



VRR-Nahverkehrsplan

Fortschreibung 2010



Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis	3
Einleitung	5
Teil 1 Grundlagen, Rahmenbedingungen	6
1.1 Finanzielle und rechtliche Rahmenbedingungen.....	6
1.2 Verkehrsrelevante Entwicklungen	7
1.2.1 Demographische Entwicklung	7
1.2.2 Umweltpolitische Faktoren	7
Teil 2 SPNV.....	9
2.1 Aktuelle Entwicklungen.....	9
2.1.1 Betriebsaufnahmen im VRR	9
2.1.1.1 Maas-Rhein-Lippe-Netz.....	9
2.1.2.2 Niers-Rhein-Emscher-Netz.....	10
2.1.2 Wettbewerb	11
2.1.2.1 RB47.....	11
2.1.2.2 Netz Westliches Münsterland	12
2.1.3 Qualität	12
2.2 Umgesetzte Maßnahmen	13
2.3 Weitere wichtige Planungen	14
2.3.1 RE-Konzept	14
2.3.2 RRX	14
2.4 Kurzfristige Planungen / Maßnahmen	15
2.4.1 Ratering Weststrecke	15
2.4.2 Verlängerung der S28 von Mettmann nach Wuppertal	15
2.4.3 Verlängerung der S28 von Kaarst nach Viersen	15
2.5 Langfristige Planungen	16
2.5.1 Reaktivierung RB31.....	16
2.5.3 Grenzüberschreitende Verkehre	17
2.5.3.1 Mönchengladbach – Venlo - Eindhoven	18

2.5.3.2 Oberhausen – Emmerich – Arnhem	18
2.5.3.3 Kleve – Nijmegen	19
2.6 Stationsinfrastruktur.....	20
2.6.1 Infrastrukturfinanzierungsplan (IFP) des Landes NRW 2008/2013	20
2.6.2 Konjunkturpakete 1 und 2.....	20
2.6.3 S9 – Vertrag (P+R/B+R-Anlagen)	21
2.6.4 Stationsbericht.....	21
3. Intermodale Wegekette	22
3.1 Fahrgastinformation.....	22
3.1.1 Linienplan Schnellverkehr	22
3.2 Leihfahrradsysteme	23
3.2.1 „metrorad-ruhr“	23
4. Sicherheit und Kundenmanagement.....	25
4.1 ZeRP-Datenbank.....	25
5. Tarif und Vertrieb.....	26
5.1 Tarifharmonisierung VRR / VGN	26
5.2 Tarifliche Einbindung der Gemeinde Kerken in den VRR	26
5.3 Umsatz- und Fahrtenentwicklung	27
Anlagen	28

Einleitung

In der Sitzung am 10.09.2009 hat der Verwaltungsrat der VRR AöR den VRR-Nahverkehrsplan 2009 (NVP 2009) beschlossen und die Verwaltung beauftragt, in einer jährlichen Fortschreibung über den Stand der Planung und Umsetzung der im NVP genannten Maßnahmen zu berichten und die erste Fortschreibung des NVP zum 2. Sitzungsblock 2010 vorzulegen.

Diese erste Fortschreibung des VRR-Nahverkehrsplans 2009 wird mit dem folgenden Text vorgelegt.

In Anlehnung an die Gliederungsstruktur des NVP 2009 werden in den einzelnen Teilen geänderte Rahmenbedingungen und die neuen Sachstände zur Planung und Umsetzung von Maßnahmen beschrieben.

Durch Aufnahme der beiden Maßnahmen „Ratinger Weststrecke“ und „Regiobahn-Verlängerung nach Wuppertal“ in das Kapitel „Kurzfristige Maßnahmen“ wird auch der Protokollerklärung des Kreises Mettmann zu einer höheren Priorisierung beider Maßnahmen Rechnung getragen.

Teil 1 Grundlagen, Rahmenbedingungen

1.1 Finanzielle und rechtliche Rahmenbedingungen

Das Verwaltungsgericht Gelsenkirchen hat Ende 2008 in einem Rechtsstreit zwischen dem VRR und einem EVU über die beihilferechtliche Zulässigkeit geleisteter Zahlungen zu Gunsten des EVU entschieden. Auf Grundlage dieser Entscheidung und zur Vermeidung weiterer Rechtsstreitigkeiten wurde auf dem Verhandlungswege eine außergerichtliche Einigung erreicht. Die sich daraus ergebenden finanziellen Auswirkungen ermöglichen es dem VRR zusammen mit einer finanziellen Beteiligung des Landes NRW das Leistungsangebot im SPNV weitestgehend aufrecht zu erhalten und in Teilen zu verbessern. Insgesamt bleibt die Finanzierungssituation dennoch angespannt.

Auf der Basis der außergerichtlichen Einigung ist der „Vertrag zur Beilegung der anhängenden Rechtsstreitigkeiten und zur Verbesserung des SPNV im Zuständigkeitsgebiet des VRR“ am 24.11.2009 zwischen VRR und DB Regio NRW geschlossen worden.

Dieser Sachverhalt steht noch unter dem Vorbehalt eines vergaberechtlichen Nachprüfungsverfahrens. Die zwischen VRR und EVU geführten Verhandlungen und der Vertrag zur Beilegung des Rechtsstreites wurden von einem Wettbewerber vor der Vergabekammer Münster beanstandet. Die Vergabekammer hat dem Wettbewerber in erster Instanz recht gegeben. Zurzeit ist das Verfahren in der nächsthöheren Instanz vor dem OLG Düsseldorf anhängig. Sollte letztinstanzlich die erreichte Einigung zwischen VRR und EVU für unzulässig erklärt werden, werden sich die finanziellen Rahmenbedingungen für den VRR wieder deutlich verschlechtern. Als Folge wären deutliche Einschnitte in das Leistungsangebot nicht auszuschließen.

Auch wenn im Jahr 2009 die Energiekosten tendenziell rückläufig waren, ist perspektivisch wieder mit deutlich steigenden Preisen zu rechnen. Die grundlegende Problematik stark steigender Energiekosten ist nach VRR Auffassung weiterhin existent und ein erheblicher Kostentreiber.

In einem vom Ministerium für Bauen und Verkehr beauftragten Gutachten werden zurzeit Vorschläge für eine Revision der SPNV-Pauschale erarbeitet. Ob und wann sich daraus eine verbesserte Finanzausstattung des VRR für den SPNV ergeben wird, ist derzeit nicht vorhersagbar.

1.2 Verkehrsrelevante Entwicklungen

1.2.1 Demographische Entwicklung

Nach neuen Berechnungen des statistischen Landesamtes NRW unterscheiden sich die Prognosedaten in der Tendenz nicht wesentlich von den Daten des NVP 2009. Es wird nach wie vor von flächendeckenden Bevölkerungsverlusten in den Mitgliedskommunen des VRR ausgegangen. Bis zum Jahr 2030 werden den Berechnungen des statistischen Landesamtes zur Folge die Landkreise im Durchschnitt etwa 6,4% der Einwohner verlieren, während die kreisfreien Städte einen Verlust von 5,5% zu beklagen haben. Die Stadt Düsseldorf ist die einzige kreisfreie Stadt im Verbundraum der ein Bevölkerungswachstum von 11,1% zugesprochen wird.

Im Gegensatz zu früheren Untersuchungen zur Bevölkerungsentwicklung ergaben die aktuellen Berechnungen bis zum Jahr 2030, dass sich der Schwerpunkt des Einwohnerrückgangs von den kreisfreien Städten zunehmend auf die ländlichen Umlandgemeinden der Ballungsräume an Rhein und Ruhr verschieben wird, sodass es dort auch zunehmend zu einer Überalterung der Bevölkerung mit den im NVP 2009 geschilderten Auswirkungen kommen wird.

1.2.2 Umweltpolitische Faktoren

Bei Klimaschutz, Lärmschutz und Luftreinhaltung ist der ÖPNV im Vergleich zum MIV grundsätzlich positiver zu bewerten. Da es aber auch im ÖPNV noch Potentiale zur Verringerung der Umweltbelastung gibt und um den ÖPNV noch attraktiver für die Fahrgäste zu machen, wird die Beschaffung von über 40 Hybridbussen durch die Verkehrsunternehmen in den Jahren 2009 – 2011 mit 20 Mio. € durch den VRR gefördert.



Abb. 1: Durch den VRR geförderter Hybridbus der BOGESTRA

Außerdem beteiligen sich Verkehrsunternehmen und VRR im Rahmen der "Modellregion Elektromobilität Rhein-Ruhr" an einem vom Bundesverkehrsministerium geförderten



Modellregion
Elektromobilität
Rhein-Ruhr

Forschungsprogramm, das die Verringerung von Kraftstoffverbrauch und Emissionen bei verschiedenen Hybridbus-Typen und unter unterschiedlichen Einsatzbedingungen untersucht.

beteiligte Verkehrsunternehmen	Städte / Einsatzgebiete
Bogestra	Bochum, Gelsenkirchen,
DSW 21	Dortmund
HST	Hagen
SWK mobil	Krefeld
SWN	Neuss
Rheinbahn	Düsseldorf
TRD Fischer	Dortmund
HCR	Herne
BSM	Stadt Monheim
STOAG	Oberhausen
VIA (DVG, MVG, EVAG)	Duisburg, Mülheim, Essen
NVV	Moers
Vestische	Kreis Recklinghausen
Niederrheinwerke mobil	Viersen
WSW	Wuppertal
VER	Ennepe-Ruhr-Kreis

Abb. 2: Beteiligte Verkehrsunternehmen

Teil 2 SPNV

2.1 Aktuelle Entwicklungen

2.1.1 Betriebsaufnahmen im VRR

Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2009 standen die Betriebsaufnahmen im Maas-Rhein-Lippe- und dem Niers-Rhein-Emscher-Netz an.

2.1.1.1 Maas-Rhein-Lippe-Netz

Aufgrund der Nichtzulassung von 14 der insgesamt 18 vertraglich geschuldeten Neufahrzeuge vom Typ „Flirt“ des Herstellers Stadler wurde zwischen dem Eisenbahnverkehrsunternehmen eurobahn/Keolis und den Aufgabenträgern VRR und ZRL ein Ersatzkonzept für den Zeitraum bis Ende Januar 2010 verabredet.

Auf dem Abschnitt Dortmund – Düsseldorf der Linie RE3 kamen die verbliebenen vierteiligen Fahrzeuge des Typs Flirt zum Einsatz. Obwohl alle fahrplanmäßigen Fahrten durchgeführt werden konnten, kam es aufgrund unzureichender Kapazitäten immer wieder zu Engpässen und Verspätungen. Der Abschnitt Dortmund – Hamm wurde ersatzweise durch die DB Regio betrieben. In Dortmund bestand ein bahnsteiggleicher Anschluss zwischen den Zügen.

Auf dem Abschnitt Mönchengladbach – Venlo der Linie RE13 hat DB Regio NRW einen Ersatzbetrieb mit lokbespannten n-Wagen-Zügen und auf dem Abschnitt Mönchengladbach – Hagen einen Ersatzbetrieb mit lokbespannten x-Wagen-Zügen (S-Bahnzüge Rhein-Ruhr älterer Bauart) durchgeführt. Der Abschnitt Hagen – Hamm wurde zeitweise durch einen „Schülerzug“ morgens mit Mehrfachtraktion VT 628 ebenfalls von DB Regio NRW bedient.

Ab Anfang Februar 2010 wurden die lokbespannten x-Wagen durch lokbespannte Reisezüge der eurobahn/Keolis ersetzt.

Insgesamt kann festgestellt werden, dass durch den hohen Einsatz aller Beteiligten – insbesondere auch durch DB Regio – sehr kurzfristig ein relativ zuverlässiger Ersatzbetrieb organisiert wurde, der allerdings die fahrplanmäßig vorgesehenen Kapazitäten nicht vollständig ersetzen konnte.

Ende Februar 2010 erteilte das Eisenbahnbundesamt dann die Zulassung für die 14 fünfteiligen Fahrzeuge. Seit dem 15.3.2010 werden alle Fahrten mit den neuen Fahrzeugen durchgeführt. Aufgrund der noch ausstehenden Zulassung für die Niederlande dürfen die Fahrzeuge noch nicht bis Venlo verkehren. Deshalb wird auf dem Abschnitt Kaldenkirchen - Venlo voraussichtlich bis Mai 2010 weiterhin lokbespannter Ersatzbetrieb durch DB Regio durchgeführt.



Abb. 3: Seit Mitte März 2010 verkehren die neuen Fahrzeuge des Typs FLIRT auf den Linien RE3 und RE13. Auf dem Bild ist eine Doppeltraktion auf der Linie RE3 in Gelsenkirchen Hbf zu sehen. Das vordere Fahrzeug ist im RRX-Design gehalten.

2.1.2.2 Niers-Rhein-Emscher-Netz

Am 13. Dezember 2009 hat die NordWestBahn GmbH (NWB) mit Sitz in Osnabrück den Betrieb auf einem ersten Teil der Linien des Niers-Rhein-Emscher-Netzes (NRE-Netz) aufgenommen.

Dabei handelt es sich um die Linien:

- RE10 Düsseldorf – Krefeld – Kleve und
- RB31 Duisburg – Moers – Xanten

Zum diesjährigen Fahrplanwechsel am 12.12.2010 folgen im gleichen Netz noch die Linien

- RB36 Oberhausen – Duisburg-Ruhrort und
- RB44 Oberhausen – Bottrop – Dorsten

Eingesetzt werden fabrikneue Fahrzeuge vom Typ LINT 41 H des Herstellers Alstom. Fahrzeuge dieses Typs sind für den VRR bereits durch abellio rail im Emscher-Ruhrtal-Netz und durch DB Regio NRW im Sauerland-Netz im Einsatz. Es handelt sich dabei um zweiteilige Fahrzeuge, die u. a. mit Klimaanlage und Videoüberwachung ausgestattet sind und 136 Sitzplätze aufweisen.

Die ausgeschriebenen Sitzplatzkapazitäten sind aufgrund begrenzter Finanzmittel knapp bemessen worden. Deshalb ist vom ersten Betriebstag an das Verkehrsaufkommen mit besonderem Augenmerk beobachtet worden.



Nach einem reibungslosen Start am 13.12.2009 konnte nahezu von einer Vollaussnutzung, auch der Stehplätze, gesprochen werden. Nach dem 14.12.2010 führte der VRR daher mit eigenen Mitarbeitern umfangreiche Fahrgastzählungen und –beobachtungen, insbesondere auf dem nachfragestärksten Abschnitt Kempen (Niederrhein) – Krefeld Hbf, in der Hauptverkehrszeit durch.

Auf der Basis einiger Vorüberlegungen des VRR erarbeitet die NWB nunmehr kostenneutrale Lösungsmöglichkeiten für das Kapazitätsproblem in der morgendlichen HVZ. Ziel ist es, durch einen weiter optimierten Fahrzeugeinsatz – auch aufgrund der jetzt gewonnenen zusätzlichen Erkenntnisse und ohne den Einsatz neu zu beschaffender Fahrzeuge – das Verhältnis zwischen Angebot und Nachfrage zu verbessern.

Zur nochmaligen, detaillierten Erfassung der Verkehrsnachfrage beabsichtigt der VRR im nochmals Zählungen in der HVZ durchzuführen.

2.1.2 Wettbewerb

2.1.2.1 RB47

Im November 2009 wurde mit der Bekanntmachung der Ausschreibung im EU-Amtsblatt das Ausschreibungsverfahren RB47 gestartet.

Erstmals wird den Eisenbahnverkehrsunternehmen das VRR-Finanzierungsmodell als Option für die Finanzierung von Neufahrzeugen angeboten, d.h. das Wettbewerbsverfahren wird um die Komponente „Wettbewerb der Finanzierung der Fahrzeuge“ erweitert. Die klassische Fahrzeugbeschaffung und Finanzierung durch das EVU kann auch weiterhin angeboten werden. Das Fahrzeugfinanzierungsmodell des VRR sieht vor, dass der künftige Betreiber die Fahrzeuge für den Betrieb der RB47 beschafft und dann an den VRR weiterveräußert. Der VRR wird Eigentümer der Fahrzeuge, übernimmt die Finanzierung und verpachtet diese für die Laufzeit des Verkehrsvertrages an den künftigen Betreiber. Das neue Finanzierungsmodell des VRR verbindet die Vorteile der Fahrzeugbeschaffung durch die Eisenbahnverkehrsunternehmen mit den Vorteilen einer Finanzierung der Fahrzeuge durch den Aufgabenträger, der Zugang zur Kommunalkreditfinanzierung hat.

Das auszuschreibende Leistungsangebot für die Linie RB47 orientiert sich am aktuellen Leistungsangebot. Damit soll in Solingen Hbf sowohl eine optimale Verknüpfung zwischen der Linie RB47 und der S1 in Richtung Düsseldorf, als auch eine gute Anschlussmöglichkeit in und

aus Richtung Köln hergestellt werden. Eingesetzt werden sollen moderne Fahrzeuge mit einer Fußbodenhöhe für den niveaugleichen Einstieg von der vorhandenen Bahnsteighöhe der Stationen mit 76 cm.

Das Ausschreibungsverfahren RB47 soll Ende des Jahres 2010 abgeschlossen werden. Die Betriebsaufnahme ist für Dezember 2013 vorgesehen.

2.1.2.2 Netz Westliches Münsterland

Der VRR führte zusammen mit dem NWL und den niederländischen Partnern das wettbewerbliche Vergabeverfahren „Netz Westliches Münsterland“ mit den drei SPNV-Linien RB51, RB63 und RB64 durch. Die Betriebsaufnahme ist für Dezember 2011 vorgesehen. Nach einer Verhandlungsrunde sind im März 2010 die letztverbindlichen Angebote beim federführenden Aufgabenträger NWL eingegangen. Die Vergabeentscheidung aller Partner erfolgte im April 2010. Gewinner des Verfahrens ist die DB Regio.

Von den ausgeschriebenen Linien verläuft nur die RB51 (Linienweg Dortmund Hbf – Lünen – Coesfeld – Enschede) teilweise im Gebiet des VRR; deshalb entfallen von den insgesamt 2,853 Mio. ZugKm p. a. nur rund 0,186 Mio. ZugKm p. a. auf den VRR.

2.1.3 Qualität

Der VRR stellt die Entwicklung der Angebotsqualität im SPNV in seinem jährlichen Qualitätsbericht vor. Dieser steht auf der Internetseite des VRR zu Verfügung.

2.2 Umgesetzte Maßnahmen

Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2009 wurde das modifizierte S-Bahn Netz umgesetzt. Dieses ist im NVP 2009 ausführlich beschrieben.

Neben den verkehrlichen Vorteilen durch neue Direktverbindung und die Optimierung von Umsteigemöglichkeit innerhalb des S-Bahn-Netzes war es insbesondere Ziel des neuen S-Bahn Netzes, die betriebliche Qualität durch den Wegfall einer Linie und eine verbesserte Zugfolge im Bereich des Düsseldorfer Hbf zu steigern.

Die Betriebsaufnahme des neuen S-Bahn Netzes war – neben betrieblichen Problemen im Raum Düsseldorf – zunächst durch widrige Wetterverhältnisse (Eis und Schnee) gekennzeichnet, so dass qualifizierte Analysen und Aussagen zur Betriebsstabilität nur eingeschränkt möglich waren. In den folgenden klimatisch unproblematischen Wochen konnte dann doch ein deutlich besserer Betriebsablauf festgestellt werden. Allerdings kam es in der Hauptverkehrszeit im Düsseldorfer Hauptbahnhof bedingt durch die hohe Anzahl an HVZ-Zügen noch zu einigen betrieblichen Unzulänglichkeiten.

In einer Arbeitsgruppe mit Vertretern von DB-Regio, DB-Netz und VRR sind im Januar alle betrieblichen Probleme seit Einführung des neuen S-Bahn-Netzes zusammengetragen und analysiert worden. Zur Verbesserung wurde eine Reihe von Maßnahmen erarbeitet, die schon umgesetzt worden sind bzw. sukzessive umgesetzt werden sollen. Hierzu zählen u.a.

- verbesserte Betriebsführung durch die Fahrdienstleiter durch veränderte Zuglenkung (Anpassung der Durchrutschwege und Einfahrgeschwindigkeiten)
- Entlastung der S-Bahn-Gleise durch Bahnsteigverlegung von einzelnen HVZ-Zügen
- Abbau von Einfahrkreuzungen durch geänderte Bahnsteigbelegung von HVZ-Zügen
- Veränderung der Betriebsdurchführung von endenden Zügen im Düsseldorfer Hbf
- Bahnsteigverlegung von Fernverkehrszügen

Als außerordentlich nachteilig für die Betriebsqualität des S-Bahn-Netzes haben sich die drei verbliebenen Verstärkerzüge der S6 in der morgendlichen HVZ von Ratingen Ost nach Düsseldorf erwiesen. Es wird zurzeit an Lösungsmöglichkeiten gearbeitet.

2.3 Weitere wichtige Planungen

2.3.1 RE-Konzept

Die Umsetzung des im Nahverkehrsplan beschriebenen RE-Konzeptes als Übergangslösung bis zur Einführung des RRX hat für den VRR große Bedeutung. Die Planungen des Konzeptes sind seit langer Zeit abgeschlossen.

Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2010 soll dabei der Tausch der westlichen Endäste der Linien RE2 und RE11 sowie die Taktverdichtung des RE11 auf einen Stundentakt erfolgen. Auf der Linie RE11 werden dabei zukünftig Fahrzeuge des Typs ET 425 eingesetzt werden, die nach einer vollständigen Erneuerung der Inneneinrichtung einen angemessenen Reisekomfort ermöglichen.

Die DB hat im Frühjahr 2010 auch die Bestellung zusätzlicher Doppelstockwagen ausgelöst. Diese sollen auf der Linie RE2 ab Dezember 2010 und auf den Linien RE1 und RE5 im Laufe des Jahres 2011 eingesetzt werden.

Eine endgültige Umsetzung des Konzeptes ist abhängig von der Wirksamkeit des „Vertrages zur Beilegung der anhängenden Rechtsstreitigkeiten und zur Verbesserung des SPNV im Zuständigkeitsgebiet des VRR“.

2.3.2 RRX

Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2009 verkehren 2 moderne FLIRT-Fahrzeuge der eurobahn auf den Linien RE3 und RE13 im RRX-Design. Das zukünftige Premiumprodukt des Nahverkehrs hat mit der Designentwicklung ein Gesicht erhalten.



Nachdem der VRR im September 2008 vom MBV der Auftrag erhalten hatte, federführend die Designentwicklung zu übernehmen, wurde von der Agentur BUTTER das Design entwickelt und zur Fachmesse #rail 2009 erstmals der Öffentlichkeit präsentiert.

Der Einsatz der Fahrzeuge im Regelverkehr trägt zur Markenbildung „RRX“ bei und bietet einen Vorgeschmack auf das zukünftige Premiumprodukt des Nahverkehrs im VRR.

Mit der Umsetzung des RRX-Konzeptes werden alle Fahrzeuge, unabhängig vom EVU, im gleichen RRX-Design verkehren.

2.4 Kurzfristige Planungen / Maßnahmen

2.4.1 Rateringer Weststrecke

Wie bereits im NVP 2009 angekündigt, hat der VRR in der zweiten Hälfte des Jahres 2009 mit den beteiligten Kommunen vereinbart, eine Studie über betriebliche Machbarkeit unter Berücksichtigung der aktuellen Rahmenbedingungen (zunehmender Güterverkehr, geändertes Fahrplankonzept bei der S-Bahn im Bereich Düsseldorf) bei der DB Netz AG in Auftrag gegeben, die Ende April vorgelegt werden soll. Besondere Berücksichtigung findet dabei u.a. auch die Betriebsführung durch den Stauffenplatztunnel.

Durch die DB Netz AG werden dabei verschiedene Varianten geprüft, um auch bestehende Linien in ein Betriebskonzept zu integrieren. Untersucht werden folgende Möglichkeiten:

- Einrichtung einer SPNV-Linie Duisburg – Düsseldorf unter Integration der RB37
- Verlängerung der RB35 Wesel – Duisburg nach Düsseldorf unter Integration der Verstärkerleistungen der RB35
- Verlängerung der RB44 von Oberhausen nach Düsseldorf
- Verlängerung der RB38 nach Duisburg

Für die Finanzierung der Investitionskosten werden zurzeit alle denkbaren Fördermöglichkeiten untersucht; die Finanzierung der laufenden Betriebskosten ist noch nicht geklärt.

2.4.2 Verlängerung der S28 von Mettmann nach Wuppertal

Auch die Verlängerung der S28 von Mettmann nach Wuppertal ist aufgrund einer ergänzenden Protokollnotiz in das Szenario 2015 mit den kurzfristig umzusetzenden Maßnahmen aufgenommen worden. Auf der Grundlage des mittlerweile vorliegenden Planfeststellungsbeschlusses für den Infrastrukturausbau könnte mit dem Ausbau der Infrastruktur begonnen werden.

Eine Finanzierung der laufenden Betriebskosten ist allerdings nach wie vor nicht absehbar, so dass die Maßnahmen zurzeit nicht umgesetzt werden kann.

2.4.3 Verlängerung der S28 von Kaarst nach Viersen

Mittlerweile liegen die Ergebnisse einer Machbarkeitsstudie vor, die im Rahmen eines EU-weiten Förderprogramms zur grenzüberschreitenden Zusammenarbeit (INTERREG IV A) für eine Reaktivierung des ca. 14,3 km langen Streckenabschnittes erarbeitet wurde. Danach sind für den überwiegend eingleisigen Ausbau der Strecke ca. 56 Mio. € notwendig. Im Bereich des Haltepunktes Neersen sowie zwischen den Haltepunkten Willich-Schiefbahn und Kaarster See ist ein zweigleisiger Ausbau für Zugkreuzungen geplant.

Ergänzend dazu wurden vom Gutachter drei mögliche Betriebskonzepte entwickelt. Um eine Förderung der Investitionskosten durch die Europäische Union zu ermöglichen, wurde dabei unter anderem auch eine Verlängerung der Linie bis Venlo berücksichtigt. Im Einzelnen wurden folgende Betriebskonzepte untersucht:

- Variante 1: Verlängerung der Regiobahn im 20-Minuten-Takt bis Viersen.
- Variante 2: Verlängerung der Regiobahn im 20-Minuten-Takt bis Viersen und Verlängerung einer stündlichen Fahrt von Viersen bis Venlo als Ersatz für die Linie RE13.
- Variante 3: Verlängerung der Regiobahn im 20-Minuten-Takt bis Viersen und Einführung einer Linie RE28 Düsseldorf – Kaarst – Venlo. Diese Linie bedient alle Haltepunkte zwischen Viersen und Venlo. Ergänzend dazu wird die Linie RE8 von Mönchengladbach nach Venlo nur mit Halt in Viersen und Breyell verlängert.

Bei den Varianten fallen zusätzliche Betriebsleistungen zwischen 0,5 und 1,2 Mio. Zugkilometern pro Jahr an. Der Fehlbetrag beträgt je nach Variante zwischen 3,3 und 7,8 Mio. € pro Jahr. Eine Finanzierung dieser Deckungslücke durch den VRR ist nicht möglich.

Als Voraussetzung für eine Förderung der Infrastrukturkosten soll auf der Basis der Variante 3 eine Standardisierte Bewertung durchgeführt werden.

Bei einer weiteren Planung der Betriebskonzepte sind unter anderem auch die Planungen und Randbedingungen des VRR zu berücksichtigen, nach denen zum Beispiel die Linie RE13 bis zum Jahr 2025 im Rahmen des Maas-Rhein-Lippe-Netzes durch die Eurobahn betrieben wird.

2.5 Langfristige Planungen

2.5.1 Reaktivierung RB31

Gemeinsam mit den betroffenen Kommunen hat der VRR sich intensiv mit der Reaktivierung der Niederrheinbahn auseinandergesetzt. Im Rahmen eines ersten Gespräches wurden die Wünsche der Kommunen Neukirchen-Vluyn, Kamp-Lintfort und Rheinberg diskutiert. Dabei wurde festgelegt, dass der VRR die laufenden Betriebskosten für ein Betriebskonzept ermittelt, das sowohl die Reaktivierung der beiden Streckenäste als auch die Einführung eines 30-Minuten-Taktes nach Rheinberg berücksichtigt.

Auf Grundlage dieser Definition hat der VRR einen konkreten Fahrplanentwurf erarbeitet. Dieser sieht wie folgt aus:

- stündlicher Zug Duisburg - Moers - Xanten (entspricht Status Quo)

- stündlicher Zug Duisburg - Moers in Doppeltraktion mit Flügelung nach Neukirchen-Vluyn und Kamp-Lintfort
- Pendel Rheinberg - Moers, mit Anschluss in Moers an die Züge von Neukirchen-Vluyn und Kamp-Lintfort in Richtung Duisburg. In der HVZ werden je zwei Züge in der Lastrichtung von und nach Duisburg ähnlich des heutigen Betriebsprogramms verlängert. Diese beiden Züge können dabei zwischen Duisburg und Moers beschleunigt verkehren.

Eine ganztägige Verlängerung des Pendels Rheinberg - Moers nach Duisburg ist aufgrund der Nachfrage und der dann zusätzlich anfallenden Betriebskosten (ca. 80.000 zus. Zugkilometer) nach Ansicht des VRR nicht vertretbar; der schon heute dort bestehende Halbstundentakt ist ausreichend. Aufbauend auf diesem Fahrplan hat der VRR die jährlichen Betriebskosten für dieses Konzept ermittelt.

Die Ergebnisse sind der folgenden Tabelle zu entnehmen:

	zus. Zugkilometer	Fahrbetriebskosten (Jahr)	Infrastrukturkosten (Jahr)	Summe Kosten (Jahr)
Abschnitt Moers - Neukirchen-Vluyn	ca. 117.000	940.000 €	600.000 €	1.540.000 €
Abschnitt Moers - Kamp-Lintfort	ca. 169.000	1.350.000 €	706.000 €	2.056.000 €
Leistungsausweitungen Moers – Duisburg	ca. 50.000	240.000 €	258.000 €	498.000 €
30-Minuten-Takt Rheinberg	ca. 50.000	135.000 €	188.000 €	323.000 €
Summe	386.000	2.665.000 €	1.752.000 €	4.417.000 €

Die Finanzierung der Betriebskosten ist derzeit nicht sichergestellt.

2.5.3 Grenzüberschreitende Verkehre

Seit der Verabschiedung des Nahverkehrsplans sind gerade in dem Bereich der grenzüberschreitenden Verkehre Gespräche zwischen den Aufgabenträgern auf niederländischer und auf deutscher Seite aufgenommen worden. Das Themengebiet ist unter anderem auch durch das Kompetenzzentrum ITF aufgegriffen worden. Dort wird zurzeit in enger Abstimmung mit den jeweils betroffenen Aufgabenträgern versucht, die unterschiedlichen Planungsstände und Projektideen abzustimmen und weiter zu entwickeln.

2.5.3.1 Mönchengladbach – Venlo – Eindhoven

Bei dieser Strecke wird weiterhin nach einer Möglichkeit gesucht, eine schnelle Verbindung zwischen Düsseldorf und Eindhoven mit Fernverkehrscharakter herzustellen.

Im Rahmen eines EU-weiten Förderprogramms zur transnationalen Zusammenarbeit (INTERREG IV B) sind verschiedene Städte, Verkehrsunternehmen und Verkehrsverbünde an einem Projekt (RoCK - Regions of Connected Knowledge) beteiligt, das an einer Verbesserung der grenzüberschreitenden Mobilität und des technologischen Austausches arbeitet.

Die Projektpartner im „RoCK“-Projekt sind im Einzelnen:

Stadt Aachen, Aachener Verkehrsverbund, Stadt Mönchengladbach, Stadt Eindhoven (NL), Parkstad Limburg (NL), Stadt Maastricht (NL), Stadt Venlo (NL), SEEDA – South East England Development Agency (GB), Reading Borough Council (GB), De Lijn (B) sowie die Région Nord-Pas de Calais (F). Die Projektleitung ist bei der Stadt Eindhoven angesiedelt.

Dabei wird unter anderem versucht, das bestehende Angebot im Schienenverkehr auf der Strecke Eindhoven – Venlo – Mönchengladbach – Düsseldorf durch die Einführung einer IC-Verbindung zu verbessern. Durch einen Gutachter sind dabei zahlreiche mögliche Varianten entwickelt worden. Nach Abwägung aller Vor- und Nachteile werden zur Zeit drei Varianten favorisiert. Diese beinhalten sowohl kurzfristige Realisierungsmöglichkeiten durch die Schaffung verbesserter Anschlüsse in Venlo als auch langfristige Konzepte durch die Schaffung von umsteigefreien Direktverbindungen. Zwei Varianten beinhalten allerdings eine Integration bestehender Nahverkehrsangebote, nur die Variante 3 beschreibt eine Fernverkehrsverbindung.

Der VRR unterstützt grundsätzlich eine verbesserte grenzüberschreitende Verbindung Düsseldorf – Mönchengladbach – Eindhoven. Allerdings sind bei der Entwicklung der Betriebskonzepte unter Beteiligung von SPNV-Zügen die Planungen des VRR zu berücksichtigen. Diese sind aber teilweise nicht mit den erarbeiteten Varianten kompatibel.

2.5.3.2 Oberhausen – Emmerich – Arnhem

Derzeit werden für die Strecke verschiedene mögliche Betriebskonzepte untersucht. Der VRR versucht dabei folgende planerische Aspekte zu berücksichtigen:

- Verlängerung der Linie RE5 von Emmerich nach Arnhem
- Integration der Linie RB32 (Bocholt – Wesel) in ein zukünftiges Betriebskonzept. Ziel ist die Schaffung einer umsteigefreien Verbindung Bocholt – Duisburg – (Düsseldorf)
- Schaffung einer Direktverbindung Wesel – Essen
- Langfristige Integration des Betriebskonzeptes in den RRX

Bei den Planungen legt der VRR besonderen Wert auf einen Erhalt der heute vorhandenen Umsteigeverbindungen. So bestehen zum Beispiel in Oberhausen sehr gute Anschlüsse in Richtung Gelsenkirchen und Essen.

Zur Zeit werden unter Berücksichtigung der oben beschriebenen Rahmenbedingungen und unter Beteiligung des KC ITF verschiedenen Varianten entwickelt. Eine ausführliche Darstellung dieser Varianten ist aufgrund des aktuellen Planungsstandes nicht sinnvoll.

2.5.3.3 Kleve – Nijmegen

Der niederländische Schienennetzbetreiber ProRail und die Stadtregion Arnhem-Nijmegen beteiligen sich gemeinsam an dem durch die EU initiierten INTERREG-IV B-Projekt Sintropher. Im Rahmen des Projektes Sintropher soll die verkehrliche Erreichbarkeit und Erschließung dünn besiedelter Räume analysiert und verbessert werden. An dem Projekt nehmen insgesamt 5 Regionen in Nord-West-Europa teil.

Die beiden Partner ProRail und Stadtregion Arnhem-Nijmegen haben daher zusammen mit deutschen und niederländischen Partnern eine Sondierungsstudie zur möglichen Reaktivierung der Schienenstrecke Kleve – Nijmegen beauftragt. Hieran ist auch der VRR beteiligt.

Der zunehmende Anteil grenzüberschreitender Pendler, die hohe Attraktivität der Städte Nijmegen und Arnhem und der Bildungsinstitute in Nijmegen sowie der stark von niederländischen Fluggästen genutzte Airport in Weeze sorgen für zunehmende grenzüberschreitende Verkehrsbeziehungen zwischen den Niederlanden und der Bundesrepublik Deutschland. Daher gibt es beiderseits der Grenze Bestrebungen den grenzüberschreitenden Nahverkehr auszubauen. Dabei sind die unterschiedlichen Interessen der Beteiligten zu berücksichtigen.

Im Rahmen der Realisierungsstudie werden daher drei unterschiedliche Alternativen untersucht:

- Einrichtung eines eigenständigen Straßenbahnbetriebes mit der Option einer späteren Integration in ein noch zu entwickelndes Straßenbahnnetz in Nijmegen
- Einrichtung eines Tram-Train-Konzeptes. Hierbei sollen Zweisystemfahrzeuge eingesetzt werden, die unter bestimmten Bedingungen die bestehende Eisenbahninfrastruktur nutzen können.
- Verlängerung der bestehenden Regionalexpresslinie Düsseldorf – Kleve bis nach Nijmegen.

Bei allen drei Möglichkeiten sind Unteralternativen möglich. Berücksichtigt wird dabei auch eine Anbindung des Flughafens Weeze.

Der VRR beteiligt sich fachlich an der Studie. Die Ergebnisse sollen Ende des Jahres 2010 vorliegen.

2.6 Stationsinfrastruktur

2.6.1 Infrastrukturfinanzierungsplan (IFP) des Landes NRW 2008/2013

Der Nahverkehrsplan 2009 listet im Anhang 16 alle im IFP, Teil A und B enthaltenen Ausbaumaßnahmen an Stationen im VRR auf. Der aktuelle Umsetzungsstand zu den einzelnen Maßnahmen des IFP ist in der Anlage 1 aufgeführt.

Schwerpunkt des IFP bilden die Maßnahmen zur Modernisierungsoffensive 2 (MOF 2). Nachdem erste Grobabbestimmungen mit den beteiligten Kommunen und Aufgabenträgern bzw. Zweckverbänden durchgeführt wurden, konnten zwischenzeitlich voraussichtliche Realisierungszeiten bzw. Planungs- und Baubeginne konkreter gefasst werden. Dabei sind auch erste Abgleiche mit DB Netz hinsichtlich der betrieblichen Sperrpausen eingeflossen.

Eine besondere Herausforderung stellt sich bei der Umsetzung der Verbesserungsmaßnahmen an der Linie S6 dar. Weil zeitgleich 6 Stationen umgebaut werden sollen ist vorgesehen, die S6 auf dem Teilstück Essen – Düsseldorf in den Sommerferien 2012 zu sperren und für diesen Zeitraum Ersatzverkehre anzubieten.

In der Sitzung am 18.03.2010 hat der Ausschuss für Bauen und Verkehr des Landes NRW inhaltliche Änderungen im IFP beschlossen. So kann die Station Hagen Hbf als Ersatz für Essen Kray Süd (wegen RRX-Planungen vorerst keine Maßnahmenumsetzung möglich) in die MOF 2 aufgenommen werden, und die Stationen Kleinenbroich und Korschenbroich vom Teil B in den Teil A vorrücken. Darüber hinaus wurde anstelle von Essen-Hügel die Station Essen Werden in die MOF 2 Maßnahmen aufgenommen.

2.6.2 Konjunkturpakete 1 und 2

DB Station & Service hat zwischenzeitlich damit begonnen, die Maßnahmen der Konjunkturpakete zur Verbesserung an Stationen umzusetzen.

Schwerpunkt im VRR ist dabei die Ausrüstung von 169 Stationen mit dynamischen Schriftanzeigern (DSA) bis Ende 2013. In einem ersten Schritt sollen damit speziell bei Unregelmäßigkeiten im Betriebsablauf auf Zugverspätungen und/oder Zugausfälle hingewiesen werden. Die Anlage 2 zeigt welche Stationen im Rahmen der Konjunkturpakete mit DSA ausgerüstet werden.



2.6.3 S9 – Vertrag (P+R/B+R-Anlagen)

Nach intensiven Bemühungen der VRR AöR haben sich die Vertragspartner Land NRW und DB Station & Service AG darüber verständigt, den S9-Ausbauvertrag hinsichtlich der vertraglich vereinbarten Verbesserungen beim P+R- und B+R-Angebot zu erfüllen. Dabei geht es um die Erweiterung des gegenwärtigen Angebotes entlang der Linie S9 um rd. 630 P+R- und 420 B+R-Stellplätze mit einem geschätzten Bauvolumen in Höhe von ca. 3,5 Mio. €.

2.6.4 Stationsbericht

Auch in diesem Jahr hat der VRR einen Stationsbericht erstellt. Dieser enthält eine qualitative Bewertung aller Stationen im VRR hinsichtlich ihrer Ausstattung und des Erscheinungsbildes. Der Stationsbericht steht unter anderem auf den Internetseiten des VRR im Bereich Downloads → Publikationen zur Verfügung.

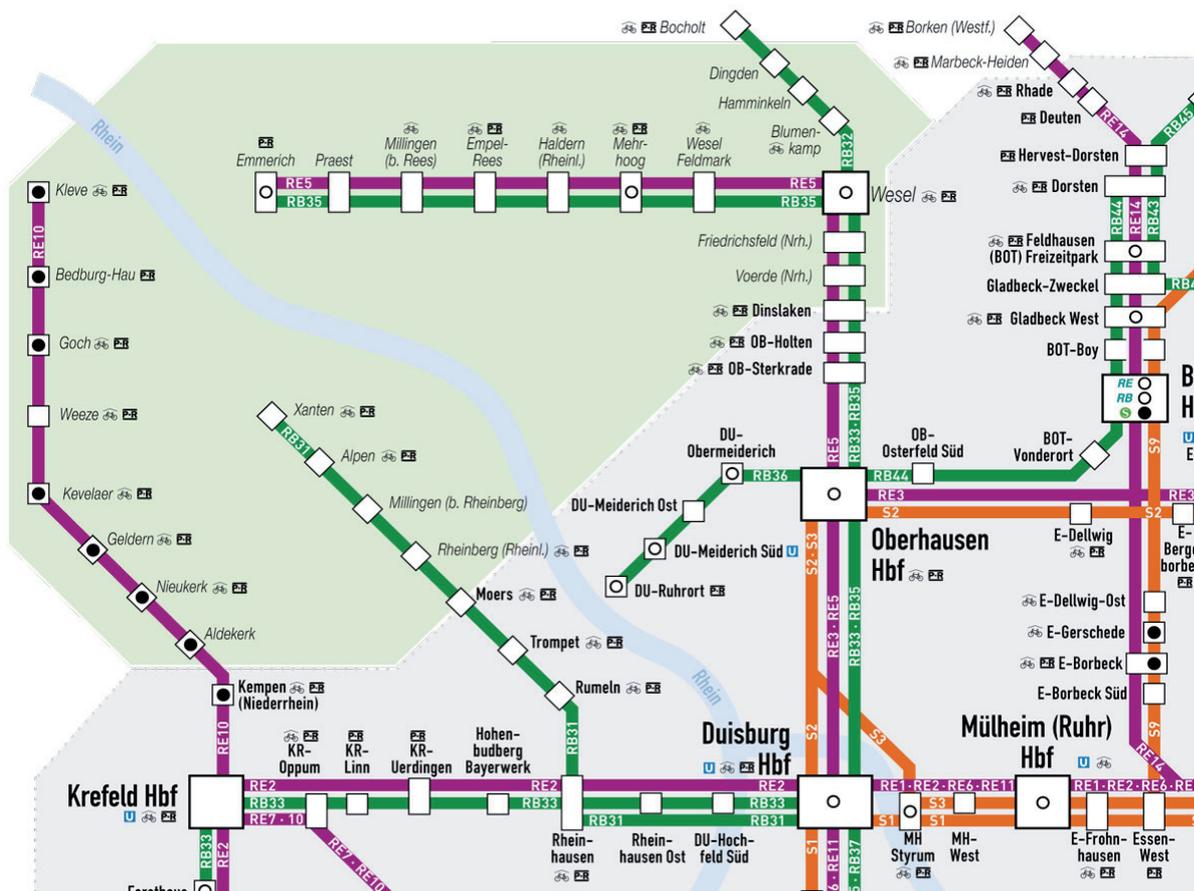
3. Intermodale Wegekette

3.1 Fahrgastinformation

3.1.1 Linienplan Schnellverkehr

Der Linienplan Schnellverkehr wurde einer grundlegenden Überarbeitung unterzogen. Zielsetzung war die Verbesserung der Übersichtlichkeit sowie die Integration des NVN in die Darstellung, um den Kunden eine leichtere Orientierung zu ermöglichen. Das aktuelle Design wurde auf Grundlage einer begleitenden Marktforschung erarbeitet. Wichtigster inhaltlicher Unterschied ist dabei die Konzentration auf das SPNV-Angebot. SB-Linien und U-Bahnen sind nicht mehr dargestellt.

Abb. 4: Ausschnitt aus dem neu gestalteten Linienplan Schnellverkehr



3.1.2 Barrierefreie Nutzung des SPNV-Angebotes

Bei der barrierefreien Ausstattung des SPNV-Angebotes sind, je nach Art der Mobilitätseinschränkung (z.B. gehörlos oder blind), die unterschiedlichen Anforderungen der mobilitätseingeschränkten Personen zu berücksichtigen.

Bestandteil einer barrierefreien Fahrt ist auch die Information des Kunden über die entsprechenden Fahrtangebote. Hierbei beginnt das Informationsbedürfnis bereits vor der eigentlichen Fahrt, denn je nach Art der Mobilitätseinschränkung können ggf. nicht alle Verkehrsmittel oder Haltestellen genutzt werden. Der VRR wird deshalb sein Informationsangebot im Internet zur barrierefreien Zugänglichkeit der SPNV-Fahrzeuge und Stationen ausbauen, um es mobilitätseingeschränkten Personen zu ermöglichen eine barrierefreie Fahrt zu planen.

3.2 Leihfahrradsysteme

In den letzten Jahren sind in zahlreichen Großstädten weltweit öffentliche Fahrradverleihsysteme etabliert worden. Der VRR sieht das Angebot eines Leihfahrradsystems insbesondere im Vor- und Nachlauf zum ÖPNV als einen intermodalen Mobilitätsbaustein an. Dementsprechend hat er sich, mit dieser Thematik beschäftigt und im Jahr 2005 eine in sich geschlossene Fahrrad-Service-Konzeption mit dem Namen bikey als VRR-Produkt am Markt eingeführt. Diese ist im Nahverkehrsplan ausführlich beschrieben.

Während der Pilotphase konnten sowohl das Managementsystem als auch die Nachfrage nach den blauen Fahrradboxen überzeugen, so dass diese weiterhin angeboten und ausgebaut werden.

3.2.1 „metrorad-ruhr“

Da der VRR als Mobilitätsdienstleister die zusätzliche Mobilitätsoption „Leihrad“ über die bikey-Pilotstandorte hinaus entwickeln möchte, hat er sich im Frühjahr 2009 als Leadpartner zusammen mit dem Regionalverband Ruhr (RVR), der Stadt Dortmund und neun weiteren Städten der Metropole Ruhr am bundesweiten Wettbewerb „Innovative öffentliche Fahrradverleihsysteme“ des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) beteiligt. Wettbewerbliche Zielsetzung war hierbei eine enge Integration eines öffentlichen Leihfahrradsystems in den ÖPNV.

Da der Wettbewerbsbeitrag seitens des BMVBS für eine Förderung (2,1 Mio. €) ausgewählt wurde, wird ab Frühjahr 2010 unter der Marke „metroradruhr“ ein städteübergreifendes Fahrradverleihsystem aufgebaut. Während der dreijährigen Projektphase sollen im Zielzustand (2012) 3.000 Fahrräder an 300 Verleihstationen verfügbar sein. Der Systembetrieb hierfür wird durch einen privaten Betreiber gewährleistet.

Als wichtiges Systemmerkmal wird eine enge Verzahnung mit dem ÖPNV realisiert. Hierzu gehören:

- Täglich 30 Minuten Gratis-Leihradnutzung für VRR-Kunden (Bonustarif des Betreibers)
- Leihstationen schwerpunktmäßig an Haltestellen
- Entwicklung von innovativen Komponenten zur erleichterten Ausleihe und Rückgabe der Räder für ÖPNV-Kunden
- Integration des „metrorad-ruhr“ in die elektronische Fahrplanauskunft (EFA)

Parallel zum Projekt wird eine gleichfalls durch das BMVBS geförderte Evaluation durchgeführt. In deren Rahmen werden u.a. auch die Auswirkungen des „metrorad-ruhr“ auf die Verkehrsmittelnutzung evaluiert, so dass die hieraus gewonnen Erkenntnisse für zukünftige Planungen verwendet werden können.

4. Sicherheit und Kundenmanagement

4.1 ZeRP-Datenbank

Die ZeRP-Datenbank wurde um zwei Bestandteile erweitert.

Zum einen wurde die ZeRP-Datenbank um eine Graffiti-Datenbank erweitert. Hier können Vorfälle zu Graffiti auch mittels Bildern erfasst werden. Durch Abgleich der Bilder, den "Logos" der Sprayer und den Tatorten (Züge, Bahnhöfe, Busse usw.) soll die kriminalpolizeiliche Ermittlung vereinfacht werden.

Zum anderen stellt die Implementierung einer Business Intelligence Lösung eine weitere Verbesserung dar. Business Intelligence ermöglicht die Erstellung dynamischer Analysen und Statistiken sowie die Visualisierung auf Karten, wobei die Bedienung einfach und intuitiv ist. Die Durchlaufzeiten bei Analysen und Auswertungen werden verringert, was zu einer verbesserten Performance führt. Die neue Lösung befindet sich zurzeit noch im Testbetrieb und wird in Kürze allen ZeRP-Partnern zur Verfügung stehen.

Die Erkenntnisse der ZeRP-Datenbank über die Belastung einzelner S-Bahnlinien fließen in ein Konzept zur Bestreifung von Sicherheitskräften ein.

5. Tarif und Vertrieb

5.1 Tarifharmonisierung VRR / VGN

Die konzeptionellen Überlegungen für einen gemeinsamen Tarifraum sind weitestgehend abgeschlossen. Gemeinsam mit VGN-Geschäftsstelle, BVR, DB, NIAG und WSW (als Vertreter für die VUs im VRR) wurden folgende Eckpunkte verabredet.

Preisstufeneinteilung im VGN-Raum :

Die Tarifgebietsgrenzen orientieren sich wie im VRR an den jeweiligen Stadtgrenzen. Bei Einführung des VRR-Tarif es im heutigen VGN-Gebiet im Bartarif zu erheblichen Preissprüngen kommen. Daher muss der Tarifgebietszuschnitt von der VGN überarbeitet werden, was zu einer Reduktion der Anzahl der Tarifgebiete führen wird. Die VGN hat eine aktualisierte Tarifgebietsübersicht erstellt.

Die weitere Unterteilung der Tarifgebiete bleibt bestehen, wobei die heutigen Zonen in Waben umgewandelt werden. Die Größe der VGN-Zonen ist mit denen der VRR-Waben vergleichbar, tendenziell eher etwas kleiner.

Die wie im VRR nur im Bartarif angewandte Kurzstrecke bleibt mit einer Reichweite von 1,5 – 2,0 km ebenfalls unverändert.

Die VRR-Preisstufen A – D werden im Übrigen analog der VRR-Preisstufensystematik übernommen und ersetzen die VGN-Preisstufen 1 – 4.

Auch die heutigen VRR-Ticketangebote können sowohl hinsichtlich der Tarifeigenschaften als auch der Preishöhe nahezu komplett übernommen werden. Für einen Übergangszeitraum werden allerdings einige wenige Sonderregelungen eingeführt, deren Notwendigkeit nach Zeitfortschritt überprüft wird.

Als Zeitpunkt für eine Tarifharmonisierung wird der 01.08.2011 angestrebt.

5.2 Tarifliche Einbindung der Gemeinde Kerken in den VRR

Auf der Strecke RE10 von Düsseldorf über Krefeld und Kempen nach Geldern, Goch und Kleve ist es momentan noch nicht möglich, die beiden benachbarten Verbundtarife des VRR und der VGN zu kombinieren. Dies wird aus Sicht der betroffenen Kunden als Benachteiligung gegenüber den Kunden auf den anderen Strecken zwischen dem VRR und der VGN angesehen, auf denen eine Brückenkopfregelung besteht. Die Diskussion über diesen bereits seit längerem bekannten Umstand ist seit dem Betreiberwechsel zum 13.12.2009 von der DB zur NordWestBahn und dem

damit gleichzeitig verbundenen Wechsel der Einnahmeverantwortung von der DB zum VRR neu und intensiver als bislang entfacht. So liegt mittlerweile ein formeller Antrag zum tariflichen Lückenschluss seitens der Stadtwerke Geldern, einem kommunalen Verkehrsunternehmen in der VGN vor. Dieser Antrag wurde von den VGN–Gremien befürwortet.

Wunsch aller Beteiligten ist die Schaffung dieses weiteren Brückenkopfes zum 01.08.2010. In diese Brückenkopfregelung sind die Bahnhöfe Aldekerk und Nieukerk einbezogen. Dieser Brückenkopf soll den Namen Kerken / Wachendonk erhalten. Zum 01.08.2010 können dann vom VRR aus mit allen Verbundtickets die Bahnhöfe Aldekerk und Nieukerk auch über den Schienenweg erreicht werden. Die Preisstufenfolge ab Kerken ist bereits heute in Richtung VRR bis zur Preisstufe C einschließlich vollzogen, da Kerken im Rahmen des Kragentarifes mit dem VRR–Tarif über Busverbindungen angebunden ist. Lediglich für alle weiteren Relationen ist dann die Preisstufe D neu anzuwenden.

5.3 Umsatz- und Fahrtenentwicklung

Auch in 2009 konnte wie in den Jahren zuvor die Preiserhöhung ohne Kundenverluste realisiert werden. Gegenüber 2008 steigerten die Verkehrsunternehmen den Umsatz um 37,7 Mio. € (4,1%) auf insgesamt ca. 955 Mio. €. Fahrten hingegen gingen minimal um 0,1% zurück.

**Anlage 1: VRR - Nahverkehrsplan 2009
Maßnahmen gemäß Infrastrukturförderungsplan 2008 - 2013 des Landes NRW - Teile A und B
Sachstand Frühjahr 2010**

Station	Maßnahmen	Bestandteil der Modernisierungs-offensive 2	Umsetzungsstand
Teil A			
Bochum Dahlhausen	Bahnsteigaufhöhung, barrierefreier Zugang, Tunneldurchstich	ja	Zur Umsetzung 2014 - 2015 geplant.
Bottrop Hbf	Bahnsteigverlängerung	nein	Baubeginn März 2010.
Böttrop Boy	Modernisierung, barrierefreier Zugang , P+R/B+R	nein	Planungsabschimmungen DB/Stadt/VRR laufen.
Breyell	Bahnsteigverlängerung	ja	Zwischenzeitlich fertiggestellt (Dezember 2009).
Dorsten	Neubau einer Flügelanlage	nein	Weitere Abstimmungen Bahn / Stadt / VRR erforderlich.
Dortmund Hbf	Modernisierung, barrierefreier Zugang , zusätzl. ITF-Maßnahme Neubau Bahnsteig 1	nein	Weitere Abstimmungen zwischen Aufgabenträger / DB Station u. Service erforderlich.
Dortmund Aplerbeck	Bahnsteigaufhöhung, barrierefreier Zugang	ja	Zur Umsetzung 2010 - 2012 geplant.
Dortmund Hörde	Bahnsteigaufhöhung, barrierefreier Zugang	ja	Im Bau.
Dortmund Kley	Barrierefreier Zugang	ja	Zur Umsetzung 2010 - 2011 geplant.
Dortmund Oespel	Barrierefreier Zugang	ja	Zur Umsetzung 2010 - 2012 geplant.
Dortmund West	ITF-Maßnahme: Neubau Bahnsteige/Verknüpfung S4/S5	nein	Umsetzung der Maßnahme nicht mehr relevant.
Duisburg Hbf	Modernisierung	nein	Im Bau / Fertigstellung der Empfangshalle vorauss. 1. Halbjahr 2010.
Duisburg Großenbaum	Modernisierung - Bahnsteigdach	ja	Zur Umsetzung 2011geplant.
Duisburg Rheinhausen	Bahnsteigaufhöhung, barrierefreier Zugang	ja	Zur Umsetzung 2012 - 2013 geplant.
Dülken	Bahnsteigverlängerung	ja	Zwischenzeitlich fertiggestellt (Dezember 2009).
Düsseldorf Hbf	Modernisierung - Bodenbeläge	nein	Im Bau / Fertigstellung der Empfangshalle vorauss. 1. Halbjahr 2011.
Düsseldorf Benrath	Bahnsteigaufhöhung - S-Bahnsteig	ja	Wegen Abhängigkeiten mit RRR-Planungen weiterer Abstimmungsbedarf;
Düsseldorf Bilk	Modernisierung, zusätzlicher RE - Bahnsteig	ja	Weiterer Abstimmungsbedarf speziell zum RE-Bahnsteigs.
Düsseldorf Derendorf	Bahnsteigaufhöhung	ja	Zur Umsetzung 2014 geplant.
Düsseldorf Eller	Bahnsteigaufhöhung / barrierefreier Zugang	ja	Zur Umsetzung 2013 geplant.
Düsseldorf Eller Süd	Bahnsteigaufhöhung / barrierefreier Zugang	ja	Zur Umsetzung 2013 geplant.
Düsseldorf Gerresheim	Modernisierung, barrierefreier Zugang zuzügl. ITF-Maßnahme	nein	Netz- und Stationsmaßnahmen stehen in Abhängigkeit mit Städtebaumaßnahmen. Weiterer Abstimmungsbedarf.
Düsseldorf Hamm	Barrierefreier Zugang	ja	Machbarkeit zur Anbindung Medienhafen in Planung; Weiterer Abstimmungsbedarf.

**Anlage 1 : VRR - Nahverkehrsplan 2009
Maßnahmen gemäß Infrastrukturförderungsplan 2008 - 2013 des Landes NRW - Teile A und B
Sachstand Frühjahr 2010**

Station	Maßnahmen	Bestandteil der Modernisierungs-offensive 2	Umsetzungsstand
Düsseldorf Hellerhof	Modernisierung	ja	Zur Umsetzung 2014 geplant.
Düsseldorf Oberbilk	Bahnsteigaufhöhung, barrierefreier Zugang	ja	Wegen Abhängigkeiten mit RRR-Planungen weiterer Abstimmungsbedarf.
Düsseldorf Rath	Bahnsteigaufhöhung, barrierefreier Zugang	ja	Zur Umsetzung 2012 geplant.
Düsseldorf Rath Mitte	Bahnsteigaufhöhung, barrierefreier Zugang	ja	Zur Umsetzung 2012 geplant.
Düsseldorf Reisholz	Bahnsteigaufhöhung	ja	Wegen Abhängigkeiten mit RRR-Planungen weiterer Abstimmungsbedarf.
Düsseldorf Wehrhahn	Bahnsteigaufhöhung, Bahnsteigdach	ja	Zur Umsetzung 2015 geplant.
Düsseldorf Zoo	Bahnsteigaufhöhung	ja	Zur Umsetzung 2015 geplant.
Emmerich	Modernisierung, barrierefreier Zugang	ja	Steht in Abhängigkeit mit Städtebaumaßnahmen. Für nördliche Stationsanbindung werden vertiefende Untersuchungen im 1. Halbjahr 2010 geplant.
Ennepetal	Bahnsteigaufhöhung / barrierefreier Zugang	nein	Fertiggestellt vorauss. Januar/Februar 2010.
Essen Borbeck	Bahnsteigverlängerung	nein	S 9-Maßnahme / Baubeginn März 2010.
Essen Hbf	Modernisierung, barrierefreier Zugang	nein	Fertiggestellt vorauss. Januar/Februar 2010.
Essen Hügel	Bahnsteigaufhöhung, barrierefreier Zugang	ja	Getauscht mit E-Werden, gemäß Entscheid des Ausschusses Bauen u. Verkehr des Landes NRW vom 18.3.2010.
Essen Kettwig	Bahnsteigaufhöhung, barrierefreier Zugang	ja	Zur Umsetzung 2012 geplant.
Essen Kray Süd	Modernisierung, barrierefreier Zugang	ja	Station soll Züge RRR aufgelassen werden. Als Ersatzmaßnahme rückt Hagen Hbf nach Teil A gemäß Entscheid des Ausschusses Bauen und Verkehr des Landes NRW vom 18.03.2010.
Essen Stadtwald	Bahnsteigaufhöhung, barrierefreier Zugang	ja	Zur Umsetzung 2012 geplant.
Gladbeck Ost	Verlegung, Bahnsteigaufhöhung, barrierefreier Zugang	nein	Weiterer Abstimmungsbedarf.
Gladbeck Zweckel	Bahnsteigaufhöhung, barrierefreier Zugang	nein	Bau- u. Finanzierungsvereinbarung (DB/Stadt) geschlossen.
Haltern am See	P+R, Tunneldurchstich	nein	S 9-Maßnahme / Förderantrag wird von StuS gestellt.
Herne	Barrierefreier Zugang	ja	Förderantrag bewilligt; Maßnahme im Bau.
Hochdahl (Erkrath)	Bahnsteigaufhöhung, barrierefreier Zugang	ja	Zur Umsetzung 2013 geplant.
Krefeld Hbf	Modernisierung, barrierefreier Zugang	ja	Umsetzung der Stationsmaßnahmen ab 2010 geplant. Weiterer Abstimmungsbedarf zur gepl. Wendeanlage.
Krefeld Oppum	Bahnsteigaufhöhung, barrierefreier Zugang	ja	Zur Umsetzung 2013 geplant.

**Anlage 1: VRR - Nahverkehrsplan 2009
Maßnahmen gemäß Infrastrukturfinanzierungsplan 2008 - 2013 des Landes NRW - Teile A und B
Sachstand Frühjahr 2010**

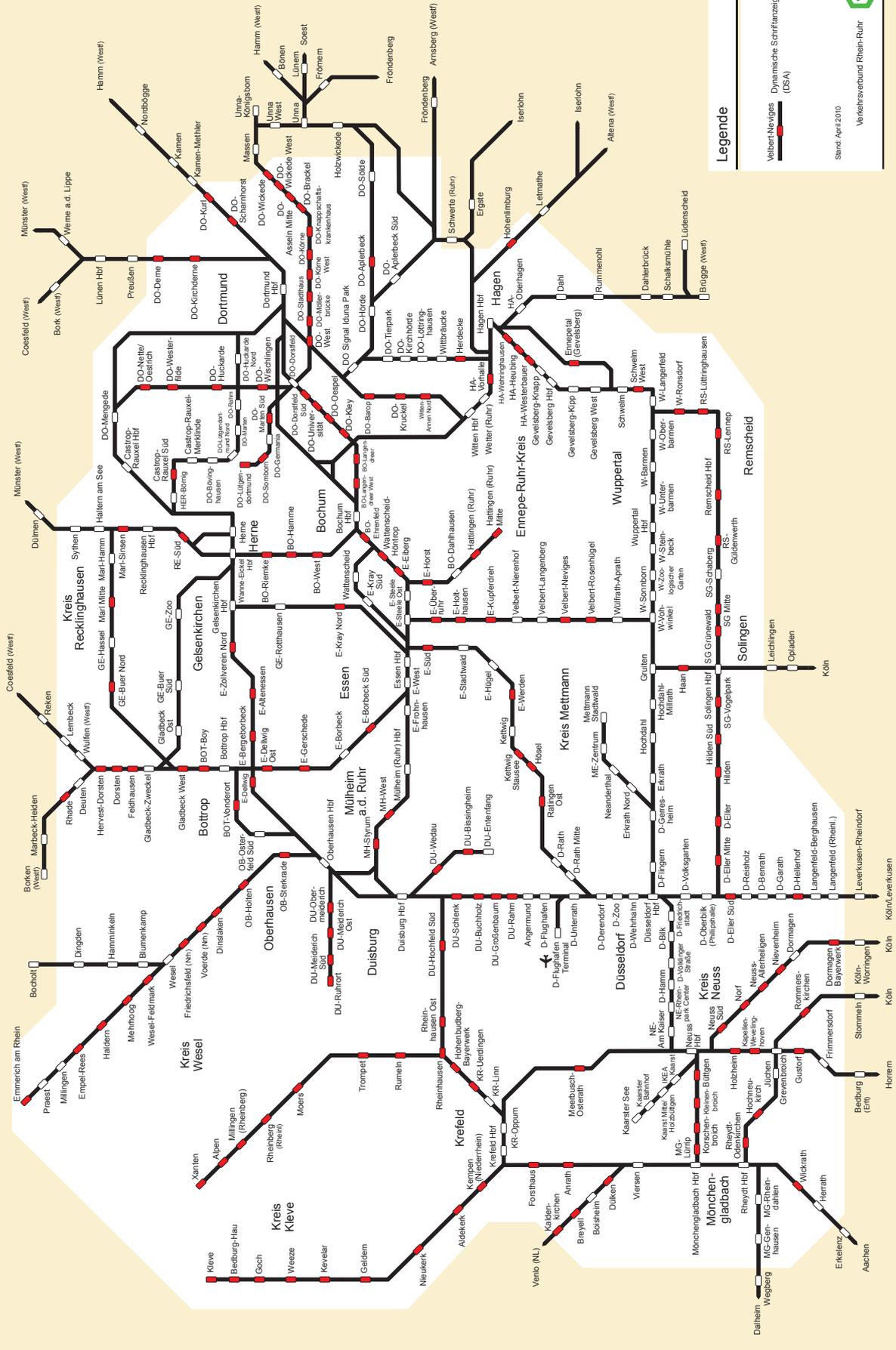
Station	Maßnahmen	Bestandteil der Modernisierungs-offensive 2	Umsetzungsstand
Marl Mitte	Barrierefreier Zugang	nein	Aufnahme der Planungen für 2010. Weiterer Abstimmungsbedarf.
Meerbusch Osterath	Bahnsteigaufhöhung, barrierefreier Zugang	ja	Zur Umsetzung 2012 geplant.
Moers	Bahnsteigaufhöhung / barrierefreier Zugang, Tunneldurchstich	ja	Zur Umsetzung 2015 geplant. .
Mülheim a. d. Ruhr Hbf	Modernisierung	ja	Modernisierung des Empfangsgebäudes bereits im Bau. Sonstige Maßnahmen (Zugänge / Bahnsteige) zur Umsetzung 2012 geplant.
Mülheim a. d. Ruhr Styrum	Bahnsteigaufhöhung	ja	Zur Umsetzung 2015 geplant.
Neuss Hbf	Barrierefreier Zugang	ja	Zur Umsetzung 2011 geplant, einschl.Ergänzungen im Empfangsgebäude (z.B. Blindenleitstreifen).
Oberhausen Hbf	Nachrüstung barrierefreier Zugang	ja	Zur Umsetzung 2011 geplant.
Oberhausen Sterkrade	Bahnsteigaufhöhungen, barrierefreier Zugang	ja	Umsetzung zurückstellt; wegen gepl. Stationsneubau im Zuge Betuwe-Linie Abs. 46/2.
Ratingen Ost	Bahnsteigaufhöhung	ja	Zur Umsetzung 2012 geplant.
Rhade	Bahnsteigaufhöhung, barrierefreier Zugang	ja	Zur Umsetzung 2012 geplant.
Remscheid Lennep	Bahnsteigaufhöhung, barrierefreier Zugang	nein	Im Bau / Fertigstellung vorauss. 1. Halbjahr 2010.
Solingen Hbf	Bahnsteigaufhöhung, barrierefreier Zugang	ja	Zur Umsetzung 2016 geplant.
Wanne-Eickel-Hbf	Barrierefreier Zugang	ja	Zur Umsetzung 2010 geplant.
Weeze	Bahnsteigaufhöhung, barrierefreier Zugang	ja	Zur Umsetzung 2012 geplant.
Wickrath	Neubau eines Außenbahnsteiges	ja	Zur Umsetzung 2010 geplant.
Wuppertal Hbf	Modernisierung, barrierefreier Zugang	ja	Zur Umsetzung 2015 geplant. Weiterer Abstimmungsbedarf in Schnittstellenbereichen zur kommunalen Maßnahme "Döppersberg".
Teil B			
Duisburg Rheinhausen	Bahnsteigaufhöhung, barrierefreier Zugang	-	Kein neuer Sachstand.
Hagen Hbf	Modernisierung	-	Rückt nach Teil A, gemäß Entscheid des Ausschusses Bauen und Verkehr des Landes NRW vom 18.3.20100
Korschenbroich	Bahnsteigaufhöhung, barrierefreier Zugang	-	Rückt nach Teil A, gemäß Entscheid des Ausschusses Bauen und Verkehr des Landes NRW vom 18.3.20100
Kleinenbroich	Bahnsteigaufhöhung, barrierefreier Zugang	-	Rückt nach Teil A, gemäß Entscheid des Ausschusses Bauen und Verkehr des Landes NRW vom 18.3.20100
Witten Hbf	Modernisierung/Neuer Zugang von/zu Busbahnhof	-	Kein neuer Sachstand.
Witten Annen Nord	Barrierefreier Zugang	-	Kein neuer Sachstand.

Anlage 2

geplante Stationen

Dynamische Schriftnanzeiger (DSA)

Verkehrsverbund Rhein-Ruhr



Legende

Velbert-Neuiges Dynamische Schriftnanzeige (DSA)

Stand: April 2010

Verkehrsverbund Rhein-Ruhr



