



Mehr Takt.

Mehr Platz.

Mehr Zug.



Mehr RE für NRW! Zug um Zug zu einem
neuen Qualitätsangebot auf der Schiene

Vorwort



Auf dem Weg zur Mobilität der Zukunft

Als zentraler Standortfaktor hat die Mobilität in Nordrhein-Westfalen eine herausragende Bedeutung. Auf den Verkehrswegen des Landes ist täglich mehr als ein Fünftel aller Pendler der gesamten Bundesrepublik unterwegs – insgesamt mehr als sieben Millionen Menschen. Ein Großteil von ihnen nutzt das öffentliche Verkehrsangebot, wobei der Nahverkehr auf der Schiene gerade als schnelle Städte- und Regionalverbindung eine zentrale Rolle spielt.

Das Land Nordrhein-Westfalen setzt auch in Zukunft auf die Schiene: Wir wollen den Menschen die Möglichkeit zu einer umweltfreundlichen und bedarfsgerechten Mobilität bieten. Und genau diese Angebote wollen auch die Bürgerinnen und Bürger. Die Nachfrage nach umweltfreundlichen Reismöglichkeiten steigt stetig, Alternativen zum Auto und zum täglichen Stau werden dringend gesucht.

Seit mehr als zehn Jahren verfolgt Nordrhein-Westfalen das Konzept eines integrierten Taktfahrplans, der für ein attraktives und abgestimmtes Angebot im Schienenpersonennahverkehr sorgt. Der Zuspruch der Fahrgäste zeigt, dass wir damit den richtigen Weg beschritten haben. Zugleich wissen wir, dass NRW auch weiterhin an einem leistungsstarken, qualitativ hochwertigen und kundenorientierten Nahverkehr arbeiten muss. Das aktuelle Konzept „Mehr RE für NRW“ ist ein wichtiger Meilenstein auf diesem Weg: Es schafft adäquate Lösungen mit Neuerungen, die das Land und die Fahrgäste weiterbringen. Und es bringt uns dem Ziel näher, den wichtigen Standortfaktor der Mobilität auf der Schiene in Nordrhein-Westfalen optimal auszugestalten.

Horst Becker

Parlamentarischer Staatssekretär für Verkehr im Ministerium für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen

„Busse & Bahnen NRW“ ist eine Gemeinschaftskampagne des NRW-Verkehrsministeriums, der Verkehrsunternehmen, Zweckverbände, Verkehrsverbünde und Verkehrsgemeinschaften in Nordrhein-Westfalen. Mit dem Ziel, das ÖPNV-Angebot in Nordrhein-Westfalen weiter zu verbessern, setzen die Akteure gemeinsam Tarif- und Kommunikationsprojekte um. Federführende Geschäftsstelle für die Aufgaben ist das Kompetenzzentrum Marketing NRW.



Der Integrale Taktfahrplan (ITF) Startschuss für mehr Qualität auf der Schiene

Mit der Regionalisierung des Nahverkehrs auf der Schiene fiel in Nordrhein-Westfalen der Startschuss für eine der wichtigsten und nachhaltigsten Verbesserungen im öffentlichen Nahverkehr: Das Land entschied sich für die Einführung eines Integralen Taktfahrplans (ITF) und leitete damit eine fulminante Trendwende auf der Schiene ein – weg vom stetig schrumpfenden und unattraktiven Angebot, hin zum gefragten Nahverkehr, der mehr und mehr Fahrgäste überzeugte.

Nordrhein-Westfalen nutzte die Übertragung der Verantwortung für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) vom Bund auf die Länder im Jahr 1996 für ein entschiedenes Umsteuern. Die Regionalisierung eröffnete die Möglichkeit, nach Jahren der Angebotsreduzierung ein landesweit abgestimmtes Konzept zu realisieren: den Integralen Taktfahrplan. Ab 1998 brachte er durch die Vertaktung und Verknüpfung von Linien, ein größeres Angebot und kürzere Reisezeiten eine völlig neue Nahverkehrsqualität auf die Schiene.

ITF 1: Züge im Takt

Die erste Stufe des ITF in NRW bedeutete einen der größten Fahrplanwechsel, den es je in Deutschland gab. Landesweit wurden strukturelle Verbesserungen umgesetzt. So sorgten neue Linien und Strecken, ausgeweitete Betriebszeiten, schnellere Verbindungen, verbesserte Umsteigebeziehungen und die konsequente Vertaktung für eine Steigerung des Leistungsangebotes um insgesamt neun Prozent. 1999 folgte mit dem ITF 1plus dann nochmals eine Erweiterung um zusätzlich vier Prozent. Damit konnte erstmals ein abgestimmtes Leistungsangebot aus Fern-, Regional- und Nahverkehr weitgehend realisiert werden.

ITF 2: RE und RB schärfen ihr Profil

Der ITF 2 sorgte 2002 mit zusätzlich elf Millionen Zugkilometern für einen weiteren Entwicklungsschub auf der Schiene. Das Angebot wurde noch einmal dichter, die Züge fuhren schneller, öfter, weiter und direkter. Gerade die Regional-Express-Linien (RE) wurden beschleunigt, auch durch den Verzicht auf einzelne Halte, die dann von den Regionalbahn-Linien (RB) bedient wurden. So konnte der ITF das Profil der einzelnen Produkte und ihrer Aufgaben schärfen: Der RE entwickelte sich zum echten Express, während die RB seitdem vor allem der Erschließung der Fläche dient.

Nahezu von Beginn an musste der ITF Lösungen für wegfallende Fernverkehrsleistungen der Deutschen Bahn schaffen und entsprechende Angebotslücken schließen, insbesondere aber im Jahr 2002. Zu diesem Zeitpunkt schaffte die DB die für viele Pendler wichtigen InterRegio-Züge ab. Davon war unter anderem auch die Mitte-Deutschland-Verbindung (Achse Düsseldorf – Paderborn – Kassel) betroffen. Viele Strecken wurden nun von den teureren IC-/ICE-Zügen bedient, einige auch ganz gestrichen. Das Land bezog diese Entwicklung und auch die Inbetrieb-



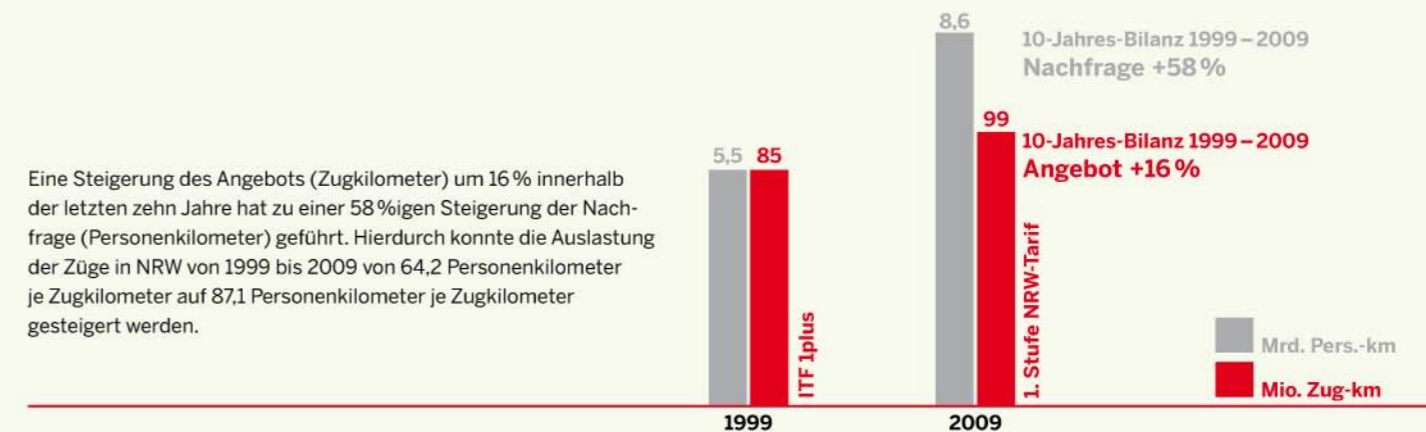
nahme der ICE-Neubaustrecke Köln – Frankfurt in die Ausgestaltung des ITF 2 ein, schuf alternative Nahverkehrsangebote und forderte gleichzeitig aber auch die DB auf, den Fernverkehr nicht noch weiter zu schwächen.

Bedarfsgerechtes Erfolgskonzept

Die Fahrgäste honorierten die Einführung des ITF mit großem Zuspruch. Da das Angebot konsequent am Bedarf der Nutzer ausgerichtet wurde, konnte in den vergangenen zehn Jahren die Auslastung der Züge in NRW stark verbessert werden. (siehe Grafik)

Damit hat sich der ITF als Erfolgskonzept des Nahverkehrs auf der Schiene bewährt. Er hat die einzelnen Landesteile näher aneinanderrücken lassen und durch spürbare Qualitätssteigerungen mehr Menschen zur Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs gebracht. Dieses Konzept gilt es konsequent fortzuschreiben, denn Rahmenbedingungen und Bedürfnisse der Reisenden verändern sich. Der Fahrplan muss sich diesen Gegebenheiten anpassen, um mit einem hochwertigen Netz und attraktiven Verkehrsangeboten die optimale Gesamtqualität im SPNV zu erreichen. Der Einsatz zahlreicher neuer, spurtstarker Fahrzeuge rundet das komfortable Reisen in NRW ab.

Entwicklung der Fahrgastzahlen in NRW





Mehr Takt. Mehr Platz. Mehr Zug. Schritt für Schritt zum optimierten Gesamtkonzept

Nordrhein-Westfalen ist auf dem Weg. Mit Weitblick und Konsequenz arbeiten das Land und die Akteure des Nahverkehrs an einem optimierten SPNV-Angebot. Langfristig setzt NRW auf den RRRX als schnellen Metropolenzug, dichte Takte, direkte Verbindungen und ausreichende Kapazitäten, die dem Bedarf der Reisenden im bevölkerungsreichsten Bundesland entsprechen. Den nächsten Schritt auf diesem Weg macht NRW mit der Umsetzung eines neuen Regional-Express-Konzepts zum Fahrplanwechsel im Dezember 2010.

Mit den aktuellen Maßnahmen knüpft der Nahverkehr in NRW an die Erfolge des ITF an. Das Konzept „Mehr RE für NRW“ wird vom Land Nordrhein-Westfalen gefördert und sorgt für vielfältige Verbesserungen auf der Schiene. Dabei verfolgen die jetzigen Neuerungen die Philosophie, die schon seit Beginn des ITF die Gesamtqualität des Angebots erheblich gesteigert hat und auch den Weg in die Zukunft weist: Das Motto „Mehr Takt. Mehr Platz. Mehr Zug.“ fasst die Intention der Akteure zusammen. Es geht um kürzere Reisezeiten, optimierte Streckenführungen und Anschlüsse, ausreichende Takte und ein komfortables Platzangebot. Gerade längere regionale Strecken sollen umsteigefrei bedient werden, um dem Bedarf der Fahrgäste zu entsprechen. Auch die Erhöhung der Kapazitäten auf den stark belasteten Hauptachsen in NRW spielt eine zentrale Rolle.

Insgesamt sorgt das neue Konzept für ein Plus von 1,5 Millionen Zugkilometern im Jahr. Es schafft neue Direktverbindungen dort, wo sie dringend gebraucht werden, schließt Lücken im Angebot, die durch die Ausdünnung des Fernverkehrs entstehen, und sorgt durch verlängerte Züge für größere Kapazitäten auf stark nachgefragten Strecken. Gleichzeitig ermöglichen die längeren Züge einen schnelleren Fahrgastwechsel, was der Pünktlichkeit zugute kommt. Mit diesem Maßnahmenpaket erreicht NRW ein weiteres Etappenziel auf dem Weg zur Ausgestaltung einer optimalen Nahverkehrsqualität auf der Schiene. Langfristig münden die Planungen in der Realisierung des Rhein-Ruhr-Express (RRX). Er soll mit den vorgesehenen sechs Linien den entscheidenden Qualitätssprung auf der Schiene ermöglichen. Erst mit dem dafür notwendigen Infrastrukturausbau lässt sich der Verkehr auf den zentralen Achsen wirksam entlasten, können noch häufigere und schnellere Verbindungen durch NRW für ein echtes Premiumangebot im Regionalverkehr sorgen.

„Mehr RE für NRW“: Die zentralen Veränderungen im Überblick Zum Fahrplanwechsel 2010 fahren drei RE-Linien auf veränderten Wegen

- **RE 1: Aachen – Paderborn**
statt bisher Aachen – Hamm
- **RE 2: Düsseldorf – Münster**
statt bisher Mönchengladbach – Münster
- **RE 11: Mönchengladbach – Hamm**
statt bisher Düsseldorf – Paderborn

Der Fahrzeugeinsatz ändert sich auf vier Linien

- Die Züge auf den Linien RE 1, RE 2 und RE 5 (Emmerich – Bonn – Koblenz) werden um jeweils einen Doppelstockwagen verlängert und mit entsprechend stärkeren Loks ausgerüstet. Die Verlängerung der Züge geschieht sukzessive: beim RE 2 im Dezember 2010, beim RE 1 von März bis August 2011 und beim RE 5 bis November 2011.
- Auf der Linie RE 11 fahren keine lokbespannten Züge mehr, sondern sukzessive ab Beginn des Jahres 2011 komplett modernisierte Elektrotriebzüge des Typs ET 425 Plus.

Kapazitäten im Hauptkorridor

	Fahrplan 2010		Fahrplan 2011		
	Fahrten/ Stunde	Kapazitäten/ Stunde	Fahrten/ Stunde	Kapazitäten/ Stunde	
Köln	2	1.160	2	1.440	+ 280
Düsseldorf	3,5	1.980	4	2.640	+ 660 ohne RE 3
Duisburg	3,5	1.880	4	2.330	+ 450
Essen	2,5	1.400	3	1.710	+ 310 ohne RE 16 und RB 40
Dortmund					

Erläuterungen zu Kapazitäten:

RE 1, RE 5 und RE 6: 5 Doppelstockwagen, ca. 580 Plätze
 RE 1 und RE 5 (neu): 6 Doppelstockwagen, ca. 720 Plätze
 RE 2 und RE 11: 4 Doppelstockwagen, ca. 480 Plätze
 RE 2 (neu): 5 Doppelstockwagen, ca. 620 Plätze
 RE 11 (neu): 2x ET 425, ca. 410 Plätze



Wirksam in den Regionen

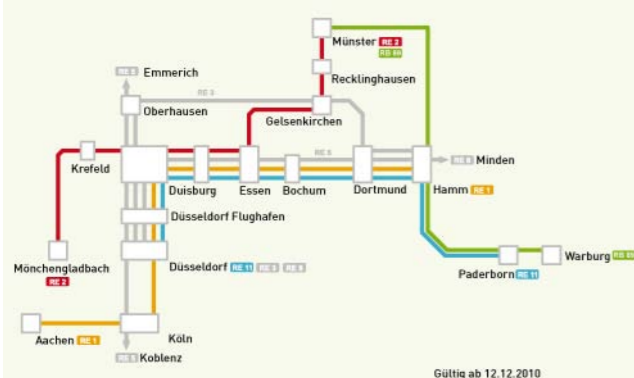
Der öffentliche Nahverkehr in Nordrhein-Westfalen ist in den drei großen Kooperationsräumen Rhein-Ruhr, Rheinland und Westfalen-Lippe organisiert. In jedem dieser Räume ist ein Aufgabenträger für die Ausgestaltung des Nahverkehrs auf der Schiene zuständig. Diese haben gemeinsam mit dem Land und den Verkehrsunternehmen das Konzept „Mehr RE für NRW“ entwickelt, das alle Kooperationsräume betrifft und in den verschiedenen Regionen für Verbesserungen sorgt.

Das Land Nordrhein-Westfalen zeichnet sich durch seine großen strukturellen Unterschiede aus. Ballungsräume wie das Ruhrgebiet und die Großräume Düsseldorf und Köln wechseln sich ab mit ländlichen Regionen von Niederrhein und Eifel bis nach Ostwestfalen, Sauer- und Siegerland. Entsprechend unterschiedlich sind die Strukturen auch in den drei Kooperationsräumen. Während im Gebiet Rhein-Ruhr 8,1 Millionen Menschen leben, sind es im flächenmäßig wesentlich größeren Raum Westfalen-Lippe 5,7 Millionen.

Ein Großteil der arbeitenden Bevölkerung in NRW pendelt inzwischen zu seiner Arbeitsstelle – einige in die Nachbarstadt, immer mehr aber auch über größere Distanzen quer durchs Land. Gerade für diese Pendler spielen die Angebote der öffentlichen Verkehrsmittel eine große Rolle. Dabei ist die Vernetzung des landesweiten Schienenverkehrs mit den Bus- und Stadtbahnnetzen der einzelnen Städte und Gemeinden von großer Bedeutung, denn viele Menschen sind auf kombinierte Verbindungen von Bus bzw. Straßenbahn und Nahverkehrszug angewiesen.

Den Mobilitätsbedürfnissen der Menschen in Nordrhein-Westfalen steht ein großes öffentliches Verkehrsangebot gegenüber: Die Nahverkehrszüge im Land sorgen mit rund 100 Millionen Zugkilometern pro Jahr für eines der dichtesten Zugangebote im SPNV bundesweit. Dabei sind allein im Personenverkehr mehr als 1.500 Schienenfahrzeuge unterwegs, und insgesamt legen jedes Jahr mehr als 2,4 Milliarden Fahrgäste fast 21 Milliarden Kilometer mit Bussen und Bahnen zurück. Das Rückgrat des landesweiten Nahverkehrs bilden die Verbindungen mit S-Bahn, Regionalbahn und Regional-Express – über alle drei Kooperationsräume hinweg.

Bisherige Linienführung der RE-Züge



Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur ausgewählte Haltepunkte dargestellt.

Veränderte Linienführung der Regional-Express-Züge (ab dem Fahrplanwechsel am 12.12.2010)



Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur ausgewählte Haltepunkte dargestellt.



Als Pendler kann ich die Entlastung nur begrüßen.

Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR): Entlastung durch dichtere Takte und längere Züge

Im zentral gelegenen Raum des VRR sind besonders viele Menschen unterwegs – von West nach Ost ebenso wie auf der Nord-Süd-Achse. Hier sorgen dichtere Takte und größere Kapazitäten für deutliche Entlastungen.

- Der neu geführte RE 2 verbindet nun direkt Düsseldorf mit Recklinghausen als Zentrum des nördlichen Ruhrgebiets und mit Münster. Die verlängerten Züge kommen Komfort und Pünktlichkeit zugute.
- Von den Kapazitätserweiterungen durch einen zusätzlichen Doppelstockwagen auf den besonders nachfragestarken Linien RE 1, RE 2 und RE 5 profitieren vor allem die zahlreichen Pendler im Gebiet des VRR. Gerade hier kann der zusätzliche Wagen für einen schnelleren Fahrgastwechsel und kürzere Standzeiten an den Bahnhöfen sorgen. Umgesetzt wird die Verlängerung der Züge sukzessive: zum Fahrplanwechsel im Dezember 2010 auf der Linie RE 2, zwischen März und August 2011 beim RE 1, und der RE 5 erhält seinen sechsten Wagen zwischen August und November 2011.
- Die neue Linienführung des RE 11 und die Verdichtung auf einen Stundentakt sorgen für eine neue attraktive Direktverbindung zwischen dem linken Niederrhein (Mönchengladbach), dem östlichen Ruhrgebiet und Westfalen. Sie wird mit Beginn des Jahres 2011 sukzessive mit modernisierten Elektrotriebzügen in Doppeltraktion bedient.
- Auf den wichtigen Hauptachsen im Rhein-Ruhr-Raum sorgen verbesserte Takte für Entlastung: Durch RE 1, RE 2 und RE 6 gibt es nun stündlich drei Verbindungen zwischen dem Kernruhrgebiet und Düsseldorf. Zudem entsteht im Hauptkorridor zwischen Hamm und Duisburg sowie zwischen Essen und Düsseldorf ein angenäherter 20-Minuten-Takt.
- Ein erweitertes Angebot finden Reisende in den Abendstunden täglich ab 20 Uhr zwischen Düsseldorf und Dortmund durch den RE 6 sowie am Wochenende durch den RE 1 auf der langen Verbindung zwischen Köln, Düsseldorf, dem Ruhrgebiet und Paderborn.
- Zusätzlich gibt es in den Hauptverkehrszeiten vier zusätzliche Fahrten zwischen Köln und Düsseldorf: jeweils zwei am Morgen und am Abend. Die neuen Verstärkerzüge sorgen für Entlastung.

VRR: Daten und Fakten

Das Gebiet des VRR erstreckt sich vom Kreis Kleve bis nach Hagen und vom Kreis Recklinghausen bis zum Kreis Neuss.

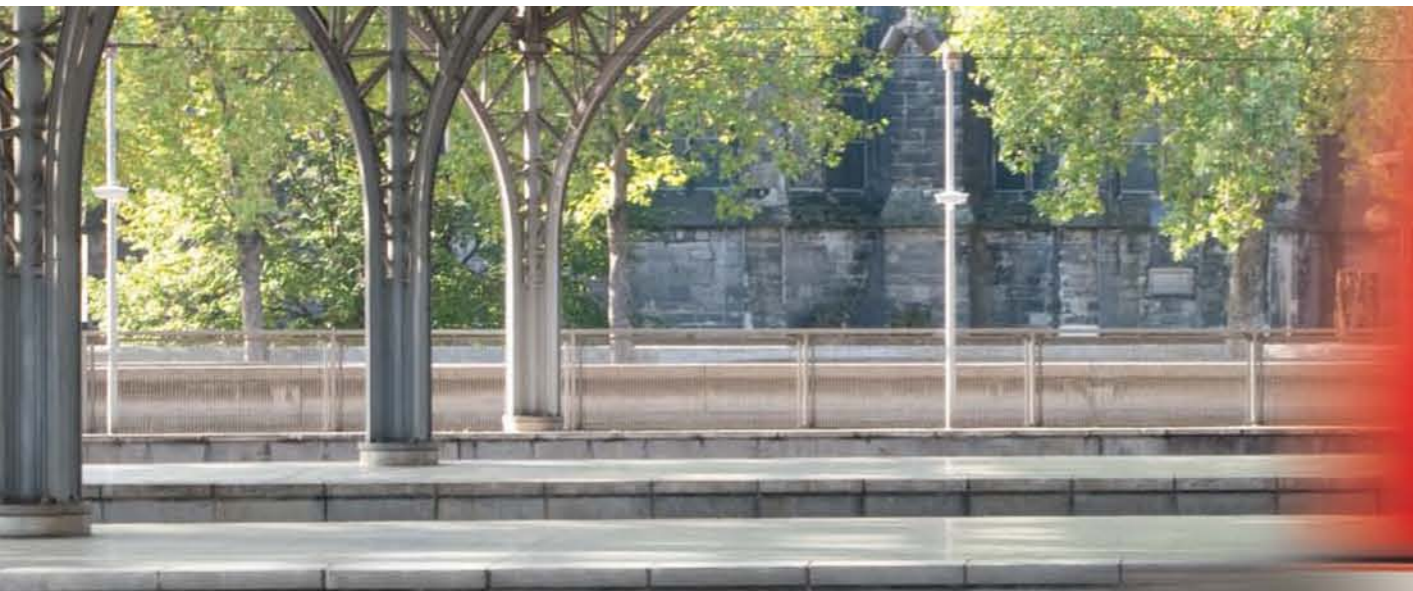
Fläche	ca. 7.400 km ²
Einwohner	8,1 Mio.
Kommunen	7 Kreise, 19 kreisfreie Städte
Betriebsleistung pro Jahr	42,01 Mio. Zug-km
Leistungsangebot	48 Linien (davon 15 RE-, 22 RB- und 11 S-Bahn-Linien)



Beispiel: Reisezeit Dortmund – Mönchengladbach

Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur ausgewählte Haltepunkte dargestellt.





Jetzt komme ich schneller ans Ziel, das gefällt mir.

Zweckverband Nahverkehr Rheinland (NVR): Schneller und komfortabler reisen

Im südwestlichen Landesteil Nordrhein-Westfalens bringen die Neuerungen mehr Platz und Komfort auf zwei Linien, auf denen die Nachfrage besonders groß ist.

- Bei den Linien RE 1 und RE 5 wird die Kapazität durch das Anhängen eines zusätzlichen sechsten Doppelstockwagens an den Zügen erhöht, sodass die Reisenden mehr Sitzplätze vorfinden und der Fahrgastwechsel künftig schneller vonstatten gehen kann.
- Darüber hinaus wird auf diesen beiden Linien auch das Servicepersonal verstärkt und die Leistung der eingesetzten Lokomotiven wird im Rahmen der Zugverlängerungen erhöht. So sind die Züge auch mit den zusätzlichen Wagen spurtstark.
- Auf seinem neuen Linienweg bindet der RE 1 Aachen und Köln direkt über Düsseldorf und das Ruhrgebiet an Paderborn an. Dadurch verkürzt sich die Reisezeit zwischen den Domstädten Köln und Paderborn um fast 15 Minuten. Diese Verbindung wird nun auch am Wochenende alle zwei Stunden angeboten.
- Für Entlastung auf einem besonders stark nachgefragten Streckenabschnitt sorgen die neuen Verstärkerzüge zwischen Köln und Düsseldorf. Künftig werden hier in den Hauptverkehrszeiten vier zusätzliche Fahrten angeboten: zwei am Morgen und zwei am Abend.

Impressum

Herausgabe und Vertrieb
Ministerium für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen

Referat für Presse und Öffentlichkeitsarbeit
Jürgensplatz 1
40219 Düsseldorf
brotschueren@mwebwv.nrw.de
www.mwebwv.nrw.de

Ansprechpersonen
Ministerium für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen
Referat VI B 4, Nahverkehr, Verkehrsverbände, Bahnwirtschaft
Ministerialrat Stefan van Stiephaudt
stefan.vanstiephaudt@mwebwv.nrw.de
Telefon: 0211/3843-2263

Layout und Redaktion
CP/COMPARTNER Agentur für Kommunikation, Essen

Inhaltliche Mitarbeit
Kompetenzzentrum Integraler Taktfahrplan NRW, Bielefeld;
Kompetenzzentrum Marketing NRW, Köln

Druck
GE-druckt Druck und Verlag, Gelsenkirchen

Vertrieb
Diese Broschüre kann bei den Gemeinnützigen Werkstätten Neuss GmbH bestellt werden. Bitte senden Sie Ihre Bestellung unter Angabe der Veröffentlichungsnummer V-506 (per Fax, E-Mail oder Postkarte) an:

Gemeinnützige Werkstätten Neuss GmbH
Am Henselsgraben 3
41470 Neuss
Telefax: 02131/9234-699
E-Mail: mwebwv@gwn-neuss.de

Diese Druckschrift wird im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit der Landesregierung Nordrhein-Westfalen herausgegeben. Sie darf weder von Parteien noch von Wahlwerbenden oder Wahlhelfern während eines Wahlkampfes zum Zwecke der Wahlwerbung verwendet werden. Dies gilt für Landtags-, Bundestags- und Kommunalwahlen. Missbräuchlich ist insbesondere die Verteilung auf Wahlveranstaltungen an Informationsständen der Parteien sowie das Einlegen, Aufdrucken oder Aufkleben parteipolitischer Informationen oder Werbemittel. Untersagt ist gleichfalls die Weitergabe an Dritte zum Zwecke der Wahlwerbung. Unabhängig davon, wann, auf welchem Weg und in welcher Anzahl diese Schrift dem Empfänger zugegangen ist, darf sie auch ohne zeitlichen Bezug zu einer bevorstehenden Wahl nicht in einer Weise verwendet werden, die als Parteinahme der Landesregierung zugunsten einzelner politischer Gruppen verstanden werden könnte.

© MWEBWV, 2010

NVR: Daten und Fakten

Das Gebiet des NVR erstreckt sich von Aachen bis zum Oberbergischen Kreis und von Leverkusen bis zum Kreis Euskirchen.

Fläche	7.365 km ²
Einwohner	4,5 Mio.
Kommunen	8 Kreise, 4 kreisfreie Städte
Betriebsleistung pro Jahr	22,6 Mio. Zug-km
Leistungsangebot	27 Linien (davon 9 RE-, 14 RB- und 4 S-Bahn-Linien)



Beispiel: Reisezeit Paderborn – Köln

Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur ausgewählte Haltepunkte dargestellt.



**Ministerium für Wirtschaft, Energie,
Bauen, Wohnen und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen**

Jürgensplatz 1, 40219 Düsseldorf
Telefon 0211/3843-0
poststelle@mwebwv.nrw.de

www.mwebwv.nrw.de

