

## Zweckverband Nahverkehr Westfalen – Lippe NWL

---

35. Sitzung der Verbandsversammlung NWL am 30.09.2015 in Unna

Öffentliche Sitzung

**TOP: 9**

**Vorlage: 292/15**

Betriebszeiten nach 22 Uhr (Antrag der SPD Fraktion NWL)

**Grundlagen:** ÖPNV-Gesetz NRW

**Berichterstatter:**  
Herr Basisch

**Begründung:**  
- siehe Fortsetzungsblätter –

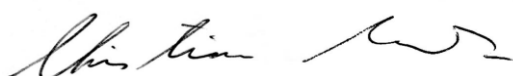
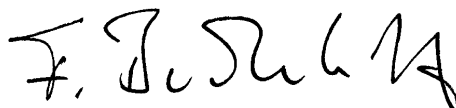
**Kosten:**  
keine

**Beschlussfassung NWL:**

Vorherige Zustimmung der Mitgliedsverbände erforderlich:	Ja:		Nein:	<b>X</b>
Einfache Mehrheit:	<b>X</b>	$\frac{2}{3}$ Mehrheit:		Einstimmig:

**Beschlussvorschlag:**

1. Die Verbandsversammlung nimmt den Sachstandbericht zur SPD-Anfrage zur Kenntnis.
2. Die Verbandsversammlung beauftragt den Verbandsvorsteher aufgrund des veränderten Fahrgastverhaltens die Standards der Betriebszeiten zu überprüfen.

Christian Manz  
Verbandsvorsteher NWL

Frank Beckehoff  
Vorsitzender der Verbandsversammlung

**Betriebszeiten nach 22 Uhr (Antrag der SPD Fraktion NWL)****Öffentliche Sitzung****Begründung:****Antrag der SPD-Fraktion im NWL zur NWL VVV am 30.09.2015****Betriebszeiten nach 22 Uhr**

Die SPD-Fraktion bittet daher die Geschäftsführung des NWL, in der Verbandsversammlung am 30.9.2015 in einem eigenen Tagesordnungspunkt über den aktuellen Stand der Betriebszeiten nach 22 Uhr auf den einzelnen Strecken im NWL zu berichten. In diesem Zusammenhang sollte nach Rücksprache mit den Mitgliedszweckverbänden ebenfalls dargestellt werden, welche Angebotserweiterungen zukünftig angestrebt werden sollen.

Weiterhin möchte die SPD-Fraktion anregen, Anschlussmöglichkeiten in dem vorhandenen Nachtbusnetz für die Fahrgäste deutlich und bekannt zu machen.

**Begründung**

Mit der Einführung des Integralen Taktfahrplans (ITF NRW) im Jahr 1998 wurde landesweit erstmals eine Mindestbedienungszeit für jede Strecke bis 20 Uhr umgesetzt. Inzwischen haben sich das SPNV, die Akzeptanz und die Nachfrage vor allem in den Abend- und Nachtstunden an Wochenenden deutlich verändert. Im Nahverkehrsplan des NWL von 2011 sind erforderliche Angebotsausweitungen im Abend- und Spätverkehr dargestellt (vgl. S.73 – 76).

**1. Stand Umsetzung der Standards laut NVP NWL**

Im NVP des NWL sind bzgl. der Betriebszeiten nachfrageabhängig folgende Standards festgelegt worden:

Für die Anforderungen an die Betriebszeiten werden folgende Schwellenwerte für den durchschnittlichen Querschnitt als Reisenden-km je km Betriebslänge (Rkm/kmBL) gebildet:

- 5.000 und mehr Rkm/kmBL
  - Mo – Sa von 5 bis 0 Uhr und So von 6 bis 0 Uhr
- 3.000 bis unter 5.000 Rkm/kmBL
  - Mo – Sa von 6 bis 23 Uhr und So von 7 bis 23 Uhr
- bis unter 3.000 Rkm/kmBL
  - Mo – Sa von 6 bis 22 Uhr und So von 8 bis 22 Uhr
- unter 1.000 Rkm/kmBL
  - Mo – Fr von 6 bis 20 Uhr, Sa von 8 bis 20 Uhr und So von 10 bis 20 Uhr

Die Zeiten beziehen sich jeweils auf die Knotenpunkte und die Knotenzeiten, z. B. in den Oberzentren. So bedeutet eine Betriebszeit von 6 bis 22 Uhr, dass in den Kno-

## Betriebszeiten nach 22 Uhr (Antrag der SPD Fraktion NWL)

### Öffentliche Sitzung

tenpunkten einer Strecke jeweils der erste Zug vor 6 Uhr ankommt und nach der letzte Zug nach 22 Uhr abfährt.

Die aus dem NVP noch umzusetzenden Angebotsausweitungen im Abend- und Spätverkehr sowie den aktuellen Umsetzungsstand (zum Fahrplan 2016) im NWL ist in **Anlage** im Überblick dargestellt. In 14 Korridoren und dabei insg. 23 Richtungen (nicht alle Korridore hatten Defizite in beiden Richtungen abends) wurde Handlungsbedarf festgestellt.

Durch zahlreiche Anpassungen und Leistungsausweitungen in den letzten Jahren konnte der noch bestehende Handlungsbedarf gemäß der im NVP aufgestellten Standards jedoch inzwischen erheblich reduziert werden.

Tatsächlich gibt es bei der Umsetzung der Standards aus dem NVP NWL zu den Bedienungszeiten nur noch in 5 Korridoren und dabei 8 Richtungen Defizite:

RB 64	von Burgsteinfurt nach Münster	fehlt mo-fr+so noch 1 Zug (00:07 ab)
RE 7	von Hamm nach Hagen	fehlt tgl. noch 1 Zug (00:00 ab)
		<i>(hier ist mit NVR, NWL und NationalExpress abgestimmt, dass –eine Berücksichtigung in der Landesrevision vorausgesetzt- das Ziel ab 12/2016 jedoch umgesetzt werden soll. Ein entsprechender Beschluss im NWL liegt bereits vor)</i>
RB 71	von Bielefeld nach Rahden	fehlt mo-do+so noch 1 Zug (22:50 ab)
	von Rahden nach Bielefeld	fehlen mo-sa noch 2 Züge (21+22:05 ab)
		fehlen so noch 3 Züge (19-22:05 ab)
RB 51	von Coesfeld nach Gronau	fehlen mo-sa noch 2 Züge (21+22:07 ab)
		fehlt so noch 1 Zug (22:07 ab)
	von Gronau nach Coesfeld	fehlen tgl. noch 2 Züge (21+22:20 ab)
RB 54	von Menden nach Balve	fehlen mo-fr noch 3 Züge (20-22:45 ab)
		fehlen sa+so noch 4 Züge (19-22:45 ab)
	von Balve nach Menden	fehlen mo-fr noch 2 Züge (21-22:49 ab)
		fehlen sa+so noch 3 Züge (20-22:49 ab)

## 2. Aktuelle Entwicklung des Fahrgastverhaltens

Die Akzeptanz und Nutzung der Nahverkehrszüge hat sich in den letzten Jahren stark gewandelt. Auch verursacht durch einen Wertewandel wächst die Anzahl der Fahrgäste auf nahezu allen Strecken im NWL stetig. Insbesondere bei den jungen Erwachsenen verbirgt sich hinter dieser stärken Nutzung auch Wertewandel. Während noch vor einigen Jahren bei jungen Erwachsenen die Anschaffung des ersten eigenen Autos enorm wichtig war, stehen heute andere Anschaffungen wie hochwertige Smartphones oben an.

Bezüglich der Mobilität dieser Bevölkerungsgruppe gerät auch mit der Informationsverfügbarkeit von Fahrgelegenheiten nicht mehr alleine das Auto und sein Besitz, sondern vielmehr die Verfügbarkeit von Mobilitätsangeboten im Vordergrund. Hierbei spielt die Bahn eine zunehmende und selbstverständliche Rolle.

**Betriebszeiten nach 22 Uhr (Antrag der SPD Fraktion NWL)****Öffentliche Sitzung**

Daraus resultieren aber auch andere Anforderungen an das Angebot der Bahn, die sich auch in den zeitlichen Anforderungen und der zeitlichen Nutzung des Systems Bahn verstärkt widerspiegeln.

Die Bahn wird hierbei selbstverständlicher genutzt als früher und gehört –anders als früher- nicht nur in den Ballungsräumen und Oberzentren, sondern auch im Zu- und Ablauf auf diese, inzwischen auch im Ballungsrand und den ländlich geprägten Räumen zum Alltagsverkehrsmittel gerade für junge Erwachsene. Zur ersten Prüfung der Akzeptanz der zuletzt eingeführten Mehrverkehre in den späten Abendstunden führt der NWL aktuell eine Zählung durch, die Ergebnisse liegen vsl. ab November vor.

Mit diesem sich wandelnden Mobilitätsbewusstsein spielt die Bahn und die generelle wie auch zeitliche (Reisezeit wie Bedienungszeit) Erreichbarkeit der Freizeitziele eine immer wichtiger werdende Bedeutung als Standortfaktor hinsichtlich der Attraktivität der einzelnen Kommunen und Regionen als Wohnstandort.

**3. Sich aus dem geänderten Fahrgastverhalten ergebende Folgen**

Durch das veränderte Fahrgastverhalten wächst insbesondere die Anforderung an die zeitliche Verfügbarkeit des Bahnangebotes. Um die Bahn auch für Freizeitaktivitäten zu nutzen, darf diese insbesondere nicht durch zu frühe Rückfahrmöglichkeiten in die Region nur eingeschränkt zur Verfügung stehen. Hierbei steht weniger die normale Woche sondern das Wochenende, das heißt die Nächte Fr/Sa, Sa/So und die Nächte vor bzw. auf Feiertage im Vordergrund. Hier zeigen sich dort, wo entsprechende Spät- und Nachtangebote zur Verfügung stehen, auch fernab der Zentren nachts Fahrgastmengen, die z.T. je Zug erheblich über denen eines Zugs werktags Vor- oder nachmittags liegen.

Daher stellt sich die Frage, ob die im NVP festgehaltenen Betriebszeiten noch dem veränderten Fahrgastverhalten entsprechen und was ggf. geändert werden müsste, wenn dies nicht der Fall sein sollte. Schon in den Fahrplanbestellungen für die Fahrplanjahre 2015 und 2016 sind im NWL erste Schritte umgesetzt worden, die das geänderte Verhalten aufgreifen. Alleine zum Fahrplan 2016 wurden so ca. 160 TZug-km (von ca. 480 TZug-km insg. im NWL) zur Ausweitung von Spätverkehren zusätzlich bestellt.

Auch stellt sich die Frage, ob auf Korridoren, die heute mehr als 5.000 Rkm/kmBL aufweisen, abends nicht nur ein Stundentakt vorgehalten wird, sondern bis zu bestimmten Zeiten auch 2 Züge/Stunde angemessen sind und möglicherweise erst deutlich später nur noch 1 Zug/Stunde gefahren werden sollte.

Dabei ist auch zu hinterfragen aus welchen Orten heraus und bis wohin in der Region das Spät- und Nachtangebot zeitlich auszurichten ist. Gibt es möglicherweise sogar überregionale oder regionale Achsen die, so wie schon seit Jahren der Korridor Dortmund-Kamen-Hamm, am Wochenende sogar rund um die Uhr bedient werden müssten und wo gibt es hierzu Zu- und Abbringerstrecken und wie lange möchte man diese bedienen?

**Betriebszeiten nach 22 Uhr (Antrag der SPD Fraktion NWL)****Öffentliche Sitzung**

Wie lange muss es hierbei z. B. auf Korridoren mit auch dann noch hohem Durchgangsverkehr ein differenziertes Angebot mit der Unterscheidung schneller Zug/Zug mit allen Halten geben? All diese Überlegungen können bis zu einem sicher landesweit zu entwickelnden Nacht- bzw. 24 Stunden-Netz gehen.

Gleichwohl sind die Bedienungszeiten nur ein Aspekt der zukünftigen Angebotsentwicklung im NWL. Weitere im NVP verankerte Aspekte mit Handlungsaufträgen sind die Bedienungshäufigkeit bzw. Taktfolge und die Verbindungsqualität (Ausrichtung von Direktverkehren sowie Anschlussverbindungen). Daher ist mittelfristig eine Überprüfung und ggf. Anpassung auch dieser Standards sinnvoll.

**4. Anschlussmöglichkeiten der Spät- und Nachtzüge zum vorhandenen Nachtbusangebot**

Die Busverkehre und deren Angebot wie auch deren Fahrplandarstellung liegen in Hand der entsprechenden kommunalen Bus-Aufgabenträger. Die Koordinierung der Bus-Schiene Verknüpfung sollte von den regionalen Mitgliedszweckverbänden wahrgenommen werden. Auch die Kommunikation der jeweiligen Angebote sollte in Abstimmung der kommunalen Aufgabenträger und der Mitgliedsverbände vor Ort organisiert werden. Von daher hat der NWL keinen direkten Einfluss auf das Bekanntmachen und Verdeutlichen der Anschlussmöglichkeiten zwischen den Spät- und Nachtverkehren der Schiene und derjenigen beim Bus inkl. solcher Angebotsformen wie AST, Nacht-AST oder Taxibussen.

Der NWL kann daher seine Mitgliedszweckverbände sowie über diese, die Seite der kommunalen Aufgabenträger nur sensibilisieren hier verstärkt tätig zu werden. Eine Darstellung der Anschlussmöglichkeiten bei den Spät- und Nachtverkehren im Rahmen der Zugfahrpläne ist in Einzelfällen schon heute üblich. Generell sollte jedoch nur die Darstellung primär bei den gedruckten Busfahrplänen aufgenommen werden, da eine Umsetzung gerade bei langlaufenden Zuglinien in der Vollständigkeit (auch tagsüber) übersichtlich kaum darzustellen wäre.

Da jedoch die überwiegende Anzahl der Nutzer der Spät- und Nachtverkehre ihre Fahrplaninformationen online abrufen und sämtliche Fahrplanauskunftssysteme (wie z.°B. EFA) ohnehin verkehrsträgerübergreifend beauskunften, ist der Optimierungsbedarf an dieser Stelle eher als gering einzustufen.