

Zweckverband Ruhr – Lippe

100. Sitzung der Verbandsversammlung am 25. September 2018 in Holzwickede – öffentliche Sitzung –

Vorlage: 12/18

TOP: 3 Info zu weiteren Themen des NWL

Gesetzliche Grundlagen:

ÖPNVG, Satzung NWL, Satzung des ZRL

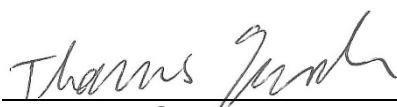
Berichtersteller/in:

Herr Ressel/Frau Nowak-Müller

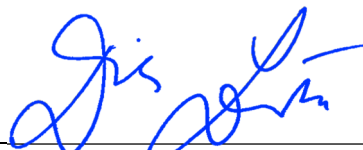
a) Betriebsaufnahme Hellweg Netz II	NWL 456/18
b) Anmeldung zum Infrastrukturfinanzierungsplan des Landes	NWL 457/18
c) Ersatzmaßnahmen bei Großstörungen im Bahnverkehr	NWL 458/18
d) CiBo NRW und CiBo Westfalen	NWL 459/18
e) Brancheninitiative vor dem Hintergrund der Personalsituation im SPNV	NWL 460/18
f) Sachstand standardisierte Bewertung Münster-Sendenhorst und Harsewinkel-Gütersloh-Verl	NWL 461/18
g) Wahl Verbandsvorsteher und stv. Verbandsvorsteher im NWL	NWL 462/18
h) Sonstiges	

Beschlussvorschlag:

(Eine Befassung der Mitgliedszweckverbände ist NWL-seitig nicht angedacht. Daher in der ZRL-VV zur reinen Information.)



Thomas Gemke
Verbandsvorsteher



Dirk Lönnecke
Vorsitzender der Verbandsversammlung

Zweckverband Nahverkehr Westfalen – Lippe NWL

51. Sitzung der Verbandsversammlung NWL am 04.10.2018 in Unna

Öffentliche Sitzung

TOP: 5

Vorlage: 456/18

Betriebsaufnahme Hellwegnetz-II-Verkehrsvertrag durch Keolis (eurobahn)

Berichterstatter: Herr Künzel

Verfasser: Herr Schäfer

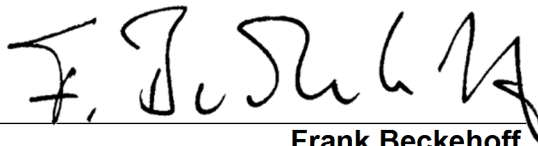
Kosten: gemäß Verkehrsvertrag

Vorberatung: ☐ Ja, Ausschuss/Gremium am
☒ Nein

Beschlussvorlage: ☐ Ja

Mitteilungsvorlage: ☒ Ja


Andreas Müller
Stv. Verbandsvorsteher NWL


Frank Beckehoff
Vorsitzender der Verbandsversammlung

Betriebsaufnahme Hellwegnetz-II Keolis (eurobahn)

Öffentliche Sitzung

Begründung:

Das Hellweg-Netz-II startet zum Fahrplanwechsel im Dezember 2018. Der alte Betreiber bleibt unverändert auch der neue – Keolis betreibt das Netz auch in der zukünftigen Vertragsperiode.

Auf der Linie RB 50 (Dortmund - Lünen - Münster) erfolgt eine Umstellung von FLIRT Gebrauchtfahrzeugen (434 Sitzplätze / DT-Einheit) auf FLIRT Neufahrzeuge (540 Sitzplätze / DT-Einheit). Hierdurch werden vier Fahrzeuge verfügbar, die als Verstärkerleistungen (u.a. Zusatzzug Hamm-Münster zur HVZ, Verstärkung in HVZ morgens zwischen Soest und Paderborn sowie Soest und Unna) bzw. Sonderverkehrsfahrzeuge vorrangig im Netz eingesetzt werden.

Die neuen FLIRT Fahrzeuge befinden sich derzeit in Produktion, bzw. sind bereits fertiggestellt. Nach aktueller Prognose und Information von Keolis werden diese Fahrzeuge bereits vor Betriebsaufnahme zur Verfügung stehen.

Für die nun deutlich längeren Züge auf der Linie RB 50 mussten die Haltepunkte Ascheberg und Werne baulich an die neuen Fahrzeuge angepasst werden. Die Fertigstellung im Zuständigkeitsgebiet des NWL wird voraussichtlich bis zur KW 45 abgeschlossen sein.

Im Gebiet des VRR ist jedoch für den Bahnhof Kirchderne eine Lösung ausstehend – ohne diese müssten Züge in Doppeltraktion der Linie RB 50 dort möglicherweise ohne Halt durchfahren, da keine ausreichende Bahnsteiglänge zum sicheren Halt gegeben ist. Der VRR als zuständige Stelle steht dazu mit der DB in Gesprächen, ob und ggf. wie eine kurzfristige Lösung gefunden werden kann.

Das zukünftige Hellwegnetz erfordert aufgrund eines umfangreicheren Angebots und teils gestiegener Tarifvertragsanforderungen einen Mehrbedarf auch von Tf-Personalen. Die Akquise der zusätzlich erforderlichen Triebfahrzeugführer verläuft nach Auskunft von Keolis derzeit wie geplant, ebenso auch die Schulung der Bestandspersonal auf den neuen Fahrzeugen.

Wie für die Tf-Personale ist auch die Einstellung zusätzlicher Zugbegleiter erforderlich, die aufgrund der erhöhten Zugbegleitquoten (50 / 100% vor / nach 19 Uhr) benötigt werden. Auch hierzu betreibt Keolis eine Aquse auf verschiedenen Wegen.

Nach den uns derzeit vorliegenden Informationen und Berichten gehen wir davon aus, dass es einen wahrscheinlich ruhigen Übergang vom alten auf den neuen Vertrag geben wird. Grundsätzliche Risiken, die ein umfangreiches Ersatzkonzept erforderlich werden lassen könnten, sind nicht erkennbar. Vielmehr wäre es aufgrund der Situation dann eher so, dass das heutige Betriebsprogramm – dann ohne die Ausweitungen im Neuvertrag - übergangsweise ohne zusätzliche Ersatzmaßnahmen weitergefahren werden kann.

Keolis wird am 04.10.2018 über den aktuellen Sachstand berichten.

Zweckverband Nahverkehr Westfalen – Lippe NWL

51. Sitzung der Verbandsversammlung NWL am 04.10.2018 in Unna

Öffentliche Sitzung

TOP: 06

Vorlage: 457/18

Anmeldung zum Infrastrukturfinanzierungsplan des Landes

Berichterstatter: Herr Geuckler

Verfasser: Herr Oppermann

Kosten: keine

Vorberatung: ☐ Ja

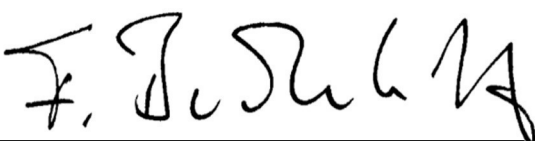
☒ Nein

Beschlussvorlage: ☐ Ja

Mitteilungsvorlage: ☒ Ja



Andreas Müller
Stv. Verbandsvorsteher NWL



Frank Beckehoff
Vorsitzender der Verbandsversammlung

Anmeldung Infrastrukturfinanzierungsplan NRW

Öffentliche Sitzung**Begründung:****1. Anlass**

Das Ministerium für Verkehr des Landes NRW informierte im März die SPNV-Aufgabenträger über die turnusgemäße Fortschreibung des internen Förderprogramms für Maßnahmen im besonderen Landesinteresse nach § 13 Abs. 1 ÖPNVG NRW im Herbst 2018 sowie die Fortschreibung des ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplans (IFP) gemäß § 7 Abs. 2 ÖPNVG NRW für Maßnahmen mit IFP-Pflicht.

Hierfür bat das Ministerium um Nennung geeigneter Maßnahmen bis zum 31. Juli 2018.

2. Hintergrund

Das Land NRW gewährt gemäß § 13 Abs. 1 ÖPNVG Zuwendungen für Investitionsmaßnahmen im besonderen Landesinteresse. Diese können sein:

1. ÖPNV-Infrastrukturmaßnahmen des GVFG Bundesprogramms,
2. SPNV-Infrastrukturmaßnahmen an Großbahnhöfen,
3. Investitionsmaßnahmen zum Erhalt und zur Erneuerung der Infrastrukturen von Stadt- und Straßenbahnen sowie dem SPNV dienenden Infrastrukturen öffentlicher nichtbundeseigener Eisenbahnen,
4. Investitionen zur Reaktivierung von Schienenstrecken sowie zur Elektrifizierung vorhandener Schienenstrecken für den SPNV,
5. Investitionen zur barrierefreien Gestaltung von (Stadt-, Straßen- und Bus-) Haltestellen und von vorhandenen Fahrzeugen des ÖPNV mit Ausnahme des SPNV,
6. Investitionsmaßnahmen zur Beschaffung von batterieelektrisch und wasserstoffbetriebenen Linienbussen des ÖPNV, zur Errichtung der dafür notwendigen Ladeinfrastruktur und zur Beschaffung erforderlicher spezifischer Werkstatteinrichtungen,
7. Investitionsmaßnahmen, durch die neue Technologien im ÖPNV erprobt werden sollen,
8. ÖPNV-Investitionsmaßnahmen, für die das besondere Landesinteresse im Einzelfall vom Verkehrsministerium im Einvernehmen mit dem für das Verkehrswesen zuständigen Landtagsausschuss festgestellt wurde.

Anmeldung Infrastrukturfinanzierungsplan NRW

Öffentliche Sitzung

Voraussetzung für eine Förderung von Maßnahmen gemäß Nr. 2, 4 und 8 mit zuwendungsfähigen Kosten von mehr als 5 Mio. € ist deren Aufnahme in den Infrastrukturfinanzierungsplan (IFP) des Landes NRW.

Über die Aufnahme in den IFP entscheidet der Verkehrsausschuss des Landtags. Die Maßnahmen sollen vom Ministerium dem Verkehrsausschuss im Herbst vorgelegt werden.

3. Maßnahmenanmeldung des NWL

Vom NWL wurden fristgerecht die in der Anlage 1 dargestellten Maßnahmen gemeldet.

- 1) Als **ÖPNV-Maßnahme** wurde das Vorhaben Barrierefreier ÖPNV-Ausbau in der Brackweder Hauptstraße (Stadtbahnlinie 1) der moBiel GmbH aus Bielefeld gemeldet.

An **SPNV-Maßnahmen** wurden insgesamt fünf Vorhaben gemeldet:

- 2) Wie auch aus der Verbandsversammlung des NWL gewünscht, soll die Videoüberwachung an Bahnhöfen ausgebaut werden. Hierzu hat der NWL in Abstimmung mit DB Station und Service und der Bundespolizei insgesamt 16 Stationen ausgewählt, die zunächst mit Videoüberwachungsanlagen ausgestattet werden sollen.
Bei den Stationen handelt es sich um die Bahnhöfe / Haltepunkte Altenbeken, Bad Oeynhausen, Brackwede, Buldern, Bünde, Dülmen, Gronau, Gütersloh, Kamen, Lippstadt, Löhne, Lünen-Preußen, Neubeckum, Rheda-Wiedenbrück, Schwerte und Soest. DB Station und Service hat hierfür eine Förderung beantragt.
- 3) Seitens DB Netz wird die Förderung eines Elektronischen Stellwerks (ESTW) für die Strecke Brilon Wald – Brilon Stadt beantragt. Mit der Maßnahme sollen die Voraussetzungen für eine Ausweitung und Flexibilisierung des Fahrplans auf dem Abschnitt geschaffen werden. Das heutige Betriebsverfahren lässt dazu keine Spielräume.

Bezüglich der Bahnhöfe Hamm und Münster werden kapazitätssteigernde Maßnahmen dringend benötigt. Folgende Vorhaben sind daher zur Förderung beantragt:

Anmeldung Infrastrukturfinanzierungsplan NRW

Öffentliche Sitzung

- 4) Mit der Herstellung der 3-gleisigen Nutzung der hochbelasteten Personenzugstrecke Dortmund - Hamm ab der Abzweigstelle Selmig wird auf der Strecke Dortmund – Hamm die Möglichkeit für „fliegende Überholungen“ geschaffen, um so Folgeverspätungen im SPNV zu vermeiden bzw. zu reduzieren. Durch die Herstellung paralleler Fahrmöglichkeiten und die Vermeidung von Fahrstraßenausschlüssen sowie die Anfahrbarkeit zusätzlicher Bahnsteigkanten im Knoten werden zeitnah (*die Maßnahmen soll 2020 umgesetzt werden*) erhebliche Verbesserungen für den SPNV erreicht.
- 5) Die Maßnahme Auflösung des Fahrstraßenknotens Doppelkreuzungsweiche (Dkw) 804 zur vollumfänglichen Nutzung des Eilgutgleises und Herstellung paralleler Fahrmöglichkeiten zielt ebenfalls ab auf die Erhöhung der Ankunftspunktlichkeit und Flexibilität des SPNV im Großknoten Hamm Hbf, in dem der Fahrstraßenknoten Dkw 804 durch parallele Fahrmöglichkeiten entlastet wird.
- 6) Münster Hbf ist einer der am stärksten frequentierten Knotenbahnhöfe in NRW. Ohne eine Erhöhung der Bahnhofskapazität in Münster Hbf sind die in den nächsten Jahren geplanten Ausweitungen im SPNV nicht oder nur eingeschränkt und ggfs. mit negativen Auswirkungen auf die Gesamtqualität umsetzbar. Deshalb soll durch zusätzliche Gleis- und Bahnsteiginfrastruktur die Kapazität des Bahnhofs mit Auswirkung auf das Gesamtnetz im Bereich Münster erhöht werden.
Die jetzt für den IFP angemeldete Maßnahme schafft mit der Anpassung und Erhöhung insbesondere der Gleisinfrastruktur, der Leit- und Sicherungstechnik und der Oberleitung die netzseitigen Voraussetzungen für die Einrichtung eines zusätzlichen Bahnsteigs an Gleis 20.
Die Projektplanung im Zuge der MOF 3 sieht die Planung des Bahnsteigs an Gleis 20 (alt Gleis 21) vor. Damit ist eine deutliche Kapazitätserweiterung möglich (Bahnsteiglänge von ca. 290 m statt 160 m), so dass nicht nur eine sondern zwei zusätzliche Haltepositionen eingerichtet werden können.
Das Gleis 20 kann von Norden von der RB 66 (von / nach Osnabrück) und insbesondere von der RB 67 (von / nach Warendorf / Bielefeld) kreuzungsfrei genutzt werden. Für die RB 67 ist nach Ausbau der Streckeninfrastruktur eine Verdichtung auf einen 30-min-Takt (mit zusätzlichem Kapazitätsbedarf durch überschlagende Wende) vorgesehen. Aus südlicher Richtung kann Gleis 20 von den Zügen einer reaktivierten WLE-Strecke genutzt werden.

Anmeldung Infrastrukturfinanzierungsplan NRW

Öffentliche Sitzung

Mit Gleis 20 können andere Gleise entlastet und zusätzliche Möglichkeiten für Angebotsausweitungen (RE 2, RB 42, RB 64) geschaffen werden.

DB Netz, DB Station & Service und der NWL haben sich dahingehend verständigt, die Gesamtplanung fortzuführen. Für den IFP angemeldet wurde der notwendige netzseitige Ausbau. Die Bahnsteigmaßnahme an Gleis 20 (bisher Gleis 21) ist im Bahnstahsmoarnisierungsprogramm von NWL und DB Station & Service (MOF3) enthalten.

4. Überblick zu den im IFP hinterlegten Maßnahmen

Anlage 2 gibt einen Überblick über die NWL-Maßnahmen, welche im IFP aufgenommen sind, die aber noch nicht realisiert wurden bzw. sich noch nicht in Realisierung befinden.

Der IFP ist im unter folgender Adresse einsehbar:

https://recht.nrw.de/lmi/owa/br_bes_text?anw_nr=1&bes_id=25544&aufgehoben=N

Demnach sind in Teil A des IFP die Vorhaben aufgeführt, die mit den voraussichtlich zur Verfügung stehenden Haushaltsmitteln in den nächsten beiden Mittelfrist-Zeiträumen realisiert werden können.

In Teil B sind die Vorhaben aufgeführt, die in den Teil A nachrücken oder gegen solche ausgetauscht werden können, wenn sich die Realisierung von Vorhaben des Teils A verzögert oder als nicht umsetzbar erweist (z.B. Erlangung der Baureife verzögert sich, Wirtschaftlichkeit kann nicht nachgewiesen werden, sonstige Bewilligungsvoraussetzungen können nicht erlangt werden).

Investitionsmaßnahmen des ÖPNV im besonderen Landesinteresse		
Maßnahmen im NWL, die noch nicht realisiert wurden / Informationen zum Projektstand		
Bemerkungen		
Vorhaben, IFP (Teil A), in der Baudurchführung (MOF 2)		
Bf. Siegen DB Station& Service AG		
Bf. Letmathe DB Station& Service AG		
Bf. Neheim-Hüsten DB Station& Service AG		
Bf. Schwerte DB Station& Service AG		
Bf. Neubeckum DB Station& Service AG		
Vorhaben, IFP (Teil A), in der Bauvorbereitung (MOF 2)		
Bf. Bockum-Hövel DB Station& Service AG		Baubeginn Ende 2018 / 2019
Bf. Billerbeck DB Station& Service AG		Nachrücker, Baubeginn Ende 2018 / 2019
Bf. Paderborn Kasseler Tor DB Station& Service AG		Nachrücker, Baubeginn Ende 2018 / 2019
Vorhaben, IFP (Teil A), jedoch noch nicht baulich umgesetzt		
Bf. Paderborn Hbf - EG DB Station& Service AG	Anteil Barrierefreiheit EG	Abhängig vom Umbau des Empfangsgebäudes (EG)
Strecke Siegen - Landesgrenze DB Netz AG	Planungen liegen vor / Bewilligungsbescheid erteilt	Maßnahme wird im Anschluss an MOF 2-Projekt Bf. Siegen umgesetzt
Vorhaben, IFP (Teil B), in der Bauvorbereitung		
Bf. Ahlen DB Station& Service AG	RRX	Genehmigungsplanung liegt vor, zeitnah Abschluss Ausschreibung, Baubeginn 2019
Bf. Löhne DB Station& Service AG	RRX	Genehmigungsplanung liegt vor, zeitnah Abschluss Ausschreibung, Baubeginn 2019
Bf. Heessen DB Station& Service AG	RRX	Genehmigungsplanung liegt vor, zeitnah Abschluss Ausschreibung, Baubeginn 2019
Bf. Maria Veen DB Station& Service AG	Regionale 2016 / ZIP	im Bau
Vorhaben, IFP (Teil B), weitere Vorhaben		
Bf. Höxter-Corvey DB Station& Service AG	z.Z. keine Planungen	Kloster Corvey ist UNESCO Weltkulturerbe, Vorhaben soll nach Rücksprache mit dem Ministerium im IFP verbleiben
Bf. Rosentor (PB) DB Station& Service AG	Umsetzung wird nicht weiter verfolgt	Ratsbeschluss Stadt Paderborn liegt hierzu vor
Bf. Sandebeck DB Station& Service AG	Maßnahme in MOF 3	Bau- und Finanzierungsvertrag liegt vor
Bf. Scharmede DB Station& Service AG	Maßnahme in MOF 3	Bau- und Finanzierungsvertrag liegt vor
Bf. Scherfede DB Station& Service AG	Maßnahme in MOF 3	Bau- und Finanzierungsvertrag liegt vor
Bf. Wehrden DB Station& Service AG	Maßnahmenplanung bis zur Lph. 4	Sonderprogramm Planung
Bf. Selm-Beifang DB Station& Service AG	Maßnahmenplanung wird durchgeführt	Vertrag zwischen DB und ZRL
Bf. Ascheberg DB Station& Service AG	z.Z. keine Planungen	Umbau Verkehrsstation abhängig von Entscheidung über zweigleisigen Ausbau der Strecke Münster - Lünen
Bf. Eiserfeld DB Station& Service AG	DB hat Kanten auf 76 cm Höhe gebaut	keine Barrierefreiheit
Münster - Gronau DB Netz AG	Teil "Zweigleisiger Ausbau Altenberge - Nordwalde", Planungen Lph. 1 u. 2 liegen vor	Planungsvereinbarung zu Lph. 3 und 4 in Abstimmung

Zweckverband Nahverkehr Westfalen – Lippe NWL

51. Sitzung der Verbandsversammlung NWL am 04.10.2018 in Unna

Öffentliche Sitzung

TOP: 7

Vorlage: 458/18

Ersatzmaßnahmen bei Großstörungen im Bahnverkehr / Vernetzungsinitiative

Berichterstatter: Herr Künzel

Verfasser: Herr Hergarten, Herr Fechtenkötter

Kosten: Noch nicht zu beziffern

Vorberatung: ☐ Ja

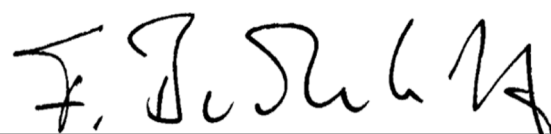
☒ Nein

Beschlussvorlage: ☐ Ja

Mitteilungsvorlage: ☒ Ja



Andreas Müller
Stv. Verbandsvorsteher NWL



Frank Beckehoff
Vorsitzender der Verbandsversammlung

Ersatzmaßnahmen bei Großstörungen / Vernetzungsinitiative**Öffentliche Sitzung****Darstellung des Sachstands:**

Die zunehmende Zahl an extremen Wetterbedingungen hat in der jüngeren Vergangenheit in vermehrtem Maße zu Störungen im Bahnverkehr geführt. Die Auswirkungen reichten dabei von stundenweisen Einschränkungen auf einzelnen Strecken bis hin zur flächendeckenden Einstellung des Bahnbetriebs.

In sämtlichen Fällen hat die Einstellung des Bahnbetriebs weitreichende Folgen für die Reisenden. Vielfach konnte die Ersatzbeförderung durch Busse oder Taxen nicht oder nicht in zufriedenstellendem Maße sichergestellt werden. Auch in der Fahrgastinformation wird ein erheblicher Verbesserungsbedarf gesehen.

Diese Probleme hat auch die DB Station & Service AG erkannt und für den 07./08. Juni 2018 zu einem zweitägigen Workshop unter Beteiligung der Eisenbahnverkehrsunternehmen, der Aufgabenträger und der Station & Service AG nach Düsseldorf eingeladen.

Ergebnisse des Workshops:

Der Workshop befasste sich in vier Arbeitsgruppen mit den Themen

- a) Krisenstab (EVU-übergreifend)
- b) Ersatzverkehre im Störfall
- c) Durchgängige Kommunikation im Störfall und
- d) Prognosequalität.

Die Ergebnisse der einzelnen Gruppen überlagerten sich inhaltlich, so dass an dieser Stelle insbesondere auf die Aspekte „Ersatzverkehr“ und „Kommunikation“ eingegangen werden soll.

Teilaspekt „Ersatzverkehre“

Im Falle von Streckensperrungen sind die EVU verkehrsvertraglich zur Bereitstellung von Bus- bzw. Taxinotverkehren verpflichtet, wofür viele Unternehmen Rahmenverträge mit Busunternehmen abgeschlossen haben. Gleichwohl ist die Ressource „Bus“ gerade im Störfall nur sehr eingeschränkt verfügbar. Die Situation wird dadurch verschärft, dass in der Regel mehrere EVU gleichzeitig betroffen sind und versuchen, Busnotverkehre aufzubauen. Bei Großstörungen hat zudem die DB Station & Service AG mitunter Busse geordert um die Situation an den großen Bahnhöfen zu entschärfen. Resultat dieser bisherigen Praxis ist, dass selten geordnete Busnotverkehre aufgebaut werden konnten und zudem niemand genau prognostizieren konnte, wann diese Busse wo eintreffen werden. An dieser Stelle besteht folglich ein erheblicher Bedarf an einer einheitlichen Regelung.

Ersatzmaßnahmen bei Großstörungen / Vernetzungsinitiative

Öffentliche Sitzung

In der Vorbereitung von Busnotverkehren besteht nach übereinstimmender Meinung der Workshop-Teilnehmer die Notwendigkeit, dass die Aufgabenträger koordinierend tätig werden. Die Idee ist dabei, für jeden Korridor (z.B. Hamm – Wuppertal) Teilstrecken wie z.B. Hamm – Unna, Unna – Schwerte, Schwerte – Hagen usw. zu definieren und auf diesen nach einem mehrstufigen Modell EVU-übergreifende Ersatzkonzepte zu entwickeln. Ziel ist es, die knappe Ressource „Bus“ sparsam und gezielt dort einzusetzen, wo keine Alternativen vorhanden sind. Hierzu soll im ersten Schritt geprüft werden, ob alternative Zugverbindungen über Parallelstrecken oder auch Straßenbahn- und Linienbusverbindungen noch in Betrieb sind. Wenn derartige Alternativen noch gegeben sind, sollte möglichst auf diese verwiesen und ggf. erforderliche Ersatzbusse auf denjenigen Teilstrecken eingesetzt werden, auf denen keine Alternativen existieren.

Für jede Teilstrecke sollen die entwickelten Konzepte im (Groß-)Störfall durch ein jeweils zu definierendes zuständiges EVU umgesetzt werden. Die konkrete Zuständigkeit für alle eine Teilstrecke befahrenden Linien (z.B. für RE 7 und RE 13 zwischen Hamm und Unna) könnte die bisherigen Probleme bei der Bestellung von Ersatzbussen durch mehrere EVU lösen und koordinierend wirken. Sollten keine Ersatzbusse verfügbar sein, sollen diese Konzepte auch für einen möglichen Taxi-Notverkehr zur Anwendung kommen.

Für längere Strecken bedeutet dies, zwangsläufig ein mehrfaches Umsteigen. Gleichzeitig wird jedoch sichergestellt, dass die verfügbaren Fahrzeuge möglichst effektiv eingesetzt werden und nicht z.B. Taxen für 2 Fahrgäste von Düsseldorf nach Minden fahren, die sofort im System vor Ort für weitere Ersatzfahrten fehlen.

Zur Definition der Korridore und Teilstrecken sowie zur Sicherstellung eines einheitlichen Vorgehens zur Vertiefung der oben beschriebenen Planungen, werden sich die drei Aufgabenträger NVR, VRR und NWL am 13. September in Gelsenkirchen näher beraten.

Teilaspekt „Information / Prognose“

Die Fahrgastinformation im Störfall ist aktuell vielfach ein weiteres Ärgernis, indem automatisierte Fahrgastinformationsanlagen keine zuverlässigen Informationen mehr liefern und oftmals ein händisches Eingreifen erforderlich ist, welches ressourcenbedingt keine flächendeckend zufriedenstellende Information gewährleisten kann. Gerade beim Einsatz von Ersatzverkehren besteht aktuell kaum eine Möglichkeit, den Fahrgast zuverlässig über das Eintreffen der Ersatzbusse und mögliche Reiseketten zu informieren.

Ersatzmaßnahmen bei Großstörungen / Vernetzungsinitiative

Öffentliche Sitzung

Um hier eine nachhaltige Verbesserung zu erzielen, ist auf dem Workshop der Gedanke entwickelt worden, die oben beschriebenen Korridore und Teilstrecken mit einem Bus abzufahren, die erzielten Fahrzeiten digital aufzuzeichnen und darauf aufbauend für jeden Teilabschnitt einen Musterfahrplan zu erstellen.

Im nächsten Schritt müssten sämtliche für Busnotverkehre in Frage kommenden Fahrzeuge mit einem einheitlichen technischen System ausgestattet werden (z.B: RBL via Smartphone).

Im Störfalle könnte unter dieser Voraussetzung ein Bus am Punkt A seine Ersatzfahrt beginnen und sich dabei in diesem System anmelden. Unter Zugriff auf den hinterlegten Musterfahrplan bestünde die Möglichkeit, für die Folgebahnhöfen Ankunfts- und Abfahrtsprognosen zu erstellen und diese in Echtzeit in die Informationssysteme zu übertragen. Somit könnten die Reisenden erstmalig zuverlässig darüber informiert werden, wann ein Bus eine Teilstrecke bedient und wann mit der Ankunft am Zielort zu rechnen ist.

Dieser Part wird mitunter ein finanzielles Engagement der Aufgabenträger erfordern, indem Busse technisch ausgerüstet und die einzelnen Teilstrecken personalintensiv zur Erstellung der Musterfahrpläne abgefahren werden müssten. Wie zudem die technisch einheitliche Ausstattung aller in Frage kommender Busse (Privatunternehmer, DB-Busgesellschaften, Kommunale Verkehrsbetriebe usw.) umgesetzt werden kann, wird u. a. auch Inhalt des Termins am 13. September sein.

Die DB Station & Service AG wird in den nächsten Monaten zu Folgeterminen einladen, bei denen die ersten erreichten Schritte vorgestellt und das weitere Vorgehen abgestimmt werden soll.

Sachstand Vernetzungsinitiative

Neben den vorangehend dargestellten Maßnahmen befindet sich seit vergangenem Jahr eine verbesserte Fahrgastinformation im Rahmen der Vernetzungsinitiative im Aufbau. Im Rahmen der RRX-Ausschreibung wurden die EVU verpflichtet, Disponenten in die Leitstelle der DB Netz AG in Duisburg zu entsenden um auf diese Weise im Fall von Störungen einen direkten Kontakt und kurze Entscheidungswege zu gewährleisten. Diese Disponenten steuern zusammen mit den Mitarbeitern der DB Netz AG den Fahrbetrieb in NRW. Sie nehmen ausschließlich betriebliche Aufgaben wahr.

Daran knüpft die vom Bund geförderte Vernetzungsinitiative an. Denn neben den Betriebsdisponenten werden zukünftig auf sogenannten Infomanager in der Betriebsleitstelle in Duisburg tätig sein und die Fahrgastinformation sicherstellen. Gegenwärtig informieren die EVU über ihre jeweilige Betriebslage über unterschiedliche Kanäle wie beispielsweise Twitter, WhatsApp, DB Streckenagent oder die eigene Homepage. Dabei beziehen sich die Informationen immer nur auf die eigenen Verkehre.

Ersatzmaßnahmen bei Großstörungen / Vernetzungsinitiative**Öffentliche Sitzung**

So kann es im Zweifel zu unterschiedlichen oder sogar gegensätzlichen Informationen zu ein und derselben Störungsursache kommen.

Dem soll nun mit dem Infomanager, zuerst als Pilot im Rahmen des RRX-Vorlaufbetriebes, entgegengewirkt werden. Dabei haben Abellio und National Express als Betreiber ein gemeinsames Personalkonzept entwickelt und arbeiten eng mit DB Netz, den Aufgabenträgern und dem Land zusammen. Letztlich soll sichergestellt werden, dass die Fahrgäste unternehmensübergreifend über einen Kanal einheitlich über Störungen und Abweichungen informiert und mit Alternativen zum geplanten Reiseverlauf informiert werden. Durch die Ansiedlung des Infomanagers in der Leitstelle in Duisburg ist sichergestellt, dass alle dafür erforderlichen Informationen aus erster Hand und schnellstmöglich zur Verfügung gestellt werden können.

Sofern sich das Projekt bewährt, kann die Funktion des Infomanagers in weiteren Verträgen oder für weitere Linien etabliert werden. Dazu werden noch in diesem Jahr erste Abstimmungsgespräche zwischen den drei Aufgabenträgern geführt werden.

Zweckverband Nahverkehr Westfalen – Lippe NWL

51. Sitzung der Verbandsversammlung NWL am 04.10.2018 in Unna

öffentliche Sitzung

TOP: 8

Vorlage: 459/18

CiBo NRW und CiBo Westfalen

Berichterstatter: Herr Joachim Künzel

Verfasser: Frau Katja Nowak-Müller

Kosten: noch nicht zu beziffern

Vorberatung: ☐ Ja, Ausschuss/Gremium am
☒ Nein

Beschlussvorlage: ☒ Ja

Mitteilungsvorlage: ☐ Ja

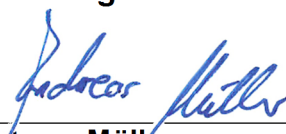
- Zustimmung der Mitgliedszweckverbände erforderlich: ☐ Ja ☒ Nein
- Falls ja: ☐ ZWS ☐ nph ☐ ZRL ☐ VVOWL ☐ ZVM
- ☒ Einfache Mehrheit ☐ 2/3 Mehrheit ☐ Einstimmig

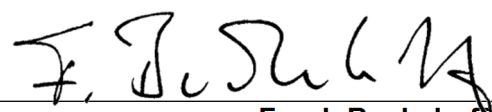
Beschlussvorschlag:

1. Die Verbandsversammlung nimmt den Sachstandsbericht zur Kenntnis.
2. Die Verbandsversammlung beauftragt den Verbandsvorsteher, im Lenkungsbereich CiBo NRW die Verhandlungen über
 - a. eine Mitauftraggeberschaft des NWL am CiBo NRW sowie
 - b. eine neutrale landesweite Organisation des Betriebs des CiBo-NRW

aufzunehmen und sukzessive im Tarifausschuss sowie der Verbandsversammlung zu berichten und entscheidungsreife Entwicklungen zur Beschlussfassung vorzulegen.

3. Die Verbandsversammlung begrüßt die Beteiligung des NWL am Pilotprojekt BigBird Westfalen als Teil 2.1 d der Digitalisierungsoffensive des Landes NRW. Der Verbandsvorsteher wird beauftragt, eine möglichst kostenneutrale Beteiligung des NWL am Pilotprojekt (inkl. Marktforschung) in die Wege zu leiten und über den Projektfortschritt zu berichten.


Andreas Müller
Stv. Verbandsvorsteher NWL


Frank Beckehoff
Vorsitzender der Verbandsversammlung

CiBo NRW und CiBo Westfalen**öffentliche Sitzung****Begründung:**

Mit Unterzeichnung der Digitalisierungsoffensive des Landes NRW unterstützt auch der NWL die Entwicklung eines grenzüberschreitenden Elektronischen Fahrgeldmanagement (EFM3)-Systems auf Basis einer gemeinsamen technischen Plattform der VDV-Kernapplikation (technischer Standard).

Ziel des Landes NRW ist es, ein Check-In/Be-Out-System in NRW (CiBo NRW) zur gemeinsamen Nutzung zu implementieren.

Während beim Betreten des Fahrzeuges ein bewusster Kontrollvorgang (Check In) aus Sicht des Kunden erforderlich ist, soll der Out-Vorgang automatisch erfolgen, um Abrechnungsfehler zu minimieren.

In der Rubrik eTarif arbeiten die Akteure daran, zunächst für Gelegenheitskunden elektronische, smartphone-basierte Tarife anzubieten. Die Landesregierung hat hier zugesagt, den Aufbau einer hierzu notwendigen mandantenfähigen, landesweiten Datenbank zur Berechnung von eTarifen zu unterstützen.

Wichtig ist, dass diese Datenbank grundsätzlich unterschiedliche Konzepte der Tarifiermittlung ermöglichen können soll (z. B. auch die bestehenden Tarife) und den Unternehmen keine Vorgabe an Vertriebssysteme machen soll, die daran zur Nutzung angeschlossen werden.

Unter dem Titel „CiBo NRW“ geht es daher um die technische Lösung zur Erfassung von Bewegungsdaten sowie zur Bereitstellung einer mandantenfähigen landesweiten Datenbank zur Berechnung von eTarifen (Preisbildungsmodul).

In der Rubrik eTarif wurden unter dem Titel CiBo Westfalen zwei westfälische Projekte aufgenommen: Teil A - Big Bird Westfalen und Teil B - eTarif/Bielefeld.

1. CiBo NRW

Die Maßnahme „CiBo NRW“ wurde als Projekt 1.8 in die Digitalisierungsoffensive des Landes NRW aufgenommen. CiBo NRW ist eng verwoben mit der Ausschreibung des VRR zu einem Smartphone basierten Check-In/Be-Out-System, das zunächst nur im eigenen Verbundgebiet (plus ein- und ausbrechende SPNV-Linien) zum Einsatz kommen soll. Auf Basis der Erkenntnisse des VRR sollte eine Arbeitsgruppe erarbeiten, ob und in welcher Form eine Erweiterung des Systems auf NRW erfolgen kann.

Mit Vorlage TA 433/18 hatte der NWL sich zum damaligen Zeitpunkt gegen eine direkte Beteiligung an der CiBo-Ausschreibung des VRR entschieden, zumal eine spätere Beteiligung an einem CiBo-Modul als Mandant im VRR-System weiterhin möglich war/ist. Hintergrund der Entscheidung war, dass

- die Anforderungen des NWL sowie seines Raumes in der Kürze der Zeit nicht hätten ermittelt werden können und damit

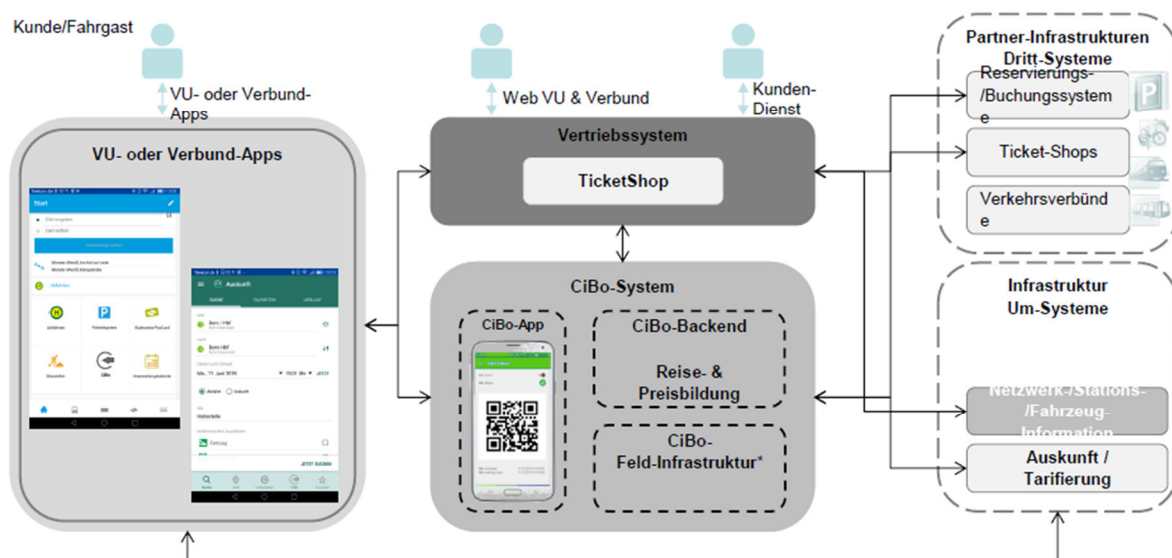
CiBo NRW und CiBo Westfalen

öffentliche Sitzung

- eine seriöse Aussage zu einer Kostendimension und einem Nachentwicklungsbedarf nicht möglich war.

In Federführung der neuen Abteilung des Verkehrsministeriums „Grundsatzangelegenheiten der Mobilität, Digitalisierung und Vernetzung“ sowie des KC EFM konnte auf Basis der Erkenntnisse der fortgeschrittenen CiBo VRR – Ausschreibung eine Systemskizze für NRW vorgestellt werden, die am 3.09.2018 auf Geschäftsführungsebene des VRR, NVR/VRS/AVV, NWL und der WT GmbH als Grundlage eines Konsenses dienen konnte:

Systemarchitektur CiBo-System 2020



Es bestand Einigkeit, dass diese Skizze des CiBo-Systems als Grundlage für die weiteren Überlegungen dienen soll.

Basis der Einigung war das Einvernehmen zur Erreichung der auf den nächsten 2 Vortragsfolien des Landes NRW aufgeführten Punkte für alle Partner:

CiBo NRW und CiBo Westfalen

öffentliche Sitzung

Ministerium für Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen



Positionspapier des NVR, AVV und VRS

- Berücksichtigung der NRW Anforderungen (ggf. PV-Systeme, PKM, Regionale Vermittlungsstellen, Online-Alise und/oder Online-Ticket-Stocks)
- gleichberechtigte Auftraggeber in der Erstellung, Weiterentwicklung und im Betrieb
- regionale Tarifoheit bleibt gewahrt
- VDV KA Standard wird eingehalten
- Berücksichtigung von grenzüberschreitenden Verkehren sowohl in Richtung der benachbarten Bundesländer als auch der benachbarten EU-Mitgliedstaaten
- Keine signifikanten Mehrkosten in der Fahrzeug- bzw. Haltestellen-Infrastruktur

9

CiBo NRW

Düsseldorf, 03.09.2018

Ministerium für Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen



Weitere Vorgehensweise (Diskussion)

- Kurzfristige Teilnahme des NVR /NWL im CiBo Verfahren (Vergabe 4.Q.) ohne finanzielles Risiko
- Ansatz ID Ticket und weitere Anforderungen als Change Request nachträglich in das System einfügen (Erarbeitung seitens aller beteiligten Zweckverbände ab sofort dauerhaft möglich)
 - Change Request: Fragestellung der Kostenverteilung und Umsetzungsfähigkeit des Dienstleisters?
(Prüfung & Vorschlag hierzu durch den VRR)
- Entwicklung einer gleichberechtigten Organisationsform durch einen Lenkungskreis und vorbereitet durch eine Arbeitsgruppe in Koordination / Leitung des VM unter Beteiligung der Zweckverbände in NRW bis Ende 2019

10

CiBo NRW

Düsseldorf, 03.09.2018

Das CiBo-System ist ein wichtiger technischer Baustein zur Schaffung eines transparenten Zugangs für den Bürger zum ÖPNV. Die heutige oder künftige Tarifgestaltung kann hiermit für den Bürger, der sich heute mit der „richtigen Fahrkarte“ für seine Reise beschäftigen muss, in den Hintergrund treten. Selbstverständlich müssen weiterhin

CiBo NRW und CiBo Westfalen**öffentliche Sitzung**

Tarife gestaltet, entwickelt und kommuniziert werden. Das CiBo-System liefert jedoch eine technische Basis, die dem Kunden die Kenntnis über die Tariflandschaft abnimmt und damit die Nutzung vereinfachen kann.

Um nunmehr eine von allen Partnern tragfähige inhaltliche und organisatorische Umsetzung eines landesweiten CiBo NRW-Systems zu erreichen, soll ein Lenkungskreis unter Federführung des Landes NRW eingerichtet werden, der diese inhaltlichen, zeitlichen und organisatorischen Voraussetzungen für die Schaffung einer gemeinsamen neutralen CiBo-Beauftragung (im Rahmen der VRR-Ausschreibung) und neutralen organisatorischen Aufhängung eruiert.

Wichtig war allen Beteiligten, dass eine neutrale organisatorische Aufhängung gefunden wird sowie die jeweilige Möglichkeit der Einflussnahme auf das System sichergestellt wird. Dies hat mit der Handlungs- und Haftungsfähigkeit der Räume auf die Gestaltbarkeit kundenwirksamer Prozesse zu tun.

Inhalte, Zielsetzungen, organisatorische und finanzielle Rahmenbedingungen einer gemeinsamen Beauftragung des (VRR-)CiBo-NRW - Systems sowie einer neutralen Betreibergesellschaft sollen erarbeitet und zur Entscheidung vorbereitet werden.

Der NWL hält eine Beteiligung unter den o. a. Prämissen für zielführend und erforderlich, um eine synergetische System-Entwicklung in Westfalen und NRW zu erreichen. Eine enge Abstimmung zwischen NWL und WestfalenTarif (WT) GmbH ist Voraussetzung für die Vertretung der Interessen Westfalen-Lippes im Lenkungskreis. Diese wird gewährleistet.

Eine kontinuierliche Berichterstattung soll im Tarifausschuss sowie der Verbandsversammlung erfolgen und entscheidungsreife Sachstände zur Beschlussfassung vorgelegt werden.

Die eTarif-Piloten der Räume NVR und NWL liefern u. U. ergänzende Kriterien für die modulare Erweiterung des vorgeschlagenen Grundmodells

2. CiBo Westfalen

Neben den eTarif-Pilotprojekten des VRS (eTarif-Pilot Fairtiq) und des VRR (next-Ticket-Praxistest) sind nunmehr unter der Bezeichnung „CiBo Westfalen“ zwei eTarifprojekte in die Digitalisierungsoffensive aufgenommen worden:

Teil A: BigBird Westfalen – Kreis Soest

Teil B: eTarif Bielefeld - Feldtest der moBiel

Beide Teilprojekte werden unabhängig voneinander bearbeitet, sollen kommunikativ jedoch als Teile A und B in einer Marktforschung in der Digitalisierungsoffensive des Landes zusammengefasst werden, da es sich um eTarifuntersuchungen für den Raum NWL und Westfalentarif handelt.

CiBo NRW und CiBo Westfalen

öffentliche Sitzung

Beide Projekte bedienen sich bereits Erkenntnissen bzw. Komponenten der Piloten des VRS sowie des VRR.

Teil A - BigBird Westfalen

Im Rahmen eines Techniktests „BigBird Soest“ konnten im Jahr 2015 durch die WVG-Gruppe erste Erfahrungen mit einem Check-In/Be-Out-System im westfälischen Raum gesammelt werden (Bluetooth-Technologie, ursprünglich: Navigation für blinde Menschen). Auf Grundlage der gewonnenen Erkenntnisse ist nunmehr geplant, ein barrierefreies Check-In/Be-Out-System im ÖPNV des Kreises Soest unter Einbeziehung des SPNV und eventueller Nachbarkreise zur operationellen Einsatzreife weiter zu entwickeln und zunächst auf den bestehenden Tarif anzuwenden.

Das Projekt startet mit einem voraussichtlichen Betrieb von Anfang 2019 bis Ende 2020. Die technische Grundlage zur Erfassung der Fahrten soll das nextTicket-System bilden, das der VRR im Rahmen seines eTicket-Praxistests genutzt hat. Dieses System muss um die Komponente „Be-Out“ erweitert werden. Darüber hinaus ist ein Zahlungsdienstleister in das System zu integrieren.

In Abhängigkeit von der dezidierten technischen Lösung kann auf die schon bestehende CiBo-Fähigkeit der Busse im Kreis Soest sowie den umliegenden Kreisen aufgebaut werden. Eine Integration des SPNV soll möglichst ohne technische Infrastruktur auskommen. Hier wird derzeit auf die GPS-Ortung –wie im Test zum nextTicket– gesetzt. Um dem umfassenden Smart4You Ansatz des Kreises Soest gerecht zu werden, ist es denkbar, einige SPNV-Stationen mit Bluetooth-Beacons auszustatten, um den Bedürfnissen von sinnes- und mobilitätseingeschränkten Menschen gerecht zu werden.

Der NWL will sich aktiv am Feldtest des BigBird Westfalen beteiligen.

Darüber hinaus liegt es im Interesse des NWL sowie des Kreises Soest, dass der Pilot im Sinne der Digitalisierungsoffensive des Landes aussagekräftige Ergebnisse im Rahmen der Vergleichbarkeit der Pilotprojekte untereinander abwirft. Vor diesem Hintergrund möchte der NWL die Marktforschung in Abstimmung mit dem KC EFM und dem Projektteam koordinieren und durchführen. Ob eine Mitfinanzierung erforderlich ist, hängt von dem Ergebnis des konkretisierten Förderantrages ab, den der Kreis Soest im Rahmen der für die digitalen Modellkommunen zur Verfügung stehenden Fördermittel eingereicht hat. Die Grobskizze wurde bereits positiv beschieden.

Derzeit geht der NWL von einer kostenneutralen Beteiligung aus. Sollten jedoch die Mittel für die Marktforschung oder die Notwendigkeit der Ausstattung einzelner Stationen mit Bluetooth-Technologie erforderlich werden, wurde ein Budget von rd. 200 T€ (für den Zeitraum 2018-2020) angenommen.

Vor diesem Hintergrund wird die Verbandsversammlung gebeten, der aktiven Beteiligung am Piloten BigBird Westfalen mit Blick auf die Integration eines geeigneten SPNV-Streckennetzes sowie die Ausgestaltung der Marktforschung zuzustimmen.

CiBo NRW und CiBo Westfalen**öffentliche Sitzung**Teil B – eTarif-Feldtest der moBiel in Bielefeld

Die moBiel plant in Bielefeld die Durchführung eines eTarif-Feldtests, der auf Gelegenheitskunden abzielt. Dabei sollen mit einem kilometerbasierten Tarif Alternativen zum heutigen konventionellen, auf Flächenzonen basierenden Tarifmodell entwickelt werden.

Das Projekt soll zeitversetzt zum BigBird Westfalen starten.

Zweckverband Nahverkehr Westfalen – Lippe NWL

51. Sitzung der Verbandsversammlung NWL am 04.10.2018 in Unna

Öffentliche Sitzung

TOP: 9

Vorlage: 460/18

Brancheninitiative vor dem Hintergrund der Personalsituation im SPNV

Berichterstatter: Herr Künzel

Verfasser: Herr Dubbi

Kosten: keine

Vorberatung: ☐ Ja, Ausschuss/Gremium am
☒ Nein

Beschlussvorlage: ☒ Ja

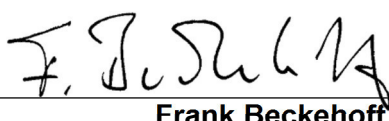
Mitteilungsvorlage: ☐ Ja

- Zustimmung der Mitgliedszweckverbände erforderlich: ☐ Ja ☒ Nein
- Falls ja: ☐ ZWS ☐ nph ☐ ZRL ☐ VVOWL ☐ ZVM
- ☒ Einfache Mehrheit ☐ 2/3 Mehrheit ☐ Einstimmig

Beschlussvorschlag:

1. Die Verbandsversammlung nimmt den Bericht zur Kenntnis.
2. Der NWL wird auf der Grundlage der jeweiligen SPNV-Verkehrsverträge die auftretenden Leistungsmängel weiterhin konsequent verfolgen.
3. Die Verbandsversammlung unterstützt die Bemühungen des NWL, gemeinsam mit den EVU die Rahmenbedingungen für die Personalsituation in den Unternehmen zu verbessern.
4. Die NWL-Verbandsversammlung unterstützt die Bestrebungen, bei künftigen Vergabeverfahren stärker qualitätsorientierte Bewertungskriterien, die auch die Personalausstattung mit einbeziehen, zu berücksichtigen.


Andreas Müller
Stv. Verbandsvorsteher NWL


Frank Beckehoff
Vorsitzender der Verbandsversammlung

Brancheninitiative vor dem Hintergrund der Personalsituation im SPNV

Öffentliche Sitzung

Begründung:

1. Einführung

In den letzten Monaten sind vermehrt „personalbedingt“ Züge im SPNV ausgefallen. Dies betrifft nicht nur das Angebot in Westfalen-Lippe, sondern diese Problematik ist bundesweit festzustellen. Auch in den südlichen Bundesländern wie Bayern und Baden-Württemberg, in denen die Quote der im Wettbewerb vergebenen SPNV-Leistungen noch nicht so hoch ist wie in NRW bzw. in Westfalen-Lippe, ist der Personalmangel spürbar. Nicht nur die „Wettbewerbsbahnen“ sondern auch die Deutsche Bahn AG kämpfen mit der Problematik.

Insgesamt werden in Deutschland ca. 28.000 Lokführer benötigt. Nach Gewerkschaftsangaben sind ca. 1.200 Stellen unbesetzt. Auch wenn das „nur“ ca. 5 % der Stellen betrifft, bedeutet ein fehlender Lokführer eine nicht besetzte Schicht in der Regel mit mehreren Zugfahrten im Ausfall. Und es wird immer schwieriger, neue Lokführer am Markt zu gewinnen. Die Altersstruktur der Lokführer könnte die Situation in den nächsten Jahren noch verstärken.

Das Grundgehalt eines Lokführers ist nicht mehr ausschlaggebend, den Arbeitgeber zu wechseln. Alle SPNV-Unternehmen in Westfalen zahlen Tariflöhne auf der Grundlage des Branchentarifvertrages. Das Einstiegsgehalt liegt bei ca. 2.700 Euro/Monat zuzüglich Zulagen. Durch die Ausgestaltung unternehmensspezifischer Zulagen kann die Attraktivität eines Arbeitgebers gestaltet werden (z.B. Silvesterzulagen, Antrittsprämien). Das Lohnniveau ist in den letzten Jahren kontinuierlich gestiegen. Neben Gehaltsanpassungen haben auch die Themen „Wahlrecht der Arbeitnehmer zwischen Gehaltssteigerungen oder Urlaubstagen“ sowie verbindlichere Ruhezeiten und Ruhetage stärkeren Einfluss bei den Tarifabschlüssen gehabt. Die Personalknappheit bei den Unternehmen führt u.a. dazu, dass Dienstpläne für die Mitarbeiter weniger planbar sind. Durch den vermehrten Druck erhöht sich der Krankenstand. Je knapper die Personaldecke, umso schwieriger und sprunghafter ist die Personaldisposition.

In der Verbandsversammlung des NWL wurde letztmalig in der Sitzung am 28.05.2018 im Rahmen einer Qualitätsanalyse des 1.Quartals 2018 über „die nicht vorhersehbaren Zugausfälle“ berichtet. Ein erheblicher Teil dieser Ausfälle in etlichen größeren Netzen ist personalbedingt. Die Verkehrsverträge des NWL sehen klare Regelungen für den Fall „eigenverschuldeter Zugausfälle“ der Unternehmen vor. Solche „Nichtleistungen“ werden grundsätzlich nicht vergütet, dies betrifft neben den Fahrbetriebskosten auch die Infrastrukturkosten, die ca. 50 % der Kosten der SPNV-Leistungen ausmachen. Aufgrund dieser Rahmenbedingungen kann es für ein Unternehmen nicht wirtschaftlich sein, Personalressourcen bewusst so knapp zu kalkulieren und dabei Zugausfälle in Kauf zu nehmen.

Brancheninitiative vor dem Hintergrund der Personalsituation im SPNV

Öffentliche Sitzung

2. Personalbedingte Zugausfälle im ersten Halbjahr 2018

Im Rahmen der NWL-Qualitätsberichte wird definiert, dass bei einer höheren Quote als 0,75 % für „nicht vorhersehbare Ausfälle“ die Betriebsqualität nicht zufrieden stellend ist. Betrachtet man das erste Halbjahr 2018, ist feststellbar, dass in etlichen großen Netzen allein das Kriterium der personalbedingten Ausfälle bereits knapp unter 1% liegt:

- OWL-Dieselnetz Nord (eurobahn): 0,96 % der Zkm personalbedingt ausgefallen
- OWL-Dieselnetz Süd (NordWestBahn): 0,93 % der Zkm personalbedingt ausgefallen
- Teutoburger-Wald-Netz (eurobahn): 0,83 % der Zkm personalbedingt ausgefallen

Mindestens in der gleichen Größenordnung liegen aktuell die Zugausfälle im Sauerland-Netz (DB Regio). Aufgrund einer abweichenden Codierung bei den Lieferrnachweisen können die personalbedingten Zugausfälle nicht separiert dargestellt werden. (Die DB ist aufgefordert, diese Codierungen anzupassen).

Mit 0,67 % personalbedingt ausgefallener Zugkm liegt die Ausfallquote im Hellweg-Netz (eurobahn) zudem im unteren Bereich einer noch ordentlichen Qualität.

Betrachtet man den Anteil der personalbedingten Ausfälle an der Gesamtheit der „nicht vorhersehbaren Zugausfälle“, ist das Hellweg-Netz am stärksten betroffen. Bei 31,84 % der Ausfälle in diesem Netz haben Personalprobleme zu den „Nichtleistungen“ geführt. Es folgen das OWL-Dieselnetz Nord mit 28,11 %, das Eifel-Westerwald-Sieg-Netz (Hessische Landesbahn) mit 26,11 % und das OWL-Dieselnetz Süd mit 23,42 %. Mit einem Anteil von 3,67 % und 4,59 % der personalbedingten Ausfälle an der Gesamtheit der „nicht vorhersehbaren Ausfälle“ sind die Linie RE 7 (National Express) und das Ruhr-Sieg-Netz (Abellio) bislang nur marginal von Personalengpässen betroffen.

Auch im Vergleich zum ersten Halbjahr 2017 wird deutlich, dass die personalbedingten Ausfälle zunehmen. Insgesamt sind bei vier der ausgewerteten Netze die personalbedingten Ausfälle teils deutlich (Teutoburger-Wald-Netz: 0,81 %, OWL-Dieselnetz Süd: 0,77 %) angestiegen. Lediglich beim Hellweg-Netz und beim OWL-Dieselnetz Nord gab es im Vergleich zum ersten Halbjahr 2017 weniger personalbedingte Ausfälle und somit eine leichte „Verbesserung“. Die verbesserten Werte sind allerdings damit zu begründen, dass die Eurobahn zu Beginn des Jahres 2017 sehr große Personalprobleme hatte und die damaligen Ausfälle aufgrund von Personalproblemen die schlechten Werte aus dem Jahr 2018 sogar noch überstiegen haben.

Brancheninitiative vor dem Hintergrund der Personalsituation im SPNV

Öffentliche Sitzung

3. Personalsituation bei den Unternehmen

Der Kenntnisstand des NWL zur Gesamtpersonalsituation ist unterschiedlich. Insbesondere bei den Unternehmen, die in den vergangenen Monaten von erheblichen personalbedingten Zugausfällen betroffen waren, liegen teilweise detaillierte Informationen vor, bei anderen Unternehmen allerdings nicht. Um sich ein Gesamtbild der Lage in Westfalen-Lippe zu verschaffen, hat der NWL bei allen beauftragten EVU Informationen/Angaben zur Personalsituation abgefragt:

- Wie stellt sich der Soll/Ist – Vergleich in Ihrem Unternehmen dar? Sind Sie bereit, solche Daten in gewissen Zeitintervallen verkehrsvertrags-scharf zur Verfügung zu stellen?
- Besteht darüber hinaus die Bereitschaft, ggf. standortscharfe Daten zu liefern?
- Sind Sie bereit, auch Angaben zur Personalentwicklung zu machen?
- Welche Strategien verfolgen die EVU bei der zukünftigen Rekrutierung und Neuausbildung von Personalen?
- Wie schätzen Sie die Personalentwicklung für Ihre Verträge in den kommenden Monaten und Jahren ein?
- Gibt es Vorschläge seitens der EVU, wie der NWL die Unternehmen bei der Lösung der Personalsituation unterstützen kann?
- Sehen Sie sich aus Ihnen bekannten Gründen außer Stande, konkrete Maßnahmen umzusetzen, die eine kurz- bis mittelfristige Verbesserung herbeiführen würden?

Grundsätzlich haben die EVU aufgrund erster Reaktionen ihre Bereitschaft zur Transparenz deutlich gemacht.

4. Brancheninitiative SPNV

Den aktuellen Mangel an Triebfahrzeugführern, so die offizielle Berufsbezeichnung für Lokführer, kann die Branche nur gemeinsam beheben. Das Imageproblem der SPNV-Branche verstärkt die Personalproblematik. In NRW ist aktuell mit Unterstützung des Verkehrsministeriums und der SPNV-Aufgabenträger eine Image- und Branchenkampagne der SPNV-EVU in der Umsetzung.

Im Rahmen einer Basiskommunikation soll die Branche als moderner und umweltbewusster Mobilitätsdienstleister präsentiert und die EVU als attraktive Arbeitgeber dargestellt werden.

Daneben soll auch ergänzend das Recruiting neuer Mitarbeiter im Rahmen der Brancheninitiative unterstützt werden. Dabei soll dies nicht nur auf Triebfahrzeugführer beschränkt werden, sondern es sollen auch Servicekräfte oder Ingenieure, Quereinsteiger und Auszubildende wie auch Arbeitssuchende angesprochen werden.

Brancheninitiative vor dem Hintergrund der Personalsituation im SPNV

Öffentliche Sitzung

Denn neben dem Mangel an Triebwagenführern gibt es mittlerweile auch Schwierigkeiten, ausreichend qualifiziertes Personal für den Managementbereich zu gewinnen. Hierzu werden Medienkooperationen, Hörfunkspots wie auch Promotion-Aktionen vorbereitet.

Um der Personalknappheit in den nächsten Jahren auch nachhaltig zu begegnen, wird der eigenen Ausbildung von Triebfahrzeugführern durch die Unternehmen eine große Bedeutung zukommen. Der NWL begrüßt daher die Überlegungen der EVU, diesen Aspekt künftig wieder stärker zu berücksichtigen und ggf. Rahmenbedingungen bei Arbeitgeberwechsel zu vereinbaren.

5. Anforderungen in künftigen Verkehrsverträgen

In den kommenden Jahren stehen die Betriebsaufnahmen der bereits vergebenen SPNV-Verträge

- Dezember 2018 Hellweg Netz 2 und RE 11;
- Dezember 2019 Ruhr-Sieg-Netz 2 und RE 6

an. Die nächsten größeren Vergabeverfahren, auf die der NWL als Hauptauftraggeber unmittelbaren Einfluss hat, stehen ab 2025/2026 zur Neuvergabe an.

Angesichts der aktuellen Personalsituation und einer sich möglicherweise noch weiter verschlechternden Ausgangslage ist es erforderlich, dass in künftigen Vergabeverfahren das Thema „Personal“ mit stärkeren Vorgaben ausgestaltet werden muss. Dies betrifft u.a. die Themenbereiche

- Grundsätzliche Personalkonzeption,
- Personalstandards,
- Ausbildungsquoten oder
- Personalreserven.

Letztlich ist es allerdings erforderlich, solche Vorgaben in Vergabeverfahren auch im späteren Betrieb durchzusetzen. In der Vergangenheit hat es zu Konzeptwertungen, mit denen qualitative Ansätze gewertet werden können, eine sehr restriktive Rechtsprechung gegeben. Dieses hat in der Folge bei den Aufgabenträgern zu einer nahezu ausschließlichen Preiswertung geführt. Mittlerweile hat sich die Rechtsprechung aber zugunsten der Wertung von Konzepten geändert, so dass bei zukünftigen Vergabeverfahren qualitative Wertungen wieder stärker berücksichtigt werden können.

Etliche Aufgabenträger haben daher unter Federführung des NWL gemeinsam das Beratungsbüro SCI Verkehr beauftragt, Wertungskriterien bei SPNV-Ausschreibungen im europäischen Ausland zu untersuchen, um Handlungsempfehlungen zu geben.

Brancheninitiative vor dem Hintergrund der Personalsituation im SPNV**Öffentliche Sitzung**

Das Gutachten wird aktuell ausgewertet, die Erkenntnisse sollen nach entsprechender Beratung im NWL (Verwaltung und Politik) bei künftigen Vergabeverfahren berücksichtigt werden.

Seitens des Gesetzgebers ist zudem ein rechtlicher Rahmen gesetzt worden, der eine verlässlichere Planungsgrundlage auf Seiten der EVU hinsichtlich Personal schaffen kann. Mit der Novelle des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkung (GWB), wirksam zum 18.04.2016, sind explizit für den Schienenpersonenverkehr Regelungen getroffen worden, die die Aufgabenträger in die Lage versetzen, einen geregelten Übergang von Personal zwischen Alt- und Neubetreiber orientiert am Personalübergang nach § 613a BGB schon im Vergabeverfahren anzulegen.

Ein standardisiertes Vorgehen zur Umsetzung der Vorgabe des §131 Abs. 3 GWB wurde von (fast) allen SPNV-Aufgabenträgern gemeinsam mit der BAG SPNV, den Eisenbahnverkehrsunternehmen und den Arbeitgeberverbänden entwickelt. Entsprechende Voraussetzungen wird der NWL in künftigen, federgeführten Verfahren schaffen. Erste Erfahrungen aus anderen Regionen (u. a. Vergabe S-Bahn Hannover) zeigen eine gute Handhabbarkeit des Vorgehens.

Zweckverband Nahverkehr Westfalen – Lippe NWL

51. Sitzung der Verbandsversammlung NWL am 04.10.2018 in Unna

Öffentliche Sitzung

TOP: 10

Vorlage: 461/18

Sachstand Standardisierte Bewertungen Münster – Sendenhorst und Harsewinkel – Gütersloh – Verl

Berichterstatter: Herr Künzel

Verfasser: Herr Schulte

Kosten: keine


Vorberatung: ☐ Ja ☒ Nein

Beschlussvorlage: ☐ Ja

Mitteilungsvorlage: ☒ Ja



Andreas Müller
Stv. Verbandsvorsteher NWL



Frank Beckehoff
Vorsitzender der Verbandsversammlung

Sachstand Standardisierte Bewertungen Münster – Sendenhorst und Harsewinkel – Gütersloh – Verl
Öffentliche Sitzung
Sachstand:

In der NWL-Verbandsversammlung vom 14.12.2017 erfolgte der Beschluss, für die beiden prioritär eingestuften Reaktivierungsprojekte WLE (Münster – Sendenhorst) und TWE (Harsewinkel – Gütersloh – Verl) eine aktuelle Standardisierte Bewertung (Version 2016) zu beauftragen (vgl. Vorlage 412/17). Die Ergebnisse dieser volkswirtschaftlichen Betrachtung sind – sofern positiv – Voraussetzung für eine Aufnahme in den (bestehenden) ÖPNV-Bedarfsplan NRW und somit für eine Maßnahmenumsetzung zwingend erforderlich.

Nach einer beschränkten Ausschreibung zur Vergabe der Gutachterleistungen (Erstellung einer Standardisierten Bewertung für beide Strecken; Einzelgutachten, jedoch durch denselben Gutachter) erfolgte im März 2018 die formale Beauftragung an den Gutachter PTV Transport Consult GmbH mit Sitz in Karlsruhe. Dem Gutachter wurden unmittelbar die vorliegenden Unterlagen der bisherigen Planungen (v.a. die HOAI-Planungsphasen inklusive Kostenberechnung) zur Verfügung gestellt, um rasch auf fundierte Planungen aufsetzen zu können.

Eine begleitende Arbeitsgruppe – bestehend aus Vertretern des NWL, der Infrastrukturbetreiber WLE und TWE, des Verkehrsministeriums NRW und dem Gutachter – tagte bislang insgesamt vier Mal, um eng angelehnt an der Verfahrensanleitung zur Erstellung der Standardisierten Bewertung die vorzunehmenden Schritte abzustimmen. Dabei zeigt sich die konstante inhaltliche Einbindung des NRW-Verkehrsministeriums als sehr zielführend an, um Einflussgrößen, Abgrenzungen und Dateneingänge unmittelbar und im Einklang klären zu können.

Mit den beteiligten Kreisen und Kommunen ist in zweierlei Hinsicht eine eingehende Einbindung erfolgt: Zum einen liefern diese zahlreiche relevante Basis- und Strukturdaten sowie Planungen bis zum Prognosezeitpunkt (Verkehrsentwicklungen, ÖV-Angebot ohne bzw. mit Reaktivierung, Siedlungs- und Gewerbeentwicklungen). Zum anderen hat der NWL mit den Infrastrukturbetreibern und dem Gutachter einen Informationstermin durchgeführt, um so Umfang und Methodik des Dateninputs aufzuzeigen und weitere Feinjustierungen vornehmen zu können.

Aktuell wird seitens des Gutachters die Finalisierung der eingehenden Daten und Indikatoren vorgenommen. Im Anschluss erfolgt die eigentliche Nutzen-Kosten-Berechnung gemäß der aktuellen Version der Standardisierten Bewertung. Entsprechend des Zeitplans wird der Ergebnisbericht voraussichtlich im Dezember 2018 vorliegen und in der dann stattfindenden NWL-Verbandsversammlung erörtert.

Elektrifizierung/alternativer Antrieb:

Der NWL hat sich zum Ziel gesetzt, anstelle von Diesel mittelfristig grundsätzlich alternative Antriebstechnologien einzusetzen. Die Wahl des jeweiligen Antriebs wird dabei

Sachstand Standardisierte Bewertungen Münster – Sendenhorst und Harsewinkel – Gütersloh – Verl**Öffentliche Sitzung**

abhängig sein vom individuellen Streckencharakter, Angebotskonzept und der Wirtschaftlichkeit. Daher wird auch bei den beiden Reaktivierungsstrecken dieses Ziel verfolgt.

Gleichwohl kann im Rahmen der aktuellen Standardisierten Bewertung kein alternativer Antrieb/keine Elektrifizierung hinterlegt werden. Dies hat folgenden Hintergrund:

Zu alternativen Antriebstechnologien (z.B. Akku- oder Wasserstoffbetrieb) liegen bislang bundesweit nur Daten aus ersten Prototypen vor, so dass notwendige betriebliche und wirtschaftliche Daten nur unzureichend einfließen könnten. Für die (sehr unwahrscheinliche) Variante einer Vollelektrifizierung liegen zudem keine planerisch ausreichenden Planungsdaten vor. Auch der volkswirtschaftliche Mehrwert einer Elektrifizierung wird in der aktuellen Version der Standardisierten Bewertung (2016) nicht vollumfänglich berücksichtigt. Daher wären vordringlich zusätzliche Kosten zu berücksichtigen (die in ausreichender Tiefe und standardisierten Form nicht vorliegen), der Nutzen würde hingegen rechnerisch nur gering ausfallen.

Daher wird dieses Thema und die Zielsetzung „Weg vom Diesel“ zwar im Bericht einfließen und im Rahmen weiterer Untersuchungen behandelt werden, die Berechnung kann jedoch nur entsprechend des standardisierten Verfahrens durchgeführt werden.

Weitere Kommunikation:

Bei positivem Ausgang der Standardisierten Bewertungen wird der NWL die beiden Projekte über die Regionalräte zur Aufnahme in den ÖPNV-Bedarfsplan beim Land NRW anmelden. Der NWL geht davon aus, dass das Land NRW die Aufnahme unterstützt und dem Verkehrsausschuss des Landtags die Reaktivierungsprojekte auch für die Aufnahme in den Infrastrukturfinanzierungsplan vorschlägt, um neben der Förderung der Investitionen auch die Finanzierung der SPNV-Betriebskosten gemäß der NRW-Pauschalenverordnung sicher zu stellen.

Der NWL wird in den kommenden Wochen auch mit den Infrastrukturbetreibern, den Mitgliedsverbänden und den direkt betroffenen Kreisen und Kommunen die Ergebnisse der beiden Standardisierten Bewertungen erörtern sowie auch die weiteren Verfahrensschritte abstimmen.

Zweckverband Nahverkehr Westfalen – Lippe NWL

51. Sitzung der Verbandsversammlung NWL am 04.10.2018 in Unna

Öffentliche Sitzung

TOP: 12

Vorlage: 462/18

Wahl des Verbandsvorstehers (m/w) sowie stv. Verbandsvorsteher (m/w)

Grundlagen: Satzung NWL § 10 und öffentlich-rechtliche Vereinbarung § 3

Berichterstatter: Herr Dr. Conradi

Verfasser: Herr Hanewinkel

Kosten: Aufwandsentschädigung wie bisher

Beschlussvorlage: ☒ Ja

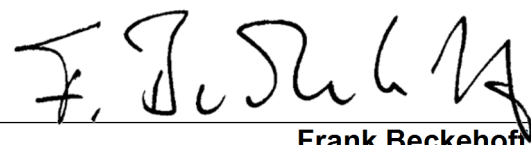
Mitteilungsvorlage: ☐ Ja

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

Beschlussvorschlag:

1. Die Verbandsversammlung wählt zum Verbandsvorsteher (m/w). _____
2. Zum ersten Stellvertreter (m/w) wird gewählt. _____
3. Zum zweiten Stellvertreter (m/w) wird gewählt. _____
4. Zum dritten Stellvertreter (m/w) wird gewählt. _____
5. Zum vierten Stellvertreter (m/w) wird gewählt. _____


Andreas Müller
Stv. Verbandsvorsteher NWL


Frank Beckehoff
Vorsitzender der Verbandsversammlung

Wahl des Verbandsvorstehers (m/w) sowie vier Stellvertreter (m/w)

Öffentliche Sitzung

Begründung:

1. Einführung

Gemäß § 16 GkG führt der Verbandsvorsteher die laufenden Geschäfte des Zweckverbandes. Gemäß der Satzung des NWL (§ 10) wählt die Verbandsversammlung aus dem Kreise der Verbandsvorsteher (m/w) der Mitgliedsverbände den Verbandsvorsteher sowie vier Stellvertreter (m/w) für die Dauer von 3 Jahren. Das Vorschlagsrecht ergibt sich aus der Rangfolge wie folgt:

2. Wahl des Verbandsvorstehers (m/w) sowie Stellvertreter (m/w)

Im Rahmen § 3 der öffentlich-rechtlichen Vereinbarung haben sich die Mitgliedsverbände darauf verständigt, dass das Vorschlagsrecht den fünf Mitgliedsverbänden in zeitlicher Reihenfolge zusteht. Daraus ergibt sich für die Periode ab 21.10.2018 folgende Rangfolge:

1. ZV Personennahverkehr Westfalen-Süd
2. ZV Schienenpersonennahverkehr Ruhr-Lippe
3. ZV Schienenpersonennahverkehr (SPNV) Münsterland
4. ZV Verkehrsverbund Ostwestfalen-Lippe
5. ZV Nahverkehrsverbund Paderborn/Höxter

Das Vorschlagsrecht erstreckt sich analog auch auf die zu wählenden vier Stellvertreter.

Somit ergibt sich aktuell das folgende Vorschlagsrecht:

Verbandsvorsteher (m/w)	ZWS
1. Stellv. Verbandsvorsteher (m/w)	ZRL
2. Stellv. Verbandsvorsteher (m/w)	ZVM
3. Stellv. Verbandsvorsteher (m/w)	VVOWL
4. Stellv. Verbandsvorsteher (m/w)	nph

Die hier anstehenden Wahlen erfolgen jeweils mit Wirkung ab 21.10.2018.

Zwischenzeitlich ist den Fraktionen im NWL ein Vorschlag hinsichtlich der künftigen Rahmenbedingungen für die Wahl eines Verbandsvorstehers zugeleitet worden, über dessen Umsetzung noch entsprechend beraten werden muss. Eine Anpassung setzt eine entsprechende Änderung der NWL-Satzung voraus.