

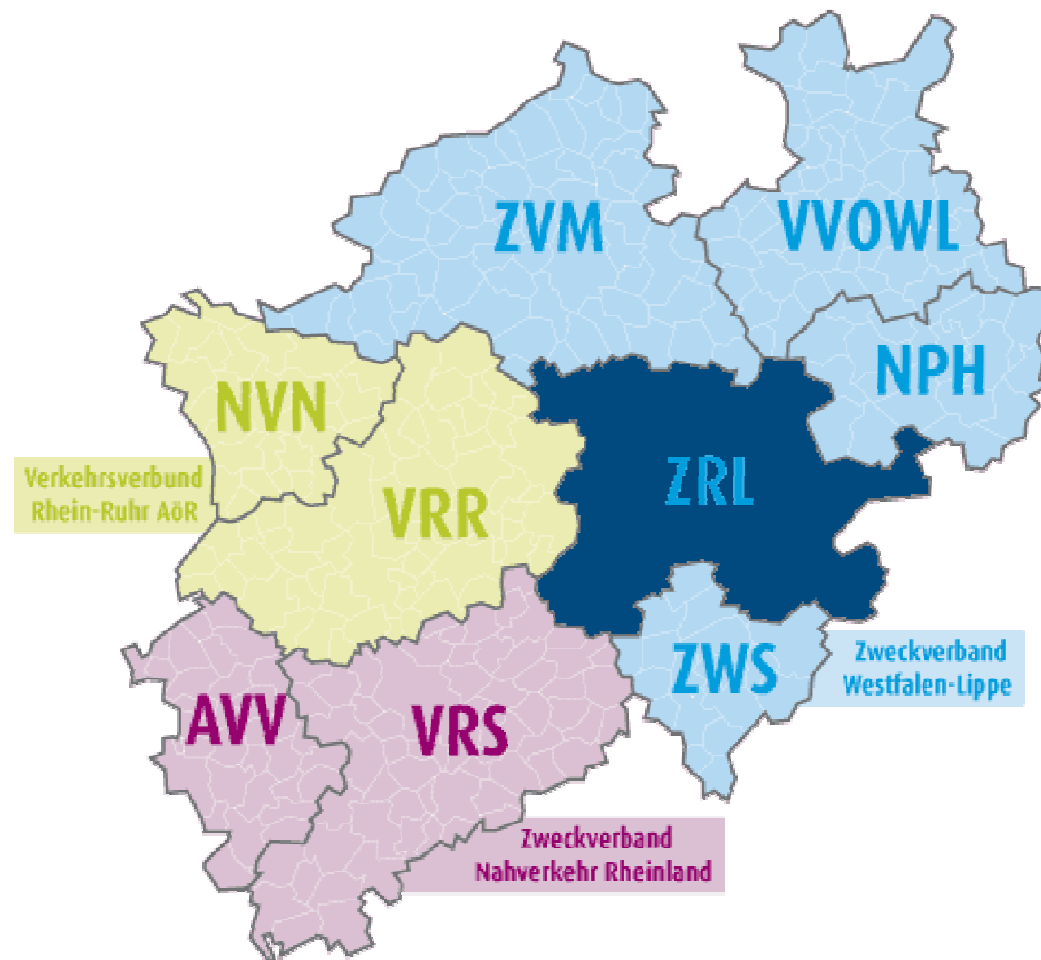
Ausschuss für Kreisentwicklung und Mobilität

Unna, 26.05.2015

Themenübersicht

- Der ZRL/NWL
- Entwicklungen im WestfalenTarif
- Rhein-Ruhr-Express
- Ausbaustrecke „Lünen-Münster“
- ZRL-Förderprogramm + Planungen MOF 3

Der ZRL im NWL



Profil	NWL	ZRL
Streckennetz Schiene	1.636,0 km	514,6 km (31,45 %)
Betriebsleistungen pro Jahr	32 Mio. ZugKm	10,54 Mio. ZugKm (32,94 %)
Fläche	19.416 km ²	5.113 km ² (26,33 %)
Einwohner	5,72 Mio.	1,65 Mio. (28,85 %)
Gebietskörperschaften	16 Kreise 3 kreisfreie Städte	4 Kreise 1 kreisfreie Stadt
Leistungsangebot	17 RE-Linien 35 RB-Linien 3 S-Bahn-Linien	9 RE-Linien 10 RB-Linien 1 S-Bahn-Linie
Betreiber	DB Regio NRW eurobahn NordWestBahn WestfalenBahn ABELLIO HellertalBahn Hessische Landesbahn	DB Regio NRW eurobahn ABELLIO

Stand und Entwicklungen des WestfalenTarifs

Tarifbestand NRW

1.) VRR-Tarif

2.) VRL-Tarif (Ruhr-Lippe-Tarif)

3.) VGM-Tarif (Münsterland-Tarif)

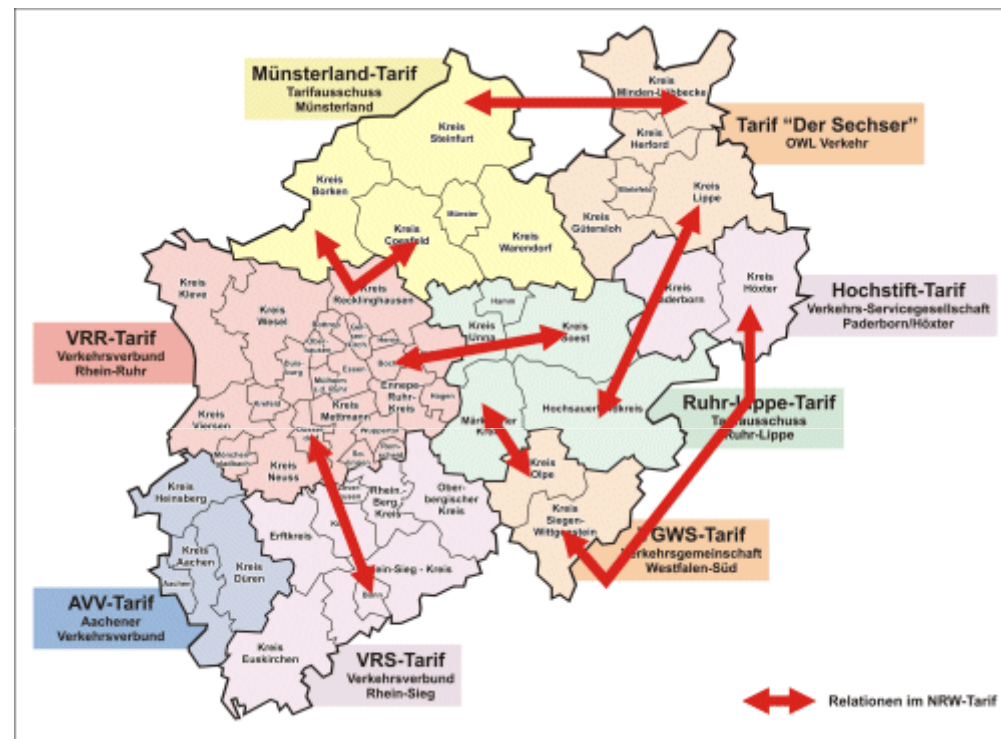
4.) OWL-Tarif (Der Sechser)

5.) vph-Tarif (Hochstift-Tarif)

6.) VGWS-Tarif

7.) VRS-Tarif

8.) AVV-Tarif



zuzüglich:

9.) NRW-Tarif

10.) DB-Tarif (BB DB)

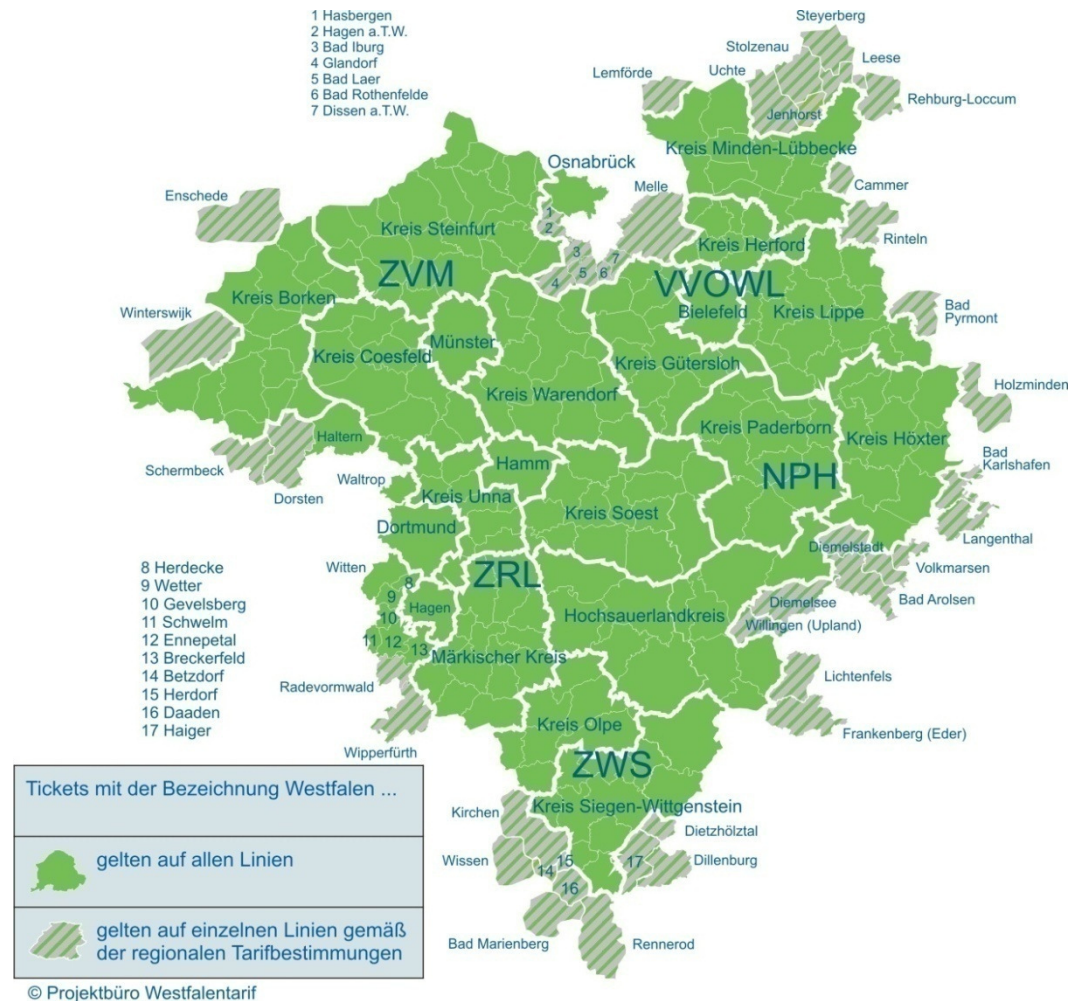
Für verbundraumübergreifende Fahrten innerhalb von NRW

Für Fahrten über die Landesgrenze hinaus

Planungen zum WestfalenTarif



- Grundsatzbeschluss zur Einführung des Westfalentarif bereits von allen Partnern gefasst.
- Einführung zum 01.08.2016 geplant.
- Integration der bestehenden Gemeinschaftstarife und des NRW-Tarifs
- Teilnahme des ZRL über diversen Arbeitsgremien



Erweitertes Tarifsystem

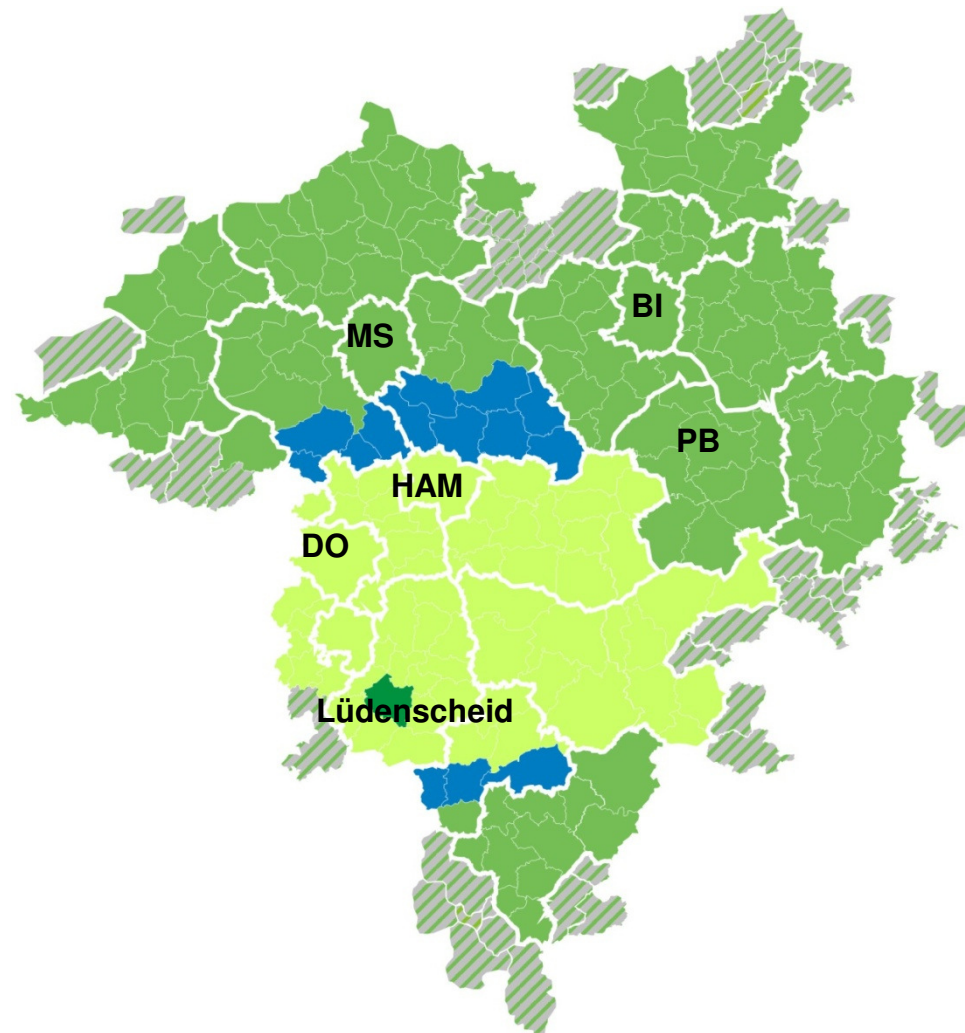
Beispiel Lüdenscheid

Anwendung regionaler und westfälischer
Preisstufen am Beispiel EinzelTicket:

hellgrün = regionale Preisstufengasse
im Westfalentarif

blau = neue Preisstufen im
Westfalentarif bis PS 11 (werden aus
NRW-Tarif entwickelt)

grün = neue Preisstufe 12
(Höchstpreisstufe)



Ziele des WestfalenTarif

- ÖPNV-Gesetz NRW umsetzen (Bildung eines einheitlichen Tarifes, (§ 5 (3) ÖPNVG NRW)
- Tarifharmonisierung (z.B. Stammsortiment)
- Tarifübergänge in Westfalen kundenfreundlicher gestalten
- Transparenz der Tarife erhöhen, ein Tarifraum Westfalen
- Einheitlichkeit der Tarifangebote herbeiführen
- Aktive Markterschließung mit gemeinsamem Marktauftritt fördern
- Verantwortung im lokalen Nahbereich erhalten
- Erlöse sichern

Der WestfalenTarif im Kontext zum NRW-Tarif

- Alle Tarifentscheidungen werden in Westfalen-Lippe getroffen
- Gegenüber heute in vielen Fällen geringfügig abgesenkter Grundpreis
- Definition von Höchstpreisen
- Ausgestaltung der Ticketpalette
 - Vielfältige Ticketpalette analog der heutigen Gemeinschaftstarife wird künftig auch in den langen Reiseweiten angeboten.
- Wegfall des BahnCard-Rabatts
 - Dadurch Harmonisierung der BahnCard-Regelungen mit den anderen Verkehrsverbünden in NRW (AVV, VRR, VRS)
- Der NRW-Tarif bleibt für Fahrten aus Westfalen-Lippe in die übrigen Landesteile von NRW erhalten.

Entscheidungs- und Organisationsstruktur

Gemeinsame westfälische Ebene

- NWL
- WestfalenTarif-Gesellschaft

Regionale westfälische Ebene

- Ruhr-Lippe
- Münsterland
- Hochstift
- OWL
- Westfalen Süd

Entscheidungs- und Organisationsstruktur

Aufbau einer schlanken, effizienten westfälischen Organisation

- Teilweise dezentrale Aufgabenwahrnehmung in Abstimmung mit den Partnern
- NWL präferiert Aufgabenwahrnehmung für Kernaufgaben direkt bei der WT GmbH

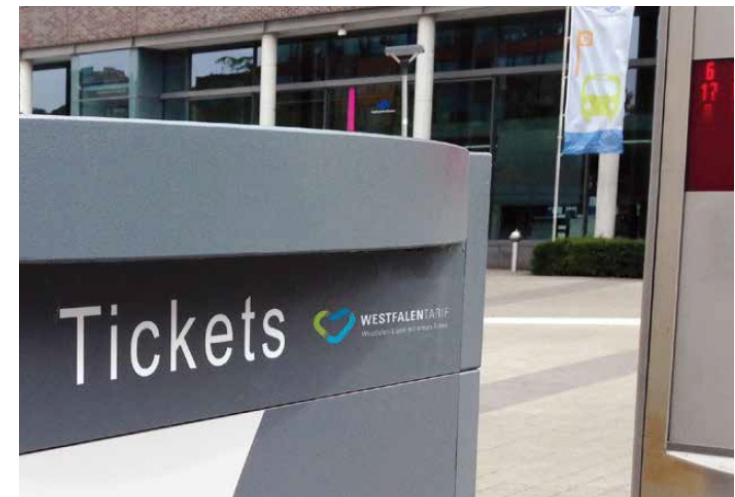
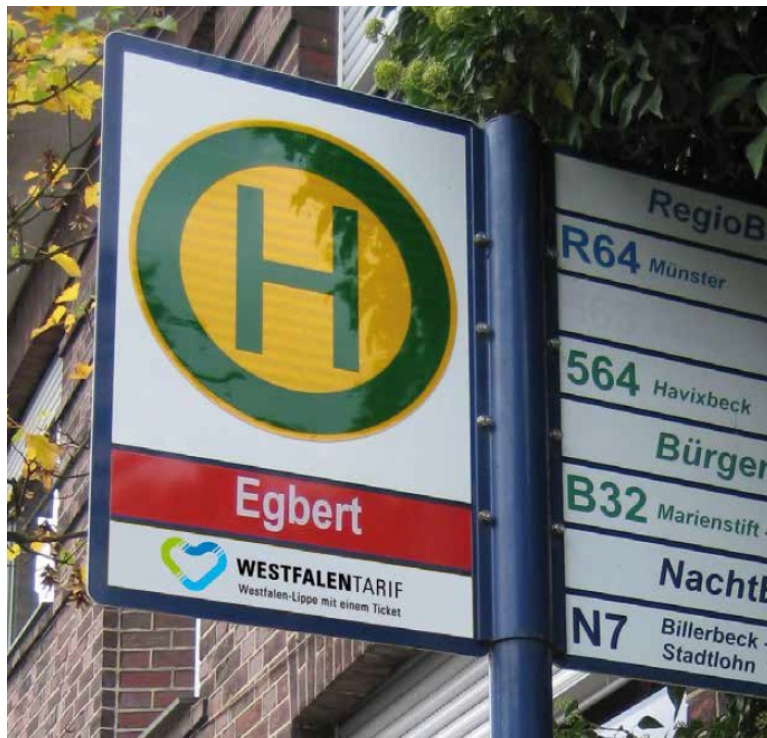
Gründung einer westfälischen Tariforganisation zur Wahrnehmung zentraler Aufgaben mit dem Ziel des Hebens von Synergien:

- I. regionale westfälische Ebene (Erhalt der regionalen Tariforganisationen, Diskussion um Umwandlung der Gesellschaftsform im Raum Ruhr-Lippe und MSL)
- II. neue gemeinsame westfälische Ebene (WT GmbH)

Der WestfalenTarif in der Öffentlichkeit

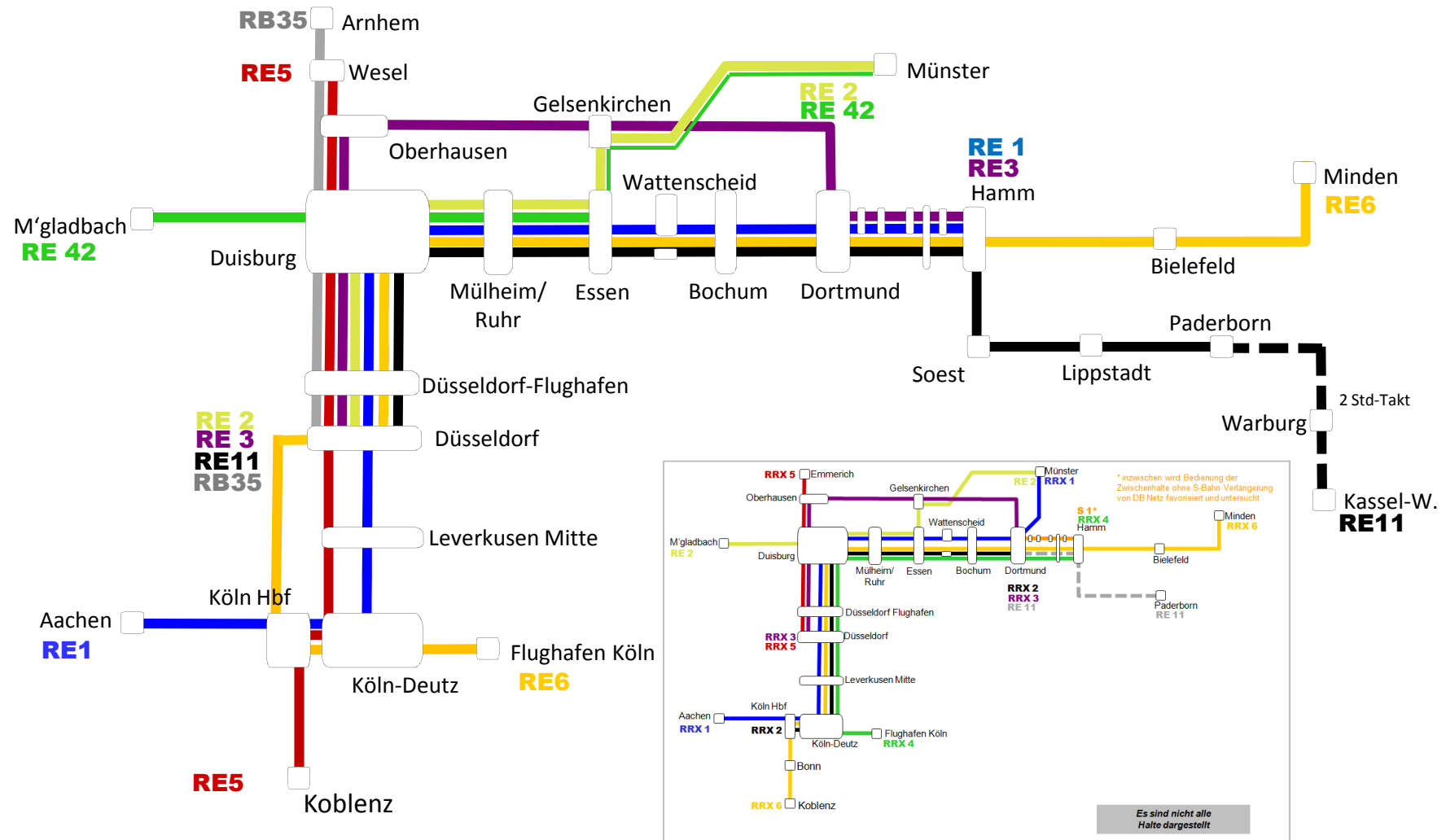
- Die bestehenden Tarifmarken werden von einer neuen Wort-Bild-Marke abgelöst.
- Die Wort-Bild-Marke kann gemeinsam mit anderen Marken Verwendung finden (Marken von Verkehrsunternehmen oder Regionalmarketing).

Anwendungsbeispiele:



Rhein-Ruhr-Express

Grundzüge RRX (RE 1, 4, 5, 6 und 11 Vorlaufbetrieb RRX)



Grundzüge RRX

Trennung der Ausschreibung in:

1. Beschaffung der Fahrzeuge

- RRX-Herstellerausschreibung

2. Ausschreibung Betrieb

- RRX-Vorlaufbetrieb
 - Drei Teilnetze:
 - RE1 / RE11 (ca. 5,8 Mio. Zugkilometer)
 - RE5 / RE6 (ca. 6,0 Mio. Zugkilometer)
 - RE4 (ca. 2,4 Mio. Zugkilometer)

3. Ausschreibung Darlehnsfinanzierung

Ziele des RRX

- Einheitliche Fahrzeuge für alle Linien
- Sicherstellung nachhaltiger Fahrzeugqualität
- Produktion und Instandhaltung der Fahrzeuge zu den geringsten Gesamtkosten, d.h. Lebenszykluskosten
- Beschaffung identischer, durchtauschbarer und mehrfachtraktions- / kuppelfähiger Fahrzeuge
- Kostengünstigen Einsatz einheitlicher Werkstätten, Ersatzteile und Sonderwerkzeuge
- Sicherung des Wettbewerbs beim Betrieb wegen enormen Investitionskosten

Fahrzeuge

82 Siemens Desiro HC



Fahrzeuge



Ausbaustrecke „Lünen-Münster“

Sachstand Ausbaustrecke Lünen – Münster

Eine denkbare Rückfallebene zwischen Dortmund und Münster
ist ein Ausbau via Kamen/Mersch **DB NETZE**

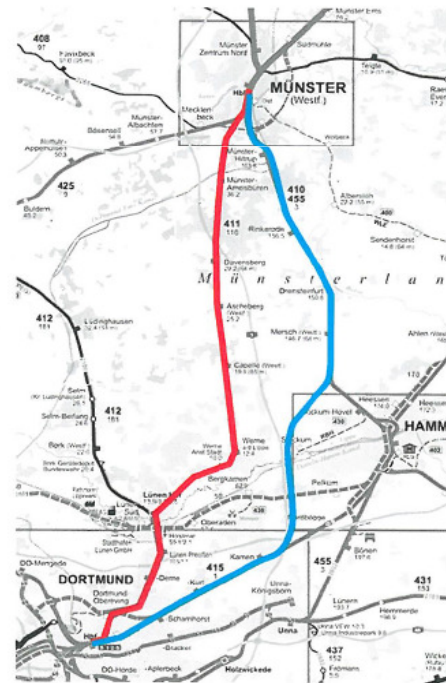
ABS Münster - Lünen (- Dortmund) und ABS/NBS Dortmund – Kamen – Mersch

Ausbau via Lünen: —

- 2-gleisiger Ausbau Münster – Lünen (ca. 42 km) mit
- Umgestaltung Ostkopf Dortmund Hbf (ca. 3 km)

Ausbau via Kamen/Mersch: —

- Einbindung in Dortmund Hbf
- ABS Dortmund – Kamen (ca. 15 km)
- NBS Kamen – Mersch (ca. 20 km)¹⁾



1) Teilw. autobahnparallele Lage möglich

ZRL-Förderprogramm und Bahnhofsmodernisierung Kreis Unna

- SPNV-Maßnahmen
 - 4 Mio Euro
 - Inhaltliche Ausgestaltung / Koordination durch den ZRL
- ÖPNV-Maßnahmen
 - 3,5 Mio Euro
 - Inhaltliche Ausgestaltung / Koordination obliegt den Gebietskörperschaften
 - 650 TEuro je Gebietskörperschaft
 - 250 Teuro WVG zur Verbesserung der Ist-Datenbeauskunftung im ÖPNV

Grundzüge Investitionsprogramm ZRL

	Maßnahmen
Stationen	Barrierefreiheit
	Bahnsteigerhöhung in
	Selm Beifang, Balve und Neuenrade
	Geseke, Aufzüge
	Einstiegshilfen in Bad Sassendorf (Hublifte)
	Attraktivierungen
	Preußen, Umbau der Eingangshalle und des Eingangsbereichs
	Pflasterung unbefestigter Bahnsteige
	Schwerte, Attraktivierung des Bahnhofsvorplatzes
Planungskosten	
	Welter, Vorplanung Außenbahnsteige
	Preußen, Machbarkeitsstudie Durchstich des Tunnels
	Bönen, Machbarkeitsstudie Umbau Verkehrsstation
Multimobilität	
	Fahrradabstellanlagen
	Mobilitätsstationen
	Radstationen

Stationen

Beispiel: Bahnhof Preußen



Attraktivierung der
Fassade des
Empfangsgebäudes



Dringend verbesserungsbedürftig:
Die sehr enge Eingangssituation



Planungen



Bf. Preußen
Machbarkeitsstudie
Tunneldurchstich



Bf. Bönen
Machbarkeitsstudie
städtebaulich anspruchsvoll

Planungen

Modernisierungsoffensive – im Kreis Unna

MOF 2 (2008 – 2017)

- | | | |
|---------------|----------------|----------------------|
| • Fröndenberg | im Bau | Fertigstellung: 2016 |
| • Holzwickede | im Bau | Fertigstellung: 2016 |
| • Kamen | im Bau | Fertigstellung: 2016 |
| • Preußen | im Bau | Fertigstellung: 2015 |
| • Schwerte | Baubeginn 2016 | Fertigstellung: 2017 |

MOF 3 (2018 ff) (Vertrag NWL – DB in Vorbereitung)

- Lünen [4.500 Ein-/Aussteiger je Tag] evtl. über RRX oder Lünen-Münster
- Unna [8.700 Ein-/Aussteiger je Tag]
- (Bönen [1.600] nur, wenn Lünen nicht über MOF 3 umgebaut wird)



Vielen Dank
für Ihre
Aufmerksamkeit