

## Zweckverband Nahverkehr Westfalen – Lippe NWL

41. Sitzung der Verbandsversammlung NWL am 14.12.2016 in Unna

Nicht öffentliche Sitzung

TOP: 10

Vorlage: 357/16

Fortschreibung Nahverkehrsplan Westfalen-Lippe und Standards Leistungsbestellung

Berichtersteller: Herr Michael Geuckler

Verfasser: Herr Markus Rümke

Kosten: keine

Vorberatung: ☐ Ja, Ausschuss/Gremium am

☒ Nein

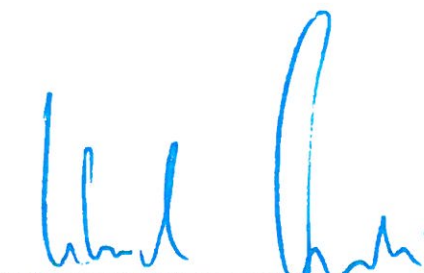
Beschlussvorlage: ☒ Ja

Mitteilungsvorlage: ☐ Ja

- Zustimmung der Mitgliedszweckverbände erforderlich: ☒ Ja ☐ Nein
- Falls ja: ☒ ZWS ☒ npH ☒ ZRL ☒ VVOWL ☒ ZVM
- ☐ Einfache Mehrheit ☒  $\frac{2}{3}$  Mehrheit ☐ Einstimmig

### Beschlussvorschlag:

1. Die Verbandsversammlung beschließt die Fortschreibung des Nahverkehrsplans des NWL. Der Verbandsvorsteher wird beauftragt, die Aufstellung des zweiten Nahverkehrsplans Westfalen-Lippe einzuleiten.
2. Die Verbandsversammlung stimmt den in der Anlage formulierten konkretisierten Bedienungsstandards für die Entwicklung des SPNV-Leistungsangebotes im NWL bis zur Verabschiedung des zweiten Nahverkehrsplans zu.



Dr. Ulrich Conradi  
Verbandsvorsteher NWL



Frank Beckehoff  
Vorsitzender der Verbandsversammlung

**Fortschreibung Nahverkehrsplan Westfalen Lippe und Standards  
Leistungsbestellung****Öffentliche Sitzung****Begründung:****1. Ausgangslage**

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. Bei der Aufstellung sind vorhandene Verkehrsstrukturen und die Ziele der Raumordnung und Landesplanung sowie das SPNV-Netz im besonderen Landesinteresse nach § 7 Abs. 4 zu beachten; die Belange des Umweltschutzes, der Barrierefreiheit im Sinne des Bundesbehindertengleichstellungsgesetzes und des Städtebaus sowie die Vorgaben des ÖPNV-Bedarfsplans und des ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplans sind zu berücksichtigen. Der Nahverkehrsplan ist bei Bedarf fortzuschreiben. Der aktuelle erste Nahverkehrsplan Westfalen-Lippe wurde von der Verbandsversammlung am 20.10.2011 in Unna beschlossen.

Vor dem Hintergrund der anstehenden Anpassungen in der Finanzierung des SPNV im ÖPNVG NRW und der am 30.09.2015 beschlossenen NWL-Finanzverfassung und weiterer geänderter Einflussgrößen (Nachfrageentwicklung, Demografische Entwicklung, geändertes Mobilitätsverhalten, etc.) soll nun mit der Fortschreibung des Nahverkehrsplans und der Aufstellung des zweiten Nahverkehrsplans Westfalen-Lippe begonnen werden.

Im Nahverkehrsplan sind auf der Grundlage der vorhandenen und geplanten Siedlungs- und Verkehrsstrukturen sowie einer Prognose der zu erwartenden Verkehrsentwicklung Ziele und Rahmenvorgaben für das betriebliche Leistungsangebot und seine Finanzierung sowie die Investitionsplanung festzulegen. Der Rahmen für das betriebliche Leistungsangebot hat dabei Mindestanforderungen für eine angemessene Verkehrsbedienung (Betriebszeiten, Zugfolgen und Anschlussbeziehungen an wichtigen Verknüpfungspunkten) darzustellen.

**2. Finanzierung und Entwicklung des SPNV-Leistungsangebotes im NWL**

Am 30.09.2015 hat die Verbandsversammlung einer NWL-Finanzverfassung auf der Basis des Modells eines NWL-Vertragsbudgets zugestimmt (Vorlage 296/15). Eine Rahmenbedingung für die Umsetzung des Konzeptes ist die Konkretisierung von grundsätzlichen Bedienungsstandards sowie qualitativen und quantitativen Anforderungen. Dieses erfolgt in Punkt 4.

Das NWL-Vertragsbudget wird aus den zufließenden Mitteln nach § 11 Abs. 1 ÖPNVG NRW und den zurückfließenden Mitteln aus Abrechnungen der Verkehrsverträge gespeist. Bereits seit der Bestellung für den Jahresfahrplan 2014 im Jahr 2013 wird das Leistungsangebot im NWL gemeinsam zwischen allen Räumen auf der Grundlage des Nahverkehrsplanes abgestimmt und in der NWL-Verbandsversammlung beschlossen. Diese Praxis hat sich bewährt und soll auch im neuen Konzept fortgeführt werden.

**Fortschreibung Nahverkehrsplan Westfalen Lippe und Standards  
Leistungsbestellung****Öffentliche Sitzung**

So ist die Aufstellung der letzten vier Jahresfahrpläne 2014 bis 2017 mit einer Ausweitung um insgesamt ca. 1,8 Mio. Zugkm weitgehend entsprechend dem Nahverkehrsplan erfolgt:

- Ca. 605 TZugkm sind in den Mittelzuweisungen an den NWL gemäß ÖPNVG NRW berücksichtigt und auch im Nahverkehrsplan enthalten.
- Ca. 385 TZugkm sind durch Ausschreibungen (Mehr- bzw. Umbestellungen) sowie durch externe Anlässe mit Folgemaßnahmen im NWL bedingt, die den Aussagen des Nahverkehrsplans entsprechen.
- Ca. 586 TZugkm sind Verbesserungen aufgrund des Bedarfs aus dem Nahverkehrsplan, darunter Taktverdichtungen (auch zum Abbau Nachfrageengpass RB 66) und Ausweitungen der Bedienungszeiten Mo-Fr bzw. täglich.
- Ca. 72 TZugkm sind zum Abbau von Nachfrageengpässen erforderlich, die zum Zeitpunkt der Aufstellung des Nahverkehrsplans noch nicht zu erkennen waren.
- Ca. 174 TZugkm wurden im Spätverkehr an Wochenenden (Nächte Fr/Sa und Sa/So bzw. vor Feiertagen) ergänzt, um den gewachsenen Anforderungen in diesem Segment zu entsprechen. Diese Leistungen sind nur bedingt auf einzelnen Strecken als perspektivisch oder wünschenswert im Teil B des Nahverkehrsplans enthalten.

Somit sind ca. 86 % der zusätzlichen Leistungen in den letzten Jahren nach den Zielen und Erfordernissen des Nahverkehrsplans ergänzt worden. Die übrigen 14 % sind aufgrund gewachsener Anforderungen im Spätverkehr an Wochenenden und zum Abbau von Nachfrageengpässen im Sinne einer Fortentwicklung des Nahverkehrsplans ergänzt worden.

### **3. Handlungsbedarf zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans**

Seit dem Beschluss des ersten Nahverkehrsplans 2011 haben sich für viele Themen neue Aspekte und Rahmenbedingungen ergeben und neue für den Nahverkehrsplan relevante Themen sind hinzugekommen.

Neben den Leistungsausweitungen sind auch in der Infrastruktur der Strecken und Stationen viele Maßnahmen umgesetzt worden bzw. sind fest vereinbart und finanziert. So sind von 274 Stationen im NWL mittlerweile 172 Stationen barrierefrei ausgebaut oder werden es nach Umsetzung der vereinbarten Programme in absehbarer Zeit sein. 90 % der Ein- und Ausstiege können dann an modernen barrierefreien Stationen erfolgen. Neue Haltepunkte wurden eingerichtet (Bad Laasphe-Niederlaasphe, Bielefeld-Senne, Coesfeld Schulzentrum, Münster-Roxel) oder werden zum kommenden Fahrplanwechsel (Warendorf Einen-Müssingen) und in den kommenden Jahren umgesetzt (Münster-Mecklenbeck, Klein Reken). Als Streckenmaßnahmen wurden die Sennebahn und die Baumbergebahn ausgebaut, weitere Streckenmaß-

**Fortschreibung Nahverkehrsplan Westfalen Lippe und Standards  
Leistungsbestellung****Öffentliche Sitzung**

nahmen (z. B. Ottbergen und Bigge) ermöglichten verbesserte Betriebskonzepte. Die Strecken nach Brilon Stadt und nach Meinerzhagen wurden reaktiviert; der Abschnitt Meinerzhagen – Brügge folgt. Die Realisierung der prioritär eingestuften Reaktivierungsstrecken konnte hingegen bislang nicht umgesetzt werden. Im NWL werden mittlerweile nahezu alle Leistungen mit modernen Fahrzeugen angeboten. Für die neue Qualität der RRX-Fahrzeuge wurden dabei finanziell und organisatorisch neue Wege gegangen. Auch für den Westfalentarif sind alle Weichenstellungen für die Umsetzung 2017 erfolgt.

Das Thema Service und Sicherheit hat in den letzten Jahren zunehmend an Bedeutung gewonnen, so dass in vielen Netzen bereits eine über die Mindestservicequote des ersten Nahverkehrsplans hinausgehende Begleitquote besteht. Für den zweiten Nahverkehrsplan soll ein Sicherheitskonzept erarbeitet werden, das über die Festlegung einer Mindestservicequote in den Zügen hinausgeht und auch die Aspekte Sicherheitsteams, Einsatz technischer Möglichkeiten, Sicherheit an den Stationen beinhaltet.

Bei den Anforderungen für das Fahrplanangebot im ersten Nahverkehrsplan zeigte sich, vor allem mit Blick auf die Entwicklung der Bedienungszeiten, dass im Nahverkehrsplan bislang keine differenzierte Betrachtung der Verkehrstage erfolgt ist. Es wurden keine gesonderten Aussagen für die Verkehre an Samstag und Sonn- und Feiertag getroffen.

Für die Fortschreibung des Nahverkehrsplans und zur weiteren Konkretisierung von grundsätzlichen Bedienungsstandards im NWL sollen nunmehr Samstag und Sonn- und Feiertag gesondert betrachtet und entsprechende Aussagen zu Taktfolgen und Bedienungszeiten getroffen werden. Ebenfalls soll die Hauptverkehrszeit (HVZ) näher betrachtet werden, für die bisher nur eine Regelung zur Ausweitung der Kapazitäten besteht. Da eine Ausweitung der Kapazitäten nicht in allen Fällen möglich ist, soll der zweite Nahverkehrsplan hier auch Aussagen zu möglichen Taktverdichtungen in den Spitzenstunden treffen.

Der erste Nahverkehrsplan Westfalen-Lippe enthält Aussagen zur Bedienungshäufigkeit (Kap. 4.3 NVP NWL) und zu Bedienungszeiten der Strecken (Kap. 4.4 NVP NWL) im Zusammenhang mit Nachfragezahlen auf Basis von Erhebungen aus den Jahren 2008 und 2009. Aktuell liegen Nachfragezahlen aus dem Jahr 2014 vor. Nachfragezahlen aus dem Jahr 2016 werden nach erfolgter Plausibilisierung im Jahr 2017 in die Fortschreibung des Nahverkehrsplans eingehen. Durch die gestiegene Nachfrage in den letzten Jahren liegen weitere Streckenabschnitte im Bereich über 10.000 Reisende im durchschnittlichen Belastungsquerschnitt (Tageswert im SPNV). Hier ist eine weitere Differenzierung mit Leistungen auch über 3 stündliche Verbindungen hinaus sinnvoll. Auch die Anforderung einer Differenzierung in der Haltepolitik mit schnellen und langsamen Zügen ist bereits ab 5.000 Reisenden im durchschnittlichen Belastungsquerschnitt und über 2 stündliche Verbindungen hinaus sinnvoll.



**Fortschreibung Nahverkehrsplan Westfalen Lippe und Standards  
Leistungsbestellung****Öffentliche Sitzung**

Neben der Ausrichtung des SPNV-Angebotes an den Nachfragezahlen werden im ersten Nahverkehrsplan auch Anforderungen an Verbindungen von Stationen und Strecken in die Zentren und zwischen den Zentren untereinander (Kap. 4.2 NVP NWL) als Anforderungen definiert. Hier hat sich z. B. gezeigt, dass für die Oberzentren Siegen und Osnabrück die Anforderungen nicht ausreichend konkret formuliert sind.

Darüber hinaus umfasst die Fortschreibung des Nahverkehrsplans auch eine Überarbeitung und ggfs. Neuausrichtung z.B. in den Punkten Netzzuschnitt, Kapazitätsanforderungen, Fahrzeuge, Streckeninfrastruktur (inkl. Knoten), Stationsinfrastruktur (Barrierefreiheit), Erweiterung der Infrastruktur mit neuen Strecken (Reaktivierungen) und Stationen (siehe auch Vorlage 364/16 zu TOP 16 zur Stationsoffensive DB), Tarif und Vertrieb, Zugbegleitung sowie Fahrgastinformation. Auch neue Aspekte, wie die Digitalisierung im Nahverkehr, die Multimodalität sowie potenzielle Korridore für Schnellbuslinien zur Anbindung schienenferner Bereiche sind bei der Fortschreibung des Nahverkehrsplans zu bearbeiten.

Als Zwischenschritt bis zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans erfolgt in Punkt 4, eine Konkretisierung von Bedienungsstandards für die weitere Entwicklung des SPNV-Angebots im NWL bis zum Beschluss des zweiten Nahverkehrsplans.

**4. Konkretisierung von Standards des aktuellen Nahverkehrsplans für die Leistungsbestellung**

Auf Grundlage des ersten Nahverkehrsplans und den gewachsenen Anforderungen im Spätverkehr werden für die Entwicklung des SPNV-Leistungsangebotes im NWL die Bedienungsstandards konkretisiert.

Da aus dem Oberzentrum Osnabrück viele Verkehrsbeziehungen auch über das benachbarte Oberzentrum Münster hinausgehen, wird Osnabrück für die Verbindung in die Metropolregionen NRW (Düsseldorf, Köln und Ruhrgebiet) mit den westfälischen Oberzentren Münster, Bielefeld und Paderborn sowie Hamm mit der Anforderung einer schnellen Direktverbindung gleichgesetzt.

Da für das Oberzentrum Siegen auch das Oberzentrum Dortmund eine hohe Bedeutung hat, wird Dortmund als benachbartes Oberzentrum mit der Anforderung einer schnellen Direktverbindung betrachtet.

Aufgrund der gestiegenen Nachfrage mit weiteren Streckenabschnitten über 10.000 Reisende im durchschnittlichen Belastungsquerschnitt erfolgt eine weitere Differenzierung mit mindestens 4 stündlichen Verbindungen bei über 12.500 Reisenden und mit einer Differenzierung in schnelle und langsame Züge.

Für den weit gefassten Bereich von 3.000 bis unter 7.500 Reisende erfolgt für Streckenabschnitte mit einem durchschnittlichen Belastungsquerschnitt von 5.000 bis unter 7.500 Reisenden eine weitere Differenzierung mit mindestens 2 stündlichen

**Fortschreibung Nahverkehrsplan Westfalen Lippe und Standards  
Leistungsbestellung****Öffentliche Sitzung**

Verbindungen mit Verdichtung in der Hauptverkehrszeit oder einem zusätzlichem Zweistundentakt sowie einer Differenzierung in schnelle und langsame Züge.

Die konkretisierten Bedienungsstandards sind in der **Anlage** dargestellt. Unter Berücksichtigung dieser Bedienungsstandards soll das SPNV-Leistungsangebot im NWL bis zur Verabschiedung des zweiten Nahverkehrsplans weiterentwickelt werden.

**5. Zeitplan / Weiteres Vorgehen**

Der Entwurf des zweiten Nahverkehrsplans Westfalen-Lippe soll nach derzeitigen Planungen im Jahr 2017 bis in die erste Jahreshälfte 2018 erstellt werden und vor der Sommerpause 2018 in die Verbandsversammlung eingebracht werden. Die Verbandsversammlung wird über Zwischenberichte über den Sachstand informiert. Im Herbst 2018 könnte das Beteiligungsverfahren begonnen werden. Ein abschließender Beschluss des zweiten Nahverkehrsplans Westfalen-Lippe soll nach entsprechenden Beschlüssen in den regionalen Verbandsversammlungen vrs. im Juni/Juli 2019 erfolgen.

Die Erarbeitung des Nahverkehrsplans NWL, die als dezentral wahrzunehmende Aufgabe in der Geschäftsstelle Münster angesiedelt ist, soll im Grundsatz in eigener Bearbeitung unter themenspezifischer Einbeziehung der anderen Geschäftsstellen erfolgen. In einzelnen Punkten (z. B. Prognose Verkehrsentwicklung) kann eine externe Bearbeitung sinnvoll sein. Die Aufstellung des Nahverkehrsplans wird durch eine Arbeitsgruppe begleitet, an der von jeder NWL-Geschäftsstelle ein Vertreter beteiligt ist.