

Nahverkehrsplan

Anlagen

I. Beschlussvorschlag:

Der Verbandsversammlung zur Kenntnis.

II. Sachlage:

Der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr überarbeitet und aktualisiert den Nahverkehrsplan. Durch das ÖPNV-Gesetz vom 19. 06. 2007 wurden die früheren Kooperationsräume 1 (VRR) mit dem Kooperationsraum 9 (Nahverkehrs-Zweckverband Niederrhein) zum neuen Kooperationsraum A zusammengeführt. Die Aufgaben des NVN wurden auf den VRR übertragen.

Durch die Fusion beider Zweckverbände wird im Nahverkehrsplan des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr nunmehr auch der Schienenpersonennahverkehr in den Kreisen Wesel und Kleve (NVN-Raum) erfasst. Der Nahverkehrsplan des VRR ist damit auch für diesen Raum ein wichtiges Planungsinstrument vor allem für die Zukunft.

Für die Weiterentwicklung des SPNV verfolgt der VRR die Ziele:

- Weiterentwicklung schneller, langlaufender und nachfragestarker RE-Relationen
- Erhalt des Grundangebotes im SPNV 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.

Im Nahverkehrsplan werden die notwendigen Maßnahmen unterteilt in

- kurzfristig zwingend erforderliche Maßnahmen zur Behebung der größten Angebotsdefizite (Szenario 2015) und
- in langfristige/visionäre Maßnahmen für eine nachhaltige Verbesserung des SPNV-Angebotes für eine Aktivierung erheblicher zusätzlicher Fahrgastpotentiale (Szenario 2030).
In den genannten Maßnahmen wurden die zeitlichen Vorstellungen mit angegeben. Eine Umsetzung der Maßnahme des Szenarios 2015 wird -unter dem finanziellen Vorbehalt- in den nächsten Jahren angestrebt.

Für den Bereich des NVN werden perspektivisch folgende Ziele verfolgt:

1. Das derzeitige SPNV-Angebot soll in Zukunft nicht nur erhalten, sondern auch ausgeweitet werden.
2. Sämtliche Maßnahmen stehen unter dem Vorbehalt der haushaltsmäßigen Finanzierung.
3. Der VRR unterstützt direkte SPNV-Verbindungen Emmerich-Arnheim und Kleve-Nimwegen.
4. Er befürwortet die Reaktivierung der Strecke Kleve-Nimwegen insbesondere im Hinblick auf eine schnelle Anbindung des Flughafens Weeze an das SPNV-Streckennetz. (Das setzt insbesondere auch eine finanzielle Beteiligung der niederländischen Seite voraus.)
5. Der Flughafen Weeze besitzt zwar keinen eigenen Bahnhof, es bestehen aber direkte Busverbindungen zu den Bahnhöfen nach Kevelaer und Weeze, die vom SPNV bedient werden. Zur Attraktivierung des Angebotes befürwortet der VRR den Umbau des Bahnhofes Weeze.
6. Aufgrund eingeschränkter Betriebszeiten der RE 10 können derzeit nicht alle Flüge von/nach Weeze mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreicht werden. Zur Verbesserung der Anbindung des Flughafens Weeze an die Landeshauptstadt Düsseldorf sowie an das Ruhrgebiet ist unter dem Vorbehalt der Finanzierung eine Angebotsausweitung in den Abendstunden in Richtung Landeshauptstadt vorgesehen. (Szenario 2015)

7. SPNV-Anbindungen nach Neukirchen-Vluyn und Kamp-Lintfort bleiben auf der Agenda. Zukünftige Betriebskonzepte sind unter Berücksichtigung der finanziellen Rahmenbedingungen sowie der zu erwartenden Nachfrage zu erarbeiten. Das insbesondere im Hinblick auf die beschlossene Gründung der Fachhochschule Nördlicher Niederrhein (Rhein-Waal). (Szenario 2015)

Weitere verkehrliche Entwicklungen

Moers-Xanten

Zukünftig ist eine Ausweitung des Stundentaktes auf der RB 31 Xanten-Duisburg auf ½ Stunden-Takt Abschnitt Moers-Xanten vor allem in der Hauptverkehrszeit notwendig. (Szenario 2030)

Düsseldorf-Krefeld-Kleve

Auf der Strecke Düsseldorf-Krefeld-Kleve entspricht der bereits heute angebotene ½ Stunde-Takt den Planungen des Szenario 2030. Der Kreis Kleve ist einer der wenigen Gebietskörperschaften, für die in den nächsten Jahren noch steigende Einwohnerzahlen prognostiziert werden. Daher und vor allem der weiter zunehmenden Pendlerströme in Richtung Düsseldorf ist mit weiter steigenden Fahrgastzahlen zu rechnen. Langfristig ist eine der steigenden Nachfrage angepasste Kapazitätserhöhung vorgesehen. Auch aus diesem Grund wird eine Verlängerung der Linie über Kleve hinaus nach Nimwegen befürwortet.

Wesel-Bocholt

Auf der Strecke Wesel-Bocholt wird langfristig eine Verbesserung und Verdichtung des Angebotes angestrebt. Die heute vorhandenen Angebotsdefizite an Wochenenden in Form eines Zwei-Stunden-Taktes sollen beseitigt werden. Weiterhin wird der Ausbau der Infrastruktur inklusive einer Beseitigung der ungesicherten Bahnübergänge gefordert.

Der Nahverkehrsplan des Zweckverbandes Münsterland enthält Planungen zur Schaffung einer Direktverbindung Bocholt-Wesel-Duisburg. Eine Umsetzung lässt eine deutliche Nachfragesteigerung erwarten. Der betrieblichen Umsetzung eines Flügelkonzeptes mit kombinierten Diesel- und Elektrotriebzügen ist im Vorfeld detailliert zu prüfen. (Szenario 2030)

Duisburg-Oberhausen-Wesel-Emmerich

Bei der Weiterentwicklung des Angebotes auf zentralen Achsen wurde insbesondere auch die Strecke Duisburg-Oberhausen-Wesel-Emmerich untersucht. Aufgrund der Lage im europäischen Schienennetz besitzt diese Strecke eine wichtige Funktion auch für den internationalen Güterverkehr. Sie hat aber -zumindest gleichrangig- eine hohe Bedeutung über den Nahverkehr. Wer bietet schnelle Reisemöglichkeiten vom rechten Niederrhein in Richtung Ruhrgebiet und insbesondere zur Landeshauptstadt Düsseldorf.

Bedient wird die Strecke derzeit durch insgesamt drei SPNV-Linien:

RE 5 Emmerich-Duisburg-Köln-Koblenz
RB 33 Wesel-Duisburg-Mönchengladbach
RB 35 Wesel-Duisburg(-Düsseldorf)

An Werktagen ergeben diese Linien in der normalen Verkehrszeit einen ungefähren 20-Minuten-Takt. An Wochenenden verkehren nur die Linien RB 35 und RE 5. Aufgrund der starken Pendlerverflechtungen verkehren zur Hauptverkehrszeit zusätzliche Züge vor allem in Richtung Düsseldorf.

In Wesel besteht Anschluss an die RB 32 in Richtung Bocholt. Die Strecke wird zweistündlich von ICE-Zügen der Relation Amsterdam-Köln-Frankfurt bedient. Diese Züge verkehren zwischen Oberhausen und Arnheim ohne Halt.

Es besteht zur Zeit keine durchgehende Nahverkehrsverbindung in die Niederlande.

Der Übergang zwischen der Linie S 3 und den Linien RE 5, RB 33 und RB 35 in Oberhausen Hauptbahnhof zählt mit rund 1.200 Umsteigern täglich zu der größten Umsteigeverbindung im VRR und spiegelt die hohe Verkehrsnachfrage auf der Relation Wesel-Dinslaken-Essen wider. Heute wird hier keine durchgehende Verbindung angeboten.

Vor diesem Hintergrund sind -unter dem Vorbehalt der Finanzierung- alternative Bedienungskonzepte vorstellbar. Beispiele hierfür könnten eine stündliche Fahrt der RB 33 von Oberhausen nach Essen sein oder die Verlängerung einer Fahrt pro Stunde der S 3 nach Wesel. Langfristig strebt der VRR die Schaffung einer zusätzlichen Direktverbindung von Wesel über Oberhausen nach Essen an. (Szenario 2030)

Rhein-Ruhr-Express (RRX)

Das Land NRW hat ein Rhein-Ruhr-Express-Konzept erstellen lassen. Es beinhaltet insbesondere den dringend erforderlichen Ausbau der Infrastruktur in der zentralen Achse zwischen Dortmund und Köln. Ziel ist es, die notwendigen Infrastrukturmaßnahmen aufgrund eines definierten Angebotskonzeptes, das als „Premiumprodukt“ des Schienenpersonennahverkehrs zu verstehen ist, zu ermitteln. Hierfür sind im Bundeshaushalt 1,3 Mrd.€ vorgesehen. Das Angebotskonzept für den RRX wurde in den integralen Taktfahrplan für den SPNV in NRW eingepasst. Zulaufstrecke (RRX 2) ist der Regionalexpress 5 (Emmerich-Oberhausen-Duisburg-Düsseldorf). Die Einführung des RRX ist nicht vor 2015 zu erwarten. Die heute verkehrenden Linien, u. a. die RE 5, gehen in die neuen RRX-Linien auf.

Die Finanzierung von evtl. zusätzlichen Betriebsleistungen für die RRX-Linien ist zur Zeit noch nicht gesichert.

Beteiligung der Städte und Gemeinden

Der Nahverkehrsplan ist allen Kommunen im Verbandsgebiet zur Stellungnahme zur Verfügung gestellt worden.

Stellungnahmen sind eingegangen von:

Rheinberg

die Stadt Rheinberg hat großes Interesse ab dem Bahnhof Rheinberg eine Verdichtung des Taktes auf 30 Minuten in Richtung Duisburg zu erreichen.

Dinslaken

für prüfenswert wird eine SPNV-Verbindung Emmerich-Oberhausen- Duisburg-Essen angesehen. Es wird vorgeschlagen, eine Rahmenvereinbarung abzuschließen.

Hamminkeln

die Stadt fordert, dass trotz des 3-gleisigen Ausbaus im Zuge der Betuwe-Linie keine Verschlechterung des SPNV-Angebotes eintritt. Es wird darauf hingewiesen, dass aus dem Raum Hamminkeln Pendlerverflechtungen insbesondere in Richtung Duisburg-Düsseldorf stattfinden und nicht in das Ruhrgebiet. Entsprechend darf es keinerlei Einschränkungen des bestehenden Angebotes in Richtung Duisburg und Düsseldorf kommen.

Es wird angeregt, im Zuge der Einführung des RRX ein Systemhalt in Meerhoog vorzusehen und die Zuglaufzeiten ab Wesel in Richtung Ruhrgebiet zu beschleunigen. Das Angebot für die Verbindung Bocholt-Wesel wird als ausreichend angesehen. Auf die Defizite im Bereich der Infrastruktur Bahnhöfe und Bahnsteiganlagen wird hingewiesen.

Wesel

keine Bedenken gegen den Nahverkehrsplan

Der Nahverkehrsplan des VRR wird Ihnen mit separater Post übersandt.

In der Sitzung der Verbandsversammlung wird ein kompetenter Vertreter des VRR den Nahverkehrsplan erläutern und für Fragen zur Verfügung stehen.