

Zweckverband Ruhr – Lippe

102. Sitzung der Verbandsversammlung am 2. April 2019 in Meschede – öffentliche Sitzung –

TOP: 3

Vorlage: 03/19

Info zu weiteren Themen des NWL

Gesetzliche Grundlagen:

ÖPNVG, Satzung NWL, Satzung des ZRL

Berichterstatter/in:

Herr Ressel/Frau Nowak-Müller

a. Finanzierung Zukunftsinvestitionsprogramm Stationen	NWL 6/2019 (wird nachgereicht)
b. Sachstand weitere Vorgehensweise Stationsoffensive	NWL 7/2019 (wird nachgereicht)
c. Qualitätsoffensive Stationen im NWL	NWL 23/2019 (wird nachgereicht)
d. Qualitätsoffensive im NWL: Ursachen für Leistungsmängel und Handlungsoptionen des NWL	NWL 16/2019 (wird nachgereicht)
e. SPNV-Leistungsbestellungen 2020	NWL 10/2019 (wird nachgereicht)
f. Sachstand und weiteres Vorgehen Abmahnungen Keolis und NWB	NWL 18/2019 (wird nachgereicht)
g. RRX-Konzeption Hellweg Strecke	NWL 20/2019 (wird nachgereicht)
h. Untersuchungen - Knoten Hamm/Strecke Hamm-Dortmund	Mündl. Bericht
i. Sachstand Ausbaustrecke Lünen-Münster	Mündl. Bericht

Beschlussvorschlag:

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

[Durch das neue Ratsinformationssystem haben die NWL Vorlagen keine Unterschriften mehr]



Thomas Gemke
Verbandsvorsteher



Dirk Lönnecke
Vorsitzender der Verbandsversammlung

Vorlage:	6/2019
Mitteilungsvorlage	öffentlich

Beratungsfolge	Beratungsstatus	Sitzung am	TOP
Verbandsversammlung		04.04.2019	2.

Einmalige Kosten	Jährliche Folgekosten	Laufzeit	Gesamtkosten
€	€	bis 2021	Abhängig von der Kostenentwicklung ca. 0,5-1 Mio € €

Sachbearbeiter/in:	Berichterstatter/in:
Maria Hackmann	Michael Geuckler

Betreff:
Finanzierung „Zukunftsinvestitionsprogramm Stationen“

Andreas Müller	Frank Beckehoff
Verbandsvorsteher NWL	Vorsitzender der Verbandsversammlung

Begründung:**1. Sachstand Zukunftsinvestitionsprogramm Fördermittel**

Das Zukunftsinvestitionsprogramm (ZIP) läuft bundesweit und umfasst mehrere Teilprogramme. Das Teilprogramm zur Herstellung der Barrierefreiheit an kleinen Schienenverkehrsstationen wurde 2016 vereinbart. Dazu wurde ein Finanzierungsvertrag zwischen der DB S&S, dem Land und den Aufgabenträgern in NRW auf Grundlage des bundesweiten gleichnamigen Programms geschlossen.

Mit dem Teilprogramm soll die Attraktivität von kleinen Verkehrsstationen mit weniger als 1.000 Ein-, Um- und Aussteigern pro Tag, bei denen ein Nachfrageschwerpunkt in Hinblick auf das Bedarfskriterium Barrierefreiheit liegt, gesteigert werden. Voraussetzung für die Aufnahme einer Station war eine vorhandene Planung.

Die Finanzierung erfolgt in Parität von Bund und Land, wobei die Bundesmittel nur für den Zeitraum 2016 – 2018 zur Verfügung standen. Der Finanzierungsanteil des Landes wird durch die Aufgabenträger NVR, NWL und VRR AöR sichergestellt.¹ Beim NWL werden alle Maßnahmen mit Mitteln des § 11 von den Mitgliedszweckverbänden aus deren Teilraumkonten finanziert.

In das ZIP 1-Programm wurden folgende Maßnahmen aus dem Bereich des NWL aufgenommen: Borgeln, Bösensell, Hörstmar, Maria Veen, Reken und Sylbach. In Maria Veen und Reken wurde 2018 mit den Bauarbeiten begonnen. Zwei Ausschreibungen mit einem Vergabewert von rund 2.170 T € konnten in 2018 nicht vergeben werden konnten (Bösensell, Hörstmar), die Ausschreibung von Sylbach und Borgeln ist für 2019, respektive 2020 geplant.

Im Sommer 2018 wurde ersichtlich, dass durch zeitliche Projektverschiebungen Kosten, die ursprünglich der Bundesfinanzierung unterlagen, nicht mehr fristgerecht umgesetzt werden können, der Bund also weniger als die zugesicherten 50% der Kosten übernehmen wird. Ein wesentlicher Grund für die Projektverschiebung war, dass sich die Rahmenbedingungen der Leistungsbeschaffung zunehmend negativ entwickelt haben, mit der Folge, dass zwei Ausschreibungen mit einem Vergabewert von rund 2.170 T € nicht vergeben werden konnten (Bösensell, Hörstmar). Somit verschiebt sich die Entstehung von Kosten vom geplanten Zeitraum 2016-2018 in die Jahre 2019 folgende. Da absehbar war, dass die Finanzierung des Bundes (Bundesanteil) mit Ende 2018 ausläuft, wäre die hierdurch entstehende Finanzierungslücke gemäß Vertrag durch den NWL und somit die Teilräume zu tragen.

Der NWL und die anderen Aufgabenträger wandten sich Mitte 2018 an das VM mit der Bitte, dem BMVI eine Verschiebung der Anteilsfinanzierung des Bundes für das Zukunftsinvestitionsprogramm von Ende 2018 auf Ende 2019 vorzuschlagen. Dieser Vorschlag wurde im Herbst 2018 teilweise positiv vom BMVI aufgenommen. Der Bund hat im Januar 2019 weitere 9 Mio. € für das Programm bundesweit zur Verfügung gestellt. Hiervon erhält NRW in der Gesamtaufteilung zusätzlich 1,0 Mio. €. Die DB beschloss die Verteilung der Mittel nach Anzahl der im Regionalbereich West bereits bestehenden Maßnahmen vorzunehmen, so dass dem NWL zusätzliche

¹ Lt. Finanzierungsvertrag zwischen dem Land NRW und den Aufgabenträgern unterzeichnet im April 2016.

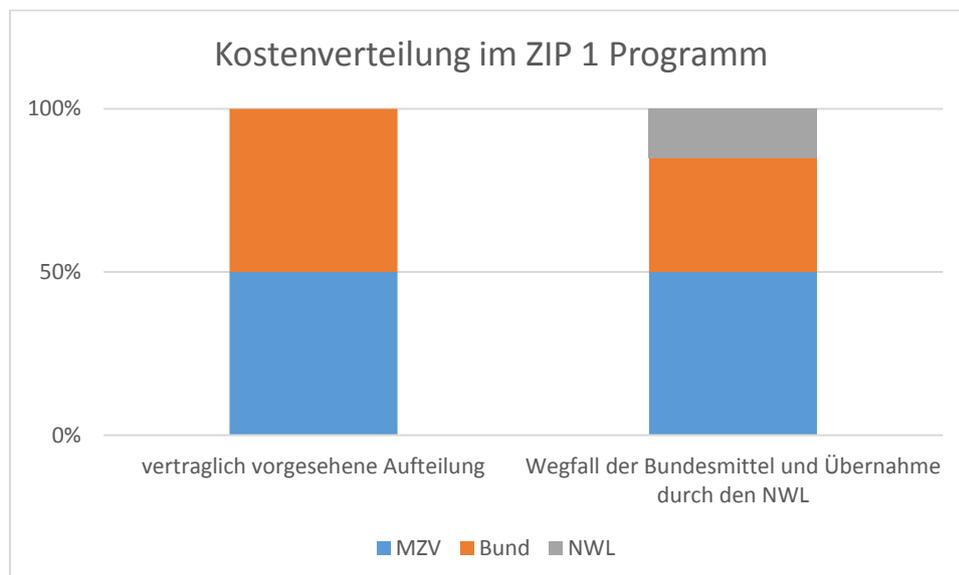
Mittel für ZIP 1 in Höhe von 0,4 Mio. € zufließen, diese Mittel stehen zur Verwendung in 2019 zur Verfügung.

Die erforderliche Finanzierung aller ZIP 1 Maßnahmen im NWL ist hiermit jedoch nicht abgedeckt, da der angestrebte Bundesanteil (ca. 50 % der Gesamtkosten) nicht mehr, wie ursprünglich laut Vertrag vorgesehen, zur Verfügung steht. Mit den zusätzlichen 0,4 Mio. € ergibt sich bei dem zurzeit bestehenden Gesamtwertumfang der Maßnahmen ein Verhältnis der Bundesfinanzierung zu NWL-Finanzierung von 35% zu 65%.

2. Neue Kostenverteilung im ZIP 1 Programm

Die Maßnahmen Borgeln, Bösensell, Hörstmar und Sylbach und wurden bereits bis zur Ausschreibung der Bauleistung geplant, ihre Sinnhaftigkeit und ihr Nutzen wurden mehrfach bestätigt. Durch ihren Umbau wird die Barrierefreiheit weiterer Stationen in Westfalen umgesetzt.

Aufgrund der aktuellen Entwicklungen bei der Bundesförderung stand im NWL Anfang 2019 eine Entscheidung an, wie weiter verfahren werden soll. Um die Maßnahmen insgesamt nicht zu gefährden, wurde entschieden, dass der NWL für die wegfallenden Bundesanteile aufkommt, um die Weiterführung der Maßnahmen zu ermöglichen. Unverändert bleibt die vertraglich vereinbarte Kostenübernahme durch die Teilräume von 50% der entstehenden Kosten. Der NWL tritt mit seinem zur Verfügung stehenden Budget aus Mitteln des § 11 ÖPNVG nur für die ausfallenden Bundesmittel bis 50% der entstehenden Gesamtkosten (laut Vertrag) ein, um die Parität zwischen den Zweckverbänden wiederherzustellen.



In Abhängigkeit der Kostenentwicklung (z.Zt. sehr schwierige Baumarktsituation) kann sich die Höhe des übernommenen Anteils für die Mitgliedsverbände und den NWL verändern. Realistisch ist eine Übernahme von 0,5 – 1 Mio. € für die ausfallenden Bundesmittel durch den NWL. Die zugesicherte Übernahme von 50% der entstehenden Kosten durch die Teilräume bleibt dabei unangetastet.

Vorlage:	7/2019
Beschlussvorlage	öffentlich

Beratungsfolge	Beratungsstatus	Sitzung am	TOP
Verbandsversammlung	beschließend	04.04.2019	3.

Mitbestimmung der Zweckverbände erforderlich:				<input type="checkbox"/>
ZWS	nph	ZRL	VVOWL	ZVM
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Einfache Mehrheit: <input checked="" type="checkbox"/>	2/3 Mehrheit: <input type="checkbox"/>	Einstimmig: <input type="checkbox"/>
---	---	---

Einmalige Kosten	Jährliche Folgekosten	Laufzeit	Gesamtkosten
€	€		€

Sachbearbeiter/in:	Berichterstatter/in:
Thomas Ressel	Thomas Ressel

Betreff:

Neueinrichtung von Haltepunkten im Rahmen der DB Stationsoffensive in NRW

Beschlussvorschlag

1. Die NWL-Verbandsversammlung nimmt den Sachstandsbericht zur Kenntnis.
2. Die Neueinrichtung von Haltepunkten in Bocholt-Mussum, Hamm-Westünen, Lünen-Alstedde und Kreuztal-Buschhütten sollen vom NWL in die DB Stationsoffensive eingebracht werden.
3. Der Verbandsvorsteher wird aufgefordert, für die neuen Stationsstandorte die Kosten, und Einzelheiten der Finanzierung sowie die entsprechenden Rahmen-, Planungs- und Finanzierungsvereinbarungen aus zu verhandeln.
4. Die entsprechenden Vereinbarungen sind vor der Unterschrift der Verbandsversammlung zur Beschlussfassung vorzulegen.

Andreas Müller	Frank Beckehoff
Verbandsvorsteher NWL	Vorsitzender der Verbandsversammlung

Begründung:

1. Einführung

Die DB Station&Service hat im Rahmen einer „Stationsoffensive“ bundesweit und in NRW untersucht werden, wo neue Stationen errichtet werden könnten.

In einem mehrstufigen Verfahren wurden zunächst von DB S&S intern potentielle Standorte anhand der Parameter (bzgl. Einwohner im fußläufigen Einzugsgebiet sowie zu mögliche Erlöse je Pkm und Reiseweiten) herausgefiltert. Im zweiten Schritt wurden die in den Nahverkehrsplänen der Aufgabenträger enthaltenen Planungen ebenfalls mit eingebracht und untersucht.

Auf dieser Basis wurden im Folgenden Standorte mit einem Potential von mehr als 200 neuen Fahrgästen vom Gutachter sma auf die Fahrplanauswirkungen hin untersucht. Hierbei entfielen zahlreiche Standorte, da diese oftmals dazu führten, dass bestehende Anschlüsse entweder nicht mehr erreicht werden konnten oder nur dann noch erreicht wurden, wenn zusätzliche eine weitere Linie eingeführt worden wäre.

2. Chance der Stationsoffensive

DB Station&Service bietet für im Rahmen der Stationsoffensive neu zu errichtende Stationen eine Übernahme von 25% aller Bau- und Planungskosten an. Etwaige netzbedingte Anpassungen werden jedoch nicht übernommen und müssten von den AT zusätzlich getragen werden. Von den für die AT dann noch verbleibenden 75% bietet das Land einen Zuschuss von 50% (bezogen auf die Baukosten) über §13 an. Voraussetzung hierfür ist ein AT übergreifender Rahmenvertrag mit der DB S&S.

Damit besteht in diesem Projekt die Chance, dass sich an den Kosten sowohl DB Station&Service wie auch das Land beteiligt.

Bezüglich der Finanzierung im NWL sind noch die Details zu klären. Neben der abschließend zu ermittelnden Fördersummen ist insbesondere ist auch zu prüfen, ob Mittel nach § 11 oder § 12 ÖPNVG eingesetzt werden können. Dies ist auch von den weiteren Verhandlungen mit der DB Station & Service abhängig.

3. Etwaige Direktzahlungen

Bei bestimmten neuen Stationen könnten zusätzlich zu den Investitionskosten noch jährliche Direktzahlungen erforderlich werden. Dieser Fall würde dann eintreten, wenn die zu erwartenden jährlichen Einnahmen der Station für DB Station&Service, abzüglich der Betriebskosten über 25 Jahre keinen solchen Einnahmeüberschuss erwarten lassen, so dass der 25% Eigenteil der DB damit insgesamt nicht gedeckt werden könnte. Sollte hierbei eine Differenz entstehen, fordert die DB diese durch jährliche Direktzahlungen von den AT zusätzlich zu den Stationsentgelten und den oben erwähnten zu tragenden Kosten ein. Diese Differenz kann jedoch abschließend erst nach Abschluss der Leistungsphase 4 bei den entsprechenden Stationen ermittelt werden.

Da es jedoch auch Stationen geben wird, die kein Defizit für DB Station&Service erwarten lassen, obliegt es nun den Verhandlungen der AT in NRW hier Pakete zu verhandeln. Hierzu sind die Gespräche jedoch noch nicht abgeschlossen. Gemeinsames Ziel der Aufgabenträger in NRW ist, Direktzahlungen zu vermeiden.

4. Anstehende vertraglichen Vereinbarungen

In der konkreten Ausarbeitung sind derzeit sowohl eine Rahmenvereinbarung zur Stationsoffensive allgemein, wie auch die entsprechenden Planungs- und Finanzierungsvereinbarungen. Hinzu kommen Verträge mit DB Netze. Die DB Netz AG wird vom Grundsatz her nicht Vertragspartner innerhalb der Stationsoffensive sein. Erforderliche netzbedingte Anpassungen, die nicht in die Stationsprojekte einfließen sind daher separat zu vereinbaren und müssen bei der Gesamtfinanzierung berücksichtigt werden.

5. Im NWL für die DB Stationsoffensive priorisierte Stationen

Von den Ergebnissen her kristallisieren sich im NWL nunmehr 4 neue Stationsstandorte heraus, die von der NWL-Verwaltung in Abstimmung mit den Teilräumen nunmehr als diejenigen vorgeschlagen werden, die in der Rahmenvereinbarung zur Stationsoffensive mit aufgenommen werden sollen:

- Bocholt-Mussum
- Hamm-Westtünnen
- Kreuztal-Buschhütten
- Lünen-Alstedde

• Bocholt-Mussum

Die Station ist im aktuellen NVP NWL nicht enthalten, soll aber im kommenden NVP mit eingebracht werden. Vom Sachstand her wird als Bocholt-Mussum als mögliche neue Station auf Basis bereits vorliegender erster Planungen (HOIA Lph 1 und 2) im Rahmen der Elektrifizierung Wesel – Bocholt geprüft und daher in der DB Stationsoffensive als mögliche zusätzliche Station planerisch berücksichtigt worden.

Der Standort hat nach Untersuchungen von DB Station&Service ein

- Potential von 180 Fahrgästen, davon 170 neu hinzugewonnenen.
- Der Halt liegt an der heutigen RB 32 und würde letztlich eine stündliche Direktanbindung über Wesel nach Düsseldorf ermöglichen.
- Die Gesamtkosten liegen nach aktuellem Stand bei ca. 1,77 Mio. €.

• Hamm-Westtünnen

Der Standort ist im NVP als neue Station „in Planung“ enthalten. Die Planung befindet sich heute in der Lph HOIA 2. Für die Maßnahme wurde bereits vor 2008 eine Einplanung nach §12 (alt) vom Land NRW ausgesprochen, mit einer eingeplanten

Förderquote von 85 %. Der restliche Eigenanteil war hiernach von der Stadt Hamm zu tragen. Kosten für die Anlagenmehrung müssen im laufenden Betrieb zudem über Jahre noch zusätzlich über zusätzliche Stationsentgelte vom NWL gezahlt werden. Zum Projekt wurde in 2011 eine Baudurchführungsvereinbarung (Erstellung und Betrieb) zwischen der Stadt Hamm, der DB S&S AG und dem NWL abgeschlossen. Lt. den vorliegenden vertraglichen Vereinbarungen erfolgt danach keine anteilige Kostentragung der DB S&S AG.

Der Standort hat nach Untersuchungen von DB Station&Service ein

- Potential von 1.000 Fahrgästen, davon 900 neu hinzugewonnenen.
- Der Halt liegt an der heutigen RB 89 und würde letztlich eine halbstündliche Direktanbindung über Hamm nach Münster sowie nach Paderborn ermöglichen.
- Die Gesamtkosten liegen nach aktuellem Stand bei ca. 4,5 Mio. €.

• Kreuztal-Buschhütten

Der Standort ist im NVP des NWL als „zu prüfen“ dargestellt. Die mögliche neue Station wird in Westfalen-Süd sehr hoch priorisiert. Zum Standort selbst und zur Abschätzung der Reisendenpotentiale wurde auch vom ZWS eine Studie erstellt. Die Kosten für die Erstellung der Station sind vergleichsweise hoch, da zur Realisierung ergänzende Netzinvestitionen erforderlich sind (direkt am Standort liegende Oberleitungsmasten wie auch die Oberleitung umgebaut werden müssen) und die Leit- und Sicherungstechnik angepasst werden muss. Zudem müssen netzseitig zwingend 3 Bahnübergänge angepasst werden.

Bei der erfolgten Betrachtungstiefe ist noch offen, ob weitere Zusatzkosten im Bereich DB Netz als Kostenrisiko ausschließlich vom NWL zu finanzieren wären, da ggf. ein zusätzlich anzupassender weiterer Bahnübergang (Kosten falls erforderlich; 1,5 Mio.€) umgebaut werden muss. Ob hier jedoch Umbauten im Zuge von EKrG-Maßnahmen anzusetzen sind, welche Folgen dies für die Investitionen und Finanzierungsanteile hat, ist im Zuge der weiteren Planung noch zu erarbeiten.

Der Standort hat nach Untersuchungen von DB Station&Service ein

- Potential von 320 Fahrgästen, davon 260 neu hinzugewonnenen (laut Untersuchung des ZWS insg. 672 Fahrgäste).
- Der Halt liegt an der heutigen RB 91 und würde eine stündliche Direktanbindung nach Siegen und Hagen sowie am Tagesrand auch von den Linien RE 16+RB 93 ermöglichen.
- Die Gesamtkosten liegen nach aktuellem Stand bei ca. 5,3 bis 7,0 Mio.€.

• Lünen-Alstedde

Eine Station dort ist im NVP des NWL als „geplant“ dargestellt. Die mögliche neue Station wurde schon in den Fahrplänen der Ausschreibungen der RB 51 mit geprüft, die 2004 die Prignitzer Eisenbahn gewonnen hat. Ein Halt in Alstedde ist fahrplan-technisch und auch von den Auswirkungen auf die Betriebsstabilität umsetzbar.

Der Standort hat nach Untersuchungen von DB Station&Service ein

- Potential von 280 Fahrgästen, davon 240 neu hinzugewonnenen.
- Der Halt liegt an der heutigen RB 51 und würde eine stündliche Direktanbindung über Lünen nach Dortmund sowie über Dülmen-Coesfeld-Gronau nach Enschede (NL) ermöglichen.
- Die Gesamtkosten liegen nach aktuellem Stand bei ca. 2,4 Mio. €.

Vorlage:	23/2019
Beschlussvorlage	öffentlich

Beratungsfolge	Beratungsstatus	Sitzung am	TOP
Verbandsversammlung		04.04.2019	9.

Mitbestimmung der Zweckverbände erforderlich:				<input type="checkbox"/>
ZWS	nph	ZRL	VVOWL	ZVM
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Einfache Mehrheit: <input checked="" type="checkbox"/>	2/3 Mehrheit: <input type="checkbox"/>	Einstimmig: <input type="checkbox"/>
---	---	---

Einmalige Kosten	Jährliche Folgekosten	Laufzeit	Gesamtkosten
€	€		

Sachbearbeiter/in:	Berichterstatter/in:
Maria Hackmann	Joachim Künzel

Betreff:
Qualitätsoffensive Stationen im NWL

Beschlussvorschlag

1. Die Verbandsversammlung nimmt den Bericht z.K.
2. Die Verbandsversammlung unterstützt die Maßnahmen zur Qualitätssteigerungen und Barrierefreiheit an Stationen und beauftragt den Verbandsvorsteher Verhandlungen mit der DB über die Aufnahme und Durchführung der erforderlichen Planungen für Verbesserungen der unter Pkt. 1-4 benannten Planungsschritte zur Kundenzufriedenheit aufzunehmen und eine abschließende Konzeption zur Beschlussfassung vorzulegen.

Andreas Müller	Frank Beckehoff
Verbandsvorsteher NWL	Vorsitzender der Verbandsversammlung

Begründung:

Die qualitative Verbesserung der Verkehrsstationen im NWL ist ein wesentlicher Faktor zur Verbesserung der Kundenzufriedenheit und zur Gewinnung neuer Potentiale. Daher hat der NWL in den vergangenen Jahren zahlreiche Projekte auf den Weg gebracht, Bahnhöfe und Haltepunkte in Westfalen zu modernisieren.

U.a. wird im Rahmen der Einführung des RRX für den Bahnhof Hamm nicht nur der RRX Bahnsteig barrierefrei erschlossen sondern werden die Bahnsteiganlagen in Abstimmung mit dem Land NRW und der DB ganzheitlich in 3 Baustufen modernisiert. Diese drei Baustufen werden aus verschiedenen Fördertöpfen finanziert. Bei der Finanzierung der dritten Baustufe kam es zu einer Finanzierungslücke im Bereich der Planungskosten. Die DB erklärte sich bereit, die nicht geklärten Planungskosten (ca. 2,1 Mio. Euro) zu finanzieren. Der NWL hat in Aussicht gestellt, ein ergänzendes Programm zur Aufwertung von Verkehrsstationen im NWL zu unterstützen. Hierzu wurden in gemeinsamen Abstimmungen die nachfolgenden Themenschwerpunkte identifiziert.

1. Verbesserungen und Ergänzungen der Barrierefreiheit

An verschiedenen Verkehrsstationen könnten Ergänzungen an der Barrierefreiheit durch die Nachrüstung von tastbaren Schildern an den Handlaufschildern und der dauerhaften Kontrastmarkierung der Antrittsstufen vorgenommen werden.

Zusätzlich könnten Aufzüge von Kommunen, die sich in einer Reisekette an Bahnhöfen befinden, durch Nachrüstung von Sensoren, für die Darstellung in der DB App Aufzugsverfügbarkeit, ertüchtigt werden. So könnten Mobilitätseingeschränkte sich im Vorfeld besser informieren.

2. Fahrgastinformation, Vitrinen (Digitale Vitrine als Pilot geplant)

Zur Verbesserung der Fahrgastinformation ist die Ausstattung von Verkehrsstationen mit digitalen Vitrinen (Touch Screen DIN A 3 geplant) im Zuge eines Streckenabschnittes, welcher möglichst mit 2 oder mehr Linien bedient wird, vorgesehen. Den Reisenden sollen stets über einen aktuellen Fahrplan verfügen. Geeignete Linien- oder Streckenabschnitte müssen noch identifiziert werden.

In diesem Zusammenhang soll auch das Thema NWL-Zug Informationskonzept, weiterverfolgt werden. Bereits im Rahmen der Vorlage 411/17 (14.12.2017) hat die Verbandsversammlung beschlossen, ein Konzept zur Verbesserung der Fahrgastinformation an Verkehrsstationen zu entwickeln und eine Rahmenvereinbarung zur Umsetzung des NWL-Zug Informationskonzeptes zu verhandeln. Da die Überlegungen zur Ausgestaltung der Bausteine der Fahrgastinformation an den Stationen bei der DB Station & Service noch nicht abgeschlossen waren, konnte dieser Beschluss bisher nicht umgesetzt werden. Dieses Thema soll im Zusammenhang des Programms „Qualität Offensive Stationen im NWL“ wieder aufgegriffen werden.

3. Verbesserung der Reinigungsqualität (Informationen/ Anforderungen per App)

Die Reinigung der Verkehrsstationen erfolgt seitens der DB in regelmäßigen Intervallen, die den Anforderungen der Stationsnutzungsbedingungen entsprechen. Abrechnungen erfolgen über das Stationspreissystem. Ein Bedarf an zusätzlichen flexibel planbaren Reinigungsleistungen ist dabei nicht abgedeckt.

Die DB Station & Service hat für ausgewählte Bahnhöfe ein System mit der Möglichkeit, Mängel und Verunreinigungen per Whats App zu melden, pilotiert. Ein solches Pilotprojekt könnte für Westfalen ausgeweitet werden und mit ergänzenden mobilen Reinigungsteams unterstützt werden. Einzelheiten wären im weiteren Verlauf zu konkretisieren.

4. Verbesserung des Informationszustandes und baulichen Zustand

Personenunterführungen sind an Verkehrsstationen ein wichtiger Bestandteil der verkehrssicheren und planfreien Anbindung und Erreichbarkeit der Bahnsteige. Diese Zuwegungsbereiche befinden sich allerdings teilweise in einem nicht annehmbaren Zustand für den Fahrgast.

Als Ziel werden diesbezügliche Verbesserungen gemeinsam mit der DB überlegt. Für verschiedene Personenunterführungen sollen Planungen zur baulichen Aufwertung veranlasst werden. Es soll geprüft werden, welche Stationen in ein solches Förderprogramm aufgenommen werden könnten. Grundlage ist u.a. die NWL Stationsqualität im Qualitätsbericht des NWL.

Vorlage:	16/2019
Beschlussvorlage	öffentlich

Beratungsfolge	Beratungsstatus	Sitzung am	TOP
Verbandsversammlung		04.04.2019	8.

Mitbestimmung der Zweckverbände erforderlich:				<input type="checkbox"/>
ZWS	nph	ZRL	VVOWL	ZVM
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Einfache Mehrheit: <input checked="" type="checkbox"/>	2/3 Mehrheit: <input type="checkbox"/>	Einstimmig: <input type="checkbox"/>
---	---	---

Einmalige Kosten	Jährliche Folgekosten	Laufzeit	Gesamtkosten
€	€		€

Sachbearbeiter/in:	Berichterstatter/in:
Nils Werner	Joachim Künzel

Betreff:

Qualitätsoffensive im NWL: Ursachen für Leistungsmängel und Handlungsoptionen des NWL

Beschlussvorschlag

1. Die Verbandsversammlung nimmt den Bericht zur Kenntnis.
2. Die Zweckverbandsversammlung befürwortet die systematische Analyse von Schwachstellen im aktuellen Betrieb und beauftragt die Verwaltung, Maßnahmen zur möglichst kurzfristigen Qualitätssteigerung durch betriebliche oder infrastrukturelle Maßnahmen mit konkreten Umsetzungsplänen in die Verbandsversammlung einzubringen.
3. Die Verbandsversammlung unterstützt die Auflösung der Durchbindung der Linien RB 67 und RB 71 final zu untersuchen und zu bewerten und zur abschließenden Entscheidung vorzulegen.

Andreas Müller	Frank Beckehoff
Verbandsvorsteher NWL	Vorsitzender der Verbandsversammlung

Begründung:

Ausgangslage

Die Qualität des Schienenpersonennahverkehrs befindet sich derzeit teilweise auf einem nicht zufriedenstellenden Niveau. Öffentlich und medial erfährt das System derzeit immer häufiger eine negative Darstellung. Auch mehren sich Beschwerden von Fahrgästen, die ihr Vertrauen in die Zuverlässigkeit des Bahnsystems in Frage stellen. Dabei treten die deutlichen Leistungsverbesserungen der vergangenen Jahre insbesondere im Bereich Leistungsausweitungen und besserer Fahrzeugqualitäten in den Hintergrund.

Als Aufgabenträger für den SPNV und damit Besteller der Leistungen sowie als wesentlicher einnahmenverantwortlicher Akteur hat der NWL ein starkes Interesse an der Stabilisierung der Qualität. Entsprechende Maßnahmen müssen entwickelt und so bald wie möglich umgesetzt werden, um die Qualität im Netz zu steigern und bestehenden sowie potenziellen Fahrgästen in der Region ein vertrauenswürdiges Produkt anbieten zu können.

Wesentlich für einen reibungslosen Betrieb ist die Vorhaltung von ausreichend Personal und funktionsfähigen Fahrzeugen. Hier sind die Verkehrsunternehmen in der Pflicht, ihre Betriebe so aufzustellen, dass die Leistung wie bestellt erbracht wird. Zuletzt haben der NWL und weitere Aufgabenträgerpartner durch das Aussprechen von Abmahnungen gegenüber ihren Auftragsunternehmen drastische Schritte unternommen, um insbesondere die wiederholt auftretenden Ausfälle von ganzen oder teilweisen Zugleistungen zu unterbinden. Doch auch die Prüfung der eigenen Handlungsmöglichkeiten hat zu ersten konkreten Maßnahmen geführt, die gemeinsam und in Diskussion mit den Verkehrsunternehmen entstanden sind bzw. stetig weiterentwickelt werden.

Initiative Personal

Ein Schwerpunkt von Schlecht- bzw. Nichtleistungen liegt im Bereich der Personalverfügbarkeit. Der NWL hat sich maßgeblich dafür eingesetzt, gemeinsam mit dem Land NRW und den anderen Aufgabenträgern in NRW sowie den Verkehrsunternehmen eine Initiative zur Aufwertung des Berufsbilds „Triebfahrzeugführer“ ins Leben gerufen. Eine Intensivierung der Rekrutierungsbemühungen ist dringend erforderlich, um den Personalbedarf der gesamten Branche zu decken. Alle Verkehrsunternehmen spüren die Auswirkungen des derzeitigen Arbeitsmarktes. Ein entscheidender Faktor für die Verfügbarkeit ist häufig eher die Standortfrage. Entsprechend sind regional teils sehr unterschiedliche Verfügbarkeiten feststellbar. Die Wirkung der fortlaufenden Initiative lässt sich nicht ad-hoc messen, sodass noch keine abschließende Einschätzung der Wirksamkeit besteht.

Vertrag und Vergabe

Neben den eigenen Bemühungen des NWL und der weiteren Aufgabenträger werden die derzeit bestehenden verkehrsvertraglichen Mittel zur Erhöhung der Qualität, insbesondere durch Erhebung von Strafen, ausgeschöpft. Eine engmaschige Kontrolle von Abweichungen ist notwendig, um kontinuierliche Verbesserungen einzufordern.

Bei künftigen Ausschreibungsverfahren wird ein noch stärkerer Fokus auf die Einbindung von Instrumenten zur Qualitätssteuerung durch Anforderungen an die

Bieter sowie die Ausgestaltung der Leistungsparameter zu richten sein. Ziel ist die Beauftragung von qualitätsvollen und verlässlichen Bietern mit zukunftssicheren Betriebskonzepten und Rahmenbedingungen.

Die gesamte Branche diskutiert derzeit verschiedenste Lösungsansätze, die zu einer Stabilisierung des Systems beitragen sollen. Die diskutierten Themen reichen von der Weiterentwicklung von Kommunikations- und Vertriebswegen über die Ausgestaltung von Vergabebedingungen bis zur Überprüfung der bisher gängigen Fortschreibungsparameter, um eine langfristige finanzielle Planungssicherheit in einem sich verändernden Marktumfeld zu unterstützen. Insgesamt ist eine große Dynamik feststellbar.

Außerdem befindet sich der DB-Konzern hinsichtlich seiner Infrastrukturplanungen in einem teils öffentlich wahrnehmbaren Diskussionsprozess. Die DB AG hat im Februar 2019 medienwirksam ein sogenanntes „Ergänzungspaket Regionalnetze“ angekündigt, um auch dort in die Infrastruktur zu investieren. Konkrete Maßnahmen, die zu dem Paket gehören sollen, sind noch nicht bekannt. Weitere Projekte, bspw. unter dem Namen „Robustes Netz NRW“, sollen teils schon durch kleine Maßnahmen signifikante Verbesserungen einbringen. Der NWL hat gegenüber der DB Netz AG bereits seine Erwartungshaltung für Maßnahmen auf den westfälischen Strecken zum Ausdruck gebracht und wird sich weiterhin mit Nachdruck diesbezüglich einbringen.

Neben den vorgenannten, teils längerfristigen Maßnahmen stehen jedoch auch Möglichkeiten, den Betrieb durch Anpassung betrieblicher Vorgaben oder Anpassungen an der Infrastruktur vergleichsweise kurzfristig zu verbessern.

Ursachen für Leistungseinschränkungen

Zugausfälle

Im Bereich der Zugausfälle sind eigenverschuldete Gründe der EVU zumeist am häufigsten, wenngleich Schwierigkeiten mit Personal und Fahrzeugen deutlichen Schwankungen zwischen Netzen, teils auch Linien, und zeitlichen Phasen unterliegen. Eine ausreichende Personaldecke sowie eine funktionierende Fahrzeug- und Instandhaltungsplanung sind erste und wichtigste Aufgabe der EVU, um Ausfälle zu vermeiden. Eine aktive Beeinflussung durch den NWL ist über die stetige Kontrolle und Einforderung von Verbesserungen in bestehenden Netzen hinaus aus wettbewerbsrechtlicher Perspektive seltener möglich. Über die Unterstützung von Brancheninitiativen ist der direkte Handlungsrahmen weitgehend ausgeschöpft.

Weitere relevante Ursachen für Ausfälle bestehen in externen Gründen, insbesondere behördliche Maßnahmen und dadurch resultierende Streckensperrungen oder wetterbedingte Einflüsse. Einflussnahme ist in diesen Fällen nicht möglich.

Die vierte wesentliche Ursache für Ausfälle liegt in der zugrundeliegenden Infrastruktur. Störungen an zum Teil alten Bahnübergangsanlagen, der Leit- und Sicherungstechnik, der Oberleitung oder ähnliches können zu Streckensperrungen und Ausfällen führen. Den größten Schwerpunkt in Bezug auf Ausfälle bilden diese Gründe mit etwa 10 % der Fälle jedoch nicht. Auch hier sind teils deutliche Unterschiede zwischen Netzen und Linien zu verzeichnen.

Verspätungen

In einem so stark vertakteten System wie dem Taktfahrplan NRW ist die Pünktlichkeit von Linien eine weitere entscheidende Größe für die Wahrnehmung als qualitativ hochwertiges Verkehrsmittel. Neben der rechtzeitigen Ankunft am Zielort ist auch die Erreichung von Anschlüssen im Vor- und Nachlauf bzw. in der Reisekette innerhalb des SPNV für viele Reisende elementar. Die Pünktlichkeit der Nahverkehrslinien im NWL ist allerdings bereits seit mehreren Jahren rückläufig. Im Jahr 2018 liegt der Wert mit 84,4% deutlich unter dem Vorjahreswert (85,7%) und erreicht damit zum zweiten Mal in Folge ein historisch niedriges Niveau.¹

Ursachen für nachlassende Pünktlichkeit sind die zunehmende und in großen Teilen des Netzes bereits hohe Auslastung der Strecken, die momentan zu verzeichnende Zunahme der Bautätigkeit zur Instandhaltung und der damit verbundenen eingeschränkten Trassenverfügbarkeit, auch durch Umleitungsverkehre, sowie eine insbesondere auf den Nebenstrecken nachlassende Verlässlichkeit der Infrastruktur wie der Bahnübergangstechnik. Auf den Hauptstrecken in NRW führt auch die ebenfalls rückläufige Pünktlichkeit des Fernverkehrs mit den starken Abhängigkeiten zum Regionalverkehr zu erheblichen Qualitätseinbußen. Zum Vergleich erreichten die Züge des Fernverkehrs bundesweit im Jahr 2018 nach eigenen Angaben der DB lediglich eine Pünktlichkeit von 74,9%, wobei hier Züge mit bis zu 5 Minuten 59 Sekunden Verspätung als pünktlich gewertet werden.

Eine Schwerpunktanalyse von 13 SPNV-Linien im NWL-Netz, für welche einheitliche und unabhängige Verspätungsdaten mit Nennung von Gründen vorliegen, zeigt deutlich auf, welche Ursachencluster den größten Einfluss auf die messbare Pünktlichkeit haben. Gemessen an der Summe von auftretenden Verspätungsminuten bei Verspätungsfällen mit mehr als 3 Minuten Verspätung teilen sich die Begründungen zu folgenden Anteilen in fünf wesentliche Kategorien auf:

Verspätungsübertragungen:	je Linie 37 – 79 %, durchschnittlich 61,4 %
Störung beim Verkehrsunternehmen:	je Linie 7 – 25 %, durchschnittlich 13,6 %
Störung beim Infrastrukturbetreiber:	je Linie 5 – 20 %, durchschnittlich 12,6 %
Sonstige Störungen:	je Linie 2 – 15 %, durchschnittlich 7,3 %
Extern eingebrachte Störungen:	je Linie 2 – 10 %, durchschnittlich 5,1 %

Es sind somit weniger direkte Gründe der Verkehrsunternehmen oder Störungen der Infrastruktur, die zu Verspätungen führen. Deutlich kritischer sind fehlende Möglichkeiten zum Verspätungsabbau aufgrund mangelnder Fahrplan- oder Infrastrukturkapazitäten bzw. die sich daraus ergebenden Kreuzungskonflikte mit Linien des Fernverkehrs. Grundlegend geeignete Maßnahmen, um diesen Engpässen entgegenzuwirken sind

- Erhöhung der Streckengeschwindigkeiten,
- Erhöhung der Zuverlässigkeit von Bahnübergangsanlagen bzw. Sicherung von Bahnübergangsanlagen,

¹ Basis sind 3 Minuten 59 Sekunden als Verspätungsgrenze an Messpunkten im NWL-Gebiet, weitere Informationen sind dem in Kürze erscheinenden Qualitätsbericht 2018 des NWL zu entnehmen.

- Erhöhung von Ein- und Ausfahrgeschwindigkeiten an Bahnstationen sowie gleichzeitiges Ein- und Ausfahren an Kreuzungsbahnhöfen zur beschleunigten Abwicklung von Betriebsabläufen,
- (Wieder-)Einbau von Kreuzungsstellen,
- Bau von Überholgleisen, um Konflikte zwischen Fern- und Nahverkehr zu entzerren,
- Ausbau von Bahnsteigkapazitäten, um Verspätungsübertragungen durch belegte Bahnsteige zu verhindern,
- Bestellung von auskömmlichen Fahrplänen mit ausreichend Fahrzeitreserven,
- Verlängerung von Wendezeiten,
- Verkürzung von Linienverläufen bzw. Aufbrechen von Liniendurchbindungen,
- Optimierung von betrieblichen Abläufen wie Triebfahrzeugführerwechsel oder Zu- und Abführung bzw. Stärken und Schwächen von Fahrzeugen im Tagesverlauf.

In diesen Bereichen kann der NWL unterschiedlich einwirken. Einerseits können durch Änderungen an betrieblichen Vorgaben des NWL in Einzelfällen relativ kurzfristig Verbesserungen erzielt werden. Im Bereich der Infrastruktur obliegt die Verantwortung primär der DB Netz, durch das Setzen von finanziellen Anreizen gegenüber den Infrastrukturbetreibern (Teil- oder Mitfinanzierung bzw. gezielte Förderung von Maßnahmen) können Maßnahmen ergänzend angeschoben werden. Zu beachten ist stets die Verantwortlichkeit für die Umsetzung von Maßnahmen. Die aktiven Handlungsoptionen des NWL sind daher oftmals eingeschränkt.

Die Umsetzung betrieblicher Maßnahmen ist zumeist mit notwendigen vorangehenden Analysen und Planungen verbunden. Auch sind insbesondere Wenden, Standzeiten, Halte und Linienlaufwege eher als Ergebnisse einer mittelfristigen Angebotskonzeption umzusetzen und nach Neuausschreibung von Netzen final zu betreiben. Jedoch kann der NWL auch kurzfristig durch Fokussierung auf bestimmte Bereiche auf Verbesserungen hinwirken.

Kurzfristige Handlungsoptionen des NWL

Mit Blick auf die seit Jahren unpünktlichsten Regionalbahnen 67 und 71 (durchschnittlich 74,2 % bzw. 59,3 % Ankünfte mit drei oder weniger Minuten Verspätung in 2018) ist eine Maßnahme mit potenziell erheblichen Auswirkungen auf die Pünktlichkeit vergleichsweise schnell umsetzbar. Die Linie RB 67 von Münster über Rheda-Wiedenbrück bis Bielefeld wurde im Rahmen der Vergabe des OWL-Dieselnetz-Loses Nord betrieblich verknüpft mit der Linie RB 71 von Bielefeld über Herford und Bünde bis Rahden. Aufgrund von diversen Zwangspunkten im Linienverlauf ist ein pünktlicher Betrieb erheblich erschwert. Kreuzungskonflikte mit Linien des Fernverkehrs sowie eingleisige Streckenabschnitte mit wenig Kreuzungsmöglichkeiten führen zu einer extremen Häufung von Verspätungen und Verspätungsübertragungen. Die Durchbindung in Bielefeld führt zudem dazu, dass sich die Übertragung der Verspätungen des einen auf den anderen Abschnitt häuft. Durchschnittlich übertragen sich etwa 10 Minuten Verspätung je mit mehr als drei Minuten verspäteter Fahrt auf die Züge der jeweils anderen Linie. Eine Trennung der Linien wird voraussichtlich einen erheblichen Effekt auf die Pünktlichkeit haben. Eine Anbindung an das Oberzentrum Bielefeld bleibt aus beiden Richtungen bestehen. Mit

der Maßnahme ist ein nicht zu vernachlässigender finanzieller Aufwand verbunden, der in Abstimmung mit dem EVU weiter zu konkretisieren ist.

Auch zukünftig in neuen Ausschreibungsnetzen umzusetzende Maßnahmen im Bereich der Angebotskonzeption werden aus finanzieller Sicht zu bewerten sein. Zur Steigerung der Qualität und damit der Kundenbindung sowie -zufriedenheit sind gewisse Mehraufwände jedoch unumgänglich. Für den konkreten Fall der Linientrennung RB 67 und RB 71 sind die Voraussetzungen gegeben, dass auf dem derzeit durchgebundenen Abschnitt über Bielefeld hinaus parallele Nahverkehrslinien verkehren, die die Nachfrage nach durchgehender Verbindung aufnehmen können. Analysen der Fahrgastzahlen zeigen eine vergleichsweise geringe Anzahl von Personen, die täglich eine durchgehende Verbindung durch die Linien RB 67 / 71 nutzen. Somit sind diese beiden Linien prädestiniert für eine solche qualitätssteigernde Maßnahme.

Um die Linien zu trennen entsteht ein Mehrbedarf an Fahrzeugen sowie Personal. Die bisher entwickelten Szenarien, die aus einer Schwachstellenanalyse der Linien entstammen, zeigen zudem einen kleineren betrieblichen Mehraufwand, da die Fahrzeuge aufgrund zu knapper Bahnsteigkapazitäten nicht im Bielefelder Hauptbahnhof abgestellt werden können, um auf die Folgeleistungen zu wenden. Insgesamt ist davon auszugehen, dass die Maßnahme einen finanziellen Zusatzaufwand in Form eines unteren siebenstelligen Betrags pro Jahr nach sich ziehen würde. Prinzipiell möglich ist eine Umsetzung zum kommenden Fahrplanwechsel im Dezember 2019 bzw. nach finaler Abstimmung der Fahrzeugverfügbarkeit zum Juni 2020 oder Dezember 2020. Entsprechende Vormerkungen wurden im Zuge der momentan erfolgenden Trassenanmeldung bereits vorgenommen.

Derzeit werden die konkreten Auswirkungen einer Trennung auf die Qualität der Linien untersucht. Auch die finanziellen Parameter für eine Umsetzung durch den Betreiber der Linien, Keolis/eurobahn, sind derzeit in Erstellung. Nach Vorliegen aller relevanten Informationen kann eine finale Beschlussfassung herbeigeführt werden. Um zeitlich flexibel zu sein und so eine möglichst zeitnahe Umsetzung zu ermöglichen, wird die Delegation der Entscheidung an den Vergabeausschuss empfohlen.

Weitere fahrplanbezogene Maßnahmen sind in der Folge auch in Abstimmung mit den EVU konkreter auszuplanen und hinsichtlich einer kurzfristigen Umsetzungsmöglichkeit zu prüfen.

Infrastruktur

Bei der Umsetzung von Infrastrukturmaßnahmen ist der NWL schon rein formal nicht in der Lage, eigenständig tätig zu werden. Er besitzt kein direktes Vertragsverhältnis zum Infrastrukturbetreiber und ist insofern auf die Bereitschaft des Eigentümers angewiesen. Nichtsdestotrotz können durch Forderungen im Zusammenspiel mit aktiver Unterstützung der Entwicklung von Maßnahmen im Bereich der Netzinfrastruktur inkl. entsprechender Förderungen (Planung und Bau) Angebote zur Verbesserung gemacht werden.

Im Folgenden sind konkrete Maßnahmen gelistet, die im Verbandsgebiet des NWL umgesetzt werden könnten, um die Betriebsqualität zu verbessern. Sie bedürfen in der Regel eines aktiven Mitgestaltens der Infrastruktureigentümer und/oder der Verkehrsunternehmen sowie finanzieller Anstrengungen. Die benannten Maßnahmen entstammen einer Analyse, die die dauerhaft unpünktlichsten Linien im Bereich des NWL in den Blick nimmt und eine Betrachtung infrastruktureller Engpässe beinhaltet. Sie stellen keine erschöpfende Auflistung dar, sind nach Auffassung des NWL nach Rücksprache mit dem KC ITF NRW jedoch geeignet, um stabilisierend auf die Qualität und teilweise auch deutlich über den eigentlichen Korridor hinaus zu wirken:

- Knoten Hamm: Schaffung zusätzlicher Parallelfahrten durch Umfahrung der Doppelkreuzungsweiche 804 im Westkopf und Ertüchtigung der G-Bahn ab Abzweig Selmig und Anbindung dieser an die Strecke 2650 // Hinweis: Maßnahme ist in Liste „Robustes Netz NRW“ aufgeführt
- Bereich Gütersloh: Streckenverknüpfung Personen- und Güterbahn für flexibleren Betrieb; dazu neuer Bahnsteig in Güterloh Hbf und in Isselhorst-Avenwedde // Hinweis: Maßnahme ist in Liste „Robustes Netz NRW“ aufgeführt
- Bahnhof Ahlen: Wiedereinrichtung des Überholgleises 4 für reduzierte Wartezeit des SPNV bei verspäteten Fernverkehrsabfahrten aus Richtung Hannover
- Münster Hbf.: Zugdeckungssignal an Gleis 17 zur Zweifachnutzung des Bahnsteigs sowie Nutzbarmachung des Gleises 20 mit Bahnsteig, bestenfalls ebenfalls mit Zugdeckungssignal
- Strecke Münster – Rheda-Wiedenbrück: Bahnübergangsmaßnahmen zur Erhöhung der Streckengeschwindigkeit; dadurch auch erhebliche Erhöhung der Sicherheit und Verhinderung von Personen- und Sachschäden sowie Vermeidung langfristiger Fahrzeugausfälle im Zugbetrieb auf diesem vom Eisenbahnbundesamt als unfallträchtigste Strecke NRWs benannten Abschnitt
- Strecke Kreuztal – Erndtebrück – Bad Berleburg: Bahnübergangsmaßnahmen zur Erhöhung der Streckengeschwindigkeit durch Auflösung dauerhafter Langsamfahrstellen
- Strecke Lünen – Gronau: Modernisierung von Bahnübergangsanlagen zur Auflösung erhöhter Störanfälligkeit
- Strecke Bünde – Rahden: Einrichten einer zusätzlichen Kreuzungsstelle im Bereich Bieren-Rödinghausen und Erhöhung der Einfahrgeschwindigkeit im Bf. Rahden sowie Modernisierung von Bahnübergangsanlagen zur Auflösung erhöhter Störanfälligkeit
- Strecke Unna – Soest: Erneuerung störanfälliger Bahnübergangssicherungsanlagen
- Strecke Bielefeld – Lemgo: Einrichten einer zusätzlichen Kreuzungsstelle in Ehlenbruch
- Strecke Dissen-Bad Rothenfelde – Halle (Westf): Beseitigung von Langsamfahrstellen und Modernisierung von Bahnübergangsanlagen

- Strecke Unna – Fröndenberg: Sicherung von Bahnübergängen zur Erhöhung der Streckengeschwindigkeit
- Strecke Altenbeken - Paderborn: Beseitigung von Oberbaumängeln zur Wiederherstellung der vorgesehenen Streckengeschwindigkeiten
- Strecke Brügge – Hagen: Einrichtung einer zusätzlichen Kreuzungsmöglichkeit
- Bahnhof Lage: Erhöhung der Ein- und Ausfahrgeschwindigkeiten sowie Signalanpassungen (P4, P5) im Rahmen der Einrichtung eines Elektronischen Stellwerks (steht an)
- Schwerter Kurve: Signaltechnische Anpassung zur Verkürzung des eingleisigen Abschnitts
- Strecke Au – Betzdorf (RPF) – Siegen: Erhöhung der Streckengeschwindigkeit (z.B. Betzdorf: 40 km/h)
- Bereich Geseke (Pd – Horn): Beseitigung von Dauerlangsamfahrstellen (Reduzierung von 160 km/h auf 100 km/h)

Hier ist der NWL gefordert, im intensiven Dialog mit den Netzbetreibern auf qualitative Verbesserungen hinzuwirken. Vielfach geht es darum, solche Maßnahmen in entsprechende Förderprogramme der DB, des Bundes bzw. des Landes zu implementieren. In Einzelfällen sind auch Förderungen des NWL möglich. Die Verwaltung wird an dieser Stelle Sorge dafür tragen, dass die Schwachstellen und Maßnahmen systematisch aufbereitet werden, um sie zu priorisieren sowie gegenüber den einzubeziehenden Partnern zu kommunizieren. Über die Bahn-Infrastrukturbetreiber hinaus sind dies insbesondere im Zusammenhang mit Bahnüberganganlagen die jeweiligen Baulastträger oder auch private Eigner, die zur Erzielung von Verbesserungen einzubinden sein werden.

Weitere flankierende Maßnahmen

Relevanter Teil des Kundenerlebnisses im SPNV ist zudem die Versorgung mit umfassenden und zielgerichteten Informationen, insbesondere im Störfall. Immer wieder erleben Fahrgäste eine nicht ausreichende Information, die auf eine teilweise undurchdringlich wirkende Schnittstellenlandschaft zurückgeht. Verschiedene Initiativen wie die Vernetzungsinitiative NRW sollen stetig Verbesserungen bringen. Der NWL ist durch aktive Teilnahme an entsprechenden Arbeitskreisen aufgerufen, eigene Forderungen einzubringen.

Im gleichen Zuge setzt sich der NWL für die Entwicklung von Qualitätsstandards im Beschwerdemanagement ein. Hier sind landesweit einheitliche Ansätze, bspw. im Zusammenhang mit der Mobilitätsgarantie NRW, zu bevorzugen. Auch in diesem Zusammenhang ist eine wirkungsvolle Kanalisierung und Befriedigung der Kundenbedürfnisse von entscheidender Bedeutung.

Vorlage:	10/2019
Beschlussvorlage	öffentlich

Beratungsfolge	Beratungsstatus	Sitzung am	TOP
Verbandsversammlung		04.04.2019	4.

Mitbestimmung der Zweckverbände erforderlich:				<input type="checkbox"/>
ZWS	nph	ZRL	VVOWL	ZVM
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Einfache Mehrheit: <input checked="" type="checkbox"/>	2/3 Mehrheit: <input type="checkbox"/>	Einstimmig: <input type="checkbox"/>
---	---	---

Einmalige Kosten	Jährliche Folgekosten	Laufzeit	Gesamtkosten
ca. 1,212 Mio €	ca. 2%ige Dynamisierung €	bis 2032	ca. 17,79 Mio €

Sachbearbeiter/in:	Berichterstatter/in:
Thomas Ressel	Joachim Künzel

Betreff:
SPNV Leistungsbestellungen 2020

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	Frank Beckehoff
Verbandsvorsteher NWL	Vorsitzender der Verbandsversammlung

Begründung:**1. Einführung**

Nachfolgend werden die Veränderungen und zusätzlichen Bestellungen im SPNV Leistungsangebot des Jahres 2020 dargestellt. Das gesamte SPNV Leistungsangebot im NWL wird aus dem „Vertragsbudget“ finanziert.

Grundlage ist auch der in der Verbandsversammlung am 06.04.2017 vorgestellte Nachholbedarf, der sich aus den Standards des NVP NWL ergibt. Die Verwaltung wurde aufgefordert, diesen schrittweise abzubauen. Ein erster Schritt wurde schon zum Fahrplan 2019 umgesetzt. Aber auch im nun zu beschließenden Fahrplan 2020 soll ein weiterer Schritt in Richtung vollständiger Umsetzung der NVP Standards erfolgen.

Planerisch stehen im NWL mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2019 drei Hauptaugenmerke bei der Angebotsplanung im Vordergrund:

- a) Umsetzung des neuen Angebotskonzepts auf der sog. Haard-Achse mit Beschleunigung und Verlängerung des RE 2 bis Osnabrück und Einführung einer zweiten stündlichen RB-Leistung zwischen Essen und Münster zur Bedienung der kleineren Halte.
- b) Umsetzung von in Ausschreibungen schon enthaltenen Leistungsveränderungen wie z.B. die Umstellung der S 4 auf das neue 15-/30-Minuten-Taktsystem oder den Betreiberwechsel auf den Linien RE 6 (Dez. 2019) und RE 1 (Juni 2020). Ebenso erwähnenswert ist die sich nun gemeinsam mit dem VRR ergebende Möglichkeit zur Rücknahme von Kürzungen auf dem RE 13 (Koch-Steinbrück-Papier 2008) sowie die Vollenbetriebnahme der RB 25 zwischen Meinerzhagen und Lüdenscheid.
- c) Der Optimierung des Angebots in der Fläche sowie der Abrundung der Bedienungszeiten und Taktfolgen auf Basis der Nachfrage und Nahverkehrsplanung.

**2. Vergleich zum Vorjahr (Rückblick):
zusätzliche Bestellung zum Fahrplan 2019**

Zum Vergleich mit dem Vorjahr:

Für das Fahrplanjahr 2019 wurden in der NWL-Verbandsversammlung im Juli 2018 insgesamt + 0,194 Mio. Zug-km/Jahr mit Kosten von 2,299 Mio. € (2019) beschlossen. Hinzu kommen + 0,440 Mio. Zug-km/Jahr, die im Rahmen schon vorher gefasster Beschlüsse seit Dez. 2018 neu gefahren werden.

Zusammen mit den schon aus den Vorjahren vorliegenden Beschlüssen werden mit dem Fahrplan 2019 + 634.129 Zug-km zusätzlich gegenüber dem Fahrplanjahr 2018 gefahren.

3. Zusätzliche Bestellung zum Fahrplan 2020

Für das nun kommende Fahrplanjahr 2020 (ab 15.12.2019) setzen sich die zusätzlichen Zug-km Mengen wie folgt zusammen:

- Die sich aus verkehrsvertraglichen Verpflichtungen ergebenden Leistungsanpassungen für das Jahr 2020 werden umgesetzt:

**Paket A:
+856.642 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:
+ 117.996 Zug-km
mit Kosten von jährlich + 1,212 Mio.€ (Preisstand für 2020)**

Die Einzelmaßnahmen der beiden Pakete können der **Anlage 1** entnommen werden.

Zusammen mit den schon aus den Vorjahren vorliegenden Beschlüssen sollen mit dem Fahrplan 2020 + 974.638 Zug-km zusätzlich gegenüber dem Fahrplanjahr 2019 gefahren werden.

4. Ausblick: Fahrplan 2021ff

- **Hamm – Kassel:** Die im vergangenen Jahr bereits angekündigte Taktdrehung (Studentaustausch der Linien RE 11 und RE 17) auf der Strecke Kassel – Hamm/Hagen verschiebt sich um ein Jahr auf Dezember 2020. Hintergrund ist, dass der ausschlaggebende neue RE-Anschluss zwischen Kassel und Eisenach verzögert erst zu diesem Zeitpunkt umgesetzt werden kann. Im Zuge der Neuordnung dieses Korridors sind die detaillierten Fahrpläne der Linien RE 11, RE 17, RE 82 und RB 89 noch abzustimmen.
- **Nachtverkehrskonzept:** In den Wochenendnächten wird im Umfeld der Oberzentren teilweise bereits ein recht umfangreiches Spät- bzw. Nachtangebot gefahren. Gleichzeitig ist dessen Ausprägung in den Teilräumen jedoch sehr unterschiedlich ausgestaltet. Auf Grundlage der Auswertung von Reisendenzahlen und der Mobilfunkdaten soll das Nachtverkehrskonzept NWL-weit überprüft und weiterentwickelt werden.

Anlage(n):

1 3



Öffentlicher Teil

TOP: 4

SPNV Leistungsänderungen 2020

Anlage 1

zur Vorlage 10/2019

**Durch Beschlüsse schon abgedeckte
Zubestellungen
(Paket A)
*zur Info***

**Neu zu beschließende Zubestellungen
(Paket B)**

53. VERBANDSVERSAMMLUNG DES NWL

AM 04.04.2019 IN UNNA

1. Durch schon gefasste Beschlüsse zusätzlich geplante Zugleistungen (Paket A) zur Info

Im Paket A, zu dem die entsprechenden Gremienbeschlüsse schon vorliegen, wird sich das Leistungsvolumen wie folgt verändern:

- **RE 2 / RE 42 / RB 66:**
Neues Angebotskonzept in der Achse Essen – Münster - Osnabrück
 - Essen – Münster (33,1 km im NWL)
Die Linie RE 2 wird beschleunigt und damit künftig im NWL-Gebiet nur noch in Dülmen und Münster Hbf halten. Für die entfallenden Halte an den kleinen Stationen wird die Linie RE 42 täglich ganztägig zu einem 30-Minuten-Takt verdichtet. Auf der Strecke Essen – Münster verkehren damit künftig drei stündliche Züge (1 RE, 2 RB)
+ 420.536 Zug-km
 - Münster – Osnabrück (36,9 km im NWL)
Im Zusammenhang mit der Beschleunigung des RE 2 zwischen Essen und Münster soll die Linie täglich unter Bedienung aller Halte bis Osnabrück verlängert werden. Die Linie ersetzt in diesem Abschnitt die bisher an Mo-Fr morgens und am Nachmittag verkehrenden Verstärkerzüge der RB 66. Aufgrund der Liniendurchbindung der RE 2 verkehrt diese in leicht verschobener Zeitlage gegenüber den heutigen Verstärkerzügen. Aufgrund dieser Verschiebung sowie der Sicherstellung der Anschlüsse zum RE 60 nach Hannover kann die RE 2 zweistündlich nicht in Kattenvenne halten. Bei den stärksten Zügen in der Hauptverkehrszeit wird außerhalb des Regeltaktes ein zusätzlicher Halt in Kattenvenne in die Fahrplananmeldung Anfang April bei DB Netz aufgenommen. Der weitere Abstimmungsprozess, in dem auch Trassenkonflikte zwischen Nah- und Fernverkehr (mit möglichen Folgen auf den Nahverkehr wie Überholungen, ausgedünnter Haltepolitik und verpassen von Anschlüssen) herauszufiltern sind und für diese anschließend Lösungen abzustimmen sind, wird von DB Netze gesteuert muss bis zur verbindlichen Trassenannahme im Spätsommer abgeschlossen sein.
+ 304.646 Zug-km

Für diese Maßnahmen im landesbedeutsamen Netz wird die anteilige ÖPNV-Pauschale an den NWL seitens des Landes entsprechend erhöht.
- **S 4:**
Umstellung des S-Bahnverkehrs Rhein-Ruhr auf 15-/30-Minuten-Takt
 - DO-Lütgendortmund – Unna (7,91 km im NWL)
Im Rahmen der Taktumstellung des S-Bahnverkehrs Rhein-Ruhr auf ein 15-/30-Minutentakt-Raster wird auch die S 4 auf dieses System umgestellt. Zeitgleich wird der Betrieb durch Keolis Deutschland übernommen.

Zwischen Dortmund und Unna-Königsborn wird künftig ein 30-Minuten-Takt angeboten, der montags bis freitags in einer ausgeweiteten Hauptverkehrszeit (ca. 6-9 Uhr und 13-19 Uhr) auf einen 15-Minuten-Takt verdichtet wird (bisher durchgehend 20-Minuten-Takt). An Wochenenden bleibt es beim durchgehenden 30-Minuten-Takt.

Der Abschnitt Unna-Königsborn – Unna wird täglich ganztägig nur noch alle 30 statt alle 20 Minuten bedient.

- 24.660 Zug-km
- **RE 6:**
Umstellung auf RRX-Vorlaufbetrieb

- Zum kleinen Fahrplanwechsel im Juni 2020 wird die Linie auf den RRX-Vorlaufbetrieb mit den neuen Fahrzeugen umgestellt. In dem Zusammenhang wird die Linie durch National Express als neuem Betreiber übernommen.
- Bielefeld – Minden (45,09 km im NWL)
Gegenüber dem seinerzeitigen Ausschreibungsfahrplan sind in der Zwischenzeit bei DB Regio einzelne Leistungen am Tagesrand an Wochenenden zwischen Bielefeld und Minden zubestellbar worden. Diese Leistungen sollen weiterhin angeboten werden, so dass es gegenüber der Ausschreibung zu Mehrkilometern kommt. Diese sind durch Verbandsversammlungsbeschluss zur Neueinrichtung der Fahrt bereits abgedeckt.
+ 21.192 Zug-km
- **RE 13:**
Rücknahme der Kürzungen von 2008
 - Hagen – Hamm (39,10 km im NWL)
Im Rahmen der 2008 erforderlichen Kürzungen („Koch-Steinbrück-Papier“) mussten zwischen Hamm und Hagen insbesondere am Vormittag an Wochenenden Leistungen abbestellt werden. Die NWL-Verbandsversammlung hat bereits vor einigen Jahren die Rücknahme dieser Kürzungen beschlossen. Die Umsetzung war bislang wegen der fehlenden Mitfinanzierung durch den VRR im Abschnitt Hagen – Schwerte nicht möglich.

Für den Fahrplan 2020 hat der VRR in Aussicht gestellt, Teile der seinerzeitigen Kürzungen rückgängig zu machen. An Wochenenden können damit die Fahrten um 06:25 Uhr (nur Sa), 07:25 Uhr, 08:25 Uhr und 09:25 Uhr (nur So/F) ab Hamm sowie die Fahrten um 07:58 Uhr und 08:58 Uhr (nur So/F) ab Hagen wieder eingeführt werden.
+ 17.673 Zug-km
- **RE 16:**
Neuer Verkehrsvertrag
 - Letmathe – Finnentrop (40,13 km im NWL)
Zum Fahrplanwechsel tritt der neue Verkehrsvertrag im Ruhr-Sieg-Netz mit Abellio Rail NRW in Kraft. Im Rahmen der Umstellung kann die 2008 erforderliche Kürzung beim RE 16 in Teilen zurückgenommen werden. Der Zug um 05:58 Uhr von Finnentrop nach Siegen wird damit künftig um 05:24 Uhr bereits ab Letmathe verkehren.
+ 10.113 Zug-km
- **RB 25:**
Inbetriebnahme des Stundentakts im Reaktivierungsabschnitt
 - Meinerzhagen – Lüdenscheid (21,48 km im NWL)
Nach der Inbetriebnahme des zweistündlichen Vorlaufbetriebs auf der Reaktivierungsstrecke Meinerzhagen – Lüdenscheid zum Dezember 2017 kann zum Fahrplanwechsel am 15.12.2019 nun das Zielkonzept mit stündlichen Fahrtangeboten umgesetzt werden. Gleichzeitig werden auch die Verkehrsstationen Kierspe und Oberbrügge (letzterer als Bedarfshalt) in Betrieb gehen.

Gegenüber dem bisherigen Zweistundentakt wird das Angebot um 7 (So/F) bzw. 8 (Mo-Sa) Zugpaare ausgeweitet.
+ 107.142 Zug-km

Insgesamt (Paket A):
+ 856.642 Zug-km/Jahr

2. Durch in dieser Sitzung vorgesehene Beschlüsse zusätzlich geplante Zugleistungen (Paket B)

Im Paket B, zu dem nun die entsprechenden Gremienbeschlüsse erforderlich sind, soll sich das Leistungsvolumen wie folgt verändern:

- **S 1 Hannover:**
Nachtverkehre an Wochenenden
 - Hannover – Minden (4,25 km im NWL)
Die Region Hannover und die LNVG planen eine Überarbeitung des Nachtverkehrs der S-Bahn Hannover. Zur Abrundung dieses Angebots sollen in den Wochenendnächten 2 Zugpaare über die Landesgrenze hinaus bis Minden verlängert werden.
+ 1.921 Zug-km

- **RE 7:**
Ergänzungen im Spätverkehr (Sa/So/F)
 - Münster – Hamm – Köln (39,10 km im NWL)
Gemeinsam mit den Nachbarräumen VRR und NVR wird in Wochenendnächten ein Zugpaar im Spätverkehr ergänzt. Hierzu wird die Fahrt um 21:34 Uhr ab Münster über Hagen hinaus bis Köln verlängert (für den NWL kilometerneutral) sowie eine neue Fahrt um 23:21 Uhr von Köln bis Hamm eingeführt.
+ 4.418 Zug-km

- **RE 17:**
Rückverlängerung eines Samstags-Frühzuges
 - Meschede – Bestwig (8,48 km im NWL)
Analog zur letztjährigen Verlängerung abends aus Richtung Warburg endender Fahrten über Bestwig hinaus bis in die Kreisstadt Meschede, wird künftig die bisher um 06:16 Uhr in Bestwig beginnende Fahrt nach Kassel bereits ab Meschede angeboten.
+ 441 Zug-km

- **RB 54:**
zusätzlicher Anschlusszug zum RE 57 (Mo-Sa)
 - Fröndenberg – Menden (4,64 km im NWL)
Um 21:08 Uhr wird eine zusätzliche Fahrt von Fröndenberg bis Menden angeboten. Dieser hat Anschluss von dem um 20:41 Uhr ab Dortmund fahrenden RE 57.
+ 1.411 Zug-km

- **RE 57:**
Neue Leistung an Wochenenden
 - Dortmund – Bestwig (73,31 km im NWL)
Die Mo-Fr bereits bestehende Leistung von Dortmund (ab 20:41 Uhr) nach Bestwig wird in Abstimmung mit dem VRR künftig auch an Wochenenden angeboten. Damit kann die bisherige Taktlücke auf der Oberen Ruhr täglich geschlossen werden.
+ 8.284 Zug-km

Verlängerung eines Zuges bis Dortmund

- Fröndenberg – Dortmund (1,85 km im NWL)
Die Fahrt um 19:39 Uhr ab Brilon Stadt endet bislang aufgrund der fehlenden Mitfinanzierungsmöglichkeit durch den VRR in Schwerte statt Dortmund Hbf. Gemeinsam mit dem VRR kann diese Leistung nun auf den regulären Linienweg verlegt und damit bis Dortmund verlängert werden.
+ 675 Zug-km

Einführung eines Wintersport-Verstärkerzuges

- Oberhausen – Schwerte – Winterberg (105,77 km im NWL)
Im Zusammenhang mit den Verkehrsproblemen an Wintersport-Wochenenden in und um Winterberg wird der NWL in Abstimmung mit dem VRR an Samstagen während der Skisaison an 12 Betriebstagen einen Entlastungszug unter direkter Anbindung des westlichen Ruhrgebiets anbieten.

Der Zug startet gegen 07:15 Uhr in Oberhausen mit Anschluss vom RE 19 aus Wesel und Arnhem (NL). Über Mülheim, Essen (Anschluss vom RE 14 aus Bottrop/Dorsten/Borken), Bochum und Witten führt die Fahrt nach Schwerte, wo Anschluss vom RE 13 aus Venlo/Mönchengladbach/Neuss/Düsseldorf/Wuppertal/Hagen besteht. Anschließend wird ohne Halt bis Bestwig und von dort mit allen Halten nach Winterberg gefahren, Ankunft gegen 10 Uhr. Die Rückfahrt erfolgt ab 17 Uhr analog.

Der Zug ermöglicht die umsteigefreie Anbindung des westlichen Ruhrgebiets und bindet mit nur einem Umstieg bei einer sehr hohen Flächenwirkung weitere Großstädte sowie zwei niederländische Städte an. Winterberg ist aus all diesen Städten (inkl. NL) sehr preisgünstig mit dem SchönerTagTicket NRW erreichbar. Der Verkehrstag Samstag ermöglicht sowohl Tagesausflüge als auch die An- und Abreise für z.B. einwöchige Aufenthalte (Zielgruppe in erster Linie Niederländer).

Das Angebot soll zunächst testweise für ein Jahr eingeführt werden, bevor über eine Weiterführung, Anpassung oder einen Ausbau entschieden werden soll.
+ 2.538 Zug-km

- **RB 65:**
Ergänzung einer Spätfahrt an Wochenenden
 - Münster – Rheine (39,18 km im NWL)
Die Städte Emsdetten und Rheine sind nicht an das Münsterländer Nachtbusssystem angeschlossen. Um hier in den Wochenendnächten dennoch ein späteres Rückfahrangebot aus dem Oberzentrum Münster anbieten zu können, wird als Pilotprojekt eine neue Spätfahrt in Wochenendnächten gegen 02:35 Uhr eingeführt.

Die Erfahrungen aus dieser Fahrt sollen in die Entwicklung eines grundsätzlichen Nachtverkehrskonzepts im NWL einfließen.
+ 4.427 Zug-km

- **RB 66:**
Ergänzung einer Spätfahrt Mo-Fr
 - Münster – Osnabrück (36,9 km im NWL)
Auf der Strecke Münster – Osnabrück ist montags bis freitags ein Bedarf an einer späteren Fahrmöglichkeit gegen Mitternacht feststellbar (bislang letzte Fahrt 23:03 Uhr). Daher soll eine neue Fahrt um 00:03 Uhr ab Münster das Angebot ergänzen und das Angebot somit an die übrigen von Münster ausgehenden Hauptachsen angepasst werden.
+ 9.299 Zug-km

- **RB 67:**
zusätzliche Spätfahrten
 - Münster – Warendorf (24,15 km im NWL)
Der bislang nur am Wochenende verkehrende Zug von Münster (ab 23:17 Uhr) nach Warendorf (an 23:50 Uhr) soll neu täglich verkehren.
+ 6.086 Zug-km
Ergänzung am Tagesrand (tgl.)
 - Warendorf – Beelen (9,49 km im NWL)
Der neu täglich verkehrende Zug von Münster (ab 23:17 Uhr) nach Warendorf (s. o.) soll zudem täglich bis Beelen verlängert werden.
+ 3.464 Zug-km
 - Beelen – Warendorf (9,49 km im NWL)
Als Rückleistung zu obiger Verlängerung bis Beelen wird in den Wochenendnächten der bislang um 00:13 Uhr ab Warendorf nach Münster fahrende Zug bereits ab Beelen angeboten.
+ 1.072 Zug-km
Öffnung von Leerfahrten
 - Beelen – Rheda-Wiedenbrück (15,06 km im NWL)
Die in den Wochenendnächten von Münster kommend in Beelen endenden Züge um 01:00 Uhr und 02:00 Uhr werden bislang durch das EVU leer nach Rheda-Wiedenbrück weitergeführt. Um den Fahrgästen die Nutzung dieser Fahrten zu ermöglichen, werden beide Züge künftig als Fahrgastfahrt bestellt. In Rheda-Wiedenbrück besteht bei beiden Fahrten Anschluss zur RB 69, so dass neue späte Reiseketten Münster – Bielefeld entstehen.
+ 3.404 Zug-km

- **RB 72:**
Ergänzung von Abendfahrten am Wochenende
 - Paderborn – Herford (74,08 km im NWL)
An den Wochenenden wird ein neues Abendzugpaar um 22:21 Uhr ab Paderborn bzw. 23:33 Uhr ab Herford eingeführt.
+ 16.742 Zug-km

- **RB 75:**
Ergänzung eines Fahrtenpaars am Sonntag Vormittag
 - Bielefeld – Osnabrück (28,4 km im NWL)
Der niedersächsische Nachbar-AT LNVG hat vorgeschlagen, den bislang erst sehr späten Betriebsbeginn an Sonn- und Feiertagen um eine Stunde vorzuverlegen. Diesem Wunsch kann der NWL folgen und führt gemeinsam mit der LNVG an Sonn- und

Feiertagen neue Abfahrten um 07:35 Uhr ab Osnabrück und um 08:03 Uhr ab Bielefeld ein.

+ 3.465 Zug-km

• **RE 82:**

Rücknahme von Abendleistungen

- Lage – Detmold (8,47 km im NWL)

Im Zusammenhang mit der Ausweitung der Abendfahrten auf der RB 72 wird die bisherige Fahrt um 23:50 Uhr von Lage nach Detmold zurückgenommen. Gleiches gilt für die bereits heute täglich in kurzem Abstand zur RB 72 verkehrende Fahrt um 22:59 Uhr.

- 4.049 Zug-km

- Detmold – Herford – Bielefeld (41,54 km im NWL)

Aus gleichem Grunde wird die bisherige Wochenend-Spätfahrt um 23:25 Uhr von Detmold über Herford bis Bielefeld eingestellt. Ersatz besteht durch die neue Fahrt der RB 72.

- 4.694 Zug-km

• **RB 89:**

Schließung einer Taktlücke

- Warburg - Paderborn (54,49 km im NWL)

In der Mittagszeit besteht bislang die letzte Taktlücke im stündlichen Angebot aus RE 11/IC/RB 89 zwischen Paderborn und Warburg. Zur Schließung dieser Lücke wird ein neues Zugpaar der RB 89 um 12:42 Uhr ab Paderborn bzw. um 14:39 Uhr ab Warburg verkehren. In Warburg besteht jeweils Anschluss mit RE 17 bzw. dem Fernverkehr nach/von Kassel.

+ 39.778 Zug-km

• **RB 90:**

Öffnung von Leerfahrten zur HVZ Mo-Fr

- Siegen – Kreuztal (10,09 km im NWL)

Mit der Öffnung zweier bisheriger Leerfahrten kann das Angebot zwischen Siegen und Kreuztal zur Hauptverkehrszeit sinnvoll erweitert werden. Die neuen Züge werden um 07:56 Uhr ab Kreuztal und um 15:30 Uhr ab Siegen eingesetzt (Mo-Fr).

+ 5.086 Zug-km

• **RB 92:**

Ergänzungen am Tagesrand Mo-Fr

- Olpe – Finnentrop (23,82 km im NWL)

Die bisher nur am Wochenende verkehrenden Züge von Olpe (ab 22:09 Uhr) nach Finnentrop und von Finnentrop (ab 21:16 Uhr) nach Olpe sollen neu täglich verkehren.

+ 12.006 Zug-km

• **RB 94:**

Ergänzungen am Tagesrand samstags

- Bad Laasphe – Marburg (3,17 km im NWL)

Auf Veranlassung des RMV wird ein neues Fahrtenpaar am Samstag eingeführt. Die neuen Züge starten um 07:18 Uhr in Bad Laasphe bzw. um 19:24 Uhr in Marburg.

+ 330 Zug-km

- **RE 99:**
Ergänzungen am Tagesrand Sonn- und Feiertags
 - Siegen – Gießen (15,52 km im NWL)
In Abstimmung mit dem benachbarten RMV kann sonntags morgens ein zusätzliches Fahrtenpaar um 08:54 Uhr ab Siegen bzw. um 10:09 Uhr ab Gießen eingeführt werden.
+ 1.894 Zug-km

Insgesamt (Paket B):

+ 117.996 Zug-km/Jahr mit Kosten von (2020): 1,212 Mio.€

Vorlage:	18/2019
Mitteilungsvorlage	öffentlich

Beratungsfolge	Beratungsstatus	Sitzung am	TOP
Verbandsversammlung		04.04.2019	7.

Einmalige Kosten	Jährliche Folgekosten	Laufzeit	Gesamtkosten
€	€		€

Sachbearbeiter/in:	Berichterstatter/in:
Thomas Bienek	Joachim Künzel

Betreff:
Sachstand und weiteres Vorgehen Abmahnungen Keolis und NWB

Andreas Müller	Frank Beckehoff
Verbandsvorsteher NWL	Vorsitzender der Verbandsversammlung

Begründung:

Mit Datum vom 19.12.2018 hat der NWL gemeinsam mit dem VRR, der LNVG und der Provincie Overijssel die Keolis Deutschland wegen massiven Schlechtleistungen in den Verkehrsverträgen Teutoburger Wald-Netz, OWL-Dieselnetz, Hellweg-Netz und Maas-Rhein-Lippe-Netz abgemahnt. In der Abmahnung wurde die Keolis aufgefordert, bis zum 31.03.2019 wieder sämtliche verkehrsvertragliche Pflichten uneingeschränkt zu erfüllen.

Begründet wurde die Abmahnung insbesondere mit den fehlenden innerbetrieblichen Voraussetzungen der Keolis für eine vertragsgemäße Leistungserbringung. Hierzu wurde am 06.12.2018 von der Zweckverbandsversammlung auch beschlossen, ein entsprechendes Audit bei der Keolis durchzuführen, was von der Keolis auch zugesagt wurde. Daher wurden parallel zur Abmahnung mit der Keolis Gespräche zur Durchführung eines Audits aufgenommen. Durch die Umsetzung soll die Keolis in die Lage versetzt werden, nachhaltig eine vertragsgemäße Betriebsleistung zu erbringen.

Aktuell hat sich die Qualität der Betriebsleistung der Keolis verbessert, die aktuelle betriebliche Lage wird in der Zweckverbandsversammlung am 04.04.2019 vorgetragen. Die Keolis steht aber weiterhin zu ihrer Zusage, dass sie das Audit durchführen und entsprechende Maßnahmen umsetzen will.

Eine entsprechende Auditvereinbarung befindet sich zurzeit in der Endabstimmung zwischen der Keolis und dem NWL. In dieser werden die folgenden Bausteine geregelt:

Baustein 1: Schwachstellenanalyse

Mit der Schwachstellenanalyse wird der Auditor die Prozesse und Abläufe bei der Keolis prüfen auf Optimierungspotenzial untersuchen.

Baustein 2: Entwicklung Handlungsempfehlungen

Auf der Grundlage der Schwachstellenanalyse und unter Hilfe eines Benchmarkings wird der Auditor Maßnahmen entwickeln, mit denen die Keolis die Optimierungen im Unternehmen umsetzen kann. Die Maßnahmen werden gemäß ihrem Umfang in eine Rangfolge gebracht.

Baustein 3: Umsetzung der Handlungsempfehlungen

Die vom Auditor empfohlenen Maßnahmen werden sodann von der Keolis, jeweils in Abhängigkeit der betrieblichen Situation, gemäß der Rangfolge umgesetzt. Der Auditor wird dabei eine Methode zur Messung des Erfolges der Umsetzung zur Verfügung stellen.

Der Auditor wird in Abstimmung mit der Keolis von den beteiligten Aufgabenträgern beauftragt. Die Kosten für den Auditor werden dann gemäß der Auditvereinbarung von der Keolis erstattet. Wichtig bei der Auswahl des Auditors ist, dass dieser in keinem Auftragnehmeverhältnis zur Keolis steht.

Der Abschluss der Auditvereinbarung ist für Ende März geplant. Im Anschluss wird ein Auswahlverfahren für den Auditor durchgeführt. Die Beauftragung soll bis

spätestens Ende April erfolgen. Die ersten beiden Bausteine des Audits sollen bis spätestens Ende Juli 2019 abgeschlossen sein.

Des Weiteren hat der VRR am 28.02.2019 gemeinsam mit dem NWL die NordWestBahn (NWB) im Niers-Rhein-Emscher-Netz und im Emscher-Münsterland Netz 2 wegen Nicht- und Schlechtleistungen abgemahnt. Auch hier ist vorgesehen, dass bei der NWB ein Audit (Co-Management) durchgeführt wird, um die innerbetrieblichen Voraussetzungen für die vertragsgemäße Leistungserbringung zu überprüfen. VRR und NWB suchen derzeit mögliche Gutachter für das Audit-Verfahren. Das Co-Management-Verfahren des VRR orientiert sich in der Ausgestaltung an dem Audit-Verfahren des NWL bei der Keolis.

Vorlage:	20/2019
Beschlussvorlage	öffentlich

Beratungsfolge	Beratungsstatus	Sitzung am	TOP
Verbandsversammlung		04.04.2019	10.

Mitbestimmung der Zweckverbände erforderlich:				<input type="checkbox"/>
ZWS	nph	ZRL	VVOWL	ZVM
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Einfache Mehrheit: <input checked="" type="checkbox"/>	2/3 Mehrheit: <input type="checkbox"/>	Einstimmig: <input type="checkbox"/>
---	---	---

Einmalige Kosten	Jährliche Folgekosten	Laufzeit	Gesamtkosten
€	€		€

Sachbearbeiter/in:	Berichterstatter/in:
Thomas Ressel	Joachim Künzel

Betreff:
RRX Konzeption Hellweg Strecke

Beschlussvorschlag

1. Die **Verbandsversammlung** nimmt den Bericht zur Kenntnis.
2. Der **Verbandsvorsteher** wird aufgefordert, zur mittel- bis langfristigen **Konzeption der Hellweg-Strecke der Verbandsversammlung bis Dezember 2019** ein mit allen Beteiligten abgestimmtes **Gesamtkonzept zur Beschlussfassung vorzulegen.**

Andreas Müller	Frank Beckehoff
Verbandsvorsteher NWL	Vorsitzender der Verbandsversammlung

Begründung:**Entwicklung bis heute**

Das Fahrplanangebot auf der Hellweg-Strecke Hamm – Paderborn – Warburg – Kassel-Wilhelmshöhe hat sich in den letzten Jahren stetig weiterentwickelt. Trotzdem entspricht das Angebotsniveau der umsteigefreien Verbindungen Ruhrgebiet – Kassel auch aktuell nur dem Fahrplanangebot von 1992/93, einzig mit dem Unterschied, dass seinerzeit der Fernverkehr mit dem zweistündlichen IR und heute der Nahverkehr mit dem RE 11 (RRX) (sowie 1 ICE und 2 IC Zugpaare) die Hauptlast der durchgängigen Verkehre übernimmt.

Dieses zweistündliche System wird vom Kern her unverändert zweistündlich mit Umsteigeverbindungen (aktuell RB 89 - RE 17) von Hamm - Paderborn über Warburg nach Kassel-Wilhelmshöhe zum stündlichen Angebot hin verdichtet. Gegen Mittag sowie am frühen Abend gibt es hierbei auch aktuell noch Taktlücken.

RRX-Vorlaufbetrieb (seit 12/2018)

- Auf der Grundlage des vorherigen BVWP wurde der RRX-Vorlaufbetrieb geplant und hierfür wurden die entsprechenden Fahrzeuge und Fahrplanleistungen ausgeschrieben. Dieser Fahrplan sieht eine RE 11 stündlich Düsseldorf - Paderborn vor, die alle zwei Stunden bis Kassel-Wilhelmshöhe verlängert wird, jedoch in Zeitlagen des IC Ruhrgebiet - Thüringen jeweils im Abschnitt Hamm - Kassel nicht verkehrt.

RRX Projekt (BVWP 2030 vordringlicher Bedarf)

- Um das erforderliche Potential für einen Ausbau des RRX-Kernkorridors Köln - Dortmund zu erlangen, wurde die in der RRX-Konzeption zuvor nur stündlich bis Paderborn (alle 2 Stunden dabei verlängert bis Kassel) geplante RE 11/RRX, stündlich über Paderborn bis Kassel-Wilhelmshöhe vorgesehen. Ein zusätzliches Fernverkehrsangebot im Abschnitt Hamm - Kassel ist in dieser Konzeption nicht mehr vorgesehen. In NRW wird der RRX zudem über Düsseldorf hinaus über Köln nach Aachen geführt.

Deutschland-Takt (Zeitschiene 203X)

- Im Deutschlandtakt wird der stündliche RRX (wie BVWP 2030) über Kassel hinaus nach Erfurt, Weimar (ab dort zweistündlich) und weiter über Gera, Chemnitz bis Dresden geführt. Diese extrem lange Linienführung lehnen die NRW AT jedoch ab.

Anlass der nun startenden Überlegungen

- Alle o.g. zukünftigen Planungen bauen auf einer verstetigten RE 11 mit RRX-Fahrzeugen auf. Eine Ausweitung des Fahrplans der RE 11 war bei den Ausschreibungen zum Vorlaufbetrieb jedoch nicht Gegenstand des Verfahrens.

Da den AT jedoch für die RE 11 inzwischen 1 zusätzliches RRX-Fahrzeug zur Verfügung steht, ist nunmehr zu klären, ob und inwiefern die o.g. Konzepte schon zeitnah umgesetzt werden können.

Ziel der nun anstehenden Überlegungen

Da aufgrund dieser Rahmenbedingungen eine realistische Chance besteht, dass es vor Ablauf der ersten RRX-Ausschreibungsverträge Mitte der 30er Jahre zu

Veränderungen im zuvor genannten Sinne kommen kann, müssen nunmehr etliche Fragen zeitnah geklärt werden:

- Es sind alle Rahmenbedingungen zum eigentlichen Fahrplan der RE 11 und den in Wechselwirkung betroffenen Linien im Nahverkehr - RE 17 (Hagen - Warburg (-Kassel), RB 89 (Münster-) Hamm – Paderborn (-Warburg) und der RE 82 (Bielefeld – Lage – Detmold – Altenbeken) wie auch bzgl. der Auswirkungen auf den Fernverkehr zu klären und der Verbandsversammlung vorzustellen.
- Es sind alle Auswirkungen herauszuarbeiten, die sich durch eine ausgeweitete RE 11 auch von der Anzahl der benötigten Fahrzeuge auf den Linien RB 89, RE 17 und RE 82 ergeben. Hierbei sind sowohl die vertraglichen und wirtschaftlichen Auswirkungen wie auch sich bei Freisetzen von Fahrzeugen ergebene Chance herauszuarbeiten und Lösungen darzustellen.
- Es ist bei einer Veränderung der Netzzuschnitte insbesondere in Warburg dazustellen, ob und wie sich die Umstiegssituation RE 17<->RE 11 in Richtung eines zuverlässigen bahnsteiggleichen Umstiegs verbessern lässt.
- Es ist zudem zu untersuchen und abzuklären, ob und wie viele identische RRX-Fahrzeuge erforderlich sind. Sollte sich ein weiterer Fahrzeugmehrbedarf ergeben, sind hierfür alle vertraglichen und finanziellen Vorbereitungen mit allen Beteiligten abzustimmen und vorzubereiten.
- Es ist die Finanzierung der zusätzlichen erforderlichen Betriebsleistungen in NRW und Hessen zu klären. Es handelt sich um Leistungsausweitungen von überregionaler und bundesländerübergreifender Bedeutung innerhalb des Landesnetzes NRW.