



Ministerium für Verkehr, Energie und Landesplanung
des Landes Nordrhein-Westfalen

Der Minister

An den
Präsidenten des Landtags
Nordrhein-Westfalen
Herrn Ulrich Schmidt MdL
Platz des Landtags 1

40221 Düsseldorf

Haroldstraße 4
40190 Düsseldorf

Telefon +49 (0) 2 11 / 837 - 02
Durchwahl +49 (0) 2 11 / 837 - 4462
Telefax +49 (0) 2 11 / 837 - 2200

Datum
15. November 2002

Aktenzeichen (bei Antwort bitte angeben)
VB 1 49 - 90



**Vorlage für den Verkehrsausschuss;
SPNV-Finanzierungsplan 2003 nach § 11 des Entwurfs zur Änderung des
Regionalisierungsgesetzes NW**

Anlage: - 1 (120fach)

Sehr geehrter Herr Präsident,

zurzeit befindet sich die Änderung des Regionalisierungsgesetzes NW in der parlamentarischen Beratung. Die Gesetzesänderung beinhaltet als wesentliche Regelung die Neugestaltung der Förderung des Leistungsangebotes im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) nach § 11. Grundlage der Förderung des Landes ist nicht mehr das Leistungsangebot nach dem Fahrplan 1993/94 der Deutschen Bundesbahn, sondern ein „bedarfsgerechtes SPNV-Angebot“.

Die Festlegung des bedarfsgerechten SPNV-Angebotes sowie des hierfür notwendigen finanziellen Bedarfs erfolgt nach § 11 Abs. 2 des Änderungsentwurfs im "SPNV-Finanzierungsplan", der nach § 11 Abs. 3 im Einvernehmen mit dem Verkehrsausschuss des Landtags aufzustellen ist.

Der als Anlage beigefügte Entwurf des SPNV-Finanzierungsplans (einschließlich 3 Anlagen) legt das bedarfsgerechte SPNV-Angebot für das Jahr 2003 auf landesweit 98,856 Mio. Zugkilometer und den damit korrespondierenden finanziellen Bedarf auf 701.500.000,- € fest. Das deutlich verbesserte Leistungsangebot entspricht dem Integralen Taktfahrplan Stufe 2. Das SPNV-Angebot sowie der hierfür erforderliche Gesamtbedarf sind mit den Zweckverbänden abgestimmt. Neben der Aufteilung des eben genannten Betrages auf die neun Aufgabenträger des SPNV enthält der Entwurf des SPNV-Finanzierungsplans 2003 Aussagen zur Ermittlung beider Parameter. Darüber hinaus ist die Vorgabe nach § 11 Abs. 4 Satz 1 Halbsatz 2 enthalten, dass die SPNV-Aufgabenträger bei ihrer Fahrplangestaltung die Grundsätze eines integralen Taktfahrplanes berücksichtigen müssen (Ziffer 3).

Der SPNV-Finanzierungsplan muss für eine ordnungsgemäße Abwicklung der Förderung des Leistungsangebotes parallel mit der Änderung des Regionalisierungsgesetzes in Kraft treten.

Um dieses sicherzustellen, rege ich die parallele Beratung beider Entwürfe im Verkehrsausschuss an.

Ich bitte Sie daher, das Einvernehmen zum Entwurf des SPNV-Finanzierungsplans NRW 2003 durch den Verkehrsausschuss herstellen zu lassen.

120 Überdrucke sind beigefügt.

Mit freundlichen Grüßen



(Dr. Axel Horstmann)

Entwurf

SPNV-Finanzierungsplan 2003
nach § 11 des Gesetzes über den öffentlichen
Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW)
- SPNV-Finanzierungsplan NRW 2003 -

RdErl. d. Ministeriums für Verkehr, Energie
und Landesplanung v. .12.2002 – VB 4 – 50 – 51/01 -

Gemäß § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW wird das bedarfsgerechte SPNV-Angebot für das Land Nordrhein-Westfalen für das Jahr 2003 auf 98,856 Mio. Zug-Kilometer festgelegt.

Der hierfür notwendige finanzielle Bedarf wird auf insgesamt 701.505.000,-- Euro festgestellt.

Die Ermittlung beider Größen sowie die Aufteilung auf die Zweckverbände wurden auf der Grundlage folgender Rahmenbedingungen vorgenommen:

1. **Finanzbedarf und Finanzmittelbereitstellung**

Dem SPNV-Finanzierungsplan NRW 2003 liegt als bedarfsgerechtes SPNV-Angebot der Integrale Taktfahrplan Nordrhein-Westfalen Stufe 2 (ITF2) für das Jahr 2003 zugrunde. Das Verkehrsvolumen von 98,856 Mio. Zug-Kilometer verteilt sich wie folgt auf die Zweckverbände in Nordrhein-Westfalen:

Zweckverband	Mio. Zug-km 2003 (gerundete Werte)
Verkehrsverbund Rhein-Ruhr	42,890
Verkehrsverbund Rhein-Sieg	16,496
Aachener Verkehrsverbund	4,845
Verkehrsgemeinschaft Ruhr-Lippe	10,513
Zweckverband SPNV Münsterland	8,764
Verkehrsverbund Ostwestfalen-Lippe	6,104
Nahverkehrsverbund Paderborn-Höxter	3,194
Zweckverband Personennahverkehr Westfalen-Süd	2,935
Nahverkehrszweckverband Niederrhein	3,114
Summe	98,856

Finanzbedarf und Finanzmittelbereitstellung für die Zweckverbände als Aufgabenträger des SPNV in NRW basieren auf Regelungen und Untersuchungen im Rahmen der Novellierung des Regionalisierungsgesetzes des Bundes und des Landes.

Für das verkehrliche Grundangebot gemäß § 8 Abs. 1 RegG des Bundes wurde in Bezug auf den SPNV in NRW ein spezifischer landesweiter Transfermittelbedarf von 7,899 Euro je Zug-Kilometer im Jahr 2003 angesetzt. Bei der Ermittlung dieses Zuwendungsbetrags wurden bereits erbrachte und weiterhin wirksame Förderungen von Fahrzeugen und Infrastruktur nicht berücksichtigt. Dies ist auf die unterschiedliche Förderpraxis in den einzelnen Bundesländern zurückzuführen.

In NRW wurden seit der Regionalisierung des SPNV sowohl Fahrzeuge von Eisenbahnverkehrsunternehmen als auch Infrastrukturvorhaben im SPNV gefördert. Die Förderung führte und führt zu Einsparungen bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen und damit zu einer Absenkung des erforderlichen Mittelbedarfs für 2003. Dies wurde bei der Ermittlung des Fi-

nanzbedarfs für den SPNV in NRW und die Finanzmittelbereitstellung je Zweckverband entsprechend berücksichtigt.

Der finanzielle Bedarf wurde unter Berücksichtigung der jeweils geltenden Trassen- und Stationspreise sowie der pauschalierten Vorhaltekosten der SPNV-Fahrzeuge festgestellt. Tariflich bedingte oder einnahmeaufteilungsbedingte Erlösbesonderheiten wurden demgegenüber nicht berücksichtigt. Ebenso sind die Ausgleichsleistungen nach § 6a AEG an die öffentlichen nichtbundeseigenen Eisenbahnen vom Finanzbedarf abgesetzt worden.

Die Finanzmittel enthalten einen Anteil von 2 Euro je Zug-Kilometer als Pauschale für die Fahrzeugvorhaltekosten.

Das Ergebnis der Ermittlung des Finanzbedarfs für den ITF2 in 2003 und die Höhe der dem jeweiligen Zweckverband zukommenden Förderung zeigt nachfolgende Tabelle:

Zweckverband	Mio. Euro 2003
Verkehrsverbund Rhein-Ruhr	302,546
Verkehrsverbund Rhein-Sieg	122,438
Aachener Verkehrsverbund	32,643
Verkehrsgemeinschaft Ruhr-Lippe	76,147
Zweckverband SPNV Münsterland	61,643
Verkehrsverbund Ostwestfalen-Lippe	42,396
Nahverkehrsverbund Paderborn-Höxter	22,191
Zweckverband Personennahverkehr Westfalen-Süd	19,961
Nahverkehrszweckverband Niederrhein	21,540
Summe	701,505

2. Bedarfsgerechtes SPNV-Angebot

Kriterien für Umfang und Ausgestaltung eines bedarfsgerechten SPNV-

Angebotes, das dem Finanzbedarf (Nr. I) zu Grunde liegt, sind einerseits die gegenwärtige und in näherer Zukunft zu erwartende Nachfrage nach SPNV-Leistungen in Nordrhein-Westfalen, andererseits Mindestanforderungen an die Bedienungshäufigkeit und Betriebszeiten von SPNV-Linien. Der Fahrgast soll im Regelfall über einen Sitzplatz verfügen. Stehplätze sind in Spitzenstunden und für kurze Reisezeiten zu berücksichtigen.

In Nordrhein-Westfalen kommen folgende Schienenpersonennahverkehrsprodukte zum Einsatz: Regionalexpresszüge (RE), Regionalbahnen (RB) und S-Bahnen. Die Regionalexpresszüge bilden ein Netz schneller Verbindungen zwischen Ober- und Mittelzentren. Regionalbahnen sind Zubringerlinien zu Ober- und Mittelzentren im Ballungsraum und in den Regionen. Die S-Bahn bietet häufige und schnelle Verbindungen zwischen Vororten und Zentren der Ballungsräume.

Landesweit gilt die Regel einer stündlichen Bedienung aller Haltepunkte und Bahnhöfe. Im Ballungsraum verdichtet sich die Bedienung tagsüber zu 2 Zügen pro Stunde und Richtung auf nachfragestarken Abschnitten. Am Tagesrand und an Wochenenden gelten folgende Betriebszeiten: Montag – Freitag erste Ankünfte in wichtigen Zentren vor 06.00 Uhr, letzte Abfahrten nach 20.00 Uhr. Samstag erste Ankünfte vor 07.00 Uhr, letzte Abfahrten nach 16.00 Uhr, danach 2 Stunden-Takt auf nachfrage-schwachen Strecken, letzte Abfahrten nach 20.00 Uhr. Sonntag 1- oder 2-Stunden-Takt, erste Ankünfte vor 10.00 Uhr, letzte Abfahrten nach 20.00 Uhr.

Die S-Bahn verkehrt in der Regel mit 3 Zügen pro Stunde und Richtung. In den Abendstunden und am Wochenende verkehrt die S-Bahn im Halbstundentakt.

Das bedarfsgerechte SPNV-Angebot 2003 ist nach den vorgenannten Kriterien gemeinsam von Land und Zweckverbänden in der Arbeitsgemeinschaft „Integraler Taktfahrplan“ vereinbart worden. Es ergibt sich im Einzelnen aus den als Anlage 1 beigefügten Linienblättern und dem Linienetzplan 2003 (Anlage 2).

Weiterentwicklungen und Anpassungen sind in den kommenden Jahren vorgesehen. Zu berücksichtigen sind insbesondere die Fahrplan- und Linienetzgestaltung des Schienenpersonenfernverkehrs, Änderungen im Streckennetz als Folge von Infrastrukturanpassungen und -erweiterungen, neue S-Bahnen und die Anbindung des Flughafens Köln/Bonn, die Inbetriebnahme des Metrorapid sowie die Weiterentwicklung der RE-Verbindungen in Richtung eines Schnellverkehrsnetzes NRW und die Umstellung des S-Bahn-Taktes auf das landesweite Grundmuster.

3. Grundsätze der Fahrplangestaltung

Der Integrale Taktfahrplan hat als maßgebliches Fahrplankonstruktionsprinzip für Nordrhein-Westfalen über den Takt einzelner Linien hinaus die Vertaktung aller auf dem Reiseweg nacheinander in Anspruch genommener Verkehrsmittel zum Ziel. In dieses System

sind grundsätzlich alle Nahverkehrsmittel und die Fernbahnverkehre eingebunden. Der Integrale Taktfahrplan wird damit zur Klammer für alle Planungsüberlegungen in den Regionen und fügt sie zu einem Ganzen zusammen. Ziel ist ein attraktives Verkehrssystem, in dem der Kunde schnell reist und sich leicht zurecht findet.

Das Angebot des SPNV ist generell nach den folgenden Grundsätzen des Integralen Taktfahrplanes zu planen und zu betreiben:

- alle Linien verkehren im Takt,
- die Züge in Richtung und Gegenrichtung aller Linien kreuzen sich grundsätzlich zur selben Minute (sog. Symmetriezeit),
- die Fahrpläne der Linien sind so gelegt, dass in Knotenbahnhöfen kurze Übergangszeiten zwischen den Zügen gewährleistet sind.

Die Zeitlagen, die Anschlussverbindungen sowie die Festlegung der Haltepunkte haben diesen Grundsätzen zu folgen.

Die Planung des Integralen Taktfahrplanes 2003 ist in der Netzgraphik (Anlage 3) dargestellt.

Von der Veröffentlichung der Anlagen 2 und 3 im MBl. NRW wird abgesehen; die Anlagen können beim Ministerium für Verkehr, Energie und Landesplanung angefordert werden.

Dieser SPNV-Finanzierungsplan NRW 2003 tritt am 1. Januar 2003 in Kraft und am 31. Dezember 2003 außer Kraft.

Anlage 1 zum SPNV-Finanzierungsplan NRW 2003

Linienblätter

RE 1: NRW-Express

Linienvverlauf	Aachen – Köln – Duisburg – Essen – Dortmund – Hamm
Verkehrsaufgabe	Direkte Verbindung Aachen/Köln – Ruhrgebiet, direkte Verbindung Raum Kamen – Ruhrgebiet, schnelle Verbindung der Ruhrgebietszentren untereinander und mit Düsseldorf
Leistungsvolumen	3.234 Mio. Zugkilometer

RE 2: Rhein-Haard-Express

Linienvverlauf	Mönchengladbach – Duisburg – Essen – Münster
Verkehrsaufgabe	Direkte Verbindung linker Niederrhein – zentrales Ruhrgebiet, direkte Verbindung Münster – Duisburg – Krefeld, Verbindung Münster – Essen
Leistungsvolumen	2.021 Mio. Zugkilometer

RE 3: Rhein-Emscher-Express

Linienvverlauf	Düsseldorf – Oberhausen – Dortmund – Hamm
Verkehrsaufgabe	Durchgehende Verbindung nördliches Ruhrgebiet – Düsseldorf, Verbindung nördliches Ruhrgebiet – Hamm, Erschließung des nördlichen Ruhrgebiets
Leistungsvolumen	1.367 Mio. Zugkilometer

RE 4 Wupper-Express

Linienvverlauf	Aachen – M'gladbach – Düsseldorf – Hagen – Dortmund
Verkehrsaufgabe	Verkehr Aachen/M'gladbach – Düsseldorf, Verkehr Düsseldorf – Wuppertal, schnelle Verbindung Wuppertal/Hagen – Dortmund
Leistungsvolumen	2.513 Mio. Zugkilometer

RE 5: Rhein-Express

Linienvverlauf	Koblenz – Köln – Duisburg – Emmerich
Verkehrsaufgabe	Schnelle Anbindung rechter Niederrhein – Düsseldorf/Köln, schnelle Anbindung Koblenz – Köln/Düsseldorf, Erschließung des Rheintals
Leistungsvolumen in NRW	2.105 Mio. Zugkilometer

RE 6: Westfalen-Express

Linienvverlauf	Düsseldorf – Essen – Dortmund – Bielefeld – Minden
Verkehrsaufgabe	Schneller Verkehr Ostwestfalen – Essen – Düsseldorf, schnelle Verbindung der Ruhrgebietszentren untereinander
Leistungsvolumen	2.682 Mio. Zugkilometer

RE 7: Rhein-Münsterland-Express

Linienvverlauf	Aachen – Köln – Hagen – Münster – Rheine
Verkehrsaufgabe	Schnelle Verbindung Köln – Wuppertal – Hagen, schnelle Verbindung Aachen – Köln, schnelle Verbindung Münster – Hamm
Leistungsvolumen	3.455 Mio. Zugkilometer

RE 8: Rhein-Erft-Express

Linienvverlauf	Mönchengladbach – Köln – Neuwied – Koblenz
Verkehrsaufgabe	Anbindung der rechten Rheinseite an Köln und Koblenz, Verbindung von Mönchengladbach mit Köln
Leistungsvolumen in NRW	1.320 Mio. Zugkilometer

RE 9: Rhein-Sieg-Express

Linienvverlauf	Krefeld – Köln – Siegen – Giessen
Verkehrsaufgabe	Anbindung Krefeld, Neuss und des Siegtals an Köln, Anbindung des Siegtals an den Fernverkehr in Giessen, Wichtige überregionale Verbindung NRW – Hessen
Leistungsvolumen in NRW	1.922 Mio. Zugkilometer

RE 10: Niers-Express

Linienvverlauf	Kleve – Krefeld – Düsseldorf
Verkehrsaufgabe	Direkte Verbindung Kleve – Krefeld – Düsseldorf, Erschließung des Kreises Kleve und Anbindung an Rhein/Ruhr-Raum
Leistungsvolumen	1.906 Mio. Zugkilometer

RE 11: Rhein-Hellweg-Express

Linienverlauf	Düsseldorf – Dortmund – Hamm – Paderborn
Verkehrsaufgabe	Verdichtung des zweistündlichen Fernverkehrsangebots auf der Mitte-Deutschland-Verbindung zu einem Stundentakt, schnelle Verbindung des Hellwegkorridors mit dem Rhein/Ruhr-Raum
Leistungsvolumen	0.861 Mio. Zugkilometer

RE 12: Eifel-Mosel-Express

Linienverlauf	Köln – Euskirchen - Trier
Verkehrsaufgabe	Direkte Verbindung Eifel – Raum Köln/Bonn, direkte Verbindung Trier – Köln
Leistungsvolumen in NRW	0.483 Mio. Zugkilometer

RE 13: Maas-Wupper-Express

Linienverlauf	Venlo – Düsseldorf – Hagen – Hamm
Verkehrsaufgabe	Anbindung Venlo an Düsseldorf, Anbindung der Wupperachse an Düsseldorf und Ausweitung des Verkehrsvolumens auf der Wupperachse, Anbindung des Kreises Unna an Hamm und Hagen/Düsseldorf
Leistungsvolumen	1.748 Mio. Zugkilometer

RE 14: Der Borkener

Linienverlauf	Essen – Bottrop – Dorsten – Borken
Verkehrsaufgabe	Direkte Verbindung südlicher Kreis Borken – Ruhrgebiet
Leistungsvolumen	0.636 Mio. Zugkilometer

RE 15: Emsland-Express

Linienverlauf	Münster – Rheine – Lingen – Leer – Emden - Norddeich
Verkehrsaufgabe	Überregionale Anbindung westliches Niedersachsen – Münsterland
Leistungsvolumen in NRW	0.526 Mio. Zugkilometer

RE 16: Ruhr-Sieg-Express

Linienvverlauf	Essen – Hagen – Siegen
Verkehrsaufgabe	Kompensation für fehlende Fernverkehrsverbindung zwischen Hagen und Siegen, Anbindung des nördlichen Siegerlands und des Lennekreises an Hagen und das zentrale Ruhrgebiet, Anbindung des Oberzentrums Siegen an das Lennetal
Leistungsvolumen	1.622 Mio. Zugkilometer

RE 17: Sauerland-Express

Linienvverlauf	Hagen – Bestwig – Warburg – Kassel
Verkehrsaufgabe	Anbindung des Sauerlandkreises an Hagen und Kassel
Leistungsvolumen in NRW	1.978 Mio. Zugkilometer

RB 20: die Euregio-Bahn

Linienvverlauf	Heerlen – Herzogenrath – Aachen – Stolberg/Düren
Verkehrsaufgabe	Erschließung des Aachener Raumes
Leistungsvolumen in NRW	1.072 Mio. Zugkilometer

RB 21: Rurtal-Bahn

Linienvverlauf	Linnich – Jülich – Düren – Heimbach
Verkehrsaufgabe	Direkte Verbindung der Mittelzentren Düren und Jülich, Grundversorgung Regionalverkehr im Kreis Düren
Leistungsvolumen	0.843 Mio. Zugkilometer

RE 22: Eifel-Express

Linienvverlauf	Köln – Euskirchen – Kall – Gerolstein
Verkehrsaufgabe	Direkte Verbindung Eifel – Verdichtungsraum Köln
Leistungsvolumen in NRW	0.819 Mio. Zugkilometer

RB 23: Voreifel-Bahn

Linienverlauf	Bonn – Euskirchen – Bad Münstereifel
Verkehrsaufgabe	Direkte Verbindung Voreifel – Bonn
Leistungsvolumen	1.006 Mio. Zugkilometer

RB 24: Eifel-Bahn

Linienverlauf	Köln – Euskirchen – Kall
Verkehrsaufgabe	Direkte Verbindung Eifel – Köln
Leistungsvolumen	0.703 Mio. Zugkilometer

RB 25: Oberbergische Bahn

Linienverlauf	Köln – Overath – Gummersbach – Marienheide
Verkehrsaufgabe	Anbindung des Bergischen Landes an Köln
Leistungsvolumen	1.268 Mio. Zugkilometer

RB 26: Rheinland-Bahn

Linienverlauf	Köln-Deutz – Bonn – Remagen – Koblenz
Verkehrsaufgabe	Erschließung linke Seite des Rheintals
Leistungsvolumen in NRW	0.739 Mio. Zugkilometer

RB 27: Rhein-Erft-Bahn

Linienverlauf	Koblenz – Neuwied – Köln – Mönchengladbach
Verkehrsaufgabe	Erschließung der rechten Seite des Rheintals, direkte Verbindung Köln – Mönchengladbach
Leistungsvolumen in NRW	1.055 Mio. Zugkilometer

RB 28: Westerwälder Bahn

Linienverlauf	Au – Altenkirchen – Limburg
Verkehrsaufgabe	Erschließung des Westerwalds und Anbindung an den Rhein/Sieg-Kreis über Umsteige Verbindung
Leistungsvolumen in NRW	0.023 Mio. Zugkilometer

RE 29: Euregio-Aixpress

Linienvverlauf	Aachen – Welkenraedt – Lüttich
Verkehrsaufgabe	Grenzüberschreitende Erschließung Raum Aachen
Leistungsvolumen in NRW	0.086 Mio. Zugkilometer

RB 30: Rhein-Ahr-Express

Linienvverlauf	Bonn – Remagen – Bad Neuenahr – Ahrbrück
Verkehrsaufgabe	Direktverbindung Bad Neuenahr-Ahrweiler – Bonn, Erschließung des Ahrtales
Leistungsvolumen in NRW	0.132 Mio. Zugkilometer

RB 31: Der Niederrheiner

Linienvverlauf	Xanten – Duisburg
Verkehrsaufgabe	Direktverbindung Xanten – Duisburg, Erschließung des westlichen Kreises Wesel
Leistungsvolumen	0.739 Mio. Zugkilometer

RB 32: Der Bocholter

Linienvverlauf	Wesel – Bocholt
Verkehrsaufgabe	Direkte Verbindung der Kreise Wesel und Borken
Leistungsvolumen	0.243 Mio. Zkm

RB 33: Rhein-Niers-Bahn

Linienvverlauf	Aachen – M'gladbach – Krefeld – Duisburg – Wesel
Verkehrsaufgabe	Direkte Verbindung Aachen – Duisburg, Anbindung der Kreise Wesel und Heinsberg an Ruhrgebiet und Aachen
Leistungsvolumen	3.146 Mio. Zugkilometer, zusammen mit RB 35

RB 34: Der Arnheimer

Linienvverlauf	Emmerich – Arnhem
Verkehrsaufgabe	Grenzüberschreitende Verbindung im Kreis Kleve
Leistungsvolumen in NRW	0.030 Mio. Zugkilometer

RB 35: Der Weseler

Linienerlauf	Duisburg – Wesel – Emmerich
Verkehrsaufgabe	Direkte Verbindung Emmerich – Ruhrgebiet, Zubringer vom rechten Niederrhein in das Ruhrgebiet
Leistungsvolumen	RB 35 wird in Verbundproduktion mit RB 33 betrieben, Leistungsvolumen siehe dort

RB 36: Ruhrort-Bahn

Linienerlauf	Duisburg-Ruhrort – Oberhausen
Verkehrsaufgabe	Direkte Verbindung der Ruhrgebietsmetropolen Duisburg und Oberhausen
Leistungsvolumen	0.290 Mio. Zugkilometer

RB 37: Der Wedauer

Linienerlauf	Duisburg – Duisburg-Entenfang
Verkehrsaufgabe	Stadtverkehr Duisburg zu südwestlichen Stadtbezirken
Leistungsvolumen	0.182 Mio. Zugkilometer

RB 38: Erft-Bahn

Linienerlauf	Köln-Deutz – Köln Hbf/Horrem – Grevenbroich – Neuss – Düsseldorf
Verkehrsaufgabe	Direkte Verbindung Köln – Neuss, Neuss – Düsseldorf, Zubringer der rechten Rheinseite in das Ruhrgebiet
Leistungsvolumen	1.092 Mio. Zugkilometer

RB 39: Schwalm-Nette-Bahn

Linienerlauf	Mönchengladbach – Dalheim
Verkehrsaufgabe	Erschließung des nördlichen Kreises Heinsberg und Anbindung an das Mittelzentrum Mönchengladbach
Leistungsvolumen	0.164 Mio. Zugkilometer

RB 40: Ruhr-Lenne-Bahn

Linienvverlauf	Essen – Bochum – Witten – Hagen
Verkehrsaufgabe	Direkte Verbindung der Ruhrgebietsmetropolen Essen, Bochum, Witten und Hagen
Leistungsvolumen	0.620 Mio. Zugkilometer

RB 42: Haard-Bahn

Linienvverlauf	Essen – Gelsenkirchen – Recklinghausen – Münster
Verkehrsaufgabe	Direkte Verbindung Münster – Ruhrgebiet, Erschließung des südwestlichen Münsterlandes
Leistungsvolumen	1.236 Mio. Zugkilometer

RB 43: Emschertal-Bahn

Linienvverlauf	Dorsten – Wanne-Eickel – Herne – Dortmund
Verkehrsaufgabe	Direkte Verbindung der Ruhrgebietsmetropolen in Ost-West-Richtung
Leistungsvolumen	0.575 Mio. Zugkilometer

RB 44: Der Dorstener

Linienvverlauf	Oberhausen – Bottrop – Dorsten
Verkehrsaufgabe	Erschließung des nördlichen Ruhrgebietes und Anbindung des Kreises Dorsten an das Ruhrgebiet
Leistungsvolumen	0.441 Mio. Zugkilometer

RB 45: Der Coesfelder

Linienvverlauf	Dorsten – Coesfeld
Verkehrsaufgabe	Erschließung des Kreises Coesfeld und Anbindung an das nördliche Ruhrgebiet
Leistungsvolumen	0.336 Mio. Zugkilometer

RB 46: Nokia-Bahn

Linienverlauf	Gelsenkirchen – Wanne-Eickel – Bochum
Verkehrsaufgabe	Stadt-zu-Stadt-Verkehr im Ruhrgebiet
Leistungsvolumen	0.365 Mio. Zugkilometer

RB 47: Der Müngstener

Linienverlauf	Solingen – Remscheid – Wuppertal
Verkehrsaufgabe	Direkte Verbindungen im Bergischen Städtedreieck
Leistungsvolumen	1.541 Mio. Zugkilometer

RB 48: Rhein-Wupper-Bahn

Linienverlauf	Remagen – Köln – Solingen-Ohligs – Wuppertal-Oberbarmen
Verkehrsaufgabe	Direkte Verbindung Verdichtungsraum Köln/Bonn/Remagen – Bergisches Städtedreieck
Leistungsvolumen	1.784 Mio. Zugkilometer

RB 49: Niederbergische Bahn

Linienverlauf	Wuppertal – Langenberg – Essen
Verkehrsaufgabe	Erschließung des nördlichen Kreises Mettmann und Anbindung an das Ruhrgebiet und die Wupperachse
Leistungsvolumen	0.981 Mio. Zugkilometer

RB 50: Der Lünener

Linienverlauf	Dortmund – Lünen – Münster
Verkehrsaufgabe	Direkte Verbindung Münster – Ruhrgebiet
Leistungsvolumen	0.906 Mio. Zugkilometer

RB 51: Westmünsterland-Bahn

Linienverlauf	Dortmund – Lünen – Coesfeld – Gronau – Enschede
Verkehrsaufgabe	Grenzüberschreitende Erschließung Kreis Steinfurt
Leistungsvolumen in NRW	0.983 Mio. Zugkilometer

RB 52: Volmetal-Bahn

Linienvverlauf	Dortmund – Hagen – Lüdenscheid
Verkehrsaufgabe	Erschließung nördliches Sauerland, Anbindung an Ruhrgebiet
Leistungsvolumen	0.684 Mio. Zugkilometer

RB 53: Ardey-Bahn

Linienvverlauf	Dortmund – Schwerte – Iserlohn
Verkehrsaufgabe	Erschließung nördliches Sauerland, Anbindung an Ruhrgebiet, direkte Verbindung Schwerte – Dortmund
Leistungsvolumen	0.673 Mio. Zugkilometer

RB 54: Hönnetal-Bahn

Linienvverlauf	Unna – Fröndenberg – Menden – Neuenrade
Verkehrsaufgabe	Erschließung des nordwestlichen Sauerlandes
Leistungsvolumen	0.447 Mio. Zugkilometer

RB 55: Upland-Bahn

Linienvverlauf	Brilon-Wald – Willingen
Verkehrsaufgabe	Erschließung des Hochsauerlandkreises
Leistungsvolumen in NRW	0.040 Mio. Zugkilometer

RB 56: Der Iserlohner

Linienvverlauf	Hagen – Lethmate – Iserlohn
Verkehrsaufgabe	Verbindung südöstliches Ruhrgebiet – Märkischer Kreis
Leistungsvolumen	0.413 Mio. Zugkilometer

RE 57: Dortmund-Sauerland-Express

Linienvverlauf	Dortmund – Amsberg – Bestwig – Winterberg
Verkehrsaufgabe	Anbindung des Sauerlandes an das Ruhrgebiet
Leistungsvolumen	1.192 Mio. Zugkilometer

RB 59: Hellweg-Bahn

Linienverlauf	Dortmund – Unna – Soest
Verkehrsaufgabe	Anbindung Kreis Soest an das Ruhrgebiet
Leistungsvolumen	1.269 Mio. Zugkilometer

RE 60: Ems-Leine-Express

Linienverlauf	Rheine – Osnabrück – Minden – Hannover
Verkehrsaufgabe	Ost-West-Erschließung der Region Weser/Wiehengebirge und Anbindung an Hannover
Leistungsvolumen in NRW	0.521 Mio. Zugkilometer

RB 61: Wiehengebirgs-Bahn

Linienverlauf	Bad Bentheim – Rheine – Osnabrück – Herford – Bielefeld
Verkehrsaufgabe	Ost-West-Erschließung der Wiehengebirgs-Region, Anbindung an das Oberzentrum Bielefeld
Leistungsvolumen in NRW	0.600 Mio. Zugkilometer

RB 62: Der Cherusker

Linienverlauf	Bad Bentheim – Rheine – Osnabrück – Herford – Detmold – Paderborn
Verkehrsaufgabe	Erschließung und Verbindung nördliches Münsterland – Ostwestfalen
Leistungsvolumen in NRW	Verbundproduktion mit RB72, Leistungsvolumen siehe dort

RB 63: Baumberge-Bahn

Linienverlauf	Münster – Coesfeld
Verkehrsaufgabe	Erschließung Kreis Coesfeld und Anbindung an Oberzentrum Münster
Leistungsvolumen	0.585 Mio. Zugkilometer

RB 64: Euregio-Bahn

Linienverlauf	Münster – Gronau – Enschede
Verkehrsaufgabe	Grenzüberschreitende Erschließung Kreis Steinfurt und Anbindung an Oberzentrum Münster
Leistungsvolumen in NRW	0.787 Mio. Zugkilometer

RB 65: Ems-Lippe-Bahn

Linienverlauf	Hamm – Münster – Greven – Emsdetten – Rheine
Verkehrsaufgabe	Ost-West-Erschließung des Münsterlandes
Leistungsvolumen	0.937 Mio. Zugkilometer

RB 66: Die Teuto-Bahn

Linienverlauf	Münster – Osnabrück
Verkehrsaufgabe	Direkte Verbindung der Oberzentren Münster und Osnabrück, Erschließung des nördlichen Münsterlandes
Leistungsvolumen in NRW	0.592 Mio. Zugkilometer

RB 67: Der Warendorfer

Linienverlauf	Münster – Gütersloh – Bielefeld
Verkehrsaufgabe	Direkte Verbindung der Oberzentren Münster und Bielefeld, Erschließung des westlichen Münsterlandes
Leistungsvolumen	0.586 Mio. Zugkilometer

RB 69: Westfalen-Bahn

Linienverlauf	Münster – Hamm – Bielefeld
Verkehrsaufgabe	Direkte Verbindung des Oberzentrums Münster mit Bielefeld, Erschließung des Raums Ostwestfalen-Lippe
Leistungsvolumen	0.957 Mio. Zugkilometer

RE 70: Weser-Leine-Express

Linienvverlauf	Bielefeld – Minden – Hannover
Verkehrsaufgabe	Direkte Verbindung Bielefeld – Hannover
Leistungsvolumen in NRW	0.376 Mio. Zugkilometer

RB 71: Ravensberger Bahn

Linienvverlauf	Bielefeld – Herford – Bünde – Rahden
Verkehrsaufgabe	Anbindung des nördlichen Ostwestfalen an Bielefeld
Leistungsvolumen	0.596 Mio. Zugkilometer

RB 72: Ostwestfalen-Bahn

Linienvverlauf	Bielefeld – Herford – Lage – Detmold – Paderborn
Verkehrsaufgabe	Erschließung des südlichen Teutoburger Waldes, direkte Verbindung von Bielefeld und Paderborn mit Detmold
Leistungsvolumen	1.452 Mio. Zugkilometer zusammen mit RB62 in Verbundproduktion

RB 73: Der Lipperländer

Linienvverlauf	Bielefeld – Lage – Lemgo
Verkehrsaufgabe	Erschließung nördliches Ostwestfalen
Leistungsvolumen	0.299 Mio. Zugkilometer

RB 74: Senne-Bahn

Linienvverlauf	Bielefeld – Sennestadt – Paderborn
Verkehrsaufgabe	Direkte Verbindung Bielefeld – Paderborn
Leistungsvolumen	0.475 Mio. Zugkilometer

RB 75: Haller Willem

Linienvverlauf	Bielefeld – Halle – Dissen-Bad Rothenfelde
Verkehrsaufgabe	Erschließung der Region nördlicher Teutoburger Wald
Leistungsvolumen in NRW	0.409 Mio. Zugkilometer

RE 76: Weser-Aller-Express

Linienvverlauf	Minden – Nienburg – Rothenburg (Wümme)
Verkehrsaufgabe	Anbindung von Ostwestfalen an den Raum Nienburg/Verden
Leistungsvolumen in NRW	0.148 Mio. Zugkilometer

RB 77: Weser-Bahn

Linienvverlauf	Löhne – Hameln (– Elze – Hildesheim)
Verkehrsaufgabe	Ost-West-Erschließung Weserbergland – südliches Niedersachsen
Leistungsvolumen in NRW	0.274 Mio. Zugkilometer

RE 78: Porta-Express

Linienvverlauf	Bielefeld – Herford – Löhne – Minden
Verkehrsaufgabe	Direkte Verbindung von Bielefeld, Herford und Minden
Leistungsvolumen	0.313 Mio. Zugkilometer

RE 82: Der Leineweber

Linienvverlauf	Altenbeken – Detmold – Lage – Bielefeld
Verkehrsaufgabe	Beschleunigte Anbindung des Kreises Detmold an Bielefeld und Altenbeken, Zubringer zum Fernverkehr für Relation Bielefeld – Altenbeken – Kassel
Leistungsvolumen	0.461 Mio. Zugkilometer

RB 83: Weserbergland-Bahn

Linienvverlauf	Paderborn – Altenbeken – Hameln (– Hannover)
Verkehrsaufgabe	Erschließung Ostwestfalen und südliches Niedersachsen, Herstellen der Wegekette Paderborn – Hannover
Leistungsvolumen in NRW	0.643 Mio. Zugkilometer

RB 84: Egge-Bahn

Linienverlauf	Paderborn – Ottbergen – Holzminden
Verkehrsaufgabe	Erschließung Ostwestfalen/südliches Weserbergland
Leistungsvolumen in NRW	0.852 Mio. Zugkilometer

RB 85: Oberweser-Bahn

Linienverlauf	Ottbergen – Bodenfelde – Göttingen
Verkehrsaufgabe	Verbindung Ostwestfalen – Niedersachsen
Leistungsvolumen in NRW	0.117 Mio. Zugkilometer

RB 86: Solling-Bahn

Linienverlauf	Ottbergen – Bodenfelde – Northeim
Verkehrsaufgabe	Verbindung Ostwestfalen – Niedersachsen
Leistungsvolumen in NRW	Ist bei Leistungsvolumen RB 85 mitausgewiesen, beide Linien werden in Verbundproduktion betrieben

RB 89: Westfalen-Bahn

Linienverlauf	Münster – Hamm – Paderborn – Warburg
Verkehrsaufgabe	Direkte Verbindung des Oberzentrums Münster mit Paderborn, Erschließung des Hellwegkorridors, Anbindung von Warburg an Paderborn
Leistungsvolumen	Nur Abschnitt Hamm – Warburg: 2.222 Mio. Zugkilometer, leistungsneutral aufgrund Flügelzugkonzept mit RB 69 zwischen Hamm und Münster

RB 91: Ruhr-Sieg-Bahn

Linienverlauf	Hagen – Finnentrop – Siegen
Verkehrsaufgabe	Nord-Süd-Erschließung südliches Ruhrgebiet – Sauerland – Siegerland
Leistungsvolumen	1.439 Mio. Zugkilometer

RB 92: Biggensee-Express

Linienvverlauf	Finnentrop – Olpe
Verkehrsaufgabe	Erschließung des Kreises Olpe
Leistungsvolumen	0.287 Mio. Zugkilometer

RB 93: Rothaar-Bahn

Linienvverlauf	Siegen – Bad Berleburg
Verkehrsaufgabe	Erschließung des südlichen Rothaargebirges
Leistungsvolumen	0.565 Mio. Zugkilometer

RB 94: Obere Lahntal-Bahn

Linienvverlauf	Erntebrück – Laasphe – Marburg
Verkehrsaufgabe	Erschließung des Wittgensteiner Landes
Leistungsvolumen in NRW	0.148 Mio. Zugkilometer

RB 95: Sieg-Dill-Bahn

Linienvverlauf	Au – Betzdorf - Siegen – Haiger – Dillenburg
Verkehrsaufgabe	Erschließung südliches Siegerland und Anbindung Tal der Sieg an Siegen
Leistungsvolumen in NRW	0.284 Mio. Zugkilometer

RB 96: Hellertal-Bahn

Linienvverlauf	Betzdorf – Haiger – Dillenburg
Verkehrsaufgabe	Erschließung des südlichen Siegerlandes
Leistungsvolumen in NRW	0.143 Mio. Zugkilometer

RE 99: Main-Sieg-Express

Linienvverlauf	Siegen – Dillenburg – Gießen – Friedberg – Frankfurt
Verkehrsaufgabe	Überregionale Anbindung des Siegerlandes an Frankfurt
Leistungsvolumen in NRW	0.076 Mio. Zugkilometer

S 1:

Linienverlauf	Dortmund –Essen – Duisburg – Düsseldorf
Verkehrsaufgabe	Ballungsraumverkehr Ruhrgebiet
Leistungsvolumen	3.152 Mio. Zugkilometer

S 2:

Linienverlauf	Dortmund – Heme – Wanne-Eickel/Recklinghausen – Gelsenkirchen – Essen/Duisburg
Verkehrsaufgabe	Ballungsraumverkehr Ruhrgebiet
Leistungsvolumen	1.786 Mio. Zugkilometer

S 3:

Linienverlauf	Oberhausen – Mülheim – Essen – Hattingen
Verkehrsaufgabe	Ballungsraumverkehr Ruhrgebiet
Leistungsvolumen	1.186 Mio. Zugkilometer

S 4:

Linienverlauf	Dortmund-Lütgendortmund – Unna-Königsborn – Unna
Verkehrsaufgabe	Ballungsraumverkehr Ruhrgebiet
Leistungsvolumen	1.090 Mio. Zugkilometer

S 5: Dortmund – Witten – Hagen

Linienverlauf	Dortmund – Witten – Hagen
Verkehrsaufgabe	Ballungsraumverkehr östliches Ruhrgebiet
Leistungsvolumen	0.798 Mio. Zugkilometer

S 6:

Linienverlauf	Köln-Hansaring – Köln – Leverkusen – Düsseldorf – Ratingen – Kettwig – Essen
Verkehrsaufgabe	Ballungsraumverkehr im Raum Rhein/Ruhr/Sieg
Leistungsvolumen	3.250 Mio. Zugkilometer

S 7:

Linienvverlauf	D-Flughafen Terminal – Düsseldorf – Solingen-Ohligs
Verkehrsaufgabe	Flughafenanbindung und Ballungsraumverkehr
Leistungsvolumen	1.074 Mio. Zugkilometer

S 8:

Linienvverlauf	Mönchengladbach – Düsseldorf – Wuppertal – Hagen
Verkehrsaufgabe	Ballungsraumverkehr, Erschließung der Wupperachse
Leistungsvolumen	3.029 Mio. Zugkilometer

S 9:

Linienvverlauf	Essen-Steele-Ost – Essen – Bottrop – Haltern
Verkehrsaufgabe	Nord-Süd-Ballungsraumverkehr Ruhrgebiet
Leistungsvolumen	0.913 Mio. Zugkilometer

S 11:

Linienvverlauf	Wuppertal-Vohwinkel – Düsseldorf – Neuss – Köln – Bergisch-Gladbach
Verkehrsaufgabe	Ballungsraumverkehr, linksrheinische Verbindung Köln – Düsseldorf
Leistungsvolumen	2.563 Mio. Zugkilometer

S 12:

Linienvverlauf	Köln-Nippes – Troisdorf – Siegburg – Hennef/Au
Verkehrsaufgabe	Anbindung Rhein-Sieg-Kreis – Köln
Leistungsvolumen	1.412 Mio. Zugkilometer

S 13:

Linienvverlauf	Düren – Köln-Deutz
Verkehrsaufgabe	Ballungsraumverkehr Rhein-Erft-Kreis
Leistungsvolumen	1.426 Mio. Zugkilometer

S 28:

Linienverlauf	Kaarst – Neuss – Düsseldorf – Mettmann
Verkehrsaufgabe	Ballungsraumverkehr, Anbindung von Kaarst und Mettmann an Neuss und Düsseldorf
Leistungsvolumen	1.214 Mio. Zugkilometer

Zusätzliches Leistungsangebot auf grenzüberschreitenden SPNV-Strecken in NRW

Linienabschnitt	Leistungsvolumen
(Oldenburg/Delmenhorst -) Bramsche – Osnabrück	0.149 Mio. Zkm
Osnabrück – Bremen	0.082 Mio. Zkm
Minden – Hannover (S-Bahn)	0.062 Mio. Zkm
Warburg – Hümme	0.042 Mio. Zkm
Summe	0.335 Mio. Zkm

**Die Anlage ist aus technischen
Gründen nicht erfasst worden.**

**Vorlage
Nr. 13/1801**

**Regionalverkehr
NRW**

**Die Anlage (Karte) ist im Archiv
einzusehen.**