

Beschlussvorlage der Verwaltung

Gremium	Sitzung am	Beratung
Stadtentwicklungsausschuss	25.01.2011	öffentlich

Beratungsgegenstand (Bezeichnung des Tagesordnungspunktes)

Nahverkehrsplan Westfalen-Lippe

Beschlussvorschlag:

Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt den Bericht der Verwaltung zum Entwurf des Nahverkehrsplans des Zweckverbandes Nahverkehr Westfalen-Lippe zur Kenntnis. Die Verwaltung wird beauftragt, die Stellungnahme an den Zweckverband VerkehrsVerbund OstWestfalenLippe (VVOWL) gemäß Anlage 1 weiter zu leiten.

Begründung:

1. Einführung

Seit der Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW) zum 01.01.2008 liegt die Aufgabenträgerschaft für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in Westfalen-Lippe beim Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL).

Der NWL hat nach § 5 Abs. 3 ÖPNVG NRW „in Abstimmung mit seinen Mitgliedern auf eine integrierte Verkehrsgestaltung im ÖPNV hinzuwirken“.

Nach § 8 Abs. 1 ÖPNVG NRW und § 4 Abs. 2 der Satzung des NWL stellt der Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe zur Sicherung und Verbesserung des SPNV einen Nahverkehrsplan auf. Dabei sind vorhandene Verkehrsstrukturen und die Ziele der Raumordnung und Landesplanung zu beachten und die Belange des Umweltschutzes, der Barrierefreiheit und des Städtebaus zu berücksichtigen. Vorgaben des Verkehrsinfrastrukturbedarfsplans und des ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplans sind ebenso zu berücksichtigen wie das SPNV-Netz im besonderen Landesinteresse.

Mit dem Instrument des Nahverkehrsplans gibt der NWL den Rahmen für die künftige Entwicklung des öffentlichen Verkehrsangebotes auf der Schiene vor.

Die Verbandsmitglieder des NWL haben in Ihren bisherigen Nahverkehrsplänen ihre Ziele und Rahmenvorgaben für das betriebliche Leistungsangebot, die Mindeststandards der Fahrzeuge, Verknüpfung der Verkehrsträger, die Struktur und Fortentwicklung der gemeinschaftlichen Beförderungsentgelte etc. festgelegt.

Der erste gemeinsame Nahverkehrsplan für Westfalen-Lippe muss somit die bestehenden Nahverkehrspläne zusammenführen und dabei eine Fortschreibung und Aktualisierung darstellen. Ziel des Nahverkehrsplans NWL ist es, die insbesondere auch in der Fläche bestehenden Anforderungen an das SPNV-Angebot und die SPNV-Infrastruktur herauszustellen.

Die Verbandsversammlung des Zweckverbandes Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) hat in der

Sitzung am 28.09.2010 die Einleitung des Beteiligungsverfahrens zur Aufstellung des ersten Nahverkehrsplans Westfalen-Lippe für den Schienenpersonennahverkehr gemäß § 9 Abs. 1 bis 3 ÖPNVG NRW beschlossen.

Die Beteiligung der Kreise und kreisfreien Städte erfolgt über die Mitgliedsverbände des NWL, bei denen die regionalen Stellungnahmen bis zum 30.12.2010 zusammengeführt wurden.

2. Handlungsrahmen des Nahverkehrsplans NWL

Mit dem aufzustellenden Nahverkehrsplan sollen die öffentlichen Verkehrsinteressen des Nahverkehrs konkretisiert werden. Insbesondere sind dabei zu beachten:

- Vorhaben und Planungen der EU
- Raumordnung und Verkehrsplanung auf Bundesebene
- Landesplanung in NRW
- Regionalplanung
- Integrierte Gesamtverkehrsplanung und ÖPNV-Bedarfsplanung

Im Rahmen der Integrierten Gesamtverkehrsplanung und ÖPNV-Bedarfsplanung ist für den SPNV der Verkehrsinfrastrukturbedarfsplan (Teil Schiene) relevant. Er ist in drei Kategorien unterteilt:

- Indisponible Vorhaben
- Stufe 1 (Vorhaben bis 2015)
- Stufe 2 (Vorhaben nach 2015; Neubewertung der Vorhaben bei Fortschreibung des Bedarfsplans)

Für den Bereich des NWL und die Stadt Bielefeld betreffend ist folgendes Vorhaben in die Stufe 1 aufgenommen worden:

- Bielefeld-Brackwede – Paderborn

Für das nur in Stufe 2 aufgenommene Vorhaben Münster – Rheda-Wiedenbrück (- Bielefeld) hat der NWL eine Neubewertung gefordert.

Auf Grundlage der vorhandenen und geplanten Siedlungs- und Verkehrsstrukturen sowie einer Prognose der zu erwartenden Verkehrsentwicklung sollen im Nahverkehrsplan Ziele und Rahmenvorgaben für das betriebliche Leistungsangebot festgelegt und in folgenden Punkten dargestellt werden:

- Mindestanforderungen für Betriebszeiten,
- Mindestanforderungen für Zugfolgen,
- Anschlussbeziehungen an wichtigen Verknüpfungspunkten,
- Pünktlichkeit und Anschlusssicherheit,
- fahrgastfreundlich ausgestaltete, sichere und saubere Fahrzeuge
- fahrgastfreundlich ausgestaltete, sichere und saubere Stationen
- bequemer Zugang zu allen für den Fahrgast bedeutsamen Informationen,
- Ausrüstungsstandards der Fahrzeuge,
- Qualifikationsstandards des eingesetzten Personals.

3. Anforderungen an den überregionalen SPNV

Ziel des Nahverkehrsplans NWL ist ein integriertes und zukunftsorientiertes Verkehrssystem mit der Einbindung der westfälischen Zentren in den bundesweiten Fernverkehr mit folgenden Schwerpunkten:

- Erschließung durch Fernverkehr
- Rhein-Ruhr-Express (RRX)

- SPNV-Netz im besonderen Landesinteresse
- Flughafenverbindungen

4. Zielvorgaben für das SPNV-Fahrplanangebot

Die Akzeptanz des SPNV-Fahrplanangebotes wird geprägt von den angebotenen Verbindungen, den Bedienungszeiten und der Taktfolge als Bedienungshäufigkeit. Zur Wahrnehmung und Nutzung des Fahrplanangebotes als System sind zudem sowohl die Knotenpunkte im Schienenverkehr als auch die Verknüpfung zum Busverkehr von hoher Bedeutung. Für diese Aspekte enthält der Nahverkehrsplan Anforderungen an den Fahrplan und das Leistungsangebot.

Im Rahmen der Weiterentwicklung des ITF NRW wurde das Ziel formuliert, dass alle Oberzentren in NRW mit der Landeshauptstadt Düsseldorf oder der größten Stadt Köln direkt im Stundentakt verbunden sein sollen.

Von Bielefeld werden die Verbindungen ins Ruhrgebiet und nach Düsseldorf stündlich mit dem RE 6 erreicht. Eine Verbindung nach Köln ist heute mit Umstiegen in Hamm oder in Düsseldorf möglich. Die Verbindung Bielefeld – Köln soll mit dem geplanten Rhein-Ruhr-Express hergestellt werden.

Weitere Ziele bei der Weiterentwicklung des ITF NRW sind, dass benachbarte Oberzentren untereinander täglich mindestens im Stundentakt direkt verbunden sein sollen. Von Bielefeld aus bestehen derzeit folgende Verbindungen:

- Bielefeld – Osnabrück erreicht durch RB 61 über Bünde und RB 75 über Halle
- Bielefeld – Hannover teilweise erreicht durch RE 70 alle 2 Stunden und durch RE78 / RE60 alle 2 Stunden mit Umsteigen in Minden
- Bielefeld – Paderborn teilweise erreicht durch RB 74
- Bielefeld – Dortmund erreicht durch RE 6

Neben den Verbindungen ist für die Fahrgäste, vor allem die Pendler, die Bedienungshäufigkeit bzw. die Taktfolge entscheidend für die Verkehrsmittelwahl. Auf nachfragestarken Strecken sind zudem allein aufgrund der Fahrzeugkapazitäten mehrere Leistungen pro Stunde erforderlich, um die Fahrgastmenge zu bewältigen. Daher liegt es nahe, die Bedienungshäufigkeit anhand der Nachfragezahlen zu beurteilen. Für geeignete Streckenabschnitte wird jeweils der durchschnittliche Querschnitt als Reisenden-km je km Betriebslänge (Rkm/kmBL) festgestellt. Zur Herstellung gleichwertiger Angebotsqualitäten im NWL und in NRW wurden folgende Schwellenwerte gebildet:

- | | |
|-----------------------------------|---|
| • 7.500 und mehr Rkm/kmBL: | mindestens 3 stündliche Verbindungen |
| • 3.000 bis unter 7.500 Rkm/kmBL: | 2 stündliche Verbindungen |
| • 2.000 bis unter 3.000 Rkm/kmBL: | Stundentakt mit HVZ-Verdichtung oder zusätzlichem Zweistundentakt |
| • 500 bis unter 2.000 Rkm/kmBL: | Stundentakt |
| • unter 500 Rkm/kmBL Stundentakt: | in begründeten Fällen Zweistundentakt. |

Auf dem Streckenabschnitt Hamm – Bielefeld mit über 7.500 Rkm/kmBL ist daher eine zusätzliche dritte stündliche Verbindung erforderlich (zusätzliche RE oder RRX-Linie, bisher RE 6 und RB 69 stündlich).

Für Strecken mit zwei geforderten stündlichen Verbindungen wird ein Halbstundentakt Montag bis Freitag bis nach 20 Uhr mit Bedienung aller Stationen angestrebt. Auf dem Streckenabschnitt Bielefeld – Schloß Holte mit über 3.000 Rkm/kmBL ist eine Ausweitung auf zwei stündliche Verbindungen erforderlich.

Verdichtungen des Stundentaktes in der Hauptverkehrszeit sollen nach Möglichkeit in einem Halbstundentakt zwischen 6 und 9 Uhr und zwischen 15 und 18 Uhr erfolgen. Auf dem

Streckenabschnitt Bielefeld –Lemgo und Schloß Holte – Paderborn mit über 2.000 Rkm/kmBL ist eine zusätzliche Verdichtung in den Hauptverkehrszeiten erforderlich.

Um die Grundbedienung des täglichen Stundentaktes im ITF NRW zu erreichen sind auf folgenden Streckenabschnitten über 500 Rkm/kmBL folgende Ausweitungen zum Stundentakt erforderlich:

- Bielefeld – Paderborn: Stundentakt Sonntag
- Bielefeld – Lemgo: Stundentakt Sonntag
- Bielefeld – Rahden: Stundentakt Samstag und Sonntag

Mit der Einführung des Integralen Taktfahrplans (ITF NRW) im Jahr 1998 wurde landesweit erstmalig eine Mindestbedienungszeit für jede Strecke bis 20 Uhr umgesetzt. Auch bei der Weiterentwicklung des ITF NRW werden Mindestbedienfenster definiert. Dabei werden drei Klassen für Strecken mit

- sehr hoher Nachfrage, wichtige Hauptstrecken, die Oberzentren verbinden und S-Bahn-Strecken im Ballungsraum und der Ballungsrandzone (Klasse 1, bis 0 Uhr),
- Strecken mit hoher Nachfrage oder wichtiger Verbindungsfunktion zwischen ländlichem Raum und Oberzentren (Klasse 2, bis 22 Uhr) sowie
- Strecken mit geringerer Nachfrage (Klasse 3, bis 20 Uhr) gebildet.

Da auf vielen Strecken im NWL heute eine Betriebszeit bis 23 Uhr besteht, wird für den Nahverkehrsplan NWL die Klasse 2 noch differenziert. Für die Anforderungen an die Betriebszeiten wurden folgende Schwellenwerte für den durchschnittlichen Querschnitt als Reisenden-km je km Betriebslänge (Rkm/kmBL) gebildet:

- 5.000 und mehr Rkm/kmBL: Montag – Samstag von 5 bis 0 Uhr und Sonntag von 6 bis 0 Uhr
- 3.000 bis unter 5.000 Rkm/kmBL: Montag – Samstag von 6 bis 23 Uhr und Sonntag von 7 bis 23 Uhr
- 1.000 bis unter 3.000 Rkm/kmBL: Montag – Samstag von 6 bis 22 Uhr und Sonntag von 8 bis 22 Uhr
- unter 1.000 Rkm/kmBL: Montag – Freitag von 6 bis 20 Uhr
Samstag von 8 bis 20 Uhr und
Sonntag von 10 bis 20 Uhr.

Zur Erfüllung dieser Anforderungen sind im NWL folgende Angebotsausweitungen im Abend- und Spätverkehr erforderlich:

- Bielefeld – Schloß Holte: Ausweitung bis nach 23 Uhr
- Bielefeld – Rahden: Ausweitung bis nach 22 Uhr
- Bielefeld – Warendorf: Ausweitung bis nach 22 Uhr.

Der SPNV als integriertes System funktioniert über die Verknüpfungen der Linien in den Knotenpunkten. So werden über die Direktverbindungen hinaus weitere Ziele erreicht und das gesamte Netz wird erschlossen.

Für die Anschlussbeziehungen im NWL werden Übergangszeiten von 5 bis 15 Minuten angestrebt. Bei bahnsteiggleichen Anschlüssen kann die Übergangszeit 3 Minuten betragen.

Wichtigste Knotenpunkte im NWL sind Münster Hbf, Bielefeld Hbf und Hamm mit stündlichen Anschlüssen zum Fernverkehr und zahlreichen SPNV-Anschlüssen.

Folgende Anschlussverbindungen im Bereich der Stadt Bielefeld sind aus NWL-Sicht noch zu verbessern bzw. zusätzlich zum Bestand bei zukünftigen Planungen möglichst noch aufzubauen:

Am Bahnhof Brackwede

- zwischen der Relation Halle und Hamm (RB 75 – RB 69)
- zwischen der Relation Schloß Holte und Hamm (RB 74 – RB 69)
- zwischen der Relation Paderborn und Osnabrück (RB 74 – RB 75)

An zahlreichen Stationen im Bereich des NWL bestehen Verknüpfungen des SPNV mit dem regionalen Busverkehr und dem Stadtverkehr. Im Knotenpunkt Bielefeld bestehen zudem Verknüpfungen zur Stadtbahn Bielefeld, dem einzigen Stadtbahnssystem im NWL.

Der SPNV ist aufgrund der gemeinsamen Trassennutzung mit dem Fernverkehr und dem Güterverkehr im Schienennetz, der infrastrukturellen Voraussetzungen insbesondere auf eingleisigen Strecken und der systeminternen Verknüpfungsanforderungen wenig flexibel in der Berücksichtigung weiterer Anforderungen durch untergeordnete Bussysteme. In der Regel ist ein Anschluss zwischen Zug und Bus daher durch die Flexibilität des Busverkehrs zu realisieren.

5. Anforderungen an die SPNV-Fahrzeuge

Die Anforderungen an die Ausstattung der SPNV-Fahrzeuge orientieren sich an den „Empfehlungen für Anforderungen an Fahrzeuge in Vergabeverfahren für Mitglieder der BAG-SPNV“, die vom Arbeitskreis Fahrzeuge der BAG SPNV unter Berücksichtigung neuer bzw. grundlegend überarbeiteter Normen und in Diskussion mit der Schienenfahrzeugindustrie erarbeitet wurden. Von der Europäischen Kommission wird die Einhaltung von Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) gefordert. Für den Fahrgast ist insbesondere die TSI PRM (People with Reduced Mobility) zur Berücksichtigung von Bedürfnissen mobilitätseingeschränkter Personen von Bedeutung.

Im Nahverkehrsplan NWL werden Anforderungen und Empfehlungen zu folgenden Kriterien dargestellt:

- Technische und betriebliche Fahrzeugvorgaben
- Kapazitätsanforderungen, Sitzplatzverfügbarkeit
- Berücksichtigung der Bedürfnisse von Personen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind
- Ein- und Ausstiegssituation
- Ausstattungsmerkmale

6. Anforderungen an die Streckeninfrastruktur

Ziel des NWL ist ein zielgerichteter Ausbau der Infrastruktur um die Anforderungen an das Fahrplanangebot in einer hohen Qualität und Zuverlässigkeit umsetzen zu können. Dazu soll das bestehende Netz gesichert und bei Bedarf weiter ausgebaut werden. Der NWL fordert den Abbau bestehender Langsamfahrstellen durch die Infrastrukturbetreiber.

Als Verbindungen zwischen Oberzentren weisen die Strecken Münster – Bielefeld und Bielefeld – Paderborn nur einen niedrigen Ausbaustandard auf.

Auf der Strecke Bielefeld – Paderborn (Sennebahn) soll die Streckenhöchstgeschwindigkeit von 60 km/h auf 100 km/h erhöht werden, um die Leistungsfähigkeit der Strecke zu erhöhen und einen Halbstundentakt umsetzen zu können. Langsamfahrstellen mit einer reduzierten Geschwindigkeit von bis zu 20 km/h werden beseitigt.

Wesentlicher Bestandteil des Projektes ist die Erneuerung bzw. Anpassungen der technischen Sicherungen der vorhandenen Bahnübergänge. Im Zusammenhang mit dem Streckenausbau wird u.a. auch die Station Sennestadt modernisiert. Es soll darüber hinaus ein zusätzlicher Haltepunkt Bielefeld-Wächterstraße eingerichtet werden.

Das Projekt Bielefeld – Paderborn ist im ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplan (Teil A) enthalten.

Der Ausbau des Abschnitts Münster – Warendorf ist erforderlich zur Umsetzung eines

Halbstundentaktes auf diesem Streckenabschnitt. Darüber hinaus wird durch den Ausbau des Abschnitts Beelen – Rheda-Wiedenbrück die Gesamtreisezeit zwischen den beiden größten westfälischen Oberzentren Münster und Bielefeld deutlich verkürzt. Dadurch soll fahrplantechnisch ein Anschluss in Bielefeld an die ICE Linie 10 in Richtung Hannover/Berlin erreicht werden.

Zwischen Bielefeld und Lage sollen in Ehlenbruch und Oldentrup zusätzlich Zugbegegnungen zur Erhöhung der Streckenkapazität und einer deutlich höheren Fahrplanstabilität ermöglicht werden.

7. Vorgaben für die Stationsinfrastruktur

Hierzu sind im Nahverkehrsplan Angaben und Empfehlungen zu folgenden Schwerpunkten enthalten:

- Bahnsteighöhen
- Bahnsteiglängen
- Ausstattung der Bahnsteige
- Modernisierungsoffensive für Bahnhöfe in NRW
- Weitere Modernisierungsmaßnahmen im NWL
- Stationsumfeld (Park&Ride, Bike&Ride, Bushaltestellen)
- Berücksichtigung von Bedürfnissen mobilitätseingeschränkter Personen

8. Erweiterung der Infrastruktur

Ziel des NWL ist ein zielgerichteter Ausbau der Infrastruktur. Dieses umfasst neben Maßnahmen zum Ausbau der heute genutzten Infrastruktur auch die Möglichkeiten einer Erweiterung der Infrastruktur durch neue Stationen, durch die Reaktivierung des SPNV auf bestehenden Strecken, die heute nur im Güterverkehr genutzt werden, oder die Ergänzung des SPNV-Netzes durch Neubauabschnitte.

An der Sennebahn zwischen Bielefeld und Paderborn soll die neue Station Bielefeld Wächterstraße eingerichtet werden. Eine Umsetzung ist für 2011 vorgesehen. Bis zum Ausbau der Sennebahn ist bei einer Bedienung der Station Bielefeld Wächterstraße ein Entfall des Haltes Brackwede Süd erforderlich.

Mit der Reaktivierung der Bahnstrecke Paderborn – Büren (Almetalbahn) besteht die Möglichkeit der Durchbindung auf die Sennebahn im Bahnhof Paderborn, so dass sich direkte Fahrten zwischen Büren / Flughafen Paderborn-Lippstadt und Bielefeld ergeben.

9. Tarif und Vertrieb

Neben einer kurzen Beschreibung der rechtlichen Grundlagen, werden

- die Strukturen der Verbundtarife in Westfalen-Lippe
- die tariflichen Übergangsregelungen
- der NRW-Tarif
- die Perspektiven der Tarifentwicklung und
- die Darstellung der aktuellen Vertriebssituation im NWL

beschrieben.

10. Fahrgastinformation

Der Nahverkehrsplan enthält Angaben zu:

- Fahrplanauskunft (Soll- und Ist-Daten)
- Einrichtungen zu Fahrgastinformationen im SPNV
- Fahrgastinformationen auf Bahnhöfen und Haltepunkten
- Fahrgastinformationen in und an den Zügen

11. Wettbewerb und Finanzierung

Im Nahverkehrsplan sind abschließend Angaben zu der aktuellen Wettbewerbssituation (Rahmenbedingungen, Verkehrsverträge, Qualitätsanforderungen, Ausschreibungen und Teilnetzbildungen künftiger Wettbewerbsverfahren) und der Finanzierung des SPNV (Finanzierung des Betriebs, Erlöse, Fahrzeugfinanzierung, Infrastrukturbenutzungsentgelte und Investitionsmaßnahmen im besonderen Landesinteresse nach § 12 und 13 ÖPNVG NRW) enthalten.

12. Streckenspezifische Daten und Handlungskonzepte

Die Darstellung sämtlicher relevanter Daten der aktuellen Situation und der spezifischen Anforderungen eines Handlungskonzeptes sind getrennt für jede Strecke in der **Anlage 1** zusammengefasst.

13. Beteiligungsverfahren

Ein erster Entwurf des Nahverkehrsplans NWL wurde bereits im August 2010 der Stadt Bielefeld zur Stellungnahme zur Verfügung gestellt. Daraufhin wurden dem NWL folgende Anregungen übermittelt (die Seitenangaben beziehen sich auf die Fassung Stand August 2010):

1. *Seite 74 Anschlüsse verbessern: für den Bahnhof Brackwede sollte zusätzlich aufgenommen werden: Anschlussverbesserung zwischen Haller Willem und Sennebahn wären wünschenswert. Heute werden die Anschlüsse knapp verpasst.*
2. *Seite 85 Anforderungen an die SPNV-Fahrzeuge, Ausstattungsmerkmale: zur Zugausstattung sollte noch eine Sprechanlage zum Fahrer und Fahrkartenautomat mit Tarifinfos ergänzt werden.*
3. Seite 159, KBS 370 Handlungskonzept: die Herstellung der Barrierefreiheit des Bahnhofs Brake hinzufügen.
4. Seite 167, KBS 375/386: es sollte die Bedienung des Bahnhofs Brake möglichst im 30-Minuten-Takt angestrebt werden (heute zur Minute 05+42 bzw. 14+55).
5. *Seite 184, KBS 400: RB 67 hält derzeit nicht in Isselhorst-Avenwedde (bitte Korrektur).*
6. *Seite 191, KBS 403a: es sollte noch die Modernisierung und Verschiebung des Haltepunktes Windelsbleiche zur Buschkampstraße hinzugefügt werden.*
7. *Verbindung von Oberzentren bzw. Ruhrgebiet: die letzte Fahrtmöglichkeit aus dem Ruhrgebiet nach Bielefeld bzw. OWL sollte um 1 bis 2 Stunden später stattfinden, zumindest vor Feiertagen und an Wochenenden.*

Die kursiv dargestellten Anmerkungen wurden in der Zwischenzeit in den vorliegenden Entwurf des Nahverkehrsplans eingearbeitet. Da der barrierefreie Zugang zum Bahnhof Brake und eine fahrgastfreundlichere Bedienung nicht im Entwurf enthalten sind, weist die Stadt Bielefeld in ihrer Stellungnahme vom 30.12.2010 noch einmal darauf hin. Die Stellungnahme der Stadt ist in der **Anlage 2** vorhanden.

Oberbürgermeister/Beigeordnete(r)

Moss