NWLkompakt.
Westfälische Verkehrsmeldungen

Juli 2021

2. NRW-Mobilitätsforum

„Strategien für eine nachhaltige Mobilität“ – erste digitale Fachveranstaltung am 23. Juni 2021 war ein voller Erfolg.

Fahrzeuge
Alternative Antriebe erobern die Schiene

Infrastruktur
Bahnhofsmodernisierungen für den Rhein-Ruhr-Express

Planung
Nahverkehrsplan – Vernetzte Mobilität 2025plus

Ziel des NWL bleibt es, den öffentlichen Personennahverkehr zu stärken
und die Verkehrswende voranzubringen

Sinkende Inzidenzzahlen machen Hoffnung, dass die Auswirkungen der Corona-Pandemie langsam abklingen. Für uns als Aufgabenträger heißt das jedoch noch lange nicht, dass wir zum normalen Alltagsgeschäft zurückkehren. Wie in vielen anderen Bereichen des öffentlichen Lebens hat die Krise auch im Nahverkehr massive wirtschaftliche Auswirkungen mit sich gebracht.

Fest steht: Gesunkene Fahrgastzahlen und eine dauerhafte Änderung des Mobilitätsverhaltens erfordern mutige Maßnahmen und konsequentes Handeln. Nur wenn wir uns gemeinsam dieser Herausforderung stellen, werden wir Lösungen finden, die unsere Branche wieder stärken und die uns als Gestalter eines attraktiven Nahverkehrs dauerhaft handlungsfähig machen. Neben der Kompensation wirtschaftlicher Einbußen, für die Bund und Land schnell und unkompliziert finanzielle „Rettungsschirme“ auf den Weg gebracht haben, gilt es eine weitere Herausforderung zu stemmen: das Vertrauen unserer Fahrgäste ins System Nahverkehr zu stärken. Unsere gemeinsame Aufgabe muss es sein, auch künftig sichere und zuverlässige Alternativen zum privaten Pkw zu bieten.

Nur so können wir unser Ziel, die Verkehrswende voranzutreiben, konsequent und erfolgreich weiterverfolgen. Ich bin mir sicher, dass wir diese Herausforderung im zielgerichteten und vertrauensvollen Schulterschluss mit unseren Mitgliedsverbänden, unseren Partnern VRR und NVR sowie dem Land NRW und den beteiligten Verkehrsunternehmen meistern werden. Dazu sind neue Ideen, anderes Denken und frische Impulse erforderlich – wie sie in der zweiten Auflage unseres gemeinsamen NRW-Mobilitätsforums diskutiert wurden. Die Fachveranstaltung, für die in diesem Jahr der VRR Federführer war, hat gezeigt: Wir als starke Player einer unverzichtbaren Branche ziehen an einem Strang, bündeln unsere Kräfte und verfolgen ein gemeinsames Ziel – nämlich bereits heute den Nahverkehr von morgen zu gestalten.

Ich wünsche Ihnen eine interessante und anregende Lektüre, bleiben Sie gesund!

Joachim Künzel
Geschäftsführer

NRW-Mobilitätsforum:
Strategien für eine nachhaltige Mobilität – erste digitale Fachveranstaltung war ein voller Erfolg

Wir machen Nahverkehr: Zahlreiche Interessierte, Entscheider und Akteure der Mobilitätsbranche kamen am 23. Juni auf digitalem Wege zusammen, um sich über die aktuellen Herausforderungen und Möglichkeiten für eine nachhaltige Mobilität auszutauschen, verschiedene Perspektiven zu diskutieren und Innovationen kennenzulernen.

Ziel der Teilnehmer des 2. NRW-Mobilitätsforums: die Zukunft der Branche zu gestalten. Die gemeinsam von NWL, VRR und NVR ausgerichtete Fachveranstaltung wurde live aus der Jahrhunderthalle Bochum gesendet, das Publikum konnte Vorträge, Statements und Diskussionen online verfolgen und sich aktiv an Diskussionen und Fragestellungen beteiligen. Impulse gaben Zukunfts- und Mobilitätsforscher genauso wie ausgewählte Experten und Branchenvertreter. Gemeinsam wagten die Fachleute einen fundierten Blick auf den Nahverkehr von morgen.

NRW-Verkehrsminister Hendrik Wüst und die Spitzen der SPNV-Aufgabenträger in NRW diskutierten, wie die Mobilitätswende auch in Zeiten von Corona gelingen kann – und welche Chancen und Risiken damit für die Zukunft verbunden sind. Dabei waren die Finanzierung des Gesamtsystems und die notwendigen Veränderungen des öffentlichen Verkehrs einige der Hauptthemen des Gesprächs. Es werde nach dem Abklingen der Pandemie weiteren Finanzierungsbedarf geben, waren sich die Gesprächsteilnehmer einig. Um künftige Herausforderungen zu stemmen, seien neue Ideen und Konzepte gefragt, die auch den Mut zur Umsetzung erfordern.

Wenn mehr Menschen auf Bus und Bahn umsteigen sollen, müssten das Angebot im ÖPNV für eine saubere Mobilität besser und durchbuchbare Wegeketten nutzbar gemacht werden, betonten die Gesprächsteilnehmer. Neben den Herausforderungen der Finanzierung des Gesamtsystems bestand Einigkeit darin, dass es nun gelte, das Vertrauen der Fahrgäste in den Nahverkehr zu stärken. Auch der sich verändernde Mobilitätsbedarf und Strategien zur Verkehrsvermeidung, wie die dauerhafte Etablierung von Home-Office-Regelungen, müssten bei verkehrlichen Planungen und der Gestaltung von attraktiven Tarifangeboten künftig stärker berücksichtigt werden.

Ingo Kollosche, Zukunftsforscher und Forschungsleiter Mobilität beim Institut für Zukunftsstudien und Technologiebewertung (IZT) in Berlin, referierte über Aspekte notwendiger Veränderungen. In der aktuellen Corona-Krise spiele der Rückgang der Fahrgastzahlen im öffentlichen Personennahverkehr eine große Rolle. Ökologisch wie ökonomisch seien Nachteile zu erkennen, so der Verkehrsexperte. Radverkehr und Fußverkehr hätten zugenommen – aber eben auch der Autoverkehr. Offen sei, wann und wie sich dieser Trend zurückentwickle. „Mobilität ist ein Thema, das in den Köpfen der Menschen beginnt“, stellte der Zukunftsforscher heraus. Sie sei ein Spiegelbild der Gesellschaft.

Politische Veränderungen, finanzielle Förderungen und auch Pläne für zukünftige Verbote von Verbrennungsmotoren flankieren die „Transformation“, wie er es nennt. Positiv wirke sich die Digitalisierung aus. Beispiel: „Mobility as a Service“, eine App mit komplettem Zugang zu Mietwagen, Taxi, Elektroroller und ÖPNV. Kollosches Fazit: „Wir haben die Möglichkeit, den öffentlichen Raum neu aufzuteilen.“ Manche Straßen könnten autofrei und der Raum für Räder ausgedehnt werden. Dazu passt auch das aktuell diskutierte Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz für NRW.

Bernhard Knierim, Biophysiker und Politikwissenschaftler, setzt sich aktiv für eine Mobilitätswende ein: weniger Verkehr insgesamt, mehr Fahrrad, Fußverkehr und öffentlicher Verkehr. Dabei geht es nicht nur um technische Effizienzfortschritte und bloße Forderungen nach einem Stehenlassen des Autos, sondern auch um die Fragen, warum Verkehr entsteht und warum Menschen welche Verkehrsmittel wählen – und welche Energie dieser Verkehr letztlich nutzt. „Wie können wir auch mit weniger und anderem Verkehr genauso mobil sein? Warum sind die alternativen Verkehrsmittel so oft keine wirklichen Alternativen?“ – Fragen, auf die Knierim praktikable Antworten sucht. Fest stehe: „Die Bahn ist das mit Abstand umwelt- und klimaschonendste Verkehrsmittel. Aber ob sie auch wirklich nutzbar und attraktiv ist, das hängt ganz entscheidend von der Politik ab und den dafür notwendigen Strukturen für den SPNV, aber auch für alle Verkehrsteilnehmer im Umweltverbund – egal, ob Fußgänger, Fahrradfahrer oder ÖPNV-Nutzer.“ Weiterer Aspekt in der Diskussion: Digitale Projekte bilden für eine erfolgreiche nachhaltige Mobilität heute und in der Zukunft einen wesentlichen Baustein. Gemeinsam nutzen das NRW-Verkehrsministerium, die SPNV-Aufgabenträger und die Verkehrsbetriebe die Potenziale der Digitalisierung für neue Mobilitätskonzepte, um vernetzte Lösungen und Angebote für die Menschen in NRW zu schaffen. Denn die Digitalisierung bietet die Chance, die Fahrt mit Bus und Bahn durch smarte Lösungen komfortabler und intuitiver zu machen.

Ein großes Zukunftsprojekt, das landesweite Informations- und Ticketingsystem mit so genannter Check-in/Be-out-Funktion (kurz CiBo), das den Zugang zum ÖPNV erleichtern und die Fahrt mit öffentlichen Verkehrsmitteln nachhaltig vereinfachen soll, stellte Dr. Maximilian Müller, Leiter Kompetenzcenter Digitalisierung NRW (KCD), vor. Fahrgäste können so unkompliziert Bus und Bahn nutzen, ohne sich vorher über den richtigen Tarif oder das richtige Ticket Gedanken machen zu müssen. Eduard Rollmann, Leiter Kompetenzcenter Marketing NRW (KCM), zeigte die neuen Möglichkeiten von CiBo auf, eTarife für NRW zu integrieren. Gemeinsam mit dem Land NRW, den Verkehrsverbünden und Tarifgemeinschaften werden die zuständigen Aufgabenträger mit dem NRW-eTarif die neuen Tarifgenerationen vorantreiben.

Katja Nowak-Müller, Leiterin Stabsstelle Strategie/Innovation & Digitale Entwicklung NWL, warf abschließend die Frage auf, was Daseinsvorsorge und Digitalisierung gemeinsam haben. Für eine vernetzte Mobilitätsentwicklung haben beide Schwerpunkte heute veränderte Zielperspektiven. Die Digitalisierung schafft Möglichkeiten des verkehrsträgerübergreifenden Handelns, während die Daseinsvorsorge durch die angestrebte Verkehrswende einen neuen, erweiterten Anspruch verfolgt. Dieser umfasst u. a. nachhaltige Strategien und Lösungen zur Verkehrsvermeidung und Verkehrsverlagerung. Aus diesen Erkenntnissen wird die Notwendigkeit einer Orientierung durch nachhaltige und digitale Zielkonzepte abgeleitet. Dazu müssen die strategischen Instrumente neu ausgerichtet und die Rahmenbedingungen für digitale Entwicklung geschaffen werden.

Übergeordnetes Thema: Die Europäische Union hat 2021 zum Jahr der Schiene erklärt. Wo steht der Nahverkehr? Mit dieser Frage beleuchteten Georg Seifert, VRR-Abteilungsleiter SPNV Wettbewerb/Vertragsmanagement/Planung, Dr. Matthias Stoffregen, Geschäftsführer mofair e. V., und Bernd Köppel, Leiter Infrastrukturprojekte West der DB Netz AG, den SPNV aus Perspektive der Aufgabenträger, der Betreiber von Mobilitätsdienstleistungen und der Infrastrukturbetreiber. Einig waren sich die Experten darin, dass schon viel erreicht ist, nun aber vor allem die Finanzierung für eine vorausschauende Planung gesichert werden muss, um die Infrastruktur weiter auszubauen und das Bahnsystem zu digitalisieren. Der in Umsetzung befindliche Deutschlandtakt, der Start einer Innovations- und Digitalisierungsoffensive, Vernetzung und Infrastrukturausbau und die Novellierung des Eisenbahnregulierungsgesetzes (ERegG) mit den damit einhergehenden Pilotprojekten zur Erprobung neuer Modelle der Kapazitätszuweisung seien die ersten Schritte in die richtige Richtung, gepaart mit der Fortsetzung der erfolgreichen Zusammenarbeit, so der einhellige Tenor der Teilnehmer des 2. NRW-Mobilitätsforums.

Weitere Infos und Impressionen unter
nrw-mobilitaetsforum.de

Zug um Zug in Richtung Zukunft: **Alternative Antriebe erobern die Schiene**

Innovativ, klimafreundlich, zukunftsweisend: Der Nahverkehr Westfalen-Lippe stellt bereits heute die Weichen für den Schienenverkehr von morgen – und setzt dabei auf Fahrzeuge mit emissionsarmen Antriebsarten. Denn das Ziel, die Nahverkehrsleistungen auf der Schiene im gesamten Verbandsgebiet komplett klimaneutral und nachhaltig auszurichten, lässt sich mit dem Verbrauch fossiler Kraftstoffe nicht erreichen. Die Folge: Herkömmliche Dieseltriebwagen fahren langfristig sukzessive aufs Abstellgleis.

Auslaufmodell im Nahverkehr: Dieselfahrzeuge

Elektrisch angetriebene Triebwagen sind gegenüber Dieselfahrzeugen auf mehreren Ebenen klar im Vorteil. So ist die Lärmentwicklung der brennstoffbetriebenen Züge höher, schwere Motoren und Kraftstofftanks sorgen zudem für hohes Gewicht. In Sachen Beschleunigung sind Dieselantriebe daher deutlich langsamer als elektrische Varianten – und brauchen bei gleicher Anzahl von Halten entsprechend mehr Fahrzeit.

Aufgrund verschärfter Abgasregelungen wird der Einsatz von Dieselzügen immer kritischer hinterfragt. Durch die sinkende Nachfrage nach Dieselfahrzeugen nimmt die Zahl der Anbieter ab und auch die Weiterentwicklung bestehender Fahrzeugplattformen stagniert. Nicht nur die mangelnde Innovationskraft im Dieselsektor, auch die verkehrlichen Potenziale dieser Antriebsart stoßen an ihre Grenzen: Denn eine Verkehrswende mit neuen Konzepten und frischen Ideen erfordert anspruchsvolle Fahrplaneckpunkte, die auf Basis von Dieselantrieben künftig nicht mehr umgesetzt werden können.

Ständig unter Strom: Elektrotriebzüge

Deutlich dynamischer schreitet die Entwicklung elektrisch angetriebener Schienenfahrzeuge voran. Diese punkten gleich in mehreren Disziplinen. So wandeln „klassische“ Elektrotriebzüge ihre aus der Oberleitung bezogene Antriebsenergie mit einem Wirkungsgrad von über 90 Prozent in Bewegung um. Top-Werte erreichen diese Fahrzeuge auch in Sachen Beschleunigung – und meistern damit auch ambitionierte Fahrplananforderungen. Wermutstropfen: Der Bau des für den Betrieb erforderlichen lückenlosen Oberleitungsnetzes ist kostenintensiv, die Nachrüstung nicht elektrifizierter Strecken erfordert zudem erheblichen Planungs- und Zeitaufwand.

Klimaschoner auf Schienen nehmen bundesweit Fahrt auf
Bereits in vier Regionen stehen deutschlandweit BEMU-Fahrzeuge in den Startlöchern: Ende 2022 nimmt ein Netz in Schleswig-Holstein nachhaltige Fahrt auf, Ende 2023 folgen eine Linie in Sachsen sowie ein Netz in Baden-Württemberg. In Berlin / Brandenburg ist ab 12/2024 der Einsatz von BEMU geplant. Aktuell laufen mehrere Ausschreibungsverfahren für weitere BEMU-Vergaben im Schienenpersonennahverkehr. Zudem setzen derzeit zwei Regionen auf Wasserstoff: HEMU-Fahrzeuge gehen Ende 2021 in Niedersachsen auf die Schiene, der Einsatz in Hessen ist Ende 2022 vorgesehen.

Federführend plant der Nahverkehr Westfalen-Lippe zum Teil in Kooperation mit anderen Aufgabenträgern den Einsatz von BEMU-Fahrzeugen auf zwölf Linien: So sollen nach erfolgter Ausschreibung in den nächsten Jahren im NWL-Gebiet auf den Linien RE 14, RB 51, RB 52, RB 53, RB 63, RB 67, RB 68 (Reaktivierung Münster – Sendenhorst), RB 71, RB 73, RB 74, RB 75, RB 76 (Reaktivierung Harsewinkel – Gütersloh – Verl) und RE 82 lokal emissionsfreie Züge rollen. Die Vergabeverfahren zur Fahrzeugbeschaffung sowie zur Beauftragung der Beförderungsleistungen befinden sich derzeit noch in Vorbereitung.

Streckenweise unabhängig: Batterietriebzüge

Unabhängiger sind Batterietriebzüge unterwegs. So genannte BEMU-Fahrzeuge (kurz für „Battery Electric Multiple Unit“) sind wie herkömmliche Elektrotriebwagen konzipiert, verfügen aber neben Stromabnehmern über leistungsstarke Traktionsbatterien. Vorteil: Oberleitungslücken von 80 bis 120 Kilometern überwinden BEMU mit bordeigener Akkutechnik – und können ihre Batterien sogar unterwegs wieder „auftanken“, sobald ein Fahrdraht vorhanden ist. In den kommenden Jahren sind noch Verbesserungen der Batterietechnologie zu erwarten. Die großen Akkus wirken sich jedoch auf der Waage aus und erhöhen das Gewicht um rund zehn Prozent gegenüber Vergleichsfahrzeugen ohne Batterietechnik.

Die Folgen sind zum Teil etwas geringere Beschleunigungswerte, die aber immer noch deutlich über denen von Dieselfahrzeugen liegen. Wie das Tanken von Kraftstoff sind die Anforderungen an das regelmäßige Nachladen der Batterien durch das Fahren unter Oberleitung oder die Standzeit an Start- oder Endbahnhöfen mit Stromanschluss im Betriebskonzept zu berücksichtigen. Ist der per Akkuantrieb zu überbrückende Abschnitt zu lang, kann eine Verlängerung des bestehenden Oberleitungsnetzes für Abhilfe sorgen. Aufwändiger gestaltet sich die Einrichtung von „Elektrifizierungsinseln“, an denen unabhängig vom Fahrdraht Strom „getankt“ werden kann. Diese Lösung ist im NWL-Gebiet jedoch zunächst nicht vorgesehen.

Anspruchsvolle Langläufer: Wasserstofffahrzeuge

Ebenfalls mit elektrischem Antrieb unterwegs sind Fahrzeuge, die die erforderliche Energie auf Basis von Wasserstoff selbst erzeugen. So genannte HEMU-Fahrzeuge (kurz für „Hydrogen Electric Multiple Unit“) benötigen keinen Stromabnehmer, da sie technisch nicht auf Oberleitungen angewiesen sind. Stattdessen haben diese Züge Wasserstofftanks an Bord, die sie mit Reichweiten von bis zu 1.000 Kilometern zu echten Langläufern machen. Doch Strom aus der wasserstoffgespeisten Brennstoffzelle allein reicht nicht für eine zügige Beschleunigung aus. Für zusätzlichen Antrieb sorgt daher eine Dynamikbatterie, die jedoch nicht ständig genutzt wird.

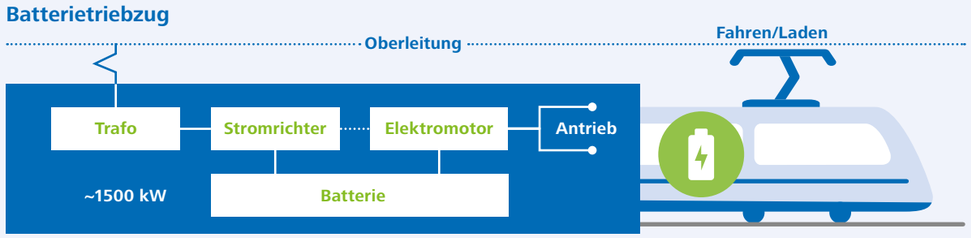
Der Mix aus zwei Antriebstechnologien hat jedoch seinen Preis – und schlägt sich in höheren Anschaffungs- und Instandhaltungskosten für die Fahrzeuge nieder. Auch der Wirkungsgrad bei der Umwandlung in Bewegungsenergie ist geringer als bei den anderen Elektroantriebsarten, was sich auf die Verbrauchsbilanz auswirkt. Um die Tanks zum Betrieb der Brennstoffzellen zu füllen, müssen zudem spezielle Wasserstofftankstellen errichtet werden.

Neben der Wirtschaftlichkeit spielen Umweltaspekte bei der Belieferung der Tankstellen eine große Rolle: Findet der Wasserstoff nicht via Pipeline oder regionalem Produzenten seinen „kurzen“ Weg zur Versorgungsstelle, kann die Beschaffung per Lkw die Umweltbilanz erheblich verschlechtern. Gleiches gilt für die Art der Erzeugung des Wasserstoffs, bei der ein möglichst hoher Anteil klimaneutraler Energie auf Basis von Wasser, Windkraft oder Solarenergie genutzt werden sollte.

Viele Faktoren spielen eine Rolle bei der Fahrzeugauswahl

Von der Umweltbilanz über die Wirtschaftlichkeit bis hin zu Nutzerprognosen und topografischen Gegebenheiten: Die Entscheidung für den „besten“ Fahrzeugtyp ist von vielen Faktoren abhängig. So sieht der NWL für die heterogenen Anforderungen in seinem Verkehrsraum grundsätzlich Potenzial in der HEMU-Technik als Nachfolge von Dieselantrieben. Bei der Bewertung in aktuellen Projekten überwogen die Vorteile der BEMU-Technologie jedoch deutlich. Aufgrund unterschiedlicher Rahmenbedingungen gilt es, bei künftigen Planungen jeweils vor der Fahrzeugausschreibung aufzuzeigen, welches Antriebsmodell den individuellen Anforderungen am besten genügt.

Batterietriebzug



Batterie-Oberleitungs-Hybridtriebzüge
Batterietriebzüge haben den Aufbau von Elektrotriebzügen, deren Antrieb um eine große Lithium-Ionen-Batterie erweitert wurde. Diese Batterie macht solche Fahrzeuge zu Hybriden und erlaubt ihnen, auch Strecken zu fahren, die nicht durchgängig elektrifiziert sind. Das Laden der Batterie erfolgt über den Pantografen, der den Kontakt zum Fahrdraht herstellt, im Stand an elektrifizierten Bahnhöfen oder während der Fahrt auf Teilstrecken mit Oberleitung. Solange der Batterietriebzug unter dem Fahrdraht fährt, kann die bezogene Energie sowohl zum Nachladen der Batterie als auch direkt für den Antrieb im Elektrotriebzug-Modus verwendet werden.

SPNV-Qualitätsmonitor NRW: **Neues Online-Angebot zur Übersicht der Betriebsqualität aller Nahverkehrszüge in NRW**

Aktuell, transparent und linienscharf. Mit diesen Leitworten im Blick wurde in Zusammenarbeit der drei nordrhein-westfälischen SPNV-Aufgabenträger (NVR, VRR, NWL) und unter Leitung des beim NWL angesiedelten Kompetenzcenters Integraler Taktfahrplan NRW (KC ITF NRW) ein Online-Angebot entwickelt, das eine leicht nachvollziehbare Übersicht der SPNV-Betriebsqualität in NRW ermöglicht. Finanziert wurde das Projekt durch das Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen.

Mit dem SPNV-Qualitätsmonitor NRW gibt es ein neues Auskunftsmedium, welches Quartalsauswertungen und Informationen zur SPNV-Qualität online und transparent allen Interessierten zugänglich macht.

Gehört meine Zuglinie zu den pünktlichsten in NRW? Ist meine Linie im Sommer pünktlicher als im Winter? Wie zuverlässig bringt mich meine Linie an mein gewünschtes Ziel? Stimmt meine Wahrnehmung zur Verlässlichkeit meines Zuges mit den Messdaten überein? Antworten auf diese Fragen und noch vieles mehr bietet der SPNV-Qualitätsmonitor NRW. Egal, ob Informationen über eine, zwei, drei oder gleich alle der nahezu 100 Linien – jeder kann einfach und transparent die Betriebsqualität der in NRW verkehrenden Nahverkehrslinien auf den Internetseiten von NWL, VRR und NVR sowie mobil.nrw vergleichen.

Im SPNV-Qualitätsmonitor werden alle SPNV-Linien in NRW mit ihren Pünktlichkeits- und Zuverlässigkeitsquoten sowie den Kapazitätserfüllungsgraden je Quartal aufgeführt. Angereichert werden diese Kennzahlen durch Zusatzinformationen zum Linienlaufweg, dem Verkehrsvertrag und der Fahrgastnachfrage. Für eine spezifische Auswahl oder die Gegenüberstellung ausgewählter Linien kann der Nutzer seine Auskünfte dabei nach Aufgabenträger, Eisenbahnverkehrsunternehmen und Betrachtungszeitraum filtern. Für die Qualität der Linien im Gebiet des NWL können so gezielt Auswertungen abgefragt werden.

Reinschauen und informieren unter:
nwl-info.de/qualitaetsmonitor

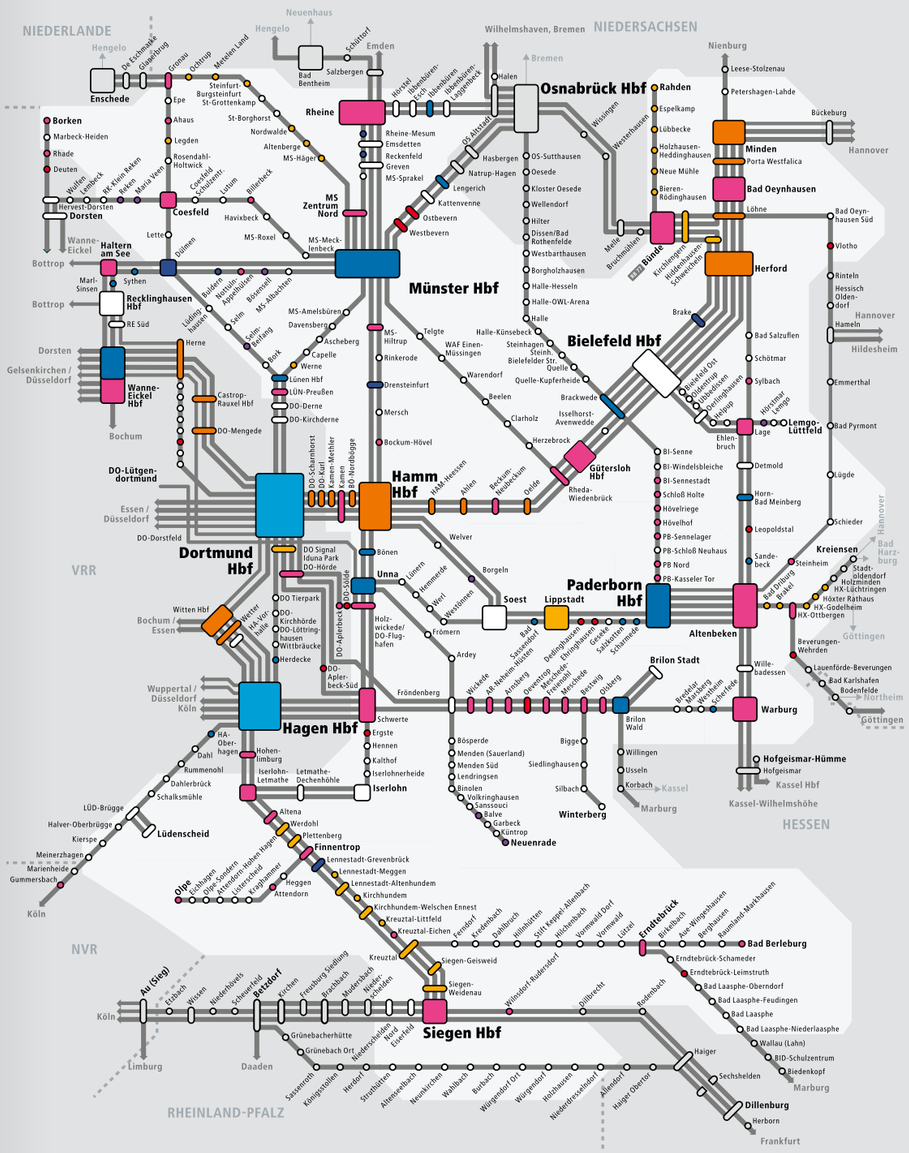
Bahnhofsmodernisierungen für den Rhein-Ruhr-Express –

Voraussetzung für den Betrieb des RRX

Der Rhein-Ruhr-Express (RRX) ist das größte und wichtigste Nahverkehrsprojekt auf den Schienen in Nordrhein-Westfalen. Bestandteile des richtungsweisenden Infrastrukturprojekts sind nicht nur neue, moderne Fahrzeuge und ein optimiertes Betriebskonzept, sondern in erster Linie ein umfangreicher Infrastrukturausbau an den Gleisen und Bahnhöfen.

Die Bahntochter DB Station&Service hat in enger Kooperation mit dem NWL, VRR und NVR sowie dem Land Nordrhein-Westfalen 2017 ein umfangreiches Maßnahmenpaket zum Ausbau der Stationen des Rhein-Ruhr-Express auf den Weg gebracht. Investitionsvolumen: weit über 200 Millionen Euro. Im Rahmen des Pakets wurden und werden Maßnahmen an 53 Stationen umgesetzt, damit die neuen RRX-Züge die dortigen Bahnsteige anfahren können. Zudem werden die Stationen modernisiert und die Zugänge barrierefrei ausgebaut – und das alles in gerade mal vier Jahren. Im Sommer dieses Jahres sind die Modernisierungsarbeiten an 48 dieser Bahnhöfe abgeschlossen, die restlichen Stationen stehen kurz vor ihrer Fertigstellung.

Der Mehrwert, den der Rhein-Ruhr-Express für den gesamten SPNV in NRW mit sich bringt, wird für die Menschen immer deutlicher sicht- und spürbar. Die Bahnhofsmodernisierungen, als wichtiger Bestandteil des RRX, machen das Pendeln heute schon komfortabler und tragen maßgeblich dazu bei, die Schiene in NRW attraktiver zu machen. Dies würdigt Verkehrsminister Hendrik Wüst mit einer RRX-Stationstour am 30. Juli von Düsseldorf nach Wattenscheid, um sich gemeinsam mit Vertretern des VRR, NVR und NWL, von DB Station&Service und Kommunalpolitikern vor Ort ein Bild von den realisierten Fortschritten zu machen. Im NWL-Gebiet wurden 16 Bahnstationen modernisiert und ausgebaut. Zu den umfangreichsten Modernisierungsmaßnahmen zählen der Neu- oder Ausbau von Bahnsteigen mit Beleuchtung und Leitsystemen für mehr Platz und leichteren Zustieg ins Fahrzeug sowie die Installation von Aufzügen und Rampenanlagen für mobilitätseingeschränkte Menschen. Modernisierungen von Personenunterführungen für Fußgänger sorgen für mehr Raum, Licht, Übersicht und Sicherheit, der Neubau von Windschutzanlagen und Dachsanierungen an Bahnsteigen erhöhen zudem die Aufenthaltsqualität. Nach seiner Begehung wird Hendrik Wüst den Bahnhof Wattenscheid stellvertretend für alle modernisierten Stationen in NRW feierlich abnehmen und symbolisch zertifizieren. Gemeinsam wird erneuert und modernisiert, damit sich jeder Fahrgast wohl und willkommen fühlt. Die Fortschritte sind nur durch eine enge und vertrauensvolle Zusammenarbeit zwischen allen Beteiligten möglich.


NIEDERLANDE
NIEDERSACHSEN
HESSEN
RHEINLAND-PFALZ
VRR
NVR
Enschede
Borken
Dorsten
Haltern am See
Recklinghausen Hbf
Wanne-Eickel Hbf
Coesfeld
Rheine
Emden
Osnabrück Hbf
Münster Hbf
Bielefeld Hbf
Hamm Hbf
Dortmund Hbf
Unna
Soest
Lippstadt
Paderborn Hbf
Altenbeken
Hagen Hbf
Iserlohn
Finnentrop
Siegen Hbf
Herford
Bünde
Minden
Bad Oeynhausen
Lemgo-Lüttfeld
Kreiensen
Warburg
Hofgeismar-Hümme
Brilon Stadt
Neuenrade
Winterberg
Dillenburg
Bad Berleburg
Erndtebrück
Au (Sieg)
Betzdorf
Daaden
Hengelo
Neuenhaus
Bad Bentheim
Salzbergen
Schüttorf
Wilhelmshaven, Bremen
Bremen
Nienburg
Hannover
Bückeburg
Hildesheim
Bad Harzburg
Göttingen
Northeim
Kassel
Marburg
Frankfurt
Köln
Essen / Düsseldorf
Bochum
Bottrop
Gelsenkirchen / Düsseldorf
Wuppertal / Düsseldorf / Köln
Bochum / Essen
Witten Hbf
DO-Dortfeld
DO-Lütgendortmund
Hörde
Kamen
Werne
Lünen Hbf
Castrop-Rauxel Hbf
DO-Mengede
Wanne-Eickel Hbf
Herne
Haltern am See
Dorsten
Borken
Bocholt
Vlotho
Rinteln
Hameln
Emmerthal
Bad Pyrmont
Lügde
Schieder
Detmold
Leopoldstal
Altenbeken
Brilon Stadt
Brilon Wald
Willingen
Korbach
Kassel Hbf
Kassel-Wilhelmshöhe
Hofgeismar
Warburg
Beverungen-Wehrden
Bad Karlshafen
Bodenfelde
Northeim
Göttingen
Kreiensen
Bad Berleburg
Erndtebrück
Siegen Hbf
Siegen-Weidenau
Siegen-Geisweid
Kreuztal
Haiger
Sechshelden
Dillenburg
Herborn
Frankfurt
Haiger Obertor
Allendorf
Niederdresselndorf
Holzhausen
Würgendorf
Würgendorf Ort
Burbach
Wahlbach
Neunkirchen
Altenwallbach
Struthütten
Herdorf
Kaisersteinbach
Königsstollen
Sassenroth
Grünebacherhütte
Grünebach Ort
Niederschelden
Nord
Eisenfeld
Betzdorf
Niederhovels
Scheuerfeld
Fürstenberg Siedlung
Brachbach
Mudersbach
Nede-Altenden
Wissen
Fitzbach
Limburg
Köln
Wissen
Wissingen
Westerhausen
Melle
Bruchmühlen
Bünde
Kirchlengern
Hiddenhausen
Schwarzenmoor
Rahden
Espelkamp
Lübbecke
Holzhausen-Heddinghausen
Neue Mühle
Bieren-Rödinghausen
Leese-Stolzenau
Petershagen-Lahde
Porta Westfalica
Bad Oeynhausen
Löhne
Bad Oeynhausen Süd
Vlotho
Rinteln
Hessisch Oldendorf
Hameln
Bad Salzuflen
Schötmar
Sylbach
Lage
Detmold
Horn-Bad Meinberg
Leopoldstal
Sandebeck
Steinheim
Stadtoldendorf
Holzminden
HX-Lüchtringen
Höxter Rathaus
HX-Godelheim
HX-Ottbergen
Beverungen-Wehrden
Lauenförde-Beverungen
Bad Karlshafen
Bodenfelde
Wille-badessen
Warburg
Brilon Stadt
Brilon Wald
Willingen
Korbach
Silbach
Winterberg
Siedlinghausen
Bigge
Neuenrade
Iserlohn
Letmathe
Hohenlimburg
Werdohl
Plettenberg
Finnentrop
Olpe
Attendorn
Lüdenscheid
Meinerzhagen
Gummersbach
Kierspe
Halver-Oberbrügge
LÜD-Brügge
Schalksmühle
Dahlerbrück
Rummenohl
Dahl
Hagen Hbf
Schwerte
Ergste
Hennen
Kalthof
Iserlohnerheide
Fröndenberg
Menden (Sauerland)
Menden Süd
Lendringsen
Binolen
Volkringhausen
Sanssouci
Balve
Garbeck
Künrop
Neuenrade
Bösperde
Ardey
Frömern
Holzwickede/DO-Flughafen
Unna
Kamen
Werne
Lünen
Hemmerde
Westfünnen
Bönen
Hamm Hbf
Mersch
Bockum-Hövel
Drensteinfurt
Rinkerode
Telgte
Warendorf
Beelen
Clarholz
Herzebrock
Rheda-Wiedenbrück
Gütersloh Hbf
Brackwede
Isselhorst-Avenwedde
Halle-Künsebeck
Halle
Halle-Hesseln
Halle-OWL-Arena
Borgholzhausen
Westbarthausen
Dissen/Bad Rothenfelde
Wellendorf
Kloster Oesede
Oesede
OS-Sutthausen
Osnabrück Hbf
Hasbergen
Natrup-Hagen
Lengerich
Kattenvenne
Ostbevern
Westbevern
Rheine-Mesum
Emsdetten
Reckenfeld
Greven
MS-Sprakel
Rheine
Salzbergen
Emden
Neuenhaus
Bad Bentheim
Hengelo
Enschede
Borken
Marbeck-Heiden
Rhade
Deuten
Wulfen
Lembeck
RK-Ekem-Raken
Ahaus
Legden
Rosendahl-Holtwick
Coesfeld
Havixbeck
Billerbeck
Lette
Dülmen
MS-Roxel
MS-Meckenbeck
MS Zentrum Nord
Münster Hbf
MS-Amelsbüren
Davensberg
Ascheberg
Capelle
Werne
Lünen Hbf
LÜN-Preußen
DO-Derne
DO-Kirchderne
Castrop-Rauxel Hbf
DO-Mengede
Herne
Recklinghausen Hbf
RE Süd
Marl-Sinsen
Bottrop
Wanne-Eickel Hbf
Gelsenkirchen / Düsseldorf
Bochum
DO-Lütgendortmund
Essen / Düsseldorf
DO-Dortfeld
Dortmund Hbf
DO Signal Iduna Park
DO-Hörde
DO Tierpark
DO-Kirchhörde
DO-Lütgenhausen
Witbräucke
Herdecke
DO-Aplerbeck
DO-Aplerbeck-Süd
Witten Hbf
Bochum / Essen
Wuppertal / Düsseldorf / Köln
Hagen Hbf
HA-Oberhagen
Dahl
Rummenohl
Dahlerbrück
Schalksmühle
LÜD-Brügge
Halver-Oberbrügge
Kierspe
Meinerzhagen
Marienheide
Gummersbach
Köln
Iserlohn
Letmathe
Hohenlimburg
Werdohl
Plettenberg
Finnentrop
Olpe
Attendorn
Lüdenscheid
Altena
Lennestadt-Grevenbrück
Lennestadt-Meggen
Lennestadt-Altenhundem
Kirchhundem
Kirchhundem-Welschen Ennest
Kreuztal-Littfeld
Kreuztal-Eichen
Kreuztal
Siegen-Geisweid
Siegen-Weidenau
Siegen Hbf
Haiger
Sechshelden
Dillenburg
Herborn
Frankfurt
Haiger Obertor
Allendorf
Niederdresselndorf
Holzhausen
Würgendorf
Würgendorf Ort
Burbach
Wahlbach
Neunkirchen
Altenwallbach
Struthütten
Herdorf
Kaisersteinbach
Königsstollen
Sassenroth
Grünebach Ort
Grünebacherhütte
Daaden
Betzdorf
Niederhovels
Scheuerfeld
Fürstenberg Siedlung
Brachbach
Mudersbach
Nede-Altenden
Wissen
Fitzbach
Au (Sieg)
Limburg
Köln
Erndtebrück
Bad Berleburg
Erndtebrück-Schameder
Erndtebrück-Leimstruth
Bad Laasphe-Oberndorf
Bad Laasphe-Feudingen
Bad Laasphe
Bad Laasphe-Niederlaasphe
Wallau (Lahn)
BID-Schulzentrum
Biedenkopf
Marburg
Bad Berleburg
Raumland-Mexhausen
Bad Laasphe
Feudingen
Oberndorf
Gerlenbach
Dodenau
Alertshausen
Silberg
Hesselbach
Hommershausen
Dotzlar
Erndtebrück
Bad Laasphe
Wingeshausen
Bad Laasphe
Wallau
Biedenkopf
Dillenburg
Haiger
Sechshelden
Allendorf
Niederdresselndorf
Holzhausen
Würgendorf
Würgendorf Ort
Burbach
Wahlbach
Neunkirchen
Altenwallbach
Struthütten
Herdorf
Kaisersteinbach
Königsstollen
Sassenroth
Grünebach Ort
Grünebacherhütte
Daaden
Betzdorf
Niederhovels
Scheuerfeld
Fürstenberg Siedlung
Brachbach
Mudersbach
Nede-Altenden
Wissen
Fitzbach
Au (Sieg)
Limburg
Köln
Bad Berleburg
Erndtebrück
Siegen Hbf
Siegen-Weidenau
Siegen-Geisweid
Kreuztal
Haiger
Sechshelden
Dillenburg
Herborn
Frankfurt
Haiger Obertor

„**Mobilität** hört nicht an der Stadtgrenze auf“

Kommunen auf dem Weg zur Mobilitätswende begleiten:
Das ist Zielsetzung des NWL mit dem Zukunftsnetz Mobilität NRW.
Daniela Niestroy-Althaus, stellvertretende Leiterin der Koordinierungsstelle Westfalen-Lippe, beleuchtet Erfolge, Herausforderungen und Chancen im NWL.

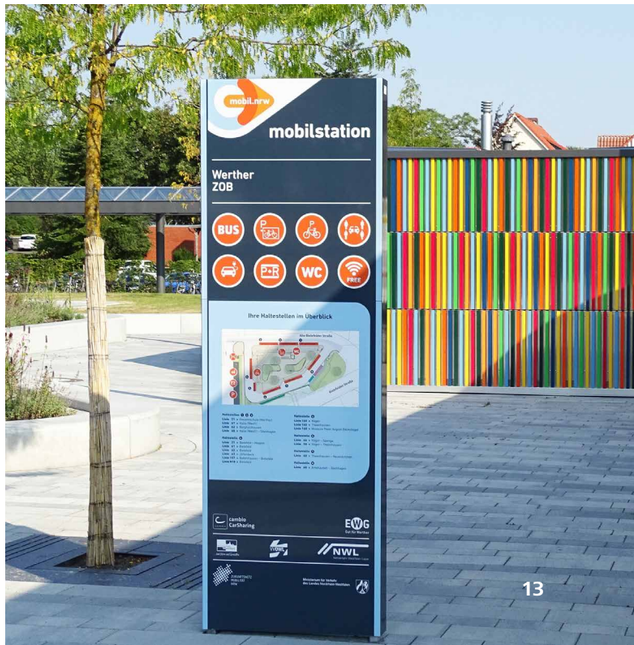
Daniela Niestroy-Althaus, stellvertretende Leiterin der Koordinierungsstelle Westfalen-Lippe

Seit April steuern Sie das operative Geschäft der Abteilung Zukunftsnetz Mobilität NRW (ZNM) im Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL). Welche persönlichen Ziele haben Sie sich gesetzt?
Eine dauerhafte Veränderung im Mobilitätsverhalten zu erreichen, ist ein langer Weg – diesen Prozess darf man nicht unterschätzen. Allerdings stellen wir fest, dass das Thema Mobilität seit der Kommunalwahl im September 2020 in vielen Kommunen erfreulicherweise einen deutlich höheren Stellenwert hat als zuvor. Genau da möchte ich ansetzen, denn das Bewusstsein für den Mehrwert nachhaltiger Mobilität ist vorhanden. Wir haben jetzt eine große Chance, die wir nutzen können und sollten. Ich möchte die Kommunen auf diesem Weg beraten und unterstützen sowie mit meinem Team diesen Prozess zielführend begleiten.

Seit Anfang 2020 ist der NWL Träger des ZNM. Welche Chancen ergeben sich daraus, welche Möglichkeiten kann man noch besser nutzen?
Mit dem NWL als Träger und starkem Partner sind wir beim flächenmäßig größten der drei SPNV-Aufgabenträger im Land NRW angesiedelt. Wir sind uns sicher, dass wir dadurch die Bedürfnisse und die daraus entstehenden Notwendigkeiten für unsere ländliche Struktur noch besser in Richtung des Ministeriums in Düsseldorf transportieren können. Dabei müssen wir uns von der gesonderten Betrachtung einzelner Verkehrsträger im System Nahverkehr lösen, SPNV und ÖPNV bilden für mich gemeinsam das Rückgrat der Verkehrswende. Daher erhoffen wir uns, dass perspektivisch noch mehr Synergien genutzt werden können und wir weiter gemeinsam an der Verwirklichung unserer Vision eines umfassenden Mobilitätsgestalters arbeiten.

Der NWL ist als Aufgabenträger primär für den Schienenpersonennahverkehr verantwortlich. Wie passt dies zum Tätigkeitsbereich des ZNM, wo gibt es inhaltliche Schnittstellen?
Das Thema vernetzte Mobilität spielt für den NWL und in der aktuellen Debatte eine immer größere Rolle. Das bedeutet, dass die Verknüpfung von unterschiedlichen Verkehrsmitteln in vielen Kommunen intensiv diskutiert wird. Als NWL und als Zukunftsnetz haben wir dabei natürlich die Nutzer des Umweltverbundes im Blick. Konkretes Beispiel: An Bahnhöfen oder Zentralen Omnibusbahnhöfen besteht eine große Chance, mithilfe von Mobilstationen eine vernetzte Mobilität aufzubauen und somit die Anbindung etwa in weitere Ortsteile attraktiver zu gestalten. Gemeinsam mit dem NWL als Fördermittelgeber in Westfalen-Lippe bieten wir den Kommunen mit unserem Know-how und unserer Beratungsleistung ein wirklich gutes und rundes Gesamtpaket.

Fast die Hälfte der landesweit rund 250 Mitgliedskommunen des ZNM befindet sich im Raum der Koordinierungsstelle Westfalen-Lippe. Ein Erfolg, den es weiter auszubauen gilt?
Selbstverständlich! Es ist erfreulich, dass immer mehr Kommunen den Vorteil einer Mitgliedschaft im ZNM erkennen. Die Vernetzung ist unglaublich wichtig, effizient und ergebnisorientiert. Die Kommunen können davon enorm profitieren. Denn wie heißt es so treffend: Man muss das Rad nicht immer neu erfinden. Die Herausforderungen unserer Kommunen, insbesondere im ländlichen Raum, sind in weiten Teilen durchaus vergleichbar. Und Mobilität hört ja schließlich auch nicht an der Stadtgrenze auf. Daher möchten wir die Kommunen noch stärker unterstützen, Mobilität neu zu denken, zu vernetzen und dauerhaft in ihrer Verwaltung zu verankern.



Nahverkehrsplan – Vernetzte Mobilität 2025plus: NWL stellt heute Weichen für Konzepte von morgen

Von klimafreundlichen Alternativen bis zur Verkehrsvermeidung: Nahverkehr Westfalen-Lippe wird zum Gestalter vernetzter Mobilität.

Die Verkehrswende voranbringen, ein zuverlässiges Nahverkehrssystem gestalten, Angebote in ein klimafreundliches, vernetztes Mobilitätskonzept integrieren: Diese Ziele verfolgt der NWL mit dem „Nahverkehrsplan – Vernetzte Mobilität 2025plus“. Damit erweitert der NWL seinen Fokus vom Schienenpersonennahverkehr (SPNV) hin zum Gestalter einer vernetzten Mobilität aus nachhaltigen Verkehrsangeboten – im Raum Westfalen-Lippe sowie grenzüberschreitend im Schulterschluss mit Nachbarregionen. Dazu wird Mobilität ganzheitlich betrachtet und zusätzlich zu Bahn- und Buslinien werden auch weitere Mobilitätsformen wie beispielweise Zufußgehen, Fahrrad, Taxi und Carsharing in der Vernetzung zum Schienenverkehr berücksichtigt.

Der **Nahverkehrsplan (NVP)** ist ein gesetzlich vorgesehenes Planungsinstrument. Er setzt in der Region Westfalen-Lippe die Standards und Vorgaben für den SPNV aus Regionalexpress, Regionalbahn und S-Bahn. Diese Kernaufgabe wird mit dem neuen Nahverkehrsplan – Vernetzte Mobilität 2025plus neu interpretiert und erweitert.

Die Mobilitätsbedürfnisse ändern sich immer schneller. Deshalb plant der NWL bereits heute Maßnahmen für einen attraktiven und bedarfsgerechten Nahverkehr von morgen. Dabei gilt es nicht nur, den motorisierten Individualverkehr auf ein ganzheitliches Angebot klimafreundlicher Mobilitätsalternativen zu verlagern. Auch die Verkehrsvermeidung spielt eine immer größere Rolle, denn: Der klimafreundlichste Weg ist immer noch der Weg, der nicht erforderlich oder möglichst kurz ist.

Der Nahverkehrsplan berücksichtigt konkrete Anforderungen an eine multimodale Mobilität, den Klimaschutz, die Finanzierung sowie Überwindung der Auswirkungen der Covid-19-Pandemie. Bei der Ausgestaltung des NVP arbeitet der NWL mit benachbarten Aufgabenträgern, Interessenverbänden, Ministerien und Infrastruktureigentümern zusammen. So werden über Themen-Workshops die unterschiedlichen Akteure der Mobilität aktiv eingebunden und Kreise und Kommunen beteiligt.

Eine Basis für die Planungen bildet das Ergebnis einer öffentlichen Beteiligung, bei der Bürger und Interessenvertreter erste Vorschläge und Ideen einbringen konnten. Ziel ist es, den neuen Nahverkehrsplan im nächsten Jahr politisch zu beschließen und zeitnah mit der Umsetzung zu beginnen. Neben neuen Konzepten fließen dabei auch bereits angestoßene Maßnahmen und Projekte ein, die im Sinne eines „Nahverkehrsplans aus einem Guss“ entsprechend berücksichtigt und weitergeführt werden. Hierzu gehören auch Projekte wie die Einführung von S-Bahn-Netzen, die Umstellung der Diesellinien auf klimafreundliche Alternativen oder die Einführung digitaler Lösungen im Tarif.

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 Papier aus ökologisch, ökonomisch und sozial nachhaltiger Waldbewirtschaftung.

Änderungen vorbehalten. Für Einzelangaben keine Gewähr.

JULI 2021

BILDNACHWEISE
S. 7: © AdobeStock/TTstudio
S. 13: © Markus Stein, ID Kommunikation
S. 15: © AdobeStock/j-mel

Alle anderen Bilder: © NWL