

Anlage SPNV-Netz im besonderen Landesinteresse

Schienenkorridore mit ihren landesbedeutsamen Verkehrsaufgaben	Verlauf des Korridors	Linie, die heute die Verkehrsaufgabe erfüllt (nachrichtlich)	Mio. Zug/km abgeschichtet auf max. 15 Zugpaare pro Tag in Erfüllung der Verkehrsaufgabe
Schnelle und direkte Verbindung Raum Aachen/Köln – Landeshauptstadt Düsseldorf – Ruhrgebiet Schnelle und direkte Verbindung Aachen – Köln mit Anbindung des Raumes Aachen/Düren an den Fernverkehr ab Köln in Richtung Süd-, Nord- und Ostdeutschland Schnelle und direkte Verbindung der Ruhrgebietszentren untereinander sowie mit Düsseldorf bzw. Köln Schnelle und direkte Verbindung Raum Kamen/Hamm – Ruhrgebiet	Aachen – Köln – Duisburg – Essen – Hamm	RE1	2,4
Schnelle und direkte Verbindung linker Niederrhein – zentrales Ruhrgebiet mit Anbindung an den Fernverkehr in Duisburg bzw. Essen in Richtung Ost- und Norddeutschland Schnelle und direkte Verbindung Münsterland – zentrales Ruhrgebiet Anbindung des nördlichen Ruhrgebiets und des südlichen Münsterlandes an den Fernverkehr in Richtung Süddeutschland	Mönchengladbach – Duisburg – Essen – Recklinghausen – Münster	RE2	1,6
Schnelle und direkte Verbindung nördliches Ruhrgebiet – Landeshauptstadt Düsseldorf Verbindung der Zentren im nördlichen Ruhrgebiet untereinander Anbindung der Emscherzone an den Fernverkehr in Richtung Süddeutschland sowie in Richtung Bremen/Hamburg und Ostdeutschland Direkte Verbindung Raum Kamen/Hamm – nördliches Ruhrgebiet	Düsseldorf – Oberhausen – Gelsenkirchen – Dortmund – Hamm	RE3	1,1

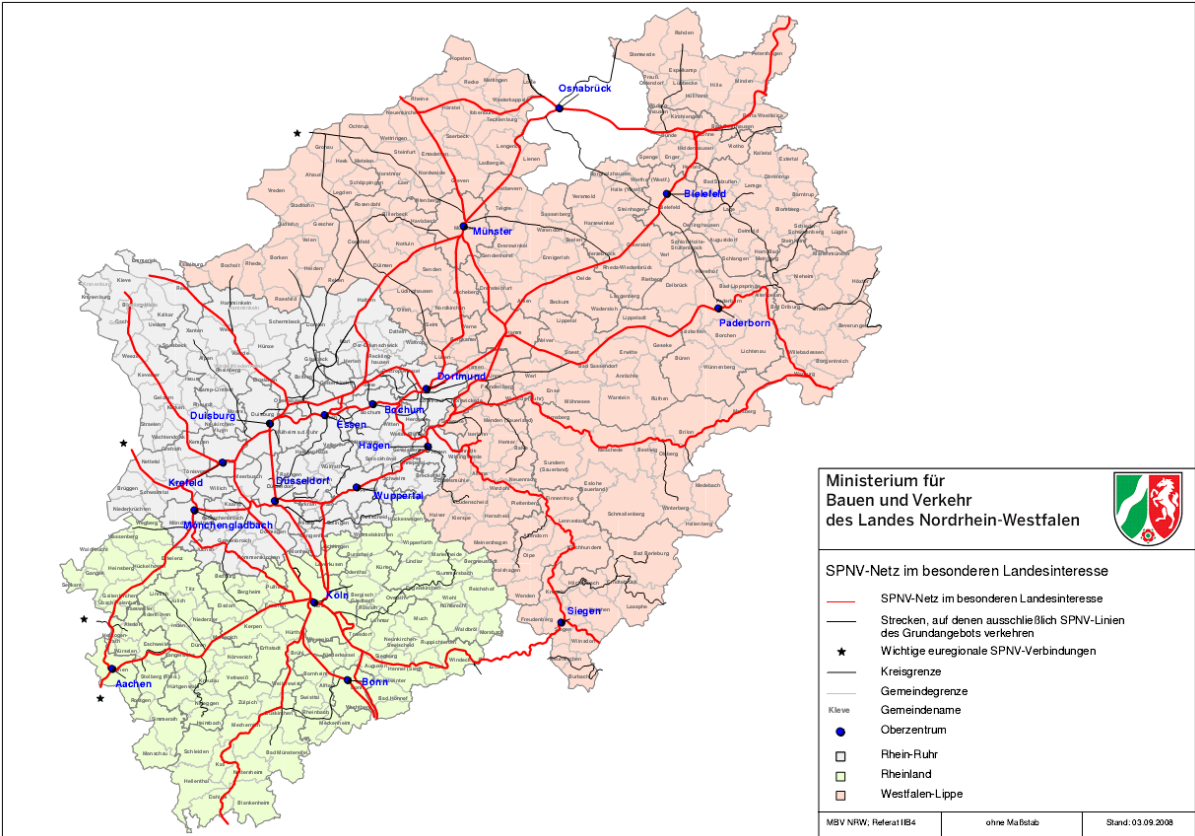
Schienenkorridore mit ihren landesbedeutsamen Verkehrsaufgaben	Verlauf des Korridors	Linie, die heute die Verkehrsaufgabe erfüllt (nachrichtlich)	Mio. Zug/km abgeschichtet auf max. 15 Zugpaare pro Tag in Erfüllung der Verkehrsaufgabe
Schnelle und direkte Verbindung Raum Aachen/Mönchengladbach – Landeshauptstadt Düsseldorf Anbindung des Raums Mönchengladbach an den Fernverkehr in Düsseldorf in Richtung Nord- und Ostdeutschland Schnelle und direkte Verbindung Landeshauptstadt Düsseldorf – Wupperachse /Hagen Schnelle und direkte Verbindung Wupperachse – Dortmund	Aachen – Mönchengladbach – Düsseldorf – Hagen – Dortmund	RE4	1,9
Schnelle und direkte Anbindung Koblenz – Köln/Düsseldorf Schnelle Verbindung der Zentren des Rheintales untereinander sowie Anbindung an den Fernverkehr u. a. in Köln und Düsseldorf Schnelle und direkte Anbindung des rechten Niederrheins an die Zentren der Rheinschiene sowie an den Fernverkehr in den Knoten Duisburg, Düsseldorf und Köln	Koblenz – Bonn – Köln – Duisburg – Emmerich	RE5	1,9
Schnelle und direkte Verbindung Ostwestfalen – zentrales Ruhrgebiet – Landeshauptstadt Düsseldorf Schnelle und direkte Verbindung Raum Kamen/Hamm – Ruhrgebiet Schnelle und direkte Verbindung der Mittelzentren in Ostwestfalen untereinander und mit Bielefeld Schnelle Verbindung der Ruhrgebietszentren untereinander	Düsseldorf – Essen – Dortmund – Bielefeld – Minden	RE6	2,3

Schienenkorridore mit ihren landesbedeutsamen Verkehrsaufgaben	Verlauf des Korridors	Linie, die heute die Verkehrsaufgabe erfüllt (nachrichtlich)	Mio. Zug/km abgeschichtet auf max. 15 Zugpaare pro Tag in Erfüllung der Verkehrsaufgabe
Anbindung von Krefeld und Neuss an Köln und damit Anbindung an den Fernverkehr in Richtung Süden Schnelle und direkte Verbindung Köln – Wuppertal – Hagen – Unna/Schwerte Schnelle und direkte Verbindung Rheine – Münster – Hamm – Unna/Schwerte Anbindung Münsters an ICE in Richtung Berlin Anbindung des Raumes Unna/ Schwerte an ICE in Richtung Berlin	Krefeld – Köln – Wuppertal – Hagen – Hamm – Münster – Rheine	RE7	2,5
Schnelle und direkte Verbindung des Oberzentrums Mönchengladbach mit Köln und dem Flughafen Köln/Bonn sowie Anbindung an den Fernverkehrsknoten Köln Schnelle Anbindung der rechten Rheinseite an Köln, Koblenz und den Flughafen Köln/Bonn sowie Anbindung an den Fernverkehrsknoten Köln	Mönchengladbach – Köln – Linz – Koblenz	RE8	1,2
Schnelle und direkte Anbindung der Region Siegen an den Großraum Köln/Siegburg/Troisdorf mit Anbindung an den Fernverkehrsknoten Köln Schnelle und direkte Verbindung Aachen – Köln	Aachen – Köln – Au – Siegen – Giessen	RE9	1,6
Schnelle und direkte Verbindung des linken Niederrheins mit dem Oberzentrum Krefeld Schnelle und direkte Verbindung zwischen dem linken Niederrhein bzw. Krefeld und der Landeshauptstadt Düsseldorf Anbindung des Kreises Kleve an den Rhein/Ruhr-Raum und den Fernverkehr	Kleve – Krefeld – Düsseldorf	RE10	1,0

Schienenkorridore mit ihren landesbedeutsamen Verkehrsaufgaben	Verlauf des Korridors	Linie, die heute die Verkehrsaufgabe erfüllt (nachrichtlich)	Mio. Zug/km abgeschichtet auf max. 15 Zugpaare pro Tag in Erfüllung der Verkehrsaufgabe
Schnelle und direkte Verbindung des Hellwegkorridors mit dem Rhein/Ruhr-Raum und dem Flughafen Düsseldorf sowie der Landeshauptstadt Weitgehende Verdichtung des aktuell zweistündlichen Fernverkehrsangebots auf der Mitte-Deutschland-Verbindung zu einem Stundentakt Schnelle und direkte Verbindung Raum Kamen/Hamm – Ruhrgebiet	Düsseldorf – Dortmund – Hamm – Paderborn	RE11	0,7
Direkte Verbindung Eifel/Trier – Verdichtungsraum Köln Anbindung der Eifel an den Fernverkehr in Köln in Richtung Nord- und Ostdeutschland	RE12: Köln – Gerolstein – Euskirchen – Trier RE22: Köln – Gerolstein	RE12, RE22	0,5 (RE12) 0,5 (RE22)
Schnelle und direkte Anbindung von Venlo an die Landeshauptstadt Düsseldorf und den Fernverkehr Schnelle und direkte Verbindung Wupperachse/Hagen – Landeshauptstadt Düsseldorf Schnelle und direkte Anbindung Hamm/Kreis Unna an Hagen/Wuppertal/ Düsseldorf	Venlo – Düsseldorf – Hagen – Hamm	RE13	1,6
Anbindung des Nordwestens von NRW in Münster an den Fernverkehr in Richtung Dortmund/Ruhrgebiet/Rhein-Main-Gebiet Schnelle und direkte Verbindung Münster – Emsland – Ostfriesland	Münster – Rheine – Leer – Emden	RE15	0,5
Schnelle und direkte Verbindung von Siegen/Iserlohn an Hagen und das zentrale Ruhrgebiet	Essen – Hagen – Siegen/Iserlohn	RE16	1,7

Schienenkorridore mit ihren landesbedeutsamen Verkehrsaufgaben	Verlauf des Korridors	Linie, die heute die Verkehrsaufgabe erfüllt (nachrichtlich)	Mio. Zug/km abgeschichtet auf max. 15 Zugpaare pro Tag in Erfüllung der Verkehrsaufgabe
Schnelle und direkte Anbindung des Hochsauerlandes an Hagen und Kassel Verbindung der Oberzentren Paderborn und Kassel	Hagen/Paderborn – Warburg – Kassel	RE17 RB89	2,0
Grenzüberschreitende Erschließung des Aachener Raumes	Aachen – Lüttich	RE29	0,1
Direkte Verbindung Dortmund – Münster	Dortmund – Lünen – Münster	RB50	0,6
Bundesländer überschreitende, direkte Ost-West-Achse im nördl. Münsterland, direkte Anbindung über das Oberzentrum Osnabrück an Hannover (Niedersachsen)	Rheine – Osnabrück – Minden – Hannover – Braunschweig	RE60	0,5
Direkte Verbindung der Oberzentren Bielefeld und Osnabrück Anbindung nördliches NRW an den Fernverkehr in Bielefeld und Osnabrück	Bielefeld – Herford – Osnabrück	RB61	0,4
Direkte Verbindung der Oberzentren Münster und Osnabrück	Münster – Osnabrück	RB66	0,4
Direkte und schnelle Verbindung Bielefeld – Hannover bzw. Anbindung Ostwestfalens an das zentrale Niedersachsen	Bielefeld – Minden – Hannover	RE70	0,3
Direkte Verbindung von Bielefeld, Herford und Minden Anbindung Ostwestfalens an den Raum Nienburg/Bremen	Bielefeld – Minden – Nienburg	RE78	0,3
Schnelle und direkte Anbindung des Siegerlandes an das Oberzentrum Frankfurt, damit überregionale Verbindung NRW – Hessen Anbindung an den Fernverkehr in Frankfurt	Siegen – Giessen – Frankfurt	RE99	0,1

Schienenkorridore mit ihren landesbedeutsamen Verkehrsaufgaben	Verlauf des Korridors	Linie, die heute die Verkehrsaufgabe erfüllt (nachrichtlich)	Mio. Zug/km abgeschichtet auf max. 15 Zugpaare pro Tag in Erfüllung der Verkehrsaufgabe
Summe	SPNV-Netz im besonderen Landesinteresse (inkl. Rundungsdifferenz)		27,7



Das von den Aufgabenträgern aus der Pauschale gemäß § 10 Abs. 1 Buchstabe b) zu fördernde SPNV-Angebot im besonderen Landesinteresse umfasst somit 27,7 Mio. Zug-Kilometer.

Aufgabenträger	zu förderndes Angebot Mio. Zug-km
Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR	11,7
Zweckverband Nahverkehr SPNV & Infrastruktur Rheinland	6,0
Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe	10,0