

Vorlage:	56/2019
Beschlussvorlage	öffentlich

Beratungsfolge	Beratungsstatus	Sitzung am	TOP
Verwaltungsrat	vorberatend	01.10.2019	21.
Verbandsversammlung	beschließend	02.10.2019	20.

Einfache Mehrheit: Ja	2/3 Mehrheit: Nein	Einstimmig: Nein
--------------------------	-----------------------	---------------------

Einmalige Kosten	Jährliche Folgekosten	Laufzeit	Gesamtkosten
€	€		€

Sachbearbeiter/in:	Berichterstatter/in:
Kai Schulte	Stefan Honerkamp

Betreff:

Nahverkehrsplan des NWL - inhaltliche Anforderung des VVOWL

Beschlussvorschlag:

Der Verbandsvorsteher wird beauftragt, die in dieser Vorlage aufgeführten Planungsziele des VVOWL beim NWL mit der Aufforderung zur Berücksichtigung im neuen NVP einzubringen.

i.A.
Stefan Honerkamp
Geschäftsführer

Begründung:

In der Sitzung der Verbandsversammlung vom 04.07.2019 wurde mit der Vorlage 27-2019 auf den Sachstand zur Aufstellung des 2. Nahverkehrsplans des NWL (NVP) hingewiesen. In der Sitzung wurde angekündigt, dass der VVOWL seinen Verbundraum betreffend mögliche Planungsziele zusammenstellt, die Eingang in den Entwurf des neuen NVP finden sollen. Nachstehend werden daher themenbezogen regionale Zielsetzungen aufgeführt, die den Stand der NVP-Planungsinhalte des NWL gemäß NWL-Vorlage 49-2019 ergänzen und konkretisieren.

Für den Zeitraum zwischen dem 13. August und dem 16. September 2019 hat der NWL für die Bevölkerung ein Online-Beteiligungsverfahren zur Neuaufstellung des NVP durchgeführt und wird die Eingaben nun intensiv auswerten. Weiterhin ist vorgesehen, dass der neue NVP Mitte 2020 von der NWL-Verbandsversammlung beschlossen wird.

Vorab

Die bisher von der NWL-Steuerungsgruppe zur Neuaufstellung des NVP formulierten Ziele, um die gesellschaftliche Herausforderung der Umsetzung der Verkehrswende aktiv mitzugestalten, werden ausdrücklich unterstützt. Diese sind:

- der Ansatz, dass der SPNV – orientiert an die Bedürfnisse der Fahrgäste – ein (wesentlicher) Teil der Mobilität ist,
- der Ansatz, dass eine enge Abstimmung mit den kommunalen Aufgabenträgern zur Vernetzung mit weiteren nachhaltigen Verkehrsarten notwendig ist,
- Energieeinsparung durch qualitative Veränderung des Mobilitätsverhaltens, insbesondere Verkehrsvermeidung und Verlagerung von Verkehr sowie
- Umstellung der Energieversorgung auf erneuerbare Energien.

Ebenso werden die bislang getroffenen und in der NWL-Vorlage 49-2019 inklusive Anlage formulierten Aussagen zu den Querschnittsthemen Digitalisierung, Kommunikation / Information und Qualität sowie den klassischen NVP-Themen befürwortet.

Die nachstehenden regionalen Planungsziele dienen daher zum einen der Spezifizierung / Konkretisierung, zum anderen ergänzen und erweitern sie die vorhandenen Aussagen.

Angebot Fahrplan & Ableitung Infrastruktur

Die ergänzende bzw. konkretisierende Zielsetzung für das SPNV-Angebot im Verbundraum des VVOWL ist nachstehend linienspezifisch und nummerisch aufsteigend gelistet.

RB 67 (Bielefeld – Rheda-Wiedenbrück – Münster)

- Beschleunigung/Verkürzung der Reisezeit
- Realisierung einer zusätzlichen Kreuzungsstelle in Clarholz
- Erhöhung der Sicherheit durch Reduktion von ungesicherten Bahnübergangsanlagen bzw. nachträglicher technischer Sicherung

RB 71 (Bielefeld – Bünde – Rahden)

- Beschleunigung/Verkürzung der Reisezeit
- Koppeln der Linie mit Kurzverbinder aus Bad Salzuflen in Herford; dafür Beifahranlage in Herford einrichten (s. auch RB 72)
- Realisierung einer zusätzlichen Kreuzungsstelle Bieren-Rödinghausen
- 2-gleisiger Ausbau der Schweichelner Kurve
- Ermöglichen des gleichzeitigen Ein- und Ausfahrens in Holzhausen-Heddinghausen
- Beseitigung des Langsamfahrabschnitts zur Einfahrt Rahden

RB 72 (Herford – Lage – Detmold – Altenbeken – Paderborn)

- 30-Minuten-Verdichter zur besseren Anbindung von Bad Salzuflen: zusätzliche Leistung von Bad Salzuflen nach Herford, dort Ankuppeln an RB 71 mit Weiterfahrt nach Bielefeld (s. auch RB 71)
- Weiterführung des v. g. Verdichters bis nach Detmold zur Hauptverkehrszeit
- Erhöhung der Einfahrtsgeschwindigkeiten in Lage und in Detmold sowie Ermöglichung flexiblerer Gleisbelegungen
- Fahrplan- und Potenzialprüfung zur Einrichtung neuer Haltepunkte Herford-Gaußstraße und Detmold Süd
- vollumfängliche, barrierefreie Nutzbarmachung des Bahnsteigs 2 in Bad Salzuflen
- Verbesserung Anschlusssituation Lippe – Hannover: Halt Himmighausen

RB 73/RE 82:

- 30-Minuten-Takt bis Lemgo-Lüttfeld
- Produktmix aus RB 73 und RE 82 (Zugtrennung/-vereinigung in Lage)
- Elektrifizierung der Strecke Bielefeld Ost – Lemgo-Lüttfeld
- Realisierung einer zusätzliche Kreuzungsstelle Ehlenbruch
- Ermöglichung des raschen, flexiblen Ein- und Ausfahrens in Lage sowie in Detmold (s. o.)

RB 75 (Bielefeld – Halle (Westf) – Osnabrück)

- durchgehender 30-Minuten-Takt mind. zur Hauptverkehrszeit zur Verknüpfung der beiden bundesländerüberschreitenden Oberzentren Bielefeld und Osnabrück
- Produktmix aus RB (stündlich mit Halt überall) sowie RE (stündlich zur HVZ, zeitlich versetzt zur RB)

RB 77 (Bünde – Löhne – Hameln)

- Umklappen der Linienführung ab Löhne nach Herford anstelle von Bünde (Ersatz für Bünde siehe nachstehend)
- Realisierung eines zusätzlichen Haltepunkts Eisbergen oder Veltheim (Mikrostandort ist zu prüfen)
- Ermöglichung des gleichzeitigen Ein- und Ausfahrens in Vlotho

Korridor Osnabrück – Bünde – Löhne

- zusätzlicher zweistündlicher Pendel mit Anschluss in Löhne an RE 70/78 zur Erreichung eines stündlichen SPNV-Angebots auf diesem Korridor (heute nur zweistündlich RE 60)
- 60`Takt RE60/70: Flügelungsanlage Löhne

Korridor Hamm – Bielefeld – Hannover

- Realisierung der Ausbau- und Neubaustrecke Hamm – Bielefeld – Hannover zur Entzerrung der Verkehrsarten

TWE-Strecke: Versmold – Harsewinkel – Gütersloh – Verl – Hövelhof

- Aufnahme des aktuellen Planungsstands (alle Stationen, Takt, Bedienungszeiten etc.) in den NVP aufnehmen
- Verankerung einer Perspektive für ein weitergehendes Angebot, z. B. Halbstundentakt, Weiterführung nach Versmold bzw. Hövelhof

Schnellbusse

- Definition der Charakteristika von Schnellbussen: Anschlussmöglichkeiten, Taktfolge, Bedienungszeiten, Verknüpfungspunkten etc. analog der Förderrichtlinie für Schnellbusse (vgl. NWL-Vorlage 71-2019)
- Aufnahme der vom VVOWL bereits abgestimmten fünf priorisierten Strecken (inkl. Alternativen) als „regionale Schnellbusverkehre im Sinne des § 11 Abs. 1 ÖPNVG NRW“
 - Bielefeld (Bf) – Verl
 - Bünde (Bf) – Enger – Westerenger – Spenge
 - (ggf. Weiterführung zur Stadtbahn Bi-Babenhausen / zur Universität/Bielefeld bzw. Bielefeld, Jahnplatz)
 - Rahden (Bf) – Stemwede-Oppenwehe – Lemförde (Bf) – Stemwede-Wehdem – Espelkamp (Bf)
 - (alternativ: Minden (Bf) – Porta-Westfalica (Bf) – Lübbecke (Bf) – Stemwede-Levern – Stemwede-Wehdem – Lemförde (Bf))
 - Kalletal-Hohenhausen – Lemgo (Bf) – Detmold (Bf)
 - (alternativ: Lemgo (Bf) – Dörentrup – Barntrop – Bad Pyrmont (Bf))
 - Rheda-Wiedenbrück (Bf) – Rietberg – Delbrück – Paderborn (Bf)

(vgl. VVOWL-Vorlage 599-2018)

Infrastruktur Stationen

- Sanierung/Modernisierung aller heute nicht barrierefreier Bahnstationen inklusive Zugang:
 - Vlotho,
 - Bad Salzuflen (Bahnsteig 2),
 - Leopoldstal,
 - Isselhorst-Avenwedde,
 - Bielefeld Brake,
 - Bielefeld Ost,
 - Bad Oeynhausen Süd
- Aufhöhen der Bahnsteigkanten auf das landesweite Niveau von 76 cm ab Schienenoberkante zum höhengleichen Ein- und Ausstieg:
 - v. a. Stationen zwischen Rahden und Bünde sowie zwischen Bielefeld Ost und Lemgo-Lüttfeld
- Aufwertung der Bahnhofsumfelder (z. T. zu Verkehrsverknüpfungspunkte / Mobilstationen; moderne Fahrgastinformation; Erhöhung der Sicherheit; Erhöhung der Aufenthaltsqualität)

- Fahrplantechnische Prüfung sowie Potenzialabschätzung für etwaige neue Haltepunkte nach festem, standardisierten Schema, u.a. für:
 - Porta Westfalica-Eisbergen oder Veltheim,
 - Detmold Süd
 - Herford-Gaußstraße
 - Espelkamp-Gestringen

Tarif & Vertrieb

- Perspektivisch Aufgabe des bisherigen Flächenzonen-Modells im WestfalenTarif mit mehr als 300 Flächenzonen, deren Größe identisch mit den Stadt- und Gemeindegebieten ist.
- Ersatz durch Realisierung eines Tarifsystems im WestfalenTarif, das
 - für Vielfahrer Zeitfahrausweise mit jeweils mindestens kreisweiten Geltungsbereichen vorsieht und das Kombinieren mehrerer kreisweiter Geltungsbereiche bis hin zum Gesamttraum Westfalen-Lippe im Sinne eines Baukastenprinzips erlaubt sowie
 - für Gelegenheitsfahrer Preise auf Basis der zurückgelegten Entfernung vorsieht.
- Ausbau der digitalen Vertriebswege
- Beibehalten von personenbedienten Verkaufsstellen im gesamten NWL-Gebiet
- Senken der Provisionshöhen im WestfalenTarif, damit Vertrieb von Fahrausweisen kein eigenständiges Geschäftsmodell wird, das von den Aufgabenträgern nicht mehr steuerbar ist; damit Vermeidung der Rosinenpickerei um Vertriebsdienstleistungen.