



## Ministerialblatt für das Land Nordrhein-Westfalen

---

Ausgabe: [MBL. NRW. 2003 Nr. 7](#)  
Veröffentlichungsdatum: 30.12.2002  
Seite: 181

### I.

**Dem SPNV-Finanzierungsplan NRW 2003 liegt als bedarfsgerechtes SPNV-Angebot der Integrale Taktfahrplan Nordrhein-Westfalen Stufe 2 (ITF2) für das Jahr 2003 zugrunde. Das Verkehrsvolumen von 98,856 Mio. Zug-Kilometer verteilt sich wie folgt auf die Zweckverbände in Nordrhein-Westfalen:**

---

### I.

**SPNV-Finanzierungsplan 2003  
nach § 11 des Gesetzes über den öffentlichen  
Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW)  
- SPNV-Finanzierungsplan NRW 2003 -**

RdErl. d. Ministeriums für Verkehr, Energie  
und Landesplanung v. 30.12.2002 – VB 4 – 50 – 51/01 -

Gemäß § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW wird das bedarfsgerechte SPNV-Angebot für das Land Nordrhein-Westfalen für das Jahr 2003 auf 98,856 Mio. Zug-Kilometer festgelegt.

Der hierfür notwendige finanzielle Bedarf wird auf insgesamt 701.505.000,-- Euro festgestellt.

Die Ermittlung beider Größen sowie die Aufteilung auf die Zweckverbände wurden auf der Grundlage folgender Rahmenbedingungen vorgenommen:

## Finanzbedarf und Finanzmittelbereitstellung

Dem SPNV-Finanzierungsplan NRW 2003 liegt als bedarfsgerechtes SPNV-Angebot der Integrierte Taktfahrplan Nordrhein-Westfalen Stufe 2 (ITF2) für das Jahr 2003 zugrunde. Das Verkehrsvolumen von 98,856 Mio. Zug-Kilometer verteilt sich wie folgt auf die Zweckverbände in Nordrhein-Westfalen:

| <b>Zweckverband</b>                                  | <b>Mio. Zug-km 2003 (gerundete Werte)</b> |
|------------------------------------------------------|-------------------------------------------|
| <b>Verkehrsverbund Rhein-Ruhr</b>                    | <b>42,890</b>                             |
| <b>Verkehrsverbund Rhein-Sieg</b>                    | <b>16,496</b>                             |
| <b>Aachener Verkehrsverbund</b>                      | <b>4,845</b>                              |
| <b>Verkehrsgemeinschaft Ruhr-Lippe</b>               | <b>10,513</b>                             |
| <b>Zweckverband SPNV Münsterland</b>                 | <b>8,764</b>                              |
| <b>Verkehrsverbund Ostwestfalen-Lippe</b>            | <b>6,104</b>                              |
| <b>Nahverkehrsverbund Paderborn-Höxter</b>           | <b>3,194</b>                              |
| <b>Zweckverband Personennahverkehr Westfalen-Süd</b> | <b>2,935</b>                              |
| <b>Nahverkehrszweckverband Niederrhein</b>           | <b>3,114</b>                              |
| <b>Summe</b>                                         | <b>98,856</b>                             |

Finanzbedarf und Finanzmittelbereitstellung für die Zweckverbände als Aufgabenträger des SPNV in NRW basieren auf Regelungen und Untersuchungen im Rahmen der Novellierung des Regionalisierungsgesetzes des Bundes und des Landes.

Für das verkehrliche Grundangebot gemäß § 8 Abs. 1 RegG des Bundes wurde in Bezug auf den SPNV in NRW ein spezifischer landesweiter Transfermittelbedarf von 7,899 Euro je Zug-Kilometer im Jahr 2003 angesetzt. Bei der Ermittlung dieses Zuwendungsbetrags wurden bereits er-

brachte und weiterhin wirksame Förderungen von Fahrzeugen und Infrastruktur nicht berücksichtigt. Dies ist auf die unterschiedliche Förderpraxis in den einzelnen Bundesländern zurückzuführen.

In NRW wurden seit der Regionalisierung des SPNV sowohl Fahrzeuge von Eisenbahnverkehrsunternehmen als auch Infrastrukturvorhaben im SPNV gefördert. Die Förderung führte und führt zu Einsparungen bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen und damit zu einer Absenkung des erforderlichen Mittelbedarfs für 2003. Dies wurde bei der Ermittlung des Finanzbedarfs für den SPNV in NRW und die Finanzmittelbereitstellung je Zweckverband entsprechend berücksichtigt.

Der finanzielle Bedarf wurde unter Berücksichtigung der jeweils geltenden Trassen- und Stationspreise sowie der pauschalierten Vorhaltekosten der SPNV-Fahrzeuge festgestellt. Tariflich bedingte oder einnahmeaufteilungsbedingte Erlösbesonderheiten wurden demgegenüber nicht berücksichtigt. Ebenso sind die Ausgleichsleistungen nach § 6a AEG an die öffentlichen nicht-bundeseigenen Eisenbahnen vom Finanzbedarf abgesetzt worden.

Die Finanzmittel enthalten einen Anteil von 2 Euro je Zug-Kilometer als Pauschale für die Fahrzeugvorhaltekosten.

Das Ergebnis der Ermittlung des Finanzbedarfs für den ITF2 in 2003 und die Höhe der dem jeweiligen Zweckverband zukommenden Förderung zeigt nachfolgende Tabelle:

| <b>Zweckverband</b>                                  | <b>Mio. Euro 2003</b> |
|------------------------------------------------------|-----------------------|
| <b>Verkehrsverbund Rhein-Ruhr</b>                    | <b>302,546</b>        |
| <b>Verkehrsverbund Rhein-Sieg</b>                    | <b>122,438</b>        |
| <b>Aachener Verkehrsverbund</b>                      | <b>32,643</b>         |
| <b>Verkehrsgemeinschaft Ruhr-Lippe</b>               | <b>76,147</b>         |
| <b>Zweckverband SPNV Münsterland</b>                 | <b>61,643</b>         |
| <b>Verkehrsverbund Ostwestfalen-Lippe</b>            | <b>42,396</b>         |
| <b>Nahverkehrsverbund Paderborn-Höxter</b>           | <b>22,191</b>         |
| <b>Zweckverband Personennahverkehr Westfalen-Süd</b> | <b>19,961</b>         |

|                                            |                |
|--------------------------------------------|----------------|
| <b>Nahverkehrszweckverband Niederrhein</b> | <b>21,540</b>  |
| <b>Summe</b>                               | <b>701,505</b> |

## 2

**Bedarfsgerechtes SPNV-Angebot** Kriterien für Umfang und Ausgestaltung eines bedarfsgerechten SPNV-Angebotes, das dem Finanzbedarf (Nr. I) zu Grunde liegt, sind einerseits die gegenwärtige und in näherer Zukunft zu erwartende Nachfrage nach SPNV-Leistungen in Nordrhein-Westfalen, andererseits Mindestanforderungen an die Bedienungshäufigkeit und Betriebszeiten von SPNV-Linien. Der Fahrgast soll im Regelfall über einen Sitzplatz verfügen. Stehplätze sind in Spitzenstunden und für kurze Reisezeiten zu berücksichtigen.

In Nordrhein-Westfalen kommen folgende Schienenpersonennahverkehrsprodukte zum Einsatz: Regionalexpresszüge (RE), Regionalbahnen (RB) und S-Bahnen. Die Regionalexpresszüge bilden ein Netz schneller Verbindungen zwischen Ober- und Mittelzentren. Regionalbahnen sind Zubringerlinien zu Ober- und Mittelzentren im Ballungsraum und in den Regionen. Die S-Bahn bietet häufige und schnelle Verbindungen zwischen Vororten und Zentren der Ballungsräume.

Landesweit gilt die Regel einer stündlichen Bedienung aller Haltepunkte und Bahnhöfe. Im Ballungsraum verdichtet sich die Bedienung tagsüber zu 2 Zügen pro Stunde und Richtung auf nachfragestarken Abschnitten. Am Tagesrand und an Wochenenden gelten folgende Betriebszeiten: Montag – Freitag erste Ankünfte in wichtigen Zentren vor 06.00 Uhr, letzte Abfahrten nach 20.00 Uhr. Samstag erste Ankünfte vor 07.00 Uhr, letzte Abfahrten nach 16.00 Uhr, danach 2 Stunden-Takt auf nachfrageschwachen Strecken, letzte Abfahrten nach 20.00 Uhr. Sonntag 1- oder 2-Stunden-Takt, erste Ankünfte vor 10.00 Uhr, letzte Abfahrten nach 20.00 Uhr. Die S-Bahn verkehrt in der Regel mit 3 Zügen pro Stunde und Richtung. In den Abendstunden und am Wochenende verkehrt die S-Bahn im Halbstundentakt.

Das bedarfsgerechte SPNV-Angebot 2003 ist nach den vorgenannten Kriterien gemeinsam von Land und Zweckverbänden in der Arbeitsgemeinschaft „Integraler Taktfahrplan“ vereinbart worden. Es ergibt sich im Einzelnen aus den als **Anlage 1** beigefügten Linienblättern und dem Liniennetzplan 2003 (Anlage 2).

Weiterentwicklungen und Anpassungen sind in den kommenden Jahren vorgesehen. Zu berücksichtigen sind insbesondere die Fahrplan- und Liniennetzgestaltung des Schienenpersonenfernverkehrs, Änderungen im Streckennetz als Folge von Infrastrukturanpassungen und -erweiterungen, neue S-Bahnen und die Anbindung des Flughafens Köln/Bonn, die Inbetriebnahme des Metrorapid sowie die Weiterentwicklung der RE-Verbindungen in Richtung eines Schnellverkehrsnetzes NRW und die Umstellung des S-Bahn-Taktes auf das landesweite Grundmuster.

## 3

**Grundsätze der Fahrplangestaltung** Der Integrale Taktfahrplan hat als maßgebliches Fahrplan-konstruktionsprinzip für Nordrhein-Westfalen über den Takt einzelner Linien hinaus die Vertaktung aller auf dem Reiseweg nacheinander in Anspruch genommener Verkehrsmittel zum Ziel. In dieses System sind grundsätzlich alle Nahverkehrsmittel und die Fernbahnverkehre eingebun-

den. Der Integrale Taktfahrplan wird damit zur Klammer für alle Planungsüberlegungen in den Regionen und fügt sie zu einem Ganzen zusammen. Ziel ist ein attraktives Verkehrssystem, in dem der Kunde schnell reist und sich leicht zurecht findet.

Das Angebot des SPNV ist generell nach den folgenden Grundsätzen des Integralen Taktfahrplanes zu planen und zu betreiben:

- alle Linien verkehren im Takt,
- die Züge in Richtung und Gegenrichtung aller Linien kreuzen sich grundsätzlich zur selben Minute (sog. Symmetriezeit),- die Fahrpläne der Linien sind so gelegt, dass in Knotenbahnhöfen kurze Übergangszeiten zwischen den Zügen gewährleistet sind. Die Zeitlagen, die Anschlussverbindungen sowie die Festlegung der Haltepunkte haben diesen Grundsätzen zu folgen.

Die Planung des Integralen Taktfahrplanes 2003 ist in der Netzgraphik (Anlage 3) dargestellt.

Von der Veröffentlichung der Anlagen 2 und 3 im MBI. NRW. wird abgesehen; die Anlagen können beim Ministerium für Verkehr, Energie und Landesplanung angefordert werden.

Dieser SPNV-Finanzierungsplan NRW 2003 tritt am 1. Januar 2003 in Kraft und am 31. Dezember 2003 außer Kraft.

## **Anlage 1**

- [MBI. NRW. 2003 S. 181](#)

# Anlagen

---

## Anlage 1 (Anlage1)

[URL zur Anlage \[Anlage1\]](#)