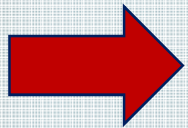


Der ÖPNV im Kreis Minden-Lübbecke

2. September 2015, Preußen- Museum, Minden

Dipl.- Geogr. Achim Overath

Geschäftsführer MHV GmbH, Bad Oeynhausen



- *Organisation des ÖPNV in Minden-Lübbecke und Herford*
- *Förderkulisse und Finanzierung*
- *Die Inhalte des Nahverkehrsplanes und Planungsfristen*
- *ÖPNV- Angebot im Kreis Minden-Lübbecke*
- *Qualität des ÖPNV aus Kundensicht*
- *Marktentwicklung im ÖPNV*
- *Perspektiven im ÖPNV*

ÖPNV- Trägerschaft im MHV- Raum



Regelung MHV

Gesetzlicher Träger
sind die Kreise,
politisch/ finanziell
die Kommunen

Kreis Herford = 25%

Kreis Minden = 25%

Kommunen: je rd. 2,5%
(zusammen 50%)

= 100%

Gesetzliche Regelung

Kreise allein sind
Träger des ÖPNV

- **Aufstellung und Umsetzung des Nahverkehrsplans**
- *Infrastrukturplanung und deren Finanzierung*
- *einheitliches Marketingkonzept*
- *Kundeninformation, Mobilitätsberatung (Mobilagenten)*
- *Interessenvertretung aller Gesellschafter*
- **Bestellung / Finanzierungsabwicklung / Abrechnung m. Kommunen**
- **Vergaben/ Ausschreibungen planen und durchführen**
- **Verträge (sog. „öffentliche Aufträge“) überwachen und abrechnen**
- **Qualitätskontrollen**
- *lokale Interessen des Gemeinschaftstarifes in OWL und Westfalen*
- **Förderwesen** - Abwicklung Landesmittel §11a und 11.2 ÖPNVG NRW
- *Interessenvertretung gegenüber Dritten*
- *uvm....*

„Drei-Ebenen-Modell“ im MHV- Raum

Politik-Ebene

Politische Ebene („Betroffenheits- & Einvernehmensprinzip“)
2 Kreise (je 25%), 20 Kommunen (je rd.2,5%)
Kreistage und kommunale Räte

Seit 1995
MHV

Regieebene

MHV Geschäftsstelle in Bad Oeynhausen als ausführende Regieebene
Aufsichtsrat (12), Gesellschafterversammlung (22), Beirat (beratend) (14)

Sitz
MHV

Verkehrs-
verträge/ ÖDAs

Erstellerebene

Einnahmen-
Aufteilung
Clearing

OWLV
(WTG)

Eigenwirtschaftlich (Vorgaben des Nahverkehrsplans)-> BezReg
Verkehrsverträge/ÖDAs (Vergabe des Nahverkehrsplans)-> MHV

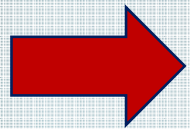
*„Inzwischen sind nur noch 20% der Verkehrsleistung
eigenwirtschaftlich“*

Linienbündel und Konzessionäre/Unternehmer



Linienbündel	Konzessionär(e)
A	MKR
B	OVG Bollmeyer/SVB
	Bünder Express (nicht befragt)
	Stoffregen (nicht befragt)
C	MKR
	BVO
D	BBH
	Karl Köhne
E	BVO
	mobiel (nicht befragt)
F	VlothoBus

Kreis Minden-Lübbecke:
7,5 Mio. Fahrplan-km/a
200.000.000 Pers.-km/a



- *Organisation des ÖPNV*
- *Förderkulisse und Finanzierung*
- *Die Inhalte des Nahverkehrsplanes und Planungsfristen*
- *ÖPNV- Angebot im Kreis Minden-Lübbecke*
- *Qualität des ÖPNV aus Kundensicht*
- *Marktentwicklung im ÖPNV*
- *Perspektiven im ÖPNV*

1. Grundsatz (§2 II ÖRV = öff.-rechtlicher Vertrag):

Die Kommunen legen den eigenen ÖPNV- Bedarf selbst fest. Dies geschieht im Nahverkehrsplan!

Der Nahverkehrsplan (NVP) wird im Einvernehmen mit den kreisangehörigen Städten und Gemeinden aufgestellt, soweit ihre Interessen, die sie für die Allgemeinheit verfolgen, von der Planung berührt werden.

(Gesetzliche Regelung im ÖPNVG NRW: Kreis legt im Benehmen fest)

2. Grundsatz (§1, II, Ziff.2, Satz 1 ÖRV):

Grundlage der Finanzierung ist der von den Kommunen gewünschte Verkehr! Aufwand & Einnahmen werden spitz/grenzscharf abgerechnet und ein Defizit wird von den Kommunen bezahlt.

Für die Deckung eines eventuellen Finanzbedarfs aus der Veranlassung sich in der Regel aus dem NVP ergebenden verkehrlichen Leistungen...

(Gesetzliche Regelung KO NRW: Allgemeine Kreisumlage)

3. Grundsatz (§1, II, Ziff.3 ÖRV)

Wünsche außerhalb des NVP zahlt jede Kommune selbst

Verkehrliche Zusatzleistungen, die speziell auf Wunsch einzelner Gesellschafter erbracht werden und nicht aus dem NVP hervorgehen, werden ausschließlich von diesen finanziert.

Spitzabrechnung des ÖPNV- Defizits

Betriebskosten

Angebotspreis
je Linienbündel
und Kommune
(km je Kommune
Mal
Euro pro km)

-

Einnahmen

je Linienbündel/-los
und Kommune:
- Schüler
- Preisstufe 1
- Preisstufen 2-7/
- OWLV – Verbund- Pool
- **Zuschüsse §11a**
- **ggf. Sozialticketförd.**
- **Gesetzl. SGB-Mittel**

=

Defizit

je Linienbündel/-los
und Kommune:

Reduktion durch:
- **§11/2 Mittel (Kreis)**
- evt. Drittmittel

Alternative hierzu ist nur die allgemeine Kreisumlage

(Rahmenbedingungen für die „Differenzierte Kreisumlage“ sind gem. KO NRW nicht erfüllt!)

Die Unterdeckung des ÖPNV liegt aktuell bei rund 0,75 Mio. Euro im Kreis
2016 wird mit 1 Mio. Euro kommunaler Finanzierungsbedarf gerechnet

Finanzierungstreppe ÖPNV (mhv – Raum)

5-10% Unterdeckung
(kommunale Zuschüsse)

Ca. 20 % Fördermittel
(von Bund und Land)

**Kassenerlöse
Schülerfahrausweise
Kommunen**

**Kassenerlöse
„Normale“
Fahrgäste**

**Ausbildungs-
pauschale
§11a ÖPNVG NRW
(Kreismittel)**

**Bundesmittel
SchwerBeh
§148 SGB IX**

**AT- Pauschale
§11.2 ÖPNVG
(Kreismittel)**

**Zuschüsse
durch
Kommunen
und Kreis**

Im Durchschnitt
werden **70-75% der
Einnahmen** (inkl.
der Fördermittel)
direkt oder indirekt
durch
Schülerverkehre
erwirtschaftet

Durchschnittlich nur **15-20%**
der ÖPNV- Erlöse stammt
nicht aus öffentlichen Kassen

Alle vier Förderkomponenten haben einen Anteil von rd. 20% an der Gesamtverkehrsfinanzierung

- *Azubi- Pauschale nach § 11a ÖPNVG NRW*
- *Aufgabenträgerpauschale nach § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW*
- *Sozialticketförderung des Landes NRW*
- *Schwerbehindertenausgleich nach § 145 ff. SGB IX*

1. Mittel nach § 11a ÖPNVG NRW „Ausbildungsverkehr-Pauschale“:

- ... jährliche Pauschale, von der mindestens 87,5 % als Ausgleich zu den Kosten, die bei der Beförderung von Personen mit Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs im ... Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen gemäß §§ 42, 43 Nummer 2 PBefG entstehen und nicht durch entsprechende Fahrgeldeinnahmen gedeckt werden ... an alle im jeweiligen Gebiet des Aufgabenträgers diese Verkehre ... betreibenden Verkehrsunternehmen weiterzuleiten sind ...
- Jährlicher Gesamt-Förderbetrag des Landes für den Kreis Minden-Lübbecke rd. 3.138.500 Euro.
- Mit Beschluss des Kreistages wurde die „Weiterleitungsquote“ seit 2012 auf jeweils rd. 93 % der gewährten Mittel angehoben (für 2014 insgesamt rd. 2.948.500 €).
- Der Restbetrag wurde zuwendungsgerecht für sonstige Zwecke im Schülerverkehr eingesetzt, davon 222 T€ als Organisationskosten für die MHV.

2. Mittel nach § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW „ÖPNV-Pauschale“:

- ... jährliche Pauschale, von der mindestens 80 % für Zwecke des ÖPNV mit Ausnahme des SPNV an öffentliche und private Verkehrsunternehmen weiterzuleiten sind , die den Gemeinschaftstarif nach § 5 Absatz 3 anwenden.
- Jährlicher Gesamt-Förderbetrag des Landes für den Kreis Minden-Lübbecke rd. 998.200 €; 80 % entsprechend rd. 798.500 €. Der Restbetrag wurde zuwendungsgerecht für sonstige Zwecke des ÖPNV eingesetzt, davon 150 T€ als Organisationskosten für die MHV.
- *Für das Jahr 2014 wurden diese Mittel durch Erstattung aufgrund von Überkompensationen in Vorjahren und Zinsen um rd. 101.700 € „aufgestockt“, insgesamt standen so rd. 1,1 Mio. € zur Verfügung.*

3. Mittel für Sozialtickets nach den Richtlinien Sozialticket 2011:

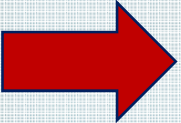
- „Finanzieller Beitrag zur Deckung der Ausgaben der Zuwendungsempfänger für Sozialtickets.“
- Zuwendungen werden nur dann gewährt, wenn im Gebiet des Zuwendungsempfängers ein Sozialticket eingeführt ist oder zu einem vom Zuwendungsempfänger angegebenen Termin im jeweiligen Jahr eingeführt wird.
- Maximale jährliche Förderung für Kreis Minden-Lübbecke = 385.000 € - wird derzeit nicht in Anspruch genommen.

3. Mittel für Sozialtickets nach den Richtlinien Sozialticket 2011:

- Als Sozialticket gilt jeder in den jeweiligen Tarifbestimmungen festgelegte oder von dem Zuwendungsempfänger den Berechtigten angebotene Fahrausweis,
 - der mindestens eine Fahrberechtigung für eine kreisfreie Stadt oder einen Kreis gewährt oder aber eine preisstufenorientierte Lösung mit unterschiedlichen Sozialticket-Tarifen,
 - der mindestens allen Personen angeboten wird, die Arbeitslosengeld II und Sozialgeld (SGB II), Leistungen für Grundsicherung im Alter und bei Erwerbsminderung sowie laufende Hilfe zum Lebensunterhalt außerhalb von Einrichtungen („Sozialhilfe“, SGB XII), Regelleistungen nach dem Asylbewerberleistungsgesetz oder laufende Leistungen der Kriegsopferfürsorge nach dem Bundesversorgungsgesetz beziehen und
 - indem die vom Land gewährte Zuwendung vollständig Preis senkend bzw. zur Deckung der durch den Fahrausweis entstehenden Mindereinnahmen eingebracht wurde.

4. Mittel nach SGB IX (§ 145 ff):

- „Schwerbehinderte Menschen, die infolge ihrer Behinderung in ihrer Bewegungsfähigkeit im Straßenverkehr erheblich beeinträchtigt oder hilflos oder gehörlos sind, werden von Unternehmen, die öffentlichen Personenverkehr betreiben, gegen Vorzeigen eines entsprechend gekennzeichneten Ausweises ... im Nahverkehr ... unentgeltlich befördert ...“
- „Die Fahrgeldausfälle im Nahverkehr werden nach einem Prozentsatz der von den Unternehmen oder den Nahverkehrsorganisationen im Sinne des § 150 Absatz 2 nachgewiesenen Fahrgeldeinnahmen im Nahverkehr erstattet.“

- *Organisation des ÖPNV*
- *Förderkulisse und Finanzierung*
-  • *Die Inhalte des Nahverkehrsplanes und Planungsfristen*
- *ÖPNV- Angebot im Kreis Minden-Lübbecke*
- *Qualität des ÖPNV aus Kundensicht*
- *Marktentwicklung im ÖPNV*
- *Perspektiven im ÖPNV*



Auswahl konkreter Aufgaben des NVP

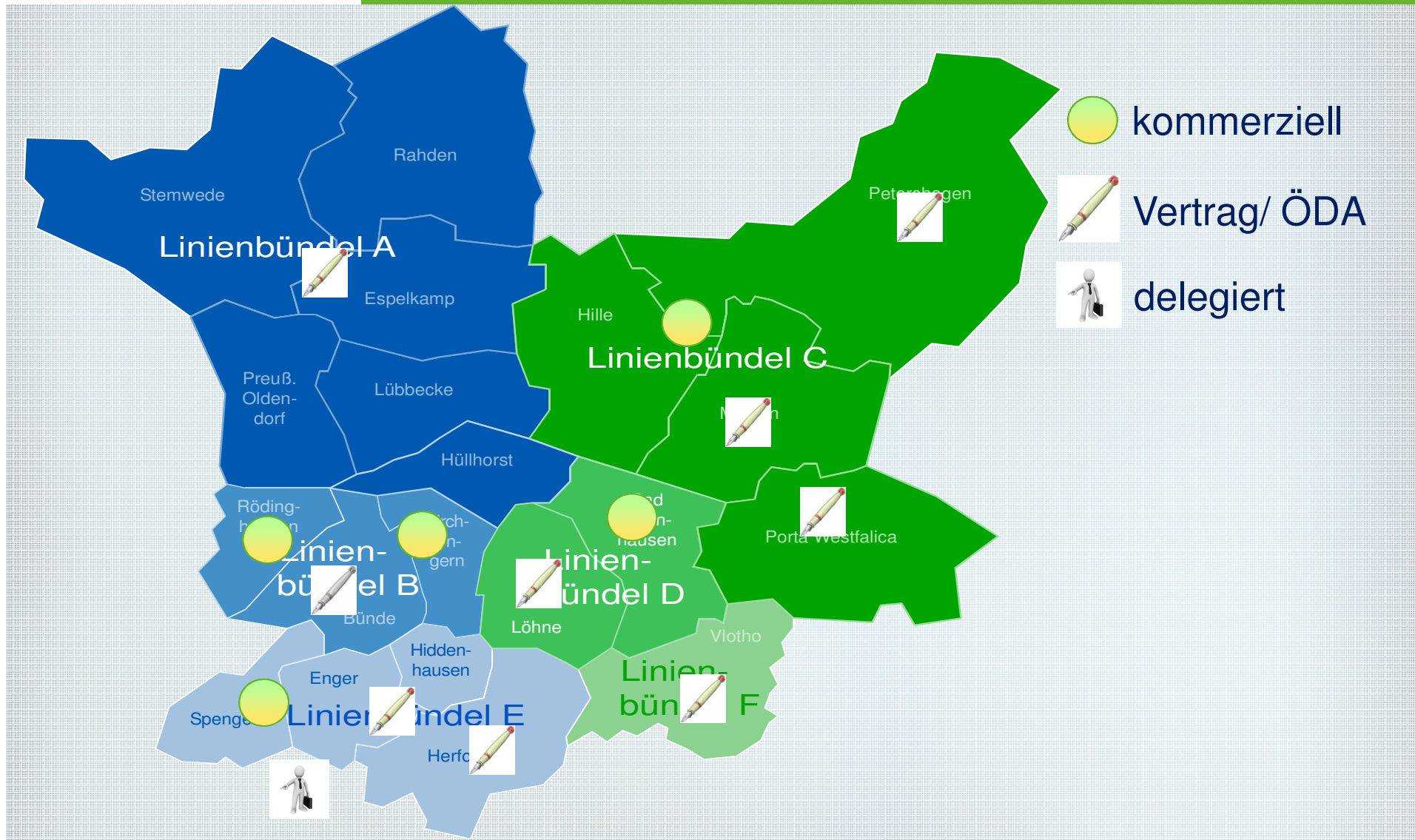
- **Politische Ziele des (Nah-)verkehrs (Versorgung, Modal-Split, Klima etc...)**
- **Linienbündel und Linienlose festlegen**
- **Strategischer (Takt- und Bedarfs-)Fahrplan mit Pünktlichkeitsvorgaben, Anschlüssen, Linienverlauf**
- **Aussagen zu Fahrpreisen und Tarif**
- **Liniennetz und Vernetzung der Verkehrsträger**
- **Qualitäten festlegen wie z.B.**
 - *Qualitäten der Fahrzeuge (Alter, Ausstattung, Umwelt...)*
 - *Qualitäten der Haltestellen (Haltestellenstandards...)*
 - **NEU seit 2013: Vollständige Barrierefreiheit bis 2023**
 - **EU- plant u.A.: Sozialstandards für Beschäftigte**
- **Zeitplanung, Beteiligung von Verbänden und Kommunen**
- **Kommunale Beteiligung geht bei MHV über die gesetzlichen Anforderungen hinaus (Einvernehmen....)**
- **Hohe (politische) Aktualität durch jährliche Fortschreibung des NVP im MHV- Raum (fordert u.a. jetzt auch die EU)**

Einleitung

darum geht es...

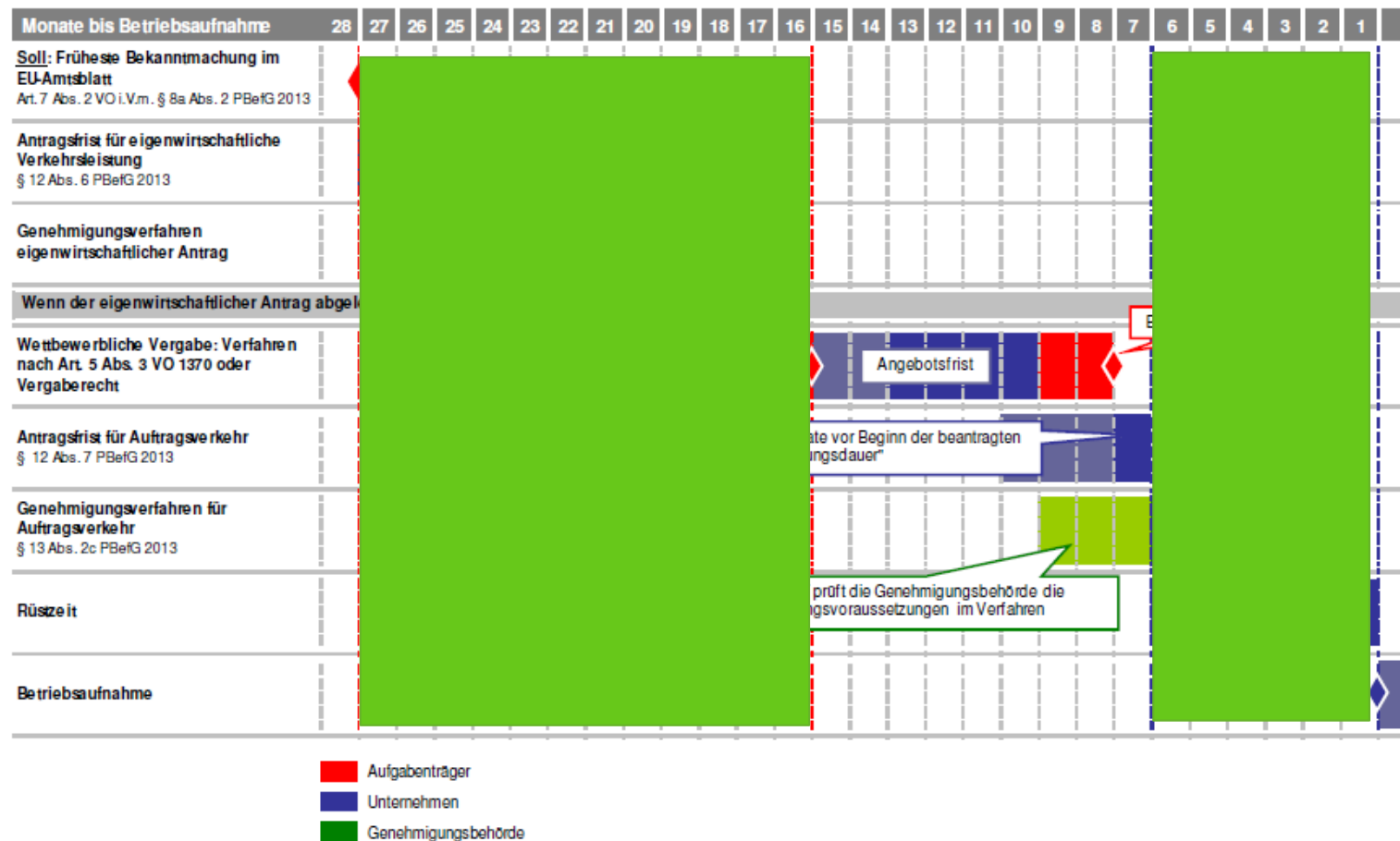
Absatz 3 von § 8 PBefG

- „.... Nahverkehrsplan hat **Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen** mit Ziel zu berücksichtigen, für Nutzung des ÖPNV **bis 1. Januar 2022 vollständige Barrierefreiheit** zu erreichen...“
- Frist gilt nicht, wenn Ausnahmen konkret benannt & und begründet werden
- im NVP Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen
- bei NVP-Aufstellung Behindertenbeauftragte / -beiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkter Fahrgäste anhören
→ Interessen angemessen und diskriminierungsfrei berücksichtigen



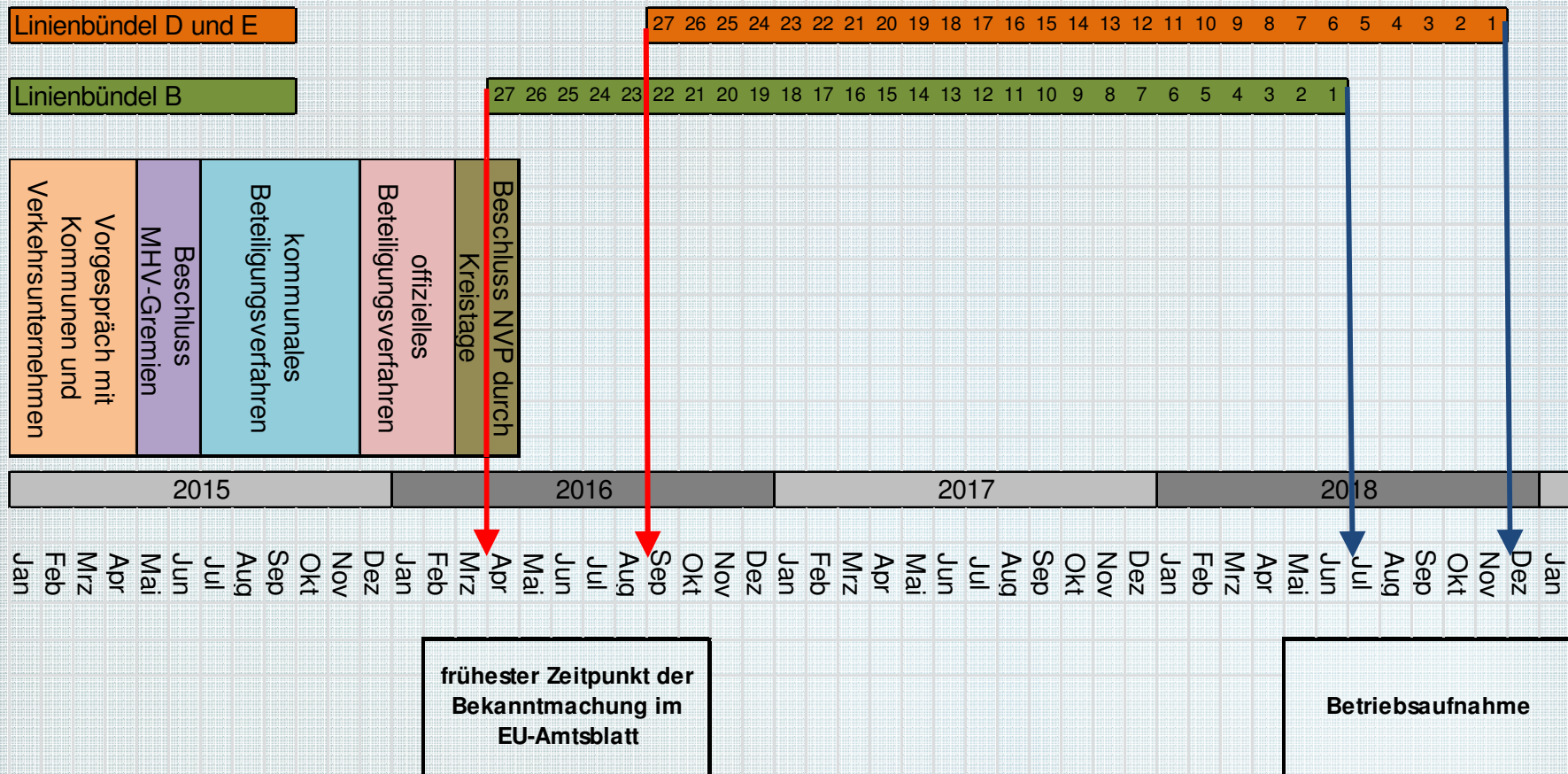
Zeitschiene NVP – neues PBefG

Verfahren bei wettbewerblicher Vergabe eines Auftragsverkehrs nach Artikel 5 Abs. 1 oder Abs. 3 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 nach PBefG 2013

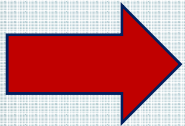


Zeitplan 12. NVP – Fortschreibung LB B, D und E

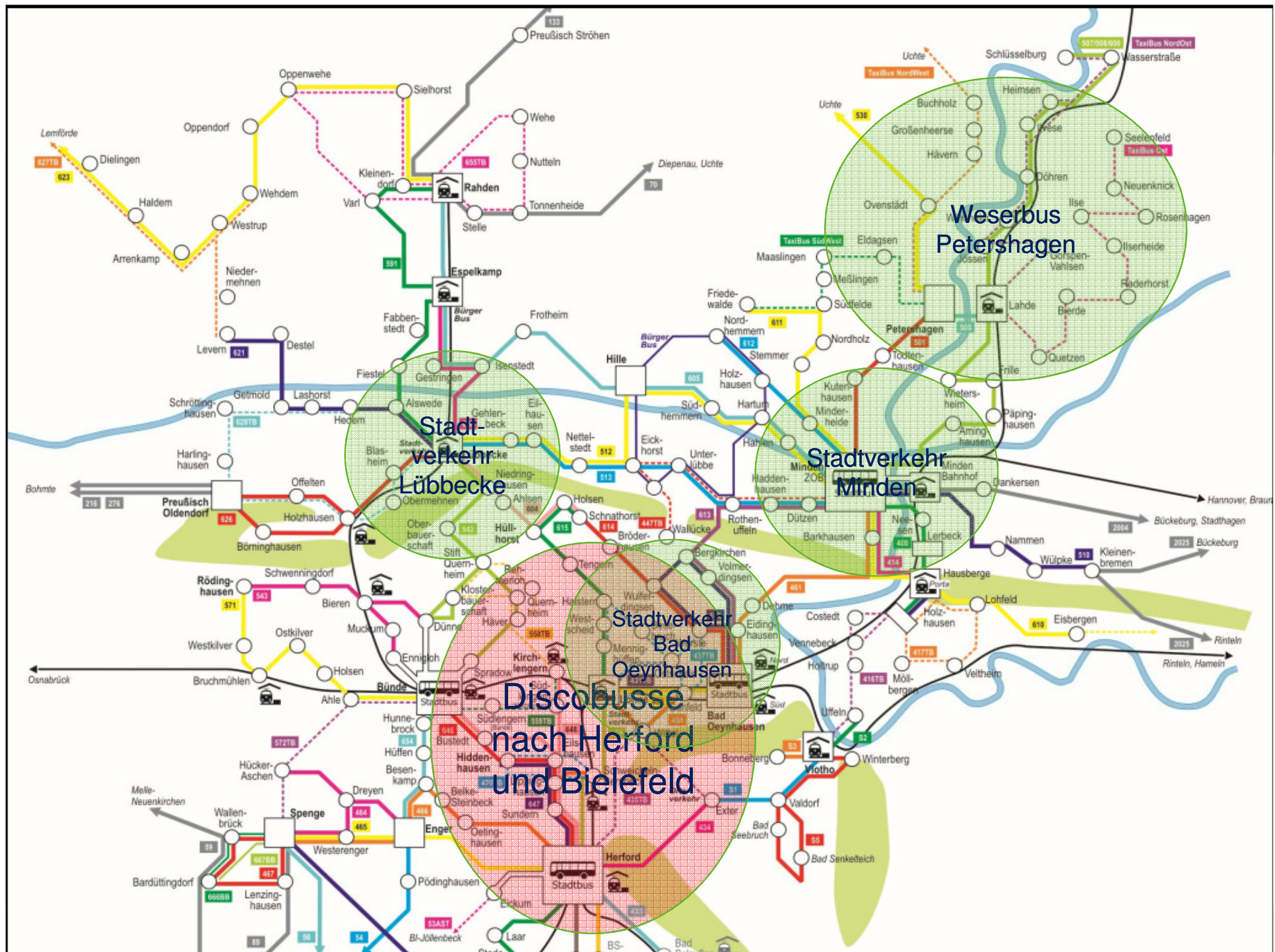
Bis zu 48 Monate Vorlaufzeit von der Nahverkehrsplanung bis zur Umsetzung!!!

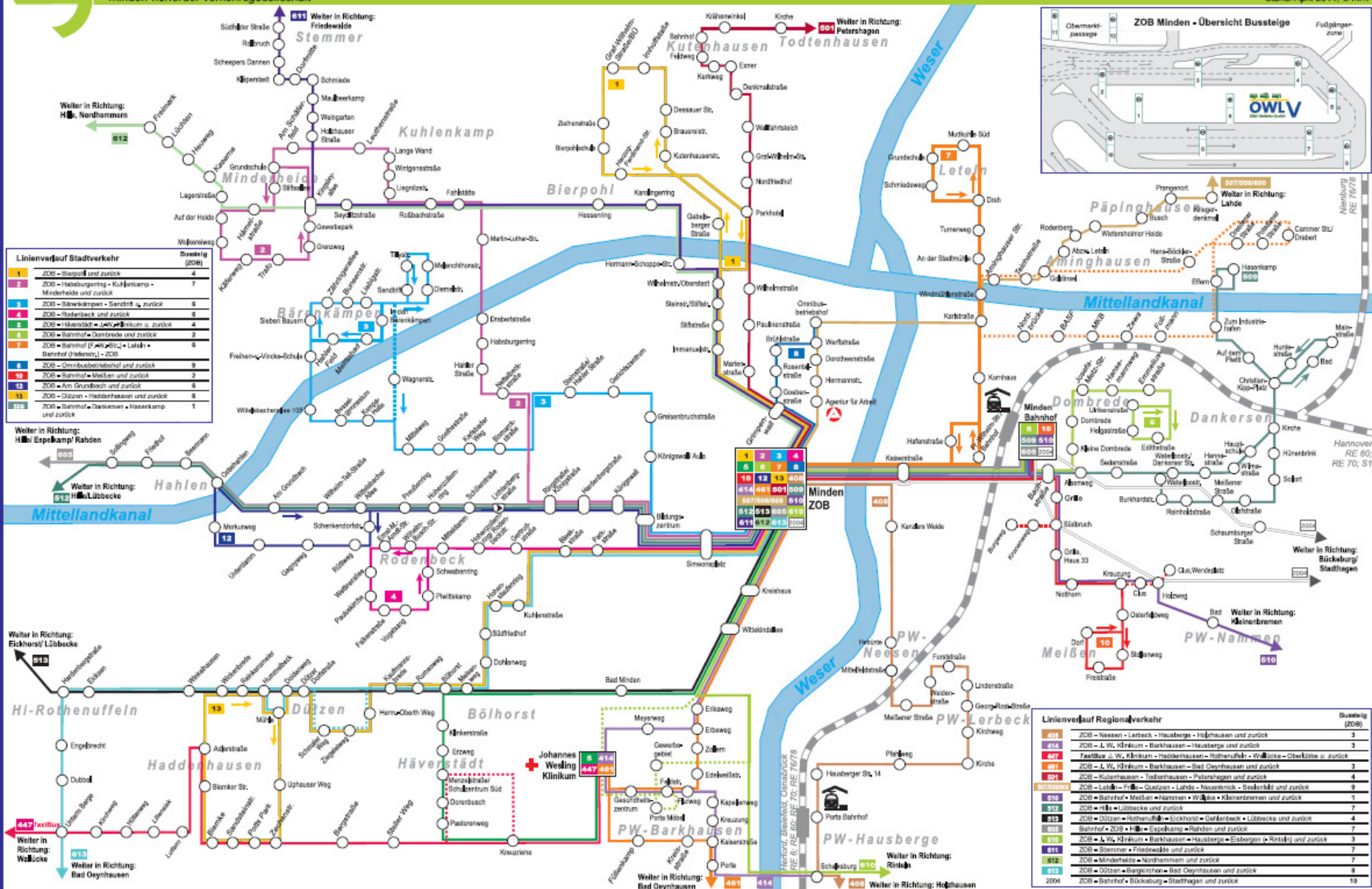


- *Organisation des ÖPNV*
- *Förderkulisse und Finanzierung*
- *Die Inhalte des Nahverkehrsplanes und Planungsfristen*
- *ÖPNV- Angebot im Kreis Minden-Lübbecke*
- *Qualität des ÖPNV aus Kundensicht*
- *Marktentwicklung im ÖPNV*
- *Perspektiven im ÖPNV*



- Gesamtnetz MHV
- Stadtbusverkehr Minden
- Bedarfsorientierte Ortsverkehre am Beispiel „Weserbus Petershagen“
- Stadtverkehr Lübbecke
- Verknüpfte, kreisübergreifende Stadt- und Regionalverkehre am Beispiel Werrebus Bad Oeynhausen – Löhne
- Discobusse





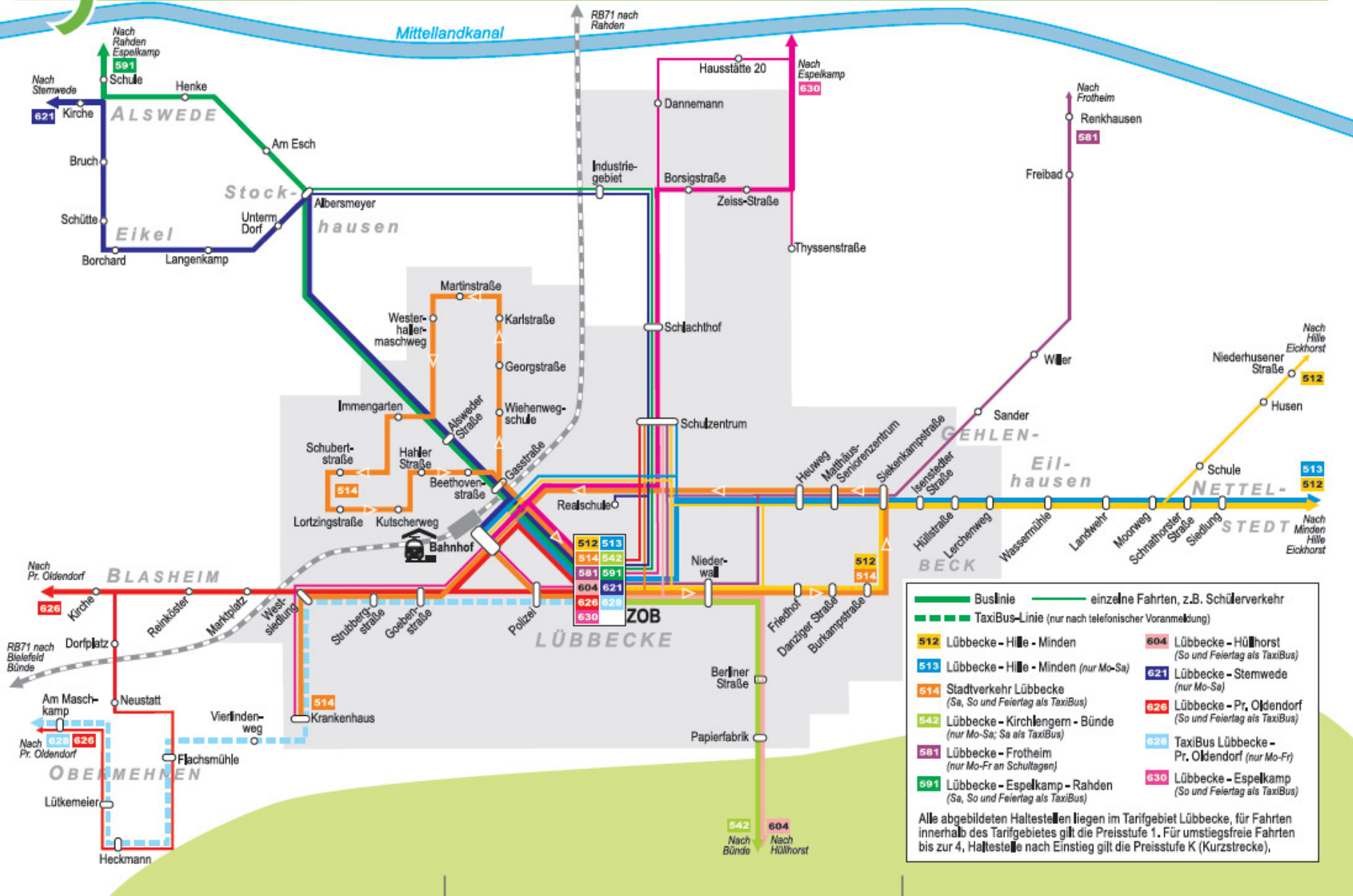
- Buslinien in Petershagen**
- | | |
|-----|---|
| 900 | Petershagen - Lahde |
| 901 | Petershagen - Minden |
| 902 | Petershagen - Minden |
| 903 | Petershagen - Friedewalde |
| 904 | Petershagen - Buchholz |
| 906 | Lahde - Schlüsselburg |
| 908 | Lahde - Seelenfeld |
| 907 | Raderhorst - Lahde - Minden |
| 908 | Seelenfeld - Lahde - Minden |
| 925 | Ortsverkehr Friedewalde |
| 930 | Petershagen - Uchte |
| 900 | (Schlüsselburg-) Lahde - Minden |
| 911 | Friedewalde - Minden |
| 912 | Friedewalde - Minden (über Nordheim/Holzhausen) |
- TaxiBus Petershagen (WeserBus)**
- | | |
|-----------|---------------------------|
| Ost | Lahde - Seelenfeld |
| Nord/Ost | Lahde - Schlüsselburg |
| Nord/West | Petershagen - Uchte |
| Süd/West | Petershagen - Friedewalde |



minden-herforder verkehrsgesellschaft

Busliniennetz Stadt Lübbecke

Stand: 15.05.2018 © mhv

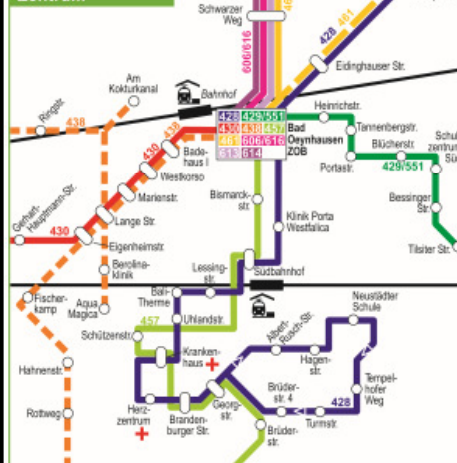


- Buslinie
- TaxiBus-Linie / Anruf-Sammel-Taxi AST
(nur nach telefonischer Voranmeldung)

Stadtverkehr Löhne/Bad Oeynhausen

- 429** Rehme - Werne-Park - ZOB - Krankenhaus - Herzzentrum - Albert-Rusch-Str.
- 429/551** ZOB - Schulzentrum Süd - Oberbeckens - Kappenberg
im Bereich Oberbeckens, Wölpecke - Wendeplatz / Babbenhausen, Kirche
Anruf-Sammel-Taxi **551** (AST)
- 430** Remarqueplatz/Bahnhof - Gohfeld - ZOB
- 431** Bischofshagen - Remarqueplatz/Bahnhof - Ostscheid, überwiegend TaxiBus
- 432** Remarqueplatz/Bahnhof - Löhne Ort - Falscheide, überwiegend TaxiBus
- 437** Remarqueplatz/Bahnhof - Mennighüfen - Westscheid - Halstern - Besebruch - Ostscheid, überwiegend TaxiBus
- 438** Remarqueplatz/Bahnhof - Bischofshagen - Wittel - Gohfeld - ZOB/
Melbergen - ZOB, teilweise TaxiBus
- 457** ZOB - Krankenhaus - Löhne - im Bereich Löhne Industriegebiet
Anruf-Sammel-Taxi (AST)
- 458** Rehme, Sachsenweg - Babbenhausen, Anruf-Sammel-Taxi (AST)
- 606/616** ZOB - Eidinghausen - Wöhren - Volmerdingsen - Bergkirchen - Wulferdingsen (606 Samstag nachmittag, sonn- und feiertags)

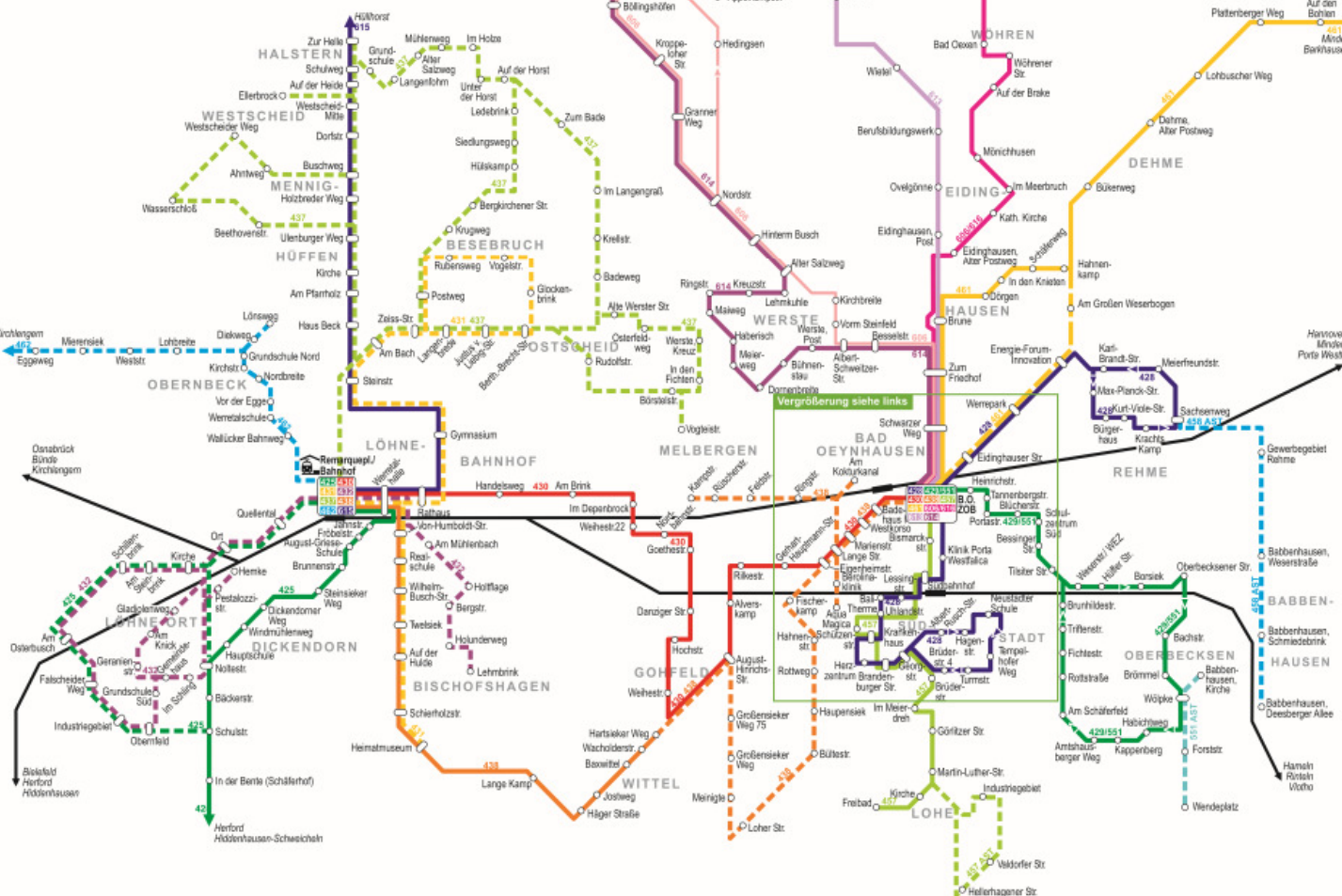
Bad Oeynhausen Zentrum



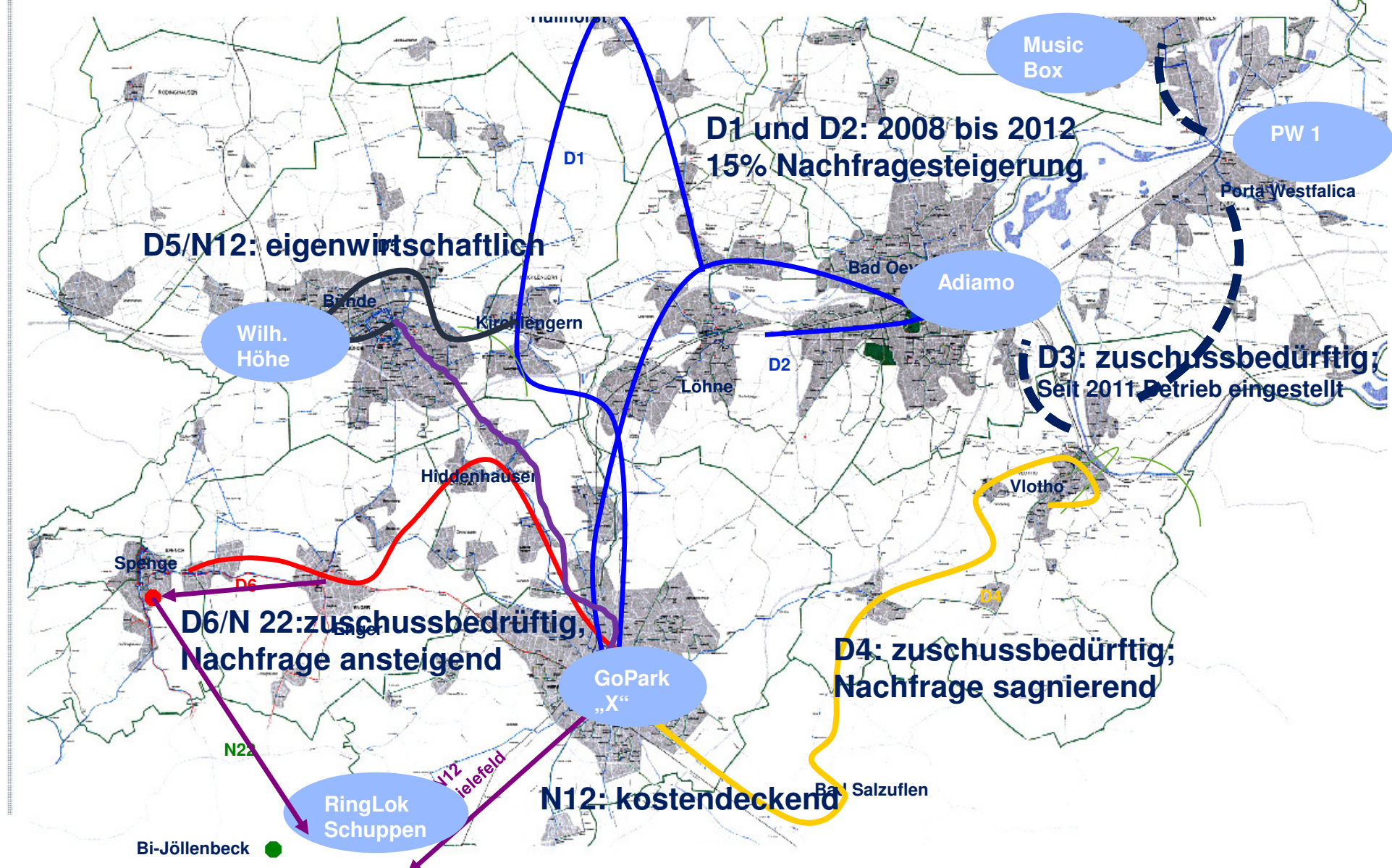
Regionalverkehr

- 425** Löhne - Schweicheln - Herford, teilweise TaxiBus
- 461** Bad Oeynhausen - Eidinghausen - Dehme - Barkhausen - Minden
(über Johannes-Wesling-Klinikum)
- 462** Remarqueplatz/Bahnhof - Oberbeck - Ellerbusch - Kirchlegern,
überwiegend TaxiBus
- 519** Bad Oeynhausen - Eidinghausen - Volmerdingsen - Bergkirchen -
Rothenuffeln - Minden
- 614** Bad Oeynhausen - Werste - Wulferdingsen - Hüllhorst, teilweise TaxiBus
- 616** Remarqueplatz/Bahnhof - Mennighüfen - Westscheid - Halstern - Hüllhorst,
teilweise TaxiBus

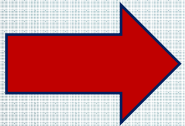
Es bestehen zusätzliche Verbindungen im Schülerverkehr. Informationen hierzu entnehmen Sie bitte den Fahrplänen.



Disco- und Nachtbusse von Freitag auf Samstag seit 2010 nach Herford/ Bielefeld/ Bad Oeynhausen/ Bünde Sowie Sa/So von Bünde/ Herford nach Bielefeld



- *Organisation des ÖPNV*
- *Förderkulisse und Finanzierung*
- *Die Inhalte des Nahverkehrsplanes und Planungsfristen*
- *ÖPNV- Angebot im Kreis Minden-Lübbecke*
- *Qualität des ÖPNV aus Kundensicht*
- *Marktentwicklung im ÖPNV*
- *Perspektiven im ÖPNV*



- *Definition*

„Qualität ist, was der Fahrgast will“*

Ziel ist eine Erhöhung der **Kundenzufriedenheit** durch:

1. attraktives Verkehrsangebot

räumlich (Streckennetz, Haltestellendichte) u. zeitlich (Betriebszeiten, Anzahl Fahrten, Takt)

2. hohe Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit

Fahrtausfall, Verspätung, Verfrühung, Anschlusssicherheit, Einhaltung des Linienwegs

3. komfortables und sicheres Fahrerlebnis

Sauberkeit, Ausstattung, Barrierefreiheit von Haltestelle und Fahrzeug

4. kompetentes Fahrpersonal

Tarif-, Strecken-, System-, Fahr- und Sozialkompetenz

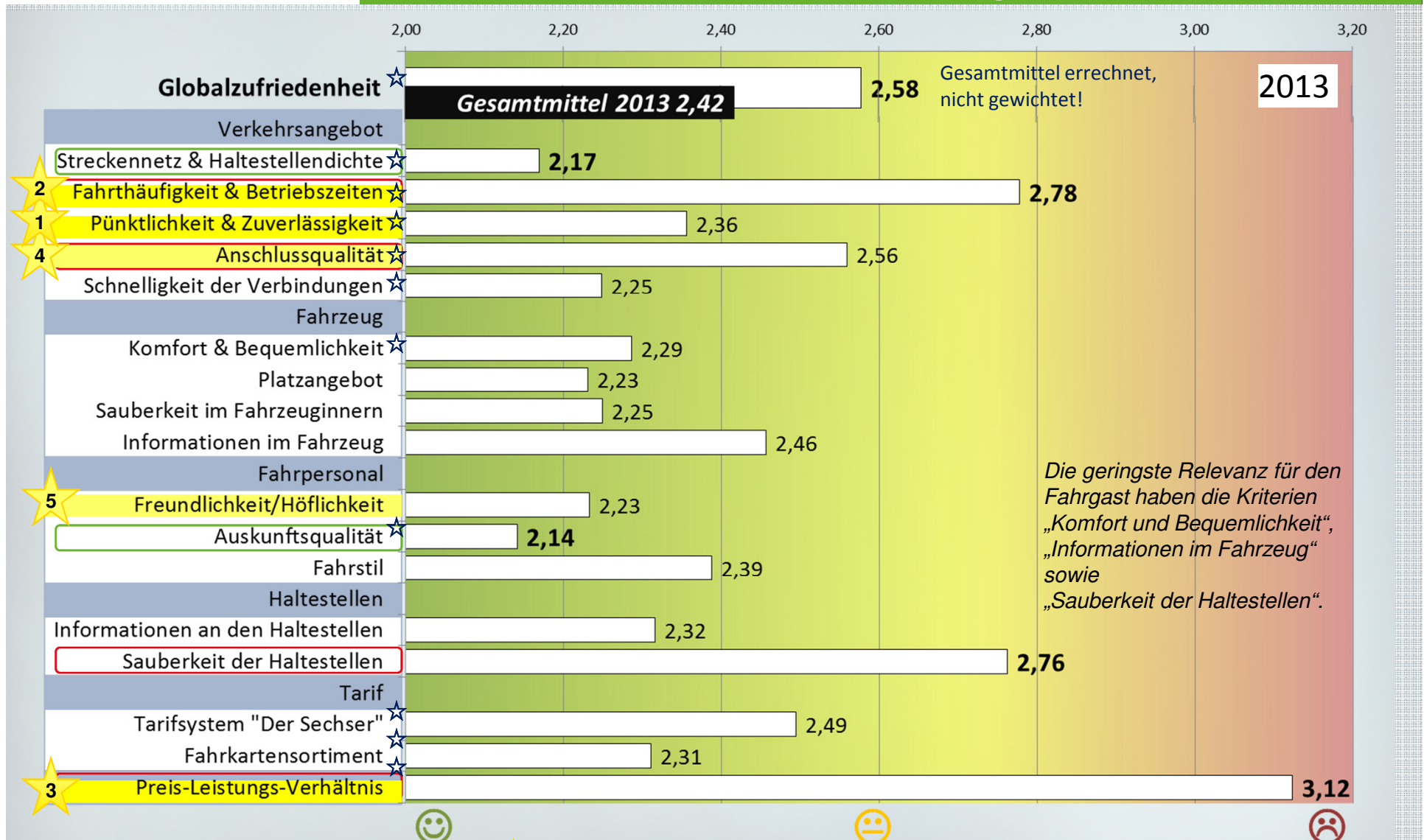
5. verständliche und aktuelle Fahrgastinformationen

Basisinformationen (Fahrplan, Streckennetz, Tarif) sowie Informationen im Störfall

6. preisgerechtes, transparentes (=nachvollziehbares) Tarifsystem

** Titel traffiq-Qualitätsberichte Busverkehr 2010 & 2011*

Kundenzufriedenheit: Gesamtergebnis + Relevanz



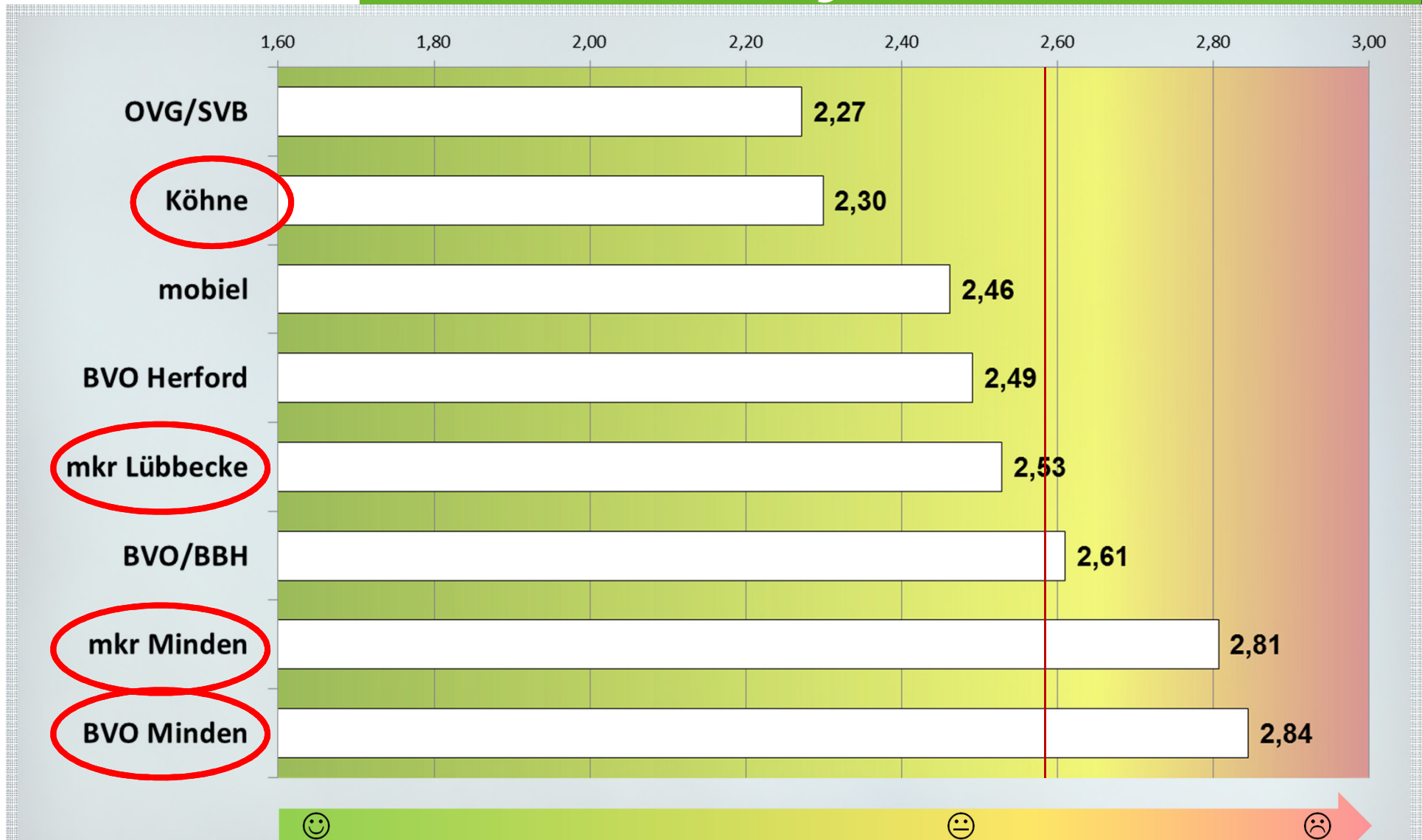


Fahrgastbefragung 2013

Linienbündel

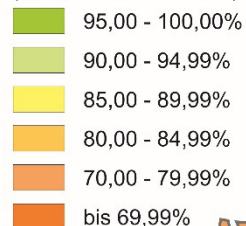
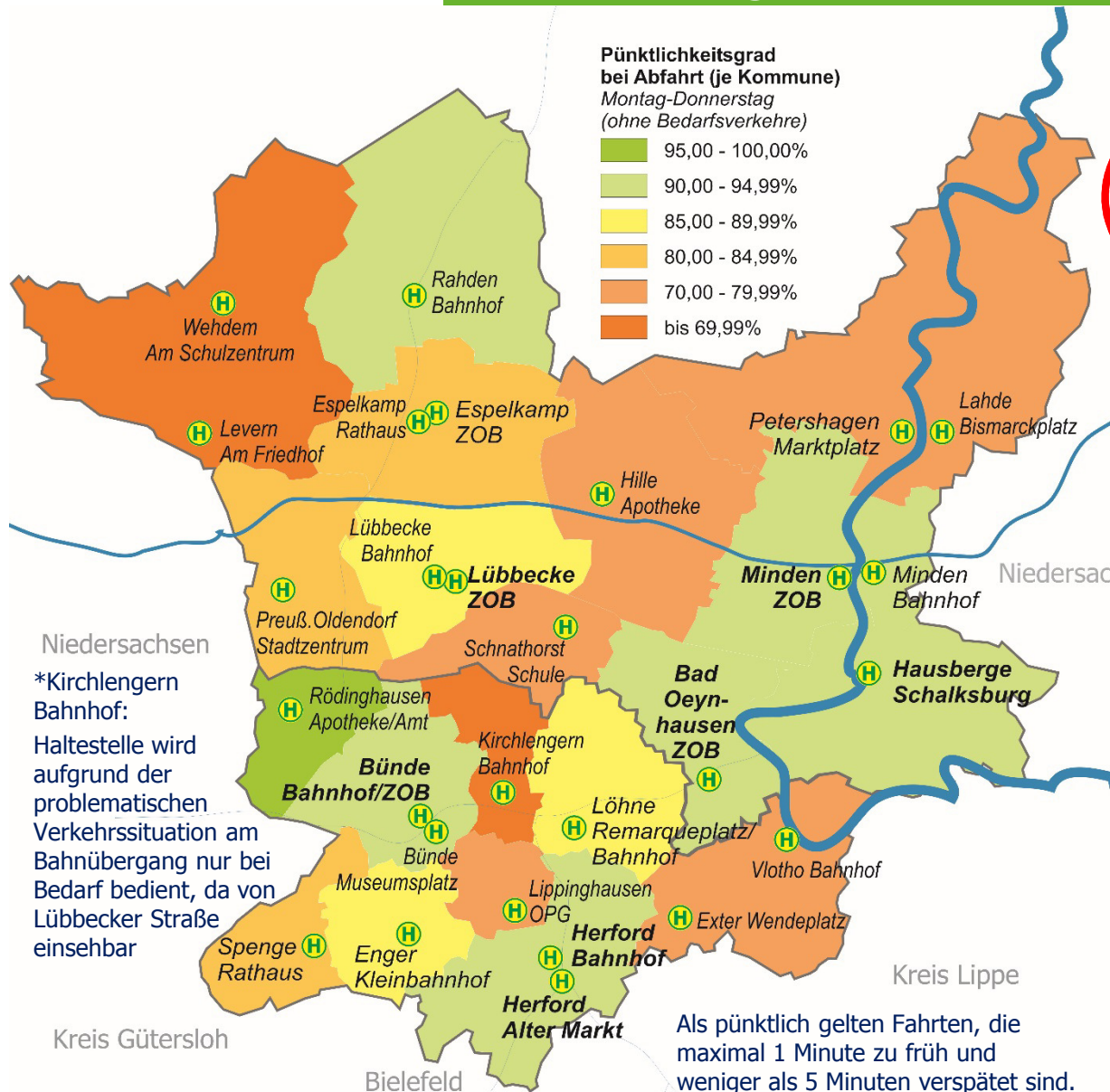
Qualitätsmerkmale	Bewertung (in Schulnoten)					
	gesamt	A (Lübbecke)	B (Bünde)	C (Minden)	D (Löhne/Bad Oeynhausen)	E (Herford)
Globalzufriedenheit	2,58	2,53	2,27	2,84	2,40	2,49
<i>Verkehrsangebot</i>						
Streckennetz & Haltestellendichte	2,17	2,19	2,02	2,24	2,08	2,15
Fahrthäufigkeit & Betriebszeiten	2,78	2,74	2,70	2,94	2,58	2,71
Pünktlichkeit & Zuverlässigkeit	2,36	2,15	2,02	2,47	2,19	2,41
Anschlussqualität	2,56	2,40	2,16	2,83	2,37	2,49
Schnelligkeit der Verbindungen	2,25	2,16	2,04	2,36	2,25	2,20
<i>Fahrzeug</i>						
Komfort & Bequemlichkeit	2,29	2,36	2,23	2,23	2,24	2,35
Platzangebot	2,23	2,16	2,09	2,18	2,16	2,35
Sauberkeit im Fahrzeuginnern	2,25	2,12	2,16	2,31	2,07	2,28
Informationen im Fahrzeug	2,46	3,43	2,15	2,43	2,61	2,41
<i>Fahrpersonal</i>						
Freundlichkeit/Höflichkeit	2,23	1,91	1,88	2,33	2,02	2,36
Auskunftsqualität	2,14	1,72	1,76	2,14	1,94	2,36
Fahrstil	2,39	2,15	2,33	2,40	2,25	2,47
<i>Haltestellen</i>						
Informationen an den Haltestellen	2,32	2,39	2,25	2,29	2,33	2,34
Sauberkeit der Haltestellen	2,76	2,59	2,82	2,69	2,68	2,88
<i>Tarif</i>						
Tarifsystem "Der Sechser"	2,49	2,63	2,23	2,43	2,46	2,56
Fahrkartensortiment	2,31	2,27	2,06	2,37	2,20	2,34
<i>Preis-Leistungs-Verhältnis</i>	3,12	3,26	2,86	3,29	3,03	3,04

Unternehmer-Ranking: Globalzufriedenheit



Pünktlichkeitsgrad bei Abfahrt

**Pünktlichkeitsgrad
bei Abfahrt (je Kommune)**
Montag-Donnerstag
(ohne Bedarfsverkehre)



Als pünktlich gelten Fahrten, die maximal 1 Minute zu früh und weniger als 5 Minuten verspätet sind.

	Standort	2014		2013
1	Herford Alter Markt	96,6	➔	96,7
2	Rödingshsn. Apotheke/Amt	95,2	➔	93,1
3	Bünde Museumsplatz	95,0	➔	96,1
4	Rahden Bahnhof	94,6	➔	86,5
5	Bad Oeynhausen ZOB	94,5	➔	95,1
6	Minden ZOB	94,3	➔	91,4
7	Lübbecke ZOB	93,1	➔	91,0
8	Minden Bahnhof	92,7	➔	93,7
9	Bünde Bahnhof/ZOB	91,9	➔	95,7
10	PW-Hausberge Schalksburg	90,9	➔	88,2
11	Herford Bahnhof	90,6	➔	88,4
12	Löhne EMR-Platz/Bahnhof	89,5	➔	91,1
13	Enger Kleinbahnhof	87,1	➔	88,4
13	Espelkamp Rathaus	84,0	➔	69,2
15	Pr. Oldendorf Stadtzentrum	83,8	➔	88,2
16	Petershagen Marktplatz	83,3	➔	84,4
17	Spenge Rathaus	82,4	➔	86,1
18	Espelkamp ZOB	81,9	➔	86,8
19	Hüllh.-Schnathorst Schule	78,5	➔	75,8
20	Hidd.-Lippinghausen OPG	77,6	➔	72,9
21	Vlotho Bahnhof	74,5	➔	87,3
22	Vlotho Exter Wendepunkt	74,4	➔	60,9
23	Hille Apotheke	72,5	➔	91,5
24	Pet.-Lahde Bismarckplatz	69,3	➔	76,7
25	Stw.-Wehden Am Schulzentr.	66,7	➔	60,5
26	Lübbecke Bahnhof	62,8	➔	82,2
27	Kirchlingern Bahnhof*	47,1	➔	40,5
28	Stw.-Levern Friedhof	40,6		

Vergleich der mhv-Erhebungen (2013) mit dem
NRW-Kundenbarometer 2014:

- *Globalzufriedenheit NRW:* 2,95 (Skala 1-5)
- *Globalzufriedenheit mhv:* 2,42 (Skala 1-6)

- *Freundlichkeit des Personals NRW:* 2,75 (Skala 1-5)
- *Freundlichkeit des Personals OWL:* 2,70 (Skala 1-5)
- *Freundlichkeit des Personals mhv:* 2,23 (Skala 1-6)

Fahrzeugqualität im Kreis Minden-Lübbecke

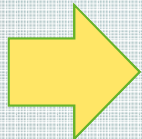


Fahrzeugkataster

- **Daten werden von Konzessionären geliefert**
- **abgefragte Qualitätsmerkmale:**
 - Fahrzeugalter
 - Abgasnorm
 - Barrierefreiheit:
 - Niederflrigkeit
 - Kneeling
 - Rampe
 - Mehrzweckfläche
 - Technik zur optischen und akustischen Ankündigung der nächsten Haltestelle
 - kontrastreich gestaltete Festhaltevorrichtungen
 - Fahrscheinentwerfer

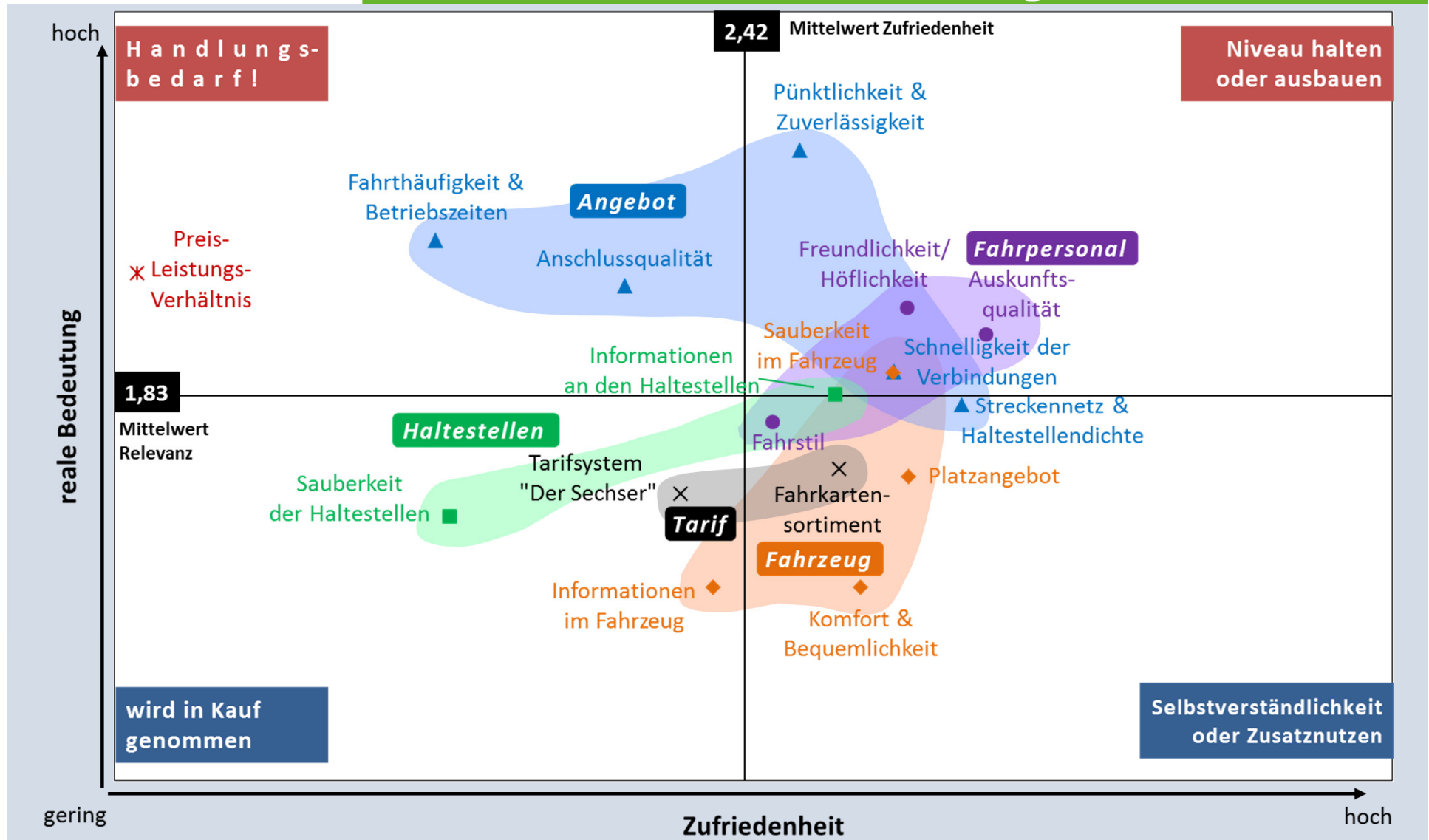


Das Fahrzeugkataster ist wichtiges Instrument bei der Durchsetzung von Qualitätsstandards durch die mhv

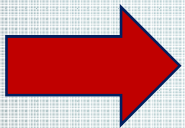


Fahrzeugqualitätsstandards sind im NVP fest verankert

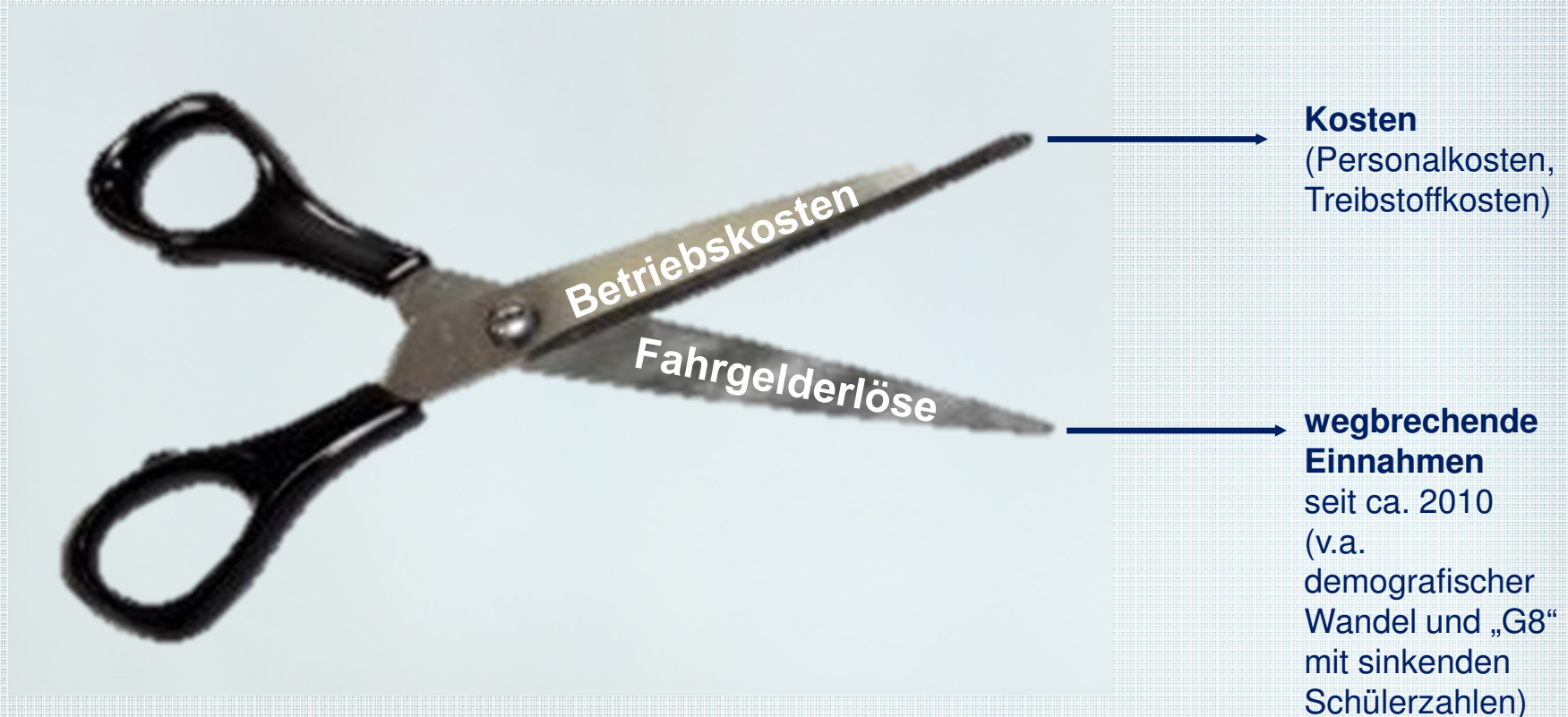
Kundenzufriedenheit: Handlungsbedarf



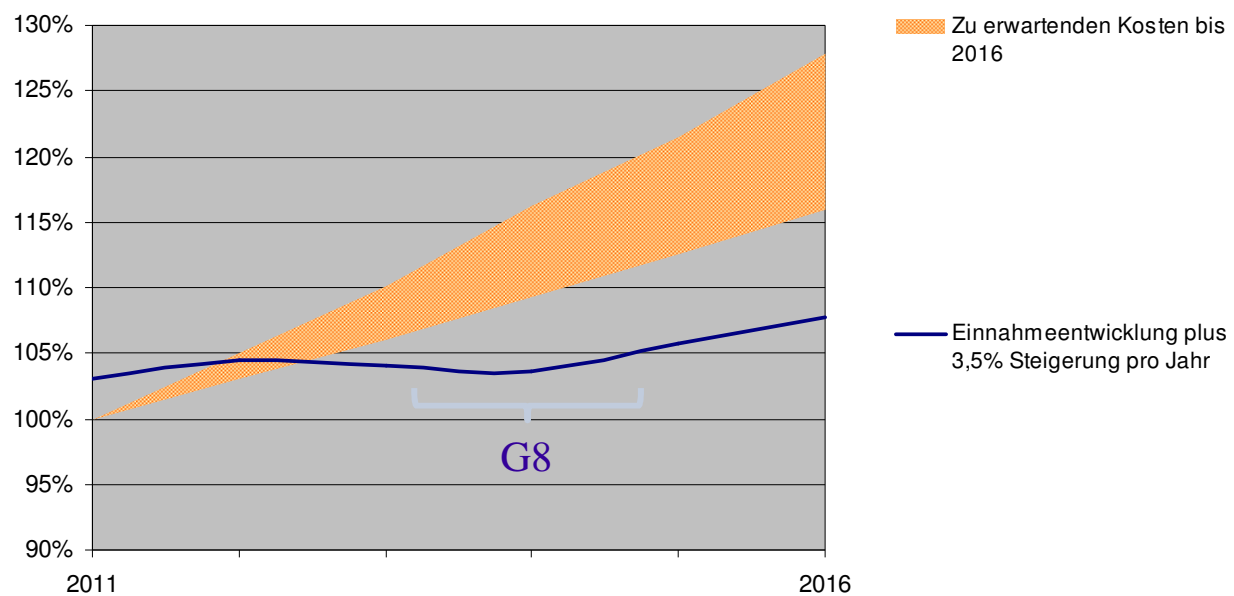
- *Organisation des ÖPNV*
- *Förderkulisse und Finanzierung*
- *Die Inhalte des Nahverkehrsplanes und Planungsfristen*
- *ÖPNV- Angebot im Kreis Minden-Lübbecke*
- *Qualität des ÖPNV aus Kundensicht*
- *Marktentwicklung im ÖPNV*
- *Perspektiven im ÖPNV*



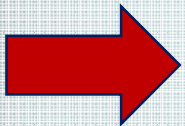
Trend im ÖPNV: Kosten - Einnahmen - Schere



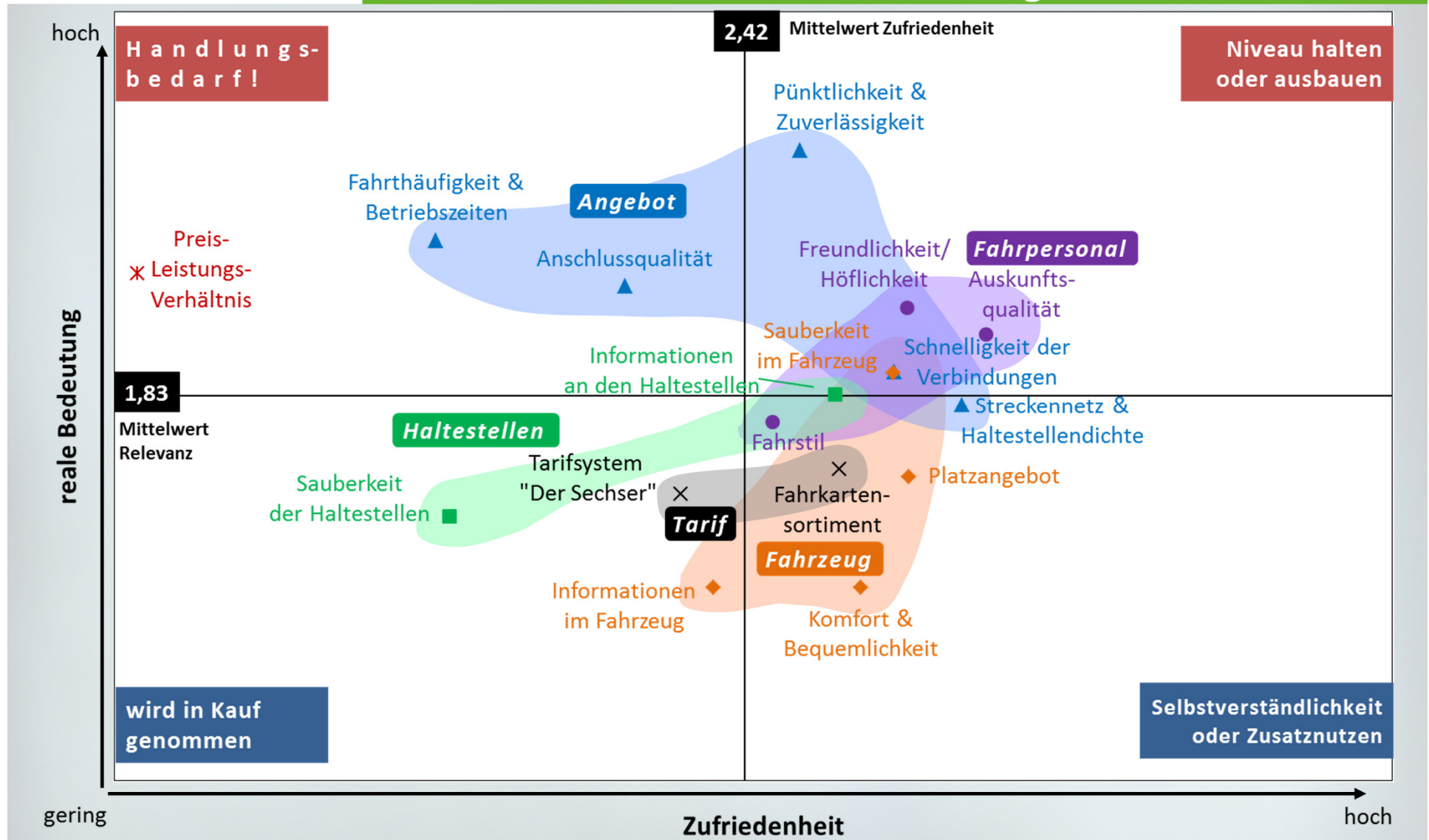
Einnahme/Kostenprognose 2011 - 2016 MHV-Raum



- *Organisation des ÖPNV*
- *Förderkulisse und Finanzierung*
- *Die Inhalte des Nahverkehrsplanes und Planungsfristen*
- *ÖPNV- Angebot im Kreis Minden-Lübbecke*
- *Qualität des ÖPNV aus Kundensicht*
- *Marktentwicklung im ÖPNV*
- *Perspektiven im ÖPNV*



Kundenzufriedenheit: Handlungsbedarf



- **Preis-Leistungsverhältnis und Ticketangebot**

- Preis- Leistungsverhältnis im ländlichen Raum verbessern (Preise, Geltungsbereiche-> LandeiTicket)
- Azubi- Tickets mit Freizeitnutzen (ChillTicket oder Schülertickets für Alle)
- Auf die Bedürfnisse der Menschen angepasste Senioren- und Sozialtickets
- Jobtickets für Berufstätige -> Vorbildfunktion öffentlicher Arbeitgeber (z.B. Stadt-; Kreisverwaltung)

- **Vernetzung und flankierende Maßnahmen**

- Wegführung, Fahrrad-Verknüpfung, eMobilität, ePortale und Park-and-Ride (z.B. Projekt LandeiTicket)
- Parkraumbewirtschaftung und integrierte Verkehrsplanung
- Schadstoffarme, moderne Fahrzeuge – „Stand der Technik“ für Taktverkehre bei Neuvergaben
- Moderne Kommunikationstechnik (Info- Apps, HotSpots, integrierte Webangebote)

- **Barrierefreiheit als gesetzliche Aufgabe**

- Prioritätenliste Haltestellenum- und -ausbau; Zielvereinbarungen

- **Verkehrsangebot festigen**

- Angebotsqualität erhalten und zu einer Gesamtdienstleistung ausbauen
- Nutzerspezifische und nachfrageorientierte Angebote sowie Ehrenamt stärken

- **Anschlusssicherung**

- Pünktlichkeit verbessern und Anschlussplanung prüfen

- **Der ÖPNV braucht mehr Fahrgäste, um in Zukunft bestehen zu können! Die effektivste Klima- und Nachfragemäßnahme ist Fahrgastzuwachs!**
 - Die größten Fahrgast- Potentiale dabei in der Umgestaltung der Beförderungstarife -> ÖPNV wird (zu recht) als überteuert empfunden!
 - Alleine durch die Einführung des ChillTickets wird angenommen, dass jeder Schüler /Azubi wöchentlich eine zusätzliche PKW- Fahrt („Taxi-Mama“) auf den ÖPNV verlagert.
 - Die Einführung von Sozialtickets führt zu 1.000t Co2- Einsparung jährlich, mehr Fahrgästen und steigert die Kostendeckung im ÖPNV
 - Bessere Pünktlichkeit sorgt für Anschlusssicherung und mehr Zufriedenheit
 - Erstes Ziel ist die „Erhaltung des heutigen Leistungsangebotes“. Mehr zufriedene Fahrgäste „sprechen sich rund“ und führen zu höheren Einnahmen und damit zu Handlungsspielräumen i. d. ÖPNV- Gestaltung