Zweckverband Nahverkehr Westfalen – Lippe NWL

34. Sitzung der Verbandsversammlung am 24.06.2015 in Unna

Öffentliche Sitzung

TOP: 3 **Vorlage: 274/15**

SPNV-Leistungsveränderungen 2016

Grundlagen:
Satzung des NWL und ÖPNV-Gesetz NRW

Berichterstatter:
Herr Bastisch

Begründung:
- siehe Fortsetzungsblätter -

Kosten:
ca. 0,8 Mio. Euro/Jahr (in Landeszuweisungen gemäß § 11 ÖPNVG NRW berücksichtigt)
ca. 3,2 Mio. Euro/Jahr (zusätzlich aus Zuweisungen gemäß § 11 ÖPNVG NRW zu finanzieren)

Beschlussfassung NWL:

Vorherige Zustimmung der Mitgliedsverbände erforderlich:	Ja:		Nein:	X

Einfache Mehrheit:	X	⅔ Mehrheit:		Einstimmig:	

Beschlussvorschlag:

1. **Die Verbandsversammlung nimmt den vorliegenden Bericht über die Änderungen zum Fahrplanjahr 2016 zur Kenntnis.**

2. **Die Verbandsversammlung stimmt den in der Vorlage dargestellten Mehr- und Umbestellungen zu.**

Dr. Ulrich Conradi
Stv. Verbandsvorsteher NWL

Frank Beckehoff
Vorsitzender der Verbandsversammlung

Begründung

1. Hintergrund

Mit der Verabschiedung des Beschlusses zur internen Mittelverteilung (Vorlage 191/13) in der Verbandsversammlung am 19.03.2013 wurden zugleich neue Rahmenbedingungen bzgl. der Bestellung von Mehrleistungen im NWL beschlossen.

Alle Leistungsveränderungen und die damit verbundenen Kosten fließen in den jährlich neu zu justierenden Verteilungsschlüssel der SPNV-Finanzierungsmittel ein. In Punkt 4b der Begründung der Vorlage vom 19.03.2013 heißt es „Kostenwirksame Qualitäts- und/oder Angebotsveränderungen bedürfen, sofern sie den Finanzierungsschlüssel wesentlich beeinflussen, einer Beschlussfassung der NWL-Verbandsversammlung."

Zusätzlich bestellt werden sollen ab Fahrplanwechsel im Dezember 2015 zwei Pakete:

- Einerseits sollen die Maßnahmen, die in den Vorjahren zwar schon beschlossen worden sind, aber noch nicht umgesetzt werden konnten (Infrastruktur noch nicht fertig gestellt bzw. Zustimmung des VRR fehlte) endlich zur Umsetzung kommen.
- Zum anderen umfassen die im Gebiet des NWL nun dazukommenden Angebotsveränderungen zum Fahrplanwechsel im Dezember 2015 ca. +480 TZug-km (abs. ca. +1,4 % des Gesamtangebotes im NWL). die nun im Rahmen des vorgeschlagenen Beschlusses zusätzlich bestellt werden sollen.

Aufgrund der gesetzlich vorgeschriebenen Zeiträume zur verbindlichen Angebotsbestellung, welche eine verbindliche sogenannte „Trassenannahme" Ende Juli/Anfang August vorsieht, ist der hierfür erforderliche Beschluss der Verbandsversammlung rechtzeitig - hier: vor der Sommerpause - erforderlich, um die bislang nur unverbindlich angemeldeten Fahrplantrassen auch konkret bestellen zu können.

Alle Bestellungen sind mit den Teilräumen untereinander abgestimmt.

2. Ausgangslage: Fahrplan 2015

Für das laufende Fahrplanjahr 2015 (So 14.12.2014 bis Sa 12.12.2015) umfasst das im NWL auf der Basis der Beschlüsse zur Vorlage 230/14 der 29. NWL-Verbandsversammlung vom 02.07.2014 bestellte Zugangebot im Nahverkehr im Raum Westfalen-Lippe ein Volumen von insgesamt ca. 33,2 Mio. Zug-km.

Das beschlossene Zug-km-Volumen konnte jedoch aufgrund unterschiedlicher Gründe nicht vollständig umgesetzt werden.

Die Hauptgründe für nicht bzw. nicht vollständig der Beschlusslage umgesetzte Zug-km lagen in nicht zeitgerecht fertiggestellter Infrastruktur:

- Der Startpunkt der Mehr-Leistungen auf der RB 74 Sennebahn zwischen Paderborn und Bielefeld musste aufgrund weiterer Verzögerungen bei der Fertigstellung der Infrastruktur abermals verschoben werden. Die schon im Juli 2013 beschlossenen Angebotsverdichtungen konnten daher weder ab Mitte Juni 2014, noch ab Dezember 2014 bzw. dann Mitte Juni 2015 umgesetzt worden. Tatsächlich sollen die Verdichtungen nun ab 10.08.2015 umgesetzt werden.
- Auf der RB 55 Upland-Bahn gab es in Hessen leichte Verzögerungen bei der Reaktivierung Korbach-Frankenberg. Durch im Bauablauf zunächst notwendige Tunnelsanierungen konnte erst daran anschließend an der Strecke gebaut werden. Die Inbetriebnahme, die zuvor allgemein „im Sommer" anvisiert war und von der Zug-km Menge ein 6 monatiger Betrieb mit eingerechnet war, wird nun konkret am 14.09.2015 sein.

Darüber hinaus gab es im Beschluss aus 2014 Mehr-Leistungen, die auch der Zustimmung des VRR bedurft hätten, von diesem jedoch abgelehnt worden sind.

- Daher konnten die auf den Linien RB 53 und RE 57 vorgesehenen Spätleistungen am Wochenende (Nächte Fr/Sa+Sa/So bzw. vor Feiertagen) bislang nicht umgesetzt werden.

Insgesamt konnten daher ca. 155,5 TZug-km (ca.134,7 TZug-km RB 74 bzw. 9,4 TZug-km RB 55, 3,3 TZug-km RB 53, 8,1 TZug-km RE 57) nicht wie beschlossen im Fahrplanjahr 2015 gefahren werden.

Das tatsächlich gefahrene Ist-Volumen des Fahrplans 2015 im NWL liegt daher bei ca. 33,0 Mio. Zug-km. Das Leistungsvolumen wird aus Landesmitteln nach § 11 ÖPNVG NRW finanziert.

3. Leistungsveränderungen zum Fahrplan 2016 (ab So 13.12.2015)

In die nun vorliegende Vorlage fließen nur die bisher noch nicht beschlossenen Angebotsveränderungen ein. Maßnahmen die wie die Verdichtungen der RB 74 Sennebahn, beschlossen aber noch nicht umgesetzt sind, erfordern keinen erneuten Beschluss.
Eine Übersicht der in der aktuellen Beschlussfassung umfassenden Maßnahmen ist in der **Anlage** ersichtlich.

Folgende nun neu hinzukommende Maßnahmen im NWL sind dabei im Wesentlichen hervorzuheben:

a) Umsetzung von in den Mittelzuweisungen des Landes bereits berücksichtigter Maßnahmen (+ ca. 170 TZug-km):

- Verdichtung der RE 7 im Abschnitt Münster – Rheine zum 60´Takt mo-fr (dafür Umschichtungen bei den Linien RB 65/68)
- Durchbindung der RB 93 nach Betzdorf und Realisierung des 30 Min.-Taktes zwischen Siegen und Betzdorf.

- Umlaufbedingt war für die Einführung des Flügelzugkonzepts Paderborn-Ottbergen-Kreiensen/Göttingen samstags morgens noch ein Zug Paderborn-Ottbergen erforderlich.

b) Umsetzung zum Abbau von Nachfrageengpässen (+ ca. 18 TZug-km):

- Fahrt eines Entlastungszugs der RB 69 in der morgendlichen Hauptverkehrszeit mo-fr von Herford nach Bielefeld
- Taktausdehnung der RB 91 um 1 Zug an mo-fr nach 19 Uhr von Siegen bis Finnentrop, als Abbringerzug für die zahlreichen Studenten der Uni Siegen, die nach 19 Uhr nach Vorlesungsschluss noch zurück in die Region fahren. Die Umsetzung bedarf jedoch der Zustimmung des VRR.

c) Durch Ausschreibungen bereits gebundene Mehr- bzw. Umbestellungen (- ca. 51 TZug-km:

- Bei der Umsetzung der in den Ausschreibungen bereits berücksichtigen Zug-km Mengen kommt es auf einigen Linien „nur" zu (Zug-km neutralen) Umbestellungen von einer zur anderen Linien (RE 7→RB 89, RE 78→ RE 70).
- Bei der RE 15 wurde das Zugangebot wie in der Ausschreibung bereits beschlossen in der Hin- und Rückrichtung paarig gemacht, so dass hier im geringen Umfang Mehr-km anfielen.
- Die Wettbewerbsverfahren zur RE 7 und RE 60 enthielten im überschaubaren Rahmen zusätzliche Spätverkehre, die nun auch umgesetzt werden sollen.
- Die unter a) genannten Verdichtungen der RE 7 setzten schon in der Revision eine teilweise Abbestellung der parallelen Linien RB 65/68 voraus, die solange den Fahrplan verdichten sollten, bis die RE 7 im Abschnitt Münster-Rheine stündlich verkehrt.

d) Verbesserungen aufgrund Bedarf aus NVP (+ ca. 181 TZug-km):

Wie schon im letzten Jahr sollen auf Basis des NWL-Nahverkehrsplans die dort festgestellten Defizite im Verkehrsangebot Schritt für Schritt abgebaut werden.

- Den Schwerpunkt setzt hier die S 5 Paderborn-Hannover, die als einzige S-Bahn Linie in NRW bislang Samstagnachmittag sowie sonntags nur im 2 Stundentakt verkehrte. Unmittelbar bis zur bzw. ab der Landesgrenze NRW/Niedersachsen jedoch verkehrte sie schon seit Jahren im Stundentakt.
- Auf der RE 13 sollen noch seit 2008 gekürzte Leistungen wieder bestellt werden bzw. soll dem Bedarf Rechnung getragen werden auch gg. 20 Uhr noch von Düsseldorf in den NWL fahren zu können. Die Umsetzung bedarf jedoch der Zustimmung des VRR.
- Auf der RE 14 sollen Taktlücken am Wochenende geschlossen werden sowie dann auch nach 23 Uhr eine Rückfahrt noch ab Essen in den NWL bestellt werden. Die Umsetzung bedarf jedoch der Zustimmung des VRR.
- Die RE 16 soll zur Entlastung in der morgendlichen Spitze in Siegen noch vor dem bisher ersten von Hagen aus kommenden Zug einen zusätzlich Zug erhalten. Die Umsetzung bedarf jedoch der Zustimmung des VRR.

- Die RB 67 soll Sonntagnachmittag zwischen Warendorf und Rheda auf den Stundentakt verdichtet werden sowie abends in der Woche ein Zug von Münster bis Rheda verlängert werden.
- Auf der RB 74 verkehren heute sonntags die ersten Züge erst nach 9 Uhr. Der Betriebsbeginn soll hier für Tagesausflügler 1 Stunde vorgezogen werden.

e) Spätverkehre (Fr/Sa+Sa/So bzw. vor Feiertagen) (+ ca. 28 TZug-km):
Wie schon im letzten Jahr begonnen, soll dem wachsenden Bedürfnis nach Spätfahrten am Wochenende nun mit einem weiteren, dieses Mal jedoch kleineren Paket als im letzten Jahr, nachgekommen werden. Ausgehend von den Oberzentren Paderborn (S 5, RB 74) Bielefeld (RB 71, RB 74, RB 75) und Münster (RB 63, RB 67) soll das Angebot etwas ausgedehnt werden.

f) Spätverkehre (mo-fr bzw. täglich) (+ ca. 133 TZug-km):
Auf der Basis des NVP gibt es zudem auf einigen Linien zudem noch Defizite bzgl. der abendlichen Betriebszeiten. Diese sollen nun den Verkehrsbedürfnissen angepasst werden und die Züge dort auch noch später am Abend verkehren.

- Auf der RE 7 endet südlich von Hamm das Angebot gg. 23 Uhr bzw. bestehen über Hagen hinaus sowohl in der Woche nach ca. 22 Uhr weder Verbindungen aus Köln – Wuppertal kommend noch aus dem NWL nach dort. Dies ist im Integralen Taktfahrplan (ITF) NRW einer der größten Angebotslöcher auf einer der vielbefahrenen Hauptachsen. Zusammen mit dem VRR und NVR soll der Abbau dieses Defizits daher versucht werden, in der Revision des Landes entsprechend zu berücksichtigen. Ziel ist es ein tägliches Angebot bis 0 Uhr sowie am Wochenende bis gg. 1 Uhr dann umsetzen zu können.
- Die Stadt Menden (ca. 55.000 Einwohner) soll abends zukünftig an alle Züge von Hagen bzw. Dortmund mit einem kurzen Pendelzug der RB 54 angebunden werden. Heute endet das Zugangebot aus diesen benachbarten Oberzentren bereits gg. 20 Uhr.
- Auf der RB 67 soll der Abendverkehr von Bielefeld über Warendorf nach Münster zukünftig auf bis 22 Uhr (Letzte Abfahrt) ausgedehnt werden.
- Zwischen den Oberzentren Bielefeld und Paderborn soll der abendliche 60 Min.-Takt in der Woche um 1 Stunde bis nach 23 Uhr (letzte Abfahrten in beiden Fahrtrichtungen) ausgedehnt werden.
- Von Paderborn kommend gibt es abends (statt 2 durchgehenden Zügen tagsüber) bei einer Verbindung ein Umstieg auf die RE 7 sowie damit eine Wartezeit von 50 Minuten, um weiter nach Münster fahren zu können. Diese RB 89 soll zukünftig bis Münster verlängert werden.

4. Überblick über die geplanten Zug-km-Veränderungen und die damit erwarteten Mehrkosten

Im Fahrplanjahr 2016 wird nach Umsetzung aller Maßnahmen das Verkehrsvolumen um ca. 630 TZug-km erweitert und somit im NWL dann ca. 33,6 Mio. Zug-km umfassen.

- Hiervon kommen ca. 181 TZug-km (mit aktuellen Kosten von 1,89 Mio. €) aus schon in den Vorjahren beschlossenen Maßnahmen, die erst jetzt umgesetzt werden können.
- Neu und Grundlage der nun vorliegenden Beschlussfassung sind ca. 480 TZug-km (mit Kosten von ca. 4 Mio.€)
  - Von diesen Gesamtkosten sind ca. 0,8 Mio. € (ca. 170 TZug-km) bereits in den Mittelzuweisungen des Landes berücksichtigt.
  - 310 TZug-km (mit Kosten von 3,2 Mio. €) werden zusätzlich aus den Zuweisungen gemäß § 11 ÖPNVG NRW finanziert.

  Alle Mehr-km und Mehr-Kosten werden jedoch vom NWL bei der anstehenden Revision des Landes mit angemeldet. Ziel ist es, den gesamten Umfang an Zug-km Leistungen und Kosten über die Revision in den Mitteln nach §11 ab 2016 zu verankern.

Die genaue Aufteilung der Zug-km, der entsprechenden Kosten sowie einer Aufteilung dieser auf die einzelnen Mitgliedszweckverbände ist der folgenden Tabelle zu entnehmen:

zusätzlicher Zug-km Bedarf im NWL (Fpl. ab 12/2015f)

Mehr-Bedarf aus der Revision, der für 2016 bereits berücksichtigt ist:

Mehr-km	ab 12/2015
ZRL	0
ZVM	138.227
VVOWL	0
nph	2.536
ZWS	29.074
NWL (insg.)	169.838

Mehr-Kosten	ab 12/2015
ZRL	- €
ZVM	381.229 €
VVOWL	- €
nph	21.974 €
ZWS	389.310 €
NWL (insg.)	792.513 €

Mehr-Bedarf zusätzlich zu den bereits in der Revision berücksichtigten Maßnahmen:

Mehr-km*	ab 12/2015
ZRL	103.433
ZVM	8.980
VVOWL	101.330
nph	78.033
ZWS	12.938
NWL (insg.)	309.735

Mehr-Kosten*	ab 12/2015
ZRL	1.109.027 €
ZVM	351.345 €
VVOWL	1.033.363 €
nph	585.526 €
ZWS	117.171 €
NWL (insg.)	3.196.434 €

*jeweils zusätzlich zur Revision

Mehr-Bedarf (insg.)

Mehr-km (insg.)	ab 12/2015
ZRL	103,433
ZVM	147.207
VVOWL	101.330
nph	80.569
ZWS	42.012
NWL (insg.)	479.573

Mehr-Kosten (insg.)	ab 12/2015
ZRL	1.109.027 €
ZVM	732.574 €
VVOWL	1.033.363 €
nph	607.501 €
ZWS	506.482 €
NWL (insg.)	3.988.947 €