

NWL kompakt.

Westfälische Verkehrsmeldungen



TARIF

Weiterentwicklung der Tarife ist politischer Auftrag des NWL

Die Verbandsversammlung des NWL hat in ihrer Sitzung am 30.06.2009 die Einrichtung eines „Lenkungskreises Tarif-Gutachten“ beschlossen. Damit ist ein erster Schritt vollzogen, um die Tariflandschaft im Raum Westfalen-Lippe kundenfreundlich und transparent weiterzuentwickeln.

Bereits kurz nach Gründung des NWL im Januar 2008 wurde deutlich, dass für die kommunalpolitischen Entscheider in der NWL-Verbandsversammlung das Thema „Tarif“ eine herausragende Rolle spielt. Bei Befragungen der Politiker stand dieses Thema zumeist an erster Stelle. Mit der Einrichtung eines Lenkungskreises Tarif-Gutachten wurde nun ein erster

konkreter Schritt vollzogen, um die politische Begleitung der weiteren Vorgehensweise sicherzustellen. Vordringliche Aufgabe des Lenkungskreises wird die Erarbeitung einer detaillierten Aufgabenstellung für eine gutachterliche Begleitung sowie die Auswahl eines entsprechenden Gutachters.

Der Lenkungskreis hat keine Entscheidungsfunktionen wie z. B. ein Ausschuss. Vielmehr soll er fachlich begründete Empfehlungen für die Verbandsversammlung abgeben. Außerdem begleitet dieses Gremium die Überlegungen zur Tarifentwicklung in Westfalen und die entsprechende Arbeit des Gutachters.

Bitte lesen Sie dazu auch [Seite 2](#).

AKTUELLES

Konjunktur-Maßnahmen konkretisieren sich

Knapp 38 Mio. Euro für 73 Stationen – so lässt sich das aktuelle Konjunkturprogramm des Bundes für den Bereich NWL kurz zusammenfassen. An 63 Stationen im NWL erfolgt eine Verbesserung der Informationsqualität wie Fahrgastinformationsanlagen, dynamische Schriftanzeiger oder Infotafeln. An 7 Stationen im NWL werden

Sanierungsmaßnahmen an Bahnsteigen durchgeführt, an 14 Stationen Verbesserungen durch neue Beleuchtungsanlagen auf Bahnsteigen und in Tunneln vorgenommen. An 4 Stationen werden neue Wetterschutzhäuser aufgestellt oder Bahnsteigdächer saniert.

Aktuelles: Konjunktur-Maßnahmen konkretisieren sich	1
Tarif: Tarif spielt Schlüsselrolle im ÖPNV	1/2
Angebot: Neues RE-Konzept für NRW	5
Marketing: Kampagne „Autopause“ startet erfolgreich	6
Fachtagung: Schiene, Technik und Stationen – die Zukunft der Infrastruktur im SPNV	7
Rückblick: NRW feiert Geburtstag in Hamm	7
NWL: Mitgliedsporträt Paderborn	8
Impressum/Kontakt	8

Newsletter online – „NWL kompakt. Westfälische Verkehrsmeldungen“ können Sie auch als E-Mail-Newsletter unter www.nwl-info.de bestellen.

FACHTAGUNG

Westfälische Nahverkehrstage

Die Westfälischen Nahverkehrstage finden am 8. und 9. September in Hamm statt. Die Vorträge der Referenten stehen unter dem Motto „Schiene, Technik und Stationen – die Zukunft der Infrastruktur im SPNV“. Bitte lesen Sie dazu auch [Seite 7](#).



TARIF

Schlüsselrolle im ÖPNV: der Tarif

Das ÖPNV-Gesetz für Nordrhein-Westfalen verpflichtet die Nahverkehrs-Zweckverbände, in allen Teilen des Landes eine angemessene Bedienung der Bevölkerung durch den ÖPNV zu gewährleisten. Die dazu notwendige Zusammenarbeit ist mit dem Ziel weiterzuentwickeln, durch einheitliche und nutzerfreundliche Tarife die Attraktivität des ÖPNV zu steigern. Dabei haben die Zweckverbände besonders auf die Fortentwicklung der bestehenden Gemeinschaftstarife, auf die Bildung kooperationsraumübergreifender Tarife mit dem Ziel eines landesweiten Tarifs und einheitlicher Beförderungsbedingungen hinzuwirken.

Mit dem Regionalisierungsgesetz NRW aus dem Jahr 1995 als Vorläufer des ÖPNVG NRW wurden die Weichen für die Bildung von Gemeinschaftstarifen in den neun Kooperationsräumen des Landes gestellt. Auf der Basis mit dem heutigen ÖPNVG etwa gleichlautender gesetzlicher Regelungen wurde nach Gründung der Alt-Zweckverbände die heute bestehende Tariflandschaft entwickelt. In diesem Zusammenhang waren die Altzweckverbände bei den vorbereitenden Arbeiten zur Tarifgestaltung maßgeblich beteiligt. Die Einführung der jeweiligen Gemeinschaftstarife erfolgte nach fünf Jahren in 2000. Erstmals konnten nun die Fahrgäste flächendeckend in Westfalen-Lippe und am Niederrhein im Nahverkehr Busse und Bahnen innerhalb des jeweiligen Geltungsbereiches mit nur einer Fahrkarte nutzen.

Die neuen Verbundtarife konnten dabei weitgehend auf die bestehenden Busgemeinschaftstarife der damaligen Kooperationsräume (identisch mit den Räumen der Verkehrs-/Tarifgemeinschaften) in Westfalen-Lippe zurück-

greifen. Dabei wurden die längeren schienenabhängigen Wege auf der Basis des damals bestehenden Bahntarifs (DPT) in den oberen Preisstufen integriert. Für die Einführung dieser Gemeinschaftstarife wurde mit den Zweckverbänden eine abschmelzende Anschubfinanzierung in den Anfangsjahren vereinbart. Damit wurden eventuelle Durchtarifierungsverluste der neuen Gemeinschaftstarife verhindert, so dass bis heute keinerlei wirtschaftliche Verluste bei irgendeinem der Verkehrsunternehmen auftreten konnten.

Das Fahrausweissortiment

In den Verbundtarifen im Verbandsgebiet des NWL gilt grundsätzlich ein einheitliches Kernsortiment. Für den Bereich der Gelegenheitsfahrer wird der Bartarif vorgehalten, der Einzel- und Mehrfahrtenkarten (meist 4-Fahrten-Karten) sowie Tagesangebote vorsieht. Kindertarife existieren mindestens im Bereich der Einzelkarten, wobei einheitliche Altersgrenzen (6–14 Jahre) festgelegt sind. Unterschiede gibt es im Wesentlichen bei den Nutzungsbedingungen der Tageskarten, wo teilweise Zeitgrenzen eingezeichnet sind (z. B. Gültigkeit Montag bis Freitag erst ab 9:00 Uhr). Üblich sind Tageskarten für eine Person (evtl. mit der Möglichkeit der Kindermitnahme) und Kleingruppenangebote (bis zu fünf Personen).

Für Dauerkunden werden Angebote für eine Woche oder einen Monat vorgehalten. Darüber hinaus wird für die langfristige Nutzung z. B. durch Berufspendler das Jahresabonnement angeboten. Das Fahrgeld wird dabei mo-



Ruhr-Lippe-Tarif

Der Ruhr-Lippe-Tarif gilt im Hochsauerlandkreis, Märkischen Kreis, in den Kreisen Soest und Unna sowie in der kreisfreien Stadt Hamm (Verbandsgebiet des ZRL). Eine Besonderheit im Raum Ruhr-Lippe ist die Tatsache, dass alle Oberzentren (insbesondere Dortmund und Hagen) außerhalb liegen. Dortmund und Hagen – sowie weitere Teilräume des östlichen Ruhrgebietes – werden dank einer umfassenden Übergangsregelung mit der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR (VRR) im Ruhr-Lippe-Tarif erreicht. Aber auch zu den anderen Nachbarräumen – insbesondere in das Münsterland – bestehen Übergangsregelungen. Grundlage des Tarifsystems sind neun Preisstufen (teilweise mit vorgeschalteter Kurzstrecke), die bis zur Preisstufe 8 mit dem Münsterland-Tarif harmonisiert sind.



Münsterland-Tarif

Der Münsterland-Tarif gilt in den Kreisen Steinfurt, Borken, Coesfeld, Warendorf und in der kreisfreien Stadt Münster (Verbandsgebiet des ZVM). Der Münsterland-Tarif wird darüber hinaus im SPNV zur Fahrt nach Haltern (VRR), Enschede (Niederlande), Osnabrück (Niedersachsen) und Rheda-Wiedenbrück (Kreis Gütersloh) angewendet. Weitere Übergangsregelungen bestehen im Busverkehr. Der Münsterland-Tarif basiert auf acht Preisstufen (teilweise mit vorgeschalteter Kurzstrecke), die mit dem Ruhr-Lippe-Tarif harmonisiert sind.

Münsterland- und Ruhr-Lippe-Tarif werden von einer gemeinsamen Geschäftsstelle in Münster verwaltet. Die Gremien beider Tarifräume tagen in der Regel gemeinsam.



Der Sechser-Tarif

„Der Sechser“ gilt in den Kreisen Gütersloh, Herford, Minden-Lübbecke und Lippe sowie in der kreisfreien Stadt Bielefeld (Verbandsgebiet des VVOWL). Zu allen Nachbarräumen existieren tarifliche Übergangsregelungen, wobei insbesondere die Anwendung des „Sechsters“ in größere Teile des südlich benachbarten Hochstiftes (Kreise Paderborn und Höxter) hervorzuheben ist. „Der Sechser“ fußt auf sieben Preisstufen, wobei ein Kurzstreckentarif vorgeschaltet ist. „Der Sechser“ wird von der OWL Verkehr GmbH (OWL V) in Bielefeld gesteuert. Die Tarife „Der Sechser“ und „Hochstift-Tarif“ sind teilweise harmonisiert.



Der Hochstift-Tarif

Der Hochstift-Tarif gilt in Kreisen Paderborn und Höxter (Verbandsgebiet des nph). Übergangsregelungen bestehen zu allen Nachbarräumen, wobei der Hochstift-Tarif im SPNV bis in die Gemeinden Geseke, Brilon und Marsberg, die im Tarifraum Ruhr-Lippe liegen, zur Anwendung kommt. Der Hochstift-Tarif fußt auf sieben Preisstufen, denen teilweise ein Kurzstreckentarif vorgeschaltet ist. Der Hochstift-Tarif wird von der Verkehrs-Servicegesellschaft Paderborn-Höxter mbH (vph) in Paderborn verwaltet.



Der Westfalen-Süd-Tarif

Der Westfalen-Süd-Tarif der Verkehrsgemeinschaft Westfalen-Süd (VGWS) gilt in den Kreisen Olpe und Siegen-Wittgenstein (Verbandsgebiet des ZWS). Zu allen Nachbarräumen existieren entsprechende tarifliche Übergangsregelungen. Dieser Gemeinschaftstarif verfügt über fünf Preisstufen, denen eine Kurzstrecke vorgelagert ist. Zur Verwaltung des Tarifes verfügt die VGWS über eine Geschäftsstelle in Siegen.



NRW-Tarif

Der NRW-Tarif kommt landesweit für längere Verbindungen zur Anwendung, die über die Grenzen der Kooperationsräume verlaufen und für die keine tarifliche Übergangsregelung zur Anwendung kommt. Dabei existieren einerseits tarifliche Pauschalangebote, die landesweit flächendeckend gültig sind (insbesondere die „SchönerTagTickets“ für eine oder fünf Personen) und andererseits die Relationsangebote (z. B. „SchöneReiseTicket“ oder „SchönerMonatTicket“), deren Fahrpreis von der zurückgelegten Fahrtstrecke abhängt. Die Relationsangebote fußen auf dem entfernungsbezogenen Nahverkehrstarif der Deutschen Bahn AG, dem grundsätzlich für die Nutzung im kommunalen bzw. regionalen Vor- und Nachlauf ein relativ niedriger, von allen Fahrgästen zu zahlender Aufpreis (sog. „Additive“) zugeschlagen wird. Die Verwaltung des NRW-Tarifes erfolgt durch das landesweite KompetenzCenter Marketing und Tarif (KCM), das bei der Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH (VRS) in Köln eingerichtet ist.

natlich von einem Girokonto eingezogen, diese Raten sind gegenüber dem Monatsticket zusätzlich ermäßigt. Bedingung für den günstigeren Preis ist der Bezug über mindestens ein Jahr. Üblich ist bei den Zeitkarten auch eine Variante für Schwachlastzeiten, welche Montag bis Freitag erst ab 9:00 Uhr (ansonsten ganztägig) zu einem deutlich ermäßigten Preis erworben werden kann. Zeitkarten verfügen oft auch über Zusatznutzen (z. B. Übertragbarkeit oder Mitnahmeregelungen), die aber im Verbandsgebiet des NWL nicht einheitlich geregelt sind. Firmen und Behörden können in allen Tarifräumen sog. „Job-Tickets“ oder „FirmenAbos“ beziehen. Diese sind gegenüber den

herkömmlichen Abos nochmals ermäßigt und setzen einen entsprechenden Vertrag zwischen Verkehrsunternehmen und Arbeitgeber voraus. Meist muss eine Mindestabnahmemenge erreicht werden. Für Ausbildungstarife bestehen gesetzliche Ausgleichsansprüche. Demzufolge werden in allen Tarifen ermäßigte Ausbildungstarife vorgehalten (Schülerwochen- und -monatskarten sowie Schülerabonnements). Schulträger können darüber hinaus für Schüler, die einen Anspruch auf Schulwegkostenerstattung haben, Schulwegjahreskarten beziehen. Für preisgünstige Freizeitfahrten gibt es für Schüler in allen Tarifen das sog. „FunTicket“. Für touristische Verkehre existieren in touri-

stischen Regionen sehr preisgünstige Angebote (in der VGWS die Gästetickets X und XL, im Raum Ruhr-Lippe das Sauerland-Urlauberticket und im Kreis Lippe das Urlauberticket). Bus-Nachtverkehre sind in der Regel aufpreispflichtig oder haben einen eigenständigen Tarif. Für Studenten besteht in allen Tarifen die Möglichkeit, SemesterTickets zu erhalten. Dazu muss die betreffende Hochschule für alle Studenten dieses Ticket zu einem sehr günstigen Preis abnehmen („Solidarfinanzierung“). Die Geltungsbereiche der SemesterTickets sind nicht immer deckungsgleich mit den einzelnen Tarifräumen, sondern werden bedarfsgerecht erweitert. Über den NRW-Tarif wird zu einem nicht verhandelbaren Festpreis die Möglichkeit eröffnet, ein landesweites Semesterticket als Ergänzung zum regionalen Semesterticket zu beziehen.

Preisbildung/Preisstufen

Die Preisbildung der verschiedenen Verbundtarife innerhalb des NWL ist sehr unterschiedlich. Hier zeigt sich die Struktur der Teilräume: unterschiedliche Bevölkerungsdichten und Reiseweiten variieren zwischen ländlichem Raum und Ballungsgebieten. Unterschiede bestehen auch bei den Fahrgastgruppen (z. B. Verhältnis Schüler/Berufspendler). Gleichwohl gibt es schon Gemeinsamkeiten bei der Preisgestaltung. So sind der Münsterland- und Ruhr-Lippe-Tarif fast vollständig harmonisiert. Hochstift-Tarif und Der Sechser sind bereits teilweise harmonisiert. Um die Möglichkeiten einer vollständigen Harmonisierung bei der Preisbildung aller Verbundtarife innerhalb des NWL zu prüfen, ist eine mit den Verkehrsunternehmen und Verbänden zu erstellende tiefgreifende Analyse erforderlich, die u. a. Ergiebigkeit der einzelnen Tarifangebote, die Marktpotenziale und die Einnahmeverteilung berücksichtigt. Da hier in die elementaren unternehmerischen Belange eingegriffen wird, ist die Bearbeitung durch einen neutralen externen Berater für die Akzeptanz der späteren Ergebnisse von entscheidender Bedeutung.

Tarifliche Übergangsregelungen

Die auf Basis des Regionalisierungsgesetzes NRW aus dem Jahr 1995 entstandene vielgestaltige und zum Teil kleinräumige Struktur der Verbundlandschaft und der Verbundtarife hat zu zahlreichen neuen Verbundgrenzen geführt, die in der Öffentlichkeit zunehmend als Problem wahrgenommen werden. Die Überwindung dieser Grenzen auf Basis der bestehenden Verbundtarife („Übergangsregelungen“) spiegelt die verkehrliche Verflechtung der 5 Verbundräume innerhalb des NWL und in die angrenzenden teils Ländergrenzen überschreitenden Nachbarräume wider.

Viele neue Übergangsregelungen zwischen den 5 Verbundtarifen in Westfalen-Lippe sind allerdings Voraussetzung dafür, dass die Tarife auch von den Fahrgästen akzeptiert werden. Insbesondere der Raum Ruhr-Lippe ohne eigenständiges Oberzentrum war darauf angewiesen eine großzügige Übergangsregelung für das östliche Ruhrgebiet (Dortmund, Hagen und weite Teile des Ennepe-Ruhr-Kreises) zu entwickeln, damit die Fahrgäste die Schienenwege im Gemeinschaftstarif nutzen konnten. Diese Regelungen haben insgesamt zu einer für den Fahrgast sinnvollen, dennoch aber sehr komplexen Lösung in Westfalen-Lippe geführt, sodass die Gemeinschafts-

tarife in ihrer Gesamtheit kaum vermarktet werden und zum Teil auch nicht bekannt sind.

Allerdings werden bei weitem nicht alle üblichen Verkehrsbeziehungen im Binnenverkehr innerhalb des NWL hiermit abwickelt. Das hat zur Folge, dass für einen Teil der übergreifenden Verkehrsbeziehungen ein sechster Tarif, der NRW-Tarif, zur Anwendung kommt. Daraus ergibt sich eine große tarifliche Vielfalt mit geringer Tariftransparenz, die zu Zugangshindernissen zum ÖPNV führen.

NWL-Politik sieht Handlungsbedarf zur Weiterentwicklung der Tariflandschaft

Das Tarifsystem eines Verkehrsraumes spielt eine Schlüsselrolle bei der Akzeptanz und dem Zufriedenheitsgrad des ÖPNV. Transparente Tarifangebote und kundenfreundliche Bezugsquellen dienen dazu, Zugangshemmnisse abzubauen und neue Kunden zu gewinnen. Der Tarif ist darüber hinaus ein Instrument, um die Nachfrage zu steuern.

Die Verbundtarife enden an den Verbundraumgrenzen, d. h. sie funktionieren nur für den Binnenraum und die definierten Übergangsbereiche. Die Möglichkeiten zur Weiterentwicklung über die Tarifkragen in die Nachbarräume sind weitgehend erschöpft und führen für die Kunden zu tendenziell schwindender Transparenz.

Für Kooperationsraum überschreitende Fahrten, die nach den Prognosen des Landes in den nächsten Jahren erheblichen Zuwachs haben, benötigen die Fahrgäste ein weiteres Tarifsystem, nämlich den NRW-Tarif, sodass im Binnenverkehr des NWL-Verbandsgebietes 6 Tarifsysteme zur Anwendung kommen. Diese Tarifvielfalt und die komplizierten Übergangstarife in die Nachbarräume haben gewisse Zugangshürden aufgebaut.

Auf Initiative des NWL wurde bereits mit Einbeziehung der Geschäftsstellen der Tarifausschüsse und Servicegesellschaften sowie der überregional tätigen Unternehmen der Arbeitskreis „Tarife in Westfalen“ gegründet. Hier soll nun die Weiterentwicklung der Tarife in Westfalen regelmäßig auf der Tagesordnung stehen. Die Kooperation der Akteure im Tarif untereinander wurde damit unter Federführung des NWL bereits wesentlich verstärkt und institutionalisiert. Dabei wird eine gemeinsame Position zu landesweiten Tarifthemen erarbeitet, wie z. B. die Beratung von Vorschlägen zur Vereinheitlichung der Beförderungsbedingungen und Tarifbestimmungen. Ebenso steht die mittel- bis langfristige Einführung neuer elektronischer Fahrgeldmanagementsysteme für die grenzüberschreitende Nutzung des ÖPNV auf der Tagesordnung.

Die Zielsetzung der Politik, fahrgastfreundliche und verständliche Tarife sowie bessere Vermarktung zum Kunden und natürlich Neukundengewinnung ist der Auftrag für alle am Thema Beteiligten für die Zukunft.

ANGEBOT

Neues RE-Konzept für NRW

Vor dem Hintergrund der Verhandlungen zwischen dem Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR), der DB Regio und dem Land NRW zur Beilegung des Rechtsstreits zwischen VRR und DB Regio entstand unter anderem ein neues RE-Konzept zur qualitativen Verbesserung des SPNV-Angebotes in NRW. Der NWL war in die Planungen einbezogen und konnte sich erfolgreich für die Verbesserung von Qualität und Quantität von Linien im westfälischen Verkehrsraum einsetzen.

Die Umsetzung der neuen RE-Konzeption ist für Dezember 2010 geplant. Im NWL sollen dadurch jährlich rund 327.000 Zugkm zusätzlich gefahren werden. Für die Finanzierung ist ein übergreifendes Konzept zu erarbeiten, das auch Veränderungen bei den Infrastrukturkosten sowie die Neuorganisation der Mitte-Deutschland-Verbindung im Abschnitt Paderborn – Kassel einschließlich der dazu erforderlichen Verhandlungen mit dem Nordhessischen Verkehrsverbund umfasst.

Für den NWL hat die neue RE-Konzeption im Wesentlichen Auswirkungen auf die Abschnitte Münster – Düsseldorf/Mönchengladbach (Haardachse), Dortmund – Hamm sowie Hamm – Paderborn. Im Einzelnen sind folgende Änderungen vorgesehen:

Münster – Düsseldorf/M'gladbach

In den Nahverkehrsplänen der beteiligten Aufgabenträger ist im Rahmen der Weiterentwicklung des Integralen Taktfahrplans für NRW (ITF NRW) das Ziel für diesen Korridor verankert, die Linie RE 2 (Münster – Duisburg – Mönchengladbach) zur Landeshauptstadt Düsseldorf zu führen, um eine umsteigefreie Verbindung Münster – Kreis Recklinghausen – Düsseldorf zu realisieren. Dieses Ziel wird mit der neuen RE-Konzeption umgesetzt. Die Linien RE 2 und RB 42 (Münster – Essen) müssen dazu ihre Taktlagen tauschen und in den Tagesrandlagen kommt es zu Umschichtungen der Leistungen zwischen diesen Linien. Zugleich soll die RE 2 von 4 auf 5 Doppelstockwagen verstärkt werden. Neu eingerichtet werden soll auf dem Linienweg der RE 2 der Halt Münster-Albachten. Die Bedienung des Abschnitts Duisburg – Mönchengladbach soll die neu ausgerichtete RE 11 (Hamm – Duisburg – Mönchengladbach) übernehmen, eine Umsteigemöglichkeit RB 42 → RE 11 in Essen soll die Wegekette Münster – Mönchengladbach erhalten.

Dortmund – Hamm

Mir durchschnittlich 16.000 Fahrgästen pro Tag ist der Abschnitt Dortmund – Hamm der am stärksten frequentierte im NWL. Das Leistungsangebot konnte hier in den letzten Jahren zwar erweitert werden, die Vertaktung sowie die Transparenz des Fahrplans werden der hohen Nachfrage aber derzeit nicht gerecht. Gefordert wird deshalb seit geraumer Zeit, dass dieser Abschnitt von 4 Zügen je Stunde bedient wird, von 2 „schnellen“ (Halt nur in Kamen) und 2 „langsamen“ Verbindungen (alle Halte). Durch die Neukonzeption der Linien RE 1, RE 6 und RE 11 (alle DB Regio) sowie RE 3 (ab Dezember 2009 eurobahn) soll diese Forderung weitgehend erfüllt werden. Mit einem doppelten 30-Minuten-Takt kommt diese Lösung auch den Zielvorstellungen des NWL zum RRR-Konzept in NRW konzeptionell sehr nah. Weitere Verbesserungen ergeben sich durch den Einsatz von Doppelstockfahrzeugen

mit höherem Standard auf den Linien RE 1 und RE 6 sowie modernisierten ET 425 auf der Linie RE 11. Außerdem wird die RE 1 von bislang 5 auf 6 Wagen erhöht. Insgesamt erhöht sich das Leistungsvolumen in diesem Abschnitt um rund 150.000 Zugkm pro Jahr. In den nächsten Jahren muss intensiv daran gearbeitet werden, die Infrastruktur auf die verbesserten Zugangebote auszurichten; gerade der Bahnhof Hamm stellt hier einen betrieblichen Engpass dar.



RE 2 Münster – Duisburg/Mönchengladbach

Hamm – Paderborn

Der Abschnitt Hamm – Paderborn wird durch die neue Linienführung der RE 1 vor allem am Wochenende erweitert und qualitativ aufgewertet. Da für den gleichen Abschnitt Reduzierungen im Fernverkehr zu befürchten sind, wird versucht, diese durch die neuen Angebote an Samstagen und Sonntagen zu kompensieren. Durch die neue Linienführung der RE 1 entstehen für Paderborn und die gesamte Region neue interessante umsteigefreie Verbindungen auch nach Köln und Aachen. Die Reisezeit z. B. von Paderborn nach Düsseldorf verkürzt sich um ca. 15 Minuten auf 2 Stunden. Auch die Anschlüsse in Hamm in Richtung Ruhrgebiet werden deutlich verbessert. Der Soester und Paderborner Raum profitieren ebenfalls von der Aufstockung der RE 1 auf 6 Wagen.

Weitere Schritte

Nachdem der Verwaltungsrat des VRR das Konzept am 18.06.2009 verabschiedet hat, stimmte die Verbandsversammlung des NWL diesem am 30.06.2009 inhaltlich zu. Zugleich wurde beschlossen, das Finanzierungskonzept sowie die vertraglich erforderlichen Rahmenbedingungen zu erarbeiten, um die formellen Beschlussfassungen vorzubereiten. Wichtig wird dabei sein, dass der NWL sein künftiges Verkehrsangebot mit in der Höhe gleich bleibenden und dynamisierten Finanzmitteln bestellen kann.



MARKETING

Kampagne „Autopause“ startet erfolgreich

Das Gemeinschaftsprojekt der Bahnunternehmen in NRW unter Federführung des VRR und NWL kann auf eine erfolgreiche Startphase zurückblicken: Zwei Thementage sind bereits positiv gelaufen, zahlreiche Bewerbungen für die „Autopause im Nahverkehr“ eingegangen.

Unter dem Motto „Heute fährt man Bahn“ ist im Frühjahr dieses Jahres das große Gemeinschaftsprojekt von Bahnunternehmen in NRW gestartet. Beteiligt sind die Verkehrsunternehmen ABELLIO Rail NRW, DB Regio NRW, eurobahn und die Prignitzer Eisenbahn. Ziel der umfassenden Marketingmaßnahme ist, Fahrgästen unternehmens- und verbundübergreifend die Vorzüge des Bahnfahrens in Bezug auf Umwelt- und Klimaschutz bewusst zu machen. Hierzu wurde auf Initiative der beiden Zweckverbände Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) und Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) ein einheitliches Maßnahmenpaket geschürt. Ziel dabei war, alle Netze und Betreiber von Schienenverkehrsleistungen im Nahverkehr in NRW unter einem einheitlichen, thematischen Dach zusammenzuführen. Die Durchführung wurde von den regionalen SPNV-Zweckverbänden sowie den jeweiligen Schienenverkehrsunternehmen übernommen.

Kern des Paketes ist die so genannte „Autopause“, bei der interessierte Testfahrer ihr Fahrzeug einen Monat stehen lassen und dafür den Nah-

verkehr auf der Schiene nutzen. Dazu werden 10 Monatstickets zur Verfügung gestellt. Der Andrang auf die Testtickets ist sehr groß, bislang sind über 200 Bewerbungen eingegangen.

Begleitend zur „Autopause“ finden vier Thementage statt, an denen gemeinsam mit Kooperationspartnern den Fahrgästen saisonal passende, umwelt- und klimabezogene Inhalte direkt in den Zügen, in den so genannten Themenwagen, vermittelt wurden bzw. werden. Unterwegs waren bereits die Themenwagen Frühling (30.03.) mit dem Thema Freizeit und Mobilität sowie der Themenwagen Sommer (22.06.) mit dem Schwerpunkt Sonne und Bewegung. Beide Themenwagen stießen bei den Fahrgästen sowie beteiligten Partnern auf positive Resonanz. Die aktive Gestaltung und Wissensvermittlung via Info-Quiz, Broschüren und witzigen Postkarten kam gut an. Auch das eigens gestaltete Umwelt-Quartett mit Freizeitzielen in der Region wurde positiv aufgenommen. Während sich am ersten Aktionstag der NABU Natur- und Umweltschutzbund Deutschland engagierte, sorgten bei den Sommer-Themenwagen mobile Masseure von m.o.m. Mobile Office Massage für entspanntes Bahn fahren.

Die zwei noch ausstehenden Thementage Herbst am 28.09. (Thema: Ernährung) und Winter am 02.11. (Thema: Energie) sowie das Feedback über die „Autopause“ werden allseits mit Spannung erwartet.

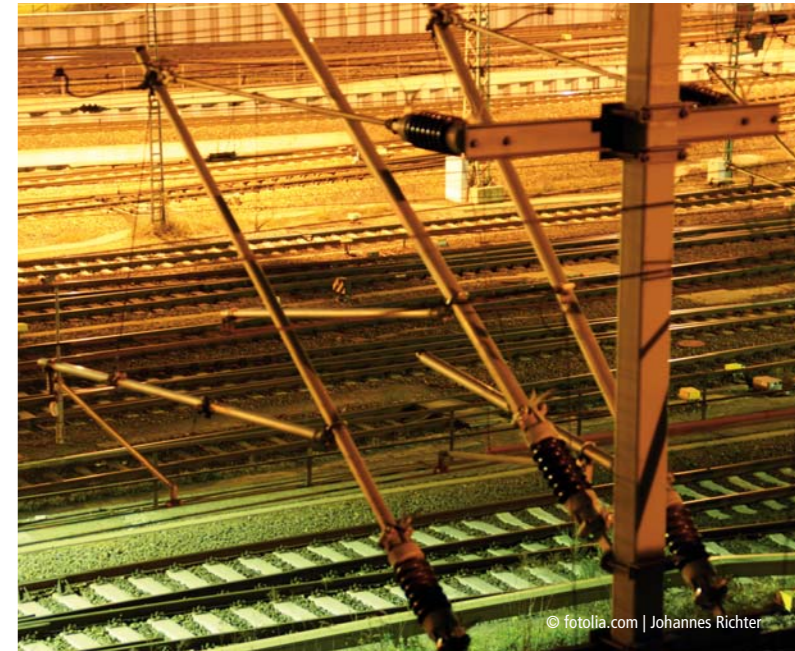
FACHTAGUNG

Schiene, Technik und Stationen – die Zukunft der Infrastruktur im SPNV

Die Zukunft des Nahverkehrs entscheidet sich an der Infrastruktur, dies gilt insbesondere für den Schienenverkehr. Diese Erkenntnis ist nicht neu, gewinnt aber dennoch zunehmend an Bedeutung. Zum intensiven Austausch dazu laden die Westfälischen Nahverkehrstage Anfang September in Hamm ein.

Infrastruktur im SPNV – während die betrieblichen Möglichkeiten bereits an ihre Grenzen stoßen, verschärft die globale Finanzkrise derzeit noch zusätzlich die Situation bei der Fahrzeugbeschaffung. Gleichzeitig eröffnen staatliche Konjunkturprogramme ganz neue Perspektiven für den Ausbau der Bahnhöfe. Wohin führt diese Entwicklung? Brauchen wir neue Rahmenbedingungen, damit beispielsweise die Diskriminierungsfreiheit der Infrastruktur erreicht und erhalten wird? Wie entwickeln sich die Kosten der Infrastruktur und welche Auswirkung hat dies für Unternehmen und Aufgabenträger?

Diese und weitere Fragen werden bei der Fachtagung des NWL am 9. September in Hamm in einem interdisziplinären Kreis von Fachleuten und Referenten erörtert. Anmeldungen sind bis zum 19. August möglich. Weitere Infos im Internet unter: www.nwl-info.de



RÜCKBLICK

NRW feiert Geburtstag in Hamm

Die riesige Landesgeburtstagsfeier fand 2009 im Rahmen des dritten Nordrhein-Westfalen-Tages Ende Juni in Hamm statt. Hunderttausende waren der Einladung in die Stadt des gläsernen Elefanten gefolgt und erlebten ein „elephantastisches“ Programm. Zur reibungslosen Anfahrt waren vom Zweckverband Ruhr-Lippe Sonderverkehre bestellt worden, sodass die Besucher auch nachts noch im Stundentakt bequem und sicher nach Hause kamen.

Mit seinem Infostand präsentierte sich der Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe dem Publikum aus ganz NRW. Auf den von der Hammer Wirtschaftsförderung organisierten „Platz der Erfolgsrezepte“ konnte der NWL gemeinsam mit dem VRR, dem KompetenzCenter Marketing NRW, der eurobahn und dem DB Stadtverkehr die gesamte NRW Nahverkehrslandschaft vorstellen. Auf besonderes Interesse stieß dabei die Aktion „Autopause“, die im Rahmen der großen Umweltkampagne im SPNV stattfindet. Siehe dazu auch [Seite 6](#).



v.l.n.r.: Klaus Vollmer (Leiter KCM), Lutz Lienenkämper (Minister für Bauen und Verkehr in NRW) und Winfried Stork (Verbandsvorsteher des NWL)

NWL MITGLIEDERPORTRÄT

nph Paderborn

Die Aufgabenerledigung des NWL erfolgt im Rahmen einer dezentralen Organisationsstruktur, und zwar an den Standorten der 5 westfälischen Zweckverbände in Bielefeld, Münster, Paderborn, Siegen und Unna. In dieser Ausgabe stellen wir die Geschäftsstelle des NWL beim Nahverkehrsverbund Paderborn/Höxter (nph) in Paderborn vor.

Der nph umfasst das Gebiet der Kreise Paderborn und Höxter. Mit der konstituierenden Sitzung im Jahr 1995 nahm der Zweckverband Nahverkehrsverbund Paderborn/Höxter (nph) seine Arbeit auf. Die zuvor in den Kreistagen Paderborn und Höxter getroffene Entscheidung, die Zuständigkeit des nph für den öffentlichen Nahverkehr zu konzentrieren und damit Verantwortung für Bus und Bahn zu übernehmen, hat sich als sehr wirkungsvoll, förderlich und bürgernah erwiesen.

Für die NWL-Hauptgeschäftsstelle übernimmt der nph seit Anfang 2008 die Federführung für die Aufgaben „NRW-Tarif und Vertrieb“. Mehr als sieben Jahre lang haben sich die fünf westfälischen Zweckverbände gemeinsam Seite an Seite für einen unternehmensneutralen Tarif nicht nur in den eigenen Räumen, sondern auch grenzüberschreitend für ganz NRW eingesetzt. Es wurde gemeinsam mit den Partnern im Landesarbeitskreis mit der Einführung des

NRW-Tarifes viel erreicht, so z. B. die Einführung der vom C-Preis der DB unabhängigen Pauschalpreistickets. Ein Schwerpunkt der aktuellen Arbeit des nph in diesen Fragen ist zurzeit die transparente, diskriminierungsfreie Ausgestaltung der Einnahmenaufteilung. Bezüglich der Relationspreistickets liegt inzwischen ein von allen Beteiligten unterschriebener Vertrag vor. Die Relationspreistickets werden rückwirkend zum 01.01.2009 einer gerechten Aufteilung zugeführt. Diese Erfolge machen Mut für weiteres Engagement, denn es gibt noch viel zu tun.

Der nph ist darüber hinaus innerhalb des NWL koordinierend zuständig für die Bereitstellung von Fahrplaninformationen über das Angebot von Bus und Bahn. Innerhalb des Fahrplandatenmanagements wurden in den einzelnen Regionen des NWL zu diesem Zweck Regionale Koordinierungsstellen (RKS) eingerichtet, die vor Ort die Fahrplan-Solldaten von den Verkehrsunternehmen einsammeln und diese anschließend an die landesweit zuständige Zentralen Koordinierungsstelle (ZKS) – aktuell ist diese bei der VRR AöR in Gelsenkirchen angesiedelt – übersendet. Jede RKS bekommt dann von der ZKS integrierte und landesweit harmonisierte Datenbestände für ihre Auskunftszwecke zurück. Was in der Praxis landesweit bereits erprobt ist, soll zukünftig landesweit auf vertragliche Grundlagen gestellt werden.

Als nächstes Ziel wird die Integration auch von IST-Daten in zentrale Server des landesweiten Datenverbundes angestrebt. Auf dieser Basis sollen dann die von den Bus- und Eisenbahnverkehrsunternehmen gelieferten Fahrplan-Ist-daten an den Kunden via Internet und/oder als dynamische Fahrgastinformation an Haltestellen übermittelt werden. Für die landesweite Integration der Fahrplan-Ist-daten in die Auskunftssysteme werden hierfür derzeit einheitliche Konzepte erarbeitet. Die dazu nötigen Datenlieferungen seitens der Verkehrsunternehmen sollen dabei vertraglich abgesichert werden.

Der nph im Überblick	
Verkehrsgebiet:	2.500 km ²
Einwohner:	452.233
Verkehrsleistung/Jahr:	17,9 Mio. km
SPNV	3,2 Mio. Zug-km
ÖPNV	14,7 Mio. Bus-km
Bahnhöfe/Haltestellen:	
SPNV	22
ÖPNV	1.697
Streckennetz:	
SPNV	209 km
ÖPNV	2.100 km
Stand 2009	www.nph.de

Herausgeber

Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL)

Friedrich-Ebert-Straße 19
59425 Unna
Tel. 02303 95263-0
Fax 02303 95263-29
info@nwl-info.de
www.nwl-info.de

Konzeption, Idee und Gestaltung

Zallmann
Marketing, Design & Service GmbH
www.zallmann.de

Änderungen vorbehalten.
Für Einzelangaben keine Gewähr.

Juli 2009

