße und -anzahl im Schulverkehr
- Kontinuierliche Überprüfung der Fahrpläne auf die Notwendigkeiten des Schulverkehrs
- Vereinheitlichung des Angebots durch neue Nummernstruktur
- Geringfügige Ergänzung des Angebots zur Gewinnung neuer Fahrgastpotentiale
- Prüfung des Einsatzes bedarfsorientierter Verkehre (alternative Bedienformen, z.B. On-Demand-Verkehre) in der Kernstadt Höxter mit verbesserter Feinerschließung der verdichteten Wohnbebauung

3.5.1.6 Linienbündel 6 Paderborner Hochfläche

Ziel im Linienbündel 6 ist die langfristige Verbesserung der Wirtschaftlichkeit des Linienbündels durch

- optimalen Fahrzeugeinsatz im Schulverkehr,
- optimale Auswahl der Gefäßgröße (Solo-/G-Kom),
- Sicherung der Einnahmen im „Jedermannverkehr“
- Steigerung der Einnahmen durch Gewinnung weiterer Kundengruppen (z.B. Werkstätten der Caritas o.ä.)

Handlungsbedarf:

- Kontinuierliche Überprüfung der Gefäßgröße und -anzahl im Schulverkehr
- Kontinuierliche Überprüfung der Fahrpläne auf die Notwendigkeiten des Schulverkehrs
- Begradigung von Linienwegen zur Beschleunigung von Linienwegen
- Ergänzung von Linienwegen zur Gewinnung neuer Fahrgastpotentiale

Für die Linie S10 ist eine Anmeldung am geplanten Förderprogramm des NWL zu den Westfälischen Schnellbussen geplant. Sie wird daher separat geführt und ist bis auf weiteres kein Bestandteil des Linienbündels 6. Sollte das Anmeldeverfahren nicht erfolgreich sein, wird die Linie in das Linienbündel 6 integriert und das Leistungsvolumen des Status Quo angenommen.

3.5.1.7 Linienbündel 7 Lichtenau

Ziel im Linienbündel 7 ist die langfristige Stabilisierung der Wirtschaftlichkeit des Linienbündels und der Abbau von Angebotsdefiziten durch

- optimalen Fahrzeugeinsatz im Schulverkehr,
- optimale Auswahl der Gefäßgröße (Solo-/G-Kom),
- Sicherung der Einnahmen im „Jedermannverkehr“ durch Angebotsverbesserungen im Spitzen- und Abendverkehr
- Steigerung der Einnahmen durch Gewinnung weiterer Kundengruppen (z.B. Anbindung von Großkunden)

Handlungsbedarf:

- Kontinuierliche Überprüfung der Gefäßgröße und -anzahl im Schulverkehr
- Kontinuierliche Überprüfung der Fahrpläne auf die Notwendigkeiten des Schulverkehrs
- Begradigung von Linienwegen zur Beschleunigung von Linienwegen
- Ergänzung von Linienwegen zur Gewinnung neuer Fahrgastpotentiale
- Zusatzangebote in nachfragerrelevanten Zeiten
- Weitere Abstimmungen mit dem Hochsauerlandkreis zur Optimierung des Angebotes

3.5.1.8 Linienbündel 8 Stadtverkehr Warburg

Ziel im Linienbündel 8 ist die langfristige Verbesserung der Wirtschaftlichkeit des Linienbündels bzw. Minimierung des Defizits durch

- optimalen Fahrzeugeinsatz im Schulverkehr,
- Generierung von zusätzlichen Einnahmen im „Jedermannverkehr“ mit angebotsorientiertem Marketing

Handlungsbedarf:

- Ersatz der bedarfsorientierten Verkehre durch Regelverkehre
- Trennung zwischen Schul- und Regelverkehr
- Kontinuierliche Überprüfung der Gefäßgröße und -anzahl im Schulverkehr
- Kontinuierliche Überprüfung der Fahrpläne auf die Notwendigkeiten des Schulverkehrs
- Erhalt des Angebots zur Gewinnung neuer Fahrgastpotentiale mit zusätzlichen Marketingmaßnahmen

3.5.1.9 Linienbündel 9 Nordkreis Höxter

Ziel im Linienbündel 9 ist die langfristige Verbesserung der Wirtschaftlichkeit des Linienbündels bzw. Minimierung des Defizits durch

- optimalen Fahrzeugeinsatz im Schulverkehr,
- Generierung von zusätzlichen Einnahmen im „Jedermannverkehr“ mit angebotsorientiertem Marketing

Handlungsbedarf:

- Kontinuierliche Überprüfung der Gefäßgröße und -anzahl im Schulverkehr
- Kontinuierliche Überprüfung der Fahrpläne auf die Notwendigkeiten des Schulverkehrs
- Erhalt des Angebots zur Gewinnung neuer Fahrgastpotentiale mit zusätzlichen Marketingmaßnahmen

3.5.1.10 Linienbündel 10 Egge

Ziel im Linienbündel 10 ist die langfristige Stabilisierung der Wirtschaftlichkeit des Linienbündels und der Abbau von Angebotsdefiziten durch

- optimalen Fahrzeugeinsatz im Schulverkehr,
- optimale Auswahl der Gefäßgröße (Midi-/Solo-/G-Kom),
- Sicherung der Einnahmen im „Jedermannverkehr“ durch ein gutes Angebot im Spitzen- und Abendverkehr
- Steigerung der Einnahmen durch Gewinnung weiterer Kundengruppen

Handlungsbedarf:

- Kontinuierliche Überprüfung der Gefäßgröße und -anzahl im Schulverkehr
- Kontinuierliche Überprüfung der Fahrpläne auf die Notwendigkeiten des Schulverkehrs
- Begradigung von Linienwegen zur Beschleunigung von Linienwegen
- Ergänzung von Linienwegen zur Gewinnung neuer Fahrgastpotentiale
- Zusatzangebote in nachfragerrelevanten Zeiten
- Intensive Abstimmung mit der PaderSprinter GmbH und der Stadt Paderborn
- Berücksichtigung der Regelungen und Auswirkungen des zukünftigen Gesetzes über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge bei der Antriebsform der einzusetzenden Fahrzeuge (vgl. Abschnitt 3.5.2.1)

~~Folgt im Dezember 2020 im Vorgriff auf die entsprechende Wettbewerbsveröffentlichung im Juli 2021.~~

3.5.1.11 Linienbündel 11 Wesertal

Ziel im Linienbündel 11 ist die langfristige Verbesserung der Wirtschaftlichkeit des Linienbündels bzw. Minimierung des Defizits durch

- optimalen Fahrzeugeinsatz im Schulverkehr,

- Generierung von zusätzlichen Einnahmen im „Jedermannverkehr“ mit angebotsorientiertem Marketing

Handlungsbedarf:

- Kontinuierliche Überprüfung der Gefäßgröße und -anzahl im Schulverkehr
- Kontinuierliche Überprüfung der Fahrpläne auf die Notwendigkeiten des Schulverkehrs
- Erhalt des Angebots zur Gewinnung neuer Fahrgastpotentiale mit zusätzlichen Marketingmaßnahmen

3.5.1.12 Linienbündel 12 Büren/Salzkotten

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

3.5.2 Qualitäten

Die Qualität der betrieblichen Leistungsproduktion ist ein wesentliches Merkmal für einen hochwertigen ÖPNV. Ziel wird es zukünftig sein müssen, den Nahverkehrskunden im Hochstift ein qualitativ hochwertiges, zuverlässiges und sicheres Busverkehrsangebot anzubieten. Hierbei stehen in erster Linie die Fahrzeuge, das Personal sowie die betriebliche Abwicklung im Vordergrund der Betrachtung. Grundlage der nachfolgenden Ziele und Handlungsempfehlungen sind die von der nph-Verbandsversammlung beschlossenen Punkte zu den Fahrzeugen sowie den Personal- und Betriebsqualitäten.

Alle Qualitätsanforderungen müssen zukünftig vertraglich zwischen dem nph und dem jeweiligen Verkehrsunternehmen im Regionalverkehr festgelegt werden. Sofern eigenwirtschaftliche Verkehre betrieben werden, ist die Qualitätsanforderung über einen Qualitätssicherungsvertrag festzuschreiben. Bei gemeinwirtschaftlichen Verkehren sind die Regelungen in dem Verkehrsvertrag zum öffentlichen Dienstleistungsauftrag (ÖDA) zu integrieren.

Die konkrete maßnahmenbezogene Ausgestaltung wird in Kapitel 4 behandelt.

3.5.2.1 Fahrzeuge

- Alle eingesetzten Fahrzeuge müssen sich jederzeit technisch und optisch in einwandfreiem und verkehrssicherem Zustand befinden. Ein hoher Sauberkeitsgrad und Sicherheitsstandard ist zu gewährleisten.
- Der Einsatz energiesparender, lärm- und schadstoffarmer Fahrzeuge bzw. Antriebe ist umzusetzen.

- Bei elektronischen Betriebs- und Informationssystemen sollen die jeweils aktuellsten Lösungen zur Anwendung kommen. Die Fahrgastinfo muss auf dem neuesten Stand der Technik sein.
- Verstärkerfahrzeuge im Schulverkehr dürfen auch über ältere Technik verfügen, wenn die umfassende Fahrgastinformation gewährleistet ist.
- Da die Fahrzeuge einen wichtigen Imageträger für den ÖPNV darstellen, müssen sie den ÖPNV als zusammenhängendes System repräsentieren.
- Die Belange mobilitätseingeschränkter Personen sind stets zu berücksichtigen. In den Fahrzeugen sind daher ausreichende Gangbreiten, behindertengerechte Sitzplätze und Abstellplätze für Rollstühle vorzuhalten.
- Das Platzangebot ist so zu dimensionieren, dass immer für die zu erwartende Fahrgastmenge ausreichend Sitz- und Stehplätze bereit stehen.
- Das maximale Fahrzeugalter der A-Qualität überschreitet darf 12 Jahre nicht überschreiten.
- Verstärkerfahrzeuge-Fahrzeuge im Schulverkehr dürfen sind nicht älter als 18-16 Jahre sein; bei Gelenkbussen können dies auch 20 Jahre sein.

Kommentiert [HENP4]: Vereinheitlichung der Angaben in den Kapiteln 3 und 4

Exkurs: Umsetzung des zukünftigen „Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge“

Die Umweltstandards für die Beschaffung von Fahrzeugen z.B. im Rahmen von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen (ÖDA) wurden von der EU neu geregelt. Aktuell wird diese sogenannte „Clean Vehicles Directive (CVD)“ in deutsches Recht umgesetzt. Der vollständige Titel des zukünftigen Gesetzes lautet „Gesetz zur Umsetzung der Richtlinie (EU) 2019/1161 vom 20. Juni 2019 zur Änderung der Richtlinie 2009/33/EG über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge sowie zur Änderung vergaberechtlicher Vorschriften (Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge (Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz – SaubFahrzeugBeschG))“.

Die Umsetzung der CVD in deutsches Recht ist zum 02.08.2021 vorgesehen. Das zukünftige Gesetz sieht Quoten von „sauberen“ und „emissionsfreien“ Fahrzeugen vor, die bei der Ausschreibung eines ÖDA im straßengebundenen ÖPNV einzuhalten sind. Bei Ausschreibungen von Busverkehrsleistungen ist ab dem 02.08.2021 eine Quote von 45 % als „Saubere Fahrzeuge“ einzuhalten. In der Definition wird für „Saubere Fahrzeuge“ die Nutzung alternativer Kraftstoffe wie Strom, Wasserstoff, synthetische Kraftstoffe, Biokraftstoffe vorgeschrieben. Die Hälfte davon, also 22,5 %, müssen emissionsfreie Bussen sein. Emissionsfrei heißt, dass die Fahrzeuge weniger als 1 g CO₂/km ausstoßen, z.B. Elektro- bzw. Brennstoffzellenfahrzeuge.

Ungeachtet der genauen Umsetzung lassen drei unterschiedliche Vorgehensweisen mit diesem zukünftigen Gesetz für den nph aufzeigen:

1. Der nph geht davon aus, dass die o.g. Quoten im nationalen Kontext gesehen werden. Er geht davon aus, dass die großen kommunalen Verkehrsbetriebe in den Ballungsgebieten ihre Quote aufgrund des höheren Umsetzungsdrucks (Einhaltung der

EU-Luftreinhalt Richtlinie (2008/50/EG) deutlich übererfüllen müssen. Die anstehenden Ausschreibungen im ländlichen Bereich mit langen Umläufen erfolgen also mit „konventionell“ angetriebenen Bussen.

2. Der nph geht davon aus, dass die o.g. Quoten im nationalen Kontext gesehen werden und dass die derzeit am Markt befindlichen emissionsfreien Fahrzeuge nicht im Regionalverkehr einsetzbar sind (keine Ladeinfrastruktur, keine wasserstofftankstellen). Saubere Fahrzeuge haben ihre Praxistauglichkeit allerdings bereits unter Beweis gestellt. Der nph schreibt also so aus, dass er die Quote an sauberen Fahrzeugen erfüllt, allerdings keine emissionsfreien Fahrzeuge fordert.
3. Der nph muss die o.g. Quoten selbst vollständig erfüllen.

Die Klärung muss in den nächsten Monaten bis zur Finalisierung der Ausschreibungsunterlagen erfolgen. Der nph wird dazu ein entsprechendes Gutachten in Auftrag geben, das die technischen und finanziellen Rahmenbedingungen klärt (vgl. TOP 13, der Verbandsversammlung vom 17.03.2021).

Kommentiert [HENP5]: Neue Aufgabenstellung durch das zukünftige Gesetz

3.5.2.2 Personal

- Jedes Verkehrsunternehmen hat für das eingesetzte Personal im Fahr- und Vertriebsdienst eine besondere Qualifizierung in Bezug auf die Fachkompetenz und die Serviceorientierung nachzuweisen.
- Das im Fahr-, Vertriebs- und Kontrolldienst eingesetzte Personal muss die deutsche Sprache in Wort und Schrift beherrschen. Über die reine Verständigung hinaus ist es erforderlich, dass das Personal dem Kunden in Tarif- und Fahrplanfragen Auskunft geben kann. Sofern dies nicht gegeben ist, ist ein Einsatz im Fahr-, Vertriebs- oder Kontrolldienst nicht möglich. Gemäß europäischem Referenzrahmen entsprechen diese Anforderungen dem Sprachniveau B2.
- Vom Fahr-, Vertriebs- und Kontrollpersonal wird ein kundenfreundliches und serviceorientiertes Verhalten erwartet.
Das Fahr-, Vertriebs- und Kontrollpersonal muss die Gemeinsamen Beförderungsbedingungen und Tarifbestimmungen des jeweils gültigen Nahverkehrstarifs kennen.

3.5.2.3 Betrieb

- Die Beantragung von Fahrplänen, Tarifen und Beförderungsbedingungen obliegen den Verkehrsunternehmen. Die Verkehrsunternehmen im Regionalverkehr beantragen alle notwendigen Genehmigungen, Tarife etc. auf Weisung des nph. Die Verkehrsunternehmen im Regionalverkehr stimmen die Teilnahme an Fahrplanabstimmungsgesprächen (z.B. bei Kommunen) mit dem Aufgabenträger ab.
- Weiterhin obliegen den Verkehrsunternehmen im Regionalverkehr die Erstellung von Bau- und Umleitungsfahrplänen, die Festlegung und Einrichtung von Ersatzhal-

testellen und Teilnahme an entsprechenden Besprechungen. Die Verkehrsunternehmen beantragen alle notwendigen Genehmigungen, Fahrpläne etc. auf Weisung des nph.

- Den Verkehrsunternehmen im Regionalverkehr obliegt die Durchführung der Fahrleistungen, die sich aus den jeweils gültigen Fahrplänen, einschließlich etwaiger Umleitungen und Baufahrplänen ergibt, inkl. aller betriebsnotwendigen Verstärkerleistungen.
- Die Verkehrsunternehmen im Regionalverkehr weisen den nph kontinuierlich auf mögliche Kapazitätsengpässe hin. Soweit dies auf Grund des Fahrgastaufkommens im Schülerverkehr notwendig ist, sind Gelenkzüge und/oder Solowagen als Verstärkerwagen nach einvernehmlicher Abstimmung einzusetzen.
- Die konzessionierten Verkehrsunternehmen im Regionalverkehr können sich bei der Verkehrsabwicklung anderer Verkehrsunternehmen bedienen. Der definierte Qualitätsstandard gilt vollumfänglich auch für diese Unternehmen.
- Die Verkehrsunternehmen im Regionalverkehr sind zur Einrichtung und zum Unterhalt einer Betriebsleitung während der Verkehrszeiten zzgl. 30 Minuten Vor- und 30 Minuten Nachlauf, mit Funk- und/oder Telefonerreichbarkeit für das Fahrpersonal verpflichtet.
- Wegen der besonderen Sorgfaltspflicht, die mit dem Angebot verbunden ist, führt das Verkehrsunternehmen eine Betriebsstätte mit Sozialeinrichtungen, Werkstatt und Fahrzeugwaschanlage innerhalb des Verbandsgebiets, die nicht weiter als 30 Straßenkilometer vom Netzmittelpunkt (Bezugspunkt = Musterhausen, Musterhaltestelle) entfernt sein darf. Bezüglich der Entfernung zum Betriebsmittelpunkt kann die Betriebsstätte durch eine Einsatzstelle im entsprechenden Linienbündel ersetzt werden. Die Regelung bezüglich der Lage der Betriebsstätte im Verbandsgebiet bleibt davon unberührt. Das Abstellen von Fahrzeugen auf öffentlichen Flächen ist unzulässig.
- Bei Betriebsstörungen, Unfällen, Ausfällen etc. hat das konzessionierte Verkehrsunternehmen den Einsatz von Ersatzfahrzeugen innerhalb von 60 Minuten zu gewährleisten.
- Technische Realisierung und Umsetzung, sowie kostenlose Datenlieferung für das elektronische Fahrplanauskunftssystem im NWL und VRR inklusive Echtzeiten der durchgeführten Fahrten.

3.6 Verkehrsmittelwahl

Die in Kapitel 2.2 vorgestellten Ergebnisse zum Modal Split in den Kreisen Paderborn und Höxter zeigen die Verkehrsmittelwahl im Jahr 2018 auf. Für den ÖPNV beträgt der Anteil rd. 11% an der gesamten Verkehrsleistung. Hier gilt es in den kommenden Jahren den Anteil des Umweltverbunds (Rad-, Fuß- und Öffentlicher Verkehr) weiter zu steigern. Dabei soll auch der mittel- bis langfristig angestrebte Anteil des ÖPNV am Gesamtverkehr weiter an-

steigen. Gerade die derzeitige Diskussion um Klimawandel, Dieselabgase und die Entwicklung unserer Städte verlangt dringend auch nach einer substanziellen Verbesserung des ÖPNV.

In ländlichen Regionen ist Mobilität die Voraussetzung für gesellschaftliche Teilhabe und trägt damit zur Standort- und Qualitätssicherung einer Region maßgeblich bei. Abgesehen vom Klimawandel beeinflusst wohl kein anderes gesellschaftspolitisches Thema unser künftiges Leben so tiefgreifend wie der demografische Wandel. Nach Berechnungen des Statistischen Bundesamtes und des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung könnte die Bevölkerungszahl in Deutschland von heute rund 81 Millionen Einwohnern bis zum Jahr 2060 auf 68 Millionen sinken.

Unmittelbare Folge ist auch ein deutlicher Rückgang der Schülerzahlen vor allem im ländlichen Bereich. Im Primarbereich ist die Entwicklung eher stagnierend, verläuft aber im Sekundarbereich umso ausgeprägter. Damit einher geht die Gefahr eines Abbaus der Mobilitäts-Grundversorgung. Der Schülerverkehr gilt insbesondere im ländlichen Raum der Kreise Paderborn und Höxter vielerorts als Rückgrat des ÖPNV und ist stark mit dem Regelverkehr verbunden.

Bis zum Jahr 2030 soll daher in den Kreisen Paderborn und Höxter ein ÖV- Anteil am Modal Split von 15 %, bis 2050 von 20 % angestrebt werden. Analoge Werte zeigen auch die Ziele für den Modal-Split in ähnlich strukturierten Kreisen, die im Umfeld eines solitären Oberzentrums liegen (z.B. Gütersloh, Coesfeld und Soest).

3.7 ÖPNV-Infrastruktur

3.7.1 Bushaltestellen

Die Bushaltestellen bilden für den Busverkehrskunden als Einstiegspunkte den infrastrukturellen Zugang zum gesamten ÖPNV-System. Entspricht der erste Eindruck nicht den vom Kunden erwarteten funktionalen und ästhetischen Anforderungen, so erhält das gesamte System von vornherein für ihn ein subjektiv schlechtes Image. Dieser Entwicklung wurde im Zusammenspiel zwischen dem nph/NWL und den für die infrastrukturelle Ausstattung zuständigen Kommunen in den vergangenen Jahren kontinuierlich entgegengewirkt. Die Haltestellen sind einer funktionalen (v.a. transparente Unterstände) und optischen Aufwertung zu unterziehen.

Die nph-Verbandsversammlung hat hierzu beschlossen, dass die verkehrswichtigen Bushaltestellen in den kommenden Jahren vor dem Hintergrund einer durch das PBefG geforderten vollständigen Barrierefreiheit bis 01.01.2022 weiter barrierefrei auszubauen sind. Der Gesetzgeber lässt jedoch hierzu auch Ausnahmen zu. Für das nph-Verbandsgebiet sollen Bushaltestellen vornehmlich außerhalb von Siedlungsbereichen keinen barrierefreien Ausbau erfahren. Hier ist zwischen dem Nutzen und der Wirtschaftlichkeit im Einzelfall abzuwägen. Eine entsprechende Negativliste wird als Anlage 5 (oder 7) beigelegt. Die vollständige Barrierefreiheit gilt im Übrigen nicht nur für die Haltestelleninfrastruktur, sondern auch für die gesamte Wegekette (z.B. auch für die Information und den Vertrieb).

Kommentiert [HENP6]: Notwendigkeit aus §8, Zif. 3 PBefG

Darüber hinaus garantiert eine hohe Erschließungsqualität durch ein dichtes Netz an Haltestellen eine hohe Zugänglichkeit zum Busverkehrssystem. Für das Verbundgebiet des nph wird grundsätzlich ein fußläufiger Erschließungsradius von 300 m zur betreffenden Bushaltestelle zugrunde gelegt.

Der nph wird auch in den kommenden Jahren die Kommunen der Kreise Paderborn und Höxter in ihrem Bestreben unterstützen eine funktionale Aufwertung von Bushaltestellen durchzuführen. Der nph berät die Kommunen bei der weiteren Modernisierung der Bushaltestellen. Hierbei geht es vor allem um das Ausschöpfen der vom NWL bereitgestellten Fördermittel gem. §12 ÖPNVG NRW (Pauschalierte Investitionsförderung).

Die Haltestellenausstattung sollte sich dabei nach den Anforderungen der Fahrgäste richten und bedarfsgerecht je nach Nutzung/Funktionalität/Wertigkeit der Haltestelle gestaltet sein. Im Zuge des nph-Haltestellenprogramms (Erneuerung der Stelen auf Basis des NVP 2012) wurden die Bushaltestellen einer Kategorisierung mit der Zuordnung entsprechender Mindestausstattungsmerkmale unterzogen (vgl. Tab. 3-1).

Die Haltestellen lassen sich demnach wie folgt kategorisieren:

- Kategorie C: Gehöfthaltestellen und sonstige Haltestellen auf freier Strecke mit eher seltener Bedienung und/oder Nachfrage
- Kategorie B: Haltestellen im Siedlungsbereich, zentrale Dorfhaltestellen sowie Haltestellen mit besonderer Bedeutung im Schülerverkehr, für den Tourismus sowie für die Anbindung von Einkaufs- oder Gewerbestandorten.
- Kategorie A: Haltestellen im zentralen Siedlungsbereich, Zentrale Kernstadthaltestellen und Busbahnhöfe sowie Verknüpfungshaltestellen zwischen Bus und Bahn

	Haltestellenkategorie		
	C	B	A
Bauliche Ausstattung			
Haltestellenmast u. -schild incl. Name u. Liniennummer	■	■	■
Befestigte Aufenthaltszone	□	■	■
Barrierefreier Ausbau incl. taktiler Leitelemente (soweit möglich)		■	■
Optische Aufwertung der Aufenthaltszone		□	■
Hochbord		■	■
Sitzgelegenheit	□	■	■
Witterungsschutz		■	■

Fahrradabstellplätze		□	■
Abfallbehälter	■	■	■
Optionale Ausstattungselemente	□	□	□
Fahrplanaushang	■	■	■
Tarifaushang		■	■
Netzinformation/Liniennetzplan		■	■
Umgebungsplan			■
Dynamische Informationsanlagen (DFI)			□

■ Standard

□ optional

Tab.3-1: Mindestausstattungsmerkmale von Haltestellen

In den kommenden Jahren wird auch die Verbesserung des Zu- und Ausstiegs für mobilitätseingeschränkte Personen ein wesentliches Ziel beim Ausbau der Haltestellen der Kategorien A und B sein. Dies betrifft vor allem den niveaufreien Ein- und Ausstieg durch das Anlegen von Hochborden oder das Einbauen von taktilen Leitelemente für sehbehinderte Personen. Es ist grundsätzlich eine weitreichende Barrierefreiheit an den Bushaltestellen für die entsprechenden Nutzergruppen sicherzustellen. Soweit nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik möglich, sollten alle Barrieren abgebaut und eine Teilhabe aller Personen an der Nutzung des ÖPNV ermöglicht werden. Dieser Abbau von Barrieren kann nicht von einem Tag auf den anderen „vollständig“ umgesetzt werden, sondern bleibt immer ein Prozess der Annäherung an ein Ideal.

Die Forderung nach der Herstellung von barrierefreien Haltestellen gilt zudem nicht ausnahmslos. In diesem Zusammenhang ist festzuhalten, dass Ausnahmen (Grundstücksfragen, Ein- und Ausfahrten, Verlegung der Haltestelle nicht möglich, etc.) bei der barrierefreien Gestaltung der Haltestellen der Kategorien A und B möglich sind.

An den Bushaltestellen der Kategorien A und B sollen weiterhin an geeigneten Stellen auch elektronische und somit dynamisch operierende Anzeigesysteme (Dynamische Fahrgastinformationsanlagen DFI) eingesetzt werden. Hierbei werden nicht nur die Sollfahrplan-Daten angezeigt, sondern – soweit vorliegend – auch die IST-Fahrplandaten beauskunftet.

3.8 Tarif und Vertrieb

Der nph wird zukünftig darauf achten müssen, dass insbesondere über die zu erzielenden Einnahmen die Wirtschaftlichkeit der einzelnen Linienbündel erhalten bleibt. Die tarifliche Angebotspalette muss für den Nahverkehrskunden möglichst attraktiv sein und auch die anzusprechenden Zielgruppen berücksichtigen. Gemäß Beschluss der nph-Verbandsversammlung sollen zur Sicherung von Einnahmen und in dessen Folge auch zur Verbesserung

der Wirtschaftlichkeit zukünftig vor allem zielgruppenspezifische und bedarfsgerechte tarifliche Angebote entwickelt werden. Die Vertriebsstruktur ist unter Nutzung digitaler Maßnahmen so weiterzuentwickeln, dass dem Nahverkehrskunden keine Zugangshemmnisse entstehen und die Nutzung des ÖPNV-Systems so einfach wie möglich gemacht wird.

Der nph ist, wie in Kap. 2.4 beschrieben, ein Partner im Rahmen der westfälischen Tarifkooperation. Innerhalb des vorgegebenen rechtlichen Rahmens kann der nph nicht exklusiv über die Tarifgestaltung entscheiden. Jedoch kann er wichtige Rahmenbedingungen wie z.B. über die Satzungen zu §11a ÖPNVG NRW oder zum Sozialticket in den Kreisen Paderborn und Höxter festlegen.

3.8.1 WestfalenTarif

Der im August 2017 eingeführte WestfalenTarif und fordert grundsätzlich eine intensive Betrachtung. Er muss verstärkt auf die Bedürfnisse der Kunden ausgerichtet werden. Die Produktvielfalt ist demnach im Sinne der Kundenorientierung und Tarifharmonisierung zu vereinfachen. Eine maßvolle Preispolitik und deren Ausrichtung an statistischen Parametern dienen einer besseren Kundenakzeptanz für Fahrpreise und Fahrpreiserhöhungen. Die tarifliche Harmonisierung von Nahverkehrszug, Stadtbahn, Regional- und Ortsbuslinien verbessert die Marktdurchdringung und verringert Zugangshemmnisse zum ÖPNV.

Wesentliche Hauptziele sind eine ausgeprägte Kundenorientierung sowie eine langfristige Harmonisierung der Tarifstruktur und Preise aller beteiligten Tarifräume bei Reduzierung regionaler Besonderheiten auf ein Minimum.

3.8.2 WestfalenTarif – Teilraum Hochstift

Die tarifliche Entwicklung im Hochstift greift die Gesamtentwicklung im WestfalenTarif auf. Raumspezifische Notwendigkeiten sind im Rahmen des Gestaltungsspielraumes (u.a. Preisstufen PB bis 5H und Festlegung der räumlichen Geltungsbereiche) im Teilraum Hochstift abbildbar. Der Grad der westfälischen Tarifharmonisierung ist zu erhöhen.

Wesentliche Hauptziele sind die

- Vereinfachung der Raumstruktur durch Reduzierung der Anzahl der Geltungsbereiche bei Minimierung von Sonder- und Umwegtarifierungen.
- Weitere Angleichung bei der Preisgestaltung des westfälischen Stammsortiments in enger Abstimmung mit den benachbarten Teilräumen.
- Schaffung einzelner dafür passgenau auf die Bedürfnisse im Hochstift ausgerichtete Tarifangebote.

3.8.3 NRW-Tarif

Der NRW-Tarif ist zum 13.12.2015 in seiner ertüchtigten Form an den Start gegangen und gültig für Fahrten außerhalb der Verbundtarife in ganz NRW.

Im Bereich der langen Reiseweiten bestehen zwischen dem WestfalenTarif und dem NRW-Tarif Bereiche, in denen der Gestaltungsspielraum durch gegenseitige Abhängigkeiten eingengt ist. Eine partnerschaftliche Zusammenarbeit der Tarifverantwortlichen ist somit unabdingbar. Es ist angezeigt, die Erkenntnisse aus dieser Maßnahme auszuwerten und zu analysieren. Aktuelle Handlungsfelder des NRW-Tarifes sind die Pauschalierung von AnschlussTickets und ein erneuertes Entfernungswerk.

Die wichtigsten übergeordneten Hauptziele sind die zielorientierte Zusammenarbeit über die WestfalenTarif GmbH mit dem Kompetenzzentrum Marketing NRW (KCM) als zuständige Organisation für den NRW-Tarif sowie eine - klare Abgrenzung zwischen Angeboten des NRW-Tarifes und des WestfalenTarifs.

3.8.4 Übergänge nach Niedersachsen und Hessen

Die Weiterentwicklung der tariflichen Übergänge nach Hessen und Niedersachsen ist zukünftig gemeinsam mit der WestfalenTarif GmbH vorzunehmen. Durch den WestfalenTarif ist neben den regionalen Belangen des Teilraums Hochstift, auch immer der überregionale WestfalenTarif zu berücksichtigen.

Die Partner in den angrenzenden Bundesländern (Bus-Aufgabenträger, SPNV-Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen) unterliegen anderen landesgesetzlichen Regelungen. Daraus resultieren zu NRW abweichende Finanzierungsregularien. Die Weiterentwicklung und Schaffung tariflicher Übergänge wird damit weiterhin ein sensibler Prozess zwischen allen Partnern bleiben. Die bestehenden und neue Regelungen sind dabei u.a. auf folgende Punkte hin ausrichten:

- Erhalt der Fahrgelderlöse (Auch durch Steigerung der Fahrgastzahlen bei Preisreduzierung.)
- Kommunizierbarkeit der Übergangslösung gegenüber den Fahrgästen
- Ticketvertrieb
- Reduzierung verwaltungsseitiger Aufwendungen für Verkehrsunternehmen, Aufgabenträger und Tarifgemeinschaften

Die bestehende Tarifierung aus Niedersachsen im SPNV mit relationsbasierten Tickets nach Steinheim, Altenbeken und Paderborn ist beizubehalten. Sie ermöglicht auf der Achse Hannover - Hameln – Paderborn die durchgehende Nutzung der S5. Für Paderborn sollte die optionale Anschlussmobilität im ÖSPV (additive Tariffbildung) des Niedersachsentarifes geprüft werden.

Die Reisewege mit Start und Ziel im WestfalenTarif können durch das Verkehrsangebot und die Streckenführung durch die benachbarten Bundesländer verlaufen. Beispielsweise führen

Reisen aus dem Bereich Südost-Lippe nach Paderborn zum Teil über das niedersächsische Bad Pyrmont. Anzustreben sind hier Transitregelungen mit Tickets des WestfalenTarifes.

Es sind bestehende Regelungen zur tariflichen Anerkennung auf ausbrechenden Buslinien (Linie verläuft maßgeblich im Hochstift und hat Linienendpunkte in Niedersachsen bzw. Hessen) beizubehalten.

Bestehende Bestrebungen zur Regionalentwicklung (bspw. Weserbergland) werden nur im Kontext bestehender Tarife (vorzugsweise WestfalenTarif) unterstützt. Die Schaffung eines eigenständigen Tarifes ist aus wirtschaftlicher Betrachtung heraus nicht zielführend und aus den Vorgaben des ÖPNV-Gesetzes NRW heraus nicht zulässig.

Die wichtigsten Hauptziele sind die tariflichen Angebote im Übergang nach Hessen und Niedersachsen mit dem Ziel der Fahrgastgewinnung zu vereinfachen bzw. neu einzurichten. Darüber hinaus sind vorzugsweise Lösungen im Sinne eines Bus-Schiene-Gemeinschaftstarifes einzurichten und dabei auf die Anwendung/Ausdehnung des WestfalenTarifs hinzuwirken.

3.8.5 Vertriebskanäle

Die digitalen Medien beeinflussen immer stärker alle Lebensbereiche der Menschen in unserer Region - entsprechend steigen die Anforderungen unserer Kunden an die Leistungsfähigkeit des Verkehrsangebots in den Kommunen und im Regionalverkehr. Busse und Bahnen werden nicht mehr nur an Angebot und Pünktlichkeit gemessen; Qualität, Preis-/Leistung, Informationsverfügbarkeit und einfacher Zugang rücken deutlich in den Fokus. Verkehrsträger sorgen nicht mehr nur für eine starre Beförderungsleistung, sondern entwickeln sich zu modernen Mobilitätsdienstleistern. Öffentliche Gelder dienen nicht mehr nur der Daseinsvorsorge. Ganzheitliche Angebote und progressive IT-basierte Services versorgen die Fahrgäste zukünftig mit allen Dienstleistungen rund um das komplexe Gebilde Verkehr und Mobilität. Das Wissen um die Wünsche der Fahrgäste, die Bereitstellung von Informationen und der schnelle Zugang zu einfachen Tarifen und attraktiven Tickets sind Schlüssel für eine wirtschaftlich erfolgreiche Mobilität in unserer Region. Der Rahmen hierzu muss aktiv und zentral über die Aufgabenträger für SPNV und ÖPNV gesteckt und begleitet werden.

Ein wichtiger Baustein ist ein den Aufgabenträgern verpflichteter, an diesen Zielen ausgerichteteter, moderner Vertriebsdienstleister, der neben Information, Beratung und klassischem Vertrieb kundenorientierte IT-basierte Angebote bereithält und stetig weiterentwickelt. Die Bildung von Vertriebskooperationen mit Dritten im Mobilitätsmarkt schafft zusätzliche Mehrwerte für die Fahrgäste.

Die wichtigsten Hauptziele sind:

- Zeitgemäße Vertriebskanäle anbieten

- Hinwirkung auf zentrale bzw. gemeinsame Strukturen der Vertriebspartner, um eine wirtschaftliche Kostenbasis für den Vertrieb zu schaffen und bei zukünftige Entwicklungen kostengünstig teilzuhaben
- Übernahme von neuen Vertriebskanälen mit hoher Kundenakzeptanz

3.9 Fahrgastinformation

3.9.1 Fahrplandatenmanagement

Das Fahrplandatenmanagement bildet beim nph die Grundlage sowohl für die umfassende Fahrgastinformation als auch für die betriebliche und strategische Planung und Prüfung von eigen- und gemeinwirtschaftlichen Verkehren. Im DIVA-Fahrplandatenmanagementsystem des nph, das in ganz Westfalen für unterschiedliche Zwecke zum Einsatz kommt, sind zudem auch infrastrukturelle Inhalte eingebunden, die auch sowohl der Fahrgastinformation als auch der Planung zur Verfügung stehen. Mit der fortschreitenden Digitalisierung ist das elektronische Fahrplandatenmanagement eine der Grundlagen der Arbeit des nph geworden. Das Ziel im Bereich des Fahrplandatenmanagement ist war die Konzentration der Kernkompetenzen für alle Bereiche beim nph. Dazu zählen

- Datenhaltung
 - Korrekte Georeferenzierung aller Inhalte
 - Aufbau eines Asset Management (Infrastrukturkataster in DIVA)
 - Integration von aktuellen Verkehrsmeldungen
 - IST-Daten-Management
- Datenverarbeitung
 - Ausgabe für Printmedien
 - Aufbereitung für die Fahrplanauskunft
 - Planerische Aufgaben
 - Kontrolle von Verkehrsleistungen und deren Abrechnung
- Datenintegration und Datenweitergabe
 - Datenimporte aus verschiedenen Systemen
 - Datenexporte für Dritte (z.B. open-source-Fahrplanauskünfte, externe Planungssysteme)

Dieses Ziel wurde im Jahr 2019 umgesetzt.

Kommentiert [HENP7]: Erreichtes Ziel

3.9.2 Printmedien

Im Rahmen der Fahrgastinformation werden weiterhin auch noch Printmedien in Umlauf gebracht. Insbesondere ältere Personen sind noch an dieses Auskunftsmedium gewohnt. Viele Personen benutzen gerne auch einen Pocketfahrplan im handlichen Format. Dies kann vor allem von Vorteil sein, wenn die Netzabdeckung für die Mobilfunkgeräte nicht oder nicht ausreichend vorhanden ist.

Die Fahrgastinformation an Haltestellen wie Fahrplankarten und Aushänge sind an die Anforderungen mobilitätseingeschränkter Personen anzupassen. Zudem sind QR-Codes, die auf den interaktiven Liniennetzplan verweisen, darzustellen.

Bei den Printausgaben des NWL wird es das Ziel sein müssen, die sechs verschiedenen Printmedien „Bahn Fahrplanheft OWL“, „Komfortabel reisen in OWL“, das Kundenmagazin „Extrafahrt“, „NWL kompakt – Westfälische Verkehrsmeldungen“ und „NWL Stationen – Bahnhofsentwicklungsberichte“ sowie den „Qualitätsbericht“ ständig mit ÖPNV Themen aus dem nph-Gebiet zu aktualisieren und die Fahrgäste sowie Meinungsbildner kontinuierlich auf dem Laufenden zu halten.

3.9.3 Elektronische Medien

Grundsätzlich wird es zukünftig im Hochstift erforderlich sein, die elektronischen Auskunftsmitteln stets am Stand der Technik orientierend auszubauen und zu erweitern. Der barrierefreie Zugang für hör- oder sehbehinderte Mitmenschen ist hierbei zu gewährleisten.

Dem Nahverkehrsnutzer muss eine zeitgemäße und barrierefreie Verfolgung seiner Reisekette in Echtzeit ermöglicht werden. Im Störfall muss er in die Lage versetzt werden, aufgrund der ihm zur Verfügung stehenden Informationen möglichst selbstständig und nach Möglichkeit verkehrsträgerübergreifend zu agieren. So müssen auch Smartphones in der Lage sein, verkehrsträgerübergreifende Informationen zu verarbeiten („ÖV-NAVI“ in Analogie zum NAVI im PKW).

An besonders verkehrswichtigen Bushaltestellen soll der im Jahr 2015 begonnene Bau von dynamischen Fahrgastinformationsanlagen mit Echtzeitinformationen für die Kunden weiter forciert werden.

3.9.4 Fahrplanaushänge

Die Fahrplanaushänge an den Haltestellen liegen nach der BOKraft in der Pflicht der Verkehrsunternehmen. Dies gilt sowohl bei eigen- als auch bei gemeinwirtschaftlichen Verkehren. Der nph ist bestrebt alle Fahrplanaushänge für den Regionalverkehr in den Kreisen Paderborn und Höxter zu vereinheitlichen. Ziele sind:

- Einheitliche Gestaltung zu besserer Lesbarkeit
- Einheitliche Zusatzinformationen im Hinblick auf das Verbundmarketing
- Zusätzliche Informationen wie z.B. VRR-Abfahrtsmonitor
- Weitere Informationen z.B. über Multimodale Verkehre

3.9.5 Mobilitätsberatung

Den ÖPNV-Nutzern sind Informationen sowohl auf digitalem als auch auf analogem Weg zur Verfügung zu stellen. Der Vorteil digitaler Informationen ist die Möglichkeit der Bereitstellung von Echtzeitdaten und Störungsinformationen.

Die nph-Center in den Kommunen sowie die mobithek am Paderborner Hauptbahnhof stehen als Verteilstellen für Print-Auskünfte zur Verfügung. Im Zuge der Ausweitung der Markenbekanntheit der Dachmarke sollten die Center im einheitlichen „fahr mit“-Layout gestaltet werden.

Der Internetauftritt der Dachmarke „fahr mit“ steht als digitale Informationsplattform zur Verfügung. Die Bekanntheit der Seite sollte weiter ausgebaut und die Nutzerzahlen erhöht werden. Flankiert werden sollte die digitale Information über die Homepage durch Social Media Kanäle.

Die Mobilitätsberatung über die mobithek am Paderborner Hauptbahnhof ergänzt das digitale Angebot durch persönliche und telefonische Information. Darüber hinaus kann die mobithek auch eine Option sein, um diese als telefonische Dispositionszentrale für bedarfsgesteuerte Verkehre wie z.B. Anruf-Linien-Fahrten oder „On-Demand-Verkehre“ zu nutzen.

3.10 Marketing

3.10.1 Marketing für Linienbündel

Für die Steigerung der Nachfrage nach Verkehrsleistungen im ÖPNV und somit auch zur Erhöhung der Kostendeckungsrate, müssen gemäß dem Beschluss der nph-Verbandsversammlung und mit Zuständigkeit des nph die Marketingaktivitäten für die Bewerbung der gemeinwirtschaftlichen Verkehre deutlich ausgeweitet werden. Sie sind hierbei an die Bedürfnisse der Kunden bzw. Nutzergruppen auszurichten. Insbesondere gilt es, die im Hochstift zwischenzeitlich etablierte Dachmarke „fahr mit“ für das konkrete Produkt- und auch Zielgruppenmarketing zu nutzen. Bei der Kommunikation mit dem Kunden ist dabei eine leicht zugängliche, verständliche und möglichst einheitliche Form für den gesamten ÖPNV anzustreben.

Grundvoraussetzung für eine erfolgreiche Vermarktung ist zudem eine klar definierte ÖPNV-Produktpalette im jeweiligen Verkehrsraum mit klar definierten Qualitäten zur Wahrnehmung des ÖPNV. Generell ist ein verkehrsträgerübergreifendes, auf den jeweiligen Verkehrsraum angepasstes ÖPNV-Marketing anzustreben.

Ziel wird es grundsätzlich auch sein müssen, die ÖPNV-Kunden langfristig an das Verkehrssystem zu binden und neue Kunden(gruppen) zu gewinnen. Damit dies gelingt, muss ein effektives Marketing etabliert werden, das auf die Besonderheiten der Kreise Paderborn und Höxter zugeschnitten ist.

Das zukünftige Marketing wird darüber hinaus durch den nph offensiv gegenüber Behörden, Gewerbebetrieben, Vereinen oder sonstigen Organisationen ausgebaut werden müssen. So können beispielsweise attraktive Job-Tickets oder Vereins-Tickets dazu beitragen, mittel- bis langfristig Kunden an den ÖPNV zu binden.

3.10.2 Verbundmarketing

Im Verbundmarketing erfolgt die Vermarktung unter der Dachmarke „fahr mit“. Die Bekanntheit der Marke in der Bevölkerung muss über Imagekampagnen in Form von Multi-Channel-Marketing weiter ausgebaut werden. Das Marketing für den Westfalentarif muss dabei integriert werden. Neben dem klassischen Printmarketing sind neben der digitalen Vermarktung über die Homepage auch andere digitale Werbeformen wie Social Media Marketing oder die Schaltung digitaler Werbeanzeigen zu nutzen.

3.10.3 Kooperation mit den Touristikzentralen

Die Zusammenarbeit mit den hiesigen Tourismusverbänden Paderborner Land, Kulturland Kreis Höxter und Teutoburger Wald Tourismus ist zu intensivieren. Bisher besteht diese hauptsächlich im Broschürenbereich. ~~In der Broschüre „Freizeit!Verkehr“ nimmt der nph das Vermarktungsangebot der o.g. Tourismusverbände mit auf. So können Synergieeffekte zur Vermarktung von Bus und Bahnen und die Aufnahme touristischer Ziele optimal miteinander verknüpft werden.~~

Kommentiert [HENP8]: Wird nicht mehr weiterverfolgt nach den Ausschreibungen zu LB 2 und LB6

Bei den Broschüren der Tourismusverbände wird der nph zukünftig die Bereitstellung von Informationen zur Anreise mit dem ÖPNV zu den Attraktivitätsschwerpunkten übernehmen. Auf den jeweiligen homepages der Tourismusverbände muss es eine Verlinkung zur Fahrplanauskunft auf fahr-mit.de geben. Zudem werden im Rahmen der Kooperationsverträge kostenlose Anzeigen in den Printmedien der Tourismusverbände geschaltet.

Eine mögliche Intensivierung der Zusammenarbeit kann durch gemeinsame Vermarktungen über Social-Media-Kanäle erfolgen. Außerdem wäre eine gemeinsame Vermarktung der Dachmarke „fahr mit“ nach außen auf Messen und Infoständen zielführend.

3.11 Multimodale Verkehre

Gemäß Beschluss der nph-Verbandsversammlung wird der nph zukünftig die Nutzung zusätzlicher (multimodaler) Verkehrsträger zur Stützung seines ÖPNV-Systems verstärkt unterstützen.

Die Ergänzung des ÖPNV-Angebots durch verschiedene öffentlich nutzbare Mobilitätsangebote zielt darauf ab, die Reiseketten in ihrer Gesamtheit, mit Zu- und Abgangswegen zu

Haltepunkten („erste und letzte Meile“), abzudecken. Ergänzende Angebote sind hier vor allem das Bike- und Car-Sharing (konventionell und/oder mit Elektroantrieb). Der nph wird sich zukünftig von einem reinen Nahverkehrsverbund hin zu einem Mobilitätsverbund vor allem für den ländlichen Raum entwickeln müssen. In seiner Eigenschaft als ÖPNV-Aufgabenträger unterstützt er somit die Kommunen bei der Einrichtung von Mobilstationen, an denen dann vor Ort eine für den Kunden greifbare physische Palette von Mobilitätsangeboten zur Verfügung steht. Auf diese Weise steigt auch die Attraktivität der ÖPNV-Nutzung, da beispielsweise auch bei nicht erreichten Anschlüssen durch Verspätung, ein Verkehrsmittel zur weiteren Fortbewegung zur Verfügung steht.

Als einer von vier Trägern der beim nph eingerichteten Koordinierungsstelle des „Zukunftsnetzes Mobilität NRW“ wird der nph die dort vorhandenen und multimodal ausgerichteten Angebote zur Steigerung der Nachfrage nach umwelt- und sozialverträglichen Verkehrsleistungen weiterhin verstärkt nutzen.

Die regionale Verankerung der Koordinierungsstellen in NRW ist die grundlegende Voraussetzung für eine Unterstützung der Hochstift-Kommunen zur Erfüllung der o.a. Ziele. Die Koordinierungsstelle OWL bietet den im Zukunftsnetz zusammengeschlossenen Kommunen und Kreisen folglich eine gegenseitige kostenlose Beratung und Unterstützung auf dem Weg zu einer nachhaltigen und sicheren Mobilität.

Um den speziellen Anforderungen für die Mobilitätssicherung im ländlichen Raum gerecht zu werden, wurde im Zuge der Zuständigkeitsverteilung die NRW-weite fachliche Betreuung für die Handlungsebene „Stadt- und Dorfentwicklung“ der KS-OWL übertragen. Auch vor dem Hintergrund der demographischen Entwicklung wird in den beiden Kreisen Paderborn und Höxter der Einsatz von bedarfsgerechten und modernen Mobilitätsangeboten (u.a. flexible Bedienung im ÖPNV, Bürgerbusse, Einsatz von Elektrobussen) favorisiert.

Die KS-OWL ist eine Kommunikations-, Beratungs- und Gestaltungsplattform zur Optimierung der Mobilität und der Verkehrssicherheit in OWL. Die nachfolgenden Handlungsebenen sind die Schwerpunktthemen innerhalb des kommunalen Mobilitätsmanagements und werden einem kontinuierlichen Weiterentwicklungsprozess unterzogen (s. Abb. 3-1).

Kommentiert [HENP9]: Aufgrund der Verlagerung der Geschäftsstelle Ostwestfalen des Zukunftsnetz Mobilität NRW auf den NWL und um Doppelungen zu vermeiden wird der Abschnitt gestrichen. Das Thema wird im neuen NVP des NWL aufgeführt.

Nach erfolgter Definition der Ziele und Zielgruppen kann dieser Abschnitt entsprechend ergänzt werden.

Handlungsebenen	Stadt- und Dorfentwicklung	Kommunale Mobilitätskonzepte	Verkehrsplanung	Vernetzte Mobilität	Mobilitätsmanagement für Zielgruppen	Wirtschaft und Betriebe
	<p>Bauleitplanung (Flächennutzungs-/Bebauungspläne) schaffen Voraussetzungen für Stadt der kurzen Wege, multimodale Angebot und Wohnstandorte: Angebote für gute Erreichbarkeiten von Wohnstandorten, Lebenswerte Straßenraumgestaltung, Stellplatzsatzung, (v.a. umsetzungs-orientierte Beratung), Vertragsstädtebau ISEK, IHKS & Co.</p>	<p>Planungsinstrumente für nachhaltige Mobilität (VEP/SUMP, LRP, KT Mobilität, NVP), Kommunale integrierte Mobilitätskonzepte, (v. a. Prozessorientierte Beratung), Kommunikationsstrategien und -maßnahmen bei Planungsvorhaben, Bürgerbeteiligung.</p>	<p>Verkehrsinfrastruktur, Stellplatzsatzung, Verkehrsberuhigung, Elektromobilität und Zukunftsblick (z. B. autonomes Fahren); Parkraummanagementkonzepte, alternative Antriebsformen, ÖPNV, Rad, Fuß, Sharing-Systeme, MIV, Verkehrssicherheit,</p>	<p>Digitalisierung, Mobilstationen, P+R, B+R, Informationssysteme für Mobilitätsdienstleistungen</p>	<p>Zielgruppenspezifische MM-Maßnahmen/-konzepte, Kinder und Jugendliche (Schule, Kita) Senioren, Neubürger, Familien</p>	<p>BMM: Betriebliche, standortbezogene Mobilitätsmanagement-Maßnahmen, Mitarbeiter-Mobilität Kommunale Wirtschaftsverkehre: Nachhaltiger Wirtschaftsverkehr (z.B. Cargo-Bike), KEP-Dienste, LKW-Routingkonzepte</p>

Abb. 3 1: Handlungsfelder im Zukunftsnetz Mobilität NRW
Quelle: Zukunftsnetz Mobilität NRW