

1 E i n l e i t u n g

- Was ist ein Nahverkehrsplan?
- Wer ist dafür zuständig?
- Was ist Inhalt eines Nahverkehrsplans?

1.1 Regionalisierung im ÖPNV

Mit dem Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Schienenpersonennahverkehrs sowie zur Weiterentwicklung des ÖPNV (Regionalisierungsgesetz RegG NW) vom 7. März 1995 wird ein großer Teil der Belange des ÖPNV erstmalig zusammenhängend in einem Gesetz geregelt. Die Kompetenz zur Ausgestaltung des ÖPNV wird auf die regionale und lokale Ebene verlagert, wodurch eine möglichst große Nähe zu der spezifisch lokalen Situation geschaffen werden soll. Mit dem Nahverkehrsplan (NVP) verfügen die lokalen und regionalen Aufgabenträger über ein Instrument, um auf den Umfang, die Qualität und die Ausgestaltung des ÖPNV in ihrem Zuständigkeitsbereich direkt Einfluss zu nehmen.

Regionalisierung verlagert Kompetenz für ÖPNV auf lokale und regionale Ebene.

1.2 Aufgabenträgerschaft

Die Kreise und kreisfreien Städte sind Aufgabenträger im ÖPNV; unter bestimmten Voraussetzungen sind auch kreisangehörige Städte Aufgabenträger. Zur gemeinsamen Aufgabenwahrnehmung bilden die Kreise und kreisfreien Städte einen Zweckverband. Dieser ist zuständig für den SPNV.

Der Aufgabenträger für den SPNV ist der neu gegründete Verkehrsverbund Ostwestfalen Lippe; für den straßengebundenen ÖPNV ist der Kreis Lippe zuständig, der die Kommunale Verkehrsgesellschaft (KVG) zur Wahrnehmung dieser Aufgabe eingesetzt hat.

Kreis Lippe ist Aufgabenträger für straßengebundenen ÖPNV.

1.3 Nahverkehrsplan

Mit dem Nahverkehrsplan hat der Gesetzgeber ein neues Rechtsinstrument eingeführt, durch dessen Anwendung die lokalen und regionalen Aufgabenträger die ihnen übertragene Planungsverantwortung wahrnehmen sollen. Es versetzt den Aufgabenträger in die Lage über die Fest-

NVP hat Steuerfunktion.

legung von Zielen und Rahmenvorgaben für das betriebliche Leistungsangebot erheblichen Einfluss auf die Ausgestaltung des ÖPNV zu nehmen.

Die Steuerfunktion des Nahverkehrsplans kommt durch seine Behördenverbindlichkeit zum Ausdruck:

- Die Genehmigungsbehörde hat gemäß § 8 Abs. 3 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) den vom Aufgabenträger beschlossenen Nahverkehrsplan zu berücksichtigen, sofern er vorhandene Verkehrsstrukturen beachtet, unter Mitwirkung der vorhandenen Unternehmer zustande gekommen ist und nicht zur Ungleichbehandlung von Unternehmern führt.
- Die Genehmigungsbehörde kann einem Unternehmer die Genehmigung versagen, wenn der beantragte Verkehr nicht im Einklang mit dem Nahverkehrsplan steht (§ 13 Abs. 2a PBefG). Dies trifft auch auf die Wiedererteilung einer abgelaufenen Genehmigung zu (§13 Abs. 3 PBefG).

NVP muss bei Genehmigungen berücksichtigt werden.

1.4 Inhalte des Nahverkehrsplans

NVP ist ein Rahmenplan zur Sicherung des ÖPNV-Angebots.

Der Nahverkehrsplan ist als ein Rahmenplan zur Sicherung und Entwicklung des ÖPNV zu verstehen. Ausgehend von der Darstellung der öffentlichen Verkehrsinteressen und Verkehrsbedürfnissen sollte der NVP Aussagen treffen zu

- einer ausreichenden Verkehrsbedienung,
- einer wirtschaftlichen Verkehrsgestaltung,
- der integrierten Nahverkehrsbedienung und
- abgestimmten Tarifen und Fahrplänen.

Der NVP behandelt dabei die Bereiche:

- Bestand und angestrebte Entwicklung der ÖPNV-Netze,

- Bestand und Entwicklung des Fahrgastaufkommens,
- Bestand und Entwicklung des angemessenen Leistungsangebots,
- Qualität von Fahrzeugen und baulichen Anlagen,
- Investitionsplanung,
- Finanzierung der Infrastruktur und des Leistungsangebotes sowie
- Tarifgestaltung und Entwicklung von Gemeinschaftstarifen.

Da der Nahverkehrsplan den Rahmen für die betriebliche Planung der Unternehmer vorgibt, sind im Nahverkehrsplan explizit Aussagen zu

- den zu bedienenden ÖPNV-Achsen,
- den Betriebszeiten und Betriebshäufigkeiten und
- den Verknüpfungspunkten zwischen den Verkehrsmitteln

zu machen.

NVP macht Aussagen zu ÖPNV-Achsen, Takt und Verknüpfungspunkten.

Die Erarbeitung des Nahverkehrsplans muss dabei die vorhandenen siedlungs- und verkehrsstrukturellen Bedingungen sowie deren künftige Entwicklung berücksichtigen. Er ist in die Gesamtplanung des Kreises einzubinden und hat die Ziele der Raumordnung und Landesplanung zu berücksichtigen. Ferner sollten die Planungen für den SPNV und den Busverkehr aufeinander abgestimmt werden. Dies ist besonders für die Verknüpfungspunkte Bus - Schiene von Bedeutung.

NVP muss vorhandene Siedlungs- und Verkehrsstrukturen berücksichtigen.

1.5 Vorgehen

Das Vorgehen wird hier unter zwei Gesichtspunkten dargestellt. Zum ersten wird das gesetzlich vorgesehene Aufstellungsverfahren vorgestellt. Daran anschließend wird der intern gewählte Projektablauf kurz charakterisiert.

1.5.1 Aufstellungsverfahren

Das Aufstellungsverfahren eines Nahverkehrsplans lässt sich in drei Phasen gliedern:

Erarbeitungsphase

Planentwurf mit Vorgaben für das Angebot.

In der Erarbeitungsphase wird ein Planentwurf hinsichtlich der Ziele und Vorgaben für das betriebliche Leistungsangebot und seine Finanzierung erstellt, der dabei die vorhandenen und geplanten Siedlungs- und Verkehrsstrukturen sowie die zu erwartende Verkehrsentwicklung berücksichtigt.

Abstimmungsphase

Abstimmung auf lokaler und regionaler Ebene.

In der Abstimmungsphase wird der Planentwurf auf lokaler und regionaler Ebene abgestimmt. Die lokale Ebene des NVP bilden die Gemeinden des Kreises, auf regionaler Ebene ist die Abstimmung mit den Nachbarkreisen vorgesehen (Die Abstimmung auf lokaler und teilweise auf regionaler Ebene ist bereits in der Erarbeitungsphase erfolgt).

Aufstellungsphase

Beschlussfassung im Kreistag.

Die Aufstellungsphase beginnt mit der Einbringung des Planentwurfs in die zuständigen Gremien des Aufgabenträgers und mündet in der Beschlussfassung des NVP. Mit der Beschlussfassung des NVP wird dieser rechts- und behördenverbindlich.

1.5.2 Projektablauf

Bei der Erarbeitung des NVP werden drei Zeitebenen betrachtet:

- Analyse Ist-Zustand,
- Zielkonzept 2010,
- Grobkonzept 2002.

Betrachtung von drei verschiedenen Zeitebenen.

Ausgehend von der Analyse des heutigen Angebots und der Auswertung der Startergespräche erfolgt eine Bewertung des heutigen Angebots. Zur Abschätzung der heutigen Nachfrage, als ein weiterer Bestandteil der Analyse, wird parallel dazu ein Verkehrsmodell für den Raum Lippe aufgebaut.

Die Bewertungskriterien beschreiben die Aspekte

- Erschließung,
- Verbindung,
- Bedienung,
- Wirtschaftlichkeit und
- Nachfrage.

NVP beschreibt heutiges Angebot.

Auf die Bewertung des heutigen Angebots stützt sich die Konzeptentwicklung für das Zielkonzept 2010. Weiter gehen verschiedene Rahmenbedingungen (z.B. die Bevölkerungsentwicklung, Arbeitsplatzentwicklung) als Vorgaben ein. Das Zielkonzept 2010 wird mit Hilfe des Verkehrsmodells hinsichtlich der zu erwartenden Nachfrage überprüft.

Zielkonzept berücksichtigt Bewertung des heutigen Angebots.

Für den Zeithorizont 2002 wird ein Grobkonzept entwickelt. Dieses Grobkonzept umfasst Vorschläge, die in diesem kürzeren Zeitabschnitt realisierbar sind. Es ist ein in sich geschlossenes Konzept, stellt aber zugleich eine Teilrealisierung des Zielkonzepts dar. Wie für das Zielkonzept werden die Rahmenbedingungen auch für 2002 definiert und das Konzept auf das heutige Angebot und dessen Bewertung aufgebaut. Das Grobkonzept wird ebenfalls mit Hilfe des Verkehrsmodells auf sein Nachfragepotential überprüft. Für das Grobkonzept sind zwei Varianten vorgesehen, wobei die Variante B die Verfeine-

Grobkonzept innerhalb von 5 Jahren umsetzbar.

rung bzw. Anpassung der Variante A ist und kein grundsätzlich neues Konzept darstellt.

Das Grobkonzept bildet die Grundlage für den Nahverkehrsplan Kreis Lippe.

■ Tabelle 1.1
Überblick Aufbau NVP

Überblick zum Aufbau des Nahverkehrsplans		
1	Einleitung	
2	Rahmen- vorgaben	Gesetzliche und planerische Vorgaben
3	Ziele	Oberziele, nachfragerrelevante Merkmale, Berücksichtigung spezieller Belange
4	Analyse	Analyse und Bewertung des heu- tigen ÖPNV
5	Prognose	Zukünftige Entwicklung im Ver- bundraum
6	Konzeption	Zielkonzept 2010
7	Umsetzung (Grobkonzept)	Grobkonzept 2002/2003: Maßnahmenprogramm