

Zweckverband Nahverkehr Westfalen – Lippe NWL

4. Sitzung der Verbandsversammlung NWL am 17.12.2008 in Paderborn

Öffentliche Sitzung

TOP: 6

Vorlage: 42/08

Aufstellungsverfahren Nahverkehrsplan NWL

Grundlagen:

ÖPNVG NRW

Berichterstatter:

Herr Geuckler

Begründung:

- siehe Fortsetzungsblätter –

Kosten:

ggf. ca. 20.000 €

Beschlussfassung NWL:

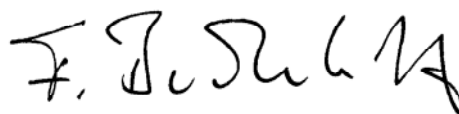
Vorherige Zustimmung der Mitgliedsverbände erforderlich:		Ja:		Nein:	X
Einfache Mehrheit:	X	2/3 Mehrheit:		Einstimmig:	

Beschlussvorschlag:

Der Verbandsvorsteher wird beauftragt, das Aufstellungsverfahren für den ersten Nahverkehrsplan Westfalen-Lippe zu starten.



Winfried Stork
Verbandsvorsteher NWL



F. Beckehoff
Vorsitzender der Verbandsversammlung

Aufstellungsverfahren Nahverkehrsplan NWL

Begründung:

1. Einführung

Nach § 8 (1) ÖPNVG NRW und § 4(2) der Satzung des NWL stellt der Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe zur Sicherung und Verbesserung des SPNV einen Nahverkehrsplan auf.

Wie bisher die Nahverkehrspläne der Verbandsmitglieder des NWL soll auch der Nahverkehrsplan NWL die öffentlichen Verkehrsinteressen des Nahverkehrs in Westfalen-Lippe konkretisieren. Dabei sind vorhandene Verkehrsstrukturen und die Ziele der Raumordnung und Landesplanung zu beachten und die Belange des Umweltschutzes, der Barrierefreiheit und des Städtebaus zu berücksichtigen. Vorgaben des Verkehrsinfrastrukturbedarfsplans und des ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplans sind ebenso zu berücksichtigen wie das SPNV-Netz im besonderen Landesinteresse.

Die Verbandsmitglieder des NWL haben in Ihren bestehenden Nahverkehrsplänen mehr oder weniger aktuell ihre Ziele und Rahmenvorgaben für das betriebliche Leistungsangebot, die Mindeststandards der Fahrzeuge, Verknüpfung der Verkehrsträger, die Struktur und Fortentwicklung der gemeinschaftlichen Beförderungsentgelte etc. festgelegt. Die Nahverkehrspläne des ZRL und des nph (Teil SPNV) wurden vor einem Jahr beschlossen, die des ZVM und ZWS im März 2006. Lediglich im Bereich des VVOWL ist die letzte Fortschreibung des Nahverkehrsplans schon vor annähernd fünf Jahren erfolgt.

Der erste gemeinsame Nahverkehrsplan für Westfalen-Lippe muss somit die bestehenden Nahverkehrspläne zusammenführen und dabei eine Fortschreibung und Aktualisierung darstellen. Ziel des Nahverkehrsplans NWL muss es sein, die insbesondere auch in der Fläche bestehenden Anforderungen an das SPNV-Angebot und die SPNV-Infrastruktur herauszustellen.

2. Rahmenbedingungen, Bestandsaufnahme

Die Raumstrukturen und raumbezogenen Strukturdaten müssen aktuell zusammengetragen und in geeigneter Form dargestellt werden. Aktuelle Nachfragezahlen können aus der 2008 noch laufenden Erhebung übernommen werden. Erste Auswertungen von Zählergebnissen werden vrs. im März 2009 vorliegen. Für eine Bestandsaufnahme der Infrastruktur nach einheitlichen Kriterien sind für die Stationen zunächst die bei den Verbandsmitgliedern vorliegenden Daten zu prüfen, abzugleichen und zu ergänzen. Für die Bestandsaufnahme der Strecken ist eine Verzahnung mit dem Netzzustandsbericht sinnvoll.

Für die weitere Aufbereitung und Darstellung der Daten sowie eine darüber hinausgehende Prognose der zu erwartenden Verkehrsentwicklung werden für eine externe Unterstützung ca. 20.000 € kalkuliert.

Aufstellungsverfahren Nahverkehrsplan NWL**3. SPNV-Angebot**

Ziele und Rahmenvorgaben für das betriebliche Leistungsangebot sind neben den bestehenden Zielvorstellungen der Verbandsmitglieder eng verknüpft mit den landesweiten Themen Rhein-Ruhr-Express, dem ITF NRW und dem SPNV-Netz im besonderen Landesinteresse. Hier müssen für den Bereich des NWL die konkreten Anforderungen formuliert werden. Kern ist dabei die Weiterentwicklung des ITF NRW, mit der sowohl die Anforderungen des SPNV-Landesnetzes abgedeckt sein müssen und in den der Rhein-Ruhr-Express integriert sein muss. Letzteres ist besonders für Westfalen mit Blick auf die Verkehrsbeziehungen in die Ballungsräume an Rhein und Ruhr von hoher Bedeutung.

Ein künftiger ITF NRW muss auch in den „Schwachverkehrszeiten“ am Abend und an Wochenenden, die insbesondere für den Freizeitverkehr relevant sind, ein integriertes Angebot darstellen, mit dem alle Verbindungen bzw. Anschlussbeziehungen aufrecht erhalten werden. Auch ist die Frage zu beantworten, ob künftig in Westfalen einheitliche Mindestbedienungsstandards gelten sollen, z. B. unter Berücksichtigung der heutigen Nachfrage, des erreichbaren Potentials und des Aspektes der Daseinsvorsorge.

Die verkehrliche Notwendigkeit eines SPNV-Angebotes und die prognostizierte Entwicklung der Nachfrage stellen die Grundlage für den Infrastrukturausbau von Strecken und Stationen und die Investitionsplanung dar.

4. Infrastrukturausbau und Investitionsplanung

Gegenüber den bisherigen Nahverkehrsplänen besteht insbesondere im Bereich Infrastrukturausbau und Investitionsförderung ein weiterer Regelungsbedarf aufgrund der neuen „eigenen“ Zuständigkeit.

Aus den Zielen und Rahmenvorgaben für das SPNV-Angebot und der Bestandsaufnahme der Infrastruktur wird der erforderliche Infrastrukturausbau abgeleitet. Die in § 8 (3) ÖPNVG NRW geforderten Aussagen zur Investitionsplanung sind in Zusammenhang zu sehen mit der ÖPNV-Infrastrukturplanung des Landes nach § 7 ÖPNVG NRW und der pauschalierten Investitionsförderung nach § 12 ÖPNVG NRW.

Neben der Forderung zur Aufnahme von Ausbauprojekten in den ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplan muss der Nahverkehrsplan NWL darüber hinaus den zukünftigen Bedarf herausstellen. Dazu müssen die in den Regionen der Verbandsmitglieder bestehenden Zielvorstellungen für den Ausbau der Infrastruktur, sowohl an bestehenden Strecken, als auch zur Reaktivierung von Schienenstrecken, zusammengeführt werden.

Aufstellungsverfahren Nahverkehrsplan NWL**5. Verknüpfung der Verkehrsträger**

Schnittstellen zwischen dem SPNV und anderen öffentlichen sowie individuellen Verkehrsmitteln sind unverzichtbarer Bestandteil des Gesamt-ÖPNV-Angebotes. Im Nahverkehrsplan NWL sollen daher die Schnittstellen zu den anderen Verkehrsträgern (Bus und Individualverkehr) über die Definition von Verknüpfungseinrichtungen konkretisiert werden. Für die jeweilige Verknüpfungsform werden im Nahverkehrsplan Zielwerte vorgegeben.

6. Qualität, Tarif und Vertrieb

Im Nahverkehrsplan NWL sollen zur Qualität im SPNV, auch mit Blick auf kommende Wettbewerbsverfahren, einheitliche Mindestqualitätsvorgaben für Fahrzeuge und Stationen formuliert werden.

Die Struktur der bestehenden Gemeinschaftstarife und Einnahmeaufteilungsverfahren mit den jeweils beteiligten regionalen Zweckverbänden, der DB und den zahlreichen Busunternehmen ist in den einzelnen Kooperationsräumen im NWL unterschiedlich. In einem ersten Schritt ist eine vergleichende Analyse der regionalen Gemeinschaftstarife der Verbandsmitglieder erforderlich. Dabei ist auch der NRW-Tarif zu berücksichtigen. Aufbauend auf dieser Analyse sind die Zielvorstellungen für den Raum Westfalen-Lippe zu entwickeln. Allgemeine Aussagen könnten auch im Bereich Vertrieb, z. B. hinsichtlich personenbedienter Verkaufsstellen, Automaten oder Abo-Verkauf erfolgen.

7. Aufstellungsverfahren, Zeitplan

Die Erarbeitung des Nahverkehrsplans NWL, die als dezentral wahrzunehmende Aufgabe der Geschäftsstelle beim ZVM in Münster angesiedelt ist, soll durch eine Arbeitsgruppe begleitet werden, an der von jeder NWL-Geschäftsstelle ein Vertreter beteiligt ist. Neben der Beteiligung der Verbandsmitglieder kann schon bei der Entwurfserstellung und im Rahmen des Beteiligungsverfahrens eine Beteiligung der kommunalen Gebietskörperschaften über den Arbeitskreis mit Kreisen und kreisfreien Städten im NWL erfolgen.

Der Entwurf des Nahverkehrsplans NWL soll nach derzeitigen Planungen im März 2010 in die Verbandsversammlung eingebracht werden und im Anschluss das Beteiligungsverfahren begonnen werden. Darin soll die Beteiligung der Kreise und kreisfreien Städte über die Verbandsmitglieder erfolgen.

Ein Beschluss des Nahverkehrsplans NWL in der NWL-Verbandsversammlung soll nach entsprechenden Beschlüssen in den Verbandsversammlungen der Verbandsmitglieder vsl. im September 2010 erfolgen.