

NWL kompakt.

Westfälische Verkehrsmeldungen



2 // VORWORT

von Dr. Hermann Paßlick



4 // RÜCKBLICK

BAG-Fachtagung in Hamm



6 // MARKETING

„Nächster Halt: Heimat!“



7 // HINTERGRUND

Bargeldlose Tickets

3 // WETTBEWERB

Ausschreibungen im NWL

5 // ZUKUNFT

ÖPNV-Expertenkommission

6 // PLANUNG

ABS Münster – Lünen

8 // PORTRÄT

Bahnknoten Hamm/Westf.

Zukunftsweisender Nahverkehr: Fördermittel des NWL für die **Einführung von eTickets**

Die Einführung von elektronischem Fahrgeldmanagement (EFM) im Nahverkehr schreitet voran und wird vom NWL gefördert. Auf entsprechende Anträge hin unterstützt der NWL dabei den Nahverkehr in Bielefeld bzw. dem Tarifraum „Der Sechser“ und in Münster durch die Übernahme eines großen Teils der Kosten.

Gute Nachrichten gab es zu Beginn des Jahres für den Nahverkehr in Bielefeld und Münster sowie dessen Fahrgäste: Der NWL unterstützt dort mit erheblichen Fördermitteln die Einführung des „bargeldlosen Tickets“. Denn die Einführung von in ganz NRW gültigen elektronischen Tickets (eTickets) und die landesweite Ausgabe von Semestertickets machen auch in Bielefeld

bzw. im Tarifraum „Der Sechser“ und in Münster umfangreiche Investitionen erforderlich. Die entsprechenden Bewilligungsbescheide übergab Dr. Hermann Paßlick, Vorstandsvorsteher des NWL, zu Jahresbeginn an die für den Nahverkehr in den beiden westfälischen Städten zuständigen Unternehmen. moBiel in Bielefeld (2 Mio Euro) und die Stadtwerke Münster (1,4 Mio Euro) erhalten eine Fördersumme von rund 3,4 Mio Euro.

Die Einführung des elektronischen Ticket-systems hat Signalwirkung über Bielefeld und Münster hinaus. Weitere Förderanträge für EFM-Maßnahmen liegen vor für die Verkehrsservicegesellschaft Paderborn/Höxter („Hochstifttarif“) für die DB Westfalenbus GmbH (Westfalen-Lippe), für die Verkehrsbetriebe Westfalen-Süd (Kreise Olpe und Siegen-Wittgenstein), Regionalverkehr Münsterland und Regionalverkehr Ruhr-Lippe, für die Kommunale Verkehrsgesellschaft Lippe sowie die Verkehrsgesellschaft Kreis Unna. Die Einführungen der Systeme sind im Zeitraum von 2012 bis 2014 zu erwarten. Die Stadtwerke Hamm werden voraussichtlich 2014 folgen.



Innovative Technologien wie das eTicket erleichtern den Fahrgästen die Nutzung von Bus und Bahn

// VORWORT

Die erste Ausgabe des NWL-Newsletters „NWL kompakt“ in 2012 erhält auch ein neues Gesicht: Die Neu-Ausschreibung der NWL-Kommunikation für die Jahre 2012 – 2014 führte unter anderem zu einem neuen Layout für den Newsletter. Die Agentur Heimrich & Hannot erhielt den Zuschlag und wird künftig auch die Ausgaben von „NWL kompakt“ betreuen. Inhaltlich wird dabei das bewährte Konzept fortgeführt. Aktuelle Informationen zum Nahverkehr in Westfalen-Lippe verbunden mit regelmäßigen Portraits aus den Strukturen im Verkehrsraum.

Zuletzt wurden hier die Eisenbahnverkehrsunternehmen vorgestellt, die in Westfalen-Lippe unterwegs sind. Mit dieser Ausgabe wird eine neue Serie begonnen: die Bahnhöfe in Westfalen-Lippe mit ihrer Geschichte, ihrer heutigen verkehrlichen Bedeutung und vielen weiteren Einzelheiten. Den Anfang macht dabei der Hauptbahnhof Hamm/Westf., einer der wichtigsten westfälischen Eisenbahnknotenpunkte mit bewegter Geschichte.

Dr. Hermann Paßlick
Verbandsvorsteher des NWL



// WETTBEWERB

Neuigkeiten aus Westfalen-Lippe zum Wettbewerb im SPNV

Der Wettbewerb im SPNV in Westfalen-Lippe wird weiter vorangebracht. Im Frühjahr 2012 kommen mit der Unterzeichnung der Verkehrsverträge zwei Wettbewerbsverfahren zum Abschluss. Weitere drei werden im Laufe dieses Jahres vorbereitet bzw. gestartet.

Vertrag für die „Haard-Achse“ wird unterschrieben

Mit der Unterzeichnung des Verkehrsvertrags am 22. Mai 2012 in Essen ist der letzte formale Akt für die DB Regio NRW GmbH vor der Betriebsaufnahme für die „Haard-Achse“ abgeschlossen. Wie bereits in den letzten Jahren übernimmt DB Regio NRW ab 14.12.2014 den Verkehr auf der Haard-Achse. Dieser besteht aus den Regionalexpresslinien RE 2 „Haard-Express“ Münster – Essen – Düsseldorf und RE 42



Vom kontinuierlichen Wettbewerb im SPNV profitieren vor allem die vielen Fahrgäste

(bislang: „Haard-Bahn“) Münster – Essen, wobei Letztere ab Fahrplanwechsel 2016 bis Mönchengladbach verlängert wird. Die DB Regio NRW GmbH hatte diese Strecken nach einer europaweiten Ausschreibung gewonnen. Federführer bei diesem Verfahren ist der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR).

Wettbewerbsverfahren für RE 7 und RB 48 freigegeben

Mit Beschluss der NWL-Verbandsversammlung vom 27. März 2012 ist der Start des Verfahrens für die RE 7 und Regionalbahnlinie RB 48 freigegeben. Der NWL ist da-

bei mit rund 1,4 Mio. Zug-Kilometern/Jahr an der RE 7 beteiligt. Insgesamt werden in Nordrhein-Westfalen mit diesem Verfahren, an dem auch die beiden anderen SPNV-Aufgabenträger in NRW (VRR und Nahverkehr Rheinland – NVR) teilhaben, rund 5,1 Mio. Zug-Kilometer vergeben. Die Veröffentlichung im EU-Amtsblatt erfolgte bereits. Die Betriebsaufnahme ist zum Dezember 2015 vorgesehen. Heute werden beide Linien von der DB Regio NRW GmbH betrieben.

Die Aufgabenträger sehen einvernehmlich die Notwendigkeit, aufgrund der bestehenden Situation am SPNV-Wettbewerbs-



// Information

Mit mehr als 70 % bereits ausgeschriebener SPNV-Leistungen im Verkehrsraum gehört der NWL zu den führenden Aufgabenträgern im Bereich des SPNV-Wettbewerbs in Deutschland. Die dadurch erreichte Wirtschaftlichkeit und Qualität führte zu einer Steigerung der Nachfrage von 75 % in den letzten 10 Jahren.



// Legende

Eisenbahnverkehrsunternehmen in Westfalen-Lippe

- DB Regio NRW (Großvertrag)
- DB Regio NRW (Wettbewerbsnetze), DB Regio Rheinland (RE 9)
- NordWestBahn (Veolia)
- Abellio Rail NRW
- eurobahn (Keolis)
- HellertalBahn
- WestfalenBahn
- Hessische Landesbahn

markt besonders den mittelständischen Unternehmen Alternativen zur Finanzierung der SPNV-Fahrzeuge anzubieten. Es wird erwartet, dass sich dadurch eine ausreichende Anzahl von Bietern an den künftigen Wettbewerbsverfahren beteiligt. Der VRR hat ein ausgereiftes und in der Praxis bereits erprobtes Fahrzeugfinanzierungsmodell entwickelt. Da in diesem Fall Verbundgrenzen überschreitende SPNV-Linien vergeben werden, hat der VRR den anderen zwei Kooperationspartnern die Anwendung des Modells im Vergabeverfahren vorgeschlagen. Das Modell ist vom VRR mit Zustimmung des NWL auch schon im Vergabeverfahren „Haard-Achse“ angeboten worden und auf gute Resonanz bei den Bietern gestoßen. Zwei der Bieter hätten ohne das Fahrzeugfinanzierungsmodell mit großer Wahrscheinlichkeit kein Angebot abgegeben.

Wettbewerbsverfahren für RE 1 und RE 11 sowie RE 5 und RE 6 in Vorbereitung

Diese beiden nachgelagerten Vergabeverfahren sollen zum Sommer 2012 vorbereitet werden. Die drei beteiligten SPNV-Aufgabenträger in NRW haben dabei auch das NRW-Verkehrsministerium einbezogen, da diese Vergaben von langlaufenden RE-Linien auch grundsätzliche Punkte der NRW-Verkehrspolitik berühren.

Verfahren „SauerlandNetz“ startet im Herbst 2012

Für Herbst 2012 ist der Start des Verfahrens für das „SauerlandNetz“ geplant. Über die bereits im heutigen „Sauer-



landNetz“ bedienten Linien RB 52 (Dortmund – Hagen – Lüdenscheid), RB 53 (Dortmund – Schwerte – Iserlohn), RB 54 (Unna – Menden – Neuenrade) sowie RE 57 (Dortmund – Winterberg) hinaus wird auch die RE 17 (Hagen – Warburg/Kassel) in diesem Verfahren ausgeschrieben. Seitens des VRR wird zusätzlich die Linie RB 43 (Dortmund – Dorsten) in das Verfahren eingebracht. Die Betriebsaufnahme ist für Dezember 2016 vorgesehen. Im NWL kommen mit dem SauerlandNetz rund 3,7 Mio. Zug-Kilometer/Jahr zur Ausschreibung.

Verkehrsvertrag für die S-Bahn Hannover wurde unterschrieben

Am 23. März 2012 wurde in Hannover von den Aufgabenträgern Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG), Region Hannover und NWL der Verkehrsvertrag für die S-Bahn Hannover unterschrieben. Ab Dezember 2012 wird die Deutsche Bahn AG für weitere 8 Jahre das S-Bahnnetz Hannover bedienen. Von den insgesamt rund 8,5 Mio. Zug-Kilometern/Jahr werden 8% (rund 676.000 Zug-Kilometer/Jahr) im NWL gefahren. Bei der Vergabe wurde besonderer Wert auf die Qualität der Verkehre (mehr Zugbegleiter, Videoüberwachung etc.) gelegt.

Weitere laufende Verfahren unter Federführung benachbarter Aufgabenträger

Im September 2011 startete das Verfahren „Eifel-Westerwald-Sieg-Netz“. Verantwortlich dafür zeichnet der rheinland-pfälzische Aufgabenträger SPNV Nord. Der NWL ist an diesem Verfahren mit den Linien RB 92 (Olpe – Finnentrop), RB 93 (Bad Berleburg – Siegen), RB 95 (Siegen – Dillenburg) und RB 96 (Betzdorf – Dillenburg) beteiligt. Von den insgesamt rund 6 Mio. Zug-Kilometern/Jahr werden 23 %, d.h. 1,3 Mio. Zug-Kilometer im NWL gefahren. Die Betriebsaufnahme soll im August 2015 erfolgen.

Seit Dezember 2011 läuft das Verfahren „Emsland/Mittelland“ unter Federführung der LNVG. Die RE-Linie Münster – Emden bildet dabei das Los „Emsland“. Von den 2,4 Mio. Zug-Kilometern/Jahr fallen 0,57 Mio. Zug-Kilometer in den Bereich des NWL. Das Los „Mittelland“ setzt sich aus den RE-Linien Braunschweig – Hannover – Löhne – Bielefeld und Braunschweig – Hannover – Löhne – Rheine zusammen. Im NWL werden 0,88 Mio. Zug-Kilometer von insgesamt 3 Mio. Zug-Kilometern/Jahr gefahren. Die Betriebsaufnahme ist für Dezember 2015 geplant.

Fachveranstaltung am 26.4.2012 in Hamm/Westfalen „Starke Marke Nahverkehr“



Die fundierten Beiträge der Referenten stießen bei den zahlreichen Teilnehmern auf hohe Resonanz



Am 26. April 2012 lud die Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger des SPNV e.V. (BAG-SPNV) zu ihrer Fachveranstaltung „Starke Marke Nahverkehr“ in Hamm/Westfalen. Thema der von Colleen Sanders (Radio Lippewelle Hamm) moderierten Tagung waren verschiedene Aspekte der Markenkommunikation im Nahverkehr.

Die große Anzahl von Anmeldungen signalisierte bereits im Vorfeld das große Interesse der ÖPNV-Fachwelt am Thema der Tagung. Nach der Begrüßung der Teilnehmer durch Susanne Henckel, Hauptgeschäftsführerin der BAG-SPNV, widmete sich die Tagung u. a. den Fragen, wie bei der Vielzahl von Akteuren im Nahverkehr der Absender der jeweiligen Kommunikati-

on eindeutig erkennbar bleibt oder welche Marke dem Kunden gegenüber auftreten sollte. Ein besonderer Schwerpunkt waren zudem zwei weitere wichtige Themen: Reicht die in der Regel an soziodemografischen Faktoren ausgerichtete Marktforschung noch aus, die Kunden kennenzulernen? Und wie soll sich der Nahverkehr auf neue Kommunikationskanäle bzw. auf die Nutzung sozialer Netzwerke durch die Kunden einstellen? Vielfältige Vorträge und Diskussionsbeiträge boten den zahlreichen Teilnehmern dazu interessante Einblicke und ein breites Spektrum an Meinungen.

Der NWL unterstützte die BAG-SPNV bei der Vorbereitung und Durchführung dieser Fachveranstaltung, wobei die bundesweit zentrale Lage der Stadt Hamm/Westf. eine wesentliche Rolle für den Erfolg der Veranstaltung gespielt hat.

Bitte vormerken: Die Westfälischen Nahverkehrstage 2012 finden statt am 7./8. November 2012 in Hamm/Westf. – Einladung und Programm werden folgen.



// Auf dem Programm standen u. a. folgende Vorträge:

- / **Wolfgang Plöger (lab 4 innovations):**
„Zielgruppen der Markenkommunikation: Soziale Milieus und Nahverkehr“
- / **Bärbel Boy (Boy Strategie und Kommunikation GmbH):**
„Mythos Marke: Was markieren wir eigentlich?“
- / **David Strauß (Haag Marketing & Design GmbH):**
„Neue Wege der Markenkommunikation: Digitales Marketing“
- / **Yvone Bobsien (Veolia Verkehr GmbH)/Jens Grüner (GUD Grüner und Deutscher GmbH):** „Erfolgreiche Markenkommunikation (nicht nur) via Facebook: Der Interconnex“
- / **Klaus Sieker (Zum goldenen Hirschen Hamburg GmbH):**
„Landesmarketing 2.0: Baden-Württemberg lockt Menschen – auf allen Kanälen“



// ZUKUNFT

NWL-Kompetenz: **Expertenkommission** zum ÖPNV der Zukunft in NRW gestartet

Die „ÖPNV-Zukunftskommission NRW“ soll bis Mitte 2013 Zukunftskonzepte für Bus und Bahn im Nahverkehr in NRW entwickeln. Mitglied der 18-köpfigen Kommission ist auch Dr. Hermann Paßlick, Vorstandsvorsteher des NWL.

Gewissermaßen als Startschuss für die Arbeit der Kommission stellten NRW-Verkehrsminister Harry K. Voigtsberger und der parlamentarische Staatssekretär Horst Becker am 22. Februar 2012 deren Mitglieder vor. Die Kommission soll analysieren, wie sich der ÖPNV in NRW mittel- und langfristig verändern wird und welcher Finanzbedarf künftig entsteht. Denn zum einen wird die demografische Entwicklung den ÖPNV und seine Unternehmen vor ganz neue Herausforderungen stellen. Parallel zu den zurückgehenden Zahlen bei der Schülerbeförderung wächst das Mobilitätsbedürfnis älterer Menschen, insbesondere auf dem Land. Sich auf diese Entwicklung vorzubereiten, erfordert zum anderen aber auch, die noch ungelösten Fragen der Finanzierung des ÖPNV zu beantworten. Bereits 2009 wurde im Auftrag des Verbands deutscher Verkehrsunter-

nehmer, des Deutschen Städtetages sowie von 13 Bundesländern ein Gutachten zum Finanzierungsbedarf des ÖPNV bis 2025 erstellt. Das Gutachten beziffert die bundesweite Finanzierungslücke beim Re-Investitionsbedarf schon heute auf jährlich 330 Mio. Euro. Davon entfallen allein 66 Mio. Euro auf NRW.

Um auf die damit verbundenen Fragen belastbare Antworten zu geben und ein tragfähiges ÖPNV-Zukunftskonzept zu entwickeln, braucht es hohen Sachverstand. Dieser findet sich laut Verkehrsminister Harry K. Voigtsberger in der mit verschiedenen Fachleuten des ÖPNV zusammengesetzten Kommission. Zu ihren Mitgliedern gehören:

- / Peter Büddicker, Deutscher Gewerkschaftsbund Bezirk Nordrhein-Westfalen
- / Dr. Markus Faber, Deutscher Landkreistag
- / Ernst Giesen, Deutscher Städte- und Gemeindebund
- / Folkert Kiepe, Deutscher Städtetag
- / Dr. Herbert Kemming, Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung gGmbH
- / Reiner Engel, Pro Bahn e. V. Bundesverband

- / Dr. Horst Zierold, Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
- / Johannes Krems, Verband Nordrhein-Westfälischer Omnibusunternehmen
- / Iko Tönjes, Verkehrsclub Deutschland
- / Martin Husmann, Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR)
- / Dr. Wilhelm Schmidt-Freitag, Zweckverband Nahverkehr Rheinland
- / Dr. Hermann Paßlick, NWL

Die Kommission soll gut ein Jahr lang arbeiten. Das von ihr entwickelte ÖPNV-Zukunftskonzept soll Mitte 2013 vorliegen.



// Weiterer Sachverstand

Drei weitere Mitglieder bereichern die Kommissionsarbeit mit besonderem wissenschaftlichen Sachverstand: Prof. Dr.-Ing. Felix Huber von der Bergischen Universität Wuppertal, Prof. Dr.-Ing. Udo Becker von der Technischen Universität Dresden und Prof. Dr.-Ing. Adolf Müller-Hellmann von der Rheinisch-Westfälischen Technischen Hochschule in Aachen.

// MARKETING

Bewegende Idee des Nahverkehrs in NRW

Unter dem Motto „Nächster Halt: Heimat“ empfehlen die Aufgabenträger NWL und VRR ihren Fahrgästen 2012 wieder Ausflugsstouren in der Region. An den dazu stattfindenden Aktionen sind alle Bahnunternehmen der beiden Räume beteiligt.

Durch unterschiedliche Aktionen und die Präsentation lohnender Ausflugsziele erfahren die Nahverkehrskunden, wie liebens- und (er)lebenswert NRW ist. Bei den vielfältigen Aktionen sind der Fantasie der Beteiligten keinerlei Grenzen gesetzt. So suchen die Bahnunternehmen in NRW

nach der einfallsreichsten Liebeserklärung an die Heimat NRW. Darüber hinaus schicken sie einen mobilen Fotoautomaten auf Reisen und geben den Fahrgästen Tipps, wo sie die besten Imbissbuden in Bahnhofsnähe finden. Läuft dabei alles nach Fahrplan, wissen die Menschen am Ende, warum die eigene Heimat so liebenswert ist.

Besonders attraktiv ist die noch bis Oktober 2012 laufende Aktion „Liebesgrüße“. Sie beinhaltet die Aufforderung an die Fahrgäste, einen individuellen Liebesgruß



an die eigene Heimat zu senden. Promotoren verteilten daher ab 30. März in den Zügen entsprechende Grußpostkarten. Die Fahrgäste haben auch die Möglichkeit, ihren Gruß via Internetformular zu verschicken – unter www.naechster-halt-heimat.de. Damit eine möglichst große Zahl von Liebesgrüßen für die Heimat eingeht, können die Absender tolle Preise für jeweils zwei Personen gewinnen: ein unvergessliches Wochenende in Münster inklusive An-/Abreise mit der Bahn, eine spannende Fahrt mit dem VRR-Heißluftballon oder ein exquisites Dinner.

// PLANUNG

Investitionsrahmenplan 2011 – 2015 veröffentlicht: Baubeginn ABS Münster – Lünen erst nach 2015

Am 26. März 2012 gab Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer die endgültige Fassung des Investitionsrahmenplans 2011 – 2015 für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes (IRP) bekannt. Enthalten ist darin auch die Ausbaustrecke (ABS) Münster – Lünen.

Im Investitionsrahmenplan 2011 – 2015 ist der für diesen Zeitraum veranschlagte Investitionsbedarf für die Aus- und Neubaumaßnahmen für die drei Verkehrsträger Schiene, Straße und Wasserstraße enthalten. Die entsprechenden Investitionsmittel werden vor allem für den Ersatz und die Erhaltung der Bestandnetze und für die Fortführung der im Bau befindlichen Maßnahmen zur Verfügung gestellt.

Insgesamt sind im Investitionsrahmenplan 2011 – 2015 Investitionsmittel von rund 41,5 Mrd. Euro für die Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur des Bundes vorgesehen. Davon entfallen rund 12,9 Mrd. Euro auf die



Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Schienenwege. In die Projektliste des Investitionsrahmenplans ist unter der Kategorie D „Weitere wichtige Vorhaben“ auch die ABS Münster – Lünen aufgenommen.

Der NWL und die Region forderte bereits im Sommer 2011 mittels einer Resolution einen beschleunigten zweigleisigen Ausbau der Strecke Münster – Lünen, wie zwischen Land NRW und DB vereinbart. Hintergrund der Resolution war die Herabstufung dieser Strecke bei der Neubewertung des Bundesverkehrswegeplans 2010. Bei dieser Bewertung sieht der NWL Unzulänglichkeiten, da der Güterverkehr nicht berücksichtigt wurde.

Der zweigleisige Ausbau der Strecke Münster – Lünen bringt Vorteile für

/ den Fernverkehr, mit einer Beschleunigung der Züge, einer Erhöhung der betrieblichen Kapazität und Flexibilität und einer verbesserten Fahrplanstabilität.

/ den Nah- und Regionalverkehr, mit schnelleren Verbindungen (ohne Standzeiten für Zugbegegnungen), zusätzlichen Fahrlagen für eine verbesserte Anbindung von Münster an das Ruhrgebiet und einer verbesserten Fahrplanstabilität. Ohne Ausbau erhält Münster keinen Anschluss an den Rhein-Ruhr-Express (RRX).

/ und den Güterverkehr, mit einer zusätzlichen Fahrmöglichkeit und zusätzlichen Kapazitäten zwischen Münster und dem Ruhrgebiet.

Mit der nunmehr erfolgten Aufnahme der Strecke Lünen – Münster ist ein Baubeginn ab 2015 möglich.

„Bargeldlose Tickets“: Elektronisches Fahrgeldmanagement in Bielefeld und Münster im Aufbau

Im Nahverkehr in Bielefeld bzw. dem Tarifraum „Der Sechser“ und in der Stadt Münster wird es in Kürze auch elektronische Tickets (eTickets) geben. Für deren Einführung bewilligte der NWL zu Beginn des Jahres insgesamt rund 3,4 Millionen Euro Fördermittel für die Mobilitätsdienstleister moBiel bzw. Stadtwerke Münster. Die Fördermittel fließen in den Aufbau eines elektronischen Fahrgeldmanagementsystems (EFM), das die Nutzung von „bargeldlosen Tickets“ ermöglicht.

Für das innovative Ticketsystem ist es unerlässlich, kurzfristig eine Kontrollinstanz zu schaffen und ein EFM-System einzuführen. Besonders aufwendig sind die technischen Voraussetzungen für den Aufbau eines EFM-Systems. Denn dieses gliedert sich in die Bereiche Hintergrundsystem (Back-End-System) und Vordergrundsystem (Front-End-System). Das Hintergrundsystem dient der automatischen Abbildung der Geschäftsprozesse. Dazu gehören u. a. das Anlegen der Kunden- und Ticketdaten sowie die Erstellung/Änderung der eTickets. Das Hintergrundsystem steuert überdies den Datenaustausch mit externen Systemen in Form von Sperrlisten, Tarifdaten etc. und bildet die zentrale Datenhaltungs- und Steuerungsfunktionen im EFM. Vorgesehen ist zudem der Aufbau einer Internet-Plattform. Über dieses Online-Kundenportal kann der Fahrgast seine Kundendaten einsehen, Abos online bestellen sowie Tickets to Print und eTickets online erwerben.

Der Antrag zur Förderung der Einführung von eTickets bewegt sich für Bielefeld auf der Ebene der Tarifkooperation „Der Sechser“. Hinzu kommt, dass das zu installierende Hintergrundsystem von allen Verkehrsunternehmen für die Anwendung des Gemeinschaftstarifs „Der Sechser“ diskriminierungsfrei genutzt werden kann. Deshalb wird dieses Hintergrundsystem mit 85 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten gefördert. Bei Gesamt- und zuwendungsfähigen Kosten in



Einfach zu handhaben und ein Garant für mehr Flexibilität: das „bargeldlose Ticket“ in Chipkartenform

Höhe von 777.500,00 Euro beläuft sich die Förderung für moBiel somit auf 660.900,00 Euro.

Das Vordergrundsystem besteht aus Erfassungs- und Vertriebs terminals sowie aus Kontrollterminals. Vorgesehen ist hier die Beschaffung von Vertriebs- und Kontrollterminals für die Aufstellung in eigenen und externen Verkaufsgeschäften, in den Fahrzeugen sowie von mobilen Kontrollgeräten für das Kontroll- und Servicepersonal. Diese Geräte dienen der Ausgabe und Verarbeitung kontaktloser Chipkarten als Ersatz für den Papierfahrerschein. Für die Erstausrüstung der Abokunden von moBiel ist die Beschaffung von 75.000 Chipkarten geplant. Hier betragen die Gesamt- und zuwendungsfähigen Kosten 1.484.000,00 Euro und die entsprechende Förderung 742.000,00 Euro (50 Prozent).

Für den Nahverkehr in Münster belaufen sich die zuwendungsfähigen Kosten für den Aufbau des EFM-Systems auf insgesamt

2.811.700,00 Euro. 50 Prozent davon, d. h. 1.405.000,00 Euro werden durch den NWL gefördert. Von dieser Fördersumme sollen u. a. auch 40.000 Chipkarten für die Erstausrüstung der Abokunden beschafft werden.

Für die moBiel in Bielefeld und die Stadtwerke Münster steht bei der Einführung des eTickets vor allem der mit den neuen technischen Möglichkeiten verbundene Service für die Fahrgäste im Vordergrund. Dadurch gewinnt der Nahverkehr in beiden westfälischen Städten, der sich bereits in den letzten Jahren, insbesondere bei den Fahrgastzahlen, sehr positiv entwickelt hat, weiter an Attraktivität. In Münster ist zusätzlich geplant, die Chipkarte für das eTicket unter dem Namen „StadtwerkePlusCard“ auch als Kundenkarte der Stadtwerke Münster einzuführen. Sie lässt sich dann auch für Mobilitätsdienstleister wie die städtischen Parkhäuser nutzen. Diese Erweiterung der eTicket-Chipkarte zu einer Mobilitäts- bzw. Multi-Applikationskarte gehört jedoch nicht zur Fördermaßnahme.

// PORTRAIT

Bedeutender Bahnknoten Hamm/Westfalen: Traditionell gut vernetzt im Nah- und Fernverkehr

Der 1847 eingeweihte Bahnhof Hamm war von Anfang an als Bahnknoten konzipiert. Heute fungiert er als bedeutender Kreuzungspunkt Westfalens am östlichen Rand des Ruhrgebiets und wird täglich von rund 350 Zügen des Nah- und Fernverkehrs angefahren. Weit über 22.000 Reisende allein im Nahverkehr nutzen ihn jeden Tag zum Ein-, Aus- und Umsteigen.

Der Bahnhof Hamm entstand an der Stammstrecke der Köln-Mindener-Eisenbahn-Gesellschaft. Die ersten Zugverbindungen gab es 1847 nach Dortmund und nach Minden. In den Jahren bis 1866 kamen weitere Strecken hinzu, so nach Münster, nach Warburg über Soest und Paderborn sowie nach Hagen und Unna.

Der vor allem seit der Gründerzeit kontinuierlich zunehmende Zugverkehr machte schließlich eine Erweiterung der Gleisanlagen und



einen Umbau des Bahnhofs erforderlich. Während dieser Baumaßnahmen von 1911 bis 1929 entstand auch das heutige, 1920 fertig gestellte repräsentative Empfangsgebäude im Stil des Historismus. Während des 2. Weltkrieges wurden die kriegswichtigen Bahnanlagen, vor allem der große Rangierbahnhof, wiederholt durch Luftangriffe schwer beschädigt.

Zwischen 1957 und 1970 erfolgte die Elektrifizierung sämtlicher von Hamm ausgehender Strecken, als Erste die nach Düsseldorf. Seit 1984 ist Hamm InterCity-Bahnhof und seit Beginn der 1990er Jahre halten hier auch ICE-Züge. Heute verkehren am Bahnhof Hamm acht RE- und RB-Linien, mit denen sich ohne Umstieg z. B. Essen, Aachen, Köln, Kassel oder Venlo in den Niederlanden erreichen lassen. Im Fernverkehr gibt es ab Hamm Direktverbindungen u. a. nach Berlin, Leipzig, Nürnberg und München.



// Impressum

/ **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**
Heimrich & Hannot GmbH
www.heimrich-hannot.de

Gedruckt auf FSC-Papier

Änderungen vorbehalten.
Für Einzelangaben keine Gewähr.

Mai 2012