NWL kompakt.

Westfälische Verkehrsmeldungen

Regionalkonferenz zum RRX macht sich für Ausbau der Strecke Lünen – Münster stark



NRW-Verkehrsminister Michael Groschek (hier in der Bildmitte) stellte in Münster zusammen mit NWL-Verbandsvorsteher Dr. Ulrich Conradi (links im Bild) eine Nutzenstudie zum Rhein-Ruhr-Express (RRX) vor. Der RRX zählt zu den wichtigsten

Verkehrsprojekten in Nordrhein-Westfalen. Rund 3,45 Milliarden Euro fließen in den kommenden Jahren in die Realisierung dieses auch für Westfalen zukunftsweisenden Großprojekts.

Fortsetzung auf Seite 2



INFRASTRUKTUR

3 Baumaßnahmen zur Modernisierung des Schienennetzes



TECHNOLOGIE

4 Pilotprojekt: WLAN in Nahverkehrszügen



AUSBLICK

6 Einführung WestfalenTarif



VERKEHRSPLANUNG

8 Hellwegstrecke: IC-Züge mit Nahverkehrstickets nutzen?



RÜCKBLICK

10 Konferenz: Roadmap zur Digitalisierung des ÖPNV

SAVE THE DATE

11. WestfälischeNahverkehrstage 2017

18.–19. Oktober in Hamm







VORWORT

Liebe Leserinnen und Leser,

hiermit erhalten Sie die erste Ausgabe des etters "NWL kompakt" in 2017, der westfälischen (Nah-)Verkehrsmeldungen. Wie üblich behandelt auch diese Ausgabe die uellen Themen und Ereignisse rund um den nverkehr im Raum Westfalen-Lippe.

Ein Schwerpunkt dieser Ausgabe ist das Thema "WLAN in Nahverkehrsfahrzeugen", da mit einem soeben gestarteten Pilotprojekt in Fahrzeugen des Regionalexpress 42 (Müns-ter–Mönchengladbach) hierzu Erfahrungen zu Technik, Aufwand, Nutzung und Kosten

Ein weiteres Thema ist die Nutzung von IC-Zügen mit Nahverkehrstickets. Hier ist der NWL an mehreren Stellen betroffen und sucht nach rechtskonformen Lösungen, die den Fahrgästen den möglichst größten Vorteil bringen sollen.

Die Digitalisierung des Nahverkehrs, die über eine westfälische Regionalkonferenz zu Weichenstellungen führen soll, die bevorstehende Einführung des WestfalenTarifs sowie der RRX und seine Bedeutung für Westfalen-Lippe sind weitere Inhalte dieses Newsletters.

Ich wünsche Ihnen eine interessante Lektüre!

Burkhard Bastisch Geschäftsführer NWL



Fortsetzung von Seite 1

Initiiert wurde der RRX, um eine Entlastung des durch umfangreichen Schienenverkehr stark belasteten Korridors im Ruhrgebiet und im Rheinland zu erreichen. In das RRX-Projekt sind aber auch die übrigen Landesteile einbezogen und profitieren davon. Welche konkreten Auswirkungen der RRX für Westfalen hat und welchen Nutzen das Projekt in wirtschaftlicher, verkehrlicher und ökologischer Hinsicht mit sich bringt, stand im Fokus einer RRX-Regionalkonferenz am 23. Januar 2017 in Münster. NRW-Verkehrsminister Michael Groschek, NWL-Verbandsvorsteher Dr. Ulrich Conradi, Münsters Oberbürgermeister Markus Lewe sowie zahlreiche Vertreter aus Politik, Wirtschaft und Verwaltung Westfalens diskutierten dabei die jüngst vorgelegte RRX-Nutzenstudie für die Region www.rrx.de/downloads

Vor diesem Hintergrund herrschte schnell Einigkeit darüber, dass der zweigleisige Ausbau der Strecke Lünen-Münster für Westfalen und besonders für Münster von entscheidender Bedeutung ist. Lässt sich doch nur auf diesem Wege die Einbindung Münsters in das RRX-System über Dortmund realisieren. In der bereits vorliegenden Finanzplanung für den RRX findet der Ausbau bislang jedoch keine Berücksichtigung. Sämtliche Teilnehmer der Konferenz sprachen sich daher dafür aus, die Voraussetzungen für den Ausbau schnellstmöglich über eine entsprechende Einordnung der Baumaßnahme auf der Bundesebene zu schaffen.

Die geplanten RRX-Linien Hamm-Bielefeld-Minden und Hamm-Paderborn – Kassel werden in Zukunft wichtige Verbindungen in weite Teile des westfälischen Raumes bilden. Um die künftigen RRX-Fahrzeuge optimal einsetzen zu können, ist der Ausbau von 17 Bahnhöfen vorgesehen. Die ersten RRX-Fahrzeuge werden bereits ab Dezember 2018 unterwegs sein. Die Zielplanung für den RRX legt fest, dass er im künftigen Regelbetrieb im 15-Minuten-Takt zwischen Köln und Dortmund verkehren wird. Dies lässt sich jedoch erst nach dem derzeit noch nicht absehbaren Abschluss der Ausbaumaßnahmen in diesem Abschnitt erreichen.



Baumaßnahmen zur Modernisierung des Schienennetzes in Westfalen-Lippe

2017 wird in Westfalen-Lippe weiter an der Verbesserung der SPNV-Infrastruktur gearbeitet. So werden zwischen Mai und Juni Gleise und Weichen zwischen Paderborn und Kassel erneuert, was einen vorübergehenden Schienenersatzverkehr erforderlich

Die Deutsche Bahn führt in den Monaten Mai und Juni umfangreiche Gleis- und Weichenerneuerungen zwischen Paderborn und Altenbeken durch. Das Unternehmen will so das Schienennetz fit für die Zukunft machen und zugleich mit einer verlässlichen Infrastruktur den attraktiven Schienenverkehr in der Region sichern. So erneuert die ausführende DB Netz AG auf dem Streckenabschnitt zwischen Paderborn Hbf und Benhausen die Gleise und ersetzt im Bereich des Paderborner Hbf zwei Weichen. Darüber hinaus stellt sie im Zusammenhang mit den Arbeiten für ein neues elektronisches Stellwerk in Altenbeken zwei neue Weichenverbindungen her. Für die Arbeiten an den insgesamt rund fünf Kilometern Gleis und den vier Weichen sind u.a. etwa 8.300 Schwellen und 17.800 t Schotter erforderlich. Insgesamt investiert die DB Netz in die Erneuerung rund vier Millionen Euro.

Fahrgastfreundliches Schienenersatzverkehrskonzept erarbeitet

Für die Bauarbeiten vom 5. Mai bis 14. Juni 2017 müssen die betroffenen Gleise gesperrt werden. "Der Streckenabschnitt zwischen Paderborn und Kassel ist für den SPNV im gesamten ostwestfälischen Raum bedeutsam. Die Eisenbahnverkehrsunternehmen sowie der Nordhessische Verkehrsverbund (NVV) und der NWL haben im Vorlauf optimal zusammen an einem Schienenersatzverkehrskonzept gearbeitet, sodass ein entspre- wie unter **www.fahr-mit.de**. Für weitergehende Fragen können chendes Alternativangebot zur Schiene entstanden ist. Mit dem Schienenersatzverkehr kann natürlich kein gleichwertiges Ange- verkehrsunternehmen wenden. bot bestehen bleiben, dennoch versuchen wir die Auswirkungen für die Fahrgäste so gering wie möglich zu halten", so Dr. Ulrich Conradi, Verbandsvorsitzender des NWL.

Der Schienenersatzverkehr erfolgt für die Reisenden mit den drei Buslinien EV 1, EV 2 und EV 3:

→ Für die Linien S 5 "S-Bahn Hannover" der DB Regio (Paderborn - Hannover), RB 72 "Ostwestfalen-Bahn" (Paderborn – Herford) der WestfalenBahn und RB 84/85 "Egge-Bahn" bzw. "Oberweser-Bahn" (Paderborn – Kreiensen/ Göttingen) der NordWestBahn verkehren zwischen Altenbeken und Paderborn als Ersatz stündlich Busse der Linie EV 2.

- → Die Fahrten der Linien RE 11 "Rhein-Hellweg-Express" der DB Regio (Düsseldorf – Kassel) und RB 89 "Ems-Börde-Bahn" (Münster-Warburg) der eurobahn enden aus Richtung Soest kommend bereits in Paderborn Hbf. Zwischen Paderborn Hbf und Kassel-Wilhelmshöhe verkehrt als Ersatz die Buslinie EV 2 - mit Halten in Altenbeken, Willebadessen und Warburg. Zusätzlich verkehrt auf derselben Verbindung die Linie EV 1 als Schnellbus ohne Zwischenhalt mit einer Reisezeit von lediglich 70 Minuten. Über die Ersatzbusse der Linie EV 2 hinaus stehen den Fahrgästen zwischen Altenbeken und Warburg im Zwei-Stunden-Takt Züge der WestfalenBahn zur Verfügung. Ausgewählte Fahrten davon bieten den Fahrgästen Anschluss an die Linie RE 17 (Hagen – Kassel)
- → Zwischen Warburg und Hofgeismar nutzen die Reisenden die Ersatzbusse der Linie EV 3.

Umfassende, rechtzeitige Kundeninformation über verschiedenste Kanäle

Die Fahrplanänderungen und die Fahrpläne der Ersatzbusse können die Fahrgäste unter **www.bahn.de** abrufen. Zudem werden sie rechtzeitig vor Beginn der Einschränkungen über Aushänge an den Bahnsteigen bekannt gegeben. Zusätzlich wird im April eine umfangreiche Broschüre mit Ersatzfahrplänen für alle betroffenen Linien erscheinen. Diese wird zur Mitnahme in den Verkaufsstellen, den nph-Centern der Kommunen und in der mobithek "fahr mit" am Hbf Paderborn ausliegen und in einer Onlineversion ins Internet eingestellt. Detaillierte Informationen zum Ersatzverkehr finden die Reisenden rechtzeitig vor Beginn der Bauarbeiten auch auf den Internetseiten der betroffenen Verkehrsunternehmen sosich die Fahrgäste überdies an die Kundenhotlines der Eisenbahn-



TECHNOLOGIE

WLAN in Nahverkehrsfahrzeugen **NWL und VRR führen Pilotprojekt durch**

Unterwegs ständig eine stabile und dazu noch kostenlose Internetverbindung zu haben – das wünschen sich viele Pendler. Der NWL unternimmt dazu nun einen weiteren Schritt und führt im Jahr 2017 gemeinsam mit den beiden weiteren SPNV-Aufgabenträgern Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) und Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) sowie dem Eisenbahnverkehrsunternehmen DB Regio NRW ein Pilotprojekt durch.

Dabei wird in vier der insgesamt vierzehn auf der Linie RE42 Münster-Mönchengladbach eingesetzten Elektrotriebwagen des Typs ET 1428 ein WLAN-System nachgerüstet. Mit diesem Projekt sollen im NWL insbesondere Erfahrungen bei der

Nachrüstung von Bestandsfahrzeugen gesammelt werden. Bei jüngst gelieferten Neufahrzeugen erfolgte bereits eine Ausrüstung mit WLAN-Systemen und auch für den RRX wurden entsprechende Ausstattungen bestellt. Zudem gibt es im NWL die Bestrebung, für zukünftige Angebote die optimale Ausgestaltung eines Fahrgast-WLAN zu erforschen.

Die beteiligten Partner tragen zum Pilotprojekt verschiedene Arbeiten bei. So nimmt DB Regio aktuell in der Werkstatt in Münster die Ausrüstung ihrer Fahrzeuge mit den WLAN-Systemen vor. Aufgrund einer aufwendigen Verkabelung dauert der Einbau mehrere Tage, sodass die Fahrzeuge sukzessive aus dem Betrieb heraus- schäftsleitung des NWL, Michael Geuckler.

genommen werden müssen. Ab April 2017 sollen alle vier Fahrzeuge zur Verfügung stehen. Das aus Zulassungsgründen von der übrigen Fahrzeugsteuerung weitestgehend autark gestaltete System besteht aus mehreren Komponenten: pro Triebwagen zwei Außenantennen, drei Access Points, vier WLAN-Antennen und der Router als "Herzstück".

Im Vergleich zu stationären WLAN-Systemen birgt die Anwendung im Zug eine besondere Herausforderung. "In Deutschland ist die Abdeckung der Eisenbahnstrecken mit leistungsfähiger Mobilfunkversorgung leider noch teilweise lückenhaft", so das Mitglied der Ge-



Viele Pendler wünschen sich während der Fahrt mit dem Nahverkehr eine stabile Internetverbindung

"Genau deshalb wurde die Linie RE 42 als Testobjekt ausgewählt. Denn sie durchquert mit dem Münsterland ein eher ländlich geprägtes Gebiet mit größeren Funklöchern, aber mit dem Ruhrgebiet auch einen Ballungsraum." Um den Fahrgästen trotz der zu durchquerenden Funklöcher ein attraktives Surferlebnis zu bieten, setzen die Projektbeteiligten auf modernste Technik: Zum einen verfügt das System über die sogenannte "Multi-Provider"-Technologie, bei der mehrere Mobilfunknetze gebündelt werden. Zum anderen soll über das WLAN im Rahmen des Versuches sogenannter "Offline-Content" angeboten werden. Dabei werden Informations- und Unterhaltungsangebote auf dem Fahrzeug

von der jeweiligen Mobilfunkabdeckung unabhängig. Über dieses Zusatzangebot soll eine auch beim Durchqueren von Funklöchern verfügbare Nutzungsmöglichkeit bereitgestellt werden.

Aufgrund der begrenzten Leistungsfähigkeit der Zug-Land-Verbindung spielt das Datenmanagement zwischen den einzelnen Fahrgästen eine wichtige Rolle. Damit nicht einzelne Nutzer die komplette zur Verfügung stehende Datenrate nutzen und somit für andere Fahrgäste blockieren, ist eine Begrenzung für jeden Fahrgast unausweichlich. So werden beispielsweise in der ersten Testphase die Geschwindigkeit auf 0,3 MBit/sec und das insgesamt abgespeichert und sind somit vollkommen rufbare Datenkontingent auf 50 MB be-

grenzt sein. Die Nutzung von Onlinefilmclips ist damit nicht möglich, aber für viele E-Mail- und Browseranwendungen sowie Musikstreaming dürfte dies ausreichend sein. Wie eine optimale Verteilung aussieht, soll bei dem Pilotprojekt durch mehrere Phasen mit unterschiedlichen Ausgestaltungen untersucht werden. Parallel dazu werden jeweils Fahrgastbefragungen durchgeführt und analysiert. Alle am Projekt Mitwirkenden sind äußerst gespannt auf die Kundenresonanz und die gewonnenen Erkenntnisse.

Der WestfalenTarif kommt zum 1. August 2017 Der Eine für ganz Westfalen



Aus fünf mach eins: Fahrgäste in Westfalen-Lippe dürfen sich auf ein deutlich optimiertes Nahverkehrsangebot freuen. Denn mit Einführung des WestfalenTarifs im August verschwinden die Grenzen zwischen den fünf bisherigen regionalen Tarifräumen.

Münsterland, Hochstift, Ruhr-Lippe, Westfalen Süd und Sechser: Wer heute innerhalb dieser Tarifräume unterwegs ist, kann auf ein bedarfsorientiertes und hochwertiges Bus- und Bahnangebot zurückgreifen. Andererseits ist diese Vielfalt von regionalen Tarifen aber auch verwirrend. Diese Problematik soll mit dem WestfalenTarif behoben werden. Er ersetzt die fünf bestehenden Nahverkehrstarife und den NRW-Tarif in Westfalen-Lippe, sodass künftig für Fahrten in der gesamten Region sowie in Übergangsbereichen nur noch ein Ticket notwendig ist. Zugleich entsteht dadurch der zweitgrößte deutsche Verbundtarif – auf einer Fläche von knapp 20.000 Quadratkilometern mit 7.2 Millionen Einwohnern.

Fahrgäste profitieren

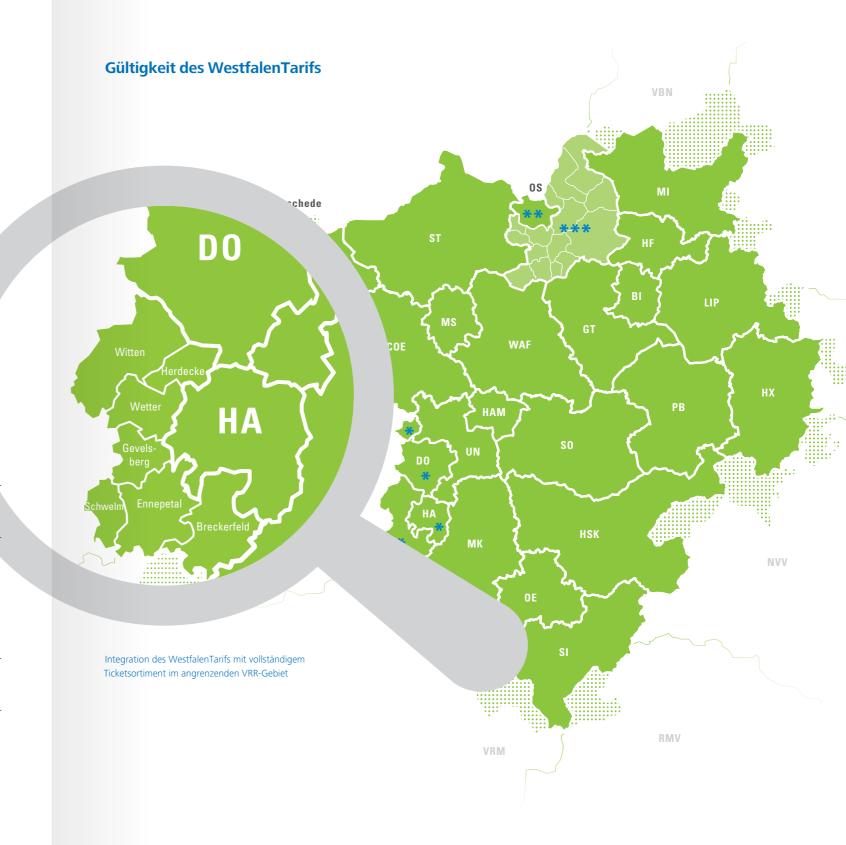
Die Änderungen wirken sich in erster Linie positiv auf die Kundenfreundlichkeit von Bus und Bahn aus. Einheitliche Tickets und Tarifbestimmungen, eine größere Anzahl an Vertriebswegen sowie transparente Preise, die abhängig von der Entfernung zwischen Start und Ziel sind, sorgen für bessere Orientierung und eine größere Attraktivität des Systems. Bei allen Veränderungen bleiben die bewährten Angebote im regionalen Bereich, der das jeweilige Gebiet der bisherigen Tarifräume definiert, erhalten. Für Preisgestaltung und Kundeninformation sind hier auch weiterhin die regionalen Nahverkehrsgesellschaften verantwortlich. Das Sortiment des WestfalenTarifs wird zeitgleich durch Tickets für längere, überregionale Reiseweiten ergänzt, die bislang vom NRW-Tarif abgedeckt wurden. Das Preisniveau des WestfalenTarifs liegt laut aktuellen Planungen weitgehend unter den Preisen des NRW-

Start der Kommunikation

Hinter den Kulissen wird mit Hochdruck an der Einführung des WestfalenTarifs gearbeitet. Zurzeit durchlaufen die Mitarbeiter der über 60 beteiligten Verkehrsunternehmen Schulungen und machen sich so mit den Tarifbesonderheiten vertraut. Die offizielle Fahrgastkommunikation startet Ende April. Im Mittelpunkt sämtlicher Kommunikationsmaßnahmen stehen die Wortmarke "WestfalenTarif" sowie das herzförmige Logo. Letzteres demonstriert die Zusammengehörigkeit der Region und greift durch die Auswahl der Farben die Hauptzielgruppen auf. So steht Grün für die Fahrgast-, Dunkelblau für die Mitarbeiter- und Hellblau für die Medien- und Meinungsbildner-Kommunikation.

Gründung der WestfalenTarif GmbH

In Kürze erfolgt die Gründung der WestfalenTarif GmbH. Diese Gesellschaft soll den ersten Tarifantrag für den WestfalenTarif stellen und künftig die Tarifentwicklung und -kommunikation betreuen. Gesellschafter werden die bisherigen regionalen Tariforganisationen (Tarifgesellschaft Münsterland/Ruhr-Lippe, OWL Verkehr GmbH, Verkehrsgemeinschaft Westfalen-Süd, Tarifgesellschaft Paderborn/Höxter) sowie der NWL. Sitz der Gesellschaft wird Bielefeld, die Aufgaben werden an den Standorten Münster, Unna und Bielefeld wahrgenommen.



Tickets des WestfalenTarifs



gelten auf einzelnen Linien gemäß den Tarifbestimmungen

- * im Binnenverkehr gilt der VRR-Tarif
- im Binnenverkehr gilt der VOS-Tarif
- Integration in den WestfalenTarif angestrebt

NWL kompakt.

VERKEHRSPLANUNG

Geplante Nutzung der IC-Züge auf der Hellwegstrecke mit Nahverkehrstickets grundsätzlich möglich

Die von NWL und Verkehrsverbund Nordhessen (NVV) angestrebte Möglichkeit der Nutzung von Nahverkehrsfahrausweisen in Fernverkehrszügen auf der Hellwegstrecke ist prinzipiell möglich. Laut Beschluss der Vergabekammer Westfalen muss die dafür erforderliche Vereinbarung jedoch im Rahmen eines europaweiten Wettbewerbsverfahrens erfolgen.

Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2016 steht den Fahrgästen auf der Hellwegstrecke zwischen Hamm, Paderborn und Kassel Wilhelmshöhe ein neu konzipiertes Angebot zur Verfügung. Im Prinzip bedient der Rhein Hellweg Express (RE 11) zweistündlich den Korridor Kassel Wilhelmshöhe-Paderborn-Lippstadt-Soest-Hamm. Ab Hamm verkehrt er dann stündlich weiter über Dortmund nach Düsseldorf. Viermal am Tag verkehren in dieser Relation allerdings keine Nahverkehrszüge, sondern zu nahezu identischen Zeiten und mit gleichen Anschlüssen in den Knotenbahnhöfen IC-Züge der DB Fernverkehr (IC-Linie 51). Diese IC-Züge kommen aus Sachsen bzw. Thüringen und fahren über Kassel Wilhelmshöhe, Warburg, Altenbeken, Paderborn, Lippstadt und Soest nach Hamm und von dort weiter über Dortmund und das Ruhrgebiet bis nach Düsseldorf. Fahrausweise des Nahverkehrs haben in diesen Zügen keine Gültigkeit.

Durchgängige Nutzung von Nahverkehrsfahrausweisen als Ziel

Der NWL hat sich deshalb gemeinsam mit dem NVV das Ziel gesetzt, den Fahrgästen auf diesen Relationen zusätzlich zu einem abgestimmten Fahrplangebot die durchgängige Nutzung mit Nahverkehrsfahrausweisen zu ermöglichen. Aus diesem Grund hatten NWL und NVV europaweit angekündigt, eine Vereinbarung mit der DB zur schrittweisen Öffnung dieser IC-Züge für die Nutzung mit Nahverkehrstarifen ab 2018 anzustreben. Zudem sahen NWL und NVV keine Möglichkeit, diese auf wichtige Anschlüsse abgestimmten Zeitlagen gleichzeitig von einem Nah- und einem Fernverkehrszug zu belegen. Hinzu kommt, dass DB Fernverkehr die Achse Rhein/Ruhr-Paderborn-Kassel-Erfurt auch weiterhin mit IC-Zügen bedienen möchte. DB Fernverkehr hat sich daher für die derzeit zwei IC-Fahrten pro Tag und Richtung den Fahrplan auf dem Gesamtlaufweg bis Ende 2020 per Rahmenvertrag gesichert. Vor diesem Hintergrund sehen NWL und NVV in der tariflichen Öffnung der Fernverkehrszüge die einzige Möglichkeit, den Nahverkehrsfahrgästen auf der Hellwegstrecke ein transparentes durchgängiges Angebot zu gestalten.





Ein ICE auf dem Viadukt bei Altenbeken auf der Strecke Dortmund – Kassel, künftig wohl auch mit Nahverkehrskunden an Bord

Direktvergabe an DB Fernverkehr von Abellio angefochten

Nach intensiver Prüfung sind NWL und NVV nicht davon ausgegangen, dass neben der DB Fernverkehr noch andere Anbieter willens und in der Lage sind, die entsprechenden Leistungen anzubieten. NWL und NVV hatten sich daher darauf verständigt, über den Auftrag mit DB Fernverkehr im Wege eines Verhandlungsverfahrens ohne Teilnahmewettbewerb zu verhandeln. Gegen die Möglichkeit der Nutzung des IC-Angebotes durch Nahverkehrsfahrgäste hat das Eisenbahnverkehrsunternehmen Abellio ein Nachprüfungsverfahren vor der Vergabekammer Westfalen eingeleitet und die Rechtmäßigkeit der angekündigten Vergabe angezweifelt. Als künftiger Betreiber des Rhein-Ruhr-Express (RRX) auf der Strecke Dortmund-Kassel ist Abellio der Ansicht, dass die Direktvergabe eine Wettbewerbsverfälschung zur Folge hätte. Eine verschleierte Beauftragung durch Anerkennung von Nahverkehrstarifen in Fernverkehrszügen im Wege der Direktvergabe an die DB sei daher rechtlich nicht statthaft. In ihrem mündlichen Beschluss vom 25. Januar 2017 hat die Vergabekammer Abellio teilweise Recht gegeben: Die Direktvergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages zur "Anerkennung von Nahverkehrstarifen im Schienenpersonenverkehr" stelle einen Verstoß gegen nationales und europäisches Vergaberecht dar. Die Vergabekammer hat deshalb untersagt, die tarifliche Anerkennung von Nahverkehrsausweisen in IC-Zügen im Rahmen einer Direktvergabe mit der DB Fernverkehr zu vereinbaren. Es ist jedoch rechtlich zulässig, Leistungen des Fernverkehrs für Nahverkehrskunden zu öffnen. Die Vergabekammer hat deshalb NWL und NVV aufgefordert, die Leistungen im Rahmen eines europaweiten Vergabeverfahrens auszuschreiben.

Europaweites Wettbewerbsverfahren in Vorbereitung

Wie kaum ein anderer Aufgabenträger steht der NWL für den Wettbewerb. Der NWL hat deshalb bereits sämtliche SPNV-Leistungen in Westfalen in europaweiten Wettbewerbsverfahren vergeben. Ausgehend vom Beschluss der Vergabekammer wird er unter Berücksichtigung der einzuhaltenden Fristen nun ein entsprechendes europaweites Vergabeverfahren vorbereiten. NWL und NVV verfolgen in dem Verfahren das Ziel, für die Fahrgäste im Hellwegkorridor fahrplantechnisch und tariflich das bestmögliche Angebot zu realisieren. NWL und NVV werden es daher begrüßen, wenn im europaweiten Vergabeverfahren – anders als bisher von ihnen eingeschätzt – auch andere Unternehmen diese tarifliche Lücke mit wirtschaftlichen Angeboten schließen können. In diesem Zusammenhang sehen NWL und NVV auch die Klarstellung durch die Vergabekammer sehr positiv, dass die SPNV-Aufgabenträger mit den ihnen zur Verfügung stehenden Regionalisierungsmitteln auch die Nutzung von Nahverkehrstickets in bestimmten Fernverkehrsangeboten finanzieren dürfen. Die Vergabekammer bestätigt die Ansicht von NWL und NVV, dass auch auf diesem Wege die Aufgabe der Daseinsvorsorge, die Bevölkerung mit Verkehrsdienstleistungen im Nahverkehr zu versorgen, erfüllt wird. Auch DB Fernverkehr begrüßt die Entscheidung der Vergabekammer und wird sich voraussichtlich am von NWL und NVV vorbereiteten wettbewerblichen Verfahren beteiligen.

Regionale Roadmap zur Digitalisierung des ÖPNV im NWL erarbeitet

Die Digitalisierung schreitet auch rund um die Nutzung des ÖPNV immer weiter voran. Auf einer Regionalkonferenz in Westfalen wurden jüngst die Weichen gestellt, um parallel zum angestrebten einheitlichen WestfalenTarif auch die "Digitale Mobilität" im NWL weiterzuentwickeln.

Bereits beim 3. Netzwerktreffen "Digitale Mobilität – Fokus NRW" im Jahre 2015 standen Fragen wie "Welche Rolle spielen digitale Anwendungen im ÖPNV?" oder "Wie steht es in NRW um die Vernetzung von Informationen, Vertrieb und Mehrwertdiensten?" im Fokus. Die dort erarbeiteten Ergebnisse und strategischen Ansätze gingen in eine gemeinsame Absichtserklärung "Roadmap zur Digitalisierung des ÖPNV in NRW" ein. In dieser Absichtserklärung haben der NRW-Verkehrsminister Michael Groschek sowie Vertreter der drei Kooperationsräume und der Verkehrsunternehmen gemeinsam einen Acht-Punkte-Plan zur weiteren Forcierung der Digitalisierung im Nahverkehr unterzeichnet. Im November 2016 fanden dann drei Regionalkonferenzen in den jeweiligen Kooperationsräumen statt. Mit dem Ziel, auf Basis der gemeinsamen Absichtserklärung für jeden Raum eine zu seinen unterschiedlichen Anforderungen passende regionale Roadmap zu erstellen und konkrete Maßnahmen zur Digitalisierung im ÖPNV zu erarbeiten.

"Digitale Mobilität" Thema von Regionalkonferenz in Westfalen-Lippe

Zu der entsprechenden Regionalkonferenz für Westfalen-Lippe luden das Land NRW, der NWL und das "Kompetenzcenter Elek tronisches Fahrgeldmanagement – KC EFM" am 22. November 2016 nach Hamm/Westfalen ein. Derzeit bildet der NWL die einzige Klammer zwischen allen Akteuren im westfälischen Raum. Diese haben sich nicht nur mit der geplanten Gründung der WestfalenTarif GmbH mit dem Gesellschafter NWL und den Tarifregionen in Westfalen auf den Weg gemacht, die unterschiedlichen Tarife zu vereinheitlichen. Sie arbeiten auch intensiv daran, gemeinsam die "Digitale Mobilität" weiterzuentwickeln. Verbunden ist damit die Erwartung, aufgrund ihrer Praxisanwendungen in anderen Bereichen mit der Digitalisierung auch die Nutzung des ÖPNV deutlich zu verbessern und zu vereinfachen. Im Mittelpunkt stehen dabei insbesondere alle Fragen rund um die Themen Fahrgastinformation, Tarif und Vertrieb und die damit einhergehenden Herausforderungen, denen sich alle Partner im Rahmen der Roadmap NRW gestellt haben. Aufgrund der Dynamik der technischen Entwicklungen gehört dabei zu den besonderen Herausforderungen, sich zu vergegenwärtigen, ob das, was heute auf dem Weg zum digital-vernetzten ÖPNV geplant wird, auch morgen noch aktuell sein wird.

Über alle künftigen Themen im Bereich E-Tarif oder Elektronisches Fahrgeldmanagement (EFM) hinaus befasste sich die Regionalkonferenz in einem eigenen Workshop mit dem Thema "Verbesserung der Datenqualität – Verbesserung der Information bei Störungen". Gegenwärtig werden die Fahrgäste bei Störungen noch allzu oft im Regen stehen gelassen. Hier gilt es, die Informationen kontinuierlich weiter zu optimieren – auch unter stärkerer Nutzung der Möglichkeiten der Digitalisierung. Dieses Thema war auch einer der Schwerpunkte der 10. Westfälischen Nahverkehrstage, die am 25. und 26. Oktober 2016 ebenfalls in Hamm im Maximilianpark stattfanden. Vertreter des Bundesverkehrsministeriums, der VDV eTicket Service GmbH sowie des KC EFM stellten die aktuellen Entwicklungen in diesem Bereich vor.



NWL fördert Elektronisches Fahrgeldmanagement

Bereits in den letzten Jahren wurde in Westfalen-Lippe auf der Grundlage einer Förderrichtlinie für das EFM eine Vielzahl von Projekten auf den Weg gebracht. Teilweise befinden sie sich noch in Vorbereitung und müssen erst zu einem gemeinsamen Ganzen zusammengeführt werden. Der NWL leistet dabei durch die Förderung der künftigen "Westfälischen Tarifdatenbank" und das Projekt "kundenorientierter Vertrieb" kontinuierliche Unterstützung. Alles in allem haben auf der Regionalkonferenz in Hamm zahlreiche Teilnehmer an der Diskussion und Erarbeitung der Roadmap "Digitale Mobilität in Westfalen" mitgewirkt. Zwischen allen Beteiligten herrschte Einigkeit darüber, dass sämtliche Akteure des eigenen Verkehrsraums ein gemeinsames Verständnis für die Bedeutung und Perspektiven der "Digitalen Mobilität in Westfalen" entwickeln müssen. Bereits jetzt lässt sich absehen, dass der in Vorbereitung befindliche WestfalenTarif die ideale Plattform bieten wird, um in Zukunft weitere digitale Lösungen umzusetzen.

Digitale Auskunftssysteme in Westfalen-Lippe





IMPRESSUM

Nahverkehr Westfalen Lippe (NWL) Friedrich-Ehert-Straße 19

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 Papier aus ökologisch, ökonomisch und sozial nachhaltiger Waldbewirtschaftung

Änderungen vorbehalten. Für Einzelangaben keine Gewähr.

März 2017