

## 2 Rahmenvorgaben

- Welches sind die gesetzlichen Grundlagen?
- Was sagt die Landesplanung?
- Was muß der NVP außerdem noch beachten?



## 2.1 Rechtliche Vorgaben

### Verschiedene gesetzliche Grundlagen

Die Regionalisierung des ÖPNV basiert auf Verordnungen und Richtlinien der Europäischen Union, Bundesgesetzen und landesrechtlichen Bestimmungen. Innerhalb dieser rechtlichen Vorgaben muss sich der NVP bewegen.

Regionalisierung basiert auf Verordnungen der EU und des Bundes.

Ein Großteil dieser Verordnungen, so die Verordnung der Europäischen Union (EWG) Nr. 11919/69, die Richtlinie 91/440/EWG oder das Gesetz zur Änderung des Grundgesetzes (GG) vom 20. Dezember 1993 und das Eisenbahnneuordnungsgesetz vom 27. Dezember 1993 betreffen vor allem das Eisenbahnwesen.

### Gesetze des Bundes

Das Eisenbahnneuordnungsgesetz vom 27. Dezember 1993 ist ein „Artikelgesetz“, das alle zur Bahnreform notwendigen Gesetze zusammenfasst. Teile dieser Gesetze sind auch für den straßengebundenen ÖPNV von Bedeutung.

Für den straßengebundenen ÖPNV ist in erster Linie das Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz) maßgebend. Dieses Gesetz ist zugleich Artikel 4 des Eisenbahnneuordnungsgesetzes. Ziel der Regionalisierung ist die Öffnung des ÖPNV für Wettbewerb unter gleichen Rahmenbedingungen (die Unterscheidung in eigen- und gemeinwirtschaftliche Konzessionen ist dabei im EU-Recht nicht vorgesehen.). Für die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Angeboten des ÖPNV ist der Aufgabenträger zuständig. Zugleich wird formuliert, dass der ÖPNV vermehrt wirtschaftlich ausgerichtet werden sollte. Das Regionalisierungsgesetz legt auch die Beträge fest, die die Länder für die Förderung des ÖPNV, besonders des SPNV, erhalten. Dabei ist für den SPNV -

Artikel 4 des Eisenbahnneuordnungsgesetzes ist wichtig für straßengebundenen ÖPNV.

Transfermittel für SPNV werden durch Absenkung der Mittel aus GVFG ergänzt.

im Gegensatz zum Busverkehr - auch die Förderung der betrieblichen Kosten vorgesehen.

Das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) wird in Artikel 6 Absatz 107 des Eisenbahnneuordnungsgesetzes behandelt. Die Bundesmittel des GVFG werden von 6,28 Mrd. DM (1996) auf 3,28 Mrd. DM (1997) gesenkt. Die freiwerdenden Mittel aus GVFG fließen in die Transfermittel des Bundes zur Finanzierung des SPNV.

Änderungen des PBefG zielen auf Beschleunigung der Genehmigungsverfahren, Wirtschaftlichkeit und ausreichende Bedienung.

Ebenfalls in Artikel 6 des Eisenbahnneuordnungsgesetzes erfährt das Personenbeförderungsgesetz Änderungen. Wesentliche Elemente zielen auf:

- die Beschleunigung der Genehmigungsverfahren,
- die Ausrichtung auf eine wirtschaftliche Verkehrsgestaltung,
- die Festlegung des Zusammenwirkens von Aufgabenträgern, Verkehrsunternehmen und Genehmigungsbehörden,
- eine ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen des ÖPNV und
- die Verpflichtung der Genehmigungsbehörde auf Berücksichtigung des vom Aufgabenträger beschlossenen NVP.

### Gesetze des Landes Nordrhein-Westfalen

Regionalisierungsgesetz NW setzt EU- und Bundesgesetze um.

Die Ergänzung der auf EU- und Bundesebene festgelegten Gesetze und Verordnungen erfolgt im Gesetz zur Regionalisierung des Schienenpersonennahverkehrs sowie zur Weiterentwicklung des ÖPNV (Regionalisierungsgesetz NW) vom 7. März 1995 sowie den dazugehörigen Verwaltungsvorschriften.

Das Regionalisierungsgesetz NRW legt im Besonderen folgendes fest:

- Der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur soll im Rahmen der angestrebten Raumstruktur des Landes erfolgen.
- In allen Teilen des Landes ist eine angemessene Bedienung der Bevölkerung durch den ÖPNV zu gewährleisten.  
Angemessene Bedienung der Bevölkerung mit ÖPNV.
- Die Belange des Umweltschutzes sind zu berücksichtigen.  
Belange des Umweltschutzes berücksichtigen.
- Unter §2 sind weitere allgemeine Grundsätze für die Verwirklichung einer sozialen, wirtschaftlichen, umweltverträglichen und am Wettbewerb orientierten Verkehrspolitik zusammengefasst. So wird u.a. die Steigerung der Attraktivität des ÖPNV gefordert. Dies soll in Zusammenarbeit von Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen durch koordinierte Planung und Ausgestaltung des Angebots sowie nutzerfreundliche Tarife erreicht werden. Zum Grundsatz wird u.a. auch erhoben, dass den Belangen von Frauen und Kindern, sowie von Personen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, Rechnung zu tragen ist.  
Belange von Frauen und Kindern, sowie Personen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, berücksichtigen.
- Unter dem Abschnitt Zuständigkeiten überträgt das Land Nordrhein-Westfalen die Aufgaben der Planung, Organisation und Ausgestaltung des ÖPNV den Kreisen und kreisfreien Städten sowie mittleren und großen kreisangehörigen Städten, die ein eigenes ÖPNV-Unternehmen betreiben. Sie sind zuständig für die Ausschreibung, Auferlegung oder Vereinbarung gemeinwirtschaftlicher Verkehrsleistungen.
- Die Planung, Organisation und Ausgestaltung des SPNV wird den neun Zweckverbänden übertragen.  
Schaffung von neun Zweckverbänden für die Ausgestaltung SPNV.
- Die §§ 8 und 9 des Gesetzes verpflichten den Aufgabenträger (die Kreise, kreisfreien Städte sowie die Zweckverbände) zur Aufstellung eines Nahverkehrsplans.
- Die Verantwortlichkeit des Landes liegt in der finanziellen Förderung des ÖPNV. Zuwendungen des Lan-

des nach Regionalisierungsgesetz sind im Bereich des straßengebundenen ÖPNV vorgesehen für:

- Förderung der Infrastrukturmaßnahmen,
- Förderung von Bussen (Vorhaltekosten) und eine
- Pauschalförderung.

Die hierfür vorgesehenen Mittel werden nach dem GVFG und dem Regionalisierungsgesetz des Bundes zur Verfügung gestellt. Betriebskostenzuschüsse sind für den straßengebundenen ÖPNV nicht vorgesehen.

## 2.2 Vorgaben der Raumordnung und Landesplanung

NVP muss Ziele der Raumordnung und Landesplanung berücksichtigen.

Die Ziele der Raumordnung und Landesplanung des Landes NRW stellen im weiteren Sinne ebenfalls Vorgaben für den NVP dar. Sie sind beim Erarbeiten des NVP zu beachten. Idealerweise trägt der NVP zur Umsetzung dieser Ziele bei.

### Landesentwicklungsplan

Die Ziele der Raumordnung und Landesplanung sind im Landesentwicklungsprogramm (LEPro), im Landesentwicklungsplan (LEP NRW) und im Gebietsentwicklungsplan (GEP) festgelegt.

Es existieren:

- Raumstrukturelle Zielsetzungen,
- Ziele für die Flächenvorsorge und
- Ziele für die Infrastruktur.

Schwerpunktbildung von Wohnen und Arbeiten.

Für die Erstellung des NVP sind nicht alle Zielsetzungen gleichermaßen relevant. In der nächsten Aufzählung werden in Stichworten jene Ziele aus den Kapiteln „Raumstrukturelle Zielsetzungen“ und „Flächenvorsorge“ aufgeführt, die den NVP am stärksten betreffen.

- Schwerpunktbildung von Wohnen und Arbeiten gemäß zentralörtlicher Gliederung und innergemeindlich auf Siedlungsschwerpunkte.
- Entwicklungsschwerpunkte sind Räume mit der Tragfähigkeit zur Versorgung von mindestens 25000 Einwohnern.
- Berücksichtigung von ländergrenzenüberschreitenden Verflechtungen.
- Die Verkehrsinfrastruktur großräumiger Entwicklungsachsen soll ein breites Angebot an Verkehrsträgern beinhalten. Überregionale Achsen sollen Schiene und Straße umfassen.
- Die Entwicklung der Raum- und Siedlungsstruktur ist auf Entwicklungsachsen ausrichten. Sozialverträgliche Verdichtung soll zu Transportpotentialen beitragen, die einen öffentlichen Verkehr ermöglichen.
- Mobilisierung von Bauland soweit wie möglich auf innerstädtischen Flächen.
- Bei Gewerbe- und Industrieansiedlung gilt: Verdichtung und Arrondierung, Innenentwicklung vor Außenentwicklung.

Verdichtung ermöglicht ÖPNV.

Innenentwicklung vor Außenentwicklung.

Unter „Infrastrukturellen Zielen“ sind explizit Ziele für die Verkehrsinfrastruktur aufgeführt. Für den straßengebundenen ÖPNV sind besonders folgende zwei Ziele wichtig:

- Die Verkehrsinfrastruktur muss umwelt- sozial- und stadtverträglich fortentwickelt werden. In Gebieten mit überwiegend ländlicher Raumstruktur steht das Verkehrsangebot des ÖPNV auf der Straße gleichrangig neben dem ÖPNV-Angebot auf der Schiene. Konzepte zur Fortentwicklung der Verkehrsinfrastruktur sind mit Planungen und Maßnahmen zur Verbesserung der Wohnsituation und zur Entwicklung der Freizeitinfrastruktur zu verknüpfen (LEP NRW D.I.2.1.3)

Im ländlichen Raum ist ÖPNV auf der Straße gleichrangig zur Schiene.

Verkehrsnetze sind aufeinander abzustimmen und zu verknüpfen.

- Verkehrsnetze des ÖPNV sollen miteinander verknüpft und zu regionalen Verkehrsnetzen fortentwickelt werden. Regionale Verkehrsnetze sind aufeinander abzustimmen. Dabei haben leistungsfähige Schienen- und andere Schnellverbindungen des ÖPNV im Verlauf der Entwicklungsachsen besondere Bedeutung. In den Grenzübereichen des Landes ist auf eine grenzüberschreitende Abstimmung im ÖPNV hinzuwirken. Dabei sind die historisch gewachsenen wirtschaftlichen Verflechtungen und die vorhandenen Verkehrsbeziehungen zu berücksichtigen (LEP NRW D.I.2.1.6).

### Gebietsentwicklungsplan (GEP)

GEP und NVP berücksichtigen Ziele der Landesplanung.

Der Entwurf für einen neuen Gebietsentwicklungsplan für den Regierungsbezirk Detmold - Teilabschnitt Oberbereich Bielefeld - wird derzeit erarbeitet. Aussagen zu im GEP vorgesehenen und neu auszuweisenden Wohnbau- oder Gewerbeflächen können aber momentan noch nicht gemacht werden. Hinsichtlich der generellen Ausrichtung orientieren sich sowohl der NVP als auch der GEP an den Zielen und Grundsätzen der Landesplanung, so dass hier keine Probleme auftreten. Sollten sich aus dem neuen GEP abweichende Ziele für den NVP ergeben, so wird dies in der Fortschreibung berücksichtigt.

### 2.3 Vorgaben des ITF 1998 und des NVP SPNV

#### ITF 1998 für Nordrhein-Westfalen

Der ITF (Integraler Taktfahrplan) ist ein Netz von Systemknoten und Systemfahrzeiten für den Bereich Schiene. Durch dieses Netz wird angestrebt, dass an wichtigen Knoten alle Züge zur selben Zeit eintreffen und zur selben Zeit abfahren. Das Umsteigen von und in alle Richtungen wird dadurch möglich.



Auf den Fahrplanwechsel 1998 soll der ITF 1998 in Nordrhein-Westfalen eingeführt werden. Er enthält zum einen erhebliche Angebotssteigerungen auf der Schiene und zum anderen die Grundstruktur der Verknüpfungen gemäß dem ITF-Ansatz. Der ITF 1998 wurde ohne Infrastrukturausbauten auf der Schiene entwickelt, so dass er noch durch zahlreiche betriebliche Einschränkungen geprägt ist.

1998 kommt erster ITF für NRW.

→ Anlage 1

Für den Zeitraum 1998 bis zur Einführung des NVP SPNV ist der ITF 1998 jener Fahrplan, auf den die Fahrplanlagen der Busse im Kreis Lippe an den Verknüpfungspunkten Bus - Schiene abzustimmen sind.

Busse werden bereits auf ITF abgestimmt.

## NVP SPNV im Verbundraum OWL

Das Regionalisierungsgesetz des Landes sieht ausdrücklich vor, dass der NVP die Planungen des NVP SPNV zu beachten habe.

NVP Lippe berücksichtigt NVP SPNV.

Der NVP SPNV für den Verbundraum Ostwestfalen-Lippe legt die Ziele und die Ausgestaltung des Angebots auf der Schiene für den ganzen Verbundraum und somit auch für den Kreis Lippe fest.

→ Anlage 2

Der NVP SPNV entwickelt Zielvorstellungen für den Zeitraum 2010 und 2002/2003. Im Zielkonzept 2010 wird die langfristige Ausrichtung des Schienenverkehrs beschrieben. Für 2002/2003 werden Maßnahmen vorgegeben, die innerhalb der nächsten fünf Jahre umsetzbar sind.

Für den NVP Lippe gibt der NVP SPNV 2002/2003

- das Bedienungsangebot (Häufigkeit),
- die Fahrplanlagen der Züge an den Verknüpfungspunkten und
- die Betriebszeiten auf der Schiene vor.

Wichtige Vorgaben des NVP SPNV sind Bedienungsangebot, Fahrplanlagen und Betriebszeiten.

Da die Fahrplanlagen des NVP SPNV eine Weiterentwicklung des ITF 1998 sind, müssen nicht neue Fahrplanlagen an den Verknüpfungspunkten berücksichtigt werden. In den meisten Fällen sind die Fahrplanlagen zwischen ITF 1998 und NVP SPNV 2002/2003 identisch oder die Verschiebungen liegen im Minutenbereich.

### 2.4 Weitere Vorgaben

Neben den gesetzlichen Vorgaben, den raumplanerischen Vorgaben und der Vorgabe durch den NVP SPNV gibt es für das Gebiet des Kreises Lippe noch zwei Elemente, die der NVP wie Vorgaben behandelt:

- Ausbau der Stadtbahn Bielefeld und
- weitere Ausbauschritte der Stadtbusstädte.

#### Stadtbahn Bielefeld

Die Entwicklung des Stadtbahnnetzes in Bielefeld ist für den NVP Lippe von Bedeutung, da sich hier - vor allem für die westlichen Gemeinden des Kreises - weitere Verknüpfungspunkte und andere Verbindungsmöglichkeiten ins Oberzentrum Bielefeld ergeben können. Dabei interessieren besonders die Ausbauschritte in den östlichen Stadtgebieten Bielefelds.

Für den Zeithorizont 2010 wird in Absprache mit den Stadtwerken Bielefeld von folgenden Ausbauschritten ausgegangen:

- Stadtbahn nach Heepen und
- Verlängerung der Stadtbahn Stieghorst.

Für das Grobkonzept 2002/2003 wird vom heutigen Stadtbahnnetz ausgegangen.

Ausbau der Stadtbahn Bielefeld im Zielkonzept 2010 berücksichtigt.

## Stadtbusstädte im Kreis Lippe

Die drei Städte Detmold, Bad Salzuflen und Lemgo sind auf ihrem Gebiet selber Aufgabenträger des ÖPNV. Für ihre Stadtbusnetze trifft der NVP gemäß Regionalisierungsgesetz keine Aussagen.

„Stadtbusstädte“ selber Aufgabenträger des ÖPNV.

Für den Zeithorizont 2010 nimmt das Zielkonzept die Ausbauschritte an, die von den Städten momentan diskutiert werden. Für das Grobkonzept 2002/2003 geht der NVP von den heutigen Stadtbusnetzen aus.