

NWL kompakt.

Westfälische Verkehrsmeldungen



Bild: Prignitzer Eisenbahn

ANGEBOT

Konzeption für ein SPNV-Landesnetz in NRW liegt vor

Ein attraktives, überregionales SPNV-Angebot – so lautet das Ziel, das das NRW-Landesnetz sicherstellen soll. Die Definition dieses „SPNV-Netzes im besonderen Landesinteresse“ ist im neuen ÖPNV-Gesetz für NRW festgeschrieben. Wichtige überregionale Verkehrskorridore und deren verkehrliche Aufgaben werden beschrieben und entsprechende Linien zugeordnet. Die Finanzierung und Gestaltung der Verkehre bleibt dabei Aufgabe der SPNV-Aufgabenträger.

Nach intensiver Abstimmung zwischen dem Land NRW und den Zweckverbänden liegt nunmehr eine Konzeption für

ein SPNV-Landesnetz vor, die den finanzverantwortlichen Aufgabenträgern genügend Freiräume zur Gestaltung der Verkehre innerhalb des Netzes lässt.

Die Festlegung und Fortschreibung zum Landesnetz erfolgt im Einvernehmen mit den Aufgabenträgern. Dem Land NRW fällt bei unterschiedlichen Auffassungen eine Schiedsrichterrolle zu. Der NWL setzt sich dafür ein, dass zusätzlich die Korridore Münster – Gronau – Enschede sowie Paderborn – Bielefeld in das Landesnetz aufgenommen werden.

[Mehr auf Seite 3](#)

AKTUELLES

NWL wird Mitglied der BAG-SPNV

Die Verbandsversammlung des NWL hat den Beitritt zur Bundesarbeitsgemeinschaft der SPNV-Aufgabenträger (BAG-SPNV) zum 01. Januar 2009 beschlossen. Damit sind die drei NRW-Verkehrsräume Rheinland (NVR), Rhein-Ruhr (VRR) und Westfalen-Lippe (NWL) in der BAG-SPNV vertreten.

Mit dem Beitritt zur BAG-SPNV vertritt der Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe künftig die westfälischen Interessen auch auf der Bundesebene. Die Zweckverbände ZWS, nph, VVOWL, ZVM und ZRL, die

durch den NWL als Dachorganisation repräsentiert werden, treten gleichzeitig aus der BAG-SPNV aus. Die BAG-SPNV ist der Zusammenschluss der deutschen Aufgabenträger im Schienenpersonennahverkehr mit Geschäftsstelle in Berlin. Sie unterstützt die Mitglieder in der Wahrnehmung ihrer Funktion, um ein abgestimmtes Handeln auf Bundesebene zu gewährleisten. Ziele sind u. a. der bundesweite Informationsaustausch, die Erarbeitung von gemeinsamen Stellungnahmen, Handlungsempfehlungen und Konzeptvorschlägen für einen attraktiveren Nahverkehr in Deutschland.

Aktuelles:	1
NWL wird Mitglied der BAG-SPNV	
Angebot:	1/3
Konzeption für ein SPNV-Landesnetz in NRW liegt vor	
Wettbewerb:	2
eurobahn: Betriebsaufnahme im Hellweg-Netz	
Karte	4/5
SPNV-Landesnetz NRW	
Qualität:	6
Bahn frei für ersten NRW-Netzstatusbericht	
Marketing:	7
Erfolgreich: Westfälische Nahverkehrstage 2008	
NWL – Nahverkehr Westfalen-Lippe	8
Porträt Geschäftsstelle Siegen	
Impressum/Kontakt	8

Newsletter online – „NWL kompakt. Westfälische Verkehrsmeldungen“ können Sie auch als E-Mail-Newsletter unter www.nwl-info.de bestellen.



WETTBEWERB

Startklar: eurobahn übernimmt Betrieb des Hellweg-Netzes

Im Frühjahr 2006 vergaben die fünf Aufgabenträger nph, VRR, VVOWL, ZRL und ZVM die Schienenverkehrsleistungen im Hellweg-Netz. Bei der europaweiten Ausschreibung konnte sich die eurobahn dank des besseren Preis-Leistungs-Verhältnisses gegen die Mitbewerber durchsetzen. Zum Fahrplanwechsel am 14.12.2008 übernimmt die eurobahn den Betrieb im Hellweg-Netz.

Mit 5,6 Mio. Zugkilometern Verkehrsleistung ist das Hellweg-Netz bundesweit das zweitgrößte bisher ausgeschriebene Schienennetz im Nahverkehr. Nach der Vergabe 2006 und der Vertragsunterzeichnung im Juni 2008 erwarten sowohl die Aufgabenträger als auch die Fahrgäste gespannt die Betriebsaufnahme. Das private Eisenbahnunternehmen eurobahn gehört zur Keolis Gruppe, die Verkehrsleistungen in verschiedenen Ländern Europas sowie in Kanada erbringt. Bislang in Ostwestfalen-Lippe und in Niedersachsen aktiv, wird die eurobahn nun auch in Westfalen zwischen Münster, Dortmund, Bielefeld und Paderborn/Warburg mit ihrem Angebot präsent sein.

Einsatz der modernsten Fahrzeugtechnik in NRW

Der Betreiberwechsel hat keine großen Auswirkungen auf die Menge der zu erbringenden Zugkilometer. Der Fahrplan bleibt weitgehend erhalten. Für die Fahrgäste ergeben sich dennoch bedeutende Änderungen in der Qualität: Auf allen Linien werden fabrikneue Elektrotriebwagen vom Typ FLIRT eingesetzt. Diese modernen Niederflurfahrzeuge sind leistungsstark auf der Schiene und bieten komfortable Fahrgasträume. Für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste sind sie mit Einstiegshilfen und barrierefreien Toiletten ausgestattet. Weitere Qualitätsmerkmale sind unter anderem ein Mehrzweckraum für Fahrgäste



Die vier Linien des Hellweg-Netzes

- ▶ RB 50 Der Lünener: Münster – Lünen – Dortmund
- ▶ RB 59 Hellweg-Bahn: Dortmund – Unna – Soest
- ▶ RB 69 Ems-Börde-Bahn: Münster – Hamm – Bielefeld
- ▶ RB 89 Ems-Börde-Bahn: Münster – Hamm – Paderborn – Warburg

mit Kinderwagen, Fahrrad oder großem Gepäck, Klimaanlage, körpergerecht geformte Sitze, ein ausgewogenes Verhältnis von Reihen- und vis-à-vis-Bestuhlung sowie die Ausrüstung des Fahrgastraumes mit Steckdosen. Zudem sind die Fahrzeuge mit Fahrkartenautomaten ausgestattet. Mit der Vergabe des Hellweg-Netzes und der kurz bevorstehenden Betriebsaufnahme wird ein weiteres Kapitel der Erfolgsgeschichte „Wettbewerb im SPNV in Westfalen“ aufgeschlagen. Die vier westfälischen Aufgabenträger nph, VVOWL, ZRL und ZVM sowie insbesondere der VRR blicken dabei genau auf das erste Betriebsjahr, schließlich startet die eurobahn ab Dezember 2009 auch im Maas-Rhein-Lippe-Netz ihren Verkehrsbetrieb. Zwischen Hamm, Düsseldorf und Venlo sollen dann Triebwagen der gleichen Bauart zum Einsatz kommen. Zusammen mit dem Hellweg-Netz wird die eurobahn dann rund 10 Mio. Zugkilometer in NRW betreiben und damit 10 Prozent der gesamten SPNV-Leistungen. Nach der DB Regio NRW ist die eurobahn damit das zweitgrößte SPNV-Unternehmen in NRW.

ANGEBOT

SPNV-Landesnetz für NRW nimmt Gestalt an

Im Rahmen der Novellierung des ÖPNV-Gesetzes für NRW wurde erstmals die Definition und Festlegung eines SPNV-Landesnetzes vorgegeben. Dieses Landesnetz soll eine Übersicht über „Schienenstrecken im besonderen Interesse des Landes NRW“ geben. In mehrstufigen Abstimmungsrunden konnte zwischen dem Land NRW und den SPNV-Aufgabenträgern eine Konzeption für dieses Landesnetz erarbeitet werden, die den Forderungen und Erwartungen sämtlicher Beteiligter weitgehend entspricht.

Das Landesnetz soll die für die Erschließung des Landes wichtigen Korridore des Nahverkehrs auf der Schiene abbilden und ihre verkehrliche Bedeutung für NRW beschreiben. Um die Streckenkorridore mit landesweiter Bedeutung herausfiltern zu können, wurden wirtschaftspolitische und angebotsplanerische Kriterien zugrunde gelegt:

- ▶ Wahrung interregionaler Erreichbarkeit zur Stärkung der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit des Landes
- ▶ Stärkung regionaler Standorte durch Anbindung an die Ballungszentren des Landes
- ▶ Garantie eines Grundnetzes für den überregionalen Schnellverkehr
- ▶ Stärkung lang laufender Linien mit überregionalem bzw. landesweitem Verbindungscharakter
- ▶ Sicherstellung attraktiver Reisegeschwindigkeiten
- ▶ Unabhängigkeit vom wirtschaftlich nicht gesicherten Fernverkehr

Hinter diesen Überlegungen und Anforderungen steckt das Ziel, ein attraktives, überregionales Angebot auf der Schiene zu gewährleisten – ein Ziel, das die Stärkung der gesamten landesweiten Mobilitätskette umfasst. Neben den Basisanforderungen wurden weitere zu erfüllende Kriterien bestimmt, die über die Aufnahme in das Landesnetz entschieden (siehe unten). Besonders die Ausgestaltung der Verkehre wie Takt, Fahrplan oder Qualität wurden hier berücksichtigt.

Anforderungen an das Landesnetz

Oberzentren	Die Linie sollte mindestens 2 Oberzentren bedienen.
Große Städte	Die Linie sollte mindestens 3 große Städte (> 50.000 EW) bedienen.
Haltestellenabstand	Der durchschnittliche Haltestellenabstand sollte mind. 7 km betragen.
Geschwindigkeit	Die durchschnittliche Geschwindigkeit der Linie sollte mind. 65 km/h betragen.
Takt	Die Linie sollte im 60-Minuten-Takt verkehren.
Bedienzeiten	Die Linie sollte die ITF-Kriterien des Landes NRW erfüllen.
Streckengeschwindigkeit	Die jeweilige Linie sollte die jeweilige streckentechnische Höchstgeschwindigkeit ausnutzen können (bis max. 160 km/h).

Grundsätzlich soll in den Korridoren in der Kernzeit Montag bis Freitag von 8:00 bis 20:00 Uhr ein Stundentakt (15 Zugpaare) berücksichtigt werden. Das vorliegende Konzept zum SPNV-Landesnetz ist auf der Grundlage einer Studie des Schweizer Gutachterbüros SMA und unter Berücksichtigung struktureller Faktoren sowie Anforderungen aus der Nachfrage und dem Angebot wie Bedienung der Ober- und Mittelzentren, Abdeckung der Entwicklungsachsen, Anbindung der Nachbarländer, Einwohnerzahlen und -dichte, Durchschnittsbelastung der Korridore und Umsteigesituation zum Fernverkehr entstanden (siehe Karte auf den Seiten 4 und 5).

Das Landesnetz wird nach derzeitigem Abstimmungsstand von den landesweiten rund 100 Mio. Zugkm ca. 28 Mio. Zugkm enthalten.

Mit dem Landesnetz und der damit verbundenen vorrangigen Bestellung von Leistungen waren aber auch kritische Fragen zur Finanzierung des gesamten SPNV in NRW und zur Aufgabenträgerschaft und Rolle des Landes verbunden.

Für die Zweckverbände war es deshalb besonders wichtig, bereits im Vorfeld die Abstimmungsmechanismen bei der Bestellung der Linien im Landesnetz zu klären. So wurde eine Trennung von Linie und Verkehrsaufgabe erreicht. Ändert sich zum Beispiel die Linie und erfüllt eine andere Linie diese Aufgabe, geschieht dies immer noch im Rahmen des Landesnetzes. Zudem sind betrieblich sinnvolle Abweichungen wie zusätzliche Halte in den Tagesrandzeiten möglich.

NWL fordert zwei Ergänzungen

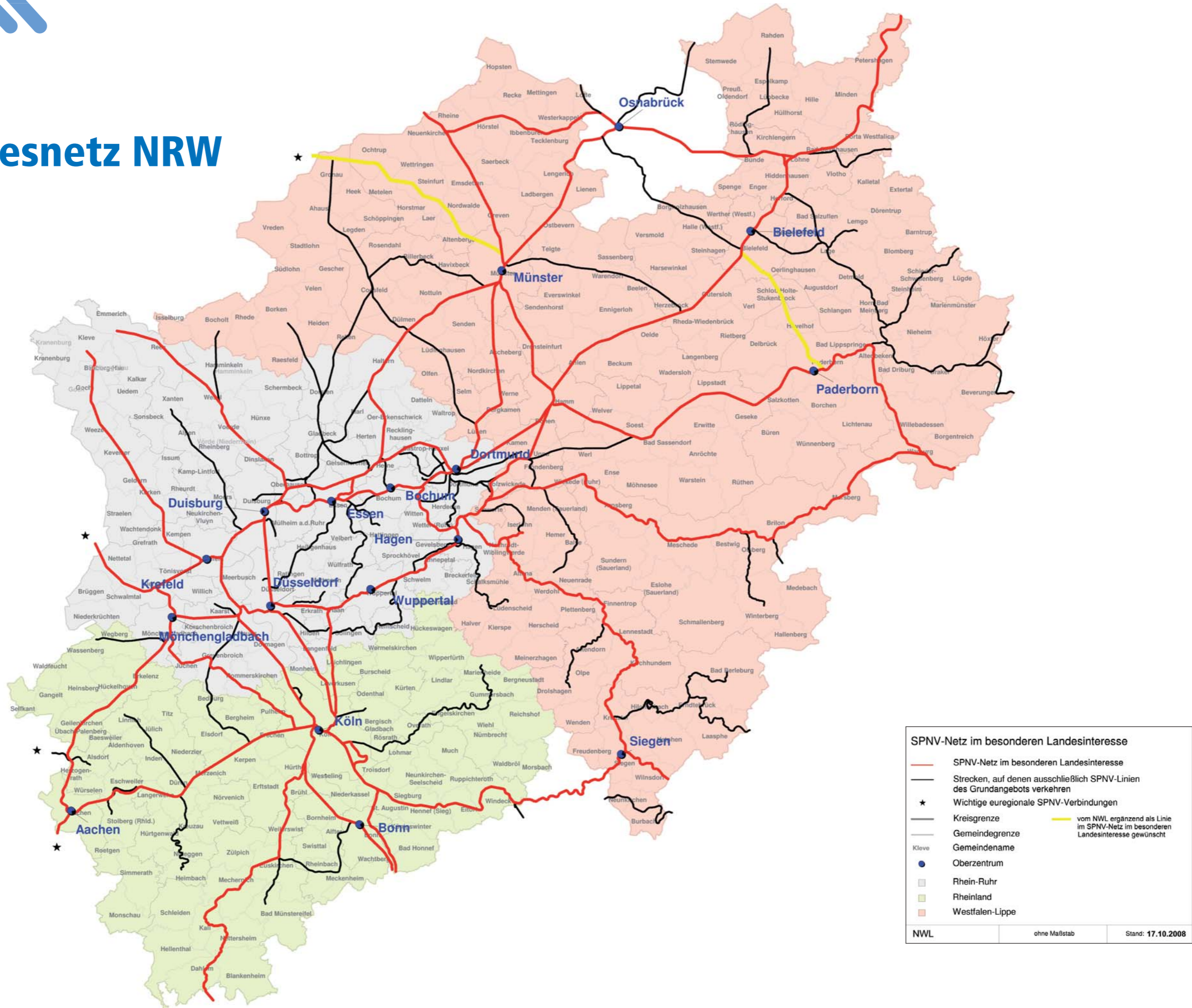
Zum derzeitigen Stand schlägt der NWL vor, die Karte um die Korridore Münster – Gronau – Enschede sowie Bielefeld – Paderborn als vollwertige Bestandteile des Landesnetzes zu ergänzen. Aus NWL-Sicht ist die Aufnahme der beiden Korridore zwingend erforderlich, da jeweils überregional bedeutende Oberzentren (Münster, Enschede, Bielefeld, Paderborn) und wichtige Universitätsstandorte miteinander verbunden werden.

Das zuständige Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes NRW wird dem NWL den Entwurf des SPNV-Landesnetzes mit der Bitte um Herstellung des Einvernehmens zusenden. Für die Herstellung des Einvernehmens ist eine vorherige Zustimmung aller Mitgliedsverbände des NWL notwendig.

Sobald das Einvernehmen in allen drei SPNV-Dachverbänden in NRW hergestellt ist, wird der Ausschuss für Bauen und Verkehr des Landtages NRW das abschließende Einvernehmen über das Landesnetz herstellen.

ANGEBOT

SPNV-Landesnetz NRW





QUALITÄT

Bahn frei für ersten NRW-Netzzustandsbericht

Mit der Bewilligung von Fördermitteln des Landes wird mit der Erarbeitung des ersten Netzzustandsberichtes begonnen. Dieser soll Auskunft über den Zustand des Schienennetzes in Westfalen-Lippe und NRW geben. Erstmals wird damit ein unabhängiger Netzzustandsbericht verfasst.

Vor diesem Hintergrund laufen die Vorbereitungen für den ersten NRW-Netzzustandsbericht. Ziel des Projekts: Fahrplanstabilität sowie die Unterstützung der laufenden ITF-Planungen. Positive Begleiterscheinung: Der Bericht kann den Aufgabenträgern als Argumentationshilfe bei Kostenverhandlungen dienen, belegt er doch unter Umständen Mängel an der Infrastruktur, die zu Veränderungen in der Kostenstruktur führen können.

Um den Zustand des nordrhein-westfälischen Schienennetzes zu ermitteln, sind zunächst eine Bestandsaufnahme sowie die Ermittlung des „Soll-Zustandes“ notwendig. Ein Abgleich der festgelegten Geschwindigkeiten mit den tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten zeigt den jetzigen Zustand und lässt Rückschlüsse über die Entwicklung in den letzten Jahren zu. Hierzu werden ältere VzG sowie La-Daten zu Hilfe genommen. Ergänzend können die tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten mittels GPS-Empfänger und Pocket-PC erfasst werden.

Aus allen gesammelten Daten können schließlich Geschwindigkeitsprofile für jede Strecke und in beide Fahrtrichtungen erstellt werden. Fahrzeitver-

luste, Fahrgastzeitverluste sowie weitere Kennwerte lassen sich ebenso ermitteln. Mit Hilfe der ausgewerteten Daten lassen sich Handlungsempfehlungen aussprechen und Prioritäten für Sanierungs- und Instandhaltungsmaßnahmen festlegen.

Mit dem Projekt „Netzzustandsbericht“ stellt sich der NWL einer anspruchsvollen, aber äußerst wichtigen Herausforderung. Nach der Ersterfassung des Streckennetzes können durch die regelmäßige Aktualisierung Veränderungen im Netzzustand erkannt und diesen gegebenenfalls entgegen gesteuert werden. Ebenso ist eine Ausweitung auf Stationen und Bahnsteige, also ein umfassender Infrastrukturbericht, denkbar. In Sachen Qualität steht der Aufgabenträgerseite ein geeignetes Monitoring-System zur kontinuierlichen Qualitätsanalyse des Schienennetzes in Nordrhein-Westfalen zur Verfügung.

Glossar

- ▶ **Integraler Taktfahrplan (ITF):** ein Konzept für gute Anschlüsse und einprägsame Takt-Abfahrtszeiten
- ▶ **Verzeichnis der zulässigen Geschwindigkeit (VzG):** wird jährlich von der DB Netz AG aktualisiert
- ▶ **Langsamfahrstellen (La):** von der DB so genannte Streckenabschnitte, die z. B. wegen Baustellen oder anderer Infrastrukturmängel nur langsamer als zulässig befahren werden dürfen

MARKETING

Erfolgreich: Westfälische Nahverkehrstage 2008



Spannende Vorträge von interessanten Referenten in einer angenehmen Atmosphäre – so lassen sich die diesjährigen Westfälischen Nahverkehrstage rückblickend zusammenfassen. Der NWL und die BAG-SPNV hatten zum Thema „Klimawandel – Chancen für den Nahverkehr?“ nach Hamm geladen.

Im August fanden die zweiten Westfälischen Nahverkehrstage in Hamm statt. Nach einem geselligen Abendempfang erwarteten die Teilnehmer verschiedene Fachvorträge zum Leitthema „Klimawandel – Chancen für den Nahverkehr?“, die interessante Ein- und Ausblicke zur Ausrichtung und Gestaltung des ÖPNV vor dem Hintergrund des fortschreitenden Klimawandels gaben.

Das Spektrum der Vorträge reichte dabei von technischen Innovationen, die bereits heute in modernen Schienenfahrzeugen Verwendung finden, über marketingbezogene Fragestellungen wie die Einführung spezieller Angebote, z. B. CO₂-Sparabos oder Feinstaubtickets, bis hin zu grundlegenden Überlegungen, inwieweit der Klimawandel zu Verhaltensänderungen im Bereich Mobilität führen wird.

Die rund 100 Teilnehmer, die bundesweit angereist waren, füllten abschließend ein positives Urteil über die Veranstaltung. Der Rahmen, der besonders beim Get Together für eine entspannte Atmosphäre sorgte und viel Raum für Gespräche ließ, wurde von 96 % der Befragten mit den Noten sehr gut und gut bewertet. Die Vorträge wurden von 65 % mit sehr gut und gut benotet.

Fazit: Mit den Westfälischen Nahverkehrstagen ist es dem NWL gelungen, ein Forum für den ÖPNV zu schaffen, in dem sich die Akteure des Nahverkehrs in Deutschland und den Nachbarräumen aktiv und engagiert austauschen können. Die Fachvorträge der Referenten sowie Fotos der Veranstaltung finden Sie im Internet unter www.nwl-info.de.



NWL-MITGLIEDERPORTRÄT

Strategisches Qualitätsmanagement für Westfalen-Lippe kommt aus Siegen

Die Aufgabenerledigung des NWL erfolgt im Rahmen einer dezentralen Organisationsstruktur, wozu an den Standorten der 5 westfälischen Zweckverbände in Bielefeld, Münster, Paderborn, Siegen und Unna NWL-Geschäftsstellen eingerichtet wurden.

In dieser Ausgabe stellen wir die Geschäftsstelle des NWL beim Zweckverband Personenverkehr Westfalen-Süd (ZWS) in Siegen vor.

Der ZWS, der von den beiden Kreisen Olpe und Siegen-Wittgenstein getragen wird, ist der südlichste der westfälischen Zweckverbände und liegt im Drei-Länder-Eck von Hessen, NRW und Rheinland-Pfalz. Aus dieser Lage heraus bestehen relativ starke verkehrliche Verflechtungen nach Hessen und Rheinland-Pfalz. Neben den SPNV-Aufgaben wurden dem ZWS auch die Planung und Organisation des Bus-ÖPNV im Raum Westfalen-Süd übertragen, um eine effektive Planung für Bus und Bahn aus einer Hand sicherzustellen und im Sinne der Region fortzuentwickeln.

Innerhalb der NWL-Organisation übernimmt der ZWS mit der NWL-Geschäftsstelle in Siegen das strategische Qualitätsmanagement für den SPNV in Westfalen. Dieses verfolgt das Ziel, die Qualitätsstandards und die Qualitätserfassung in Westfalen zu vereinheitlichen, um letztendlich die Effektivität und die Wirtschaftlichkeit des Qualitätscontrollings zu verbessern.

Hieraus leiten sich u. a. folgende Aufgabenfelder ab:

- ▶ fortlaufende Analyse der SPNV-Angebotsqualität im NWL
- ▶ Abstimmung geeigneter Maßnahmen zur Qualitätsverbesserung
- ▶ Gestaltung der Qualitätsanforderungen und des Qualitätscontrollings in zukünftigen Verkehrsverträgen
- ▶ Erstellung des jährlichen Qualitätsberichts des NWL

Der erste Qualitätsbericht des NWL für das Jahr 2007 wurde im Juni dieses Jahres herausgegeben.

Günter Padt, Geschäftsführer ZWS

„Unter Qualität wird im allgemeinen Sprachgebrauch die Beschaffenheit bzw. der Zustand eines Produktes/einer Dienstleistung verstanden. Wird ein Produkt/eine Dienstleistung gekauft und die mit diesem Kauf verbundene Erwartung erfüllt, wird im Allgemeinen von einer guten Qualität gesprochen. Im Gegensatz zur industriellen Produktion, wo fehlerhafte Produkte oder Produkte minderer Qualität als Ausschuss aus dem Produktionsprozess genommen werden, steht im ÖPNV der Kunde direkt im Produktionsprozess. Qualitätsmängel wie Unpünktlichkeiten, fehlende Informationen, Verschmutzungen etc. muss der Fahrgast direkt ertragen. Daher sind gerade die Qualitätsvorgaben und das Qualitätscontrolling im ÖPNV kein Selbstzweck, sondern sollen dazu beitragen, dass die Erwartungen des Fahrgastes an das Produkt „ÖPNV von Bus und Bahn“ durch die Verkehrsunternehmen erfüllt werden. Der NWL ist daher im „Produktionsprozess“ ÖPNV der „Anwalt der Fahrgäste“. Der NWL wird alles dafür tun, um dieser Funktion gerecht zu werden.“



Herausgeber

Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL)

Friedrich-Ebert-Straße 19
59425 Unna
Tel. 02303 95263-0
Fax 02303 95263-29
info@nwl-info.de
www.nwl-info.de

Konzeption, Idee und Gestaltung

Zallmann
Marketing, Design & Service GmbH
www.zallmann.de

Änderungen vorbehalten.
Für Einzelangaben keine Gewähr.

November 2008

Der ZWS in Zahlen

Verkehrsgebiet:	1.843 Quadratkilometer
Verkehrsleistung/Jahr:	18,73 Mio. km
SPNV	2,93 Mio. Zug-km
Bus	15,8 Mio. Bus-km
Bahnhöfe/Haltestellen:	
SPNV	52
Bus	2.505
Streckennetz SPNV:	206 km