Informations- und Diskussionstermin

zum 2. Nahverkehrsplan NWL

Hamm, den 16.05.2019

Anlage 2 zu DS 1513/24/18

Agenda

1. Begrüßung
2. Arbeitsstand und konkreter Ablauf
3. Ziele des NWL, des NVP und des Workshops

anschließende Diskussion

4. Querschnittsthema Digitalisierung
5. Querschnittsthema Kommunikation und Information
6. Querschnittsthema Qualität

anschließende Diskussion

– P A U S E (ca. 14:00) –

7. Service und Sicherheit
8. Angebot und Infrastruktur
9. Fahrzeuge und Antriebe

anschließende Diskussion

10. Wettbewerb und Marktstrategie

anschließende Diskussion

11. Ausblick/Zeitplan

1. Begrüßung

2. Arbeitsstand und konkreter Ablauf

Für den Nahverkehrsplan liegen viele Bausteine zu den „klassischen“ NVP Themen vor:

- Qualität
- Tarif und Vertrieb
- Fahrplanangebot
- Infrastruktur Schienenstrecken und Stationen
- Fahrzeuge und Antriebe

In den weiteren Punkten der Agenda sind diese benannt.

Das Thema Tarif wird an dieser Stelle ausgeklammert, da es dazu in Kürze eine gesonderte Veranstaltung gibt.

Zu „neuen“ Themen wie Digitalisierung, integrierte und multimodale Verkehrsgestaltung, … gibt es neben ersten Bausteinen viele gute Ansätze und Ideen. Für eine Zielrichtung des NWL über die Aufgabe SPNV hinaus im Sinne der im ÖPNVG NRW gegebenen Aufgabe, in Abstimmung mit seinen Mitgliedern auf eine integrierte Verkehrsgestaltung im ÖPNV hinzuwirken, können diese Themen für den NWL-Nahverkehrsplan weiter ausgearbeitet werden.

Ablauf des Workshops

In mehreren Blöcken von möchten wir Ihnen über Ziele, Querschnittsthemen und Eckpunkte zu den klassischen NVP-Themen diskutieren.

Wir – sind in diesem Fall die Mitglieder der Steuerungsgruppe zum Nahverkehrsplan, bestehend aus der Geschäftsführung und Fachleuten aus den Geschäftsstellen zu den einzelnen Themenbereichen.

In den größeren Blöcken geben wir jeweils einen Input von 20 bis 30 Minuten und haben dann ca. 20 Minuten für Fragen und Diskussion zu den Themen.

Damit Fragen oder Anmerkungen aus Zeitgründen nicht verloren gehen, liegen auf den Tischen Zettel/Karten aus, auf denen Sie diese notieren und uns für die weitere Berücksichtigung bzw. Beantwortung mitgeben können.

Eine Pause von 15 Minuten ist gegen 14:00 Uhr vorgesehen.

3. Ziele des NWL, des NVP und des Workshops

Herausforderung: Verkehrswende

Definition - Wikipedia

Der Begriff **Verkehrswende** bezeichnet den Prozess, Verkehr und Mobilität auf

- nachhaltige Energieträger,
- sanfte Mobilitätsnutzung und
- eine Vernetzung verschiedener Formen des Individualverkehrs und des öffentlichen Personennahverkehrs

umzustellen.

Sie beinhaltet auch einen kulturellen Wandel, eine Umleitung von Geldströmen und bezieht vor allem auch den Güterverkehr ein.

Motivation

- Reduzierung von verkehrsbedingten Umweltschäden
- Reduzierung von Luftverschmutzung in Metropolen
- Lärmreduzierung
- Vermeidung Verkehrskollaps
- Steigerung der Lebensqualität im öffentlichen Raum (=Neubewertung des Straßenraums)

Ziel/Konzept

- Energieeinsparung durch qualitative Veränderung des Mobilitätsverhaltens, insbesondere Verkehrsvermeidung und Verlagerung von Verkehr
- Umstellung der Energieversorgung auf erneuerbare Energien

Handlungsnotwendigkeiten: Verkehrswende

- Gesellschaftliche Aufgabe! Kooperation statt „Silodenken“
- Entwicklung einer ganzheitlichen Vorstellung künftiger Mobilität der BürgerInnen (Leitbild)
- Konzepte zur Verkehrsverlagerung
- Branchenübergreifend: Konzepte zur Verkehrsvermeidung
- Konzepte zur Umstellung auf klimafreundlichere Antriebstechnologien bzw. Kraftstoffe/erneuerbare Energien
- Neubewertung des Straßenraums
- Analyse des Status Quo und Ableitung von Handlungsoptionen
- Herstellung der Messbarkeit des Erfolgs
- Evaluation und Steuerung branchenübergreifender Maßnahmen
- Starke Kommunikation zur Veränderung von Mobilitätsverhalten

Die Verkehrswende ist eine gesellschaftliche Aufgabe und stellt erhöhte Anforderungen an die Planung, Ausgestaltung und (Nach-) Steuerung des Systems sowie die Bürgerkommunikation

Anforderung an Aufgabenträger

Aktiv gestalten und beeinflussen – zu welchem Preis?

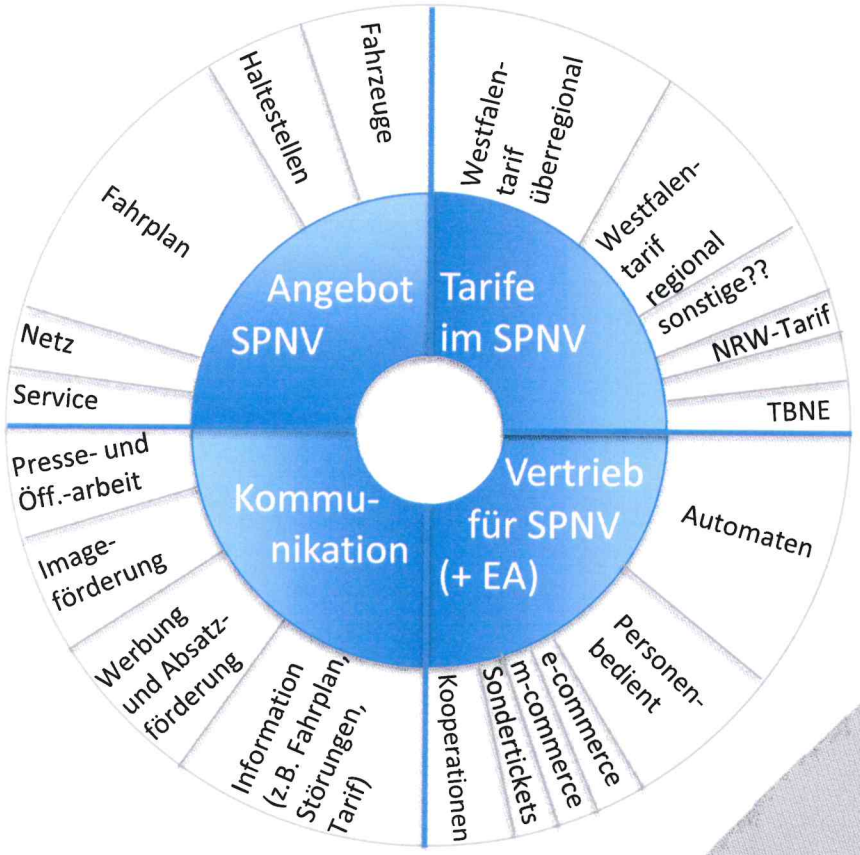
- Die Verkehrswende erfordert eine aktive, konsequente Planung, Ausgestaltung, Organisation und Finanzierungbereitschaft verkehrsträger- und branchenübergreifender Maßnahmen zur Mobilitätsbeeinflussung
- Hierbei ist die Steuerungsmöglichkeit auf die von den Aufgabenträgern beauftragten Player elementar wichtig, um auf Veränderungen im Mobilitätsverhalten oder neue Player im Markt reagieren und die Mobilitätsmöglichkeiten anpassen zu können.
- Aufgabenträger und andere Teile der öffentlichen Hand werden regulierend in den Markt eingreifen müssen, um eine Verkehrswende erreichen zu können.
- Schaffung von Datenbasen zur Beurteilung des Erfolges
- Vereinbarung von Zielvorstellungen/Leitbildern künftiger Mobilität
- Ganzheitliche Konzepte (z. B. nachhaltige Energieträger, barrierefreier Zugang, „mobil sein“ ohne eigenes Auto, verkehrsträgerübergreifendes Datenmanagement, Vereinfachung des Systemzugangs u.a. durch digitale Möglichkeiten)

Kooperation statt Ellenbogen. Innovation statt Stillstand.

Finanzierbare Daseinsvorsorge statt Gewinnmaximierung.

Ausrichtung der Leistungskomponenten

Weiterentwicklung von Angebot, Tarif, Kommunikation und Vertrieb



Zentrale Steuerung SPNV (strategisch)
Zielsetzung (Vorgaben, Anreize), Erfolgskontrolle, Nachsteuerung

- Alle Komponenten der Leistung müssen an den Bedürfnissen der Fahrgäste orientiert und aufeinander abgestimmt sein, um Nachfragesteigerungen und Erlösoptimierungen nachhaltig erzielen zu können
- Der SPNV ist nur ein Teil der Mobilität der Bürger. Eine enge Abstimmung zur Ausrichtung der marktrelevanten Komponenten mit den komm. AT ist notwendig
- Unternehmen mit Erlösverantwortung (kommunale VU und Nettovertrag SPNV) haben ein starkes gewinnorientiertes Streben. Die Formulierung klarer Rahmenbedingungen der Aufgabenträger (SPNV: NWL) ist zur Steuerung daher erforderlich.

Diskussion

Ziele

des NWL

des Nahverkehrsplans

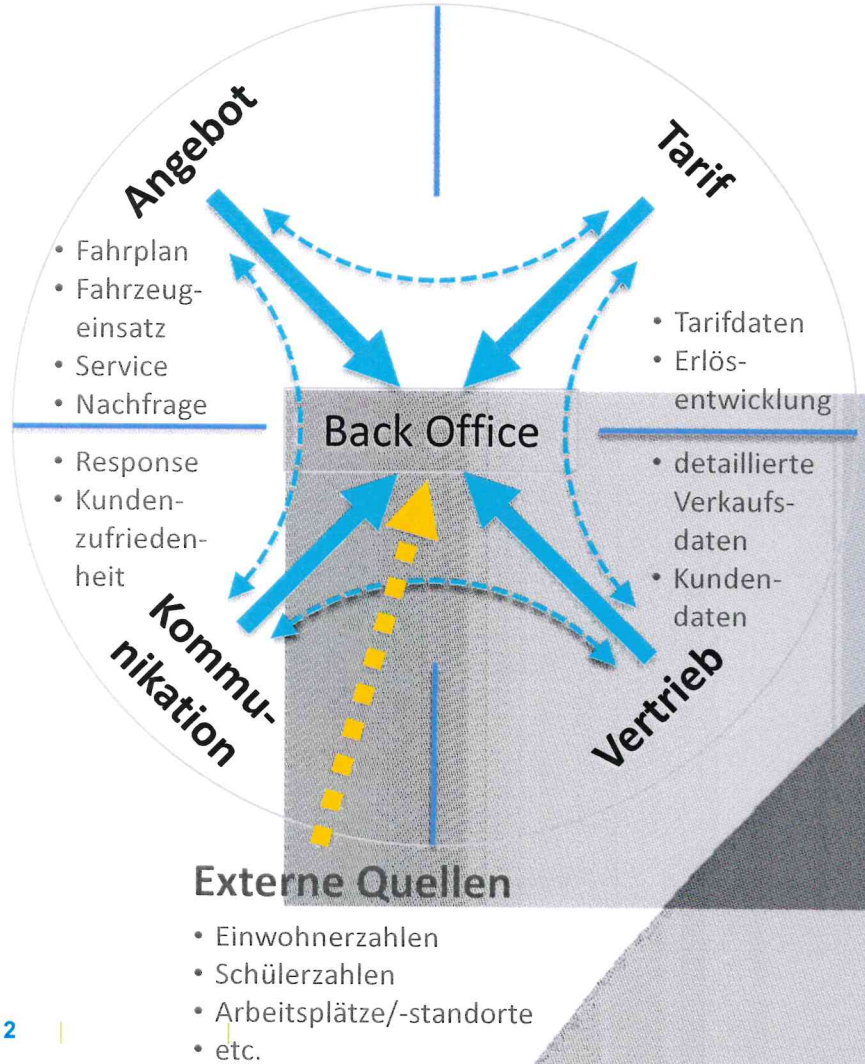
4. Querschnittsthema Digitalisierung

- Der Begriff **Digitalisierung** bezeichnet ursprünglich das Umwandeln von analogen Werten in digitale Formate. Die so gewonnenen Daten lassen sich informationstechnisch verarbeiten.
- Die Bezeichnung **Digitale Transformation** beschreibt die erheblichen Veränderungen und Auswirkungen auf das alltägliche Leben in der Wirtschaft und der Gesellschaft durch den Gebrauch von digitalen Technologien.
- **Digitale Technologien** sind mittlerweile aus dem Alltag kaum wegzudenken und haben sich als nützliche Wegbegleiter etabliert: Hardwarekomponenten, wie Laptop, Smartphone, Smartwatch oder auch soziale Netzwerke - wir nutzen diese Geräte und Plattformen sowohl für berufliche als auch persönliche Zwecke.
- Zu dem Prozess der Digitalen Transformation zählen u.a. folgende **Komponenten**:
  - Einsatz von Sensoren
  - Video- oder Audioaufzeichnungen
  - Verarbeitung von Big-Data-Technologien
  - Mensch-Computer-Interaktion
- Diese und weitere Technologien helfen uns dabei, uns schnell und global zu vernetzen, flexibler zu sein und automatisieren verschiedene Aufgabenfelder.

Nutzung technologischer Möglichkeiten im Innen- und Außenverhältnis

Nutzung der Steuerungsmöglichkeiten

Voraussetzung: Zentrale Datensammlung und -verarbeitung



- Alle Aufgabenfelder erzeugen Daten, die notwendig sind zur Ausrichtung der Weiterentwicklung des Angebots und zu dessen nachfragegerechter Ausgestaltung
- Erst wenn diese Daten zusammengeführt werden, kann das System in seiner Gesamtheit kundenorientiert und effizient gesteuert werden
- Dazu bedarf es technischer Systeme, organisatorischer Prozesse und vertraglicher Regelungen

5. Querschnittsthema Kommunikation und Information

Mit einem einheitlichem Erscheinungsbild und auf den Fahrgast ausgerichtet sorgt der SPNV in Westfalen-Lippe flächendeckend bei Tarif, Vertrieb und Kundeninformation für einen hohen Wiedererkennungswert bei den Fahrgästen und erleichtert den Systemzugang.

- Der Kommunikation und direkten Ansprache des Bürgers kommt eine besondere Bedeutung zu. Veränderung von Mobilitätsverhalten bedarf einer starken und zielgerichteten Kommunikation, die den Bürger erreicht. Diese ermöglicht die Veränderung von Mobilitätsverhalten. Ziel: Mobilität auch ohne eigenes Auto ermöglichen.
- Voraussetzung hierfür sind auf den Bürger ausgerichtete Angebote und eine qualitativ hochwertige und aktuelle Datenlage (Tatsächliche und prognostizierte Pünktlichkeit, Ausfälle, Tarif etc.) zur umfassenden und einheitlichen, medienübergreifenden und systemunabhängigen Information des Bürgers (vor, während, nach der Fahrt).
- Alle Daten (aller Mobilitätspartner) müssen in standardisierter Form und gesicherter Qualität bereitstehen. Dafür müssen verbindliche vertragliche Regelungen zur Nutzung (auch für externe Dritte) im Rahmen von OpenData und OpenService geschaffen werden.
- Neben gezielter und in Teilen automatischer Versorgung externer Dritter (Social Media, Rundfunk) wird für den Fahrgast mit dem Ansatz „ÖV-Navi/Westentasche“ ein persönlicher, digitaler Reisebegleiter implementiert.

Hinweis: Workshop zur Tarif- und Vertriebsstrategie NWL am 24.05.

6. Querschnittsthema Qualität

Qualität im neuen NVP

„Nur ein hochwertiger und zuverlässiger Nahverkehr stellt mit einer hohen Reisequalität ein konkurrenzfähiges Angebot bei der Verkehrsmittelwahl dar!“

„Die Verkehrswende gelingt nur mit einem vom Bürger akzeptierten Nahverkehr, der wesentlicher Bestandteil des Mobilitätsangebotes und in dieses eingebunden ist.“

Das Ziel des NWL ist es, ein solch konkurrenzfähiges und hochqualitatives Angebot zu gewährleisten und damit den Bürgern bei der Verkehrsmittelwahl eine attraktive Alternative und Ergänzung zu den weiteren Mobilitätsangeboten anbieten zu können!

Qualität im neuen NVP

Qualität als messbare und spürbare (vom Fahrgast gefühlte) Eigenschaft des Nahverkehrsangebotes ist in vielen vom NWL gestalteten Bereichen relevant:

- Qualität des **Fahrplanangebotes** *(Taktdichte, Reisezeit, intermodale Anschlussmöglichkeiten, Anbindung schienenferner Räume …)*
- Qualität des **Fahrbetriebs** *(Zuverlässigkeit - z.B. Pünktlichkeit/Ausfälle, Reisekomfort - z.B. Fahrzeugausstattung und Sauberkeit,…)*
- Qualität der **Fahrgastinformation** und des **Kundendialogs** *(im Fahrzeug, an den Stationen, telef. & digitale Medien,…)*
- *Qualität von* **Tarif und Vertrieb** *(Verkehrsmittel übergreifende Buchung, Nutzerfreundlichkeit des Tarifs, Erreichbarkeit und Kanäle…)*
- *Qualität der* **Stationen** *(Sauberkeit, Ausstattung, Funktionalität, Informationen, Barrierefreiheit,…)*
- *Qualität des* **Service** *(Zugbegleitung und Serviceleistung, Sicherheit…)*

Qualität im neuen NVP

In all diesen Bereichen ist der NWL gefordert, über entsprechende Maßnahmen, Projekte sowie Vorgaben zum Beispiel in den Verkehrsverträgen die erforderlichen Qualitäten zu realisieren.

Den Grundstein hierzu legen die Rahmenvorgaben des Nahverkehrsplans.

Beispielhaft soll für wesentliche Kernbereiche der diesbezügliche Ansatz im neuen NVP dargestellt werden:

Pünktlichkeit und Anschlusssicherung

„Ein pünktlicher Zug ist wichtig, den Anschlusszug noch zu erreichen, ist wichtiger!“

- Die Pünktlichkeit ist ein wesentliches Qualitätsmerkmal für den Bahnverkehr.
- Der NWL fordert in seinen Verträgen die Einhaltung hoher Pünktlichkeitsquoten.
- Auch das Fahrplanangebot auf Basis des Integralen Taktfahrplans erfordert pünktliche Züge!
- Problem: Verspätete Züge werden zum Teil nicht abgewartet, Anschlüsse auch zu sonstigen Mobilitätsangeboten gehen verloren und Umsteigeverbindungen werden unattraktiv weil risikobehaftet.

Pünktlichkeit und Anschlusssicherung

Ansatz des NWL:

- Die Anschlusserreichung ist mindestens so wichtig wie die reine Pünktlichkeit!
- Ausgewogene und kundenorientierte Regularien zu geforderten Pünktlichkeiten und Anschlusssicherungen! „Das EVU darf nicht dafür bestraft werden, im Kundensinne zu handeln!“
- Aber auch Berücksichtigung bei der Fahrplangestaltung (möglichst keine zu knappen Umsteigezeiten...).

Ziel des NWL: Der SPNV muss ein verlässlicher Partner in der Verkehrsmittel übergreifenden Mobilität sein!

Zuverlässigkeit und Ausfallsicherheit

„Der Zug muss mindestens so zuverlässig sein, wie mein Auto!“

- Zuverlässigkeit des SPNV-Angebotes ist ein ebenfalls sehr relevantes Qualitätskriterium.
- Wenn sich der Fahrgast bei der Reiseplanung bewusst für den SPNV entscheidet, fehlen bei unvorhersehbaren Zugausfällen oftmals zeitnah eigene alternative Reisemöglichkeiten → Erfordernis umgehender Fahrgastinformation sowie entsprechender Ersatzkonzepte!
- Anspruch des NWL ist es, unvorhersehbare Ausfälle auf ein Minimum zu reduzieren.

Zuverlässigkeit und Ausfallsicherheit

Ansätze hierzu:

- Forderung ausreichender Fahrzeug- und Personalreserven sowie Ausbildungsquoten
- Vorgabe von Anforderungen an Instandhaltungs- und Ersatzverkehrskonzept
- Garantie einer zeitnahen und umfassenden Fahrgastinformation über Abweichungen im Fahrplan sowie alternative Reisemöglichkeiten

Ziel: Deutliche Reduzierung der Zugausfälle, Schaffung attraktiver Ersatzverkehre und umgehende Kundeninformation im Störungsfall!

Sauberkeit und Funktionalität

„Der Fahrgast hat einen Anspruch auf saubere und funktionstüchtige Züge und Bahnhöfe!“

- Die Aufenthaltsqualität an den Stationen und im Fahrzeug (Reisequalität) ist elementar für Image und „Wohlfühlqualität“ des SPNV.
- Hier formuliert der NWL in den Vergabeunterlagen hohe Anforderungen an die Sauberkeit und die Funktionalität der Fahrzeuge und deren Ausstattung.
- Die Einhaltung wird regelmäßig durch Qualitätstester geprüft, bewertet und vom NWL bei Nichterfüllung pönalisiert.

Anspruch des NWL: Spürbare Verbesserung der Aufenthalts- und Reisequalität im SPNV.

Qualität im neuen NVP

Weitere wesentliche Bereiche wie

- Fahrplanangebot
- Kundendialog und Fahrgastinformation
- Tarif und Vertrieb
- Sicherheit & Service

müssen qualitativ auf die Anforderungen und Erwartungen der Fahrgäste und die Erfordernisse einer multimodalen & intermodalen Mobilität ausgerichtet werden.

Ansätze hierzu folgen in den nächsten Diskussionspunkten.

Diskussion

Querschnittsthemen

Digitalisierung

Kommunikation

Information

Qualität

7. Service und Sicherheit

Service

„Der Zugbegleiter ist das Gesicht unseres Nahverkehrsangebotes!“

- Zugbegleiter sind die Ansprechpartner der Fahrgäste für Fragen nach Anschlüssen, dem Tarif oder für sonstige Hilfestellungen.
- Über die Kontrolle der Fahrausweise sichern Sie zudem eine wesentliche Finanzierungsquelle des NWL für das SPNV-Angebot.
- Zugbegleiter sind elementar für die Erhöhung der Sicherheit im Zug sowie des subjektiven Sicherheitsempfindens der Fahrgäste.
- Ansatz des NWL:
  - Grundsätzlich ist bereits vor 19:00 Uhr auf 50% der Züge ein Zugbegleiter vorhanden, nach 19:00 Uhr bei 100% der Züge!
  - Bei nachfragestarken Linien und Fahrten auch 2 oder mehr Zugbegleiter je Fahrzeug im Einsatz.

Langfristiges Ziel des NWL: in jedem Zug ein Zugbegleiter

Sicherheit

„Die Sicherheit des Fahrgastes und der Mitarbeiter der Verkehrsunternehmen hat für den NWL höchste Priorität!“

- Zunehmende Übergriffe auf EVU-Mitarbeiter und Fahrgäste machen ein Handeln zwingend erforderlich.
- Handlungsbasis wird durch NRW-weite Sicherheitsdatenbank mit Meldungen zu Vorfällen im SPNV deutlich aktueller und valider.
- Sicherheitskonzept für den NWL für den Betrieb (in den Zügen) und an den Stationen wird aufgestellt und Bestandteil des NVP.
- Wesentliche Elemente werden sein:

Sicherheit

- Sicherheitspersonal vergleichbar der VRR-Verfügungsdienste im individuellen Einsatz auf Basis der Analysen der SiDaBa und weiterer Gefährdungsanalysen.
- Perspektivisch Aufstockung der Zugbegleitquoten auf bis zu 100%
- Ausbau der Videoüberwachung an den Verkehrsstationen mit Live-Anbindung an 3S-Zentralen und BuPo
- Einsatz von Sonderverkehren für problematische Fußballverkehre in Abstimmung mit der BuPo (über Dienstleister TRI)
- Prüfung der Auswirkungen eines Alkoholkonsumverbotes in den Zügen

Ziel des NWL: Deutliche Reduzierung der Übergriffe auf Mitarbeiter der EVU und Fahrgäste sowie Erhöhung des Sicherheitsempfindens der Fahrgäste.

8. Angebot und Infrastruktur

„Der NWL hat die Zielvorstellung eines Integralen Taktfahrplans (ITF) „aus einem Guss“, der von einem bundesweiten Deutschlandtakt im Fernverkehr über einen landesweiten ITF in NRW – inkl. des Raums Westfalen-Lippe – bis in die Fläche auch in schienenferne Räume nach ITF-Kriterien verlängert ist.“

Übergreifende Anknüpfungspunkte:

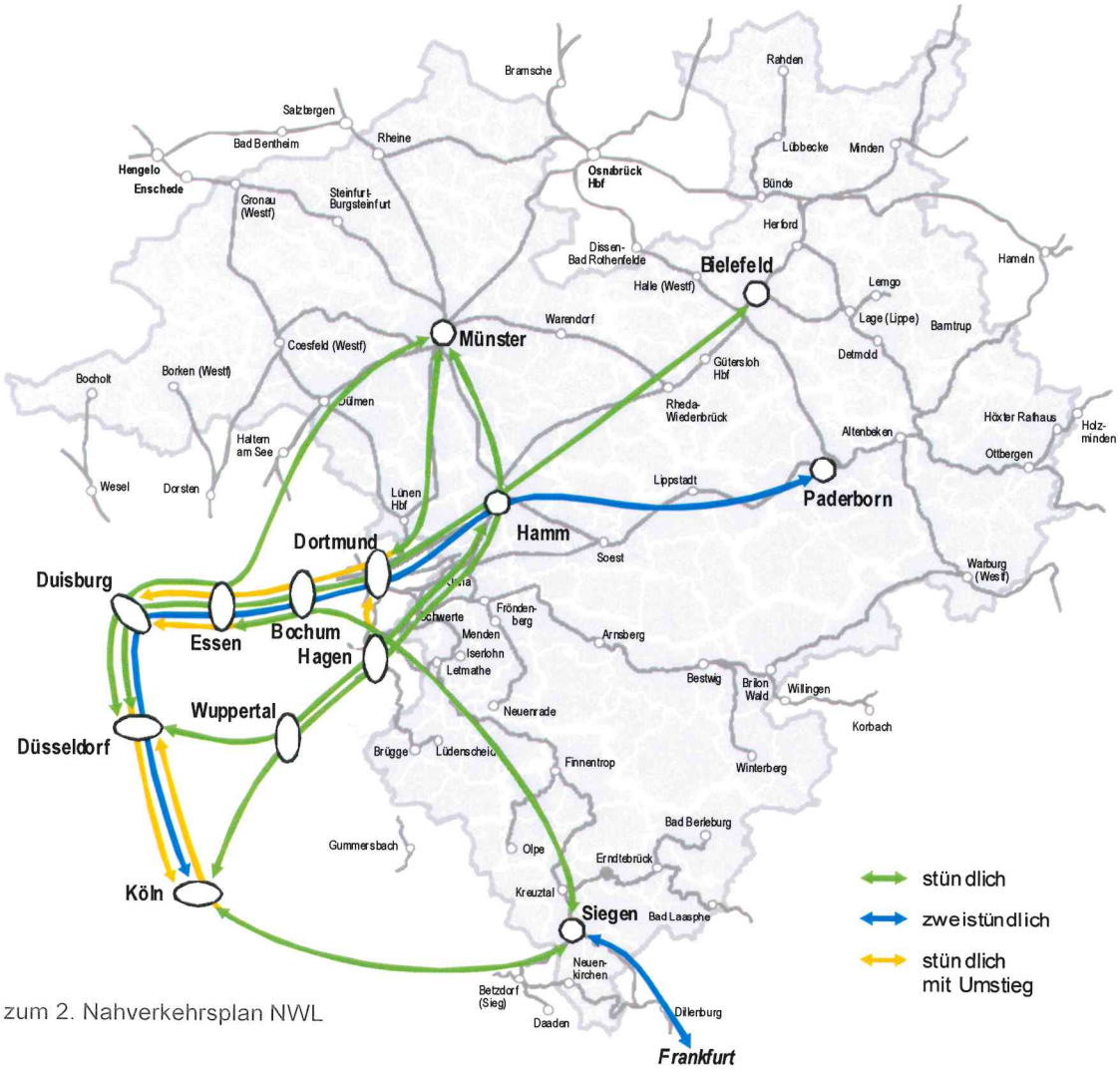
- Digitalisierung
- Intermodale Vernetzung

Übergreifende Planungshorizonte:

- Deutschland-Takt
  - Sachstand 2. Entwurf / weiteres Vorgehen
  - Eckpunkte inkl. NBS/ABS Hamm – Hannover
- BVWP 2030

Anbindung der Oberzentren an die Metropolregionen

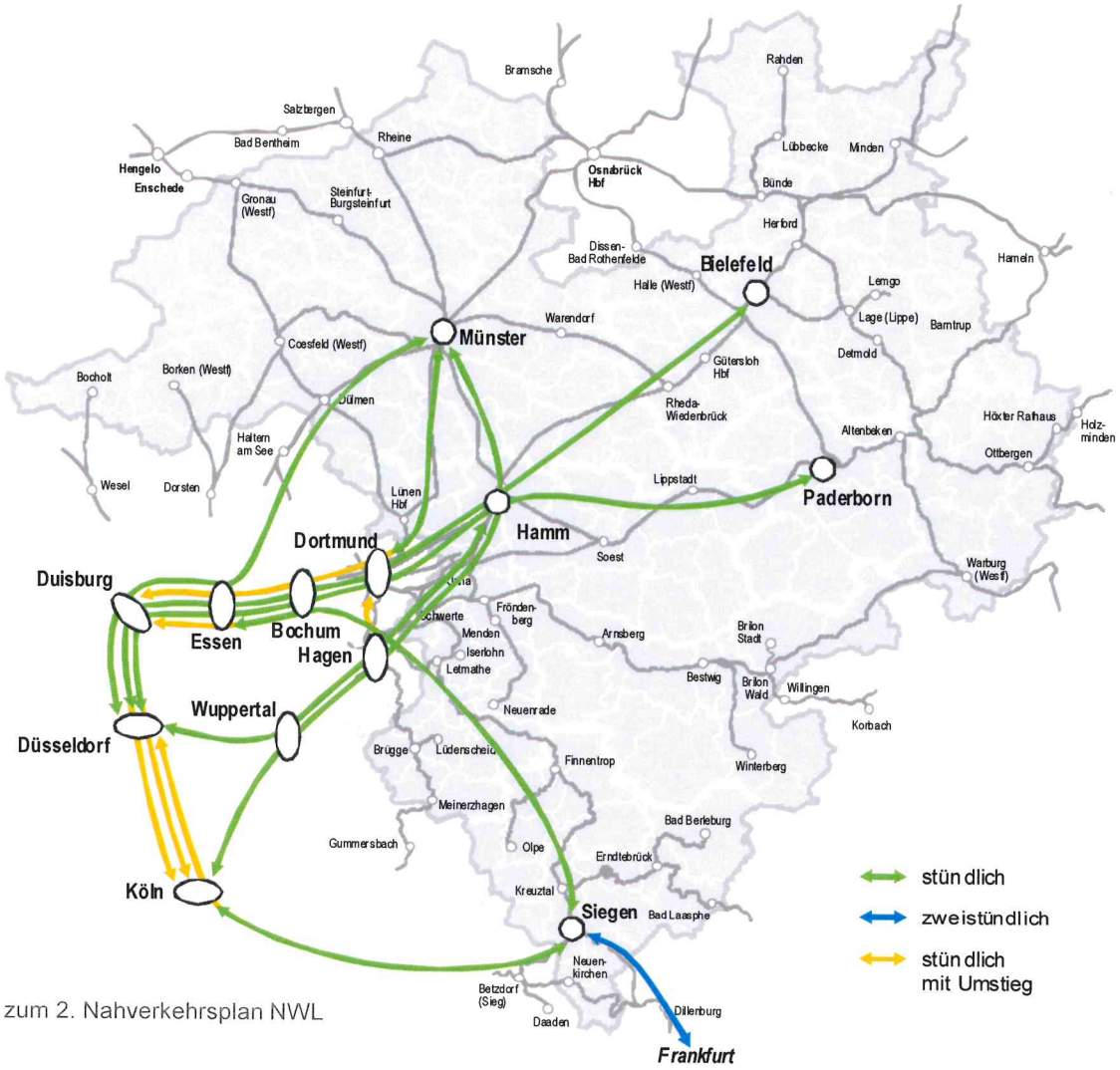
Basis aktueller NVP (2011)



Anbindung der Oberzentren an die Metropolregionen

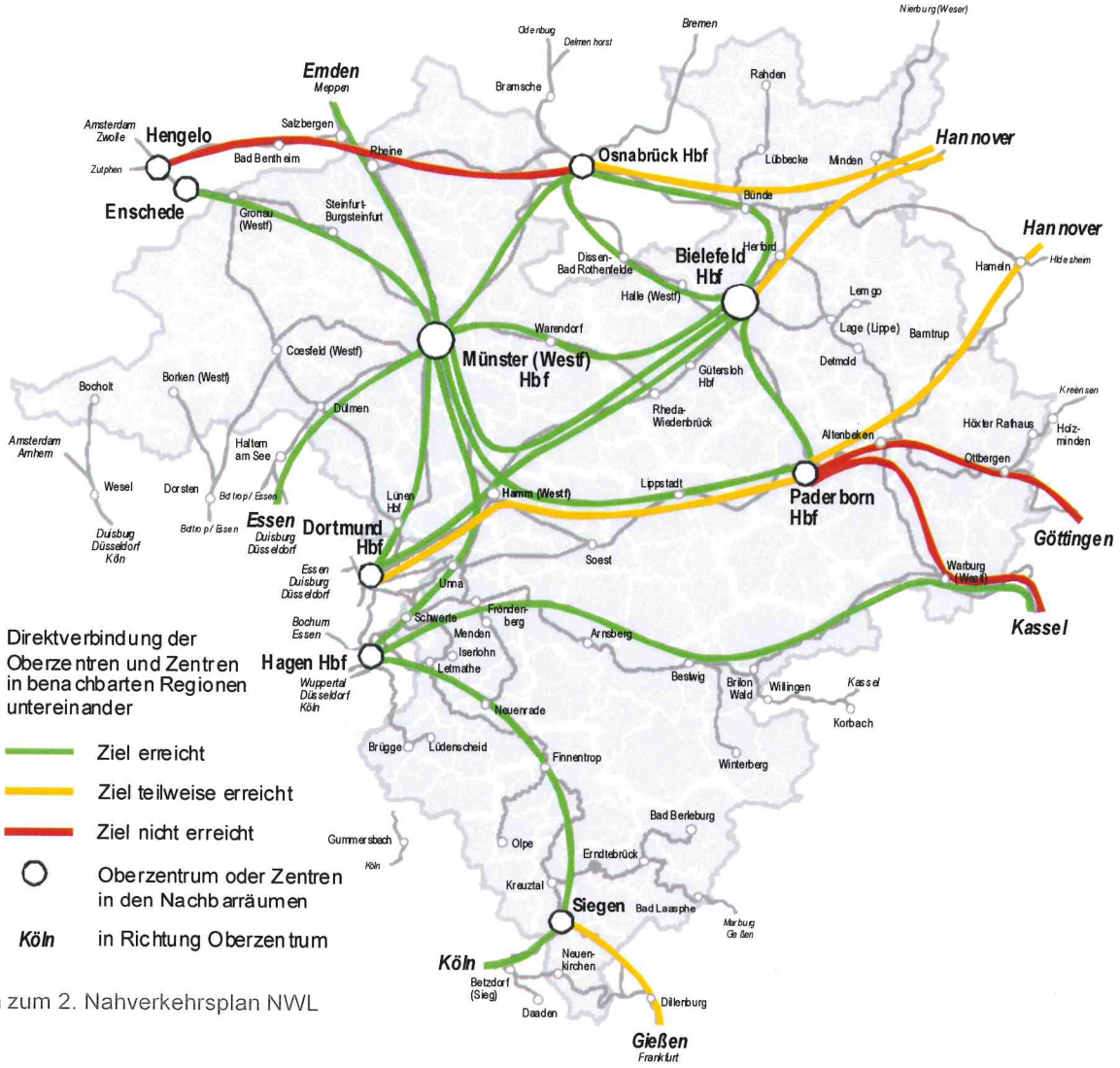
Fahrplan 2020:

- Anbindung Paderborn an Düsseldorf stündlich mit RE 11 (RRX)



Verbindung der Oberzentren untereinander

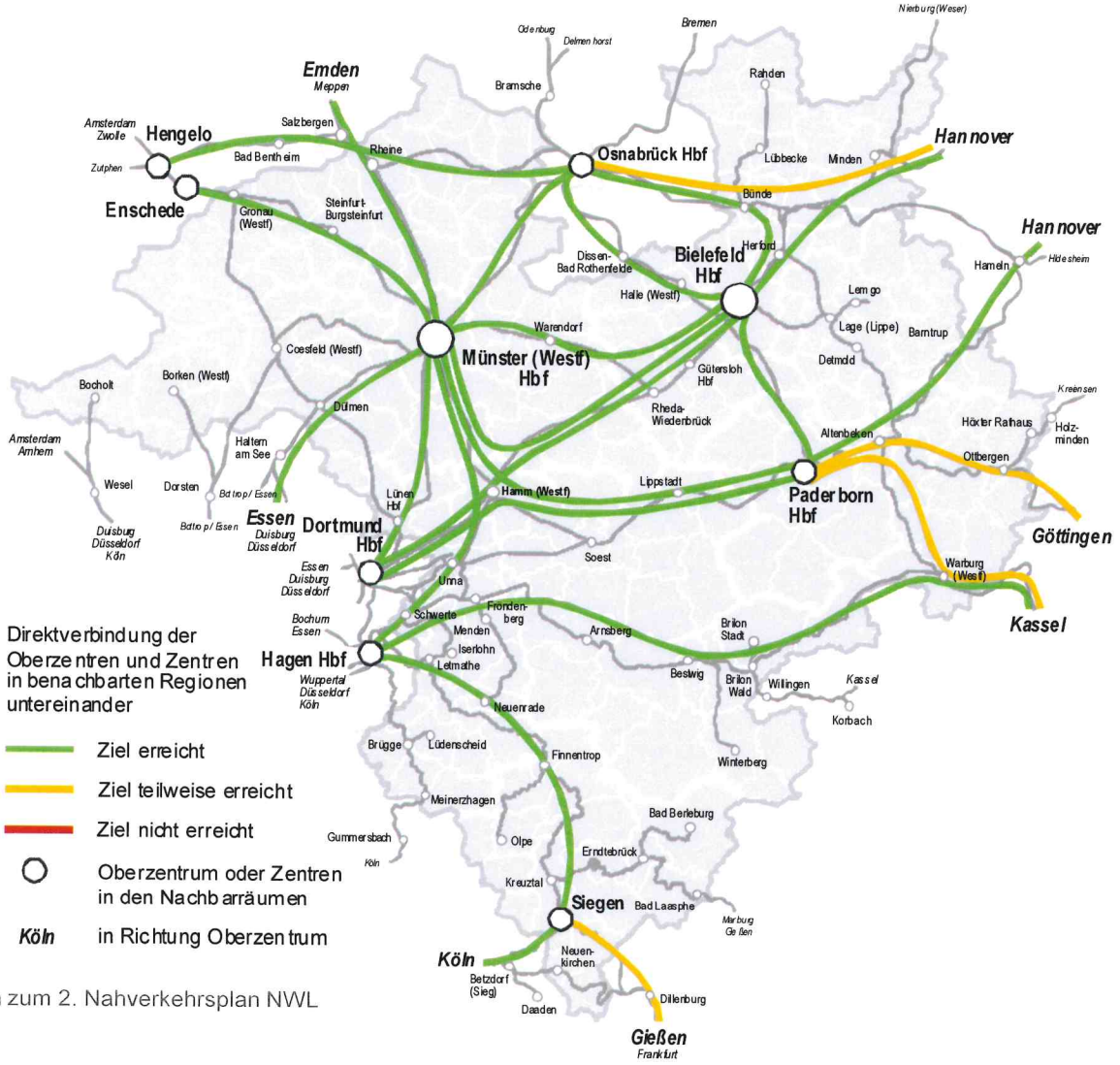
Basis aktueller NVP (2011)



Verbindung der Oberzentren untereinander

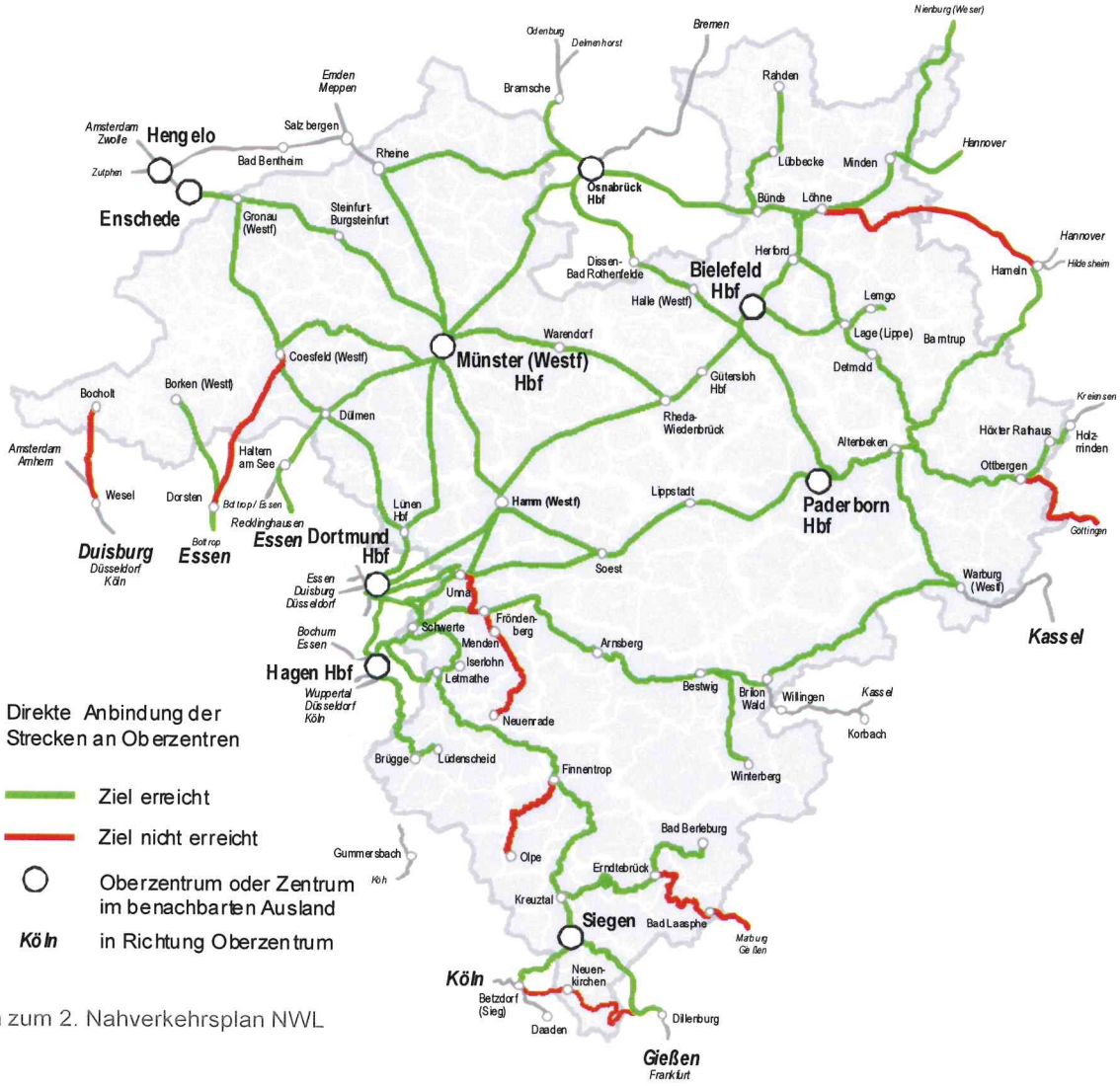
Fahrplan 2020:

- Paderborn - Dortmund stündlich mit RE 11 (RRX)
- Osnabrück – Hengelo stündlich mit RB 61
- Paderborn – Hannover stündlich mit S5
- Paderborn – Göttingen stündlich mit RB 85 (mit Bedienungslücke mittags)
- Paderborn – Kassel zweistündlich mit RE 11 (RRX) oder IC



Anbindung an die Oberzentren

Basis aktueller NVP (2011)



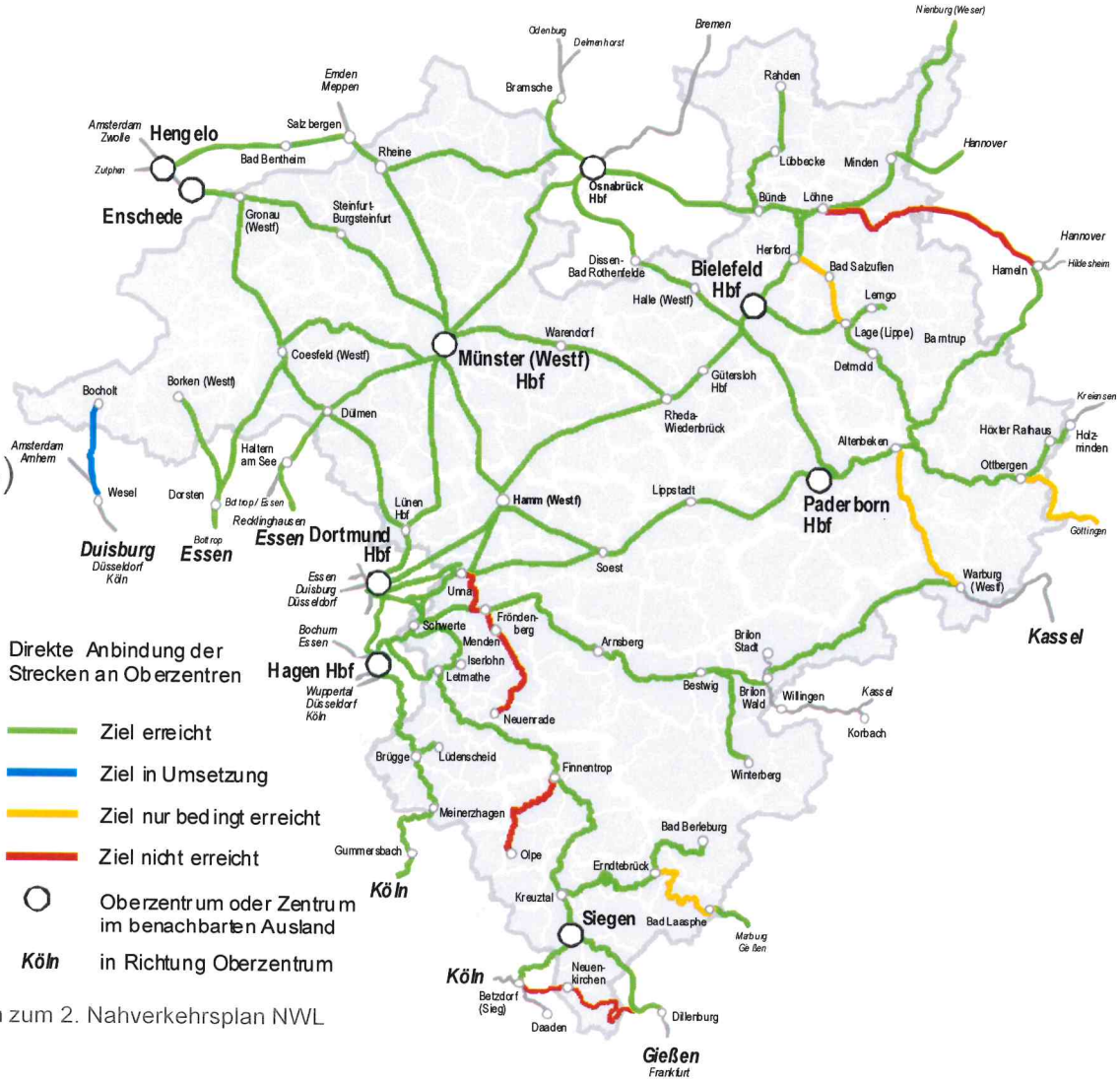
Anbindung an die Oberzentren

Fahrplan 2020:

- Paderborn – Göttingen (s.o.)
- Coesfeld – Dorsten – Essen
  stündlich mit Flügelung RE 14
- Lüdenscheid – Köln
  stündlich mit RB 25
- Bad Laasphe – Siegen (RB 94)
  Direktverbindung und
  zweistündlich mit Umstieg

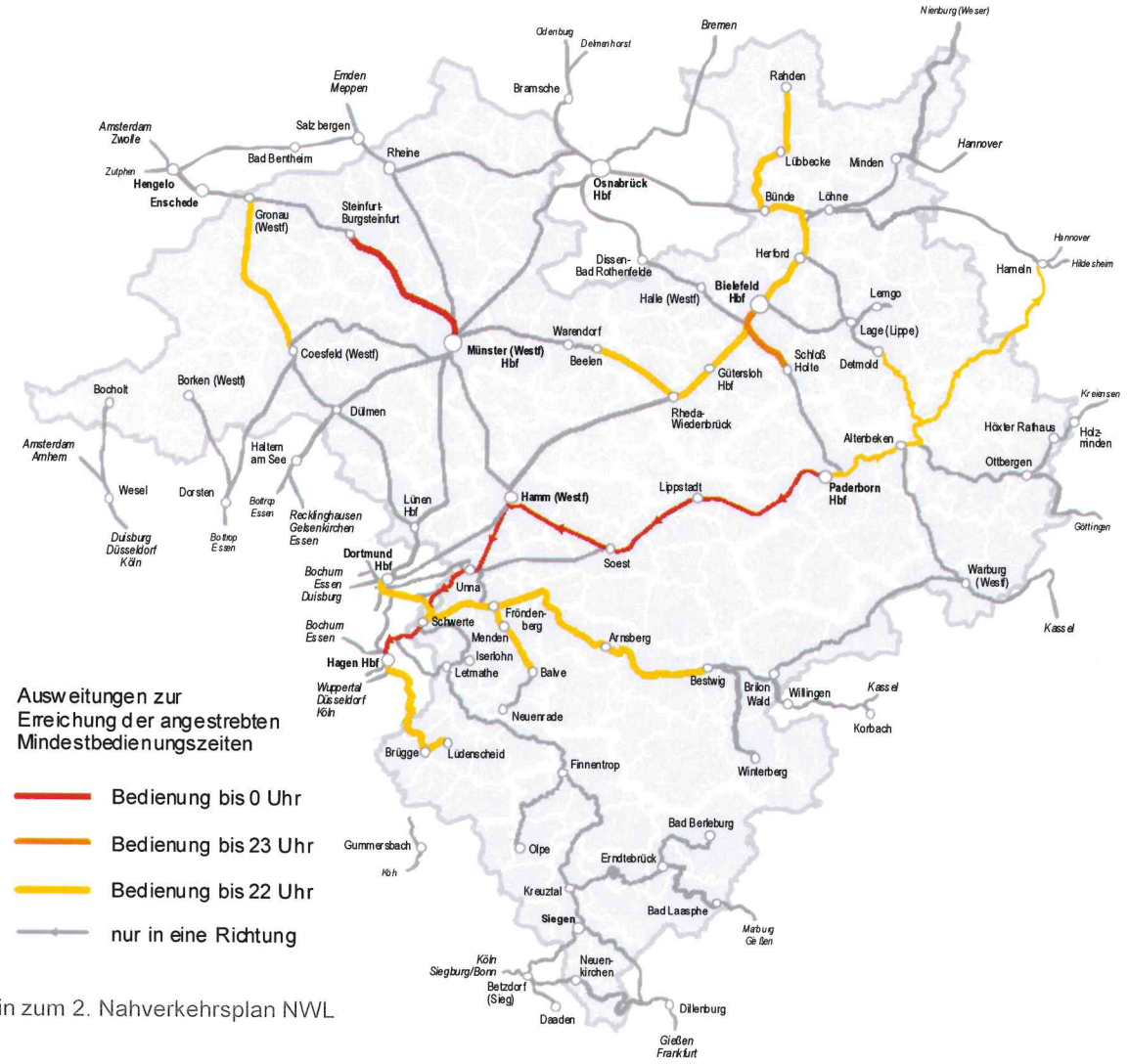
aktuelle Überlegungen:

- Verbesserung Anbindung
  Bad Salzuflen an Bielefeld
- Verbesserung Anbindung
  RB 77 (Vlotho)



Bedienungszeiten

Basis aktueller NVP (2011)



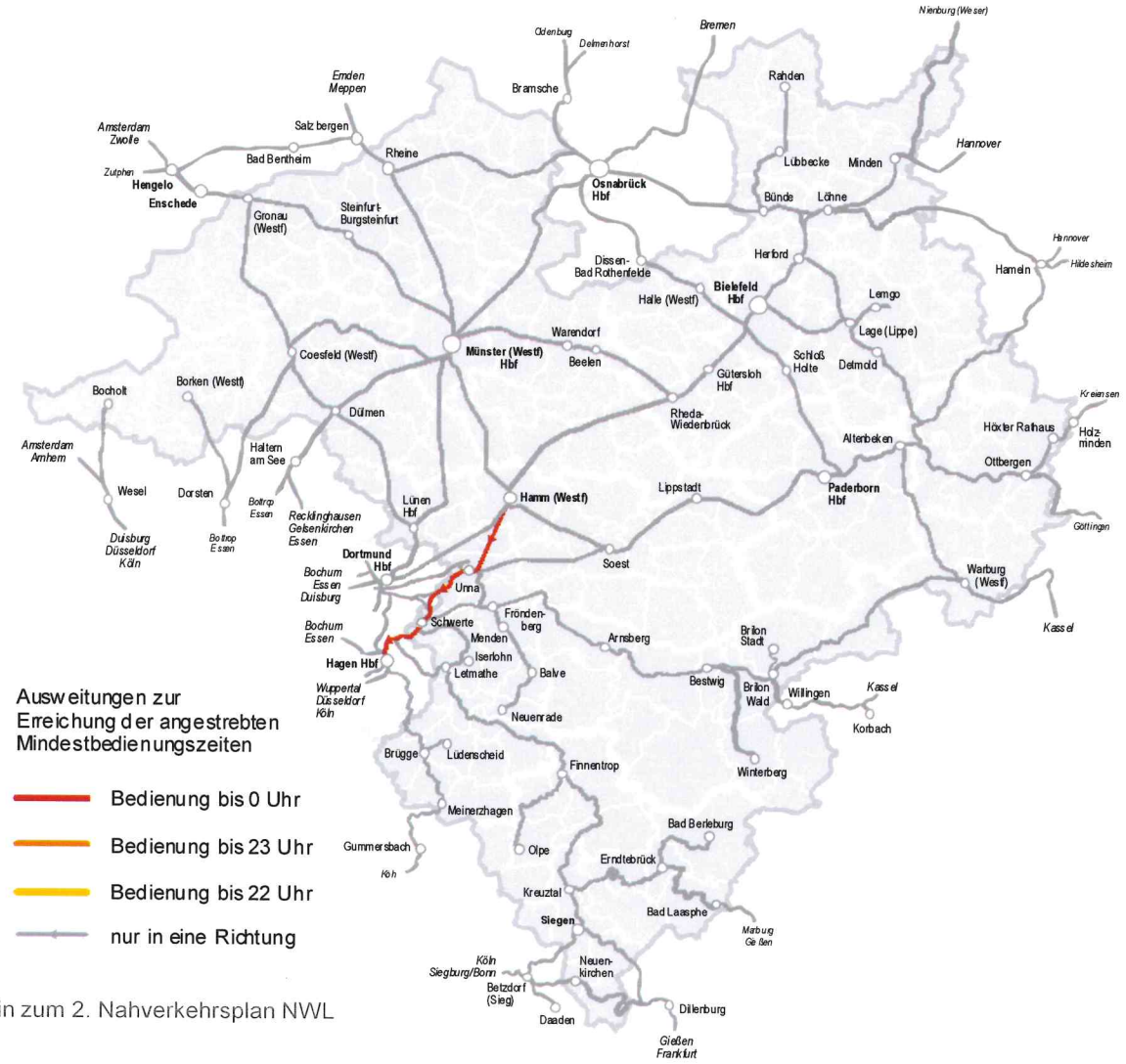
Bedienungszeiten

Fahrplan 2020:

NVP weitgehend umgesetzt

Für Wochenenden wird ein NWL-weites Nachtkonzept erarbeitet:

- längere Betriebszeiten
- merkbare Takte, ggfs. durch Verlagerung heutiger Leistungen
- abgestimmt mit örtlichen bzw. regionalen NachtBus-Verkehren



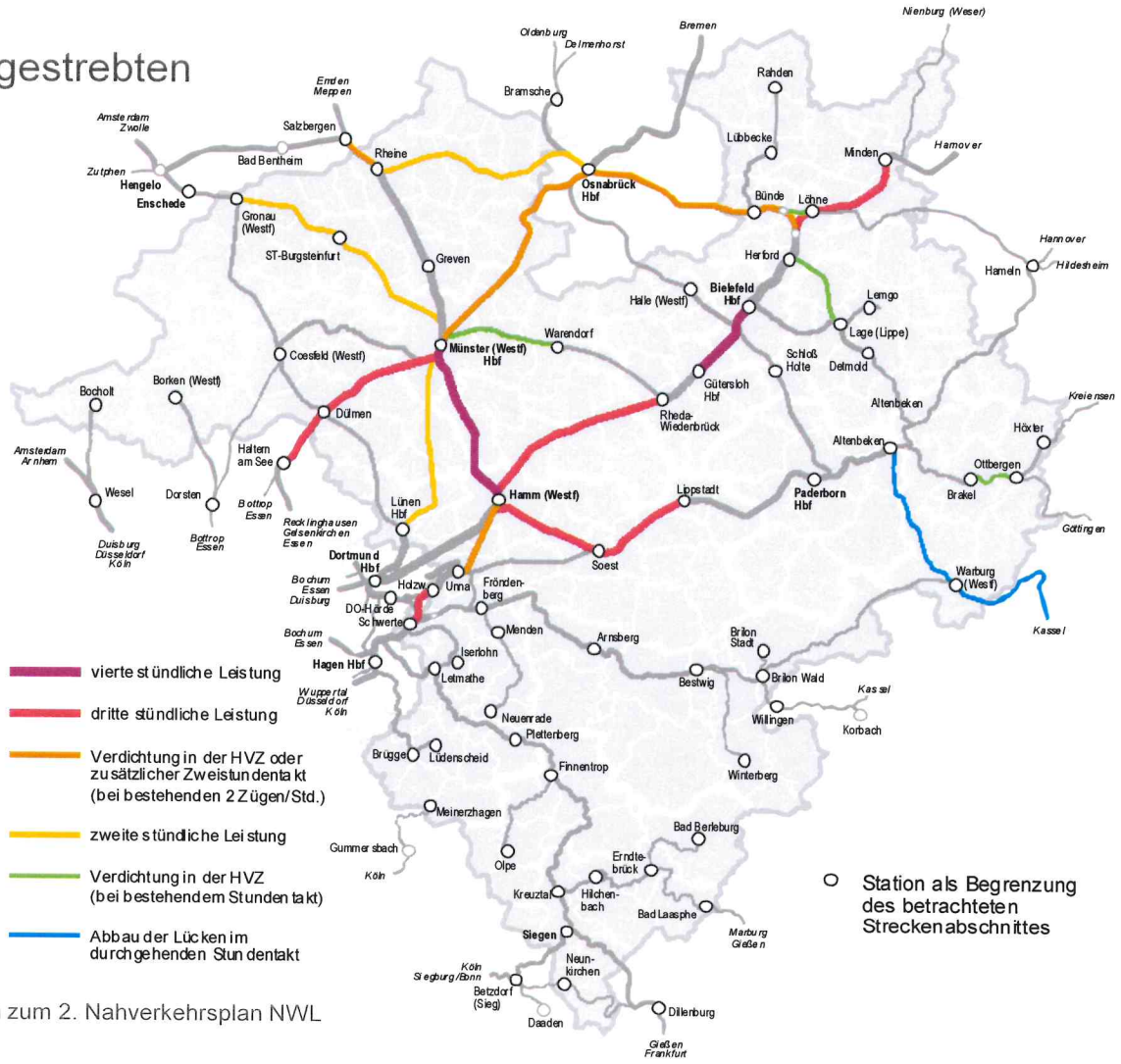
Taktfolge / Bedienungshäufigkeit

Ausweitung zur Erreichung der angestrebten Bedienungshäufigkeiten

Montag bis Freitag

Basis aktueller NVP:

- Bedienungshäufigkeiten NWL-Vorlage 357/16
- Nachfragezahlen 2014
- Fahrplan 2016



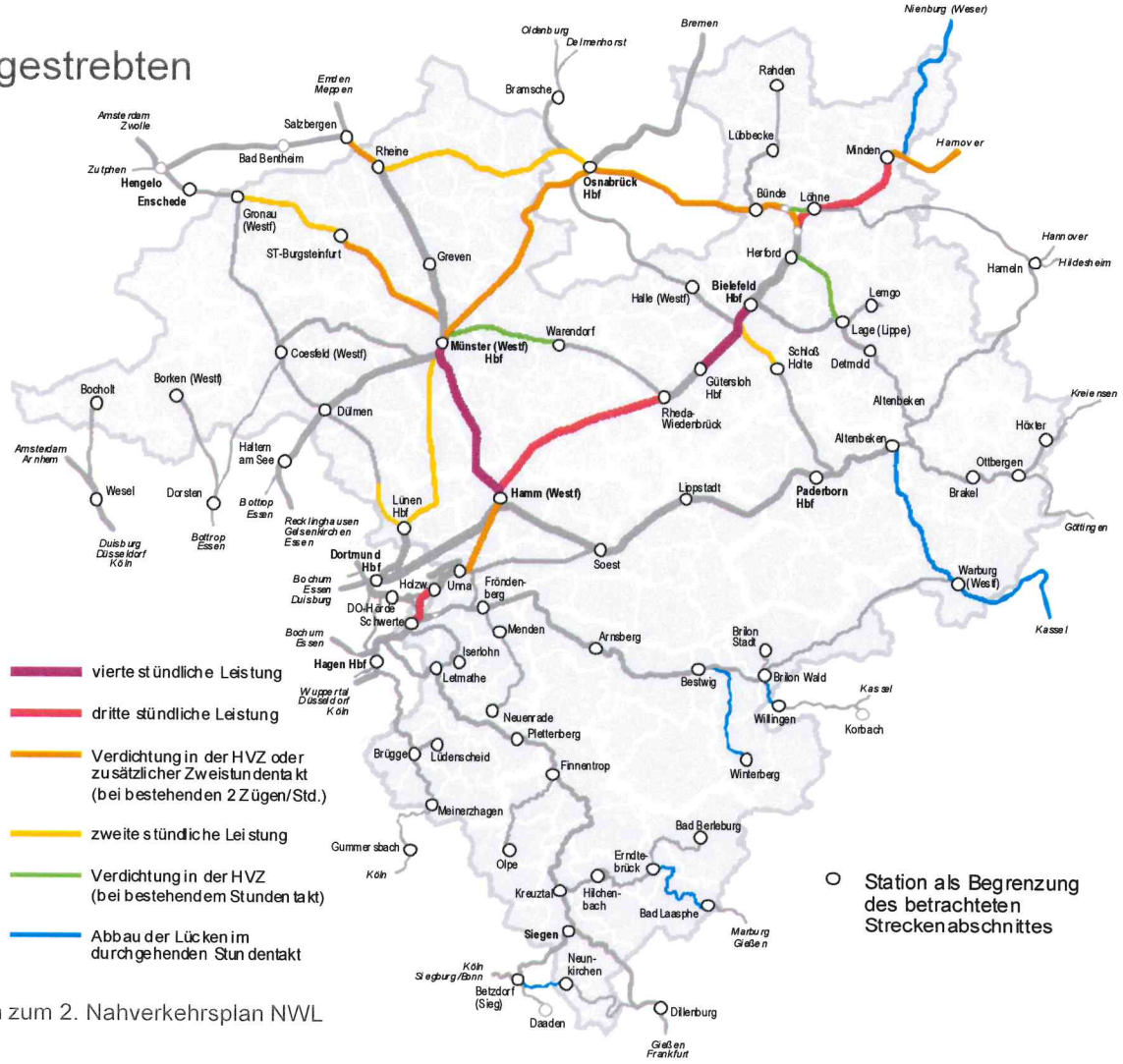
Taktfolge / Bedienungshäufigkeit

Ausweitung zur Erreichung der angestrebten Bedienungshäufigkeiten

Montag bis Freitag

Ziel für neuen NVP:

- Bedienungshäufigkeiten NWL-Vorlage 357/16
- Nachfragezahlen **2016***
- Fahrplan **2020**



* Zahlen 2018 werden vrsl. Mitte 2019 vorliegen

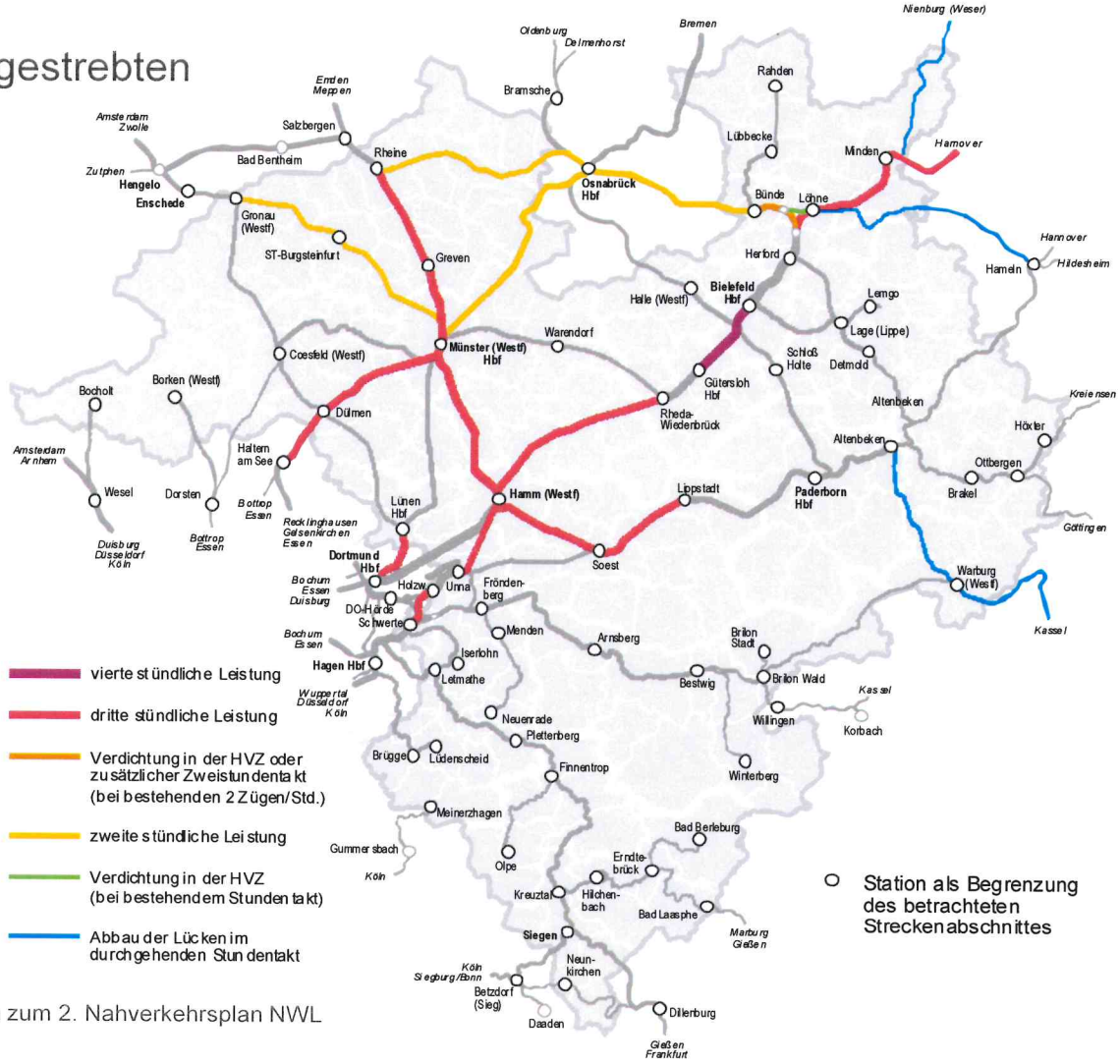
Taktfolge / Bedienungshäufigkeit

Ausweitung zur Erreichung der angestrebten Bedienungshäufigkeiten

Samstag

Basis aktueller NVP:

- Bedienungshäufigkeiten NWL-Vorlage 357/16
- Nachfragezahlen 2014
- Fahrplan 2016



Taktfolge / Bedienungshäufigkeit

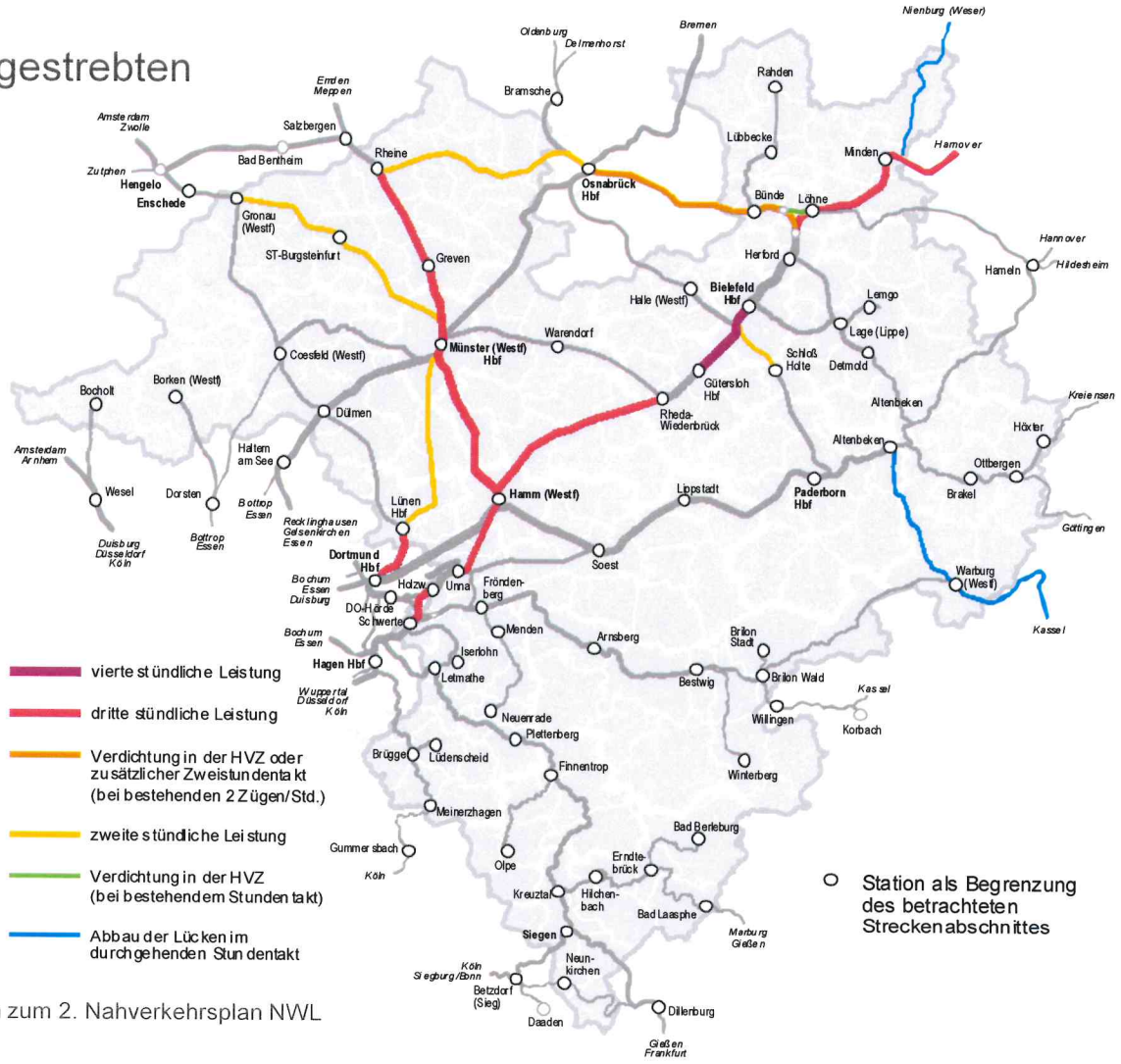
Ausweitung zur Erreichung der angestrebten Bedienungshäufigkeiten

Samstag

Ziel für neuen NVP:

- Bedienungshäufigkeiten NWL-Vorlage 357/16
- Nachfragezahlen **2016***
- Fahrplan **2020**

* Zahlen 2018 werden vrsl. Mitte 2019 vorliegen



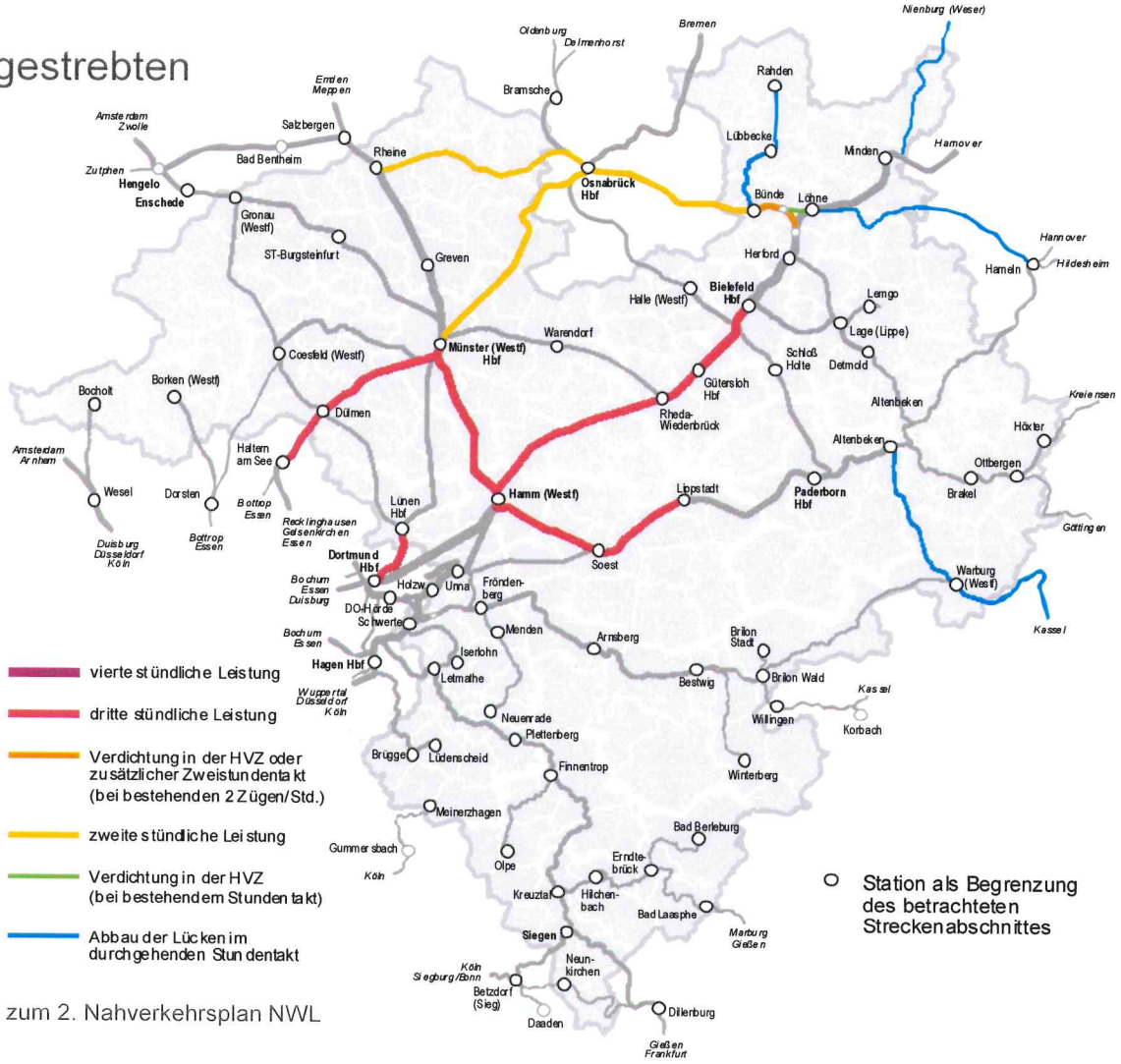
Taktfolge / Bedienungshäufigkeit

Ausweitung zur Erreichung der angestrebten Bedienungshäufigkeiten

Sonn- und Feiertag

Basis aktueller NVP:

- Bedienungshäufigkeiten NWL-Vorlage 357/16
- Nachfragezahlen 2014
- Fahrplan 2016



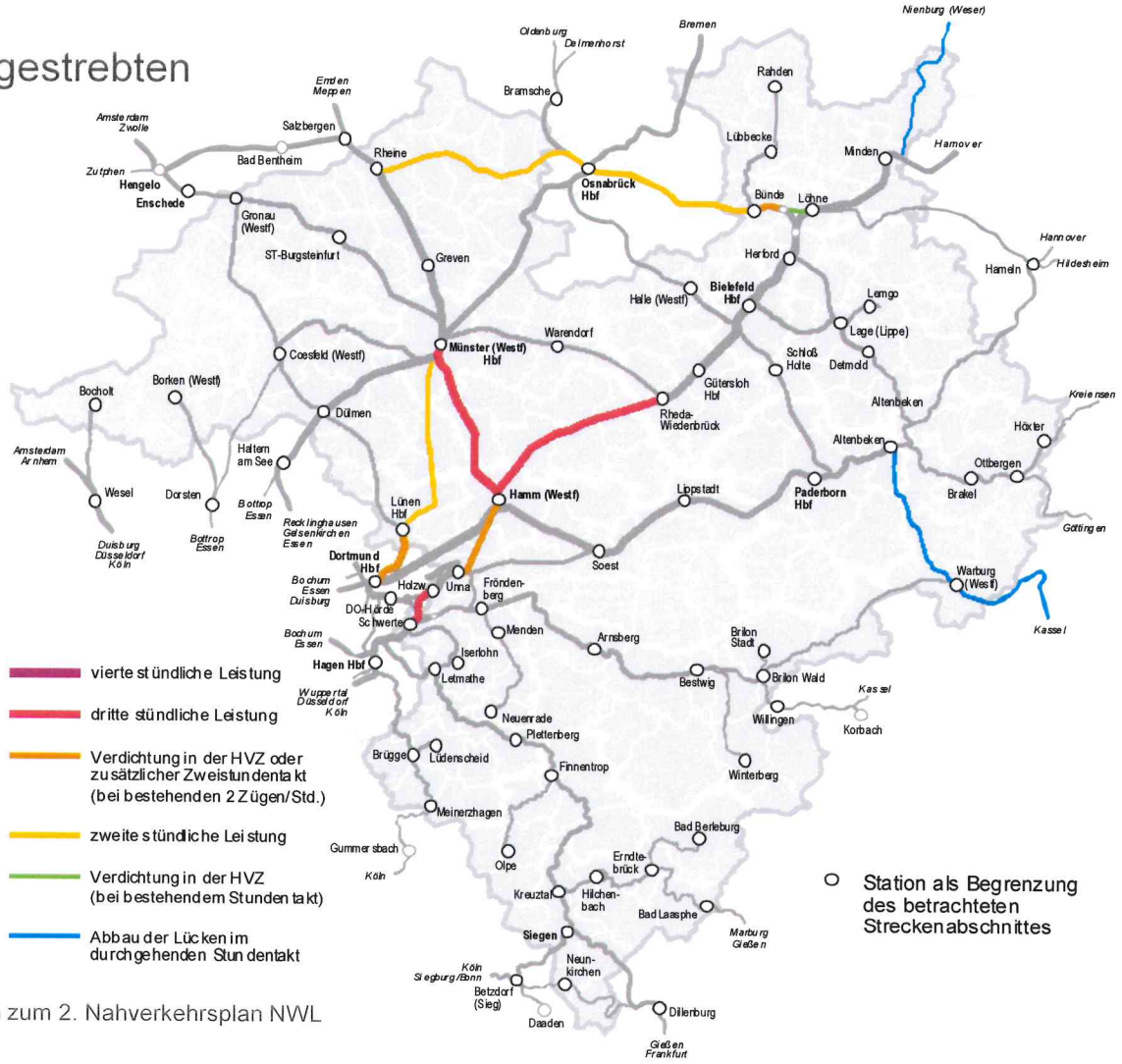
Taktfolge / Bedienungshäufigkeit

Ausweitung zur Erreichung der angestrebten Bedienungshäufigkeiten

Sonn- und Feiertag

Ziel für neuen NVP:

- Bedienungshäufigkeiten NWL-Vorlage 357/16
- Nachfragezahlen **2016***
- Fahrplan **2020**



* Zahlen 2018 werden vrsl. Mitte 2019 vorliegen

Aktuelle Fahrplanplanungen/-projekte

Ergebnisse (ggf. Zwischenergebnisse) vieler aktuell laufender Planungen und Projekte werden in den neuen NVP eingehen:

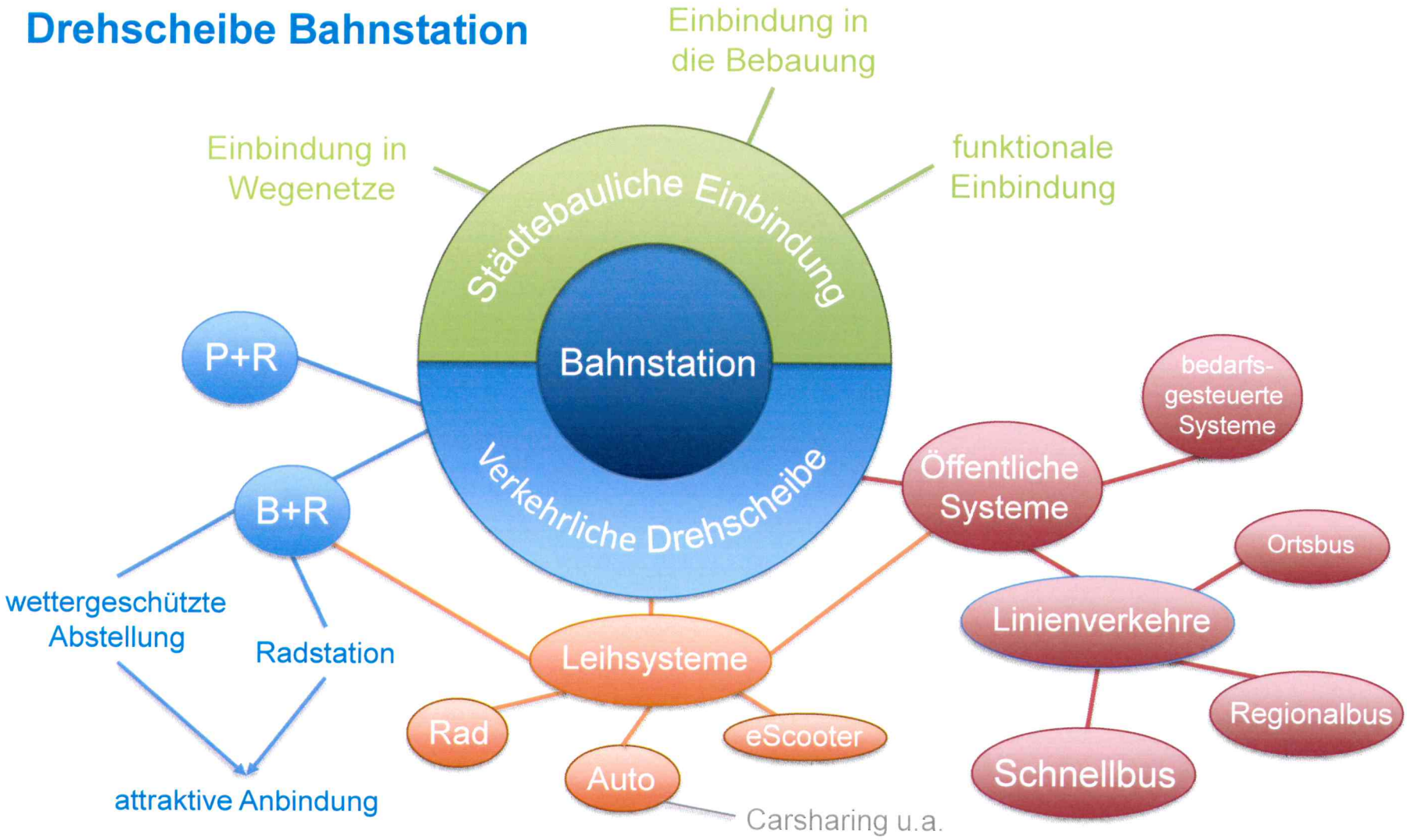
- Elektrifizierungskonzepte NWL (Münsterland, OWL/Hochstift, Sauerland, Südwestfalen)
- MDV-Konzept Stundentakt nach Kassel-Wilhelmshöhe
- Fernverkehrskonzeption 2024 (Ruhrgebiet, Amsterdam – Hannover – Berlin) mit
  - Zielkonzept RB 77, RB 61 (Herford, Löhne, Bünde) und
  - Zielkonzept zur stündlichen Anbindung Rheine – Osnabrück – Bünde an Hannover
- Fernverkehrskonzept Ruhrgebiet – Münster – Hamburg
- Neukonzeption Siegtalstrecke
- Integration IC 34 (Frankfurt – Siegen – Münster) inkl.
  - mittelfristiges Zielkonzept Ruhr-Sieg-Strecke – Dortmund
- RE-Anbindung Paderborn an Hannover
- Dortmund – Kamen – Hamm (ggfs. inkl. Anbindung Bergkamen)

Infrastruktur, Strecken und Stationen

Der NWL fordert für den SPNV die Bereitstellung einer zukunftsfesten Infrastruktur, die in Technik, Kapazität und Zuverlässigkeit den in Westfalen-Lippe bestehenden Anforderungen gerecht wird.

- Der NWL geht davon aus, dass mit den Infrastrukturbenutzungsentgelten eine intakte und für die Erbringung der vom NWL bestellten Leistungen durch die EVU ausreichend bemessene Infrastruktur abgegolten ist.
- Der NWL bringt die Anforderungen an die Infrastruktur für den SPNV in Westfalen-Lippe in Planungen und Förderprogramme auf Bundes- und Landesebene ein.
- Planungsprinzip hierbei ist, das der Fahrplan – im Sinne des Deutschlandtaktes – die dafür benötigte Infrastruktur prägt.

Drehscheibe Bahnstation



Barrierefreier Ausbau von Stationen

Der NWL verfolgt das Ziel, einen barrierefreien Zugang zum SPNV für mobilitätseingeschränkte Bürger zu ermöglichen.

- Nur wenn Fahrzeugbodenhöhe und Höhe der Bahnsteigkanten zusammenpassen, der Spalt zwischen Fahrzeug und Bahnsteig auch ein Überfahren von Elektrorollstühlen zulässt und auch der Zu- und Abgang zum Bahnsteig barrierefrei ist, ist ein barrierefreier Zugang zum SPNV möglich.
- Insbesondere auf Nebenstrecken haben viele Stationen noch niedrige Bahnsteigkanten, die einen barrierefreien Einstieg in die Fahrzeuge nicht ermöglichen.
- Im NVP ist daher ein Konzept zu entwickeln, nach welchen Kriterien, in welcher Priorität und mit welchen Finanzierungsmöglichkeiten der barrierefreie Zugang zu den Stationen, auf die Bahnsteige und in die Züge hergestellt werden kann.
- Neben der Modernisierung der Bahnsteige und Zugänge sind für Stationen mit geringer Nachfrage alternativ organisatorische Lösungen mit Anbindung an andere Stationen möglich.

Einrichtung neuer Stationen

- Im Rahmen der DB-Stationsoffensive in NRW wurden Vorschläge der DB und Vorschläge der Aufgabenträger auf Basis bestehender Nahverkehrspläne untersucht.
- Für den NWL haben sich für eine erste Tranche eines Rahmenvertrags der NRW-Aufgabenträger mit der DB AG und dem Land NRW folgende Stationen herauskristallisiert: Bocholt-Mussum (RE 19) , Hamm-Westünnen (RB 89), Lünen-Alstedde (RB 51) und Kreuztal-Buschhütten (RB 91, 93)
- In den neuen NVP fließen die im bisherigen NVP genannten Standorte sowie weitere potentielle Standorte für neue Stationen ein.
- Dabei sind Aussagen zu treffen hinsichtlich deren Realisierbarkeit in den heutigen und zukünftig angestrebten Betriebskonzepten (Fahrpläne) sowie zur infrastrukturseitigen Umsetzbarkeit. Es wird nicht zu allen Stationen abschließende Aussagen geben können.
- Neue Stationen müssen nicht immer von der DB betrieben werden!

Ausbau von Knoten und Strecken

Das komplexe Fahrplansystem im ITF NRW und im Deutschlandtakt erfordert eine zuverlässig nutzbare Infrastruktur auf Strecken und in Knotenbahnhöfen im NWL.

Die Anforderungen an das SPNV-Angebot im NWL auf einigen Strecken nur durch einen Ausbau der Infrastruktur und eine Erhöhung der Streckenkapazität umzusetzen.

Der NWL wird bei der DB AG auf den gezielten Ausbau der Infrastruktur hinwirken mit dem Ziel, diese kurzfristig in Ausbauplänen und -programmen auf Landes- oder Bundesebene einzubringen.

- Ausbau der Knotenpunkte, insb. Hamm, Münster, Bielefeld und Siegen, für eine optimierte Abwicklung der Verkehre im ITF NRW und eine erhöhte Flexibilität im Verspätungsfall.
- Erhöhung der Streckenkapazität, insbesondere auf nachfragestarken eingleisigen Strecken, durch Geschwindigkeitserhöhung, Einrichtung von Kreuzungsmöglichkeiten und teilweise zweigleisigen Ausbau.
- Einrichtung einer Infrastruktur für einen lokal emissionsfreien SPNV-Betrieb ohne die Nutzung fossiler Brennstoffe auf Basis eines NWL-weiten Konzeptes.

Ausbau von Knoten und Strecken

Wesentliche im neuen NVP zu benennende Aus- und Neubaubauprojekte (Streckenmaßnahmen) werden sein:

Umsetzung von Maßnahmen des Deutschlandtakts (u.a.):

- 2-gleisiger Ausbau Münster – Lünen
- ABS Hamm – Bielefeld, Auftrennung in 300 km/h + 160 km/h Strecken
- ABS/NBS Bielefeld - Hannover
- 3-gleisiger Ausbau Dortmund-Kamen (+ Überwerfungsbauwerk in Hamm); inkl. Beseitigung der BÜ

Elektrifizierungsmaßnahmen:

- (siehe Kapitel 9)

↓

Ausbau von Knoten und Strecken

Für die Umsetzung neuer Angebotskonzepte (u.a.):

- 2-gleisiger Ausbau Altenberge – Nordwalde
- Geschwindigkeitserhöhung Münster – Rheda-Wiedenbück (inkl. zus. Kreuzungsstelle zw. Herzebrock u. Clarholz)
- Anpassung Fahrmöglichkeiten im Bahnhof Coesfeld
- Zusätzliche Kreuzungsstellen auf RB 51 (für Taktverdichtung)
- Ausbau/Geschwindigkeitserhöhung Holzminden – Kreiensen (für 60´Takt)
- Ausbau Siegtal (für Flügelzugkonzept RE/RB 9)
- Flügelungsanlage für RB 61 in Herford (zur besseren Anbindung von Bad Salzuflen)
- Flügelungsanlage in Löhne (für 60´Takt RE 60/70)
- ECTS Ausrüstung Do Hbf – Do Hörde (für neue Konzepte mit Ziel Kopfbahnhofsteil Do Hbf)
- Zusätzliche Kreuzungsstelle in Schalksmühle (für 30´Takt RB 52)
- Zusätzliche Kreuzungsstelle zw. Bad Laasphe u. Erndtebrück (für 60´Takt RB 94 + Direkzüge Siegen – Marburg)

Reaktivierung von Strecken

Der NWL treibt die vordinglichen Reaktivierungsprojekte des ersten Nahverkehrsplans mit dem Ziel einer Aufnahme in den ÖPNV-Bedarfsplan NRW und darauf aufbauende Finanzierungspläne, auf deren Grundlage eine pauschalierte Förderung der Betriebskosten erfolgen kann, weiter voran.

- Münster – Sendenhorst (WLE) — Anmeldung beim Land für aktuellen Bedarfsplan und IFP erfolgt
- Harsewinkel – Gütersloh – Verl (TWE) — Anmeldung beim Land für aktuellen Bedarfsplan und IFP erfolgt
- Osnabrück – Recke — Abschluss Leistungsphasen 1-4 Ende 2019

- Neheim Hüsten – Sundern — Machbarkeitsstudie liegt vor
- Hemer – Menden — Machbarkeitsstudie liegt vor

Klärung weiterer im aktuellen NVP genannten Strecken. Auf Grundlage von Machbarkeitsstudien können weitere Strecken in den neuen Nahverkehrsplan aufgenommen werden, z.B.

- Bocholt – Borken – Coesfeld (– Münster) Machbarkeitsstudie in Bearbeitung
- Anbindung Bergkamen

ITF in die Region bringen

Nach den Grundsätzen des ÖPNVG NRW „soll die Hauptfunktion einem Nahverkehrsnetz für den Schienenschnellverkehr und regionalen Schnellbusverkehr zukommen, das sowohl kreuzungsfreie als auch beschleunigte oberirdische Schienenstrecken und regionale Schnellbuslinien umfasst und durch ein darauf abgestimmtes Busnetz ergänzt wird, das die Erschließungs- und Zubringerfunktion erfüllt“ (§2(4)).

- Der NVP soll planerische Eckpunkte für die Integration regionaler Schnellbusverkehre in das „Hauptnetz“ NRW benennen (Anschlussverbindungen, Taktfolge, Bedienungszeiten, Qualität, Anschlusssicherung.
- Der NVP soll planerische Eckpunkte für die Erschließungs- und Zubringerfunktion eines auf das „Hauptnetz“ NRW abgestimmten Busnetzes benennen (Verknüpfungspunkte Bahn/Bus.
- Ziel des NWL ist ein ITF „aus einem Guss“. Dieses erfordert funktionierende Schnittstellen für die Planung und Umsetzung eines integrierten und multimodalen Gesamtangebotes.

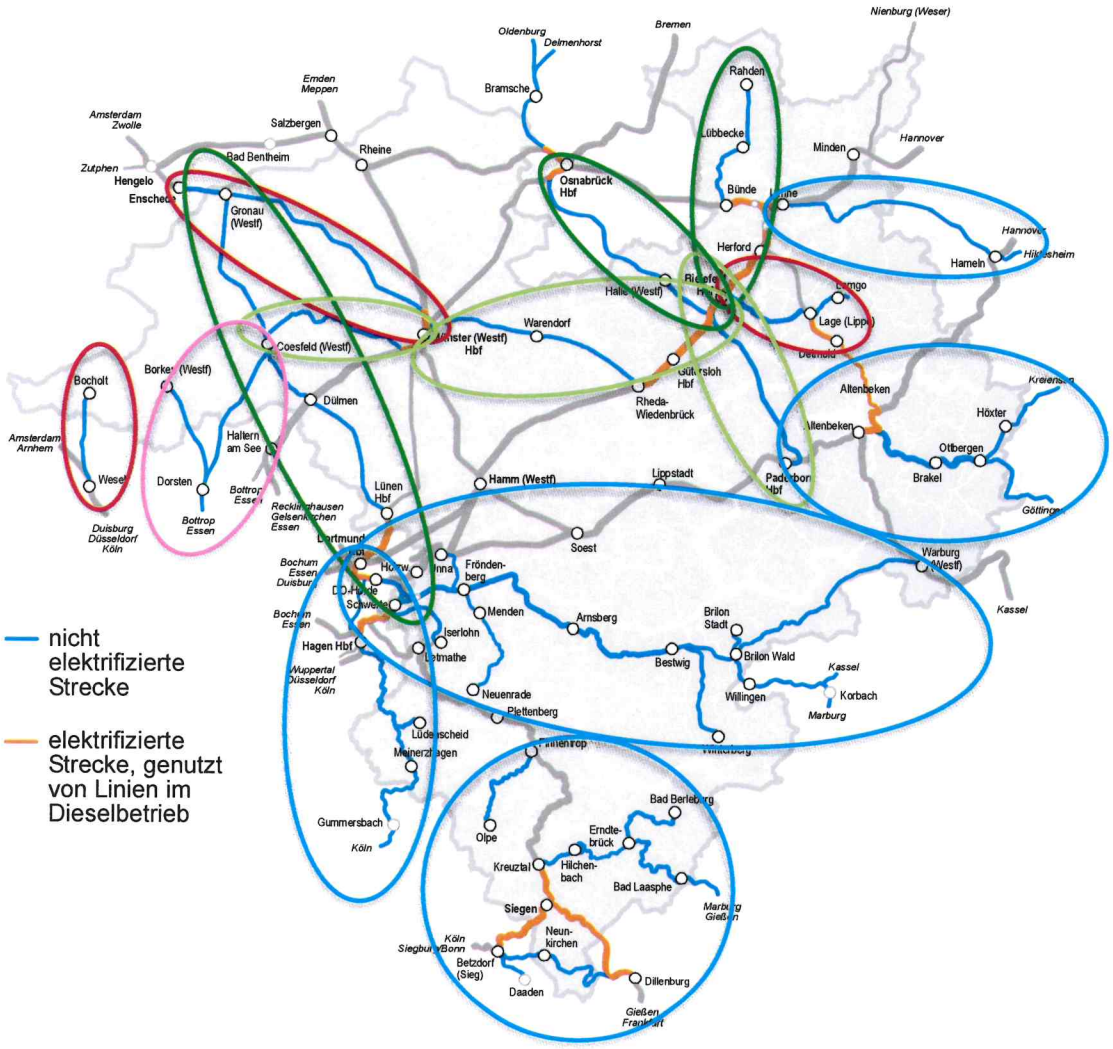
9. Fahrzeuge und Antriebe

- 2025 werden sowohl Elektro-Batterie-Fahrzeuge als auch Brennstoffzellenfahrzeuge zur Verfügung stehen.

9. Fahrzeuge und Antriebe

- Die Betankung von Brennstoffzellenfahrzeugen ist in der Entwicklung.
- Bei der Nachladeinfrastruktur für Elektro-Batterie-Fahrzeuge müssen noch Probleme gelöst werden.

9. Fahrzeuge und Antriebe



offene Ausschreibung:

Borken/Coesfeld – Essen (RE 14)
Ausschreibung läuft für 2027/2028

Elektrifizierung:

Bocholt – Wesel (RE 19)
Planung liegt beim EBA vor

Münster – Enschede (RB 64)
Machbarkeitsstudie liegt vor, Lph 1+2 in Vorbereitung

Bielefeld – Lemgo (RB 73, RE 82)
Lph 1+2 in Vorbereitung

Betrieb Hybrid (BEMU):

ohne Nachladeinfrastruktur:

MS – Coesfeld (RB 63)
MS – Warendorf – BI (RB 67)
Bielefeld – Paderborn (RB 74)

möglichst ohne Nachladeinfrastruktur:

DO – Enschede (RB 51)
BI – Rahden (RB 71)
Bielefeld – Osnabrück (RB 75)

noch in der Klärung:

Sauerlandnetz und Volmetalbahn
Raum Siegen
Paderborn – HM/GÖT (RB 84/85)
Löhne – Hameln (RB 77)

Diskussion

Service und Sicherheit

Angebot

Infrastruktur

Fahrzeuge und Antriebe

10. Wettbewerb und Marktstrategie

Der NWL hat die Zielvorstellung, seine SPNV-Verkehre zum optimalen Preis-Leistungsverhältnis rechtzeitig vor Auslaufen der Verkehrsverträge neu zu Vergeben und hierfür einen vitalen Wettbewerbsmarkt im SPNV zu fördern

Anforderungen an die Vergabeverfahren

- *Berücksichtigung von aktuellen technischen, rechtlichen und gesellschaftlichen Entwicklungen*
  - Abkehr vom Diesel
  - Aktuelle Entwicklungen im Vergaberecht
  - Multimodales und Intermodales Verkehrsverhalten

- *Das vergebene Leistungsvolumen soll in einem hohen Qualitätsniveau erbracht werden*
  - Anreize zur Steigerung der Risikobereitschaft und Innovationskraft der EVU
  - Konzeptwertung
  - Konsequenzen bei schlechter Qualität: Kündigungsmöglichkeit / Ausschluss von Teilnahme am Vergabeverfahren

Anforderungen an Verkehrsverträge

- *SPNV ist Teil der Mobilitätskette*
  - Beschreibung und Rolle der Verträge zueinander und in der vernetzten Mobilität
  - Fokus auf Qualität, Verlässlichkeit, Netzwirkung, Kommunikation

- *Flexibilisierung von Verkehrsverträgen*
  - Neue Indexierung von Leistungsdaten
  - Anpassungen von Leistungen
  - Try und Error-Kultur ermöglichen (digitale Projekte)

- *Qualität in Verkehrsverträgen*
  - Regelung von Malus UND Bonus
  - Vorgaben für Reserven (Fahrzeuge, Personal, Fahrzeiten)

Anforderungen an Verkehrsverträge

- *Erfahrungen aus laufenden Verkehrsverträgen und vergleichbaren Ausschreibungen fließen in die Vergabeunterlagen ein*
  - Audit Keolis
  - BAG SPNV
  - Initiativen wie Personalgewinnung, Baustellenmanagement
  - Interner Austausch

Anforderungen an den Wettbewerbsmarkt

- *Veränderung der Wertschöpfungskette*

Wertschöpfungskette bislang

EVU:

- Betreiber:
- Beschafft, kauft und finanziert Fahrzeuge
- Wartet Fahrzeuge
- Führt Vertrieb durch
- Stellt Personal ein

Wertschöpfungskette neu

EVU:

- Betreiber

AT:

- Beschafft, kauft und finanziert Fahrzeuge

Hersteller:

- Wartet Fahrzeuge

Vertriebsdienstleister:

- Führt Vertrieb durch

Personalübergang:

- Personal wird vom Altbetreiber übernommen

Anforderungen an den Wettbewerbsmarkt

- *Verschiedene Märkte*
  - Verkehrsunternehmen
  - Fahrzeughersteller
  - Vertriebsdienstleister

- *Gestaltung der Wettbewerbsmärkte*
  - Teilleistungen
  - Fahrzeugeigentum / Fahrzeugfinanzierungshilfen
  - Netzzuschnitt und Losbildung
  - Vertragslaufzeiten
  - Loslimitierung

Anforderungen an den Wettbewerbsmarkt

- *Flexibilisierung der Wettbewerbsmärkte*
  - Direktvergabe an internen Betreiber
  - (Verwaltungs-) Wettbewerb zwischen verschiedenen öffentlichen Unternehmen
  - Vergabe von ZugKm-Kontingenten
  - Budgetvergaben (bspw. Provinz Limburg)

Diskussion

Wettbewerb

Finanzierung

11. Ausblick/Zeitplan

nächste Schritte

- Einbindung Kreise und kreisfreien Städte im Arbeitskreis Gebietskörperschaften NWL am 29.05.2019
- Einbindung der Öffentlichkeit (Online),Verbände, Verkehrsunternehmen und Nachbaraufgabenträger im Juni 2019
- Information/Einbindung der Verbandsversammlung NWL im Juli 2019
- Einbindung der Regionen im September/Oktober 2019
- Einbringen des Entwurfs in die Verbandsversammlungen MZV und NWL im November/Dezember 2019
- Beginn des Beteiligungsverfahrens im Dezember 2019
- Ende des Beteiligungsverfahrens im Februar 2020
- Einbringen der Synopse in die Verbandsversammlungen MZV und NWL im März/April 2020
- Beschluss des Nahverkehrsplans (auf Basis der Synopse) im Juni 2020

Vielen Dank für Ihre
Aufmerksamkeit!