

## Zweckverband Nahverkehr Westfalen – Lippe NWL

---

44. Sitzung der Verbandsversammlung NWL am 13.07.2017 in Unna

Öffentliche Sitzung

TOP: 03

Vorlage: 387/17

SPNV Leistungsveränderungen 2018

Berichterstatter: Herr Bastisch

Verfasser: Herr Ressel

Kosten:

5,919 Mio. Euro/Jahr aus Mitteln §11 ÖPNVG

Vorberatung:  Ja, Ausschuss/Gremium am  
 Nein

Beschlussvorlage:  Ja

Mitteilungsvorlage:  Ja

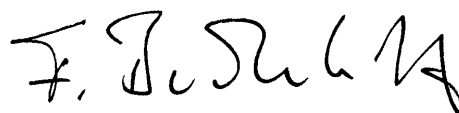
- Zustimmung der Mitgliedszweckverbände erforderlich:  Ja  Nein
- Falls ja:  ZWS  nph  ZRL  VVOWL  ZVM
- Einfache Mehrheit  2/3 Mehrheit  Einstimmig

### Beschlussvorschlag:

1. Die Verbandsversammlung nimmt die Information zu den Mehr- und Umbestellungen aus den schon beschlossenen Maßnahmen (Paket A) zur Kenntnis.
2. Die Verbandsversammlung stimmt den in der Vorlage im Paket B dargestellten Mehrbestellungen zu.



Andreas Müller  
Stv. Verbandsvorsteher NWL



Frank Beckehoff  
Vorsitzender der Verbandsversammlung

**SPNV Leistungsveränderungen 2018****Öffentliche Sitzung****Begründung:****1. Einführung**

Nachfolgend werden die Veränderungen und zusätzlichen Bestellungen im SPNV Leistungsangebot des Jahres 2018 dargestellt. Das gesamte SPNV Leistungsangebot im NWL wird auf der Grundlage der neuen Finanzverfassung aus dem „Vertragsbudget“ finanziert.

In der Verbandsversammlung am 06.04.2017 wurde der Nachholbedarf, der sich aus den Standards des NVP NWL ergibt vorgestellt. Die Verwaltung wurde aufgefordert, diesen schrittweise abzubauen. Dieses wird in der nun vorliegenden Beschlussfassung zum kommenden Fahrplan 2018 soweit möglich mit aufgenommen.

Planerisch stehen im NWL zwei Hauptaugenmerke bei der Angebotsplanung im Vordergrund:

- a) Die zukünftigen Ausweitungen im Rahmen des auf der Basis des BVWP weiterentwickelten RRX mit Einbindungen von Osnabrück (inklusive der dritten und damit schnellen Leistung im Abschnitt Essen-Münster) des zweiten RRX nach Bielefeld sowie der zukünftigen Anbindung der Oberzentren Dortmund und Münster mit dem RRX.
- b) Der Optimierung des Angebots in der Fläche sowie der Abrundung der Bedienzeiten und Taktfolgen auf Basis der Nachfrage und Nahverkehrsplanung.

Während die unter a) genannten Projekte derzeit noch planerisch (Fahrplankonzepte, Fahrzeugbedarf und –strategien sowie rechtlicher und finanzieller Rahmenbedingungen) sich noch in der Entwicklung befinden, soll die Weiterentwicklung der unter b) genannten Maßnahmen sukzessiv wie in den Vorjahren fortgesetzt werden.

**2. Vergleich zum Vorjahr: zusätzliche Bestellung zum Fahrplan 2017**

Zum Vergleich für das Fahrplanjahr 2017, welches bei den Bestellungen noch unter dem Eindruck der seinerzeit weder auf Bundes- noch auf Landesebene geklärten Finanzausstattungen stand, wurden in der NWL-Verbandsversammlung im Juli 2016 in 3 Paketen insgesamt + 361,8 T-Zug-km mit Kosten von 4,99 Mio.€ (2017) beschlossen.

Zusammen mit den schon aus den Vorjahren vorliegenden Beschlüssen wurden zum Fahrplan 2017 + 491,6 T Zug-km zusätzlich bestellt.

## SPNV Leistungsveränderungen 2018

### Öffentliche Sitzung

### 3. Zusätzliche Bestellung zum Fahrplan 2018

Für das nun kommende Fahrplanjahr 2018 (ab 10.12.2017) setzen sich die zusätzlichen Zug-km Mengen wie folgt zusammen:

- Die sich aus verkehrsvertraglichen Verpflichtungen ergebenden Leistungsanpassungen für das Jahr 2018 werden umgesetzt:

**Paket A:**

**+262.282 Zug-km**

- Alle weiteren verkehrlichen Leistungsanpassungen, zu denen für die verbindliche Bestellung noch kein Verbandsversammlungsbeschluss vorliegt und über die nun zu beschließen ist:

**Paket B:**

**+ 531.559 Zug-km**

**mit Kosten von jährlich + 5,919 Mio.€ (Preisstand für 2018)**

### 4. Grundsätzliche Hintergründe der Zubestellungen zum Fahrplan 2018

Die Zubestellungen zum Fahrplan 2018 finden überwiegend in der Fläche, abseits der Hauptkorridore statt. Die Schwerpunkte zum Fahrplan 2018 sind:

- Ergänzungen am Tagesrand
  - Verstetigung der Takte bis zum letzten Zug -Abbau von Takt- bzw. Bedienungslücken
  - Ausdehnung der letzten durchgängigen Fahrt- bzw. Rückfahrmöglichkeiten auf längeren Strecken
  - Früherer Betriebsbeginn an sa+so (erster Zug heute teilw. erst nach 9 Uhr)
  - Ausdehnung der Betriebszeiten auf bis mind. 22 Uhr letzte tgl. Abfahrt
  - Öffnung von bisher nur als Leerzüge verkehrenden Fahrten
- Verdichtung von Takten:
  - mo-fr auf stärker nachgefragten Linien
  - sa+so Verdichtung auf 60´Takt (bei dort bisherigen 120´Takten)

Diese in den letzten Jahren schon ganz bewusste betriebene Entwicklung verfolgt hier den Fokus, schrittweise die Standards auf vollständige NVP-Standards zu setzen, aktuelle Fahrgastentwicklungen aufzugreifen und so in der Fläche eine Basis zu schaffen,

- mit verlässlichen Takten -ohne Lücken kurz vor dem letzten Zug oder Sonntag morgens- und täglich gleichen Taktabfahrminuten (nicht mit am Wochenende abweichenden Minuten und Taktfolgen).

## SPNV Leistungsveränderungen 2018

### Öffentliche Sitzung

- mit verlässlichen und der Fahrgastnachfrage angepassten Betriebszeiten -unabhängig von der Gesamtnachfrage auf der Strecke.

Diese in den letzten Jahren eingeleitete Entwicklung wird von der Nachfrageentwicklung jedoch nicht die Dynamik beinhalten, die zukünftige Schritte auf den Hauptachsen erwarten lassen.

Die Entwicklung in der Fläche stößt auf immer mehr dieser Linien jedoch inzwischen auch an infrastrukturelle Grenze. Ohne einen Infrastrukturausbau lassen sich auf immer weniger Strecken weder noch mehr Taktverdichtungen oder gar Geschwindigkeitseffekte umsetzen. So bedarf es oftmals zusätzlicher Kreuzungsbahnhöfe (z. B. auf der RB 64 Münster – Gronau) oder Begegnungsabschnitte (RB 67 Der Warendorfer, der RB 74 Sennebahn oder der RB zwischen Ottbergen und Kreiensen), um hier noch weitere und vor allem spürbare Verbesserungen zusetzen zu können.

Damit wird in den nächsten Jahren wiederum ein anderer Schwerpunkt bei der Angebotsentwicklung zu erwarten sein:

#### 5. Ausblick (Fahrplan 2018ff)

In den kommenden Jahren werden dann wieder die Hauptkorridore in den stärkeren Fokus der weiteren Entwicklung rücken.

- So wird ab 12/2018 die RE 11 (Düsseldorf-Hamm – Paderborn – Kassel Wilhelmshöhe zum 60´Takt von Düsseldorf weiter über Hamm bis Paderborn (heute 60´Takt Düsseldorf – Hamm) verdichtet und die zugleich als erste RRX-Linie überhaupt mit RRX-Fahrzeugen ausgestattet.
- In den danach folgenden Halbjahren bzw. Jahr werden dann auch die RE 6 und die RE 1 mit RRX-Fahrzeugen ausgestattet.
- Ab Mitte 2020 erscheint dann auf der Achse Essen – Münster die Umsetzung der schon seit Jahren im NVP vorgesehenen 3. Leistung je Stunde (RE 42 2x Stunde -mit allen Halten, RE 2 1x Stunde -beschleunigt gegenüber heute) umsetzbar zu werden.
- Ab dann steht auch die Durchbindung der RE 2 alle 60´ bis nach Osnabrück auf der Liste der sich abzeichnenden Umsetzungsprojekte auf den Hauptkorridoren.
- Inwiefern und ab wann eine 2. Direktanbindung zwischen den Oberzentren Dortmund und Münster möglich wird, wird sich voraussichtlich bis zum kommenden Frühjahr auch entscheiden.

Daher sind die in den letzten Jahren schon umgesetzten und auch in diesem Jahr wieder anstehenden Verbesserungen in der Fläche als deutliches Zeichen im NWL zu verstehen, dass nicht nur Hauptkorridore sondern, entsprechend der Struktur des NWL gerade auch deutliche Verbesserungen in der Fläche immer im deutlichen Interesse des NWL gestanden haben.