

Kapitel 1 - Rahmenbedingungen

1	Rahmenbedingungen	2
1.1	Selbstverständnis des NVP	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

1 Rahmenbedingungen

1.1 Selbstverständnis des NVP

Der NVP ist ein verkehrlicher Rahmenplan und somit das Planungsinstrument für den Aufgabenträger nph im Regionalverkehr. Er soll eine tragfähige realistische Grundlage für die Ausgestaltung des ÖPNV schaffen und ein abgestimmtes Vorgehen sichern, das den bestehenden oder noch zu entwickelnden verkehrlichen Verflechtungen entspricht. Gleichzeitig bildet er als Vergabeinstrument die Basis für die jeweiligen Vergaben der Linienbündel. Als Steuerungsinstrument fungiert der NVP insofern, als dass er vor allem die Qualitätskriterien für die Durchführung des ÖPNV vorgibt, die dann wiederum als Ausgangspunkt für das Qualitätscontrolling eingesetzt werden. Die Abb. 1-1 ordnet die beschriebenen Zusammenhänge entsprechend ein.

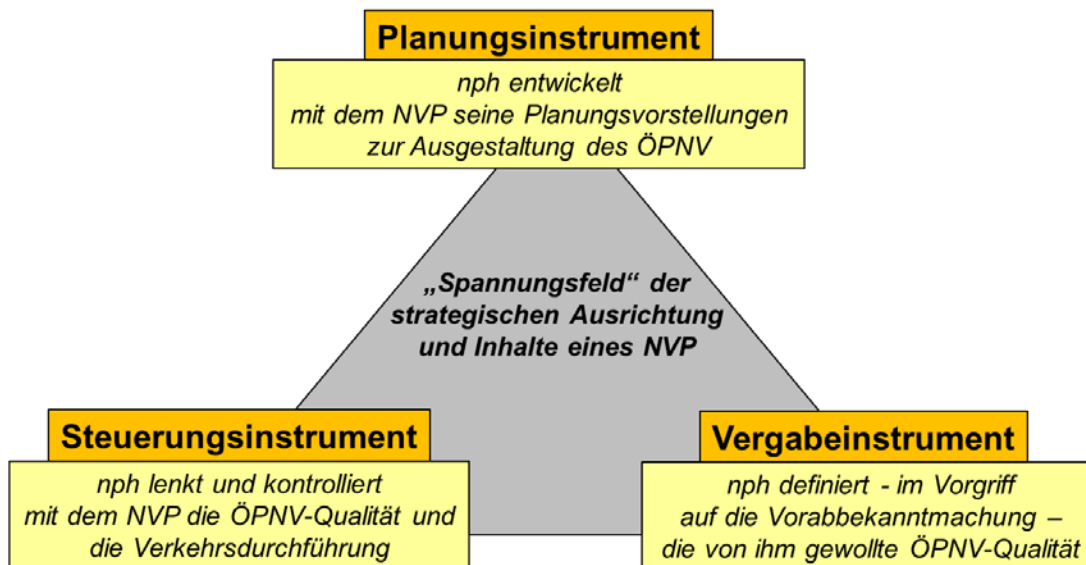


Abb. 1-1: Selbstverständnis NVP

Quelle: eigene Darstellung in Anlehnung an plan:mobil Verkehrskonzepte & Mobilitätsplanung | Mathias Schmechtig
NahverkehrsConsult, NVP Kreis Soest, 2015

Bei der Aufstellung bzw. Fortschreibung des NVP gibt es wichtige rechtliche, als auch strukturelle Rahmenbedingungen zu beachten, die im Folgenden dargestellt und erläutert werden.

Bei den gesetzlichen Rahmenbedingungen müssen die verschiedenen Rechtsebenen berücksichtigt werden. Dies gilt zum einen für die Erstellung des NVP, zum anderen aber auch weiterführend für die Durchführung der Verkehre sowie die Umsetzung geplanter Maßnahmen.

Die strukturellen Rahmenbedingungen der Kreise Paderborn und Höxter stellen das Grundgerüst dar, für das der ÖPNV geplant werden muss. Die Berücksichtigung der siedlungsstrukturellen und soziodemografischen Gegebenheiten ist zwingend geboten, um das funktionierende System im ÖPNV weiterentwickeln zu können.

1.2 Gesetzliche Rahmenbedingungen

In § 8 Abs. 3 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) werden die grundsätzlichen Aussagen zur Bedeutung des NVP im Zusammenwirken der Aufgabenträger im ÖPNV, den Genehmigungsbehörden und den Verkehrsunternehmen getroffen. Der Aufgabenträger hat die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen zur Aufgabe. Die Genehmigungsbehörde wirkt unter Beachtung des Interesses an einer wirtschaftlichen Verkehrsgestaltung mit. Die vorhandenen Verkehrsunternehmen müssen frühzeitig beteiligt werden.

Die Kreise und kreisfreien Städte sind nach dem Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW) Aufgabenträger für den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Die Aufgabenträgerschaft können diese auch einem Zweckverband übertragen, wie dies beim Nahverkehrsverbund Paderborn/Höxter (nph) der Fall ist. Ausgenommen davon ist der Schienenpersonennahverkehr (SPNV), für den in NRW die drei Zweckverbände Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL), Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) und Nahverkehr Rheinland (NVR) zuständig sind.

Das ÖPNVG NRW verpflichtet die Aufgabenträger für ihren Bereich einen NVP aufzustellen und bei Bedarf fortzuschreiben. Der Rechtsrahmen für den ÖPNV wird im Wesentlichen durch

- die Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über Öffentliche Verkehrsdienste auf Schiene und Straße (EU-VO 1370/2007),
- das Personenbeförderungsgesetz (PBefG),
- das Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (RegG) und
- das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW)

gebildet. Darüber hinaus sind weitere gesetzliche Vorgaben, zum Beispiel das Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (Behindertengleichstellungsgesetz- BGG) sowie die UN-Behindertenrechtskonvention zu beachten.

1.2.1 Europarecht (VO 1370/2007)

Die Verordnung EU-VO 1370/2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße gilt seit dem 3. Dezember 2009 und gilt direkt in allen Mitgliedsstaaten. Diese regelt, unter welchen Bedingungen Behörden den Verkehrsunternehmen im öffentlichen

Verkehr Ausgleichsleistungen und ausschließliche Rechte für die Erfüllung von Gemeinwohlverpflichtungen gewähren können. Ein mögliches und zentrales Instrument für die Gewährung von Ausgleichsleistungen und insbesondere von ausschließlichen Rechten ist nach Art. 3 Abs. 1 EU-VO 1370/2007 der öffentliche Dienstleistungsauftrag (ÖDA).

Die Verordnung regelt sowohl, wie hoch die Ausgleichsleistungen höchstens sein dürfen, als auch die Bestimmungen darüber, wie der Betreiber auszuwählen ist, der finanzielle Leistungen oder ein ausschließliches Recht erhält. Daneben ist nach der EU-VO 1370/07 die Gewährung von Ausgleichsleistungen durch allgemeine Vorschriften möglich. Dies sind Regelungen, die gleichermaßen für alle Betreiber in einem bestimmten Gebiet gelten und den Ausgleich für festgelegte Höchsttarife zum Inhalt haben.

1.2.2 Personenbeförderungsgesetz (PBefG)

Das PBefG regelt die Voraussetzungen, unter denen Unternehmer Fahrgäste mit Bussen, Straßen-, Stadt- und U-Bahnen sowie Taxen befördern dürfen.

Der § 8 PBefG definiert straßengebunden ÖPNV als Verkehr, der mit den Verkehrsmitteln Straßenbahn, O-Bus, Kraftfahrzeuge im Linienverkehr, aber auch Taxi oder Mietwagen erbracht werden kann. Der Begriff der Eigenwirtschaftlichkeit von Verkehrsleistungen im ÖPNV wird in diesem Gesetz genauer definiert. Eigenwirtschaftlich sind gemäß § 8 Abs. 4 Satz 2 PBefG Verkehrsleistungen demnach, wenn der finanzielle Aufwand zu deren Erbringung gedeckt wird durch

- Beförderungserlöse,
- Ausgleichsleistungen auf der Grundlage von allgemeinen Vorschriften nach Art. 3 Abs. 2 und 3 der Verordnung EU-VO 1370/2007 und
- sonstige Unternehmenserträge im handelsrechtlichen Sinne (z.B. Gewinne aus dem Querverbund), soweit diese keine Ausgleichsleistungen für die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen nach Art. 3 Abs. 1 der Verordnung EU-VO 1370/2007 darstellen und keine ausschließlichen Rechte gemäß Art. 2 lit. f. (EU-VO 1370/2007) gewährt werden.

Die Fristen und Verfahrensabläufe für die Beantragung eigenwirtschaftlicher Verkehre sind im PBefG geregelt. Für eigenwirtschaftliche Verkehre kann die Genehmigung versagt werden, wenn der beantragte Verkehr mit einem NVP nicht im Einklang steht. Der Besitzanspruch bei der Wiedererteilung abgelaufener Genehmigungen wird damit nur noch eingeschränkt geschützt. Gleichzeitig wird die doppelte Funktion des NVP deutlich.

Zum einen hat die Genehmigungsbehörde den vom Aufgabenträger beschlossenen NVP bei ihrem Hinwirken auf eine integrierte Nahverkehrsbedienung zu berücksichtigen und dient als Instrument zur Ausgestaltung des ÖPNV. Zum anderen ist er Bewilligungsgrundlage bei Konzessionsentscheidungen. Die Bezirksregierung kann die Genehmigung versagen, wenn der beantragte Verkehr nicht im Einklang mit dem NVP steht (§ 13 Abs. 2a PBefG).

Nach der letzten Novellierung des PBefG haben Nahverkehrspläne die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des ÖPNV bis zum 01. Januar 2022 eine „vollständige Barrierefreiheit“ zu erreichen. Die „vollständige Barrierefreiheit“ ist eine politische Zielbestimmung. Der Gesetzgeber hat mit der Zielbestimmung eines barrierefreien ÖPNV keine neuen technischen Anforderungen definiert: „Barrierefreiheit“ bleibt auch weiter ein Prozess der Annäherung an ein Ideal und ein Kompromiss zwischen den Bedürfnissen unterschiedlicher Gruppen von Menschen. Eine Freiheit von Hemmnissen für alle Formen von Behinderungen ist realistisch nicht zu erreichen. Zwar räumt der Gesetzgeber Aufgabenträgern und Ländern unter bestimmten Voraussetzungen Ausnahmemöglichkeiten von dieser Vorgabe ein. Dennoch kommen auf die Aufgabenträger und insbesondere die Kommunen erhebliche finanzielle und planerische Herausforderungen zu, die ohne zusätzliche Mittel und Förderprogramme nur schwer zu realisieren sein werden.

Das PBefG setzt damit eine Forderung des Gesetzes zur Gleichstellung behinderter Menschen (Behindertengleichstellungsgesetz - BGG) vom 27.04.2002 in seiner letzten Fassung vom 10.07.2018 um, nach dem öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen und Beförderungsmittel im öffentlichen Personenverkehr nach Maßgabe der einschlägigen Rechtsvorschriften des Bundes barrierefrei zu gestalten sind.

1.2.3 Gesetz zur Regionalisierung des ÖPNV (RegG)

Das RegG verdeutlicht, dass es sich bei der Ausgestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs um eine Aufgabe der Daseinsvorsorge handelt, § 1 Abs. 1 RegG. Als Ausfluss des Sozialstaatsprinzips nach Art. 20 I GG ist diese bei einschlägigen rechtlichen Abwägungen miteinzubeziehen und als Wertmaßstab anzusetzen. Ferner wird nach § 2 RegG der öffentliche Personennahverkehr als Begriff definiert, eine Aufgabenzuteilung an die Länder vorgenommen und auf die Richtlinie EU-VO 1370/2007 Bezug genommen. Insbesondere verdeutlicht § 5 RegG, dass den Ländern die finanziellen Mittel vom Bund zur Verfügung gestellt werden, um den öffentlichen Personennahverkehr entsprechend aufzubauen, zu fördern und zu erhalten. Das RegG wird als ein zentrales Verweisungsgesetz angesehen, welches die Schnittstelle zwischen den verschiedenen Rechtsebenen darstellt.

1.2.4 ÖPNV-Gesetz NRW

Zur Ausgestaltung der EU- und bundesrechtlichen Rahmengesetzgebung wurde in Nordrhein-Westfalen das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW) verabschiedet und wiederholt fortgeschrieben, letztmals am 16. Dezember 2016 durch das 8. ÖPNV-ÄnderungsG. Wesentlicher Inhalt aller Fortschreibungen ist, dass die Planung, Organisation und Ausgestaltung des ÖPNV eine Aufgabe der Kreise und kreisfreien Städte bzw. Zweckverbände ist. Diese bilden zur gemeinsamen Aufgabewahrnehmung im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) drei regionale Zweckverbände bzw. zwei und eine Anstalt öffentlichen Rechts (AÖR) und übertragen Entscheidungen über

die Planung, Organisation und Ausgestaltung des SPNV dorthin. Als Mitgliedszweckverband ist der nph im Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) vertreten.

Das ÖPNVG NRW macht Vorgaben zur Planung, Organisation und Ausgestaltung des öffentlichen straßengebundenen Personennahverkehr (ÖSPV). Rahmenbedingungen hinsichtlich der Finanzierung von Investitionen und Infrastruktur durch das Land NRW werden formuliert.

Das ÖPNVG NRW (§ 3) verpflichtet die Kreise und kreisfreien Städte bzw. Zweckverbände als zuständige Aufgabenträger zur Planung, Organisation und Ausgestaltung des ÖSPV. Die Aufgabenträger sind zuständige Behörde im Sinne der Verordnung EU-VO 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße.

Die Aufgabenträger haben zur Sicherung und Verbesserung des ÖPNV einen NVP aufzustellen. Der NVP soll

- für den Aufgabenträger eine tragfähige und finanziell realistische Grundlage für die qualitative und quantitative Ausgestaltung des SPNV/ÖSPV in seinem Verantwortungsbereich schaffen,
- ein zwischen den Aufgabenträgern abgestimmtes Vorgehen bei der Ausgestaltung des ÖPNV sichern, das den bestehenden und noch zu entwickelnden verkehrlichen Verflechtungen genügt und
- von der Genehmigungsbehörde berücksichtigungsfähige Aussagen zur Erteilung von Liniengenehmigungen enthalten.

In § 8 Absatz (3) ÖPNVG NRW werden die Inhalte eines NVP 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

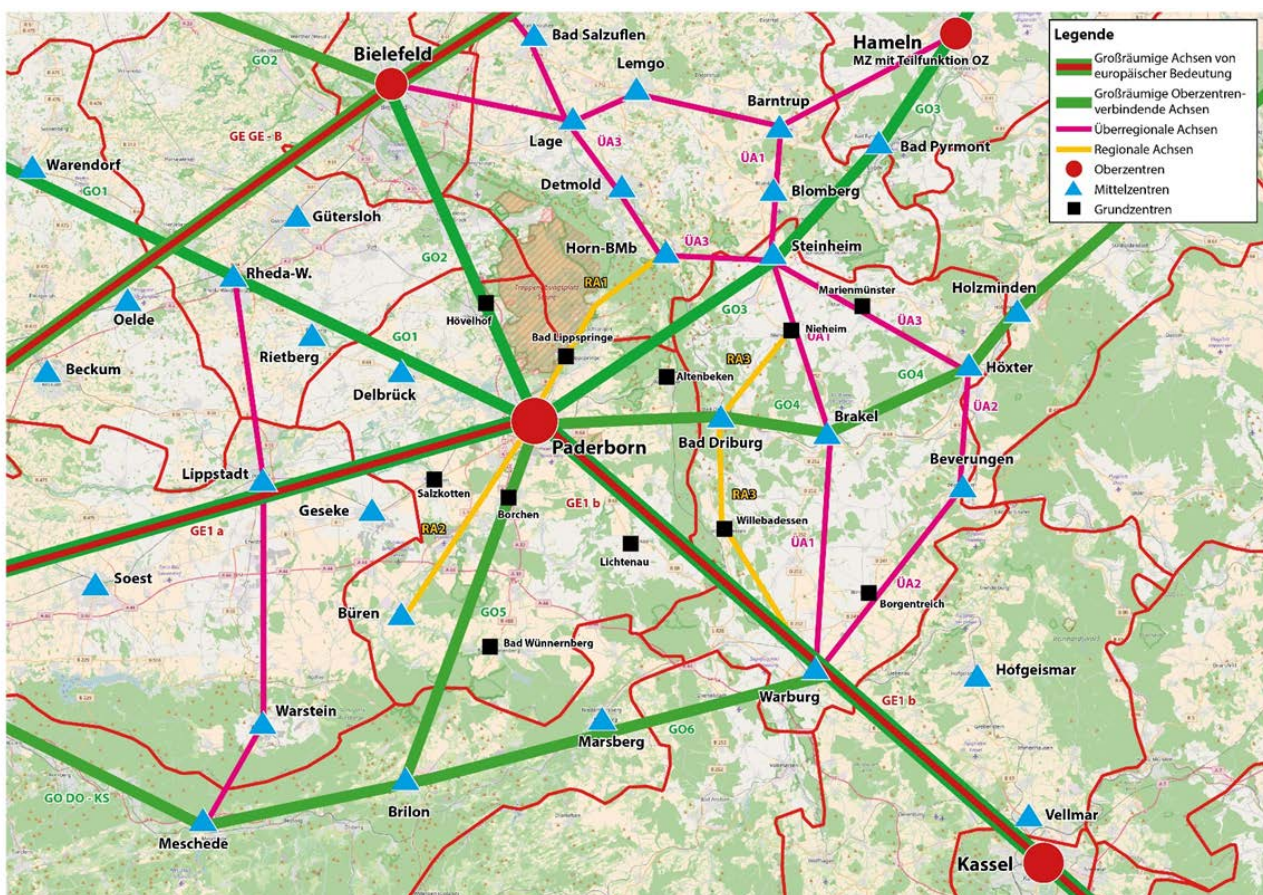
1.2.5 Behindertengleichstellungsgesetz

Am 1. Mai 2002 wurde das Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (BGG) verabschiedet. Dieses schreibt die Berücksichtigung der Belange behinderter und anderer Menschen mit Mobilitätseinschränkung bei der Ausgestaltung öffentlicher Infrastruktur fest. Von besonderem Interesse ist die Herstellung der Barrierefreiheit in öffentlichen Anlagen. Neben dem bundesdeutschen Behindertengleichstellungsgesetz (BGG) von 2002 sind inzwischen auch in allen Bundesländern Landesgleichstellungsgesetze erlassen worden.

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

1.3 Strukturelle Rahmenbedingungen

Eine wesentliche Planungsgrundlage des NVP sind die strukturellen Entwicklungsachsen, welche in Abb. 1-2 dargestellt sind. Es zeigt sich für den Planungsraum Hochstift die Dominanz des Oberzentrums Paderborn für die Kreise Paderborn und Höxter. In der überregionalen Betrachtung sind aber auch die Oberzentren Bielefeld und Kassel bedeutsam.



Achsen europäischer Bedeutung

- **GEa:** Ruhrgebiet – Oberschlesien
- **Abschnitt:** Paderborn – Dortmund
- **GEb:** Paderborn – Kassel

Oberzentren verbindende Achsen

- **GO1:** Paderborn – Rheda-Wiedenbrück – Münster
- **GO2:** Paderborn – Hövelhof – Bielefeld
- **GO3:** Paderborn – Altenbeken - Steinheim – Hameln – Hannover
- **GO4:** Paderborn – Altenbeken – Bad Driburg – Höxter – Hildesheim
- **GO5:** Paderborn – Bad Wünnenberg – Brilon – Hagen
- **GO6:** Hagen – Warburg – Kassel

Überregionale Achsen

- **ÜA1:** Warburg – Peckelsheim – Brakel – Steinheim – Blomberg – Barntrup
- **ÜA2:** Warburg – Beverungen – Höxter
- **ÜA3:** Höxter – Steinheim – Horn – Detmold – Lage – Herford

Regionale Achsen

- **RA1:** Paderborn – Bad Lippspringe – Schlangen – Horn
- **RA2:** Paderborn – Büren
- **RA3:** Warburg – Willebadessen – Bad Driburg - Nieheim

Abb. 1-2: Großräumige überregionale/regionale Entwicklungsachsen

Quelle: Landesentwicklungsplan 2017 mit eigenen Ergänzungen

Diese Entwicklungsachsen bilden in Kapitel 2.1.1.13 die Grundlage für eine regionale Defizitermittlung im Busverkehr.

Das Zweckverbandsgebiet des nph setzt sich zusammen aus den Kreisen Paderborn und Höxter (vgl. Abb. 1-1). Diese liegen im östlichen Nordrhein-Westfalen an den Landesgrenzen zu Niedersachsen und Hessen und gehören zum Regierungsbezirk Detmold. Sie bilden zusammen die Region „Hochstift“ als südöstlichen Teil der Region Ostwestfalen-Lippe. Die Kreisstadt Paderborn bildet als Oberzentrum den Mittelpunkt des Hochstifts.

Die strukturellen Rahmenbedingungen im Hochstift werden geprägt durch die Bevölkerungs- und Siedlungsstruktur, die im Folgenden beschrieben wird. Dazu gehören auch die Demografie sowie die Pendlerströme.

1.3.1 Bevölkerung und Siedlungsstruktur

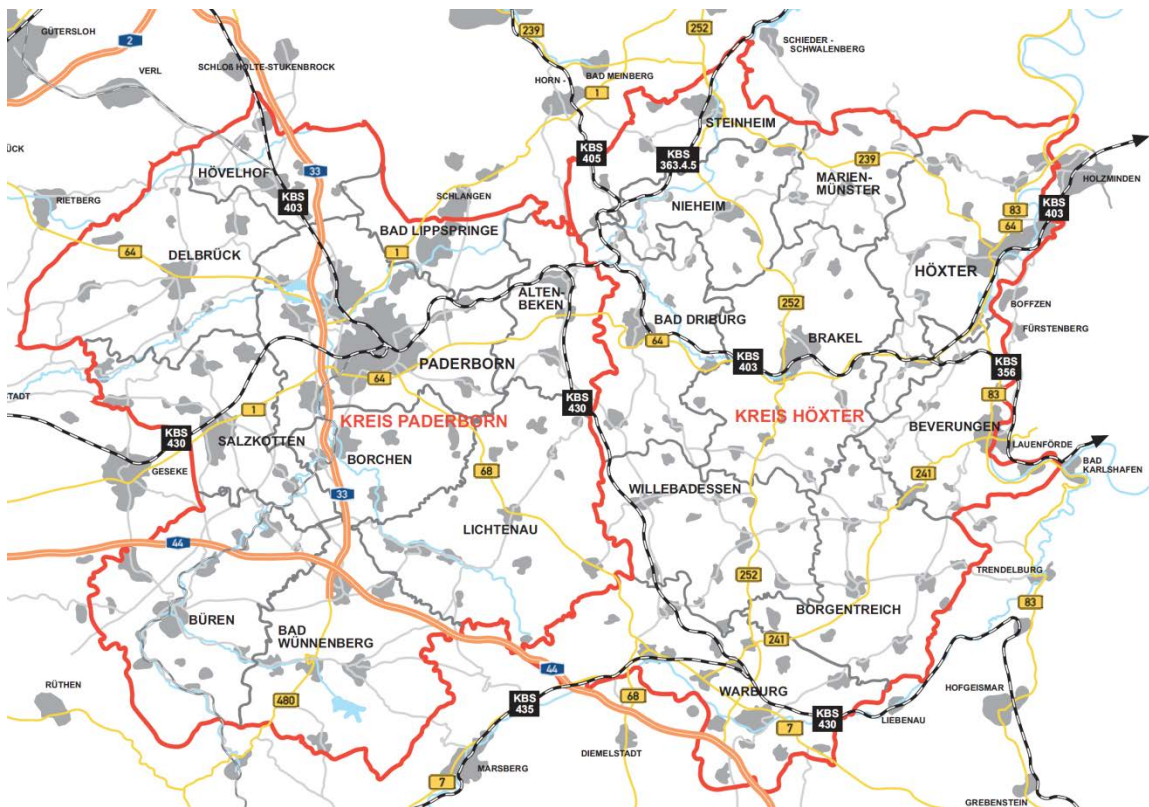


Abb. 1-3: Das Verbandsgebiet des nph

Quelle: Eigene Darstellung

Das Verbandsgebiet umfasst insgesamt eine Fläche von knapp 2.450 km², wobei die beiden Kreise annähernd gleich groß sind (Kreis Paderborn 1.250 km², Kreis Höxter 1.200 km²). Mit gut 300.000 Einwohnern hat der Kreis Paderborn jedoch eine über doppelt so große Bevölkerungszahl wie der Kreis Höxter mit gut 144.000 Einwohnern. Während der Kreis Paderborn in den letzten Jahrzehnten ein kontinuierliches Bevölkerungswachstum aufweisen konnte, ist die Bevölkerungszahl im Kreis Höxter seit Anfang der 2000er Jahre rückläufig. Dieser Trend wird laut aktueller Prognose in den nächsten Jahren fortschreiten (s. Abb. 1-4). Die Entwicklung des Kreises Paderborn wird demnach leicht über dem Niveau des nordrhein-westfälischen Durchschnitts sowie dem des Regierungsbezirks Detmold verlaufen. Die rückläufige Bevölkerungsentwicklung im Kreis Höxter wird sich auf gleichbleibend starkem Niveau bewegen.

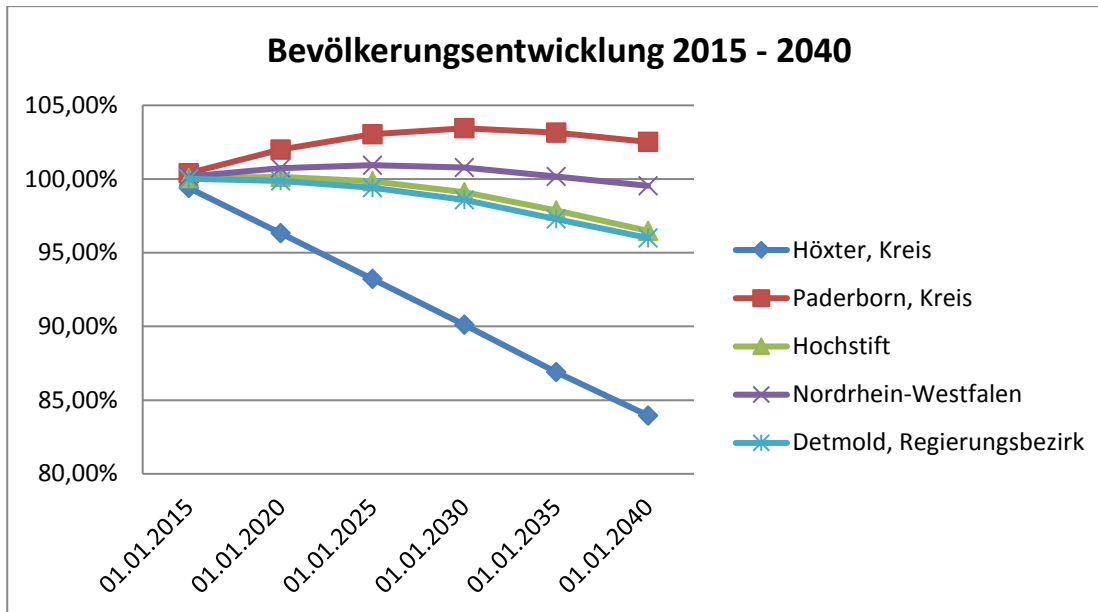


Abb. 1-4: Bevölkerungsentwicklung 2015 - 2040 im Vergleich

Quelle: eigene Darstellung nach Landesbetrieb Information und Technik NRW 2016

In der Entwicklungsplanung des Landes bzw. der Regionalplanung wird der Kreis Paderborn als „verdichteter Kreis“ und der Kreis Höxter als „ländlicher Kreis“ definiert. Die Stadt Paderborn ist mit rd. 150.000 Einwohnern das einzige Oberzentrum der Region, gilt als „solitäres Verdichtungsgebiet“ und bildet mit seinem ländlich strukturierten Umland eine relativ geschlossene Planungsregion. In der zentralörtlichen Einstufung befinden sich darüber hinaus mit Büren und Delbrück zwei Mittelzentren im Kreis Paderborn. Im Kreis Höxter sind mit Bad Driburg, Beverungen, Brakel, Höxter, Steinheim und Warburg insgesamt sechs Städte als Mittelzentren eingestuft. Alle weiteren Kommunen sind als Grundzentren definiert. Die zentrale Bedeutung der Stadt Paderborn wird dadurch deutlich, dass die nächstgrößten Städte Delbrück und Höxter jeweils ca. 30.000 Einwohner haben (vgl. Tab. 1-1).¹

Die Raum- und Siedlungsstruktur im Hochstift ist historisch gewachsen und größtenteils ländlich geprägt. Die Bevölkerungsdichte im Kreis Paderborn liegt bei 248 Ew/km² und im Kreis Höxter bei 120 Ew/km². Der Wert für den Kreis Paderborn wird dabei wesentlich durch die Stadt Paderborn (837 Ew/km²) als solitäres Verdichtungsgebiet beeinflusst. Im Vergleich zu den Durchschnittswerten im Regierungsbezirk Detmold mit 311 Ew/km² und zum Land NRW mit 524 Ew/km² geben die Werte für den Hochstift einen eindeutigen Hinweis auf die im ländlichen Raum vorherrschende Siedlungs- und Bevölkerungsstruktur. Der Kreis Höxter ist außerdem der am dünnsten besiedelte Kreis Nordrhein-Westfalens². Insgesamt haben sogar sieben Städte im Hochstift eine Bevölkerungsdichte von unter 100 Ew/km². (vgl. Tab. 1-1)

¹ Vgl. LEP NRW 1995

² Vgl. Destatis → Material Bev_dichte.xls

	Einwohner (31.12.2017)	Fläche in km ² (31.12.2017)	Einwohner/km ²
Nordrhein-Westfalen	17.890.100 (31.12.2016)	34.110,40 (31.12.2016)	524
Reg.-Bez. Detmold	2.054.205 (31.12.2016)	6.525,29 (31.12.2016)	311
Hochstift	453.238	2.448,22	185
Kreis Höxter	144.611	1.201,42	120
Bad Driburg	19.115	115,30	166
Beverungen	13.442	98,09	136
Borgentreich	9.179	138,94	67
Brakel	16.453	173,92	94
Höxter	29.244	158,16	185
Marienmünster	5.034	64,36	79
Nieheim	6.135	79,71	77
Steinheim	12.844	75,69	169
Warburg	24.941	168,84	148
Willebadessen	8.224	128,41	64
Kreis Paderborn	308.627	1.246,80	248
Altenbeken	9.251	76,22	121
Bad Lippspringe	16.381	51,01	321
Bad Wünnenberg	12.450	161,30	77
Borchen	13.684	77,28	178
Büren	21.698	170,99	127
Delbrück	31.715	157,28	202
Hövelhof	16.407	70,74	231
Lichtenau	10.833	192,57	56
Paderborn	150.702	179,60	837
Salzkotten	25.506	109,80	232

Tab. 1-1: Bevölkerungsstand, Fläche und Bevölkerungsdichte im Hochstift

Quelle: nph, Landesbetrieb Information und Technik NRW 2018

Bei der Flächennutzung dominieren dementsprechend landwirtschaftlich genutzte Flächen sowie Wald-, Wasser- und Erholungsflächen mit einem Anteil von 75-85% im Hochstift. Die Siedlungs-, Verkehrs-, Wohn- und Betriebsflächen liegen mit Ausnahme des eher zersiedelten Delbrücker Landes räumlich begrenzt und relativ geschlossen um die Siedlungskerne und sind von großen freien Erholungslandschaften umgeben.

Ein Faktor, der durch die ländliche Raumstruktur beeinflusst wird und gleichzeitig Aussagen über die Mobilität in der Bevölkerung treffen lässt, ist die Verfügbarkeit von PKW. Gleichzeitig wird auch der ÖPNV maßgeblich durch die Zahl der PKW je Einwohner beeinflusst. In Abb. 1-5 ist die PKW-Dichte der Bevölkerung in absoluten Zahlen dargestellt.

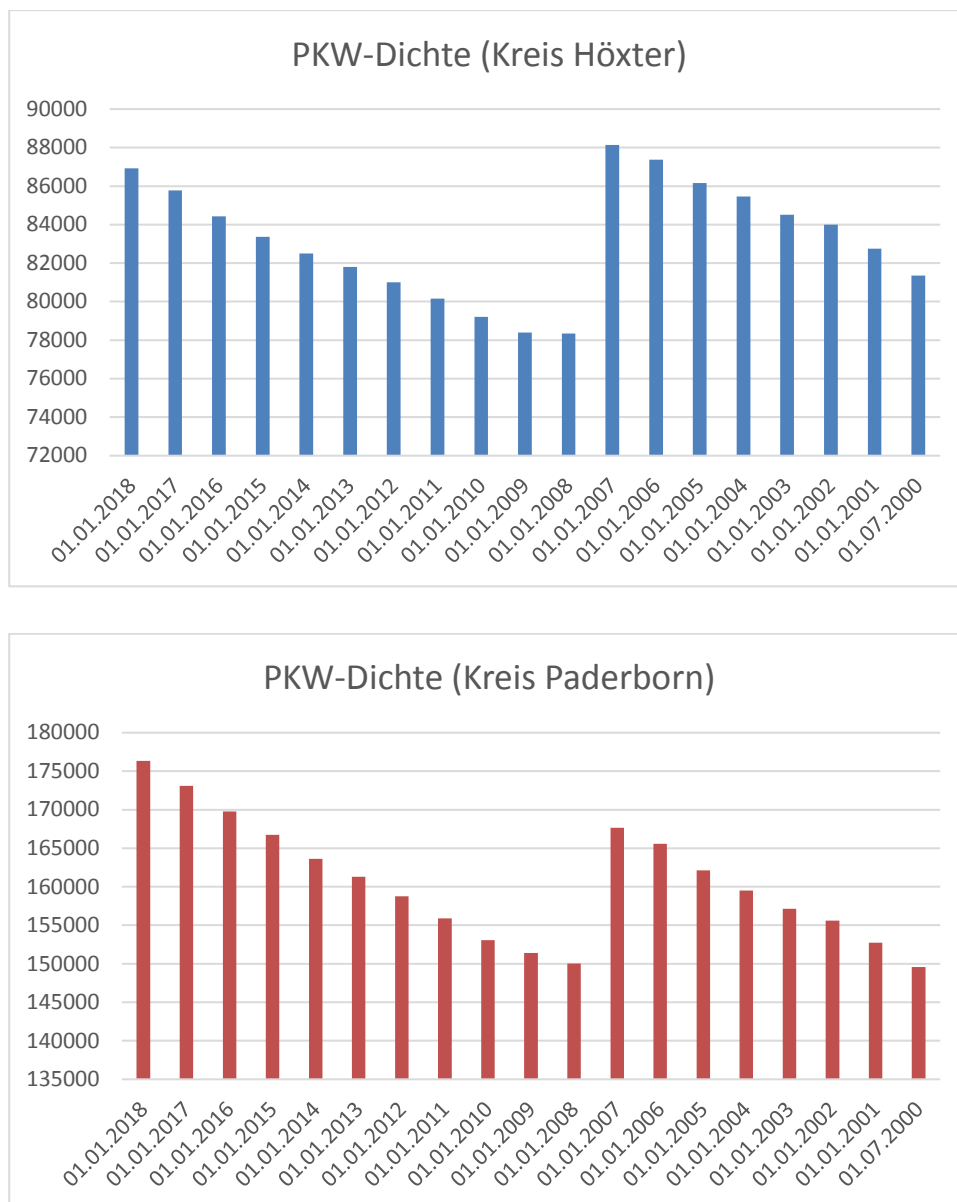


Abb. 1-5: PKW-Dichte in den Kreisen Paderborn und Höxter

Quelle: eigene Darstellung, Kraftfahrt-Bundesamt, Landesbetrieb Information und Technik NRW 2016

Für die Bundesrepublik lag der Wert im Jahr 2017 bei 548 PKW je 1000 Einwohner. In den kreisfreien Städten und insbesondere in urbanen Verdichtungsgebieten liegt der Wert im Allgemeinen niedriger als in den Kreisen und verstärkt im ländlichen Raum. Im Kreis Paderborn mit der Stadt Paderborn als solitäres Oberzentrum lag die PKW-Dichte im Jahr 2017 dementsprechend mit 560,9 niedriger als im Kreis Höxter mit 593,2.

Die allgemein bekannten Auswirkungen des demografischen Wandels zeigen sich auch in der Entwicklung der Bevölkerungsstrukturen im Hochstift. Die Entwicklungen stellen sich aber in den beiden Kreisen unterschiedlich dar und diese Entwicklung wird auch weiterhin anhalten.

Im Kreis Höxter kommt es in den nächsten Jahren zu einer anhaltenden Abnahme der Bevölkerung bei gleichzeitig starker Alterung (vgl. Abb. 1-4). Die Gesamtbevölkerung des Kreises Höxter nimmt nach den Prognosen des Landes NRW³ ausgehend von ca. 143.000 im Jahr 2014 in den nächsten Jahren weiter ab. Demnach werden im Jahr 2030 noch ca. 123.500 Menschen im Kreis Höxter leben, was einem Rückgang von fast 15% der Gesamtbevölkerung entspricht. Während in den Altersgruppen der Kinder und Jugendlichen (0-19 Jahre) im Jahr 2014 noch 28.558 Einwohner im Kreis Höxter zu zählen waren, wird diese Zahl nach den Prognosen des Landes NRW bis 2020 auf 24.170 EW und bis zum Jahr 2030 sogar auf 20.170 zurückgehen, was einem Rückgang von ca. 30% in dieser Altersgruppe entspricht. Die Bevölkerung im Alter von 20-64 Jahren schrumpft die Anzahl der Einwohner von 2014 bis 2030 von 84.118 auf 63.644 und damit um knapp 25 %.

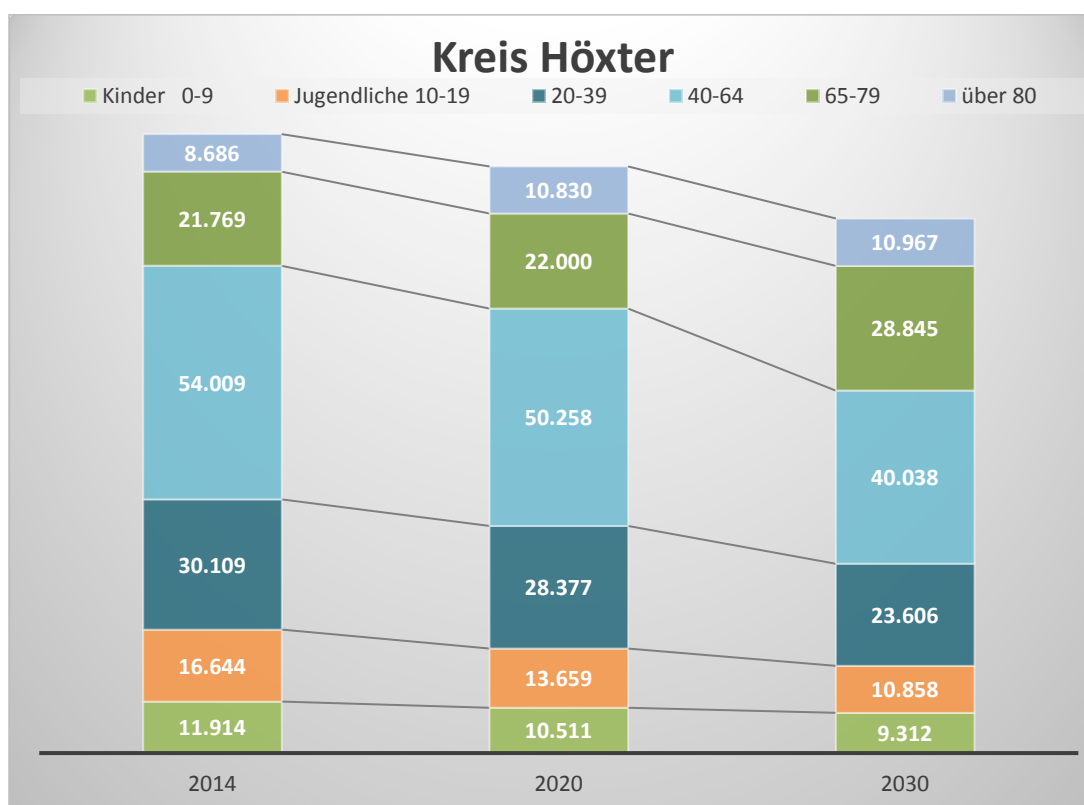


Abb. 1-6: Bevölkerungsvorausberechnung Kreis Höxter

Quelle: eigene Darstellung nach Landesbetrieb Information und Technik NRW 2016

Die Zahl der über 65-jährigen nimmt im Zeitverlauf weiterhin zu. Hier zeigt die Entwicklung eine steigende Tendenz, da in der Altersgruppe der unter 65-jährigen aktuell der Großteil zwischen 40-64 Jahren alt ist. Während die Zahl der über 65-jährigen zwischen 2014 und 2020 lediglich von 30.455 auf 32.830 ansteigt, werden es laut Prognose im Jahr 2030 39.812 Einwohner sein. Dies bedeutet eine Steigerung von ca. 30 % im Vergleich zu 2014.

Insgesamt verändert sich die Altersstruktur der Bevölkerung von 2014 bis 2030 in bedeutender Weise. Während die Altersgruppe der Kinder und Jugendlichen (0-19 Jahre) voraussichtlich von einem Anteil von rund 20% auf ca. 16,5% zurückgeht, steigt der Anteil der über

³ Landesbetrieb Information und Technik NRW 2014

65-jährigen um ca. 11% von 21% auf 32%. Die Altersgruppe zwischen 20 – 64 Jahren verliert knapp 7,5% am Gesamtumfang der Bevölkerung im Kreis Höxter von 58,8% auf 51,5%.

Die Entwicklung im Kreis Paderborn unterliegt insgesamt ähnlichen Entwicklungen in der Zusammensetzung der Altersstrukturen, allerdings bei einer stagnierenden Bevölkerungsentwicklung insgesamt (vgl. Abb. 1-4). Nach der Bevölkerungsvorausberechnung des Landes NRW nimmt die Bevölkerung im Kreis Paderborn demnach von 301.793 Einwohnern im Jahr 2014 auf 305357 Einwohner im Jahr 2030 und damit um ca. 3500 Einwohner bzw. 1,1% zu.

Der Anteil der Kinder und Jugendlichen (0-19 Jahre) nimmt in diesem Zeitraum von 61.954 (2014) auf 54.720 (2030) um ca. 12% ab. Der Gesamtanteil dieser Gruppe an der Bevölkerung im Kreis Paderborn sinkt von 20,5% auf 17,9%.

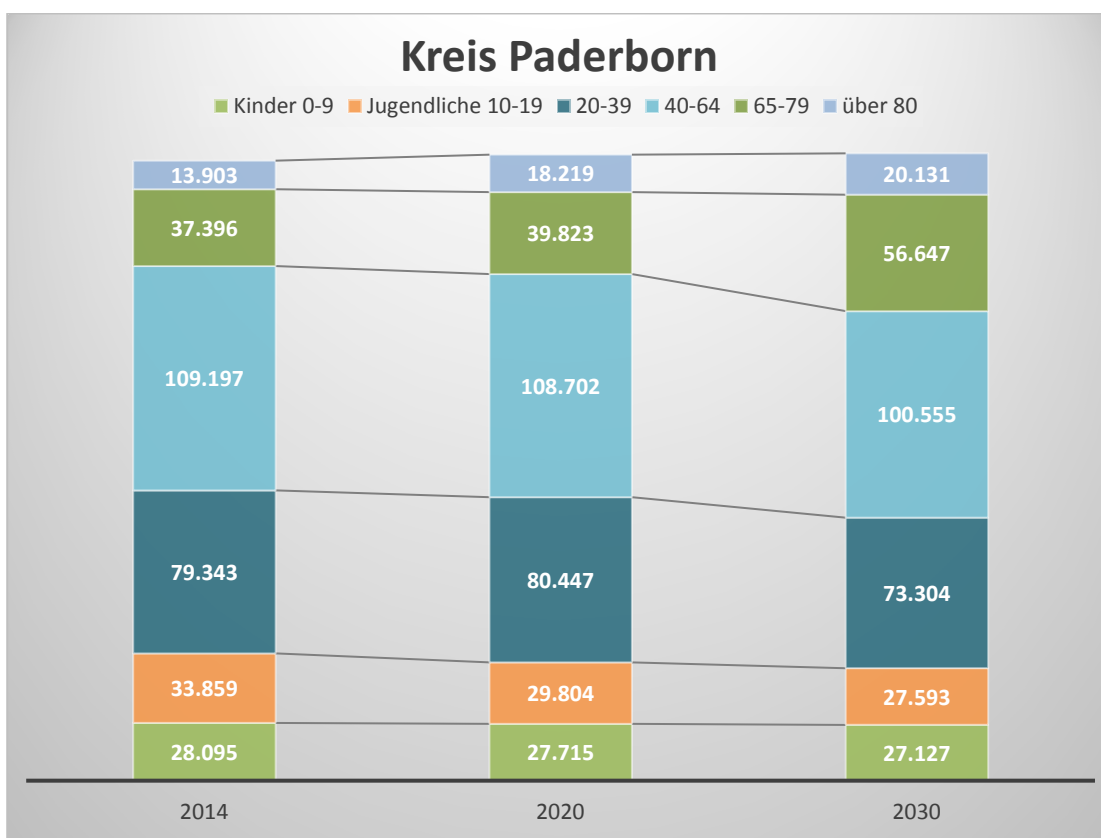


Abbildung 1-7: Bevölkerungsvorausberechnung Kreis Paderborn

Quelle: eigene Darstellung nach Landesbetrieb Information und Technik NRW 2016

Die 20-64-jährigen werden im betrachteten Zeitraum ebenfalls weniger. Von 188.540 Einwohnern im Jahr 2014 steigt die Zahl zunächst bis 2020 auf 189.149, um anschließend bis 2030 auf 173.859 zu sinken. Dies bedeutet einen Rückgang von knapp 8% bis 2030. Der Gesamtanteil sinkt von 62,5% auf ca. 57%.

Der Bevölkerungsanteil der über 65-jährigen steigt dagegen in diesem Zeitraum von 17% auf 25%. In Zahlen bedeutet dies eine Zunahme von 51.299 Einwohnern über 65 Jahren im Jahr 2014 mit einem verhältnismäßig leichten Anstieg auf 58.042 im Jahr 2020. Bis 2030

steigt diese Zahl dann aber stark an und erreicht eine Zahl von 76.778, was einer Steigerung von 49,7% im Vergleich zu 2014 entspricht.

Die Entwicklungen der beiden Kreise zusammengekommen zeigt Abb. 1-8. Hinter einer leicht zurückgehenden Gesamtbevölkerung steht eine starke Dynamik innerhalb der Altersgruppen.

Die Einwohnerzahl im Hochstift wird prognostiziert von 444.924 Einwohnern im Jahr 2014 um ca. 3,5% auf 428.983 Einwohner im Jahr 2030 abnehmen.

Dabei entwickeln sich die zusammengefassten Altersgruppen analog der Darstellung der beiden Kreise. Die 0-19-jährigen werden ca. 17% von 90.512 auf 74.890 Einwohner abnehmen. Der Gesamtanteil an den Einwohnern sinkt von 20,3% auf 17,5%.

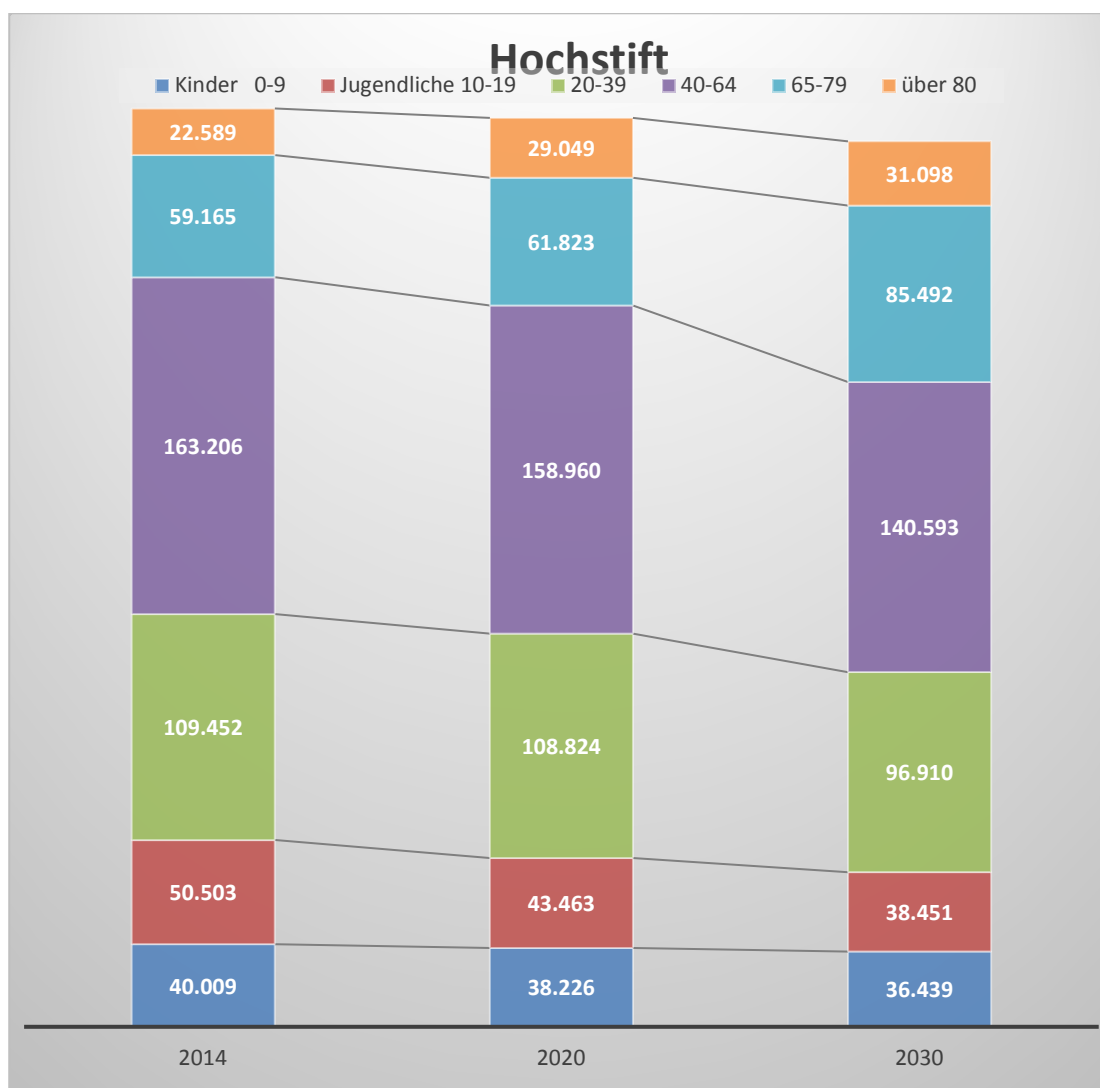


Abb. 1-8: Bevölkerungsvorausberechnung Hochstift

Quelle: eigene Darstellung nach Landesbetrieb Information und Technik NRW 2016

Der Anteil der 20-64-jährigen Einwohner sinkt insgesamt im Hochstift von 61,3% auf 55,4%. Die im Jahr 2014 272.658 Einwohner verringern sich bis 2030 auf 237.503, was einem Rückgang um knapp 23% entspricht.

Die Bevölkerung der über 65-jährigen nimmt von 81.754 (2014) auf 116.590 (2030) um 42,6% zu. Dies bedeutet eine Veränderung an den Bewohnern im Hochstift von 18,4% auf 27,2%.

Zusammengefasst bedeutet dies für den ÖPNV im Hochstift eine Entwicklung, die im Vergleich zum Status quo deutlich andere und neue Bedürfnisse der Mobilität hervorbringen kann und wird. Einer deutlichen Abnahme der in Ausbildung befindlichen und am Arbeitsmarkt tätigen Einwohner steht eine starke Zunahme älterer Menschen entgegen.

1.3.2 Pendlerstruktur

Im Hochstift arbeiten etwas mehr als 160.000 Menschen in sozialversicherungspflichtigen Arbeitsverhältnissen. Dabei entfallen etwa 70 % auf den Kreis Paderborn und knapp 30 % auf den Kreis Höxter. Die Anzahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten ist in den letzten Jahren minimal gestiegen. Dies steht vor allem im Zusammenhang mit einer deutlichen Zunahme von Teilzeitbeschäftigten. Ihre Zahl hat seit 2000 um etwa 40 % zugenommen, wohingegen die Zahl der Vollzeitbeschäftigten zurückgeht.

Der Anteil der drei Sektoren an der Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten ist in beiden Kreisen ähnlich. Der tertiäre Sektor (Handel, Dienstleistungen und Verwaltung) liegt bei über 65% und damit im Landesdurchschnitt. Der genannte Sektor gilt gemeinhin als Indiz für einen erfolgreichen Strukturwandel. Dies gilt ganz besonders für das Oberzentrum Paderborn, wo der Dienstleistungssektor im Zuwachs in weiten Teilen von der IT-Wirtschaft getragen wird. Die Freizeit- und Erholungsbranche gewinnt aber auch zunehmend an Bedeutung, besonders im Kreis Höxter. Der Sekundäre Sektor ist im Verbundgebiet mittelständisch geprägt. Das produzierende Gewerbe beschäftigt immer noch knapp ein Drittel der Arbeitnehmer. Von ihm gehen besondere Impulse für die regionale Entwicklung aus. Die Landwirtschaft trägt zwar nur noch etwa ein Prozent der Beschäftigten, stellt aber nach wie vor einen die Kulturlandschaft prägenden Wirtschaftszweig dar.

Die Agentur für Arbeit Paderborn betreut beide Kreise des Verbundraumes. Die Arbeitslosenquote im Hochstift betrug zum 30.06.2018 im Kreis Paderborn 4,7% und im Kreis Höxter 3,8%. Damit hat das Hochstift eine geringere Arbeitslosenquote als der aktuelle Durchschnitt aus dem Land NRW (6,8 %).

Bei der Statistik der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Arbeitsort werden die Arbeitsplatzschwerpunkte im Hochstift herausgestellt, die sich eng mit dem zentralörtlichen System decken. Paderborn ist mit mehr als 70.000 Beschäftigten klarer Arbeitsplatzschwerpunkt. Im Kreis Paderborn bilden die Städte Delbrück, Salzkotten und Büren kleinere

Schwerpunkte. Hierbei überrascht die Bedeutung des eigentlich als Grundzentrum eingestuften Salzkotten. Im Kreis Höxter gibt es die meisten Beschäftigten in der Kreisstadt Höxter und in der ehemaligen Kreisstadt Warburg. Ebenfalls kleinere Schwerpunkte sind Brakel und Bad Driburg (vgl. Tab. 1-2).

Bei den Pendlerzahlen wird die Dominanz des Oberzentrums Paderborn deutlich. Zahlreiche Pendler aus dem ganzen Hochstift fahren dorthin zur Arbeit oder Ausbildung. Mit einem positiven Pendlersaldo von ca. 21.000 Beschäftigten ist Paderborn mit weitem Abstand der Ort mit der größten Arbeitsmarktzentralität. Bei allen übrigen Kommunen im Kreis Paderborn gibt es mehr Aus- als Einpendler. Auch der Kreis Höxter weist eine starke Ausrichtung auf das Oberzentrum aus. Allerdings gibt es hier mit Höxter und Warburg zwei Städte mit einem leicht positiven Pendlersaldo, so dass auf diese Orte die lokalen Pendlerströme ausgerichtet sind. Bedeutende Pendlerströme vom Hochstift über das Verbandsgebiet hinaus bestehen vor allem zwischen benachbarten Kommunen über die Kreis-/Landesgrenze hinweg (z.B. Büren-Geseke, Höxter-Holzminden) und in einige weiter entfernte Städte mit großer Arbeitsmarktzentralität wie Bielefeld, Detmold, Gütersloh und Lippstadt.

Kommune	Beschäftigte am Arbeitsort (30.06.16)	Einpendler (30.06.16)	Auspendler (30.06.16)	Pendlersaldo (30.06.16)
Kreis Höxter	44.175	29.227	40.769	-11.542
Bad Driburg	6.404	3.975	4.748	-773
Beverungen	2.803	1.690	4.187	-2.488
Borgentreich	1.680	1.010	3.228	-2.218
Brakel	5.718	3.851	4.499	-648
Höxter	11.105	7.602	7.235	367
Marienmünster	1.166	879	2.027	-148
Nieheim	1.037	709	2.335	-1.626
Steinheim	3.770	2.987	4.143	-1.156
Warburg	9.530	5.905	5.382	523
Willebadessen	962	619	2.985	-2.366
Kreis Paderborn	116.282	76.638	79.225	-2.587
Altenbeken	1.183	773	3.603	-2.830
Bad Lippspringe	4.429	3.375	5.129	1.754
Borchen	2.562	2.211	5.366	-3.155
Büren	6.206	4.303	7.049	2.746
Delbrück	8.278	5.162	10.004	-4.842
Hövelhof	5.894	4.197	5.236	-1.039
Lichtenau	2.053	1.421	4.049	-2.628
Paderborn	73.772	46.592	25.890	20.702
Salzkotten	7.773	5.767	8.670	-2.903
Bad Wünnenberg	4.132	2.837	4.229	-1.392

Tab. 1-2: Beschäftigte und Pendler im Hochstift

Quelle: eigene Darstellung nach Landesbetrieb Information und Technik NRW 2018

1.3.3 Verkehrs- und Entwicklungsachsen

Im Landesentwicklungsplan NRW und im Regionalplan Detmold sind die Entwicklungsachsen bzw. die Straßen- und Schienenachsen dargestellt, die durch die Kreise Höxter und Paderborn verlaufen.

Der Planungsraum weist eine überwiegend ländliche Raumstruktur auf. Die Siedlungs- und Entwicklungsachsen liegen entlang der großräumigen Verkehrsachsen. Dies sind hauptsächlich die A 33 und A 44 sowie die Bundesstraßen B 1, B 64, B 241, B 252, B 239 und B 480.

Hauptachse ist die in West-Ost-Richtung verlaufende großräumige Achse von europäischer Bedeutung Ruhrgebiet – Paderborn – Kassel. Diese wird gebildet durch die Kursbuchstrecke 430, die Autobahn A 44 sowie regional durch die B 1 (Salzkotten – Paderborn) und die B 68 (Paderborn – Warburg). Daneben gibt es sechs großräumige, Oberzentren verbindende Achsen. Die Verbindung Paderborn – Rheda-Wiedenbrück – Münster verläuft im Kreis Paderborn entlang der Bundesstraße 64 und verbindet außerdem Delbrück mit Paderborn.

An der von Norden nach Süden verlaufenden Achse Paderborn – Bielefeld, erschlossen über die Autobahn 33 und die Kursbuchstrecke 403 (Senne-Bahn) liegt unter anderem die Gemeinde Hövelhof. Als Verlängerung dieser Verbindung dient die Achse Paderborn – Bad Wünnenberg – Brilon via A 33 und B 480.

Über die Bundesstraße 1 und teilweise über die Kursbuchstrecke 363.4.5 verläuft die Achse Paderborn – Hameln. Von großer Bedeutung innerhalb des Hochstifts ist die Entwicklungsachse Paderborn – Höxter – Holzminden. Sie wird gebildet durch die Bundesstraße 64 und die weitgehend parallel verlaufende Kursbuchstrecke 403 (Egge-Bahn). Der südliche Kreis Höxter wird außerdem von der Achse Ruhrgebiet – Warburg – Kassel (via B 7, KBS 435) tangiert.

Der Kreis Höxter wird außerdem von drei überregionalen Achsen durchzogen. Die Achse Detmold – Steinheim – Höxter verläuft entlang der Bundesstraße 239, die Achse Lemgo – Brakel – Warburg entlang der B 252 (Ostwestfalenstraße) und die Achse Warburg – Beverungen – Höxter entlang der Bundesstraßen 241 und 83.⁴

Der Flughafen Paderborn/Lippstadt, an der südwestlichen Grenze des Kreises Paderborn gelegen, bietet die Möglichkeit verschiedene Ziele im In- und Ausland zu erreichen. Insbesondere die Linien- und Charterflüge in die südeuropäischen Reiseziele spielen hier eine wichtige Rolle. Der Flughafen ist über die Bundesstraße 1 und den Flughafenzubringer sowie von der A44 über die Ausfahrt Büren erschlossen. Vom Hauptbahnhof Paderborn stellt die Buslinie S60 eine regelmäßige Verbindung zum Flughafen her. Aus Salzkotten wird der

⁴ Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen (LEP NRW) 1995

Flughafen mehrmals täglich mit der Linie Sk5 als Verlängerung der S90 (PB – Salzkotten erreicht.

1.3.4 Schulen

In den letzten Jahren seit Erstellung des NVP 2012 hat es im Schulbereich erhebliche Änderungen gegeben. Dies betrifft insbesondere den Bereich der Förderschulen mit dem Schwerpunkt „Lernen“ und die Hauptschulen. Hier hat es durch die Tendenzen zur Inklusion und der sehr geringen Nachfrage an Hauptschulen eine Vielzahl von Schulschließungen gegeben.

1.3.4.1 Schulen im Kreis Paderborn

Im Kreis Paderborn gibt es die in Tab. 1-3 aufgeführten allgemeinbildenden Schulen (Schulstandorte, Grundschulverbünde werden nicht aufgeführt, Stand 29.08.2018):

Kommune	Schulen
Altenbeken	Grundschule Altenbeken Grundschule Buke Grundschule Schwaney
Bad Lippspringe	Concordia-Schule (Grundschule) Evangelische Grundschule Gesamtschule Bad Lippspringe-Schlangen
Bad Wünnenberg	Grundschule Bad Wünnenberg Grundschule Fürstenberg Grundschule Haaren Sekundarschule Fürstenberg
Borchen	Montessorischule Dörenhagen Grundschule Etteln Grundschule Kirchborchen Grundschule Nordborchen Sekundarschule Borchen Rudolf-Steiner-Schule Schloß Hamborn (Waldorfschule)
Büren	Grundschule Brenken Grundschule Josef Büren Grundschule Lindenhof Büren Grundschule Harth/Weiberg Grundschule Steinhausen Grundschule Wewelsburg Gesamtschule Büren Mauritiusgymnasium Liebfrauengymnasium Ludwig-Erhard-Berufskolleg Richard-von-Weizsäcker Berufskolleg
Delbrück	Grundschule Boke Johannes-Schule Delbrück (Grundschule) St. Marien-Schule Delbrück (Grundschule) Grundschule Lippling

	<p>Grundschule Ostenland Grundschule Westenholz Grundschule Sudhagen Gesamtschule Delbrück Gymnasium Delbrück</p>
Hövelhof	<p>Mühlenschule (Grundschule) Kirchschule (Grundschule) Furlbachschule (Grundschule) Hauptschule Hövelhof Realschule Hövelhof</p>
Lichtenau	<p>Grundschule Altenautal Kilian-Grundschule Lichtenau Realschule Lichtenau</p>
Paderborn	<p>Almeschule (Grundschule) Bonifatius-Schule (Grundschule) Comeniusschule (Grundschule) Dionysiuschule (Grundschule) Elisabethschule (Grundschule) Karlschule (Grundschule) Lutherschule (Grundschule) Gemeinschaftsgrundschule Thune Grundschule auf der Lieth Grundschule Kaukenberg Grundschule Marienloh Grundschule Overberg-Dom Grundschule Sande Grundschulverbund Benhausen-Neuenbeken Grundschulverbund Bonhoeffer-Heinrich Grundschulverbund Riemeke-Theodor Josefschule Schloß Neuhaus Margarethenschule Dahl (Grundschule) Marienschule (Grundschule) Stephanusschule (Grundschule) Lummerland-Schule (Grundschule) Sertürnerschule (Förderschule) Hauptschule am Niesenteich Hauptschule Georg Hauptschule Mastbruch Von-Fürstenberg-Realschule Lise-Meitner-Realschule Realschule Schloß Neuhaus Abendrealschule Paderborn Realschule in der Südstadt Heinz-Nixdorf-Gesamtschule Friedrich-Spee-Gesamtschule Gesamtschule Paderborn-Elsen Reismann Gymnasium Pelizaeus-Gymnasium Goerdeler-Gymnasium Gymnasium Schloß Neuhaus Gymnasium Theodorianum Gymnasium St. Michael Abendgymnasium Paderborn</p>

	Westfalen-Kolleg Paderborn bib International College ATIW-Berufskolleg Helene-Weber-Berufskolleg Richard-von-Weizsäcker-Berufskolleg Ludwig-Erhard-Berufskolleg
Salzkotten	Grundschule Niederntudorf Grundschule Salzkotten Grundschule Scharmede Grundschule Thüle Grundschule Verlar Montessorischule Salzkotten Gesamtschule Salzkotten

Tab. 1-3: Schulstandorte im Kreis Paderborn

Quelle: Kommunen des Kreises Paderborn

1.3.4.2 Schulen im Kreis Höxter

Im Kreis Höxter gibt es die in Tab. 1-4 aufgeführten allgemeinbildenden Schulen (Schulstandorte, Grundschulverbünde werden nicht aufgeführt, Stand 29.08.2018):

Kommunen	Schulen
Bad Driburg	Grundschule Bad Driburg Grundschule Dringenberg Grundschule Neuenheerse Grundschule Pömben Gesamtschule Bad Driburg Gymnasium St. Xaver Bad Driburg Gymnasium St. Kaspar Neuenheerse
Beverungen	Grundschule Beverungen Grundschule Dalhausen Sekundarschule Beverungen Gymnasium Beverungen
Brakel	Grundschule Brakel Grundschule Hembsen Kolping-Förderschule Brakel Realschule Brede Gesamtschule Brakel Gymnasium Brede Berufskolleg Brakel Berufskolleg Brede Katholische Krankenhäuser Bad Driburg-Brakel GmbH Förder-Berufskolleg des Kolping-Berufsbildungswerkes Brakel
Borgentreich	Grundschule Borgentreich Sekundarschule Borgentreich
Höxter	Grundschule Albaxen Petrischule (Grundschule) Schule am Nicolaitor (Grundschule) Grundschule Lühtringen Grundschule Ottbergen

	Realschule Höxter Sekundarschule Höxter Gymnasium Höxter Berufskolleg Höxter
Marienmünster	Grundschule Vörden
Nieheim	Grundschule Nieheim Realschule Nieheim
Steinheim	Grundschule Steinheim Grundschule Vinsebeck Realschule Steinheim Gymnasium Steinheim
Warburg	Grundschule Daseburg Grundschule Ossendorf Falkschule Warburg (Grundschule) Kath. Grundschule Warburg Grundschule Scherfede Sekundarschule Warburg Hüffertgymnasium Warburg Gymnasium Marianum Warburg Johann-Conrad-Schlaun-Berufskolleg Warburg Theresia-Gerhardinger-Berufskolleg Rimbeck
Willebadessen	Grundschule Peckelsheim Grundschule Willebadessen Eggeschule (Sekundarschule)

Tab. 1-4: Schulstandorte im Kreis Höxter

Quelle: Kommunen des Kreises Höxter

1.3.4.3 Entwicklungen in der Schullandschaft

Durch die demografische Entwicklung der letzten Jahre und der zu erwartenden Schülerzahlen der nächsten Jahre (siehe Abschnitt „Demographie“) sind weitere Anpassungen in der Schullandschaft zu erwarten. Dies betrifft insbesondere den südlichen Kreis Paderborn und den gesamten Kreis Höxter. Es gibt allerdings Kommunen, die sich auf die rückläufigen Schülerzahlen eingestellt haben. Hier ist als Beispiel die Stadt Nieheim zu nennen, die den Grundschulbereich konsequent auf einen Standort konzentriert und mit der Realschule als einzig am Standort verbliebende weiterführende Schule durch das Gesamtkonzept eine individuelle Förderung umsetzt sowie mit der Kooperation mit dem Gymnasium St. Xaver in Bad Driburg gut auf die demografische Entwicklung in den nächsten Jahren vorbereitet ist.

Insbesondere im Bereich der Grundschulen ist in vielen Kommunen aber noch mit einem Konzentrationsvorgang auf ein oder zwei Standorte pro Kommune zu rechnen.

Im Bereich der weiterführenden Schulen wurde in fast allen Kommunen der Übergang vom dreigliedrigen in ein ein- oder zweigliedriges Schulsystem umgesetzt. Mit Ausnahme der Gemeinde Hövelhof sind dieser Entwicklung alle Hauptschulen zum Opfer gefallen. In der Stadt Höxter besteht die Besonderheit, dass neben der Sekundarschule noch eine Realschule betrieben wird.

Im gymnasialen Bereich fand im Kreis Höxter an zwei Standorten die Umwandlung von städtischen Gymnasien in Gesamtschulen bei gleichzeitiger Aufgabe der städtischen Haupt- und Realschule statt. In beiden Fällen (Bad Driburg und Brakel) sind vor Ort allerdings kirchlich getragene Gymnasien, die einen deutlich besseren Zuspruch als die städtischen Gymnasien hatten.

Die Berufsschulen im Kreis Paderborn sind hauptsächlich in der Kreisstadt verortet. Der Schulstandort Büren verfügt aber auch über zwei Berufskollegs. Durch die beiden Gymnasien vor Ort, die über einen sehr großen Einzugsbereich verfügen, sind auch die Berufsschulstandorte gut mit dem ÖPNV zu erreichen und vergleichsweise zukunftssicher.

Im Kreis Höxter gibt es die drei Berufskollegstandorte Brakel, Höxter und Warburg, die in Zukunft enger zusammenarbeiten wollen.

1.4 Organisatorische Rahmenbedingungen

1.4.1 SPNV-Aufgabenträgerschaft

Die Aufgabenträgerschaft im SPNV in NRW wird durch das ÖPNVG NRW geregelt und teilt das Land entsprechend § 5(1) auf die drei Kooperationsräume auf, die durch die Aufgabenträger NVR, VRR und Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) abgedeckt werden. Die Nahverkehrsplanungen der Zweckverbände, insbesondere für den SPNV, sind bei der sonstigen Nahverkehrsplanungen zu beachten. Im Jahr 2008 ff. hat der nph seine Aufgabenträgerschaft im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) auf den NWL übertragen.

1.4.1.1 Der NWL

Das Verbandsgebiet des NWL erstreckt sich über den gesamten nordöstlichen Teil von NRW, von der niederländischen Grenze entlang der niedersächsischen, hessischen und rheinland-pfälzischen Landesgrenzen und umfasst knapp 60% der gesamten Fläche mit gut einem Drittel aller Einwohner von NRW. Der NWL verfügt im Raum Westfalen-Lippe mit seinen fünf Mitgliedszweckverbänden VVOWL, ZVM, nph, ZWS und ZRL über fünf Geschäftsstellen. Die dezentralen Aufgaben werden von den regionalen Mitgliedszweckverbänden mit Sitzen in Bielefeld, Münster, Paderborn, Siegen und Unna übernommen. Die Hauptgeschäftsstelle in Unna übernimmt dabei gleichzeitig die Gesamtkoordination.

Die Zweckverbandsversammlung ist das politische Aufsichtsgremium des Zweckverbandes und entscheidet in allen wichtigen Sachfragen. Die Verbandsversammlung des NWL besteht aktuell aus 45 Vertretern der fünf westfälischen Verkehrsräume. Ihr gehören zwölf Vertreter des ZRL, elf Vertreter des ZVM, zehn Vertreter des VVOWL sowie jeweils sechs Vertreter des nph und des ZWS an.

Vorstand des Zweckverbandes ist der Verbandsvorsteher, der jeweils von der Verbandsversammlung gewählt wird und gleichzeitig Verbandsvorsteher eines Mitgliedszweckverbandes ist. Die weiteren Verbandsvorsteher der Mitgliedszweckverbände übernehmen die Stellvertretung. Der NWL hat einen hauptamtlichen Geschäftsführer sowie einen Stellvertreter. Die Geschäftsführer der Mitgliedsverbände sind Mitglieder der NWL-Geschäftsleitung.

Innerhalb der dezentralen Organisation übernimmt der npf die Federführung für die Aufgaben NRW- und Westfalen-Tarif sowie für den Vertrieb. Darüber hinaus ist der npf innerhalb des NWL koordinierend zuständig für die Bereitstellung von Fahrplaninformationen über das Angebot von Bus und Bahn und das Fahrplandatenmanagement.



Abb. 1-9: Verbandsgebiet des NWL mit Mitgliedszweckverbänden
Quelle: NWL

1.4.1.2 NWL-Nahverkehrsplan

Die Aufstellung des NVP des NWL wird federführend von der Geschäftsstelle Münster durchgeführt. Dabei werden die regionalen Inhalte und Ziele von den jeweiligen Mitgliedszweckverbänden zugeliefert. Die Inhalte und Ziele zum Schienenverkehr im Hochstift werden dementsprechend vom npf mit entwickelt und werden direkt in den NVP des NWL integriert. Folglich werden im vorliegenden NVP Ziele und Planungsvorstellungen aus dem Bereich des SPNV nur nachrichtlich und ohne Bindungswirkung weiterentwickelt.

Der NVP des NWL hat wiederum direkte Auswirkungen auf den vorliegenden NVP des npf. Insbesondere bei den Zielen einer umfassenden Mobilität und einer verbesserten Bus-Schiene-Verknüpfung müssen die Vorgaben berücksichtigt werden.

Der aktuell gültige NWL-NVP aus dem Jahr 2011 wird derzeit fortgeschrieben und soll im Laufe des Jahres 2019 beschlossen werden.

1.4.2 ÖPNV-Aufgabenträgerschaft

1.4.2.1 Aufgabenträger nph

Ziele des nph (Zweckverband Nahverkehrsverbund Paderborn/Höxter) sind die bedarfsge- rechte Erfüllung der im öffentlichen Interesse liegenden Aufgaben des ÖPNV und SPNV in den Kreisen Paderborn und Höxter sowie die Verknüpfung mit benachbarten Verkehrsräu- men.

Der Zweckverband nimmt nach § 3 Abs. 3 seiner Satzung unter Berücksichtigung der Grundsätze des ÖPNVG NRW insbesondere die nachfolgenden Aufgaben wahr.

- Die Aufgabenträgerschaft für den ÖPNV in den Kreisen Paderborn und Höxter. Am 01.01.2013 übernahm die Stadt Paderborn die Aufgabenträgerschaft für ihren Be- reich.
- Die Aufstellung und Fortschreibung des NVP einschl. Finanzplan und Investitions- plan im Bereich des ÖPNV.
- Die Information und Beratung der Verbandsmitglieder sowie der Städte und Ge- meinden der Kreise Paderborn und Höxter hinsichtlich der Planung und Umsetzung lokaler Verkehrskonzepte (z.B. Stadtverkehre).
- Weiterentwicklung des bestehenden Gemeinschaftstarifes und, soweit möglich, ein- heitlicher Beförderungsbedingungen sowie eines koordinierten Verkehrsangebots im ÖPNV und SPNV.
- Abstimmung der die Verbandsgrenzen überschreitenden Verkehre mit den Nach- barverbänden.
- Verteilung der Ausbildungsverkehrs-Pauschale nach § 11a des ÖPNV-Gesetzes NRW.
- Konzeption, finanzielle Abwicklung und Kontrolle gemeinsamer Qualitätsoffensiven im ÖPNV mit Busunternehmen im Rahmen der Verwendung der jährlichen ÖPNV- Pauschale gem. § 11.2 ÖPNVG NRW.
- Vertretung der Interessen der Kreise Paderborn und Höxter im Zweckverband Nah- verkehr Westfalen-Lippe (NWL) für den SPNV.
- Aufbereitung und Bewertung aller Investitionsanmeldungen für den ÖPNV und SPNV aus den Kreisen Höxter und Paderborn zur Vorbereitung der Beratungen beim Zweckverband NWL.
- Erarbeitung eines einheitlichen Marketingkonzeptes und dessen Umsetzung im Be- reich des ÖPNV und SPNV.

Die Versammlung des nph ist gemäß Satzung vom 21.09.1995 das politische Or- gan des Zweckverbandes nph. Die Versammlung besteht aus Kreistagsmitgliedern

der Kreise Paderborn und Höxter. In der Verbandsversammlung werden die Projekte und Aufgaben des nph abgestimmt.

Eine Themenübersicht, die gleichzeitig auch die Aufgaben des nph widerspiegelt, finden Sie in der jeweiligen Tagesordnung der Verbandsversammlung. Sie wird regelmäßig vor den Sitzungen im Amtsblatt für den Regierungsbezirk Detmold und unter www.nph.de veröffentlicht.

Der von der Verbandsversammlung gewählte Verbandsvorsteher ist exekutives Organ des Zweckverbandes und vertritt diesen gerichtlich und außergerichtlich.

1.4.2.2 Aufgabenträger Stadt Paderborn

Das ÖPNV-Gesetz NRW bestimmt in § 3 die Kreise und kreisfreien Städte zu Aufgabenträgern des ÖPNV. Darüber hinaus sind auch kreisangehörige Städte, die Eigentümer eines Verkehrsunternehmens sind, Aufgabenträger im Sinne des ÖPNV-Gesetzes NRW. Mit der Kommunalisierung des PaderSprinters hat die Stadt Paderborn im Dezember 2012 somit die ÖPNV-Aufgabenträgerschaft für das Stadtgebiet Paderborn vom Nahverkehrsverbund Paderborn/Höxter (nph) übernommen.

Als Aufgabenträger ist die Stadt Paderborn nunmehr zuständig für die Planung, Organisation und Ausgestaltung des ÖPNV in ihrem Gebiet. Nach § 3 Abs. 1 ÖPNVG NRW führen die Aufgabenträger diese Aufgabe im Rahmen ihrer Leistungsfähigkeit als freiwillige Selbstverwaltungsaufgabe durch, soweit nicht seitens des Gesetzgebers besondere Pflichten (z. B. Erstellung eines NVP) auferlegt werden.

Nach § 8 Abs. 1 ÖPNVG NRW haben die Aufgabenträger zur Sicherung und Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs einen NVP aufzustellen und bei Bedarf gem. § 9 Abs. 5 ÖPNVG NRW fortzuschreiben. Dieser dient u. a. dazu, eine tragfähige und entsprechend gem. § 8 Abs. 3 ÖPNVG NRW finanziell realistische Grundlage für die Ausgestaltung des ÖPNV zu schaffen.

Die Stadt Paderborn hat in diesem Zuge ein ÖPNV-Konzept erstellt, welches in den NVP des nph integriert wird. Gem. § 3 Abs. 2 ÖPNVG NRW sind die Aufgabenträger in ihrem Wirkungskreis zudem zuständige Behörde im Sinne der Verordnung EU-VO 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen EU-VO 1191/69 und EU-VO 1107/70 des Rates (ABl. EU Nr. L 315 S. 1). Aufgabenträger sind hiermit berechtigt, öffentliche Dienstleistungsaufträge im Sinne von Artikel 3 der Verordnung EU-VO 1370/2007 nach Artikel 5 Absätze 2, 4, 5 und 6 direkt zu vergeben.

Nähere Ausführungen zu den inhaltlichen Wechselbeziehungen zwischen dem Stadtverkehr in Paderborn und dem ein- und ausbrechenden Regionalverkehr werden im Kapitel 3.3 und in dessen Folge ausführlich im Kapitel 7 thematisiert.

1.5 Zukunftsnetz Mobilität NRW

1.5.1 Ausgangssituation und Zielsetzung

Die Landesregierung unterstützt bereits seit 2004 mit dem ehemaligen Netzwerk „Verkehrssicheres NRW“ die Kommunen in NRW bei der Umsetzung ihrer lokalen Mobilitäts- und Verkehrssicherheitsarbeit. In dem Netzwerk haben sich seit einigen Jahren interessierte Kommunen zusammengeschlossen, die vor allem an der Erstellung und der anschließenden Umsetzung von Mobilitäts- und Verkehrssicherheitsmaßnahmen interessiert sind. Auch in den kommenden Jahren sollen in NRW derartige Konzepte und Kampagnen für eine nachhaltige und sichere Mobilität insbesondere auf der kommunalen Ebene entwickelt werden. Hierzu wurde im Jahr 2015 das „Zukunftsnetz Mobilität NRW“ gegründet. Thematisch wurde das Handlungsfeld „Verkehrssicherheit“ um den Bereich „Mobilitätsmanagement“ ergänzt. Die Sicherstellung einer multimodalen, vernetzten und umweltfreundlich-nachhaltigen Mobilität ist für die NRW-Landesregierung ein vordringliches Ziel. Hierbei steht vor allem der Nahverkehr mit Bus und Bahn im Fokus der Betrachtung.

Für die Kreise Paderborn und Höxter mit ihren 20 Kommunen soll die nachfolgend beschriebene Koordinierungsstelle OWL (KS OWL) einen wertvollen Beitrag zur Entwicklung des nph von einem bislang sektoral ausgerichteten ÖPNV-Nahverkehrsverbund hin zu einem verkehrsträgerübergreifenden Mobilitätsverbund leisten.

Das Zukunftsnetz soll in den kommenden Jahren aus möglichst vielen Netzwerkpartnern (Kommunen und Kreise) auf- und ausgebaut werden. Aktuell sind von den 20 Kommunen im Hochstift insgesamt 8 Kommunen und die beiden Kreise Paderborn und Höxter dem Zukunftsnetz beigetreten. Die Netzwerkpartner profitieren hierbei vor allem von folgenden Vorteilen:

- Kostenlose fachliche Weiterbildung durch Fachgruppen und -tagungen
- Interdisziplinärer Austausch zwischen Kommunen, Hochschulen, Ministerien und Fachbüros
- Problemlösungen durch Best-Practice-Beispiele anderer Kommunen
- Anregungen für regionale, lokale oder gemeindeübergreifende Maßnahmen
- Unterstützung der Schulen im Bereich der Mobilitätsbildung
- Verbesserte Programm- bzw. Produktqualität durch vernetztes Arbeiten
- Verbesserte Vorbereitung der politischen Entscheidungsprozesse u.a. durch frühzeitige Einbeziehung der Bürgerschaft aber auch durch bestimmte zielorientierte Fortbildungsmaßnahmen

1.5.2 Koordinierungsstelle Ostwestfalen-Lippe

Im Land NRW wurden mit der inhaltlichen Ausgestaltung des Zukunftsnetzes insgesamt 4 Koordinierungsstellen betraut. Die KS-OWL wurde innerhalb des Zukunftsnetzes organisatorisch auf der Ebene der ÖPNV-/SPNV-Aufgabenträger angesiedelt. Sie sind bereits heute schon in Teilbereichen mit intermodalen Aufgaben im Rahmen des Umweltverbundes von Bus- und Bahn sowie Rad- und Fußgängerverkehr betraut. Zudem sind sie kommunal verfasst. Im Zuge der dezentralen Konzeption fungieren die Aufgabenträger als Bindeglied zwischen den hoheitlichen Vorgaben des Landes NRW und der für das Zukunftsnetz vornehmlich operativ tätigen Ebene der Kommunen.

Die ÖPNV-Aufgabenträger Kommunale Verkehrsgesellschaft Lippe mbH (KVG Lippe), Minden-Herforder Verkehrsgesellschaft mbH (mhv) sowie die NWL-Mitgliedszweckverbände nph (auch ÖPNV-Aufgabenträger) und Verkehrsverbund Ostwestfalen-Lippe (VVOWL, Bearbeitung der ÖPNV-Aufgabenträgerschaft für den Kreis Gütersloh im Rahmen eines Geschäftsbesorgungsvertrages) haben sich als Projektpartner darauf verständigt, die KS-OWL operativ für die Region Ostwestfalen-Lippe zu betreiben. Gleichzeitig wurde die operative Trägerschaft vom nph übernommen. Sie hat ihren Betrieb im Juli 2015 aufgenommen. Die KS-OWL ist im Gebäude der neuen Mobilitätszentrale in Paderborn in unmittelbarer Nähe zum Hauptbahnhof Paderborn angesiedelt. In ihr sind 6 Mitarbeiter beschäftigt, von denen 5 vollständig vom Land NRW finanziert werden; das 6. Personal wird von den o.g. Trägern der KS-OWL gemeinschaftlich finanziert.

Die Finanzierung des Zukunftsnetzes durch das Land NRW ist zunächst befristet bis zum 31.12.2021 sichergestellt. Hinsichtlich der Aufgaben sowie aktuellen und zukünftigen Handlungsfelder wird auf Kapitel 3.11 verwiesen.

1.6 Sonstige Rahmenbedingungen / nph-Beteiligungen

1.6.1 Regionale 2022

Die Region Ostwestfalen-Lippe hat vom Land NRW den Zuschlag für die Ausrichtung der Regionale 2022 bekommen. „Wir gestalten das neue UrbanLand“ ist das Motto des Regionalentwicklungsprogramms, das in den nächsten Jahren in OWL umgesetzt wird. Ein thematischer Schwerpunkt ist hierbei das Teilprojekt „Die neue Mobilität“.

Der nph unterstützt im Rahmen der Regionale 2022 vor allem im Bereich des Mobilitätsmanagements einige Projekte. Das wichtigste Projekt ist die Einrichtung einer digitalen ostwestfälischen Mobilitätsplattform OMP in Verbindung mit den lokal oder regional vorhandenen oder geplanten Angeboten von Mobilstationen. Über die Regionale 2022 soll ein Förderzugang für die im Regelfall durch die öffentliche Hand zu errichtenden Mobilstationen geschaffen werden.

1.6.2 Regiopolregion Paderborn

Im Herbst 2016 haben die vier Kommunen Paderborn, Lippstadt, Warburg und Altenbeken einen Prozess zur Intensivierung der regionalen Kooperation im Verflechtungsbereich Paderborn angestoßen.

Involviert sind bis heute Kommunen aus sechs Kreisen: dazu gehören der Kreis Paderborn, der Kreis Höxter, südliche Bereiche der Kreise Lippe und Gütersloh, östliche Bereiche des Kreises Soest sowie der nördliche Bereich des Hochsauerlandkreises. Da auch weiterhin eine große Offenheit für den Beitritt weiterer Akteure besteht, ist der beschriebene Raum als „Interessenbekundungsraum“ für weitere Kooperationspartner zu verstehen. Hinzugekommen sind zudem zahlreiche regionale „Stakeholder“ aus Institutionen, Verbänden, Vereinen und Unternehmen. Diese bilden ein breites Themenspektrum ab und tragen dazu bei, den integrierten Ansatz der zukünftigen regionalen Entwicklung zu ermöglichen.

Die Stadt Paderborn hat eine Mitgliedschaft des npv als regionalem Akteur über die Fördermitgliedschaft vorgesehen. Insofern war es die Absicht der Stadt, dem npv mit der Fördermitgliedschaft einen einfachen und niederschweligen Zugang als nicht-kommunalen Akteur zu schaffen. Damit wäre der npv in alle Aktivitäten des Vereins eingebunden.