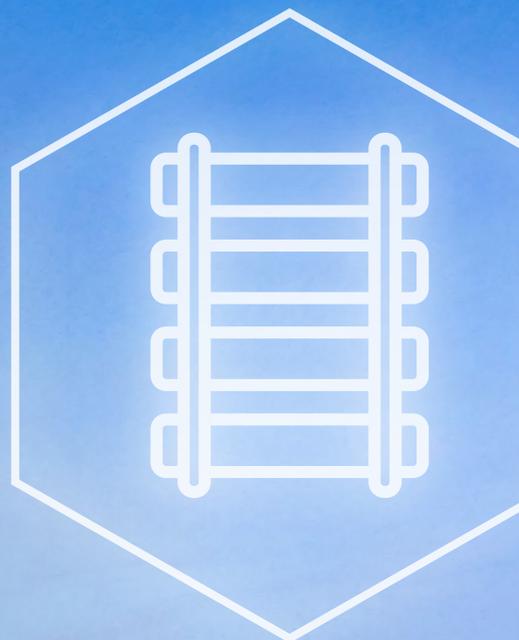




Der Schiene gehört die Zukunft!



Das Zielnetz 2040 des VRR für die Metropolregion Rhein-Ruhr



Liebe Leser*innen,

in einem dicht besiedelten Gebiet wie dem Verkehrsverbund Rhein-Ruhr mit seinen zahlreichen Zentren ist der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) wichtig für eine leistungsstarke öffentliche Mobilität. Bereits heute nutzen Tausende Menschen täglich Regionalexpress, Regionalbahn und S-Bahn, um schnell und sicher von A nach B zu kommen.

Mit dem Zielnetz 2040 tragen wir den wachsenden Mobilitätsbedürfnissen der Menschen und den anspruchsvollen Anforderungen an eine klimafreundliche öffentliche Mobilität Rechnung und verbessern das SPNV-Angebot in ganz NRW, um den Regionalverkehr für die Zukunft rüsten. Mit einer Vielzahl neuer Direktverbindungen, dichteren Takten und deutlich ausgeweiteten Betriebszeiten ist es ein Meilenstein für den Regionalverkehr in unserer Region. Durch eine dichte Zugfolge sollen SPNV-Kund*innen in den Ballungsräumen zukünftig nicht mehr auf einen Fahrplan angewiesen sein. Und auch die Regionen außerhalb des zentralen Rhein-Ruhr-Express-Korridors sollen besser in das Regionalverkehrsnetz eingebunden werden.

Damit dies bestmöglich gelingt, haben wir eng mit dem Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes NRW, den benachbarten NRW-Aufgabenträgern und dem Kompetenzzentrum Integraler Taktfahrplan NRW zusammengearbeitet. Denn die öffentliche Mobilität der Zukunft ist eine Gemeinschaftsaufgabe, der wir uns nur zusammen mit starken Partner*innen widmen können.

Alle Beteiligten haben sehr viel Energie und Aufwand in die konkrete Planung des zukünftigen SPNV-Angebotes investiert, um auch den damit verbundenen Infrastrukturbedarf verlässlich einschätzen zu können. Denn wir können das Zielnetz 2040 nur dann erfolgreich realisieren, wenn die Eisenbahninfrastruktur in Nordrhein-Westfalen umfassend ausgebaut wird. Die zuständigen Infrastrukturunternehmen müssen zahlreiche Schienenstrecken mehrgleisig ausbauen, Kreuzungsbahnhöfe und neue SPNV-Haltepunkte errichten, Bahnsteige und Brücken reaktivieren bzw. neu bauen und neue Signalanlagen errichten. Dies gelingt jedoch nicht von heute auf morgen, sondern nur mit einem sehr langen zeitlichen Vorlauf. Der Infrastrukturbedarf des Landes NRW sollte daher möglichst früh mit den Planungen des Bundes abgestimmt werden.

Und nicht zuletzt steht und fällt der Erfolg des Zielnetzes 2040 auch mit einer verlässlichen Finanzierung des Infrastrukturausbaus und der geplanten zusätzlichen SPNV-Leistungen. Hier sind Bund und Land gefragt, die hierfür nötigen Rand- und Rahmenbedingungen mit Blick auf eine erfolgreiche Verkehrswende zu schaffen. Denn nur mit einem attraktiven und bedarfsgerechten SPNV wird es uns zukünftig gelingen, mehr Menschen für eine öffentliche Mobilität zu begeistern.

Ich wünsche Ihnen eine informative Lektüre und freue mich, die Verkehrswende gemeinsam mit unseren Partner*innen weiter voranzutreiben!

Ihre

Gabriele Matz

Vorstandssprecherin des Verkehrsverbunds Rhein-Ruhr



Inhalt



5

Unser Ziel

Mit dem VRR-Zielnetz 2040 wollen wir die Attraktivität des Schienenpersonennahverkehrs in unserem Verbundgebiet in Zukunft deutlich steigern und zugleich den wachsenden Mobilitätsbedürfnissen der Menschen gerecht werden.



6-7

Zielnetz 2040

Die Karte mit dem VRR-Zielnetz 2040 bietet eine Übersicht über die Vielzahl der Verbindungen, die den Menschen an Rhein, Ruhr und Wupper zukünftig zur Verfügung stehen sollen – im Verbundraum und darüber hinaus.



8-9

Verbesserungen

Durch die Umsetzung des VRR-Zielnetzes 2040 profitieren die Reisenden von zahlreichen spürbaren Verbesserungen – von deutlichen Reisezeitverkürzungen über dichtere Takte bis hin zu neuen Direktverbindungen.



10-39

Korridore

Wir stellen Ihnen die konkreten Verbesserungen in den jeweiligen Schienenkorridoren vor, die Reisende durch die Umsetzung des VRR-Zielnetzes 2040 erwarten können.



40-53

Linien & Taktung

Geordnet nach S-Bahn-, Rhein-Ruhr-Express-, Regionalexpress- und Regionalbahn-Linien finden sich hier die im VRR-Zielnetz 2040 vorgesehenen Takte für die jeweiligen Strecken bzw. einzelne Streckenabschnitte.



54-55

Infrastrukturausbau

Um das VRR-Zielnetz 2040 umsetzen zu können, muss die Eisenbahninfrastruktur zuvor umfangreich ausgebaut werden. Einige der wichtigsten Maßnahmen zur Ertüchtigung bzw. Optimierung von Schienennetzen und Stationen stellen wir kurz vor.



55

Ausblick

Für die Umsetzung des VRR-Zielnetzes 2040 ist ein längerer zeitlicher Vorlauf genauso notwendig wie eine sichere Finanzierung der dafür erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen und der künftig höheren Betriebskosten.



Unser Ziel: Ein attraktiver, bedarfsgerechter Schienenpersonennahverkehr

Der Klimawandel schreitet immer weiter voran. Um ihn zu stoppen, ist die von Bund und Ländern angestrebte Verkehrswende unerlässlich. Der kontinuierliche Ausbau des Öffentlichen Personennahverkehrs, insbesondere auf der Schiene, spielt dabei eine wesentliche Rolle.

Vor diesem Hintergrund hat das Verkehrsministerium von Nordrhein-Westfalen (NRW) in Zusammenarbeit mit den drei Aufgabenträgern für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und dem Kompetenzzentrum Integraler Taktfahrplan (KC ITF) Konzeptionen erarbeitet, wie sich das SPNV-Angebot in den kommenden Jahrzehnten entwickeln soll. Die Planungen der drei Aufgabenträger in NRW bilden dabei einen integralen Bestandteil der Planungen für den künftigen Deutschlandtakt.

Primäres Ziel der Planungen ist es, die Attraktivität des SPNV-Angebots in Zukunft deutlich zu steigern. Umsetzen lässt sich dies durch Reaktivierungen von Strecken, dichtere Takte, kürzere Reisezeiten und neue Direktverbindungen. Mit der Konzeption des künftigen Angebots wird zugleich auch der für die Umsetzung des NRW-Zielnetzes erforderliche Infrastrukturbedarf ermittelt.

Die hier abgebildeten Maßnahmen bilden den Rahmen für die mittelfristige Planung ab. Im Laufe der Zeit können sich die Rahmenbedingungen verändern. In diesem Fall können die Konzepte modifiziert werden.

Das NRW-Zielnetz: wesentliche Voraussetzungen für die Planungen

Bei der Planung des künftigen Angebots galt es, verschiedene Prämissen zu beachten. So wurden selbstverständlich die übergeordneten Planungen des Deutschlandtaktes inkl.

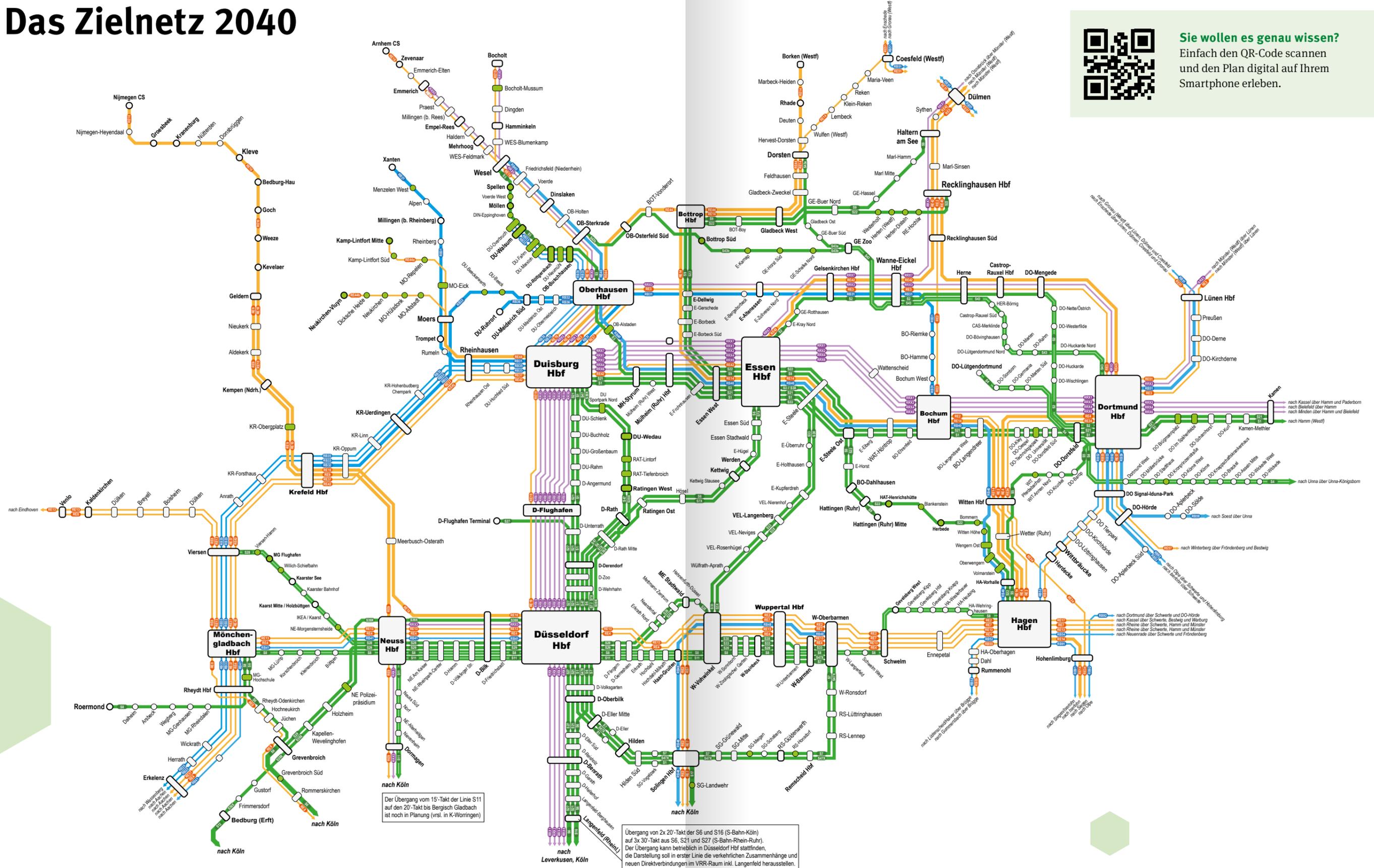
aller Personen- und Güterverkehrstrassen berücksichtigt. Darüber hinaus fanden grenzüberschreitende Planungen Berücksichtigung. Weitere Voraussetzungen bei der Entwicklung des NRW-Zielnetzes bestanden darin, die regionalen Angebotskonzepte zu erstellen und die insgesamt erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen abzuleiten.

Das VRR-Zielnetz: wesentliche Voraussetzungen für die Planungen

Im Rahmen der Planungen zum NRW-Zielnetz hat der VRR bei der Entwicklung seines eigenen, regionalen Zielnetzes ebenfalls wesentliche Prämissen berücksichtigt, so beispielsweise:

- Räumliche Ausdehnung des 15-Minuten-Taktes bei der S-Bahn
- Mindestens 30-Minuten-Takt auf allen Strecken
- Linienverlängerungen zur Schaffung neuer Direktverbindungen
- Reisezeitverkürzungen
- Ausdehnung der Betriebszeiten, insbesondere an Wochenenden
- Durchgehender Nachtverkehr auf allen Strecken – montags bis freitags mindestens alle zwei Stunden, am Wochenende mindestens stündlich

Das Zielnetz 2040



Sie wollen es genau wissen?
Einfach den QR-Code scannen und den Plan digital auf Ihrem Smartphone erleben.



Zahlreiche Verbesserungen durch das VRR-Zielnetz 2040

Schneller, weiter, öfter – so lassen sich die im VRR-Zielnetz vorgesehenen Verbesserungen auf den Punkt bringen. Und davon profitieren die Fahrgäste praktisch im gesamten VRR-Verbundraum. So soll es deutliche Reisezeitverkürzungen unter anderem auf folgenden Strecken geben:

- Hattingen – Hagen (S22) ca. 20 Minuten schneller als heute mit Bus und Umstieg (ca. 1 Std. über verschiedene Umsteigeverbindungen)
- Wesel – Duisburg-Walsum (S3, „Walsumbahn“) 30 Minuten schneller (heute knapp 50 Minuten)
- Duisburg-Walsum – Essen (S3, „Walsumbahn“) 15 Minuten schneller (heute ca. 50 Minuten mit SB40 + RE2)
- Oberhausen-Sterkrade – Gladbeck West (S43b, RE44) 15 Minuten schneller (heute über 40 Minuten)
- Duisburg-Meiderich Süd – Moers 15 Minuten schneller und direkt (heute ca. 30 Minuten im örtlichen ÖPNV mit Umstieg)
- Recklinghausen – Dortmund (RE45) 10 Minuten schneller und halbstündlich (heute 42 Minuten)
- Recklinghausen – Bochum (RE2) 10 Minuten schneller (heute 29 Minuten)
- Bochum – Wuppertal (RE2) 25 Minuten schneller (heute ca. 1:10 Stunden)
- Bochum – Münster (RE2) 10 Minuten schneller und direkt (heute ca. 52 Minuten mit Umstieg)
- Viersen – Köln (RE8) ca. 10 Minuten schneller (heute 65 Minuten mit RE13 und RB27)
- Geldern – Köln (RE9) ca. 10 Minuten schneller (heute 80 Minuten mit RE10 und RE7)

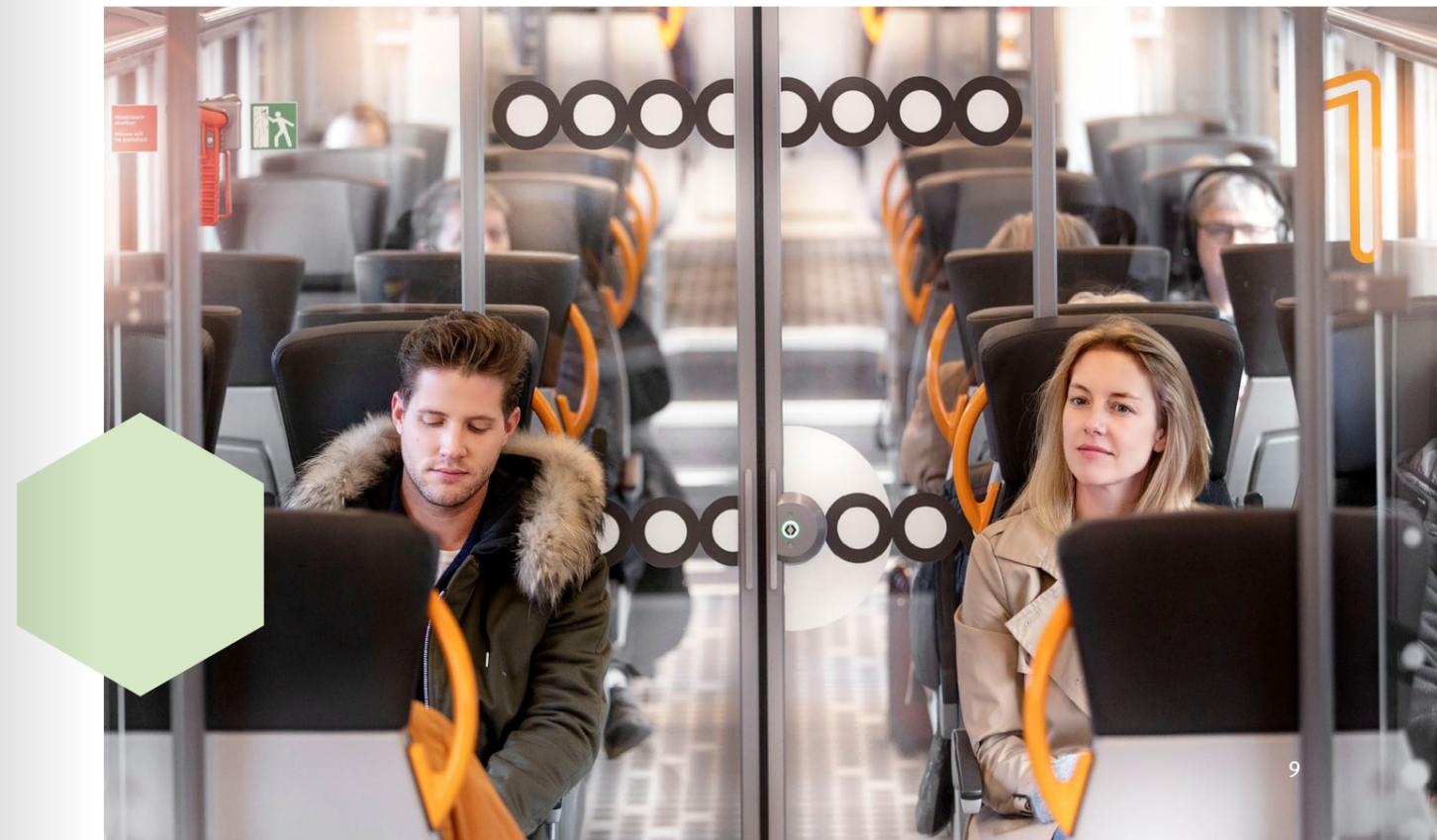
Zudem werden neue, schnelle Direktverbindungen eingerichtet, zum Beispiel:

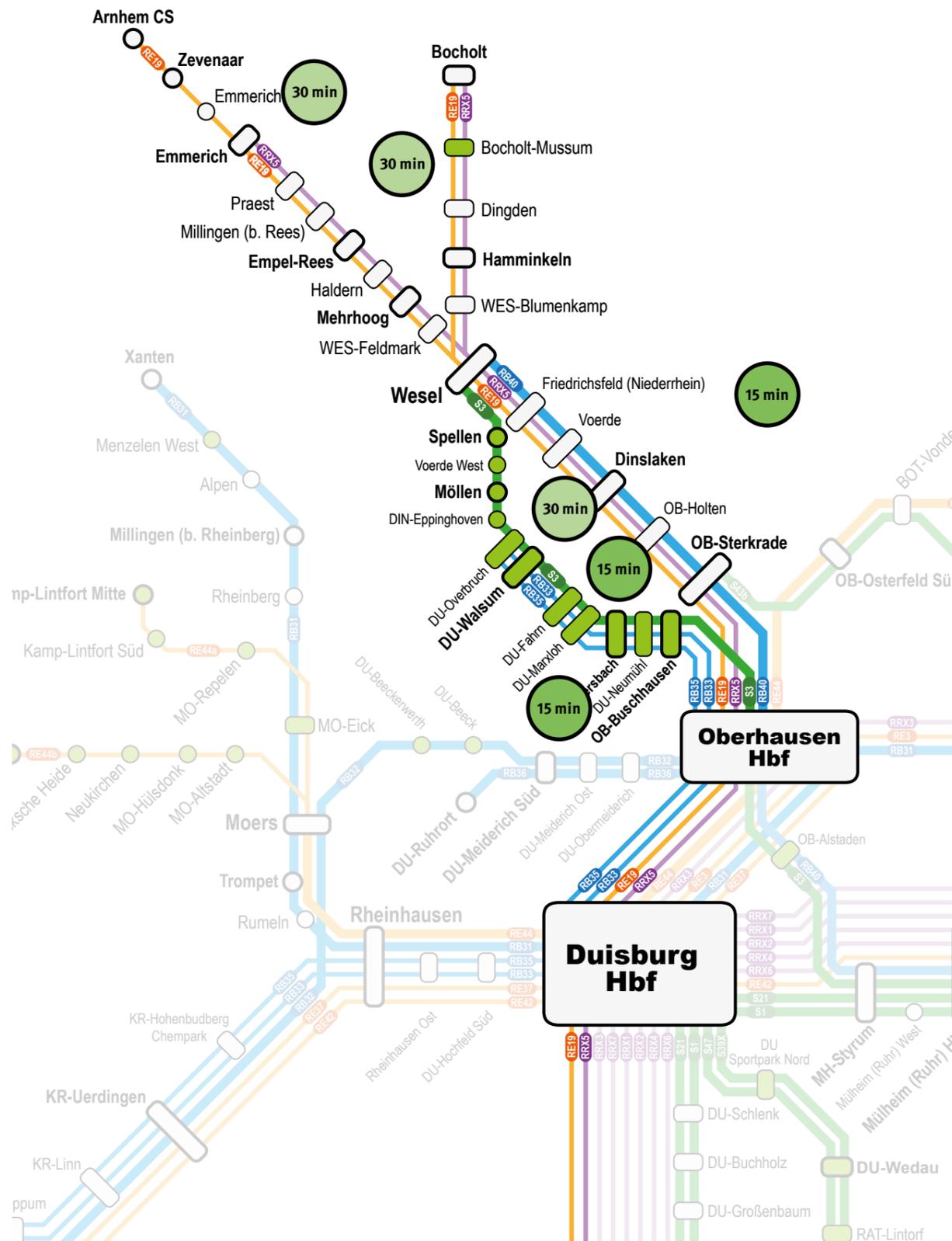
- Remscheid/Solingen – Düsseldorf – Ratingen – Duisburg/Essen (S7/S7X und S47X je im 30-Minuten-Takt)
- Krefeld – Moers – Duisburg-Meiderich Süd – Oberhausen im 30-Minuten-Takt
- Sterkrade – Bottrop – Gelsenkirchen-Zoo – Wanne-Eickel – Herne – Dortmund (S43b) im 30-Minuten-Takt
- Duisburg – Oberhausen – Herne – (Dortmund –) Münster (RRX 3, RE 3) im 30-Minuten-Takt
- Münster – Bochum (RE2 neu)
- Bochum – Wuppertal/Solingen (RE2 neu)
- Wesel – Bochum (RB40)
- Moers – Oberhausen – Bochum (RB31)

- Hattingen – Hagen (S22)
- Dorsten/Gladbeck – Duisburg (RE44)
- Olpe – Dortmund (RB92)
- Neue Anbindung von Kamp-Lintfort, Neukirchen-Vluyn, Duisburg-Walsum, Duisburg-Hamborn, Duisburg-Neumühl, Oberhausen-Buschhausen, Voerde-Möllen, Voerde-Spellen, Dinslaken-Eppinghofen, Essen-Karnap, Gelsenkirchen-Horst, Gelsenkirchen-Schalke sowie Herbede, Blankenstein, Ratinger Weststrecke, Witten-Bommern und Volmarstein an den SPNV durch Streckenreaktivierungen (über 500.000 Einwohner komplett neu angeschlossen)

Hinzu kommen zahlreiche Taktverdichtungen – teilweise durch mehr Züge der gleichen Linie, teilweise durch dichte Überlagerung von Verkehren unterschiedlicher Linien auf Hauptachsen.

Nach Umsetzung des VRR-Zielnetzes 2040 werden sich die Reisenden über einen deutlich attraktiveren Schienenpersonennahverkehr freuen können.





Arnhem – Emmerich – Bocholt – Wesel – Oberhausen

Deutlich mehr Züge auf der „Betuwe“-Strecke



Auf der „Betuwe“-Strecke profitieren die Fahrgäste künftig von einer erheblichen Taktverdichtung und Ausweitung des Angebots.

Durch die jeweils stündlich verkehrenden Flügelzug-Linien RE5 und RE19 entsteht von Emmerich/Bocholt über Wesel, Oberhausen und Duisburg bis nach Düsseldorf ein 30-Minuten-Takt. Darüber hinaus verkehrt der RE19 stündlich weiter bis Arnhem Centraal in den Niederlanden. Zwischen Wesel und Oberhausen ergibt sich durch die Linie RB40 (Wesel – Essen – Hagen) sogar ein noch dichterer 15-Minuten-Takt.

„Walsumbahn“: Wesel – Duisburg-Walsum – Oberhausen

Neue S-Bahn-Anbindung des Duisburger Nordens



Durch die Reaktivierung des Personenverkehrs auf der 1983 eingestellten „Walsumbahn“ erhalten die rund 300.000 im Duisburger Norden lebenden Menschen wieder eine direkte Anbindung an den SPNV.

Halbstündlich verkehrt dazu die Linie S3 von Wesel über Duisburg-Walsum und Oberhausen Hbf weiter nach Essen und von dort als S3X weiter bis Wuppertal Hbf. Durch die Linien RB33 und RB35 entsteht zwischen Duisburg-Walsum und Oberhausen Hbf sogar ein noch dichterer 15-Minuten-Takt. Von Oberhausen Hbf verkehren RB33 und RB35 dann im 30-Minuten-Takt weiter über Duisburg Hbf und Krefeld Hbf bis Mönchengladbach Hbf.

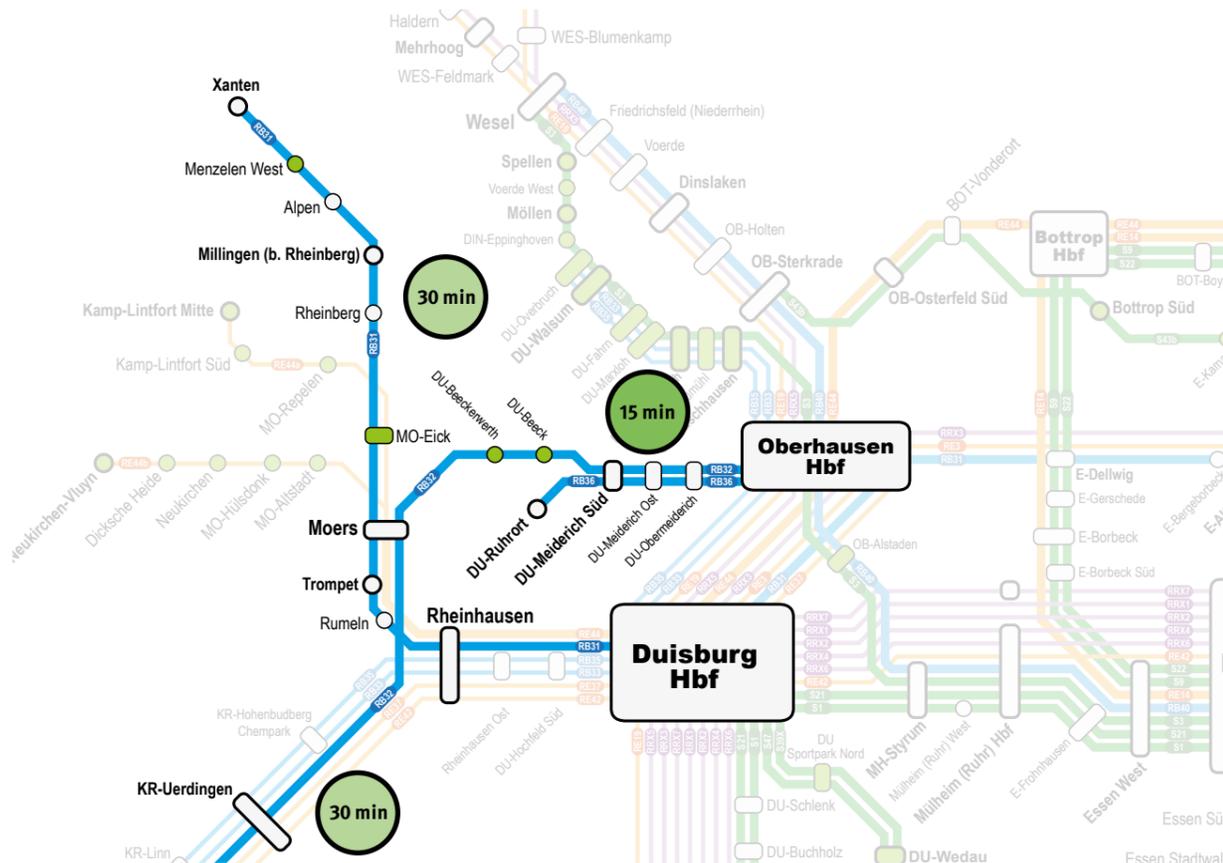
Moers/Duisburg-Ruhrort – Duisburg-Meiderich Süd – Oberhausen

Dichtere Taktung und neue Direktverbindung über die „Ruhrortbahn“



Durch Reaktivierung des Personenverkehrs auf der 1983 eingestellten „Ruhrortbahn“ ergibt sich zwischen Oberhausen Hbf und Duisburg-Meiderich eine S-Bahn-artige Taktverdichtung mit Zügen, die alle 15 Minuten verkehren.

Basis dafür sind die jeweils halbstündlich verkehrenden Linien RB 32 und RB 36 von Oberhausen nach Krefeld über Moers, sowie nach DU-Ruhrort. In Moers besteht zudem Anschluss von der Linie RB32 aus beiden Richtungen auf die Linie RB 31. So können Fahrgäste künftig von Oberhausen und Krefeld aus nach Xanten umsteigen, sowie ggf. von Meiderich/Beeckerwerth in Richtung Rumeln/Rheinhausen (unter Umgehung der Duisburger Innenstadt) fahren.



Xanten/Kamp-Lintfort/Neukirchen-Vluyn – Moers – Duisburg/Oberhausen

Bessere Erschließung des linken Niederrheins via Moers



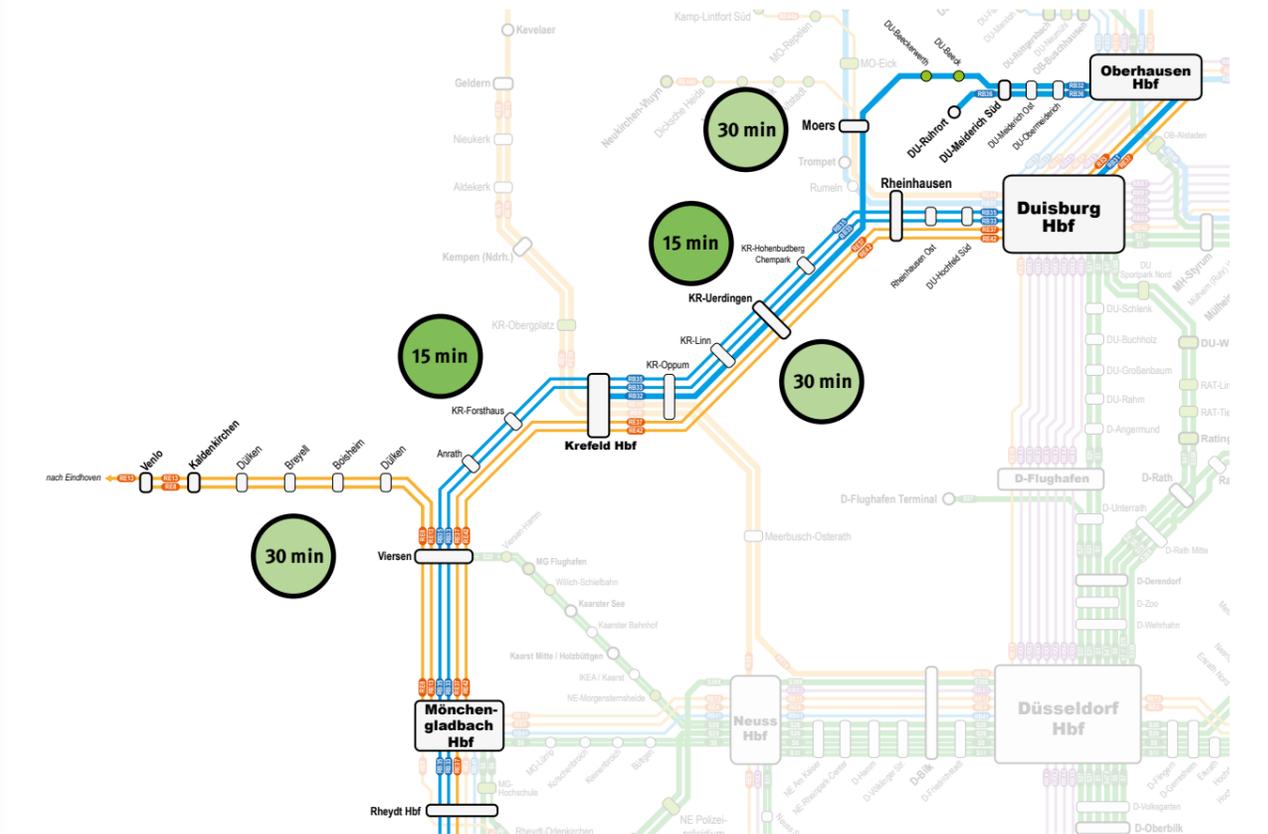
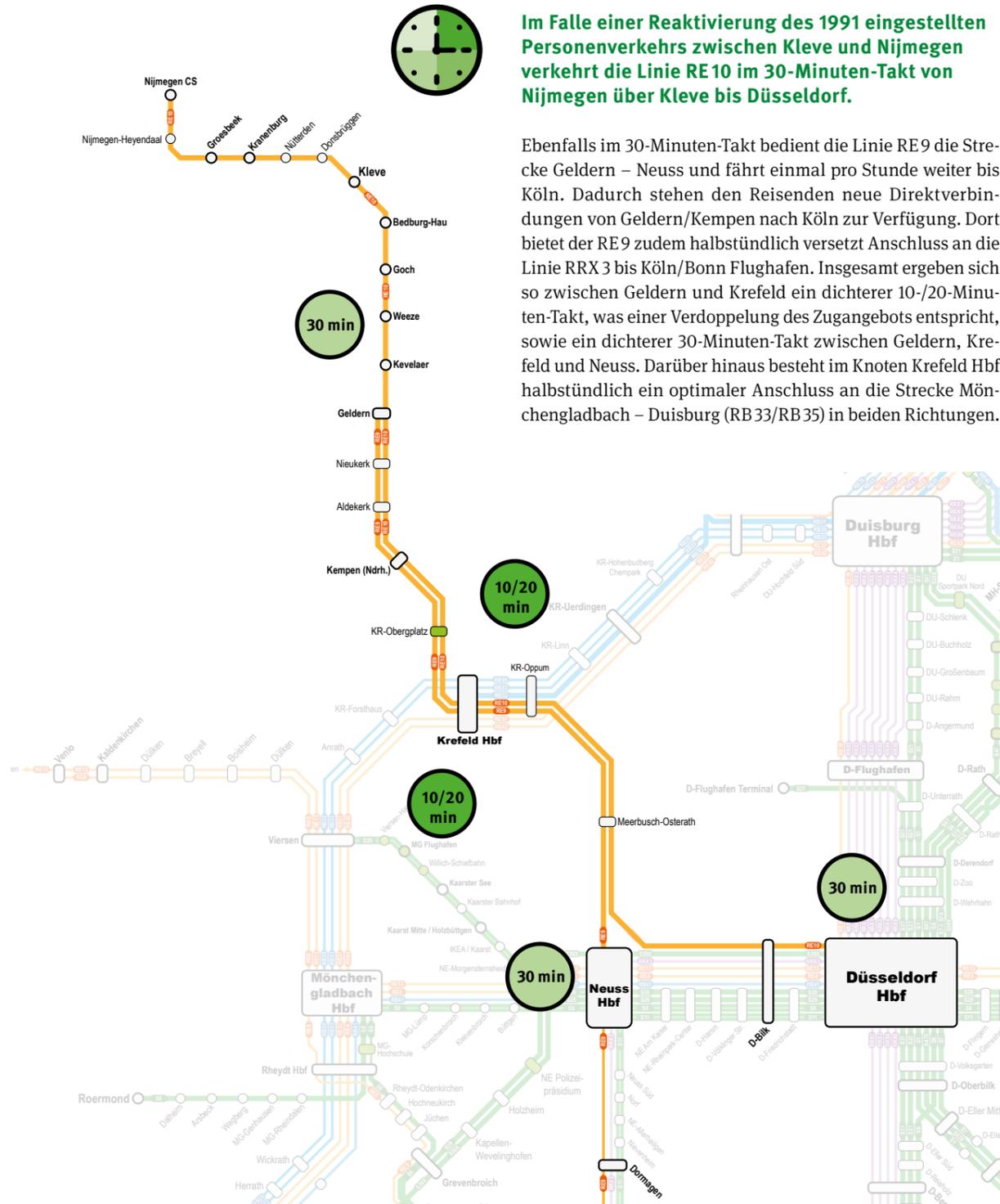
Am linken Niederrhein profitieren die Menschen von einer besseren Anbindung u. a. nach Oberhausen, Duisburg und Essen.

Hinzu kommen neue, attraktive Direktverbindungen, etwa nach Krefeld, Gelsenkirchen und Bochum. So verkehrt die RB 31 im 30-Minuten-Takt von Xanten über Moers und Rheinhausen bis Duisburg – mit Halt an allen Stationen zwischen Xanten und Rheinhausen. Im neuen Knoten Moers hat die Linie RB 31 direkten Anschluss an die halbstündliche Linie RB 32 über Oberhausen nach Krefeld. Dadurch ergibt sich eine neue Direktverbindung Oberhausen – Moers – Krefeld im 30-Minuten-Takt.

Die Städte Kamp-Lintfort und Neukirchen-Vluyn werden jeweils stündlich durch die Linien RE 44a bzw. RE 44b erschlossen. Ab Moers verkehrt dann der RE 44 im 30-Minuten-Takt über Duisburg, Oberhausen und Bottrop bis Dorsten. Zwischen Moers und Duisburg entsteht dabei durch die Überlagerung der Verkehre von RB 31 und RE 44 nahezu ein 15-Minuten-Takt.

Kleve – Krefeld – Neuss/Düsseldorf

Dichterer Takt von und nach Geldern



Mönchengladbach/Venlo – Krefeld – Moers/Duisburg

Bessere Anbindung im attraktiven 30-Minuten-Takt



Durch die jeweils stündlich verkehrenden Linien RB 33 und RB 35 gibt es zwischen Mönchengladbach, Krefeld und Duisburg einen 30-Minuten-Grundtakt mit Halt an allen Stationen.

Ergänzend dazu fahren die Linien RE 37 und RE 42 zwischen Mönchengladbach und Duisburg als schnelle Leistungen im 30-Minuten-Takt mit Halt an nur wenigen Stationen. Zudem verkehren die Züge der Linien RB 33 und RE 37 weiter bis Aachen sowie die RB 35 stündlich weiter bis Ratheim. Im Knoten Krefeld ergeben sich im 30-Minuten-Takt Anschlüsse nach Kleve bzw. Neuss/Düsseldorf/Köln und im Knoten Viersen im 30-Minuten-Takt Anschlüsse der Linien RE 37/RE 42 an die Linien RE 8/RE 13 für die Verbindung (Eindhoven –) Venlo – Duisburg. Unter dem Strich bedeutet das eine bessere Anbindung von Ruhrgebiet und Niederrhein im 30-Minuten-Takt an die Niederlande sowie ein erweitertes Angebot zwischen Mönchengladbach und Duisburg/Oberhausen durch zusätzliche schnelle Verkehre.

Westliches Ruhrgebiet/Duisburg – Oberhausen – Essen

„Fahren ohne Fahrplan“ dank dichter Zugfolge

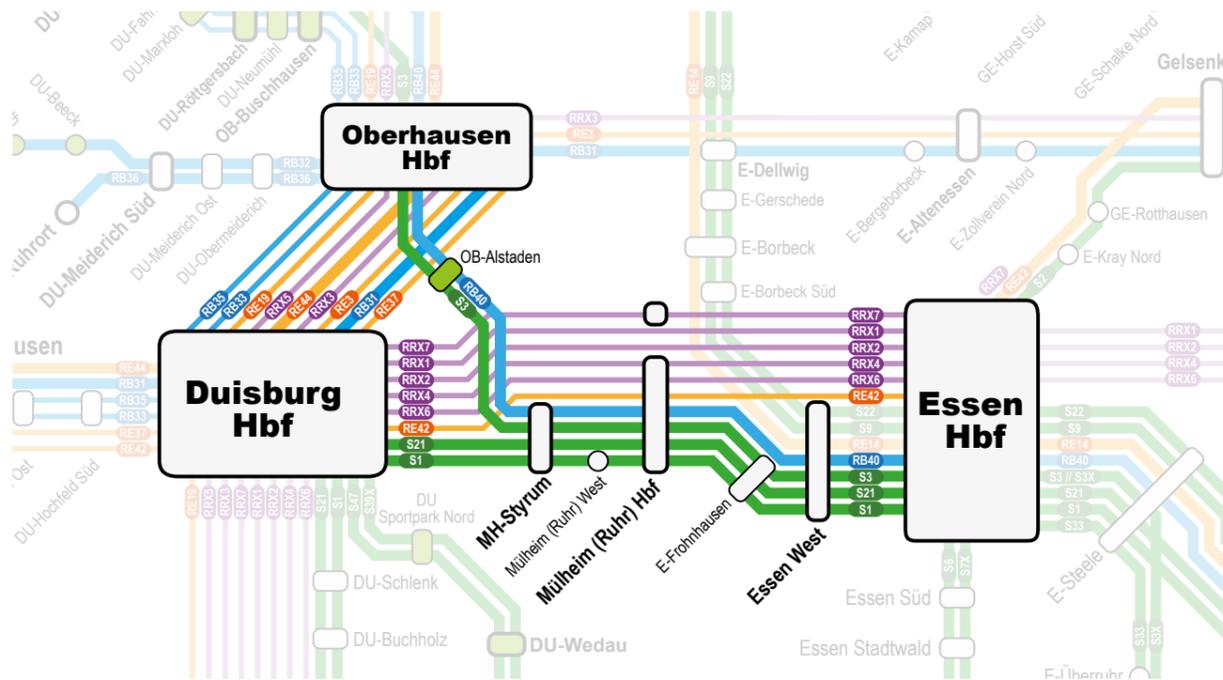


Eine deutliche Taktverdichtung im Ballungsraum „Westliches Ruhrgebiet“ sorgt dafür, dass Reisende nach Ankunft am Bahnhof jeweils innerhalb kurzer Zeit in einen Zug auf ihrer Verbindung einsteigen können.

Auf der Achse Duisburg – Oberhausen erfolgt nahezu eine Verdopplung der Verkehrsleistungen pro Stunde – mit elf Zügen pro Stunde und Richtung statt der bislang nur sechs. So ergibt sich durch die Linien RE5 und RE19 zwischen Emmerich/Bocholt und Düsseldorf ebenso ein 30-Minuten-Takt wie durch den RRR3 und den RE3 auf der Verbindung Münster – Dortmund – Gelsenkirchen – Oberhausen – Duisburg. Ebenfalls ein 30-Minuten-Takt entsteht auf der Verbindung Duisburg-Overbruch – Oberhausen – Duisburg – Krefeld – Mönchengladbach – Aachen/Wassenberg durch die RB33/RB35. Zudem verkehren die RB31 Xanten – Moers – Duisburg – Oberhausen – Gelsenkirchen – Bochum und der RE44 Kamp-Lintfort/Neukirchen-Vluyn – Moers – Duisburg – Oberhausen – Bottrop – Gladbeck – Dorsten im 30-Minuten-Takt.

Auf der Achse Oberhausen – Essen bilden die Linien S3 und RB40 aus Wesel nahezu einen 15-Minuten-Takt.

Und auf der Achse Duisburg – Essen ergibt sich durch den 15-Minuten-Takt der S-Bahn in Ergänzung von 5 RRR-Linien und einer RE-Linie ein ebenfalls sehr dichtes Zugangebot.



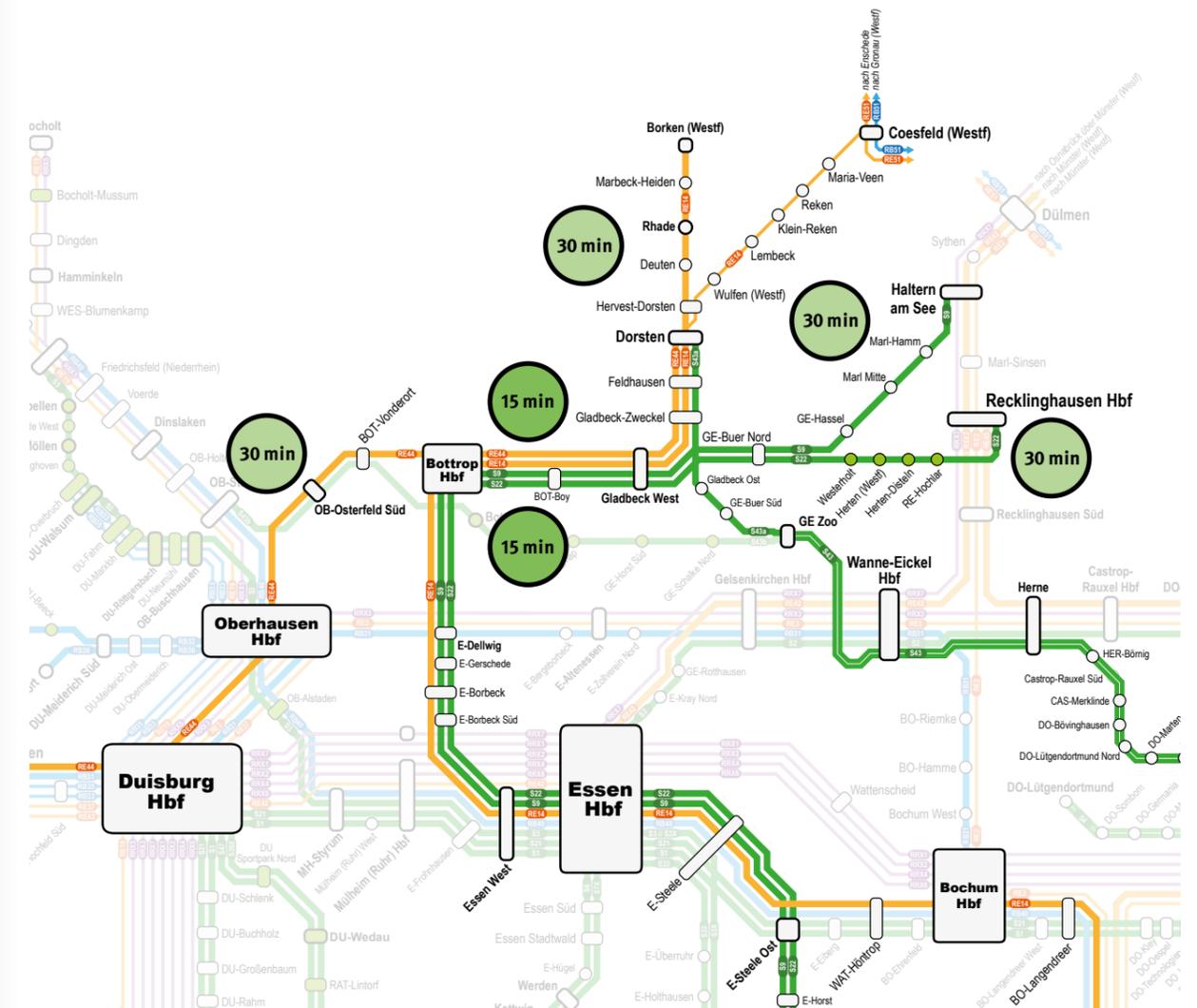
Borken/Coesfeld – Dorsten – Bottrop – Essen

Neue Direktverbindungen für das nördliche Ruhrgebiet



Verschiedene Maßnahmen sorgen für eine verbesserte Anbindung des nördlichen Ruhrgebiets/Westmünsterlandes.

So fährt die Linie RE14 alle halbe Stunde von Borken über Bottrop, Essen, Bochum und Hagen nach Iserlohn – als neue Direktverbindung im 30-Minuten-Takt aus dem nördlichen Ruhrgebiet nach Bochum und Hagen. Durch sich überlagernde Verkehre von RE14 und RE44 verkehren vier Züge pro Stunde zwischen Dorsten und Bottrop, wobei der RE44 zugleich eine neue Direktverbindung im 30-Minuten-Takt von Dorsten und Gladbeck nach Oberhausen und Duisburg bildet. Durch die dort ebenfalls verkehrenden Linien S9 und S22 ergibt sich zwischen Gladbeck und Bottrop sogar eine Verdoppelung des Zugangebots von derzeit vier auf acht Fahrten pro Stunde und Richtung. Der dann halbstündliche Linienast nach Recklinghausen bekommt die neue Bezeichnung S22, der halbstündliche Linienast nach Haltern am See behält die Bezeichnung S9.



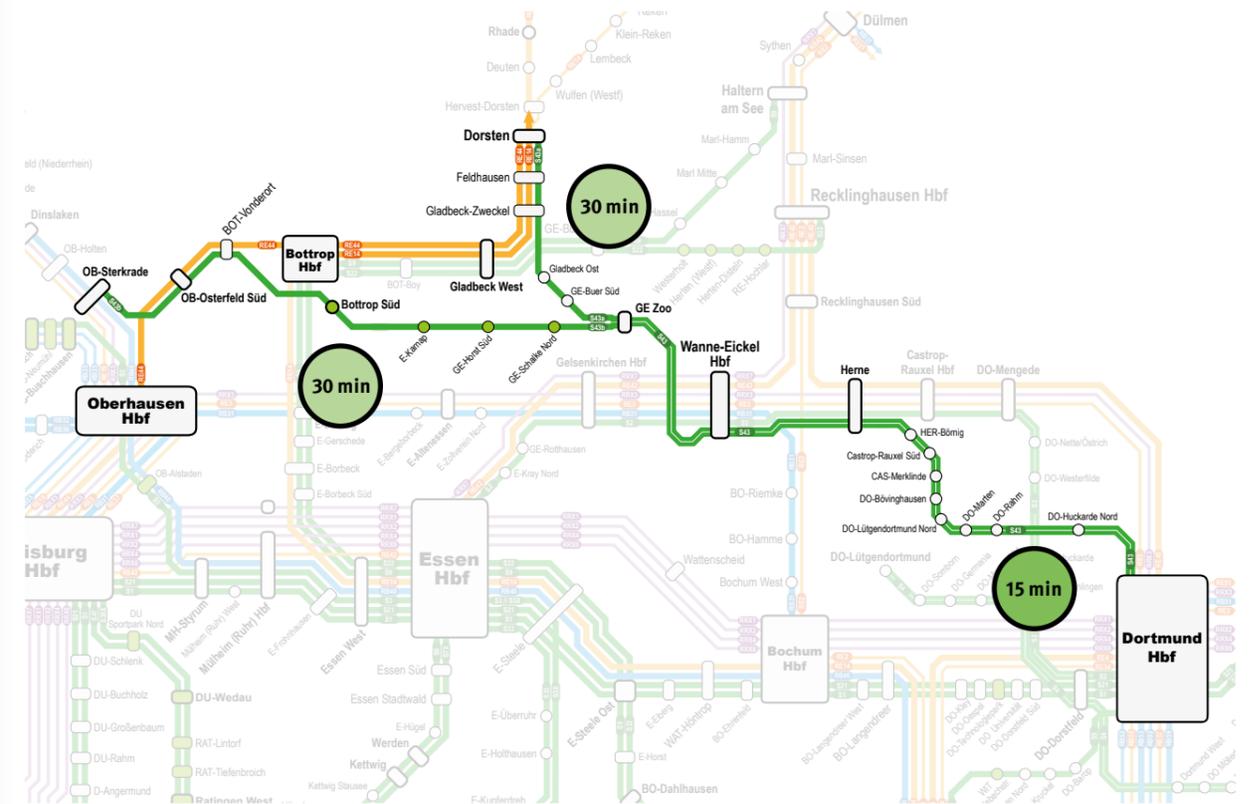
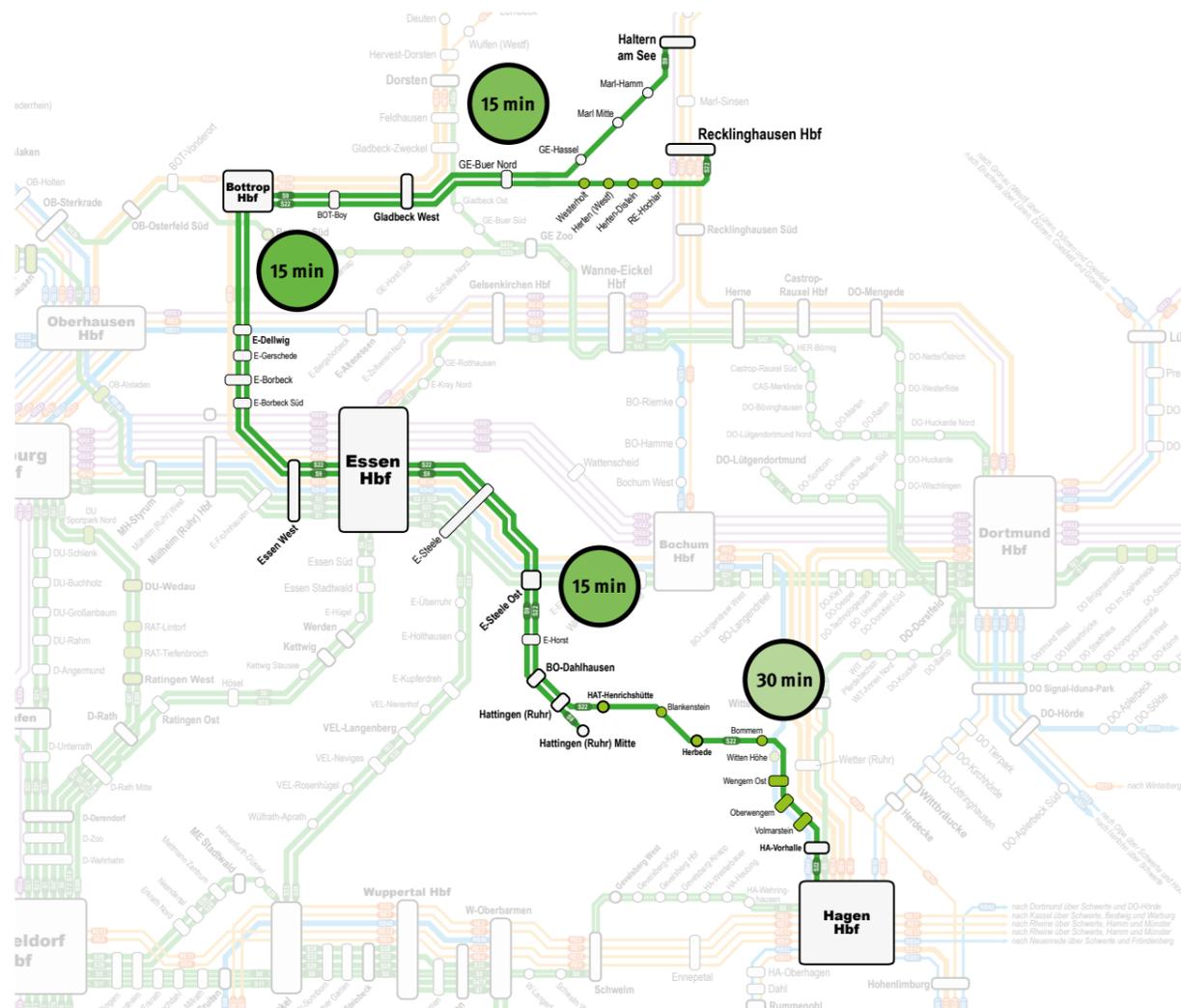
Haltern/Recklinghausen – Gladbeck – Bottrop – Essen

Erhöhtes S-Bahn-Angebot durch dichteren Takt



Durch eine Verdoppelung des Fahrtenangebots auf den beiden heute stündlichen S9-Ästen nach Recklinghausen und Haltern erreichen die Fahrgäste noch besser ihre Ziele im nördlichen Ruhrgebiet.

Die beiden dann halbstündlichen Linien verkehren unter den Bezeichnungen S9 und S22 jeweils im 30-Minuten-Takt und bilden untereinander einen 15-Minuten Takt von Gladbeck über Bottrop und Essen nach Hattingen. Zwischen Gladbeck und Essen erhöht sich die Zuganzahl von heute vier pro Stunde und Richtung auf sechs, zwischen Essen und Hattingen verdoppelt sie sich sogar durch den neuen 15-Minuten-Takt statt des bisherigen 30-Minuten-Taktes. Aufgrund des dichten Taktes ist für die Fahrgäste auch ein „Fahren ohne Fahrplan“ möglich.



Dorsten – Wanne-Eickel („Emschertalbahn“)

Neue Verbindungen durch Reaktivierung



Die Reaktivierung des Personenverkehrs auf der 1974 eingestellten westlichen Emschertalbahn (S43b) schafft eine neue Direktverbindung im 30-Minuten-Takt zwischen dem nordwestlichen und dem östlichen Ruhrgebiet/Dortmund.

Durch Anschluss der S43b in Sterkrade an die RE5 und RE19 wird der Niederrhein zudem besser an das östliche Ruhrgebiet angebunden. Von einer verbesserten Anbindung an das östliche Ruhrgebiet profitiert auch Dorsten. Denn die heutige RB43 verkehrt als S43a doppelt so häufig – als Direktverbindung im 30-Minuten-Takt statt wie bisher nur stündlich. Durch Überlagerung mit der S43b ergibt sich so zwischen Wanne-Eickel, Herne, Castrop-Rauxel und Dortmund sogar ein 15-Minuten-Takt.

Die infrastrukturellen Voraussetzungen so wie das zu erzielende Fahrgastpotenzial sind noch gesondert zu prüfen.

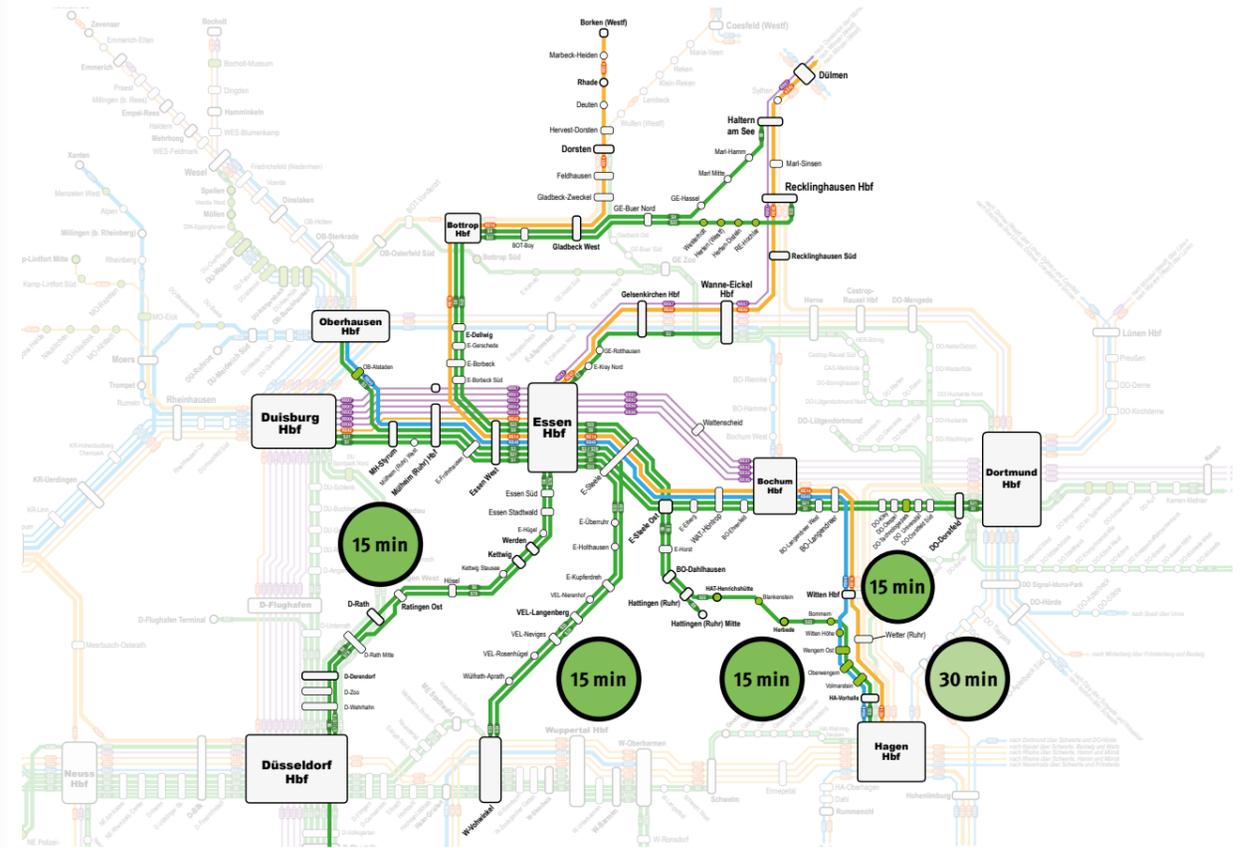
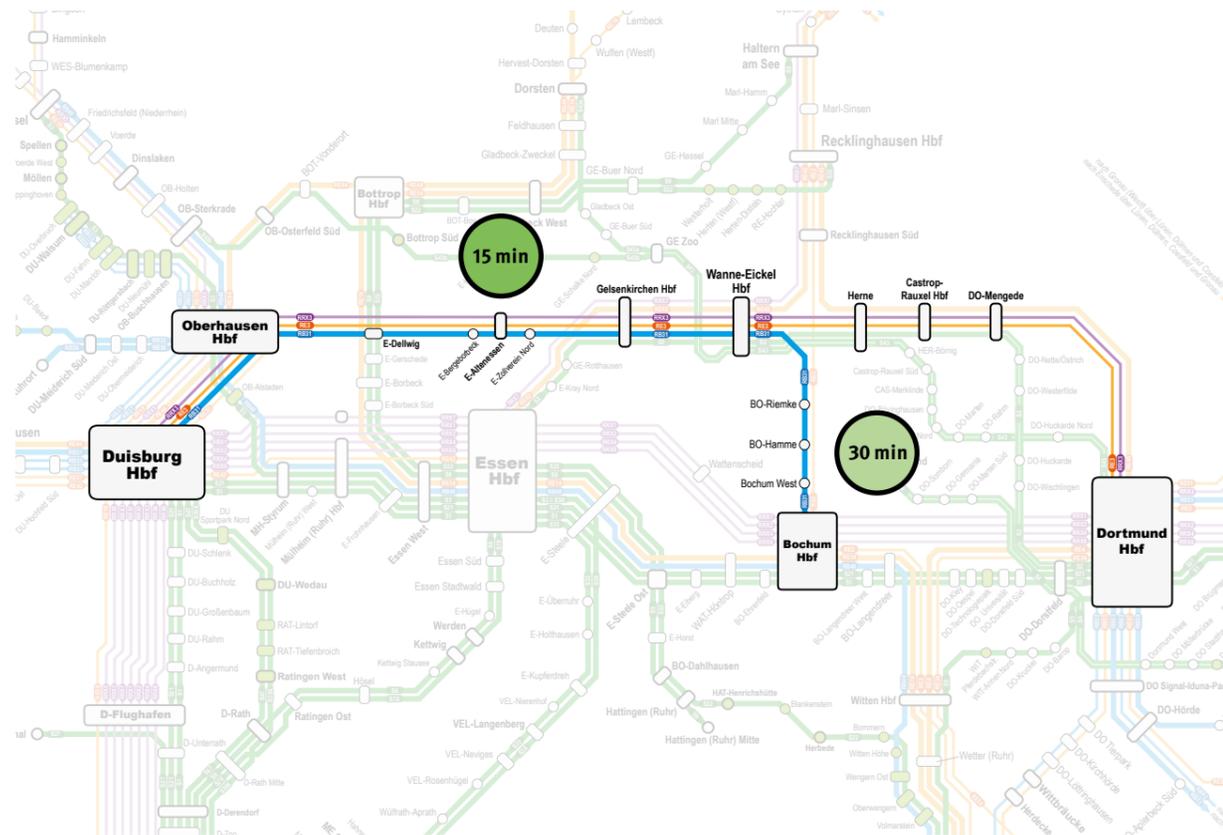
„Emscher-Achse“ Oberhausen/Eszen – Gelsenkirchen – Bochum/Herne

Dichterer Takt und neue Direktverbindung



Auf der westlichen „Emscher-Achse“ Oberhausen – Gelsenkirchen – Wanne-Eickel fahren durch einen dichteren Takt mehr Züge.

Schnell und im 30-Minuten-Takt verkehren die Linien RRX 3 und RE 3 von Dortmund über Gelsenkirchen und Oberhausen bis nach Duisburg. Ebenfalls im 30-Minuten-Takt – allerdings mit Halt an allen Stationen – fährt die RB 31 als neue Direktverbindung von Oberhausen über den Essener Norden und Gelsenkirchen bis Bochum Hbf. Zwischen Duisburg und Gelsenkirchen stehen den Reisenden somit pro Stunde und Richtung vier Züge zur Verfügung.



Mittleres Ruhrgebiet/Eszen – Bochum und Eszen – Hattingen/Wuppertal/Düsseldorf

Deutlich erhöhtes Verkehrsangebot in dichtem Takt



Auf verschiedenen Relationen von und nach Essen erhalten die Reisenden durch eine dichte Zugfolge die Möglichkeit zum „Fahren ohne Fahrplan“.

So gibt es zwischen Essen und Bochum zwölf Fahrten pro Stunde und Richtung. Dazu verkehren der RRX und die Linien S1/S21 im 15-Minuten-Takt sowie der RE14 und die RB40 im 30-Minuten-Takt. Zwischen Essen und Hattingen fahren die Linien S9 und S22 gemeinsam im 15-Minuten-Takt. Zudem ergibt sich durch eine Durchbindung auf die Ruhrtalbahn vom Essener Südosten, Bochumer Süden und von Hattingen eine neue Direktverbindung im 30-Minuten-Takt nach Hagen.

Zwischen Essen und Wuppertal gibt es vier Fahrten pro Stunde und Richtung in einem 10-/20-Minuten-Takt. Dabei überlagern sich die Fahrten der im 30-Minuten-Takt verkehrenden Linie S33 mit der ebenfalls im 30-Minuten-Takt verkehrenden, aus der S3 durchgebundenen und beschleunigten Linie S3X (Duisburg – Walsum – Oberhausen –) Essen – Wuppertal. Auf der Verbindung Essen – Ratingen – Düsseldorf stehen den Reisenden ebenfalls vier Fahrten pro Stunde und Richtung zur Verfügung. Die Zugfolge im 15-Minuten-Takt ergibt sich aus den zeitversetzten Verkehren im 30-Minuten-Takt der S6 Essen – Ratingen – Düsseldorf (– Langenfeld – Köln) und S7X Essen – Ratingen – Düsseldorf (weiter als S7 über Solingen und Remscheid nach Wuppertal).

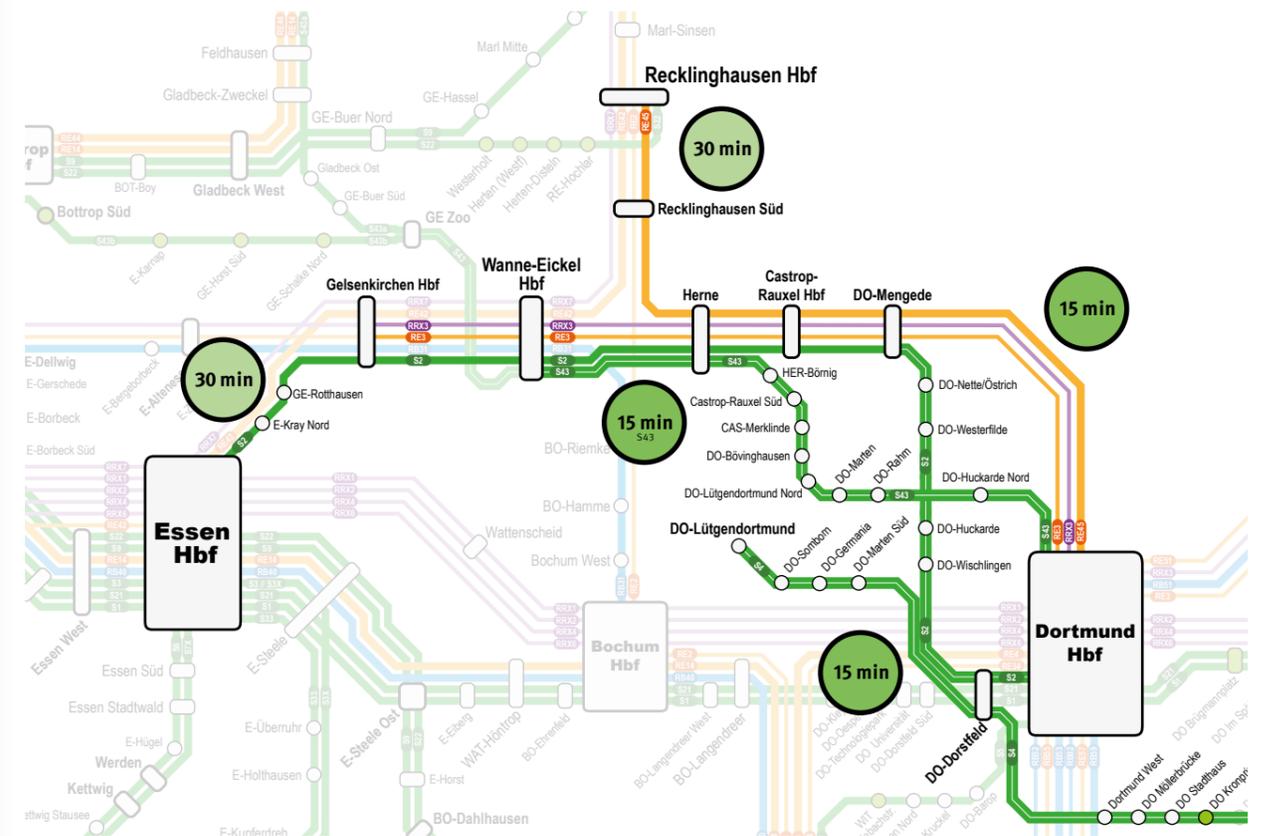
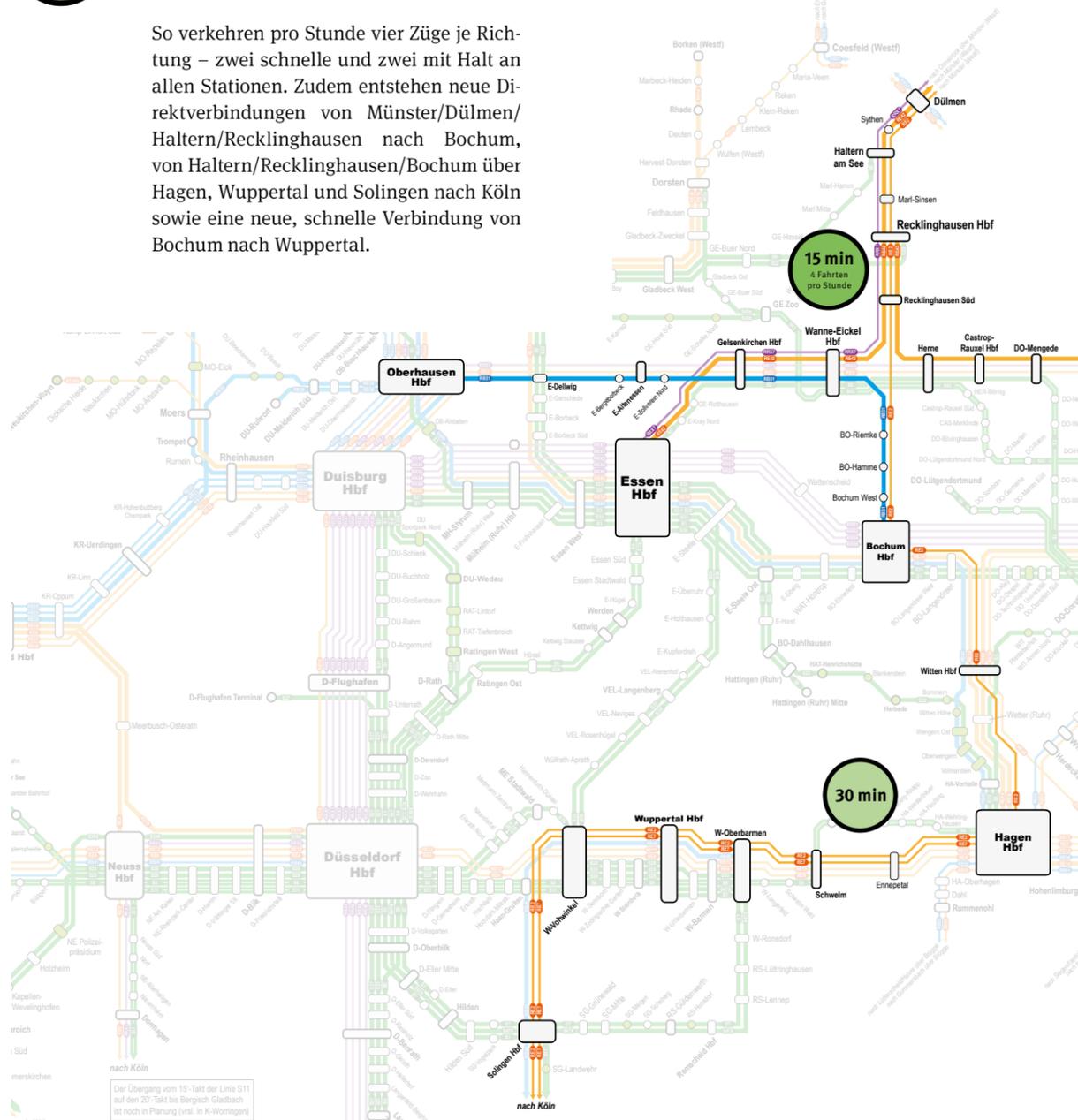
Münster – Recklinghausen – Essen/Bochum/Dortmund

Von der Haard-Achse noch besser ins Ruhrgebiet



Auf der Relation Recklinghausen – Münster wird das Fahrtenangebot ausgeweitet.

So verkehren pro Stunde vier Züge je Richtung – zwei schnelle und zwei mit Halt an allen Stationen. Zudem entstehen neue Direktverbindungen von Münster/Dülmen/Haltern/Recklinghausen nach Bochum, von Haltern/Recklinghausen/Bochum über Hagen, Wuppertal und Solingen nach Köln sowie eine neue, schnelle Verbindung von Bochum nach Wuppertal.



Nordöstliches Ruhrgebiet/Gelsenkirchen/Recklinghausen – Herne – Dortmund inklusive S43

Fahrtenverdoppelung auf zwei stark frequentierten Linien



Aufgrund eines dichteren Takts fahren auf zwei wichtigen Linien doppelt so viele Züge wie bislang.

Die Linie S2 verkehrt dazu auf der Verbindung Essen – Gelsenkirchen – Dortmund im 30-Minuten-Takt und bedient dabei alle Halte. Von Recklinghausen über Herne nach Dortmund verkehrt an Stelle der heute stündlichen S2 die neue Linie RE45 im 30-Minuten-Takt unter Nutzung der Ferngleise zwischen Do-Mengede und Dortmund Hbf. Hierdurch wird nicht nur die Direktverbindung Recklinghausen – Dortmund um 10 Min. beschleunigt und die Fahrtenzahl pro Stunde verdoppelt - es entsteht zudem ein schneller 15-Minuten-Takt Herne – Castrop-Rauxel Hbf – Dortmund Hbf gemeinsam mit den Linien RRX3 und RE3.

Auch insgesamt ergibt sich zwischen Herne und Dortmund zusammen mit den Linien S2 und der S43 im 15-Minuten-Takt eine Verdoppelung der Fahrtenzahl von 6 auf 12 Fahrten pro Stunde und Richtung über 3 verschiedene Laufwege.

Dortmund – Kamen (– Hamm – Bielefeld/Paderborn)

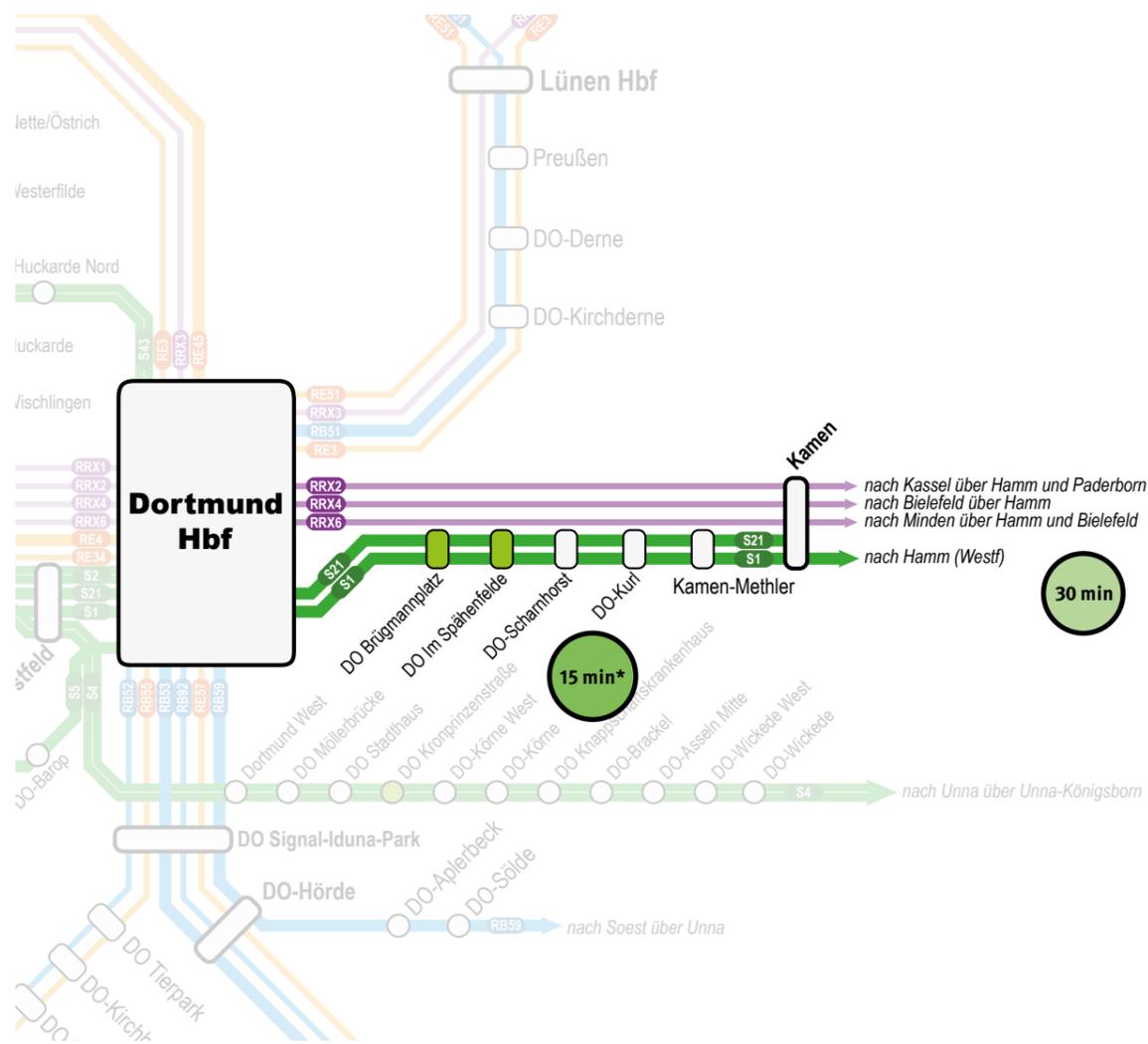
Deutliche Ausweitung des Fahrplanangebots



Auf der Achse Dortmund – Kamen (– Hamm – Bielefeld/Paderborn) verkehren drei Linien des RRX pro Stunde, jeweils nur mit einem Halt in Kamen.

Zudem sorgen sich überlagernde Fahrten von S1 und S21 für einen 15-Minuten-Takt* zwischen Dortmund und Kamen – mit Bedienung aller Stationen. Die S1 fährt im 30-Minuten-Takt über Kamen hinaus weiter bis Hamm und hält dabei an allen Stationen. Das finale Konzept befindet sich zum Zeitpunkt des Drucks noch in Abstimmung.

* noch in Prüfung



Gronau/Münster – Lünen – Dortmund

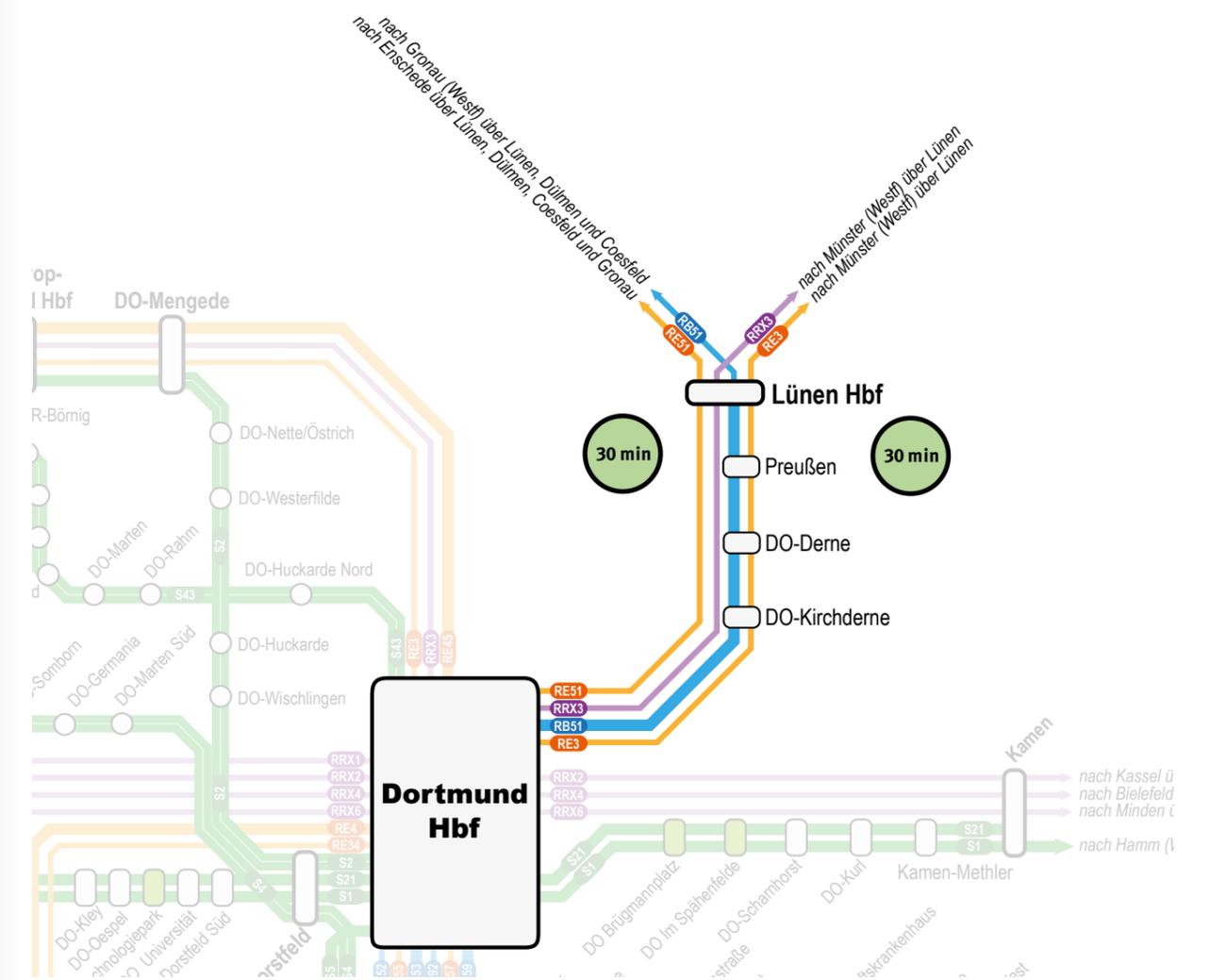
Verdoppelung der Anzahl von Fahrten



Auf der Relation Gronau – Coesfeld – Lünen – Dortmund gibt es eine erhebliche Verbesserung des Angebots.

Die sich überlagernden Fahrten von RB51 (bis Gronau) und RE 51 (bis Enschede) sorgen zwischen Gronau, Coesfeld und Lünen für einen 30-Minuten-Takt.

Die RB51 fährt zudem über Lünen hinaus weiter im angenäherten 15-/45-Minuten-Takt bis Dortmund Hbf – mit Halt an allen Stationen. Hinzu kommt die Linie RE3, die zwischen Lünen und Dortmund für einen noch dichteren 20-/40-Minuten-Takt sorgt und dabei ebenfalls alle Halte bedient. Als Ergänzung zum RE3 verkehrt halbstündlich von/nach Dortmund die Linie RRX 3 mit Halt nur in Lünen. Unter dem Strich ergeben sich durch den RRX3 und den RE3 (vormals RB50) eine Verdoppelung der Fahrten zwischen Dortmund und Münster über Lünen sowie neue Direktverbindungen von Münster über Lünen und Dortmund nach Herne, Gelsenkirchen, Oberhausen und Duisburg.



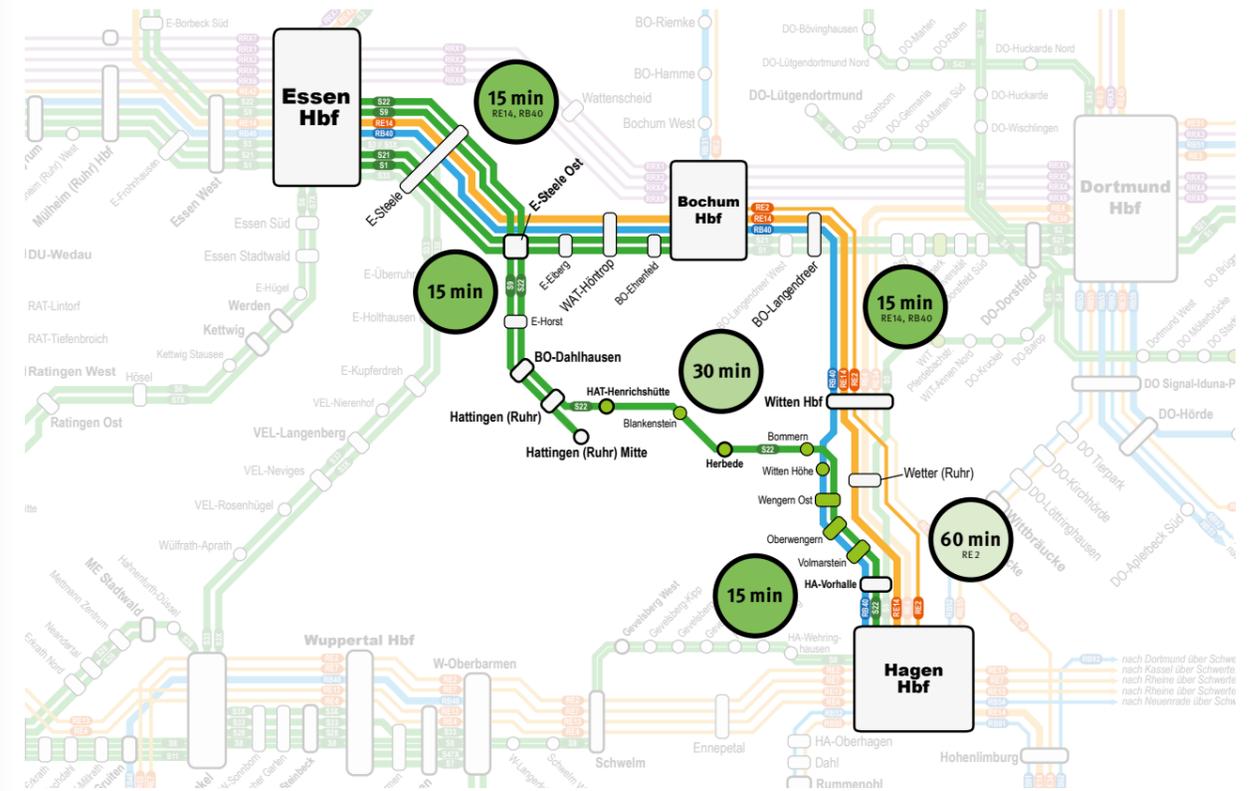
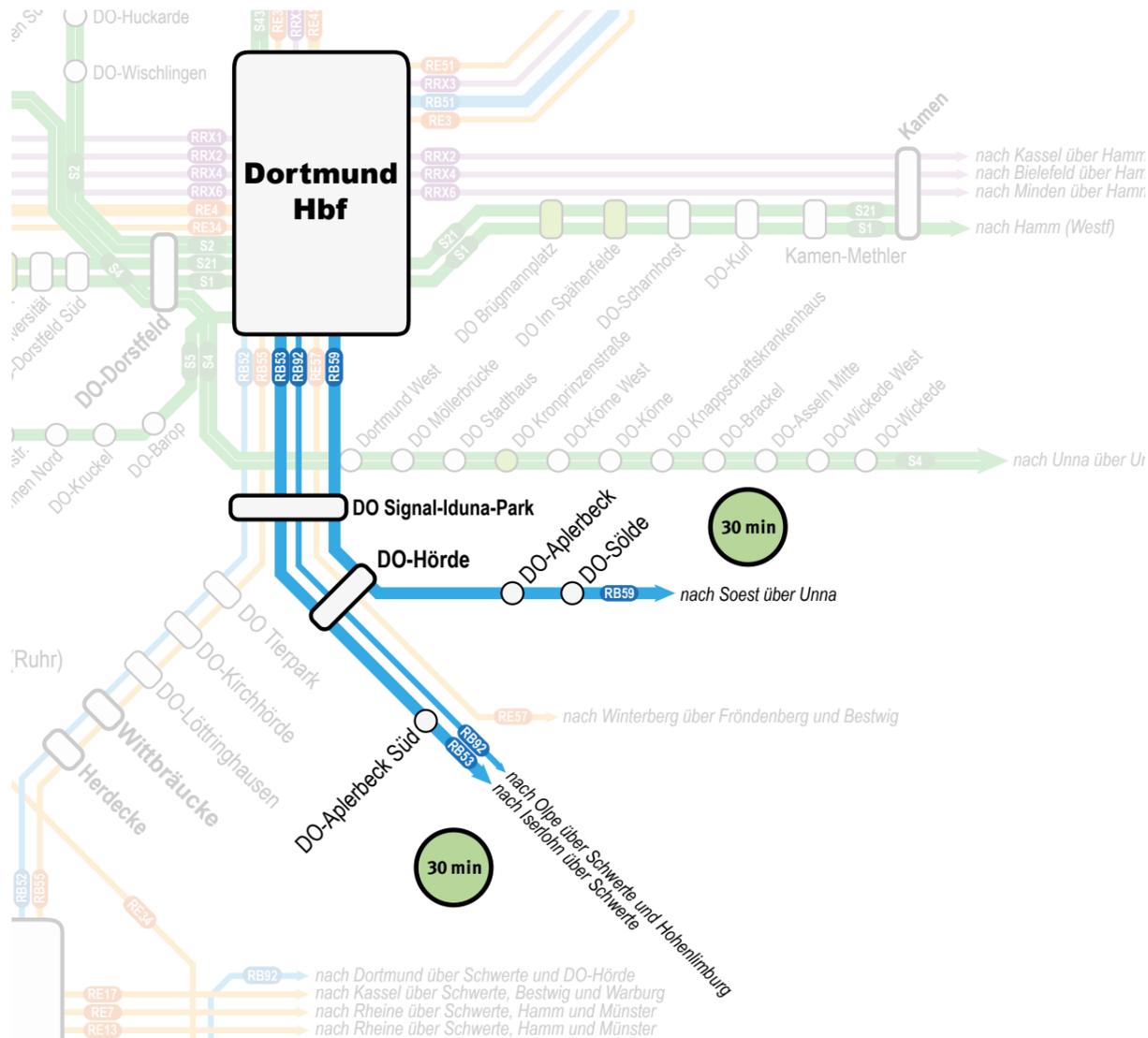
Dortmund – Dortmund-Hörde – Unna/Schwerte

Mehr Züge und neue Direktverbindung



Die auf der Achse Dortmund – Dortmund-Hörde – Unna/Schwerte im 30-Minuten-Takt verkehrende Linie RB 53 wird durch die Linie RB 92 ergänzt.

Diese fährt weiter über Schwerte, Letmathe und Finnentrop bis Olpe. Den Reisenden steht so eine neue Direktverbindung Dortmund – Olpe zur Verfügung. Durch die neue Konzeption besteht ebenfalls eine neue Verbindung aus dem Lennetal in den Dortmunder Süden (Dortmund-Hörde).



Mittleres/östliches Ruhrgebiet/Bochum – Witten – Hagen

Ruhrtalbahn als S 22 wieder in Betrieb



Durch Verlängerung der Linie S 22 wird die Ruhrtalbahn reaktiviert.

Auf diese Weise entsteht eine neue Direktverbindung im 30-Minuten-Takt von Essen/Dahlhausen/Hattingen über Blankenstein und Bommern nach Hagen. Auf der Verbindung Essen – Bochum – Witten – Hagen bilden die sich überlagernden Verkehre der halbstündlichen Linien RE 14 und RB 40 ungefähr einen 15-Minuten-Takt. Im Abschnitt Bochum – Hagen erhöht die im 60-Minuten-Takt verkehrende Linie RE 2 zusätzlich das Zugangebot. Die RB 40 wird über die linke Rheinseite geführt und erschließt dort alle Haltepunkte. Darüber hinaus profitieren die Reisenden im Abschnitt Bommern/Witten Höhe bis Hagen durch die sich überlagernden Verkehre von S 22 (Ruhrtalbahnhof) und RB 40 von einem dichten 15-Minuten-Takt.

Östliches Ruhrgebiet/Dortmund – Hagen

Spürbare Ausweitung des Zugangebots



Sowohl von Hagen über Witten nach Dortmund als auch von Hagen über Herdecke nach Dortmund verdoppelt sich das Zugangebot.

Dazu wird die im 30-Minuten-Takt verkehrende Linie S5 über Witten hinaus bis Hagen verlängert. Parallel dazu sorgt die ebenfalls im 30-Minuten-Takt verkehrende Linie RE4 für einen neuen Zwischentakt von Hagen über Witten bis Dortmund. Auf der Verbindung Lüdenscheid – Brügge – Hagen – Herdecke – Dortmund gibt es durch die RB52 und RB55 einen 30-Minuten-Takt. Zudem entsteht durch die Linie RE34 eine neue Direktverbindung Dortmund – Witten – Hohenlimburg – Siegen.

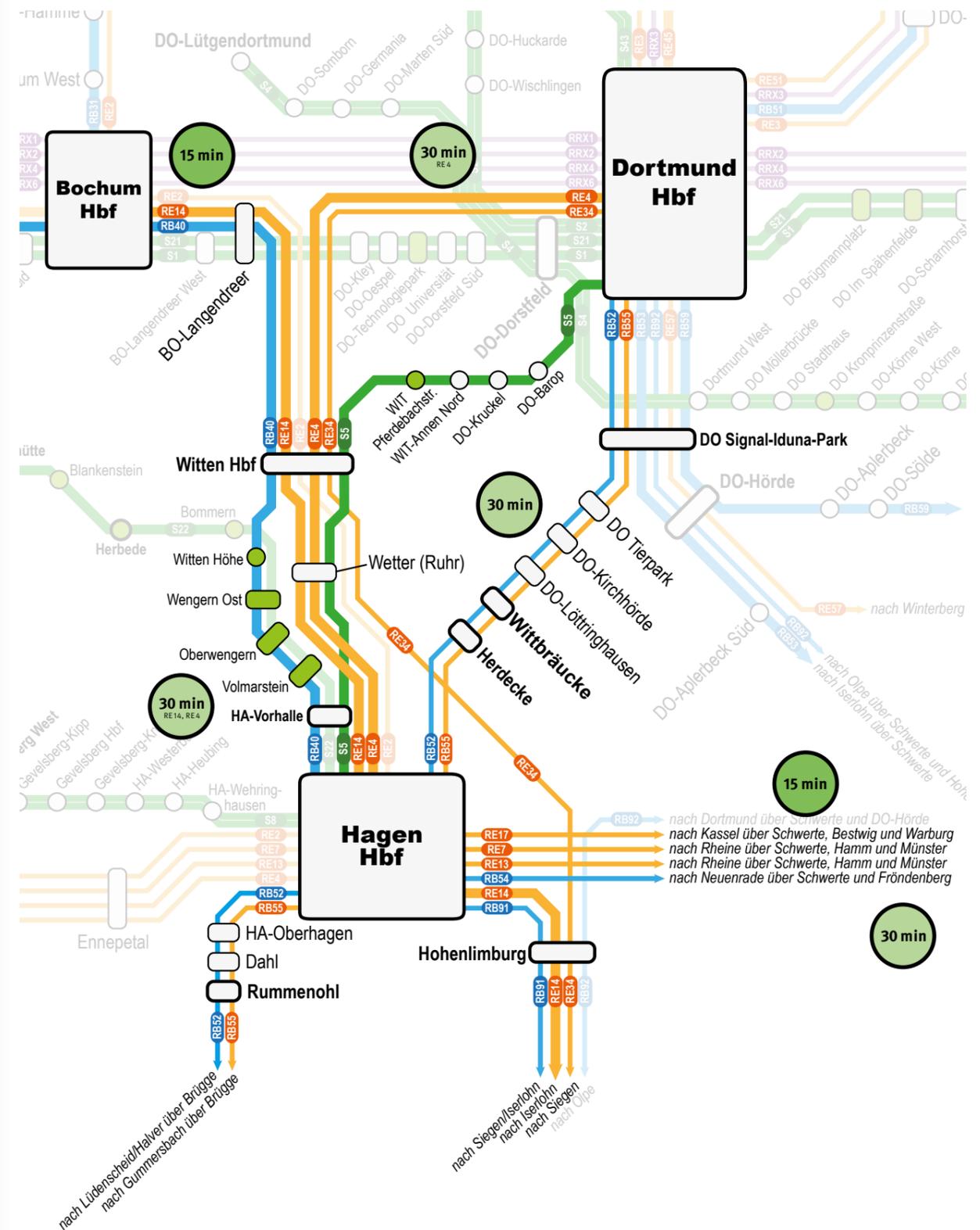
Hagen – Schwerte – Unna

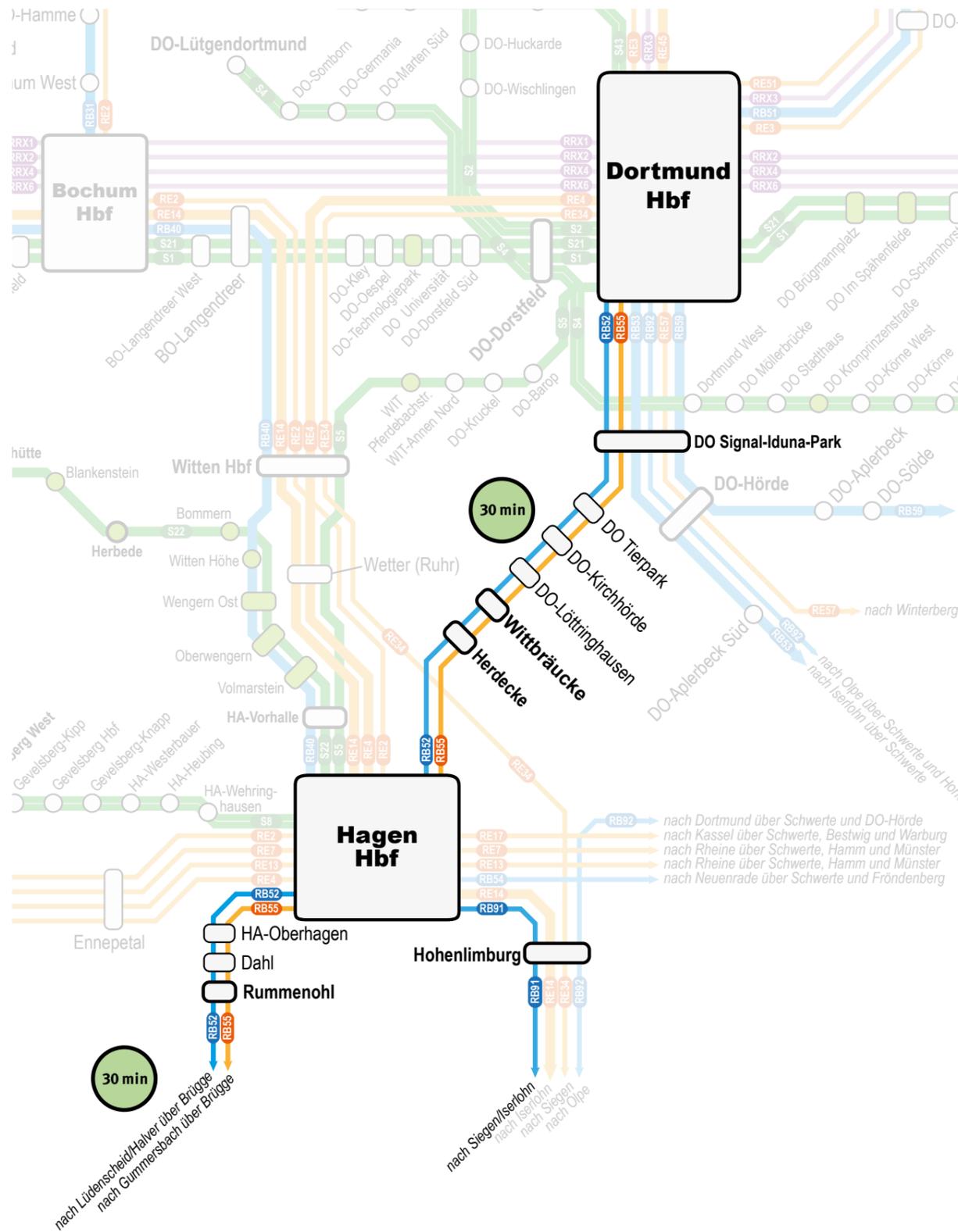
Dichterer Takt und neue Direktverbindung



Zwischen Hagen und Fröndenberg bzw. Hagen und Schwerte erwartet die Reisenden ein Zugangebot in dichteren Takt.

So sorgt die Überlappung der zwischen Hagen und Fröndenberg jeweils im 60-Minuten-Takt verkehrenden Linien RB54 und RE17 dort für einen 30-Minuten-Takt. Zwischen Hagen und Schwerte entsteht durch die Überlappung der vier im 60-Minuten-Takt verkehrenden Linien RE13, RE7, RE17 und RB54 sogar ein 15-Minuten-Takt. Zudem eröffnet die RB54 den Reisenden eine neue Direktverbindung Neuenrade – Hagen.





Hagen/Bochum/Dortmund – Hohenlimburg – Iserlohn/Siegen

Optimierte Verbindung durch Ersatz der Linie RE 16



Zwischen Hagen und Siegen verkehrt die Linie RB 91 im 60-Minuten-Takt und bedient dabei alle Stationen.

Im 30-Minuten-Takt verbindet die Linie RE 14 Borken/Coesfeld über Dorsten, Bottrop, Essen, Bochum und Hagen mit Iserlohn. Im Abschnitt Essen – Hagen – Iserlohn ersetzt sie dabei die bisherige Linie RE 16. Zwischen Dortmund, Witten, Hohenlimburg und Siegen verkehrt stündlich die Linie RE 34. In Letmathe bietet sie den Reisenden guten Anschluss an den aus Iserlohn kommenden RE 14 in Richtung Hagen, Bochum, Essen und Dorsten bis ins Westmünsterland nach Borken und Coesfeld.

Dortmund – Herdecke – Hagen – Brügge – Lüdenscheld/Halver

Bedarfsgerechte Bedienung mit zwei Zügen pro Stunde



Durch die Überlagerung der jeweils stündlich verkehrenden Linien RB 52 und RB 55 ergibt sich zwischen Dortmund, Hagen und Lüdenscheld-Brügge ein 30-Minuten-Takt.

Über Lüdenscheld-Brügge hinaus fährt die RB 52 als Flügelzug weiter nach Lüdenscheld und Halver, die RB 55 weiter bis Gummersbach.

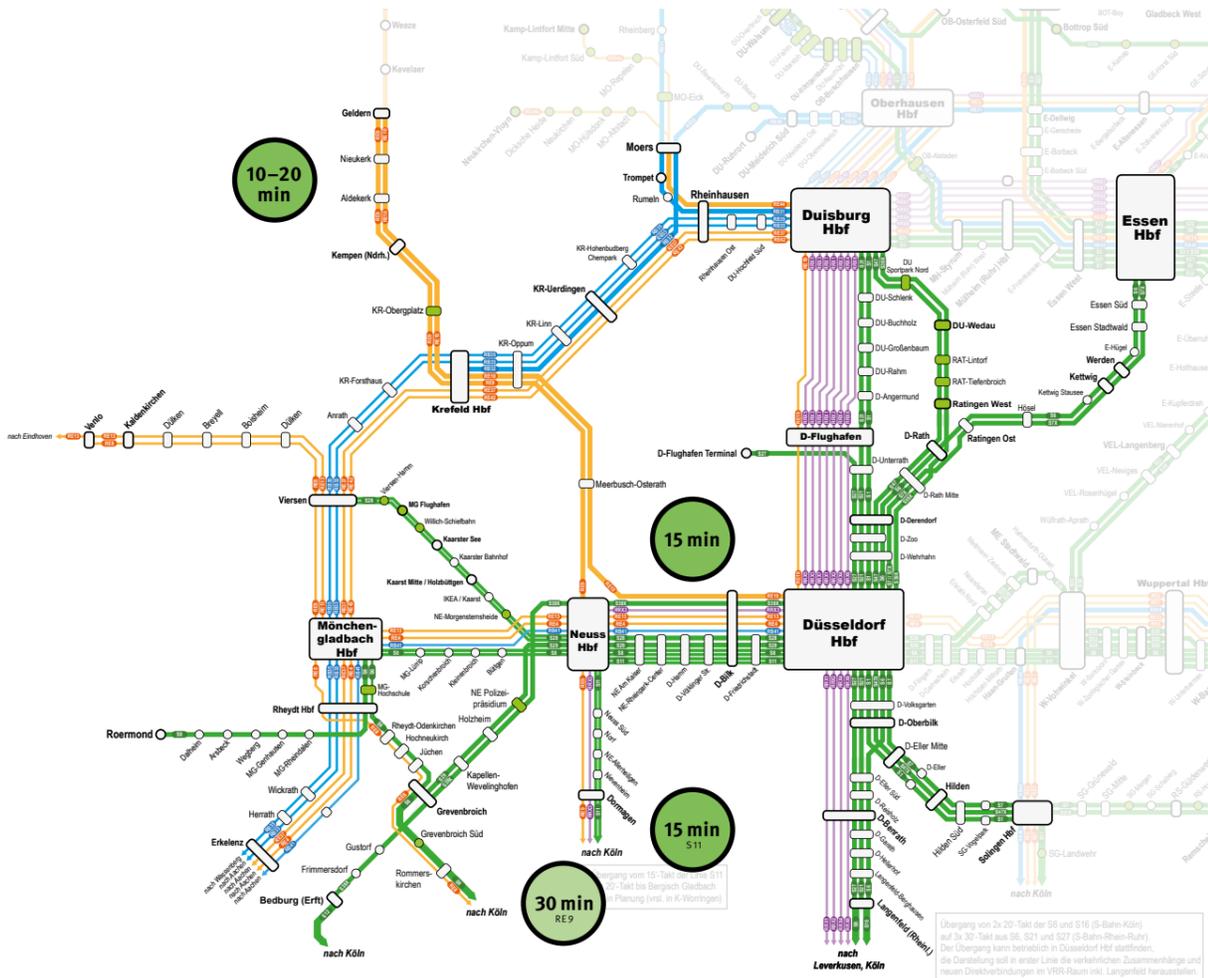
Neuss – Dormagen – Köln

Linienverlängerung und dichter Takt



Auf der Linie S11 zwischen Düsseldorf/Neuss und Dormagen/Köln-Worringen profitieren die Reisenden von einem dichteren 15-Minuten-Takt.

Die Linie RE9 ersetzt die heutige Linie RE7, wird gleichzeitig von Krefeld Hbf bis Geldern verlängert und bedient die Strecke zwischen Geldern und Neuss Hbf im 30-Minuten-Takt. Zusammen mit der Linie RRX 3 ergibt sich so zwischen Neuss und Köln ebenfalls ein beschleunigter, angenäherter 30-Minuten-Takt.



Achse Duisburg – Düsseldorf

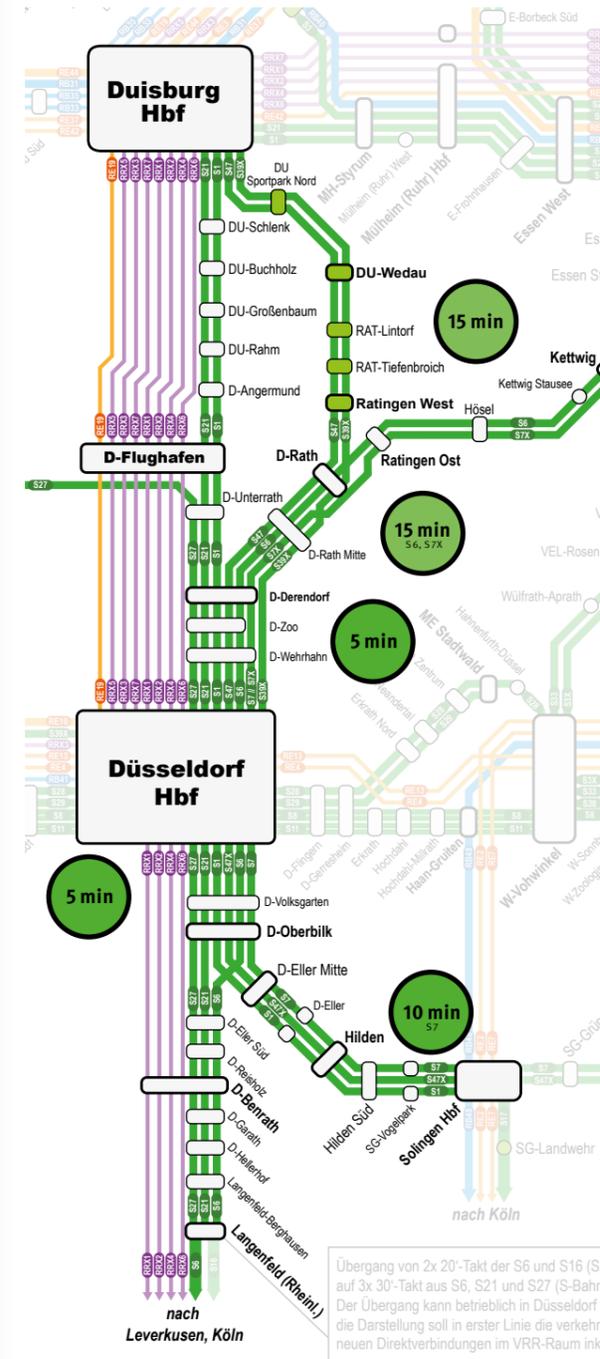
Stärkung durch RRX-Ausbau und Reaktivierung Rater Weststrecke



Zwischen Duisburg und Düsseldorf ist auch im RE-/RRX-Verkehr ein „Fahren ohne Fahrplan“ möglich.

Darüber hinaus sorgen die jeweils halbstündlich verkehrenden Linien S1 und S21 für einen 15-Minuten-Takt zwischen den beiden Städten. Durch die Überlagerung von sechs im 30-Minuten-Takt verkehrenden Linien ergibt sich auf der Nord-Süd-Achse der S-Bahn zwischen Düsseldorf-Derendorf und Düsseldorf-Oberbilk sogar ein 5-Minuten-Takt mit sehr schneller Zugfolge.

Auf der Rater Weststrecke wird der Personenverkehr durch die neue, im 30-Minuten-Takt verkehrende Linie S47X reaktiviert. Als Folge der Reaktivierung entstehen neue Direktverbindungen von Ratingen nach Duisburg sowie von Duisburg-Wedau/Ratingen-Lintorf nach Düsseldorf, Neuss, Solingen und Remscheid. Zudem ergibt sich ein angenäherter 15-Minuten-Takt durch die Verlängerung der Linie S39X von Düsseldorf über Ratingen West nach Duisburg Hbf.



Übergang von 2x 20'-Takt der S6 und S16 (S-Bahn-Köln) auf 3x 30'-Takt aus S6, S21 und S27 (S-Bahn-Derendorf). Der Übergang kann betrieblich in Düsseldorf Hbf stattfinden, die Darstellung soll in erster Linie die verkehrlichen Zusammenhänge und neuen Direktverbindungen im VRR-Raum inkl. Langenfeld herausstellen.

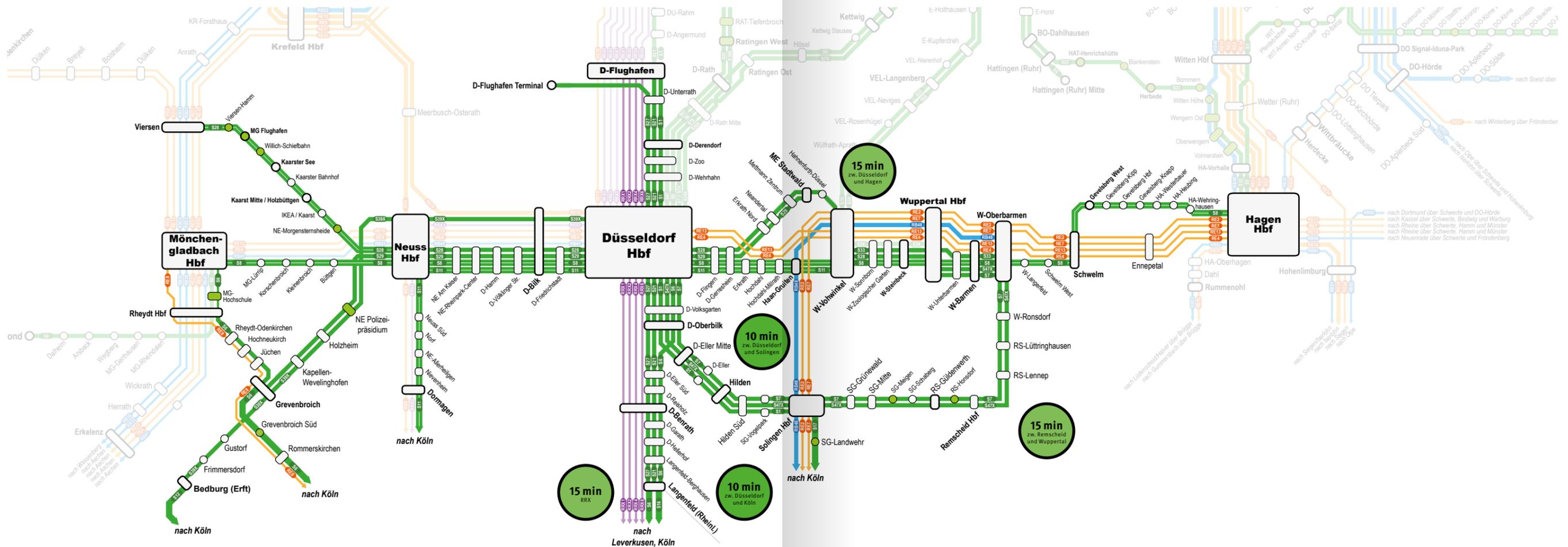
Düsseldorf – Köln

Sehr dichter Takt durch mehrere S-Bahn-Linien



Auch zwischen Düsseldorf und Köln haben die Reisenden die Möglichkeit zum „Fahren ohne Fahrplan“.

Die Basis dafür bilden zum einen vier RRR-Linien, deren sich überlagernde Verkehre einen 15-Minuten-Takt ergeben. Zum anderen überlappen sich zwischen Düsseldorf, Langenfeld und Köln die S-Bahn-Linien S6 und S16 zu einem sogar noch dichteren 10-Minuten-Takt. Er entsteht durch die Überlappung von drei im 30-Minuten-Takt verkehrenden S-Bahn-Linien: der S6 über Ratingen Ost nach Essen, der S21 über Duisburg, Essen, Bochum und Dortmund nach Kamen sowie der S27 zum Düsseldorf-Flughafen Terminal.



Düsseldorf – Solingen – Remscheid – Wuppertal

Beschleunigte Verkehre mit mehr Zügen pro Stunde



Zwischen Düsseldorf und Solingen Hbf führen die sich überlappenden Verkehre der Linien S1, S7 und der beschleunigten Linie S47X zu einem angenäherten, dichten 10-Minuten-Takt.

Dadurch erfolgt die Bedienung aller Halte zwischen Düsseldorf und Solingen im 10-/20-Minuten-Takt. Darüber hinaus erhöht sich die Zahl der Züge auf der Direktverbindung Düsseldorf – Solingen Mitte – Remscheid auf vier pro Stunde und Richtung. Durch die Beschleunigung der S47X steht den Reisenden in Remscheid in Richtung Düsseldorf und Wuppertal nahezu ein 15-Minuten-Takt zur Verfügung.

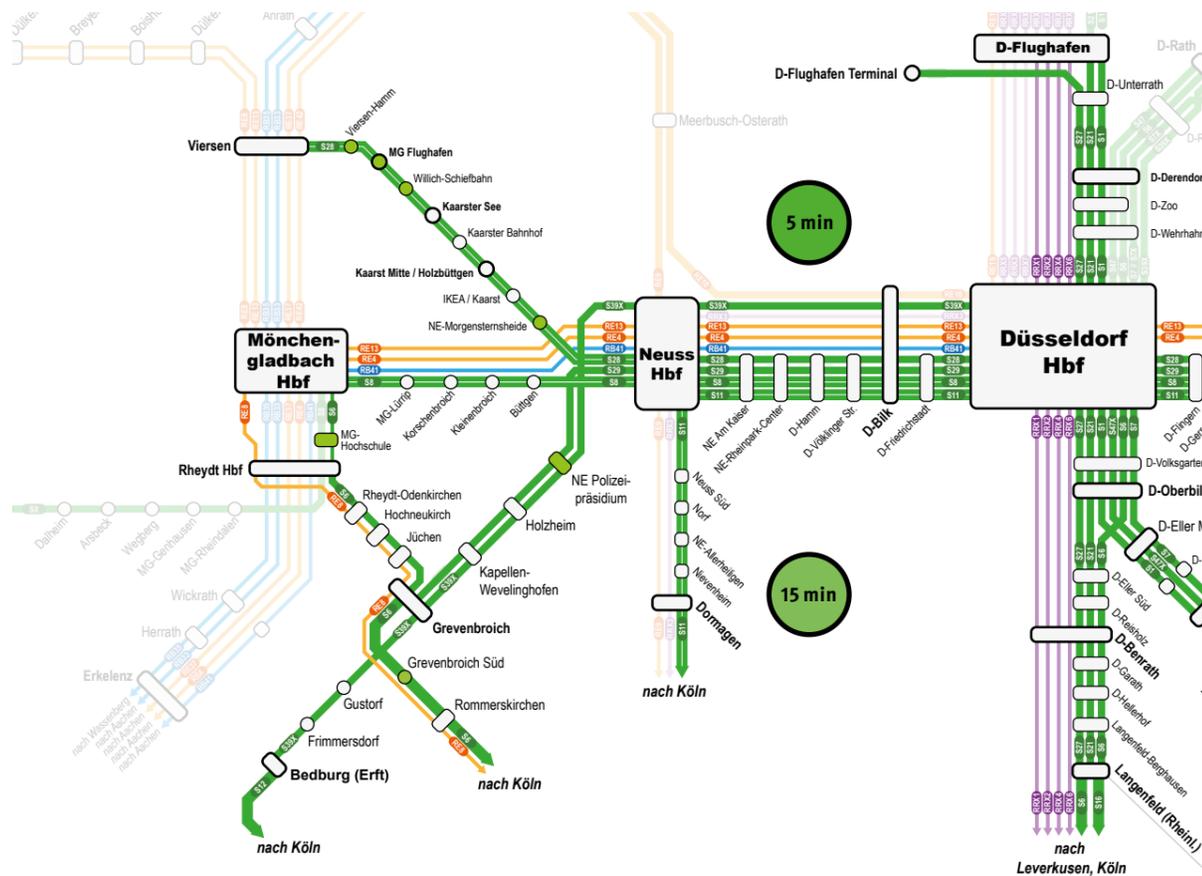
Wuppertal – Solingen – Köln

Mehr schnelle Verbindungen und neue S-Bahn-Linie



Zwischen Hagen, Wuppertal, Solingen und Köln können die Reisenden doppelt so viele schnelle RE-Verbindungen nutzen.

Denn durch die zusätzliche stündliche Linie RE2 entsteht dort zusammen mit der Linie RE7 ein 30-Minuten-Takt. Gemeinsam mit der halbstündlichen Linie RB48 erhöhen die Linien RE2 und RE7 zwischen Wuppertal und Köln die Zahl der Züge auf vier pro Stunde und Richtung. Ein noch dichterer Takt ergibt sich zwischen Solingen Hbf und Köln Hbf durch die neue, alle 20 Minuten verkehrende S-Bahn-Linie S17. Zudem wird die Reaktivierung des ehemaligen Haltepunktes Solingen-Landwehr an der Stadtgrenze zu Langenfeld-Wiescheid untersucht. Noch in der Prüfungsphase befindet sich die Verlängerung der S17 von Solingen nach Düsseldorf. Diese würde ggf. die S1 zwischen Düsseldorf und Solingen ersetzen.



Wupper-Achse Düsseldorf – Wuppertal – Hagen

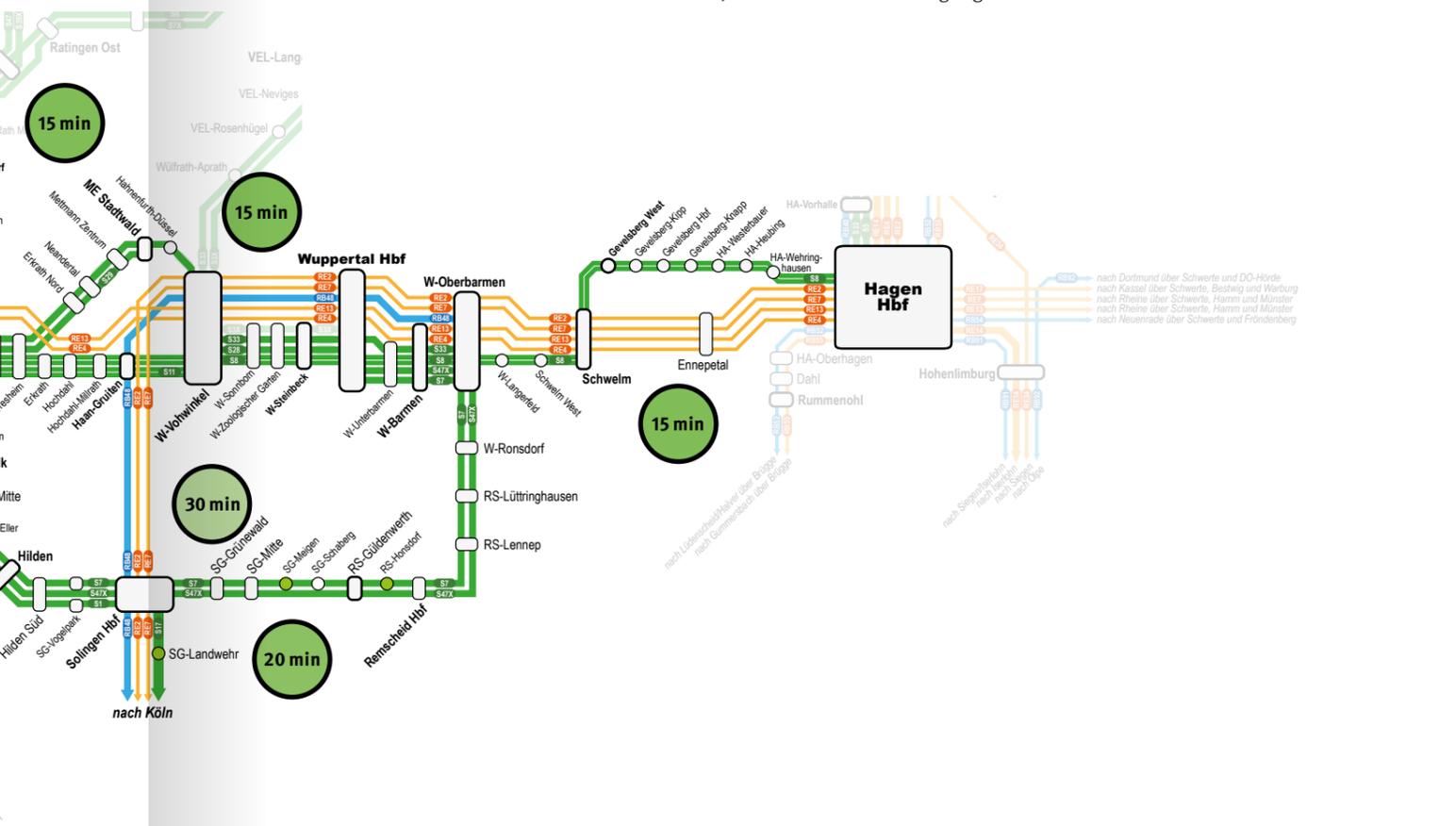
Dichterer Takt mit bis zu zwölf Zügen pro Stunde



Auf der Verbindung (Mönchengladbach – Neuss –) Düsseldorf – Wuppertal – Hagen sorgen die sich überlagernden Linien RE 4 und RE 13 für einen schnellen 30-Minuten-Takt.

Zwischen Wuppertal und Hagen ergänzen die Linien RE2 und RE7 den RE-Verkehr und erhöhen die Zahl der Züge auf vier pro Stunde und Richtung. Auf der Linie S8 erfolgt eine Verdichtung der durchgehenden Grundbedienung auf einen 15-Minuten-Takt. Durch die sich überlappenden S-Bahn-Linien S8, S11, S28 und S29 ergibt sich zwischen Neuss und Düsseldorf-Gerresheim sogar ein sehr dichter 5-Minuten-Takt, der Reisenden ein „Fahren ohne Fahrplan“ ermöglicht.

Die Linie S11 verkehrt im 15-Minuten-Takt von Dormagen über Neuss und Düsseldorf bis Wuppertal-Vohwinkel. Durch Überlagerung mit der S8 ergibt sich auf der Verbindung sogar ein 5-/10-Minuten-Takt. Von Neuss über Düsseldorf bis Mettmann Stadtwald bilden die jeweils halbstündlich verkehrenden Linien S28 und S29 zusammen einen 15-Minuten-Takt. Darüber hinaus ist für die Reisenden auch im Wuppertaler Stadtgebiet sowie zwischen Wuppertal und Düsseldorf entlang der S-Bahn-Strecken ein „Fahren ohne Fahrplan“ möglich. Dort überlagern sich verschiedene S-Bahn-Linien, was eine sehr dichte Zugfolge bedeutet.



Das verbesserte Angebot im Überblick

Linie	Strecke	Angebot
S1	Solingen – Düsseldorf – D-Flughafen – Duisburg – Essen – Dortmund – Kamen – Hamm	<ul style="list-style-type: none"> ■ 30'-Takt (Grundbedienung)* ■ 10'-Takt Solingen Hbf – Düsseldorf Hbf durch Überlagerung mit den Linien S7 und SX47 ■ 15'-Takt Düsseldorf – Duisburg – Essen – Dortmund – Kamen durch Überlagerung mit Linie S21
S2	Essen – Gelsenkirchen – Herne – DO-Mengede – Dortmund Hbf	<ul style="list-style-type: none"> ■ 30'-Takt (Grundbedienung)* ■ verdichtet auf 15'-Takt DO Hbf – DO-Mengede durch HVZ-Zwischentakte ■ Relation RE – DO wird durch neue RE-Linie 45 im 30'-Takt abgebildet
S3/ S3X	Wesel – DU-Walsum – Oberhausen – Essen / Essen – VEL-Langenberg – Wuppertal	<ul style="list-style-type: none"> ■ beide Linien-Abschnitte im 30'-Takt ■ S3 Wesel – DU-Walsum – Oberhausen Hbf – Essen Hbf als Grundbedienung* (Reaktivierung der „Walsumbahn“) ■ ca. 15'-Takt DU-Walsum – Oberhausen Hbf in Überlagerung mit den stündlichen Linien RB33 und RB35 ■ S3X Essen – VEL-Langenberg – Wuppertal als beschleunigte HVZ-Ergänzung zu S33 Essen – Wuppertal ■ 15'-Takt Oberhausen Hbf – Essen Hbf durch Überlagerung mit Linie RB40 Wesel – Essen – Bochum – Hagen (inkl. zusätzlichem Halt beider Linien in OB-Alstaden) ■ Essen Hbf – Wuppertal Hbf 4 Fahrten/h in Überlagerung mit S33 Essen – Wuppertal ■ die S3 verkehrt zwischen Essen Hbf und Wuppertal Hbf schnell als S3X
S4	DO-Lütgendortmund – DO-Dorstfeld – Unna	<ul style="list-style-type: none"> ■ 15'-Takt DO-Lütgendortmund – Unna-Königsborn ■ 30'-Takt Unna-Königsborn – Unna (Grundbedienung)*
S5	Dortmund – DO-Barop – Witten – Hagen	<ul style="list-style-type: none"> ■ 30'-Takt (Grundbedienung)* (inkl. zusätzlicher Halt Witten-Pferdebachstraße) ■ 4 Fahrten/h Dortmund – Witten – Hagen durch Ergänzung mit RE4 (RE4 neu im 30'-Takt Dortmund – Hagen) ■ 6 Fahrten/h Dortmund – Hagen inkl. 30'-Takt aus RB52/RB55 Dortmund – Herdecke – Hagen

* „Grundbedienung“ bedeutet, dass eine Linie sämtliche Halte rund um die Uhr bedient. Dem gegenüber stehen „Verstärkerlinien“ oder „Express-Linien“, die entweder den Takt weiter verdichten, eine schnellere Verbindung auf der jeweiligen Strecke bieten oder ggf. beide Funktionen auf sich vereinigen.

Linie	Strecke	Angebot
S6	Essen – Düsseldorf – Langenfeld – Köln – Grevenbroich – Mönchengladbach	<ul style="list-style-type: none"> ■ S6 im 30'-Takt Essen Hbf – Ratingen Ost – Düsseldorf Hbf (– Langenfeld – Köln) als Grundbedienung ■ ca. 15'-Takt Essen – Ratingen Ost – Düsseldorf durch Überlagerung mit beschleunigter Linie S7X ■ 15'-Takt in Düsseldorf, 10'-/20'-Takt in Essen durch Beschleunigung S7X ■ D-Derendorf – Düsseldorf – Langenfeld – Köln im 10'-Takt durch Überlagerung mit S21 und S27 ■ Übergang von dreimal 30'-Takt (S6, S21, S27) zu zweimal 20'-Takt (S6, S16) zwischen Düsseldorf und Köln muss noch abgestimmt werden (vrsl. in Langenfeld, später Düsseldorf, wenn S16 im Kölner Raum startet) ■ 20'-Takt Köln – Grevenbroich (inkl. Halt in Grevenbroich Süd) ■ 20'-/40'-Takt Grevenbroich – Rheydt ■ 60'-Takt Rheydt – Mönchengladbach (inkl. Halt in Mönchengladbach Hochschule)
S7/ S7X	Wuppertal Hbf – Remscheid – Solingen – Düsseldorf / Düsseldorf – Ratingen Ost – Essen	<ul style="list-style-type: none"> ■ 30'-Takt Wuppertal – Remscheid – Solingen – Düsseldorf als Grundbedienung (inkl. zusätzlichen Halten SG-Meigen, RS-Honsberg) ■ beschleunigte Durchbindung Düsseldorf Hbf – Ratingen Ost – E-Kettwig – Essen Hbf als HVZ-Linie ■ 10'-Takt Düsseldorf – Solingen Hbf durch Überlagerung mit Linien S1 und S47X ■ 10'-/20'-Takt mit allen Halten aus S1 und S7 ■ ca. 15'-Takt Düsseldorf – Solingen Mitte – Remscheid – Wuppertal durch Überlagerung mit Linie S47X ■ ca. 15'-Takt Düsseldorf – Ratingen Ost – Essen durch Überlagerung mit Linie S6
S8	Roermond – Dalheim – Mönchengladbach – Düsseldorf Hbf – Wuppertal – Hagen	<ul style="list-style-type: none"> ■ 15'-Takt Mönchengladbach – Düsseldorf Hbf – Hagen ■ 30'-Takt Roermond – Mönchengladbach (inkl. zusätzlichem Halt Mönchengladbach Hochschule) ■ 5'-Takt Neuss – D-Gerresheim tagsüber zusammen mit Linien S11, S28 und S29



Linie	Strecke	Angebot
S9	Haltern – Bottrop – Essen – Hattingen/Ruhr – Hattingen Mitte	<ul style="list-style-type: none"> ■ 30'-Takt Recklinghausen – Herten – Bottrop – Essen – Hattingen (– Herbede – Wengern – Hagen) ■ 30'-Takt Haltern – Bottrop – Essen – Hattingen ■ 15'-Takt durch Überlagerung zwischen GE-Buer Nord und Hattingen (S9 und S22 je in Grundbedienung) ■ 6 Fahrten/h Gladbeck – Bottrop – Essen durch Überlagerung mit Linie RE14 ■ Reaktivierung der Ruhrtalbahn Hattingen/Ruhr – Hagen wird derzeit noch untersucht
S11	W-Vohwinkel – Düsseldorf – Neuss – Dormagen – Köln – Bergisch Gladbach	<ul style="list-style-type: none"> ■ 15'-Takt W-Vohwinkel – Düsseldorf – Dormagen (– K-Worringen) ■ Grundbedienung D-Gerresheim – Düsseldorf – Neuss – Dormagen – Köln ■ 20'-Takt (Dormagen –) K-Worringen – Köln – Bergisch Gladbach ■ Lage des Takt-Überganges wird noch untersucht (vrsl. K-Worringen oder Dormagen) ■ 5'-Takt Neuss – D-Gerresheim tagsüber zusammen mit Linien S8, S28 und S29
S17	Solingen Hbf – Opladen – Köln	<ul style="list-style-type: none"> ■ 20'-Takt (S-Bahn-Ausbau S17 wird aktuell noch untersucht)
S21	(Köln –) Langenfeld – Düsseldorf – Duisburg – Essen – Dortmund – Kamen	<ul style="list-style-type: none"> ■ 30'-Takt (Köln –) Langenfeld – Düsseldorf – Duisburg – Essen – Dortmund – Kamen als HVZ-Linie ■ Überlagerung mit Linie S1 zum 15'-Takt Langenfeld/Düsseldorf – Duisburg – Essen – Dortmund – Kamen ■ 10'-Takt zwischen (Köln –) Langenfeld und D-Derendorf mit Linien S6 und S27
S22	Recklinghausen – Bottrop – Essen – Hattingen/Ruhr – Herbede – Hagen	<ul style="list-style-type: none"> ■ 30'-Takt Recklinghausen – Herten – Bottrop – Essen – Hattingen (– Herbede – Wengern – Hagen) ■ 15'-Takt durch Überlagerung S9 und S22 zwischen GE-Buer Nord und Hattingen (beide als Grundbedienung) ■ 6 Fahrten/h Gladbeck – Bottrop – Essen durch Überlagerung mit Linie RE14 und S9 ■ Reaktivierung der Ruhrtalbahn Hattingen/Ruhr – Hagen wird derzeit noch untersucht

Linie	Strecke	Angebot
S27	(Köln –) Langenfeld – Düsseldorf – D-Flughafen Terminal	<ul style="list-style-type: none"> ■ 30'-Takt (Köln –) Langenfeld – Düsseldorf – D-Flughafen Terminal (Grundbedienung) ■ 10'-Takt zwischen (Köln –) Langenfeld und D-Derendorf mit Linien S6 und S21
S28	Viersen – Kaarst – Neuss – Düsseldorf – Mettmann – Wuppertal	<ul style="list-style-type: none"> ■ 15'-Takt Viersen – Neuss ■ 30'-Takt Neuss – Düsseldorf – Mettmann – Wuppertal ■ Grundbedienung für Relation Viersen – Kaarst – Neuss – Düsseldorf – Mettmann ■ In Überlagerung mit der Linie S29 15'-Takt Neuss – Düsseldorf – Mettmann ■ 5'-Takt Neuss – D-Gerresheim tagsüber zusammen mit Linien S8, S11 und S29
S29	Grevenbroich – Neuss – Düsseldorf – Mettmann	<ul style="list-style-type: none"> ■ 30'-Takt Grevenbroich – Neuss – Düsseldorf – Mettmann als HVZ-Linie (zusätzlicher Halt Neuss Polizeipräsidium wird aktuell noch untersucht) ■ 15'-Takt Neuss – Düsseldorf – Mettmann in Überlagerung mit hier halbstündlicher Linie S28 ■ in Überlagerung mit der Linie S29 15'-Takt Neuss – Düsseldorf – Mettmann ■ in Überlagerung mit der Linie S39X 15'-Takt Grevenbroich – Neuss ■ S39X zwischen Neuss und Düsseldorf beschleunigt ■ 5'-Takt Neuss – D-Gerresheim tagsüber zusammen mit Linien S8, S11 und S28
S33	Essen – Velbert – Wuppertal-Oberbarmen	<ul style="list-style-type: none"> ■ 30'-Takt Essen – Wuppertal (Grundbedienung) ■ Essen Hbf – Wuppertal Hbf 4 Fahrten/h in Überlagerung mit Linie S3X
S39X	Bedburg/Erft – Grevenbroich – Neuss – Düsseldorf – Ratingen West – Duisburg	<ul style="list-style-type: none"> ■ 30'-Takt als Grundbedienung zwischen Bedburg/Erft und Düsseldorf (Bedburg/Erft – Neuss mit allen Halten) ■ zusätzlicher Halt Neuss Polizeipräsidium wird aktuell noch untersucht ■ 15'-Takt zwischen Grevenbroich und Neuss durch Überlagerung mit Linie S29 ■ ca. 15'-Takt mit Linie S47X zwischen Düsseldorf/D-Rath – Ratingen West – Duisburg Hbf – Ratingen Weststrecke ■ verkehrt zwischen Düsseldorf und Duisburg über Ratingen Weststrecke



Linie	Strecke	Angebot
S43	Dortmund – Castrop-Rauxel – Herne – Gladbeck – Dorsten – Bottrop Süd – OB-Sterkrade	<ul style="list-style-type: none"> ■ 15'-Takt Wanne-Eickel – Herne – Castrop-Rauxel Süd – DO-Bövinghausen – Dortmund Hbf ■ 30'-Takt Wanne-Eickel – Dorsten mit Anschluss in Dorsten an RE14 Richtung Borken/Coesfeld ■ 30'-Takt Wanne-Eickel – GE-Schalke – E-Karnap – Bottrop Süd – Osterfeld Süd – OB-Sterkrade mit Anschluss an RE5 und RE19 Richtung Wesel, Bocholt, Emmerich und Arnheim
S47X	Wuppertal – Remscheid – Solingen – Düsseldorf – Ratingen West – DU-Wedau – Duisburg	<ul style="list-style-type: none"> ■ Reaktivierung Ratinger Weststrecke Duisburg – Ratingen West – Düsseldorf im 30'-Takt (Grundbedienung) ■ beschleunigte Führung Düsseldorf – Solingen – Remscheid – Wuppertal ■ 15'-Takt durch Überlagerung mit S7 Düsseldorf – Solingen – Remscheid – Wuppertal ■ ca. 10'-Takt Düsseldorf – Hilden – Solingen zusammen mit den Linien S1 und S7
RRX1	Aachen – Köln – Düsseldorf – Duisburg – Essen – Dortmund	<ul style="list-style-type: none"> ■ Umwandlung aus RE1 ■ im 60'-Takt ■ 30'-Takt Aachen – Dortmund mit RRX2 ■ 15'-Takt Köln – Dortmund mit RRX2, RRX4 und RRX6
RRX2	Aachen – Köln – Düsseldorf – Duisburg – Essen – Dortmund – Hamm – Paderborn – Kassel	<ul style="list-style-type: none"> ■ Umwandlung aus RE11 ■ Anpassung Bedienangebot (im 60'-Takt)
RRX3	Münster – Lünen – Dortmund – Gelsenkirchen – Oberhausen – Düsseldorf – Dormagen – Köln/Bonn Flughafen	<ul style="list-style-type: none"> ■ Umwandlung aus RE3, Verlängerung über Neuss nach Köln/Bonn Flughafen (statt RE6), sowie über Lünen nach Münster ■ 30'-Takt Duisburg – Oberhausen – Gelsenkirchen – Herne – Dortmund mit RE3 ■ 15'-Takt Herne – Dortmund mit RE3 und RE45 (Recklinghausen – Herne – Dortmund)

Linie	Strecke	Angebot
RRX4	Minden – Bielefeld – Hamm – Dortmund – Essen – Duisburg – Düsseldorf – Köln – Remagen	<ul style="list-style-type: none"> ■ neue, zusätzliche Linie zur Vervollständigung deS 15'-Taktes Hamm – Köln ■ im 60'-Takt ■ 30'-Takt Remagen – Köln – Düsseldorf – Duisburg – Dortmund – Hamm – Bielefeld mit RRX6 ■ 15'-Takt Köln – Dortmund mit RRX1, RRX2 und RRX6
RRX5	Arnhem – Emmerich/Bocholt – Wesel – Duisburg – Düsseldorf	<ul style="list-style-type: none"> ■ Umwandlung aus RE5 mit leichter Fahrlagen-Anpassung ■ Laufweg-Verlängerung als Flügelzug bis Emmerich und Bocholt (analog zu RE19) ■ 30'-Takt mit RE19 Emmerich/Bocholt – Wesel – Düsseldorf ■ 15'-Takt Wesel – Oberhausen mit RE19 und halbstündlicher Linie RB40
RRX6	Herford – Minden – Hamm – Dortmund – Essen – Duisburg – Düsseldorf – Köln – Koblenz	<ul style="list-style-type: none"> ■ Umwandlung aus RE6 im 60'-Takt ■ Übernahme Düsseldorf – Köln – Bonn – Koblenz von alter Linie RE5 ■ Bielefeld – Dortmund – Duisburg mit Anschluss in Duisburg an RRX3 in Richtung Düsseldorf und Köln ■ 30'-Takt Remagen – Köln – Düsseldorf – Duisburg – Dortmund – Hamm – Bielefeld mit RRX4 ■ 15'-Takt Köln – Dortmund mit RRX1, RRX2 und RRX6
RRX7	Osnabrück – Münster – Recklinghausen – Gelsenkirchen – Essen – Düsseldorf	<ul style="list-style-type: none"> ■ Umwandlung aus alter Linie RE2 im 60'-Takt ■ schneller 30'-Takt Recklinghausen – Münster durch Überlagerung mit der neuen Linie RE2 Münster – Bochum – Hagen – Wuppertal – Solingen – Köln ■ 4 Fahrten/h Münster – Recklinghausen in Überlagerung mit RE2 (neu) und der hier halbstündlichen Linie RE42

Linie	Strecke	Angebot
RE 2 (NEU)	Münster – Haltern – Recklinghausen – Bochum – Witten – Hagen – Wuppertal – Solingen – Köln	<ul style="list-style-type: none"> ■ Umwandlung/Erweiterung aus alter Linie RE 41 Haltern – Recklinghausen – Bochum ■ Verlängerung nach Münster, sowie über Hagen, Wuppertal und Solingen nach Köln im 60'-Takt ■ schneller 30'-Takt Münster – Recklinghausen durch Überlagerung mit RRX 7 (RE 2 alt) ■ 30'-Takt Hagen – Wuppertal – Solingen – Köln durch Überlagerung mit der Linie RE 7
RE 3 (NEU)	Duisburg – Oberhausen – Dortmund – Lünen – Münster (auf der Strecke der früheren RB 32)	<ul style="list-style-type: none"> ■ 60'-Takt ■ Durchbindung auf die heutige Linie RB 50 von Dortmund nach Münster mit allen Halten (Grundbedienung) ■ schneller 30'-Takt Duisburg – Oberhausen – Gelsenkirchen – Herne – Dortmund in Überlagerung mit der Linie RRX 3 (RRX 3 beschleunigt zwischen Dortmund und Münster, RE 3 mit allen Halten) ■ schneller 15'-Takt Herne – Dortmund in Überlagerung mit den Linien RRX 3 und RE 45 ■ Anschluss in Oberhausen Hbf an die Linie RRX 5 in aus Richtung Dortmund/ Münster in Richtung Wesel
RE 4	Aachen – Mönchengladbach – Neuss – Düsseldorf – Wuppertal – Hagen – Witten – Dortmund	<ul style="list-style-type: none"> ■ 60'-Takt Aachen – Mönchengladbach – Neuss – Düsseldorf – Wuppertal – Hagen ■ 30'-Takt Hagen – Witten – Dortmund mit RE 4-Zwischentakt ■ 30'-Takt Mönchengladbach – Neuss – Düsseldorf – Wuppertal – Hagen in Überlagerung mit Linie RE 13 ■ angenäherter 30'-Takt Aachen – Mönchengladbach – Neuss – Düsseldorf durch Überlagerung mit Linie RB 41

Linie	Strecke	Angebot
RE 7	Rheine – Münster – Hamm – Hagen – Wuppertal – Solingen – Köln	<ul style="list-style-type: none"> ■ 60'-Takt ■ 30'-Takt Hagen – Wuppertal – Solingen – Köln durch Überlagerung mit der Linie RE 2 ■ angenäherter 35'-Takt Münster – Hamm – Hagen – Wuppertal durch Überlagerung mit der Linie RE 13
RE 8	Venlo – Viersen – Mönchengladbach – Grevenbroich – Köln – Koblenz	<ul style="list-style-type: none"> ■ 60'-Takt ■ 30'-Takt zwischen Venlo und Mönchengladbach durch Überlagerung mit der Linie RE 13 ■ in Viersen mit Anschluss aus Venlo in Richtung Ruhrgebiet an Linie RE 35
RE 9	Geldern – Krefeld – Neuss – Dormagen – Köln – Siegen	<ul style="list-style-type: none"> ■ 30'-Takt Geldern – Neuss (inkl. zusätzlichem Halt in Krefeld Obergplatz) ■ 60'-Takt Neuss – Köln – Siegen ■ 10'-/20'-Takt Geldern – Krefeld – Meerbusch-Osterath durch Überlagerung mit der Linie RE 10 ■ ca. 30'-Takt Neuss – Dormagen – Köln mit Linie RRX 3 ■ Anschluss in Krefeld halbstündlich von den Linien RE 10, RB 33 und RB 35 aus Nijmegen, Kleve, Mönchengladbach und Duisburg in Richtung Neuss und Köln
RE 10	Nijmegen – Kleve – Geldern – Krefeld – Düsseldorf	<ul style="list-style-type: none"> ■ 30'-Takt (inkl. zusätzlichem Halt in Krefeld Obergplatz) ■ 10'-/20'-Takt Geldern – Krefeld – Meerbusch-Osterath durch Überlagerung mit der Linie RE 9 ■ Anschluss in Krefeld halbstündlich an die Linien RE 9, RB 33 und RB 35 in Richtung Neuss, Köln, Mönchengladbach und Duisburg
RE 13	Eindhoven – Venlo – Mönchengladbach – Düsseldorf – Hagen – Hamm – Münster – Zwolle	<ul style="list-style-type: none"> ■ 60'-Takt ■ 30'-Takt Venlo – Mönchengladbach durch Überlagerung mit der Linie RE 8 ■ 30'-Takt Mönchengladbach – Düsseldorf – Hagen durch Überlagerung mit der Linie RE 4 ■ angenäherter 35'-Takt Wuppertal – Hagen – Hamm – Münster durch Überlagerung mit der Linie RE 7



Linie	Strecke	Angebot
RE14	Borken/Coesfeld – Dorsten – Bottrop – Essen – Bochum – Hagen – Iserlohn	<ul style="list-style-type: none"> ■ 30'-Takt Borken – Dorsten – Iserlohn ■ Ersatz für RE16 zwischen Essen und Hagen ■ Anschluss in Letmathe an die Linie RE34 in Richtung Siegen ■ 15'-Takt Dorsten – Gladbeck – Bottrop in Überlagerung mit der Linie RE44 ■ ca. 15'-Takt Essen – Bochum – Witten – Hagen in Überlagerung mit Linie RB40 ■ 6 Fahrten/h Bottrop – Essen in Überlagerung mit den beiden Linien S9 und S22 ■ 6 Fahrten/h Essen – Hagen in Überlagerung mit den beiden Linien S22 und RB40 ■ 8 Fahrten/h zwischen Gladbeck und Bottrop in Überlagerung mit den Linien S9, S22 und RE44
RE17	Hagen – Schwerte – Fröndenberg – Kassel-Wilhelmshöhe	<ul style="list-style-type: none"> ■ 60'-Takt ■ 30'-Takt Fröndenberg – Hagen durch Überlagerung mit der Linie RB54 Hagen – Fröndenberg – Neuenrade ■ in Überlagerung mit RB54, RE7 und RE13 ca. 15'-Takt auf dem Abschnitt Hagen – Schwerte
RE19	Arnhem – Emmerich/Rhede – Bocholt – Wesel – Duisburg – Düsseldorf	<ul style="list-style-type: none"> ■ 60'-Takt ■ 30'-Takt in Überlagerung mit der Linie RRX5 Emmerich/Bocholt – Wesel – Düsseldorf ■ 15'-Takt Wesel – Oberhausen in Überlagerung mit den Linien RE19 und RB40
RE34	Dortmund – Witten – Hohenlimburg – Siegen	<ul style="list-style-type: none"> ■ stündlich alternierend mit Fernverkehr (jeweils im 2-Stunden-Takt, stündlich wenn kein Fernverkehr verkehrt) ■ Anschlüsse an RE14 in Letmathe aus Siegen Richtung Hagen bzw. Essen, Bottrop, Borken und Coesfeld



Linie	Strecke	Angebot
RE37	Oberhausen – Duisburg – Krefeld – Mönchengladbach – Aachen	<ul style="list-style-type: none"> ■ stündlich alternierend mit Fernverkehr (jeweils im 2-Stunden-Takt, stündlich wenn kein Fernverkehr verkehrt) ■ schneller 30'-Takt Duisburg – Krefeld – Mönchengladbach durch Überlagerung mit der Linie RE42 ■ 4 Fahrten/h zwischen Mönchengladbach und Duisburg in Überlagerung mit den Linien RE42, RB33 und RB35
RE42	Münster – Gelsenkirchen – Essen – Duisburg – Krefeld – Mönchengladbach	<ul style="list-style-type: none"> ■ 30'-Takt Münster – Essen ■ 60'-Takt Essen – Mönchengladbach ■ schneller 30'-Takt Duisburg – Krefeld – Mönchengladbach durch Überlagerung mit der Linie RE37
RE44	Kamp-Lintfort – Moers – Duisburg – Oberhausen – Bottrop – Dorsten	<ul style="list-style-type: none"> ■ Reaktivierung/Neuanschluss der Strecken Moers – Neukirchen-Vluyn und Rheinkamp – Kamp-Lintfort ■ Moers – Neukirchen-Vluyn und Moers – Kamp-Lintfort jeweils im 60'-Takt ■ Verlängerung der bisherigen Linie RE44 von Bottrop bis Dorsten ■ 30'-Takt Moers – Oberhausen – Dorsten ■ 4 Fahrten/h Moers – Rheinhausen – Duisburg in Überlagerung mit den halbstündlichen Linien S31 und RB31 ■ jeder Zug mit Anschluss in Rheinhausen von/an die Linien RB33, RB35, RE37 und RE42 Richtung Krefeld und Mönchengladbach ■ schneller 15'-Takt Dorsten – Bottrop in Überlagerung mit der Linie RE14
RE45	Recklinghausen – Dortmund	<ul style="list-style-type: none"> ■ 30'-Takt ■ beschleunigt und verdichtet aus der Linie S2 zwischen Recklinghausen und Dortmund (10 Minuten schneller) ■ schneller 15'-Takt Herne – Dortmund mit RRX3 und RE3

Linie	Strecke	Angebot
RB 31	Xanten – Moers – Duisburg – Oberhausen – Gelsenkirchen – Bochum	<ul style="list-style-type: none"> ■ 30'-Takt auf dem gesamten Linienweg ■ Xanten – Rheinhausen und Duisburg – Oberhausen – Gelsenkirchen – Bochum mit allen Halten als Grundbedienung ■ 4 Fahrten/h Moers – Duisburg – Oberhausen in Überlagerung mit der Linie RE 44 ■ Anschluss in Rheinhausen an die Linien RB 33 und RB 37 in Richtung Krefeld/Mönchengladbach ■ 4 Fahrten/h Duisburg – Oberhausen – Gelsenkirchen in Überlagerung mit den schnellen und je stündlichen Linien RRX 3 und RE 3 ■ Anschluss in Oberhausen Hbf aus Richtung Wesel (RB 40) in Richtung Gelsenkirchen und Bochum ■ Neuer Halt in Menzelen West wird geprüft.
RB 32 (NEU)	Oberhausen – DU-Meiderich Süd – DU-Beeck – Moers – Krefeld	<ul style="list-style-type: none"> ■ 30'-Takt ■ 15'-Takt Oberhausen Hbf – DU-Meiderich Süd in Überlagerung mit Linie RB 36 ■ Halbstündlicher Anschluss in Moers aus Krefeld und Oberhausen auf RB 31 in beiden Richtungen
RB 33	DU-Walsum – Oberhausen – Duisburg – Krefeld – Mönchengladbach – Aachen	<ul style="list-style-type: none"> ■ 60'-Takt ■ 30'-Takt DU-Walsum – Oberhausen – Duisburg – Krefeld – Mönchengladbach – Erkelenz mit der Linie RB 35 ■ ca. 15'-Takt DU-Walsum – Oberhausen in Überlagerung mit den Linien S 3 und RB 35 ■ 4 Fahrten/h Duisburg – Krefeld – Mönchengladbach in Überlagerung mit den stündlichen Linien RB 35, RE 42 und RE 37 (zweimal schnell, zweimal langsam)

Linie	Strecke	Angebot
RB 35	DU-Walsum – Oberhausen – Duisburg – Krefeld – Mönchengladbach – Ratheim – Wassenberg	<ul style="list-style-type: none"> ■ 60'-Takt ■ 30'-Takt DU-Walsum – Oberhausen – Duisburg – Krefeld – Mönchengladbach – Erkelenz in Überlagerung mit der Linie RB 33 ■ ca. 15'-Takt DU-Walsum – Oberhausen in Überlagerung mit den Linien S 3 und RB 33 ■ 4 Fahrten/h Duisburg – Krefeld – Mönchengladbach in Überlagerung mit den stündlichen Linien RB 33, RE 37 und RE 42 (zweimal schnell, zweimal langsam)
RB 36	Oberhausen – DU-Meiderich Süd – DU-Ruhrort	<ul style="list-style-type: none"> ■ 30'-Takt Oberhausen – DU-Ruhrort
RB 40	Wesel – Oberhausen – Essen – Bochum – Witten – Hagen	<ul style="list-style-type: none"> ■ 30'-Takt Wesel – Oberhausen – Essen – Bochum – Hagen (zusätzlicher Halt in Oberhausen-Alstaden) ■ 30'-Takt Bochum – Hagen ■ Führung zwischen Bochum und Hagen über die linke Ruhrseite (Wengern Ost, Oberwengern) ■ Reaktivierung der Halte Witten Höhe, Wengern Ost, Oberwengern und Volmarstein (Einstellung des PersonenverkehrS1986) ■ ca. 15'-Takt Essen – Bochum – Witten in Überlagerung mit der Linie RE 14 ■ ca. 15'-Takt zwischen Wengern Ost und Hagen Hbf in Überlagerung mit der Linie S 22 ■ ca. 15'-Takt zwischen Oberhausen und Essen in Überlagerung mit der Linie S 3
RB 41	Aachen – Erkelenz – Mönchengladbach – Neuss – Düsseldorf	<ul style="list-style-type: none"> ■ 60'-Takt (etwa in heutiger RE 4-HVZ-Lage) ■ ca. 30'-Takt (Aachen –) Mönchengladbach – Düsseldorf in Überlagerung mit der Linie RE 4

Linie	Strecke	Angebot
RB 51/ RE 51	Hengelo – Enschede – Gronau – Coesfeld – Dülmen – Lünen – Dortmund	<ul style="list-style-type: none"> ■ Lünen – Gronau im 30'-Takt ■ Lünen – Dortmund mit 3 Fahrten/h ■ einmal (RE51) aus Hengelo ohne Halt mit Anschluss in Dortmund Richtung Hamm und Ruhrgebiet an den RRX ■ zweimal mit allen Halten im 15'-/45'-Takt ■ Zwischentakt Lünen – Dortmund im 20'-/40'-Takt zu RE 32 (ebenfalls mit allen Halten Lünen – Dortmund) ■ Beschleunigung Dortmund – Gronau – Enschede ggü. heute um ca. 10 Minuten
RB 52	Dortmund – Hagen – Lüdenscheid/Halver	<ul style="list-style-type: none"> ■ 60'-Takt Dortmund – Hagen – Lüdenscheid/Halver (Zug wird in Lüdenscheid-Brügge geflügelt) ■ 30'-Takt Dortmund – Hagen – Lüdenscheid-Brügge in Überlagerung mit der Linie RB 55
RB 53	Iserlohn – Dortmund	<ul style="list-style-type: none"> ■ 30'-Takt
RB 54	Hagen – Menden – Neuenrade	<ul style="list-style-type: none"> ■ 60'-Takt ■ 30'-Takt Fröndenberg – Hagen in Überlagerung mit der Linie RE 17 ■ ca. 15'-Takt Hagen – Schwerte in Überlagerung mit den Linien RE 7, RE 13 und RE 17
RB 55	Dortmund – Herdecke – Hagen – Lüdenscheid-Brügge – Gummersbach	<ul style="list-style-type: none"> ■ 60'-Takt Dortmund – Hagen – Lüdenscheid-Brügge – Gummersbach ■ 30'-Takt Dortmund – Hagen – Lüdenscheid-Brügge in Überlagerung mit der Linie RB 52
RB 59	Soest – Unna – Dortmund	<ul style="list-style-type: none"> ■ 30'-Takt (Grundbedienung)
RB 91	Hagen – Siegen	<ul style="list-style-type: none"> ■ 60'-Takt (Grundbedienung)
RB 92	Olpe – Finnentrop – Hohenlimburg – Schwerte – Dortmund	<ul style="list-style-type: none"> ■ 60'-Takt (Grundbedienung)



Alle Investitionsprojekte des VRR stellen wir Ihnen auf vrr-investitionsprojekte.de vor. Hier finden Sie aktuelle Infrastrukturprojekte, Themen rund um Fahrzeuge sowie Bahnhöfe und Stationen.



Für Zielnetz 2040 umfassender Ausbau der Infrastruktur erforderlich

Um das VRR-Zielnetz 2040 realisieren zu können, muss die Eisenbahninfrastruktur umfassend ausgebaut werden. Die zuständigen Eisenbahninfrastrukturunternehmen müssen zahlreiche Schienenstrecken mehrgleisig ausbauen, Kreuzungsbahnhöfe und neue SPNV-Haltepunkte errichten, Bahnsteige und Brücken reaktivieren bzw. neu bauen sowie neue Signalanlagen errichten. Im Folgenden ein Auszug:

Zweigleisiger Ausbau Bottrop Hbf – Essen-Dellwig (Ost)

Bedingt durch die hohe Zugdichte zwischen Bottrop Hbf und E-Dellwig (Ost) (6 Züge je Stunde und Richtung) ist ein zweigleisiger Ausbau notwendig.

Viergleisiger Ausbau Gladbeck West – Bottrop Hbf

Bedingt durch die hohe Zugdichte zwischen Gladbeck West und Bottrop Hbf (inkl. Schienengüterverkehr 15 Züge je Stunde und Richtung) ist ein viergleisiger Ausbau notwendig.

Dreigleisiger Ausbau Duisburg – Oberhausen

Bedingt durch die hohe Zugdichte (12 Züge je Stunde und Richtung statt bisher 6) ist ein dreigleisiger Ausbau notwendig.

Durchgehendes drittes Gleis Recklinghausen Süd – Recklinghausen Hbf

Für die Umsetzung der angestrebten Verkehre ist der dreigleisige Ausbau erforderlich.

Zwei neue Haltepunkt zwischen Witten Hbf und Hagen Hbf

Stationen Oberwengern und Wengern Ost in Wetter

Technische Aufrüstung Essener Stammstrecke

Bis 2032: Optimierung der Leitsignaltechnik für Zugfolgezeiten von drei Minuten; bis 2040: zusätzlicher Bahnsteig für die S6 und S7X von Werden kommend in Essen Hbf; zusätzliche Weichen in Mülheim-Styrum für RRR 1 parallel zu RB40

Reaktivierung des Bahnsteiggleises 5 in Oberhausen Hbf

Neue Weichenverbindung von Essen-Altenessen nach Gleis 10 sowie von Oberhausen-Sterkrade nach Gleis 14.

Ausbau Emschertalbahn

- Wiederherstellung Zweigleisigkeit Gladbeck-Zweckel – Gladbeck Ost
- Wiederherstellung Streckenabschnitt Herne Hot – Castrop-Rauxel Süd
- Kreuzungsbahnhof Dortmund-Marten
- Kreuzungsbahnhof Dortmund-Hu

Große Brückenlösung zur Verbindung der NIAG-Strecke aus Neukirchen-Vluyn

und der Hippelandbahn für die Reaktivierung nach Neukirchen-Vluyn

Drittes Gleis über A 42

für parallele Fahrtmöglichkeiten Herne – Recklinghausen (SPNV/Schienen-Güterverkehr) sowie Bochum – Oberhausen (Schienen-Güterverkehr)

Blockverdichtung Velbert-Langenberg – Velbert-Neviges

Beseitigung Langsamfahrstelle am Bahnübergang nördlich des Haltepunkts Nierenhof und Zugdeckungssignale in den Gleisen 3, 4 und 5 in Wuppertal Hbf

Solingen Hbf:

Wendegleis und zusätzliche Weichenverbindungen

Bedburg – Grevenbroich – Neuss:

zweigleisiger Ausbau und Elektrifizierung

Rheydt – Rheydt-Odenkirchen:

zweigleisiger Ausbau

W-Vohwinkel:

Bau einer Wendeanlage

Kaldenkirchen – Dülken:

zweigleisiger Ausbau

Düsseldorf Hbf:

Optimierung Leit- und Sicherungstechnik

Solingen – Opladen:

Bau eines dritten Gleises

Mönchengladbach – Rheydt:

Optimierung Leit- und Sicherungstechnik

Kempen – Kleve:

Blockverdichtung

Was für die Umsetzung des VRR-Zielnetzes 2040 noch notwendig ist

- Der zur Realisierung der Angebotskonzepte für das VRR-Zielnetz 2040 erforderliche erhebliche Ausbau der Infrastruktur benötigt einen langen zeitlichen Vorlauf.
- Der Infrastrukturbedarf des Landes NRW sollte daher möglichst früh mit den Planungen des Bundes (Bundesverkehrswegeplan, Deutschlandtakt) abgestimmt werden, um eine Finanzierung sicherzustellen.
- Die Finanzierung des Infrastrukturausbaus ist bislang ebenso wenig gesichert wie die Finanzierung der Mehrleistungen, das heißt der jährlichen, gegenüber dem heutigen Ist-Stand deutlich höher zu erwartenden Fahrbetriebskosten.
- Auch die derzeitigen Regionalisierungsmittel des Bundes und die Pauschalen des Landes NRW sind derzeit erst einmal nur bis 2031 festgesetzt.

Herausgeber:

Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR
Augustastr. 1 · 45879 Gelsenkirchen
Telefon: 0209/1584-0
E-Mail: info@vrr.de
www.vrr.de

Fotos/Bildnachweis:

©VRR AöR
Titel: hespasoft – stock.adobe.com
S. 2: MKS – stock.adobe.com
S. 3: Lumixera – stock.adobe.com
S. 4: MKS, EdNog, APchanel – stock.adobe.com, VIAS

