

Überblick über die wesentlichen Aussagen des Nahverkehrsplans

1. Rahmenbedingungen für die Weiterentwicklung des ÖPNV und SPNV

Grundlage der Weiterentwicklung des Fahrplanangebotes im SPNV ist eine Abschätzung der zu erwartenden Nachfrageentwicklung in den nächsten 15 Jahren für den gesamten ÖPNV im VRR. Die Nachfrageentwicklung ist dabei nicht nur durch die Attraktivität des Angebotes beeinflusst, sondern auch von einer Vielzahl externer Einflüsse abhängig.

Die nachfolgende Abbildung zeigt die wichtigsten externen Einflussfaktoren sowie deren Auswirkungen auf die Nachfrage.

Wichtige Einflussfaktoren auf die Nachfrage	Veränderung der Nachfrage im ÖPNV
Bevölkerungsentwicklung der Gebietskörperschaften des VRR	
Kostenstruktur ÖV/IV	
Pendlerverflechtungen (Arbeit, Einkauf, Freizeit)	
Wegelängen	
Entwicklung Schülerzahlen	
Entwicklung Studentenzahlen	

Eine Überlagerung der genannten Faktoren führt nach Ansicht des VRR zu folgender Veränderung der Nachfrage und der Reisegewohnheiten im gesamten ÖPNV.

- leicht steigende Gesamtnachfrage im VRR - Gebiet
- deutliche Zunahme der Nachfrage auf längeren Relationen
- weitere Zunahme der Nachfrage von Pendlerverflechtungen aus peripheren Räumen in die Ballungsgebiete im VRR
- weitere Zunahme von Freizeitverkehren
- weiterhin deutliche Nachfragespitze in der morgendlichen HVZ

Hieraus ergeben sich für den VRR die Zielsetzungen für die Weiterentwicklung des Leistungsangebotes im SPNV:

- Weiterentwicklung schneller, langlaufender und nachfragestarker RE-Relationen
- Erhalt des Grundangebotes im SPNV (RB und S-Bahn) auf heutigem Niveau
- Vorhaltung ausreichender Kapazitäten vor allem in den Hauptverkehrszeiten
- Anpassung des Angebotes auf die zunehmenden Freizeitverkehre
- deutliche qualitative Verbesserungen des SPNV-Angebotes
- verbesserte Vernetzung mit öffentlichen und individuellen Verkehren.

2. Aussagen zum Leistungsangebot im SPNV

Der Schienenpersonen-Nahverkehr (SPNV) hat in Nordrhein-Westfalen und im Bereich des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr in den letzten 15 Jahren aufgrund geänderter Rahmenbedingungen eine positive Entwicklung genommen. Durch die Einführung eines landesweiten integralen Taktfahrplans (ITF) und der Einführung zusätzlicher Betriebsleitungen wurde der SPNV in Nordrhein-Westfalen und im VRR völlig neu strukturiert und verbessert. Dies beinhaltete nicht nur eine erhebliche Ausweitung des Fahrplanangebotes, sondern auch eine deutlich verbesserte Abstimmung der Fahrpläne im SPNV. Durch den sukzessiven Einsatz moderner Fahrzeuge sowie der Verbesserung der Angebotsqualität konnten zahlreiche neue Kunden gewonnen werden.

Allerdings stößt das System Schiene bereits heute auf vielen Strecken an die Grenzen seiner Leistungsfähigkeit. Dies betrifft vor allem die ohnehin nachfragestarken Verbindungen. Der VRR steht daher bei der Weiterentwicklung des SPNV vor der Herausforderung, das Angebot trotz enger finanzieller Rahmenbedingungen den steigenden Mobilitätsbedürfnissen entsprechend anzupassen.

Der VRR beschreibt daher in seinem Nahverkehrsplan in einem ersten Teil die **kurzfristig zwingend erforderlichen** Maßnahmen zur Behebung der größten Angebotsdefizite (Szenario 2015).

In diesem Rahmen werden dringend notwendige Maßnahmen zur Weiterentwicklung des SPNV in einem Zeitraum bis ca. 2015 betrachtet. Der Schwerpunkt liegt in der Optimierung und Anpassung des bestehenden Angebotes auf eine in den letzten Jahren deutlich gestiegene Nachfrage auf bestimmten Relationen. Eine Umsetzung dieser Maßnahmen wird in den nächsten Jahren angestrebt.

Es muss allerdings deutlich darauf hingewiesen werden, dass trotz der unbestrittenen verkehrlichen Notwendigkeit alle Maßnahmen unter dem Vorbehalt der Finanzierung stehen.

In einem weiteren Teil werden **langfristige Maßnahmen** für eine nachhaltige Verbesserung des SPNV-Leistungsangebotes und für eine Aktivierung zusätzlicher Fahrgastpotentiale (Szenario 2030) beschrieben.

Die hier aufgeführten Maßnahmen müssen insbesondere dann umgesetzt werden,

- wenn durch extrem steigende Treibstoffpreise eine deutliche Nachfragesteigerung im SPNV – und im gesamten ÖPNV – eintritt (Nachfrageorientierung) oder
- wenn durch eine politisch gewollte Angebotskonzeption zur Entlastung der Umwelt und des Individualverkehrs erhebliche zusätzliche Fahrgastpotentiale für den ÖPNV gewonnen werden sollen (Angebotsorientierung).

Die Einteilung der Maßnahmen in die beiden Szenarien ist nicht starr zu sehen. Eine Umsetzung auch aus dem Szenario 2030 kann – falls erforderlich und die finanziellen Voraussetzungen gegeben sind – auch kurzfristiger erfolgen. Unter den heutigen Rahmenbedingungen kann der NVP allerdings keine Reihenfolge zur Abarbeitung der hier vorgestellten Maßnahmen liefern.

Sämtliche Einzelmaßnahmen der Szenarien 2015 und 2030 sind in den angehängten Tabellen enthalten.

Aufgrund ihrer zentralen Lage im Schiennetz sowie der sehr hohen Fahrgastnachfrage besitzt die Eisenbahnstrecke Hamm - Dortmund - Essen - Düsseldorf - Köln eine herausragende Bedeutung für den SPNV im VRR und in ganz Nordrhein-Westfalen. Durch die hohe Auslastung und der nicht ausreichend ausgebauten Infrastruktur entspricht das Verkehrsangebot in seiner Quantität und Qualität nicht mehr den heutigen und erst recht nicht den zukünftigen Erfordernissen. Von Verbesserungen auf dieser Strecke profitieren nicht nur die Fahrgäste dieser Relation sondern auch – wegen der betrieblichen und verkehrlichen Verknüpfung zu anderen SPNV-Linien – der gesamte SPNV in NRW.

Deshalb sind die im Rahmen des RRX-Konzeptes vorgesehen Maßnahmen zur entscheidenden Verbesserung des Betriebsablaufes und zur Ausweitung des Leistungsangebotes auf dieser zentralen Achse für den VRR von herausragender Bedeutung.

Da die Einführung des RRX aber nicht vor dem Jahr 2015 zu erwarten ist, beschreibt der NVP sinnvolle Übergangslösungen, deren wichtigste Bestandteile in der Erhöhung des Angebotes und der Kapazitäten auf der Strecke Hamm - Dortmund - Essen - Düsseldorf sind. Des Weiteren ergeben sich neue direkte Fahrtmöglichkeiten vom linken Niederrhein ins östliche Ruhrgebiet sowie aus dem Münsterland und nördlichen Ruhrgebiet in Richtung Düsseldorf.

3. Infrastrukturmaßnahmen für den SPNV

Grundlage für den weiteren Ausbau der Stationsinfrastruktur ist der Infrastrukturfinanzierungsplan nach § 13 ÖPNVG NW. Darin sind diejenigen Stationsmaßnahmen enthalten, die bis zum

Jahr 2013 umgesetzt werden sollen, bzw. deren Umsetzung bis zum Jahr 2013 begonnen werden soll.

Für weitere von den Kommunen gemeldete Maßnahmen enthält der NVP keine Priorisierungen. Hier nennt der NVP Kriterien, nach denen diese Maßnahmen bewertet und in Förderprogramme aufgenommen werden sollten.

Im Bereich des Streckenausbaus im SPNV haben – vorbehaltlich der Finanzierung der Betriebskosten - die Verlängerung der Regiobahn nach Wuppertal und die beiden Reaktivierungsmaßnahmen Ratinger Weststrecke und Niederrheinbahn (Verlängerung des SPNV von Moers nach Neunkirchen-Vlyn / Kamp-Lintfort) eine besondere Bedeutung.

Weitere Streckenausbaumaßnahmen, die der VRR unterstützt, sind neben den zentralen Infrastrukturmaßnahmen für den RRX die im Bedarfsplan für die Bundesschienenwegen enthaltenen Ausbaumaßnahmen:

- Grenze D/NL – Emmerich – Oberhausen (Betuwe)
- Grenze D/NL – Kaldenkirchen – Viersen/Rheydt – Rheydt-Odenkirchen
- Münster – Lünen (-Dortmund)

und darüber hinaus auch der mittel- bis langfristige Ausbau der Hertener Bahn.

4. Koordinierung des Verkehrsangebotes/Integrierte Gesamtverkehrs-planung

Für die ihm satzungsgemäß übertragenen Aufgaben beschreibt der NVP die Ziele für die nächsten Jahre insbesondere für die Weiterentwicklung des Tarifs und Vertriebs und für die Verbesserung der intermodalen Wegekette.

Schwerpunkte bei der Weiterentwicklung des VRR -Tarifs in den nächsten Jahren werden sein,

- den VGN – Tarif in den VRR – Tarif zu integrieren.
- auf der Grundlage der neuen, vierstufigen Preissystematik das Ticketsortiment und die jeweiligen Ticketnutzen noch weiter im Hinblick auf die Mobilitätsansprüche der Kunden zu optimieren und

Die Ziele für die weitere Entwicklung des Vertriebs beschreibt der NVP

- in der Fortentwicklung des elektronischen Fahrgeldmanagements und als Vision
- die Entwicklung von In - / Out - Systemen.

Für die weitere Optimierung der sogenannten intermodalen Wegekette sind zwei Entwicklungen von Bedeutung:

- Ca. 50% der Fahrgäste des SPNV erreichen die Stationen mit öffentlichen oder individuellen Zubringern

- Der Anteil der Fahrgäste, die je nach Verkehrsbelastung, Tageszeit, Jahreszeit und Fahrtzweck unterschiedliche Verkehrsmittel und deren Kombination benutzen, wird immer größer.

Um künftig eine ausreichende Akzeptanz des SPNV und auch des gesamten ÖPNV zu erreichen, müssen die einzelnen Bestandteile der Wegekette optimiert und aufeinander abgestimmt sein.

Eine besondere Bedeutung erhält dabei eine noch weitere Verbesserung der Verknüpfung innerhalb der Verkehrssysteme und der Verkehrssysteme untereinander. In diesem Zusammenhang formuliert der NVP zum ersten Mal Anforderungen zur Sicherstellung eines integrierten Verkehrsangebotes im ÖPNV dahingehend, dass für wichtige Umsteigebeziehungen im gesamten ÖPNV ein Übergang zwischen den verknüpften Linien innerhalb von 10 Minuten möglich sein sollte und dass Anschlüsse bei ausgedünnten Taktzeiten betrieblich oder technisch gesichert werden sollten.

- bei Taktzeiten von 30 Minuten und mehr die Anschlüsse gesichert werden sollen.

5. Finanzierung

Der letzte Abschnitt des NVP gibt einen umfassenden Überblick über die Finanzierung des gesamten ÖPNV im VRR. Dazu gehört neben einer Darstellung der EU-gerechten Finanzierung des ÖSPV auch die Finanzierung von Infrastrukturmaßnahmen für den gesamten ÖPNV.

Schwerpunkt ist aber die Beschreibung der Finanzierungsgrundlagen und der Finanzierungsspielräume für die Finanzierung der Betriebsleistungen in SPNV.

Hier ist es insbesondere durch die Kürzung der Regionalisierungsmittel zu einer finanziellen Unterausstattung des VRR gekommen, die dazu führt, dass alle im NVP aus verkehrlicher Sicht dringend erforderlichen Maßnahmen unter einem Finanzierungsvorbehalt stehen.

Bereich	Strecke	Szenario 2015	Szenario 2030
nördliches Ruhrgebiet	RE2, RB42 Münster - Recklinghausen - Essen	zus. HVZ-Leistung Essen - Recklinghausen bzw. Kapazitätserhöhung, Linientausch RE2/RE11 für Direktverbindung Haard-Achse - Düsseldorf	2 RB Münster - Essen zumindest in der HVZ und schneller RE Münster - Düsseldorf
	RE14	Erhalt Status-Quo	Verdichtung auf einen Halbstundentakt Dorsten - Essen zumindest in der HVZ, Umsetzung Flügelzugkonzept zusammen mit RB45
	RB45	Erhalt Status-Quo	Umsetzung Flügelzugkonzept in Dorsten zusammen mit dem RE14, Schließung Taktlücken
	RE3/S2	Erhalt Status-Quo	zus. Leistung Gelsenkirchen - Duisburg, Beschleunigung RE3 zwischen Düsseldorf und Dortmund
	RB44	Erhalt Status-Quo	Verlängerung RB44 von Oberhausen nach Duisburg, Wiederherstellung 30-Minuten-Takt, eventuell Durchbindung über Hertener Bahn nach Recklinghausen, alternativ S9
	RB43	Erhalt Status-Quo;	Einführung 30-Minuten-Takt auf dem Südast, Aktivierung zus. Fahrgastpotentiale in Zusammenarbeit mit den Kommunen
	RB36	Erhalt Status-Quo	Erhalt Status-Quo

Bereich	Strecke	Szenario 2015	Szenario 2030
Niederrhein	RB33, RE2, Duisburg - Mönchengladbach	Beibehaltung Status-quo, Linientausch RE2/RE11	3 stündliche RB-Leistungen bzw. Kapazitätserhöhung RB33, 1 schnelle RE-Leistung nach Essen - Dortmund,
	RE13, Düsseldorf - Neuss - Mönchengladbach - Venlo	Beibehaltung Status-Quo	Behebung der Kapazitätsengpässe in der HVZ , Verlängerung RE13 nach Eindhoven
	RE8, RB27, Mönchengladbach - Köln	Wiederherstellung angenäherter Halbstundentakt und Beschleunigung RE8	2 stündliche RB-Leistungen, 1 schnelle RE-Leistung alternativ Verstärkung durch zus. HVZ-Leistungen
	RB38, Düsseldorf - Neuss - Grevenbroich	Beibehaltung Status-quo,	Kapazitätserhöhung (HVZ),
	RE10, Düsseldorf - Krefeld - Kleve	Beibehaltung Status-quo, eventuell Kapazitätserhöhung, Leistungsumschichtung für bessere Nachtanbindung des Flughafen Weeze ist zu prüfen	Kapazitätserhöhung (HVZ), Verlängerung nach Nijmegen
	RB31, Duisburg - Xanten	Beibehaltung Status-quo, Verlängerung nach Kamp-Lintfort	Kapazitätserhöhung (HVZ), Verlängerung nach Neukirchen-Vluyn
	RE5, RB33, RB35, Duisburg - Oberhausen - Emmerich	Erhalt Status-quo	2 RB-Leistungen bis Wesel, 1 RB und 1 RE bis Emmerich, Durchbindung einer RB von Oberhausen nach Essen, Verlängerung nach Arnheim
	RB32, Wesel - Bocholt	Erhalt Status-quo	Ausweitung der Betriebszeiten
	RB39, Mönchengladbach - Dalheim	Erhalt Status-quo	durchgehender Stundentakt, Verlängerung nach Roermond
	RE4, RB33, Mönchengladbach-Aachen	Beibehaltung Status-quo,	Beibehaltung Status-quo, Kapazitätserhöhung in der HVZ

Bereich	Strecke	Szenario 2015	Szenario 2030
zentrale Achse	RE1, RE6, RE11, Hamm - Dortmund - Düsseldorf - Köln	Kapazitätserhöhung in der HVZ, Umsetzung RE-Konzept	großes RE-Konzept oder Einführung RRX bei angepasster Haltepolitik
	RB50, Dortmund - Lünen	Beibehaltung Status-quo, Verbesserung Anschlüsse in Dortmund Richtung Essen	RRX, Verbesserung der Anschlüsse in Dortmund oder Durchbindung der Linie RB50 in Richtung Essen - Düsseldorf

Wupper-Achse, südlicher VRR	RE4, RE7, S5, RB40, Dortmund/Hamm - Hagen - Wuppertal - Düsseldorf/Köln	Beibehaltung Status-quo, optimiertes Betriebskonzept RE7 zur Verbesserung der Betriebsqualität, Rücknahme der Kürzungen, Einführung des optimierten Betriebskonzeptes S5 - RB40 Dortmund - Witten - Hagen	Kapazitätserhöhung in der HVZ in Richtung Düsseldorf in Abhängigkeit von der Fahrgastnachfrage
	RB47	Durchbindung einer stündlichen Leistung nach Düsseldorf in der HVZ	Durchbindung einer stündlichen Leistung nach Düsseldorf, verbesserter Umstieg nach Köln
	RB40/RE16, RB91	Beibehaltung Status-quo, Kapazitätserhöhung in der HVZ,	Beibehaltung Status-quo, Kapazitätserhöhung in der HVZ, Ausweitung Betriebszeiten RE16, Nachtverkehr RB40
	Verbindungsdefizit Wuppertal - zentrales Ruhrgebiet		Verlängerung RB40 Hagen - Wuppertal oder Schneller RE oder Express-S-Bahn Wuppertal - Essen - nördliches Ruhrgebiet