

mobil : nrw



NRW setzt auf die Schiene



Ministerium für
Verkehr, Energie
und Landesplanung
des Landes
Nordrhein-Westfalen

**DER NEUE
NAHVERKEHR
IN NRW.**

Herausgeber:
Ministerium für Verkehr,
Energie und Landesplanung
des Landes Nordrhein-Westfalen

Beratung, Aufbereitung und
Auswertung des Datenmaterials:
NRW-KompetenzCenter Marketing und Tarif
beim Verkehrsverbund Rhein-Sieg, Köln

SMA und Partner AG, Unternehmens-,
Verkehrs- und Betriebsplaner, Zürich

IVV Ingenieurgruppe für Verkehrswesen
und Verfahrensentwicklung, Aachen

Realisation:
CP/COMPARTNER, Essen

Bildnachweis:
Thomas Willemsen/Lokomotiv, DB AG, VRS, CP/COMPARTNER



NRW setzt auf die Schiene

<u>Einführung</u>	4
<u>Das neue Nahverkehrsangebot</u>	6
Schneller, öfter, weiter und direkter: die Vorteile für den Fahrgast	8
Die Streckenabschnitte im Einzelnen	10
<u>Das Fernverkehrsangebot</u>	14
IR-Linien zwischen Aufwertung und Wegfall	15
Die Anbindung Nordrhein-Westfalens im Fernverkehr	18
Die neuen Tarifregelungen zur kombinierten Nutzung von Fern- und Nahverkehr	20
<u>Anhang</u>	24
RE-Linien im Fahrplan 2003	24
RB-Linien im Fahrplan 2003	27
S-Bahn-Linien im Fahrplan 2003	29
Fernverkehrslinien in NRW 2001	30
Fernverkehrslinien in NRW 2003	32
SPNV-Unternehmen in NRW	34
<u>Verteilerhinweis</u>	35

Ein neues Leistungspaket für die Schiene



Mit einem weiteren, entschiedenen Schritt wird der Integrale Taktfahrplan (ITF) in Nordrhein-Westfalen zum Fahrplanwechsel am 15. Dezember 2002 ausgebaut. Das unterstreicht zugleich den Anspruch des Landes auf eine umfassende Abstimmung der Fahrplan-, aber auch der Tarifangebote im Schienenpersonennahverkehr, zwischen Nahverkehr und Fernverkehr und nicht zuletzt zwischen Schiene und Bussen, Straßen- oder U-Bahnen. Die Verkehrspolitik kann dabei nur die Rahmenbedingungen sichern und Erwartungen formulieren. Ziel ist ein attraktives Verkehrssystem, in dem sich die Kunden mit einem Minimum an Vorkenntnissen zurechtfinden. Der Integrale Taktfahrplan soll darüber hinaus zu rationalen Planungsprozessen und wirtschaftlichen Investitionen in den Ausbau des Gesamtsystems beitragen.

In die Abstimmung sind öffentliche Hand und Verkehrsunternehmen gleichermaßen eingebunden: Die Planung und der Betrieb des Schienenpersonenfernverkehrs liegt in der eigenwirtschaftlichen Verantwortung der Deutschen Bahn AG. Die Ausgestaltung des Schienenpersonennahverkehrs und die Abstimmung zwischen schienen- und straßengebundenem öffentlichen Personennahverkehr ist Aufgabe der Zweckverbände, Verkehrsverbände/Verkehrs-

gemeinschaften und der kommunalen Aufgabenträger. Im Zusammenwirken mit dem Land konnten bisher immer wieder Lösungen vereinbart werden, die über die Mitwirkungspflichten und -rechte der Beteiligten im Einzelnen deutlich hinausgehen. Diesen „guten gemeinsamen Geist“ der Verkehrspolitik in Nordrhein-Westfalen gilt es auch für die Zukunft zu bewahren.

In der ersten Ausbaustufe des Integralen Taktfahrplans konnte seit 1998 die Nachfrage auf der Schiene gesteigert und die überdurchschnittliche Leistungsrücknahme im SPNV in der Fläche zumindest in großen Teilen wieder ausgeglichen werden. Mit dieser quantitativen und qualitativen Verbesserung hat sich das Land allerdings nicht zufrieden gegeben. Zum 15. Dezember 2002, mit dem Betriebsbeginn auf der ICE-Neubaustrecke Köln – Frankfurt, setzen wir in enger Abstimmung mit den neun nordrhein-westfälischen Zweckverbänden, der Deutschen Bahn AG und den anderen SPNV-Unternehmen ein zweites, umfangreiches Paket zur Leistungsverbesserung auf die Schiene. Das Angebot steigt von 87 Millionen auf mehr als 98 Millionen Zugkilometer pro Jahr. Das gemeinsame Ziel aller Beteiligten – ein abgestimmtes Leistungsangebot aus Fern-, Regional- und Nahverkehr – konnte weitgehend erreicht werden.

Der neue Fahrplan berücksichtigt auch die unternehmenspolitischen Entscheidungen der Deutschen Bahn AG zum InterRegio. Dieses Fernverkehrsprodukt hatte für viele Nahverkehrspendler eine besondere Bedeutung. Bundesweit stellt die DB die InterRegio-Züge nun entweder auf die besseren, aber auch teuren IC- und ICE-Produkte um. Oder sie streicht sie bei mangelnder Nachfrage ganz aus dem Angebot. In diesen Fällen ist es Nordrhein-Westfalen überwiegend gelungen, den Pendlern eine günstige Alternative im Nahverkehr zu bieten. Dennoch bleibt die Frage, ob die Entscheidung der Deutschen Bahn AG, die InterRegios aufzugeben, in allen Fällen richtig war.

Die verbesserte kombinierte Nutzung von Fern- und Nahverkehr mit einem Fahrausweis ist ein weiterer Qualitätssprung für die Kunden zum 15. Dezember 2002. Für die Zukunft bleibt die Aufgabe, die kombinierte Nutzung von Nah- und Fernverkehr auf der Basis des NRWplus-Tickets weiter zu vereinheitlichen und nicht nur im Tarif, sondern beispielsweise auch in der Fahrgastinformation, der Fahrplanabstimmung oder der Netzplanung die Verkehrssysteme weiter zu harmonisieren.



Das Angebot auf der Schiene steigt: Fahrgäste profitieren von quantitativen wie qualitativen Verbesserungen.

Das neue Nahverkehrsangebot



Ein leistungsfähiges Angebot im öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen, das mehr Menschen zum Umstieg auf Busse und Bahnen bewegt – das ist das Ziel aller, die für den Nahverkehr Verantwortung tragen. 1998 wurde mit dem Integralen Taktfahrplan (ITF) ein erstes Leistungspaket für den Bahnverkehr auf die Schiene gebracht. Viele Linien wurden neu geführt und verknüpft, der Fahrplan wurde vertaktet. Das Angebot wurde dichter, die Betriebszeiten wurden ausgedehnt und vereinheitlicht.

Das Konzept „ITF“ verlangt jedoch zwangsläufig nach Fortschreibung: Die Bedürfnisse der Menschen verändern sich, der Fahrplan muss sich anpassen. Wo die Nachfrage gestiegen ist, muss das Angebot überprüft und gegebenenfalls aufgestockt werden. Seit 1998 ist das Leistungsangebot Schritt für Schritt gesteigert worden; zum Fahrplanwechsel am 15. Dezember 2002 legen die Nahverkehrszüge in Nordrhein-Westfalen noch einmal

Abb. 1: Leistungsangebot im SPNV 1993-2003

	Angebot Mio Zug-km/Jahr
1993/1994	74
1998	85
1999	87
2003	98

kräftig zu. Künftig umfasst das Leistungsangebot des Schienenpersonennahverkehrs in Nordrhein-Westfalen 98,8 Millionen Zugkilometer. Die Steigerung des Leistungsangebots ist nicht Selbstzweck. Ziel ist nicht das größere, sondern das richtige Angebot. In großen Teilen Nordrhein-Westfalens ist der Nahverkehr auf der Schiene schon gegenwärtig gut dimensioniert. Zwischen Münster und Hamm beispielsweise verkehren bereits drei Nahverkehrslinien, auf der Strecke Düsseldorf – Krefeld – Kleve besteht schon heute ein Halbstundentakt – und damit keine Notwendigkeit, das



Mit der aufmerksamkeitsstarken Kampagne „Bahnfahren wird bunter“ werden die Fahrgäste gezielt auf das neue Angebot hingewiesen.

Angebot auszubauen. Die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen machen in jedem Einzelfall eine sorgfältige Überprüfung von Ausweitungen des Leistungsangebots notwendig.

Auf einigen Verbindungen, bei denen es einer Leistungsverbesserung durchaus bedarf, scheitert die Angebotssteigerung an den infrastrukturellen Voraussetzungen. Zwischen Dortmund und Münster beispielsweise konnte der Nahverkehr auf der Schiene wegen der Eingleisigkeit der Strecke nicht – wie gewünscht – ausgeweitet werden.

Schneller, öfter, weiter und direkter: die Vorteile für den Fahrgast

Der Integrale Taktfahrplan muss einem ganzen Bündel von Zielsetzungen gerecht werden: Beschleunigte Verbindungen und dichtere Takte verbessern das Nahverkehrsangebot und bringen den Fahrgästen konkrete Vorteile. Wichtiges Ziel bei den ITF-Planungen war auch, dass sich die Reisezeiten generell verkürzen. Entsprechend ist das Maßnahmenbündel angelegt.

Insbesondere die RegionalExpress-Linien werden beschleunigt – zum einen durch den Einsatz leistungsstärkerer Loks und Triebwagen, die erstmals eine im NRW-Nahverkehr neue Höchstgeschwindigkeit von 160 Stundenkilometern erreichen, zum anderen durch den Verzicht auf Halte. Einige RegionalExpress-Linien können heute wegen der vielen Haltepunkte, die sie anfahren, ihr Schnelligkeitspotenzial bei weitem nicht ausschöpfen. Beispiele für die Beschleunigung durch den Verzicht auf einzelne Haltepunkte sind der RE 5 und der RE 7. Beide Verbindungen bieten ab dem 15. Dezember 2002 erhebliche Reisezeitvorteile gegenüber heute, ohne dass sich die Gesamtbedienungsqualität für Fahrgäste verschlechtert: Die nicht mehr von den RE angefahrenen kleineren Haltepunkte werden stattdessen von neuen RegionalBahnen bedient. Dies sind Beispiele, mit denen die Umsetzung der ITF-Philosophie in NRW hervorragend beschrieben werden kann. Die spezifischen Vorteile der einzelnen Produkte werden zum Nutzen der

Gesamtqualität gestärkt. Oder konkret gesagt: Der RegionalExpress wird Stück für Stück ein echter „Express“, die RegionalBahn wird mehr und mehr ihrer eigentlichen Aufgabe gerecht: der Erschließung der Fläche.

Der Integrale Taktfahrplan sorgt außerdem dafür, dass die Fahrgäste weiter kommen: Viele Linien in Nordrhein-Westfalen werden zum 15. Dezember 2002 verlängert, heute noch bestehende Lücken geschlossen. Durch das Verbinden der beiden Linienäste Essen – Münster (zuvor RE 2) und Mönchengladbach – Duisburg (zuvor RE 3) entsteht eine durchgängige Linie, der neue RegionalExpress 2. Der Lückenschluss zwischen Essen und Duisburg bringt für diesen Abschnitt eine Leistungsausweitung um 100 Prozent. Auch der neue RE 6 wird von Bielefeld nach Minden verlängert, der RE 7 über Münster hinaus nach Rheine. Einige Linien werden auch verkürzt: so der NRW-Express RE 1 oder der RE 8. Hintergrund ist nicht etwa eine Leistungsrücknahme. Die „abgeschnittenen“ Verbindungen werden in der Regel von anderen RegionalExpress-Linien übernommen. So fängt der RE 13 die Verkürzung des RE 8 um den Abschnitt Mönchengladbach – Venlo auf. Die Verkürzungen sind vielmehr generell ein Beitrag zur Pünktlichkeit. Lang laufende Linien sind störanfälliger, bei kürzeren können sich Verspätungen nicht so stark aufaddieren.

Der Integrale Taktfahrplan erschließt das gesamte Land: Durch neue Linien und Linienführungen rücken die einzelnen Landesteile enger aneinander. Vor allem die Oberzentren werden besser miteinander verknüpft. Dafür gibt es zahlreiche Beispiele: Die Neuführung des RegionalExpress 3 von Duisburg nach Düsseldorf statt nach Mönchengladbach verbindet jetzt die Emscherzone mit dem Flughafen Düsseldorf und der Landeshauptstadt. Durch den neuen Laufweg des RE 4 wird Dortmund erstmals an die Wupperachse (Hagen/Wuppertal – Düsseldorf) angeschlossen.

Insbesondere der Geschäftsreiseverkehr zwischen Paderborn und Düsseldorf soll durch den neuen RE 11 gestärkt werden. Außerdem wird damit eine direkte RE-Verbindung zwischen Paderborn und Hamm eingeführt. Zwei komplett neue Linien sind auch der euregioAIXpress RE 29, der eine grenzüberschreitende Verbindung von Aachen nach Verviers und Lüttich schafft, und der Rhein-Ahr-Express RB 30, der stündlich von Bonn ins Ahrtal fährt.



Mehr Züge, neue Wege und Linien: Der ITF macht Bahnfahren für noch mehr Menschen in NRW attraktiv.



Gerade nachfragestarke Halte werden häufiger bedient, teilweise auch von mehreren, aufeinander abgestimmten Linien.

Taktverdichtungen bringen weitere Mehrleistungen: Zwischen Wesel und Emmerich verkehren jetzt mehr Züge (zu den bisherigen rund 522.000 Zugkilometern auf diesem Abschnitt kommen fast 300.000 hinzu).

Zwischen Köln und Wuppertal-Oberbarmen wurde das Angebot ebenfalls ausgeweitet. Ein weiteres Beispiel: Der RE 57 zwischen Dortmund und Bestwig fährt nun im 60-Minuten- statt im Zweistundentakt. Öfter unterwegs sein können ab dem 15. Dezember auch die Fahrgäste auf der zentralen Rhein-Ruhr-Achse: Mit dem RE 6 (heute noch RE 11), einem neuen, zweistündlichen RE 11 (Düsseldorf – Paderborn) und dem RE 1 verkehren dort nun drei (statt wie bisher zwei) schnelle RegionalExpress-Linien.

Ein herausragendes Infrastrukturprojekt im Rahmen des Integralen Taktfahrplans ist die neue S-Bahn-Linie 13: Sie verbindet Düren und Köln, zwei zusätzliche Haltepunkte werden eingerichtet.

Die Streckenabschnitte im Einzelnen

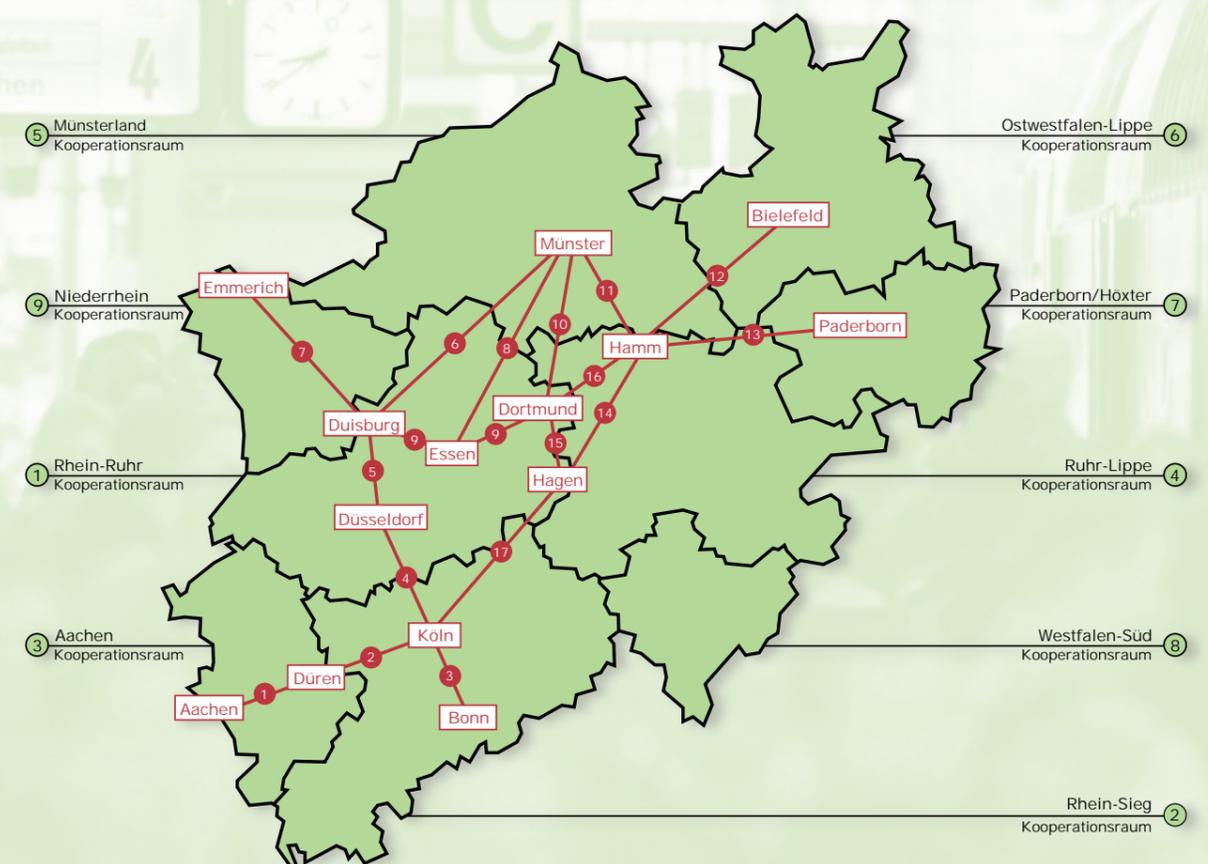
Die Leistungsausweitungen auf den einzelnen Linien sind eingebettet in die Gesamtstrategie. Das wird deutlich, wenn man die besonders nachfragestarken Strecken in Nordrhein-Westfalen betrachtet, die von Nah- und Fernverkehr gleichermaßen bedient werden. Eine Unterteilung des SPNV-Netzes in insgesamt 17 Strecken, welche die großen und in der Regel benachbarten Zentren verbinden, ermöglicht eine Orientierung über die Leistungsausweitungen, die sich nicht in Detailbetrachtungen verliert.

Auf dem Streckenabschnitt 1 Aachen – Düren verkehrt heute stündlich die RegionalExpress-Linie 1. Zum 15. Dezember wird eine zweite stündliche RE-Linie geschaffen: Dazu wird der RE 7 mit dem heutigen Endpunkt Düren bis nach Aachen verlängert. So ergibt sich ein neuer Halbstundentakt. Die heutige RB 21 entfällt.

Zwischen Köln und Düren, dem Streckenabschnitt 2, verkehren RE 1 und RE 7 schon heute im Halbstundentakt. Der RE 7 wird allerdings beschleunigt. Außerdem geht auf diesem Streckenabschnitt die neue S-Bahn-Linie S 13 in Betrieb; sie ersetzt die heutige RegionalBahn 21.

Auf dem Streckenabschnitt 3 Köln – Bonn wird der Nahverkehr erheblich verbessert: Heute verkehren hier der RE 5 und der RE 6. Der RE 5 legt deutlich an Geschwindigkeit zu und kompensiert als neue schnelle Linie den wegfallenden Fernverkehr (s. Seite 16, Korridor Köln – Rhein-Main). Die Halte, die beim RE 5 entfallen, werden von zwei RegionalBahnen übernommen, eine der beiden RegionalBahnen ist der umbenannte RE 6.

Abb. 2: Ausgewählte Streckenabschnitte in NRW



Übersicht über besonders nachfragestarke SPNV-Strecken, die große Zentren in NRW verbinden; die Strecken sind zur besseren Übersicht von 1 bis 17 durchnummeriert.



Mit dem Integralen Taktfahrplan wird das gesamte Angebot im Schienenpersonennahverkehr – RE, RB und auch S-Bahn – erweitert.

Unverändert bleibt das Nahverkehrsangebot auf dem Streckenabschnitt 4 Köln – Düsseldorf: Hier verkehren nach wie vor die RE-Linien 1 und 5.

Auf dem Abschnitt 5 Düsseldorf – Duisburg ist die Nachfrage besonders hoch, das Angebot wird deshalb erheblich ausgeweitet. Heute fahren hier die RE-Linien 1, 5 und 11. Ab dem 15. Dezember sind es die RE-Linien 1, 3 (Neuführung der Linie nach Düsseldorf), 5, 6 und der RE 11 (neu).

Der Streckenabschnitt 6 Duisburg – Münster wird heute noch nicht im Regionalverkehr bedient, weder über Oberhausen noch über Essen. Mit dem RE 2 entsteht hier eine neue stündliche Direktverbindung über Essen.

Der RE 5, der schon heute auf dem Streckenabschnitt 7 Duisburg – Emmerich verkehrt, wird auf dem Teilstück zwischen Wesel und Emmerich beschleunigt. Eine von Wesel nach Emmerich verlängerte Regionalbahn wird die entfallenden Halte bedienen.

In etwa konstant bleibt das Nahverkehrsangebot auf dem Streckenabschnitt 8 Essen – Münster, wo heute der RE 2 und eine Regionalbahn fahren. Auf dem Teilstück zwischen Essen und Haltern legt die RB 42 künftig jedoch Zusatzfahrten ein, so dass insgesamt drei Züge pro Stunde fahren.

Auf dem Streckenabschnitt 9 Essen – Dortmund fahren heute RE 1 und RE 11, der zum 15. Dezember in den RE 6 umgewandelt wird. Unter der Liniennummer 11 verkehrt dann hier aber ein zusätzlicher zweistündlicher RE.

Wegen der Eingleisigkeit konnte auf dem Streckenabschnitt 10 Dortmund – Münster die gewünschte Angebotserweiterung nicht realisiert werden. Hier verkehrt weiterhin nur eine stündliche RB-Linie.

Für den Streckenabschnitt 11 Münster – Hamm, wo heute die Regional-Express-Linien 4 und 7 sowie eine weitere RB verkehren, sahen die ITF-Planungen von vornherein keine Ausweitungen vor, allerdings wird das Angebot umgestellt – auf den RE 7 und die RBs 65 und 69/89.

Vom Volumen her bleibt das Angebot auf dem Streckenabschnitt 12 Hamm – Bielefeld ebenfalls gleich. Es gibt jedoch Änderungen bei den Linienführungen: So endet der RE 1 künftig in Hamm, seine Aufgabe wird durch den RE 6 übernommen, der neuerdings von Düsseldorf über Bielefeld hinaus nach Minden fährt. Der heutige RE 11 wird zur Regionalbahn, die jetzt nach Bielefeld fährt. Wesentliche Verbesserungen ergeben sich dadurch, dass die beiden Linien nun mit 160 Stundenkilometern fahren.

Zwischen Hamm und Paderborn, auf dem Streckenabschnitt 13, gibt es zurzeit eine stündliche RB-Verbindung, die künftig halbstündlich angeboten wird. Außerdem kommt der neue zweistündliche RE 11 dazu. Dafür entfällt der jetzige RE 19 Dortmund – Unna – Paderborn.

Zwischen Hamm und Hagen (Streckenabschnitt 14) verkehren weiterhin die beiden stündlichen RegionalExpress-Linien 4, die nach dem Fahrplanwechsel als RE 13 bezeichnet wird, und 7. Eine Ausweitung oder Veränderung des Angebots findet nicht statt.

Zwischen Hagen und Dortmund verkehrte bislang eine Regionalbahn. Hier wird zusätzlich der RE 4 mit Halt in Witten eingeführt, der eine schnelle Anbindung der Wupperachse an Dortmund schafft.

Zwischen Dortmund und Hamm (Streckenabschnitt 16) verkehren heute die RE 1, 3 und 11. Aus dem heutigen RE 11 wird der neue RE 6; unter der Liniennummer 11 wird ein weiterer zweistündlicher RegionalExpress eingeführt, der Düsseldorf und Paderborn verbindet.

Hagen und Köln werden auf dem Streckenabschnitt 17 weiterhin durch den stündlichen RE 7 miteinander verbunden. Es findet jedoch eine Angebotsausweitung auf dem Teilabschnitt Köln – Wuppertal-Oberbarmen statt.

Weitere Verbesserungen ergeben sich auch auf den Strecken Münster – Rheine durch die Verlängerung des RE 7 (bisheriger Endpunkt: Münster) und durch die verbesserte Anbindung von Moers an Duisburg.



Auf vielen Strecken in Nordrhein-Westfalen ist das Nahverkehrsangebot schon heute gut dimensioniert.

Das Fernverkehrsangebot



IR-Linien zwischen Aufwertung und Wegfall

Die Deutsche Bahn AG strafft zum Fahrplanwechsel am 15. Dezember 2002 ihre Produktpalette im Fernverkehr. Sie nimmt bundesweit nahezu alle InterRegio-Züge aus dem Angebot. Bisher wirtschaftliche IR-Verbindungen werden in die höherwertigen Produkte IC und ICE überführt; auf weniger einträglichen Verbindungen entfallen die IR-Züge.

Die vier zweistündlichen IR-Linien, die Nordrhein-Westfalen durchqueren, gehören zu den Verbindungen, die von der DB ab dem 15. Dezember 2002 mit IC- bzw. ICE-Produkten bedient werden. Dabei bleibt der gewohnte zweistündliche Takt auf allen Verbindungen erhalten.

- Der IR 23 Norddeich – Münster – Oberhausen – Köln – Koblenz – Karlsruhe wird im Fahrplan 2003 zum IC 35 mit dem neuen Laufweg Norddeich – Münster – Oberhausen – Köln – Koblenz – Trier.
- Der IR 15 Münster – Oberhausen – Köln – Koblenz – Trier wird zum ICE 40 mit dem Laufweg Münster – Gelsenkirchen – Essen – Köln – Frankfurt.

Wie die bisherigen IR-Linien 15 und 23 überlagern sich grundsätzlich auch die neuen Fernverkehrslinien.

Abb. 3: Die Anzahl der Fernverkehrslinien in NRW*

Gattung	Fahrplan 2001/02	Fahrplan 2003
InterRegio, D-Zug	5	0
InterCity	4	7
InterCityExpress	3	8
Summe**	12	15

* Ohne Metropolitan und Thalys

** Eine Linie wird jeweils stündlich, alle anderen zweistündlich bedient.



Berufspendler können in Nordrhein-Westfalen auch weiterhin auf gute Verbindungen setzen – im Nah- ebenso wie im Fernverkehr.

- Der IR 16 mit dem Laufweg Amsterdam/Münster – Hannover – Berlin verkehrt künftig als IC 77.
- Der IR 20 Düsseldorf – Hamm – Paderborn – Kassel – Weimar wird in den IC/ICE 51 überführt, IC und ICE fahren jeweils im Wechsel.

Viele Nahverkehrskunden haben als Berufspendler regelmäßig den InterRegio genutzt und dafür den entsprechenden Aufpreis auf ihr Verbundticket gezahlt. Dafür gab es gute Gründe: Die Fahrplanlagen waren für manchen Berufspendler ideal. Der InterRegio war erheblich preiswerter als ein IC oder ICE, stellte gleichzeitig aber eine schnellere Verbindung als im Nahverkehr bereit. Die Deutsche Bahn hat sich jedoch bundesweit im Rahmen ihrer eigenwirtschaftlichen Verantwortung für den Fernverkehr entschieden: Der InterRegio wird zum Fahrplanwechsel am 15. Dezember 2002 aufgegeben.

Nordrhein-Westfalen hat darauf reagiert. Es ist nicht beim bloßen Austausch von Fernverkehrsleistungen gegen Fernverkehrsleistungen geblieben. Das Land und die Zweckverbände haben im Zuge der ITF-Planungen weitgehend dafür gesorgt, dass ab dem 15. Dezember 2002 auf den vom IR-Wegfall betroffenen Streckenabschnitten fast überall zusätzliche günstige Alternativen im Nahverkehr zur Verfügung stehen.

Unter Einschluss der zusätzlichen Nahverkehrsangebote gibt es deshalb in den vier IR-Korridoren künftig die folgenden Reiseverbindungen:

- Korridor Köln – Rhein-Main: Zwischen Köln und Koblenz verkehren heute verschiedene ICE- und IC-Linien sowie die InterRegios 15 und 23 mit jeweils unterschiedlichen Taktfrequenzen. Insgesamt gesehen wird der Abschnitt vier Mal pro Stunde vom Fernverkehr bedient. Zukünftig werden zwei Verbindungen pro Stunde über die Neubaustrecke Köln – Frankfurt geführt, wo bis zu zwei ICE-Linien pro Stunde hinzukommen. Auf dem Abschnitt Köln – Koblenz verbleiben im Fernverkehr dann nur noch insgesamt zwei Abfahrten pro Stunde. Der Abschnitt wird dabei durchgängig von IC-Linien bedient, unter anderem von den beiden zu InterCitys aufgewerteten ehemaligen InterRegios. Zwischen Köln und

Bonn, einem besonders nachfragestarken Teilstück zwischen Köln und Koblenz, fährt außerdem weiterhin eine ICE-Linie im Zweistundentakt.

- Korridor Münster – Düsseldorf: Während die neue IC-Linie 35 (zuvor IR 23) weiterhin auf demselben Laufweg verkehrt, führt die neue ICE-Linie 40 nicht wie der IR 15 über Oberhausen, sondern über Essen. Die neue Linienführung der RegionalExpress-Linie 3 kompensiert dies durch den Anschluss der Emscherzone an den Düsseldorfer Flughafen und die Landeshauptstadt. Lediglich für die Relation Münster/Recklinghausen – Düsseldorf konnte kein vollständiger Ersatz im Nahverkehr geschaffen werden. Dafür wurden die Umsteigebeziehungen in Essen optimiert.
- Korridor Düsseldorf – Hamm – Paderborn – Kassel – Weimar: Auf der Mitte-Deutschland-Verbindung (zuvor IR 20) verkehren zweistündlich IC- und ICE-Züge. Zwischen Düsseldorf und Paderborn ergänzt der Rhein-Hellweg-Express RE 11 das Angebot zweistündlich.
- Zusätzliche Angebote für Nahverkehrsreisende im Korridor Amsterdam/Münster – Osnabrück – Hannover – Berlin sind nicht vorgesehen.



Der InterRegio-Wegfall wird fast überall durch zusätzliche Alternativen im Nahverkehr kompensiert.

Die Anbindung Nordrhein-Westfalens im Fernverkehr

Insgesamt erhöht sich das Angebot im Fernverkehr innerhalb Nordrhein-Westfalens zum 15. Dezember 2002 von 12 auf 15 Linien. Das Gesamtleistungsvolumen im Fernverkehr in NRW beträgt nun wieder 18,8 Millionen Zugkilometer. Zum Vergleich: Im Fahrplan 2001 waren es nur 17,2 Millionen Zugkilometer, im Fahrplan 1998 dagegen noch 20 Millionen.

Geschäftsreiseziele

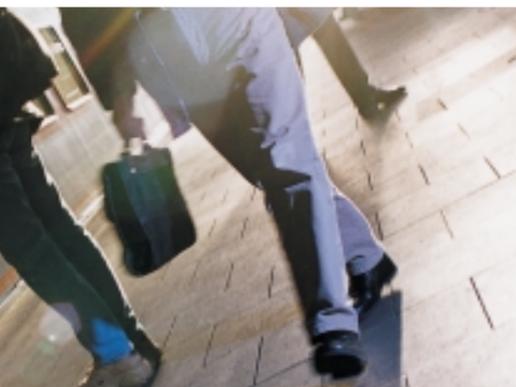
Die Zahl der mit dem IC/ICE-Netz zu erreichenden Geschäftsreiseziele bleibt stabil. Die wichtigen Zentren Deutschlands werden im Stundentakt direkt oder auch mit Umstiegen erreicht. Lediglich Dresden und Leipzig sind zweistündlich angeschlossen.

Vorteilhaft für Nordrhein-Westfalen ist die Linienbündelung im Rheinkorridor und im Ruhrgebiet. Das sichert zahlreiche Direktverbindungen, beispielsweise nach Hamburg und Bremen, Hannover und Berlin, Frankfurt, Nürnberg und München sowie nach Mannheim, Karlsruhe, Stuttgart und Basel. Durch die Neubaustrecke rücken die Wirtschaftsregionen Rhein-Ruhr und Rhein-Main näher aneinander, wichtige Flughäfen wie Frankfurt, Köln und Düsseldorf werden miteinander verbunden. Die gegenwärtig noch geringe Zahl der von der Deutschen Bahn AG auf der Neubaustrecke eingesetzten ICE3-Züge führt jedoch auch dazu, dass ein Teil der bisher durchlaufenden Linien im Rhein-Ruhr-Raum gebrochen wird und sich deswegen die Direktverbindungen zwischen NRW und Süddeutschland verringern. Mittel- bis langfristig ist aus nordrhein-westfälischer Sicht daher eine Aufstockung des ICE3-Fahrzeugparks der DB AG unbedingt notwendig.

Geschäftsreiseziele im Ausland – wie Paris, Brüssel und Amsterdam – werden mindestens im Zweistundentakt mit dem ICE oder Thalys erreicht. Die Zahl der Züge nach Zürich und Wien blieb bis 2002 konstant, nimmt aber durch die Inbetriebnahme der Neubaustrecke bzw. die Rücknahme der konventionellen Züge auf der Rheinstrecke im Fahrplan 2003 ab.

Touristische Ziele

Touristische Ziele sind an das Fernverkehrsnetz durch Linienverlängerungen über den Linienendpunkt hinaus angebunden. Die Ziele im Ausland konzentrieren sich auf Chur, Interlaken und Brig in der Schweiz, Kärnten und Tirol in Österreich. Durch die Inbetriebnahme der Neubaustrecke bzw. die Rücknahme der konventionellen Züge auf der Rheinstrecke nimmt die Zahl der direkten Verbindungen zu diesen Zielen ab. Manche der innerdeutschen touristischen Ziele – wie Oberstdorf, Garmisch, Berchtesgaden und die Bodenseeregion – werden zum Teil nur noch am Wochenende und in der Hauptsaison unmittelbar angefahren. Sylt und Rügen bleiben mit direkten IC-Zügen mit NRW verbunden. Ostfriesland ist weiterhin zweistündlich mit der IC-Linie 35 angebunden.



Pünktlich zum Termin: Auf zuverlässige und schnelle Verbindungen kommt es für Geschäftsreisende an.



Viele Fernverkehrsstrecken in NRW werden mit dem hochwertigen Bahnprodukt ICE bedient.

Die neuen Tarifregelungen zur kombinierten Nutzung von Fern- und Nahverkehr



Mit der Öffnung der InterRegio- und InterCity/EuroCity-Züge für Verbundfahrausweise des Nahverkehrs zuzüglich eines Aufpreises war 1999 in NRW eine wichtige – und im bundesweiten Vergleich beispielhafte – Verbesserung erreicht worden. Sie kommt den Fahrgästen – vor allem den Pendlern – auch heute noch zugute. Mit der Ankündigung, ein neues Preissystem zum 15. Dezember 2002 einzuführen, stellte die DB diese Regelungen in Frage. Es hat daraufhin intensive Gespräche zwischen allen Beteiligten gegeben. Zum Teil wurden Kompromisse geschlossen und die Tarifziele für die Zukunft neu gesteckt. Die bisherige Philosophie, den Fernverkehr für den Nahverkehr zu öffnen und den Verbundtarif in den Mittelpunkt zu stellen, läuft innerhalb eines Übergangszeitraumes aus. Grundsätzlich wird künftig der Nahverkehr für den Fernverkehr geöffnet und der Fernverkehrstarif zur „Leitwährung“ bei der kombinierten Nutzung von Fern- und Nahverkehr.

Entscheidend aus Sicht des Landes ist, dass zum Fahrplanwechsel am 15. Dezember 2002 nunmehr das gesamte Fern- und Nahverkehrsangebot mit einem Fahrausweis zugänglich wird – also auch die ICE-Züge. Bus, Straßenbahn und ICE gibt es zukünftig im „Tarifpaket“. Zusätzlich zum Fernverkehrstarif kann mit dem NRWplus-Aufschlag der Vor- und Nachlauf am Start- und Ausstiegsbahnhof gleich mitgekauft werden.

Die Möglichkeit, den InterCity mit dem Verbundticket zuzüglich eines Aufpreises zu benutzen, bleibt nur noch für eine Übergangszeit von bis zu zwei Jahren erhalten. Anschließend ist eine Angleichung an die ICE-Regelungen geplant. Ab dem 15. Dezember 2002 werden nur noch Wochen- oder Monatszuschläge angeboten. Damit entfällt die Wahlmöglichkeit zwischen Einzel- und Monatszuschlägen, das heißt: Ein spontaner Umstieg vom Nah- auf den Fernverkehr für Zeitkartenbesitzer ist leider nicht mehr möglich.

Insgesamt ist die Bilanz positiv: Nordrhein-Westfalen ist es als erstem Land flächendeckend gelungen, die Haustür-zu-Haustür-Tarifierung über alle Verkehrsmittel hinweg zu erreichen. Dem Land war dabei wichtig, dem Fahrgast die prinzipielle Entscheidungsmöglichkeit zu lassen. Kein Fahrgast ist gezwungen, Tickets für die kombinierte Nutzung von Fern- und Nahverkehr zu kaufen.



Ein Ticket für alle Verkehrsmittel:
Mit NRWplus wurde eine Tür-zu-Tür-Tarifierung geschaffen.

Abb. 4: Kombinierte Nutzung von Nah- und Fernverkehr
– die neuen Aufpreise ab dem 15.12.2002

für EinzelTickets der Deutschen Bahn AG

- 1,50 € für Erwachsene (unveränderter Preis gegenüber heute)
- 0,85 € für Kinder (unveränderter Preis gegenüber heute)

für ICE-ZeitTickets der Deutschen Bahn AG

- 40,00 € für MonatsTickets (gab es bisher nicht)
- 35,00 € für MonatsTickets im Abo (gab es bisher nicht)

für die Benutzung von IC/EC-Zügen mit VerbundZeitkarten*

- 16,35 € für WochenTickets**
- 51,10 € für MonatsTickets**
- 43,45 € für MonatsTickets im Abo**

* Bis zum 14.12.02 galten im VRR höhere Aufpreise als im übrigen Land.

** Generell unverändert, aber abgesenkt gegenüber alten VRR-Preisen (24 €, 77,70 € und 65,45 €).

Stand 10/2002

Künftig kann der Aufschlag zur Benutzung des InterCitys pro Woche oder pro Monat bzw. im Monatsabo erworben werden. Der Aufpreis liegt ab dem 15. Dezember 2002 landesweit einheitlich bei 16,35 Euro/Woche, 51,10 Euro/Monat und 43,45 Euro/Monat im Abo und wird damit beispielsweise für Kunden im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr um etwa 33 Prozent günstiger.

Nahverkehrskunden, die heute mit dem IR zur Arbeit fahren und demnächst auf den IC oder auch den ICE umsteigen, bezahlen mehr: beispielsweise auf der Strecke Dortmund – Düsseldorf für die Monatskarte (inkl. Aufpreis) statt heute 119,40 Euro demnächst 147,50 Euro, also rund 24 Prozent zusätzlich. Dennoch hat die gemeinsame Tarifpolitik der Verkehrsverbände, Zweckverbände und des Landes auch hier – im langfristigen Vergleich – Erfolge gebracht.

Denn viele Kunden sparen auch in Zukunft beim Ticketkauf, vergleicht man die künftigen Preise mit denen zur Zeit vor der Öffnung der IRs und ICs für den Nahverkehr. So kostete die IR-Nutzung inklusive zweier MonatsTickets für Vor- und Nachlauf im lokalen ÖPNV am Einstiegs- und Ausstiegort auf der Strecke Düsseldorf – Dortmund damals noch 292,80 Euro gegenüber heute 119,40 Euro (minus 59 %) und nach dem 15. Dezember 147,50 Euro (minus 49 %) für die IC-Nutzung.

Außerdem haben Verkehrsverbände und Zweckverbände vielerorts Alternativen für die wegfallenden IR-Linien geschaffen. Viele IR-Fahrgäste können zukünftig auf das verbesserte Nahverkehrsangebot umsteigen.



Ehemalige IR-Fahrgäste können auf die günstigen und verbesserten Nahverkehrsverbindungen umsteigen.

RE-Linien im Fahrplan 2003

RE 1: Aachen – Köln – Duisburg – Essen – Dortmund – Hamm (NRW-Express)

Leistungsvolumen: 3.160.000 Zugkilometer

RE 2: Mönchengladbach – Duisburg – Essen – Münster (Rhein-Haard-Express)

Leistungsvolumen: 2.000.000 Zugkilometer

Neuleistungen: 250.000 Zugkilometer zwischen Essen und Duisburg

RE 3: Düsseldorf – Oberhausen – Dortmund – Hamm (Rhein-Emscher-Express)

Leistungsvolumen: 1.370.000 Zugkilometer

Neuleistungen: 303.000 Zugkilometer für die neue Weiterführung Duisburg – Düsseldorf

RE 4: Aachen – Mönchengladbach – Düsseldorf – Hagen – Dortmund (Wupper-Express)

Leistungsvolumen: 2.510.000 Zugkilometer inkl. HVZ-Züge Aachen – Düsseldorf

Neuleistungen: 400.000 Zugkilometer im Abschnitt Hagen – Dortmund,
weitere 135.600 Zugkilometer zwischen Aachen und Düsseldorf

RE 5: Koblenz – Köln – Duisburg – Wesel – Emmerich (Rhein-Express)

Leistungsvolumen: 2.080.000 Zugkilometer

Neuleistungen: 296.000 Zugkilometer zwischen Wesel und Emmerich

RE 6: Düsseldorf – Essen – Dortmund – Bielefeld – Minden (Westfalen-Express)

Leistungsvolumen: 2.680.000 Zugkilometer

Neuleistungen: 415.000 Zugkilometer zwischen Bielefeld und Minden

RE 7: Aachen – Köln – Hagen – Münster – Rheine (Rhein-Münsterland-Express)

Leistungsvolumen: 3.450.000 Zugkilometer

Neuleistungen: 473.000 Zugkilometer zwischen Rheine und Münster,
655.000 Zugkilometer zwischen Köln und Wuppertal-Oberbarmen

RE 8: Mönchengladbach – Köln – Neuwied – Koblenz (Rhein-Erft-Express)

Leistungsvolumen: 1.320.000 Zugkilometer

RE 9: Krefeld – Köln – Siegen – Gießen (Rhein-Sieg-Express)

Leistungsvolumen in NRW: 1.910.000 Zugkilometer

RE 10: Kleve – Krefeld – Düsseldorf (Niers-Express)

Leistungsvolumen: 1.900.000 Zugkilometer

RE 11: Düsseldorf – Dortmund – Hamm – Paderborn (Rhein-Hellweg-Express)

Leistungsvolumen: 861.000 Zugkilometer

Neuleistungen: 861.000 Zugkilometer

RE 12: Köln – Euskirchen – Gerolstein – Trier (Eifel-Mosel-Express)

Leistungsvolumen in NRW: 483.000 Zugkilometer

RE 13: Venlo – Düsseldorf – Hagen – Hamm (Maas-Wupper-Express)

Leistungsvolumen: 1.740.000 Zugkilometer

Neuleistungen: 813.000 Zugkilometer zwischen Mönchengladbach und Hagen

RE 14: Essen – Bottrop – Dorsten – Borken (Der Borkener)

Leistungsvolumen: 636.000 Zugkilometer

RE 15: Münster – Rheine – Lingen – Leer – Emden – Norddeich (Emsland-Express)

Leistungsvolumen in NRW: 525.000 Zugkilometer

RE 16: Essen – Hagen – Siegen (Ruhr-Sieg-Express)

Leistungsvolumen: 1.620.000 Zugkilometer

Neuleistungen: 1.270.000 Zugkilometer zwischen Hagen und Siegen

RE 17: Hagen – Bestwig – Warburg – Kassel (Sauerland-Express)

Leistungsvolumen: 1.980.000 Zugkilometer

Neuleistungen: im Korridor Obere Ruhr im Rahmen des RE 57

RE 22: Köln – Euskirchen – Kall – Gerolstein (Eifel-Express)

Leistungsvolumen in NRW: 794.000 Zugkilometer

RE 29: Aachen – Welkenraedt – Liège (euregioAIXpress)

Leistungsvolumen in NRW: 86.000 Zugkilometer

Neuleistungen: 86.000 Zugkilometer

RE 57: Dortmund – Arnsberg – Bestwig – Winterberg (Dortmund-Sauerland-Express)

Leistungsvolumen: 1.192.000 Zugkilometer

Neuleistungen: 556.000 Zugkilometer durch Ausweiten der Linie RB 57 und Einrichten eines
Stundentaktes zwischen Dortmund und Bestwig

RB-Linien im Fahrplan 2003

RE 60: Rheine – Osnabrück – Minden – Hannover (Ems-Leine-Express)

Leistungsvolumen in NRW: 521.000 Zugkilometer

RE 70: Bielefeld – Minden – Hannover (Weser-Leine-Express)

Leistungsvolumen in NRW: 376.000 Zugkilometer

RE 76: Minden – Nienburg – Rothenburg (Wümme) (Weser-Aller-Express)

Leistungsvolumen: 148.000 Zugkilometer

RE 78: Bielefeld – Herford – Löhne – Minden (Porta-Express)

Leistungsvolumen: 313.000 Zugkilometer

RE 82: Altenbeken – Detmold – Lage – Bielefeld (Der Leineweber)

Leistungsvolumen: 461.000 Zugkilometer

RE 99: Siegen – Dillenburg – Wetzlar – Gießen – Friedberg – Frankfurt (Main-Sieg-Express)

Leistungsvolumen in NRW: 76.000 Zugkilometer

Neuleistungen: 76.000 Zugkilometer als Kompensation für weggefallenen IR zwischen Siegen und der Landesgrenze

RB 20: Heerlen – Herzogenrath – Aachen – Stolberg – Stolberg-Altstadt (1) –
Düren (2, spätere Inbetriebnahme) (euregiobahn)

RB 21: Linnich – Jülich – Düren – Heimbach (Rurtal-Bahn)

RB 23: Bonn – Euskirchen – Bad Münstereifel (Voreifel-Bahn)

RB 24: Köln – Euskirchen – Kall (Eifel-Bahn)

RB 25: Köln – Overath – Gummersbach – Marienheide (Oberbergische Bahn)

RB 26: Köln-Deutz – Bonn – Remagen – Koblenz (Rheinland-Bahn)

RB 27: Koblenz – Neuwied – Köln – Mönchengladbach (Rhein-Erft-Bahn)

RB 28: Au – Altenkirchen – Limburg (Westerwälder-Bahn)

RB 30: Bonn – Remagen – Bad Neuenahr – Ahrweiler – Ahrbrück (Rhein-Ahr-Express)

RB 31: Xanten – Duisburg (Der Niederrheiner)

RB 32: Wesel – Bocholt (Der Bocholter)

RB 33: Aachen – Mönchengladbach – Krefeld – Duisburg – Wesel (Rhein-Niers-Bahn)

RB 34: Emmerich – Arnheim (spätere Inbetriebnahme)

RB 35: Duisburg – Wesel – Emmerich (Der Weseler)

RB 36: Duisburg-Ruhrort – Oberhausen (Ruhrort-Bahn)

RB 37: Duisburg – Duisburg-Entenfang (Der Wedauer)

RB 38: Köln-Deutz – Köln Hbf – Horrem – Grevenbroich – Neuss – Düsseldorf (Erft-Bahn)

RB 39: Mönchengladbach – Dalheim (Schwalm-Nette-Bahn)

RB 40: Essen – Bochum – Witten – Hagen (Ruhr-Lenne-Bahn)

RB 42: Essen – Gelsenkirchen – Recklinghausen – Münster (Haard-Bahn)

RB 43: Dorsten – Wanne-Eickel – Herne – Dortmund (Emschertal-Bahn)

RB 44: Oberhausen – Bottrop – Dorsten (Der Dorstener)

RB 45: Dorsten – Coesfeld (Der Coesfelder)

RB 46: Gelsenkirchen – Wanne-Eickel – Bochum (Nokia-Bahn)

RB 47: Solingen – Remscheid – Wuppertal (Der Müngstener)

RB 48: Remagen – Köln – Solingen-Ohligs – Wuppertal-Oberbarmen (Rhein-Wupper-Bahn)

RB 49: Wuppertal – Langenberg – Essen (Niederbergische-Bahn)

RB 50: Dortmund – Lünen – Münster (Der Lünener)

RB 51: Dortmund – Lünen – Coesfeld – Gronau – Enschede (Westmünsterland-Bahn)

RB 52: Dortmund – Hagen – Lüdenscheid (Volmetal-Bahn)

RB 53: Dortmund – Schwerte – Iserlohn (Ardey-Bahn)

S-Bahn-Linien im Fahrplan 2003

RB 54: Unna – Fröndenberg – Menden – Neuenrade (Hönnetal-Bahn)

RB 55: Brilon-Wald – Willingen (Upland-Bahn)

RB 56: Hagen – Letmathe – Iserlohn (Der Iserlohner)

RB 59: Dortmund – Unna – Soest (Hellweg-Bahn)

RB 61: Bad Bentheim – Rheine – Osnabrück – Herford – Bielefeld (Wiehengebirgs-Bahn)

RB 62: Bad Bentheim – Rheine – Osnabrück – Herford – Detmold – Paderborn (Der Cherusker)

RB 63: Münster – Coesfeld (Baumberge-Bahn)

RB 64: Münster – Gronau – Enschede (Euregio-Bahn)

RB 65: Hamm – Münster – Greven – Emsdetten – Rheine (Ems-Lippe-Bahn)

RB 66: Münster – Osnabrück (Die Teuto-Bahn)

RB 67: Münster – Gütersloh – Bielefeld (Der Wareндorfer)

RB 69: Münster – Hamm – Paderborn – Bielefeld (Westfalen-Bahn)

RB 71: Bielefeld – Herford – Bünde – Rahden (Ravensberger Bahn)

RB 72: Bielefeld – Herford – Lage – Detmold – Paderborn (Ostwestfalen-Bahn)

RB 73: Bielefeld – Lage – Lemgo (Der Lipperländer)

RB 74: Bielefeld – Sennestadt – Paderborn (Senne-Bahn)

RB 75: Bielefeld – Halle – Dissen-Bad Rothenfelde (Haller Willem)

RB 77: Löhne – Hameln (– Elze – Hildesheim) (Weser-Bahn)

RB 83: Paderborn – Altenbeken – Hameln (– Hannover) (Weserbergland-Bahn)

RB 84: Paderborn – Ottbergen – Holzminden (Egge-Bahn)

RB 85: Ottbergen – Bodenfelde – Göttingen (Oberweser-Bahn)

RB 86: Ottbergen – Bodenfelde – Northeim (Solling-Bahn)

RB 89: Münster – Hamm – Paderborn – Warburg (Westfalen-Bahn)

RB 91: Hagen – Finnentrop – Siegen (Ruhr-Sieg-Bahn)

RB 92: Finnentrop – Olpe (Biggensee-Express)

RB 93: Siegen – Bad Berleburg (Rothaar-Bahn)

RB 94: Erntebrück – Laasphe – Marburg (Obere Lahntal-Bahn)

RB 95: Au – Betzdorf – Siegen – Haiger – Dillenburg (Sieg-Dill-Bahn)

RB 96: Betzdorf – Haiger – Dillenburg (Hellertal-Bahn)

RB 97: Betzdorf – Daaden (Daadetal-Bahn)

S 1: Dortmund – Bochum – Essen – Duisburg – Düsseldorf-Flughafen – Düsseldorf

S 2: Dortmund – Herne – Wanne-Eickel/Recklinghausen – Gelsenkirchen – Essen/Duisburg

S 3: Oberhausen – Mülheim – Essen – Hattingen

S 4: Dortmund-Lütgendortmund – Unna-Königsborn – Unna

S 5: Dortmund – Witten – Hagen

S 6: Köln-Hansaring – Köln – Leverkusen – Düsseldorf – Ratingen – Kettwig – Essen

S 7: Düsseldorf-Flughafen Terminal – Düsseldorf – Hilden – Solingen-Ohligs

S 8: Mönchengladbach – Düsseldorf – Wuppertal – Hagen

S 9: Essen-Steele-Ost – Essen – Bottrop – Gladbeck – Haltern

S 11: Wuppertal-Vohwinkel – Düsseldorf – Neuss – Dormagen – Köln – Bergisch Gladbach

S 12: Köln-Nippes – Troisdorf – Siegburg – Hennef – Au

S 13: Düren – Köln-Deutz

S 28: Kaarst – Neuss – Düsseldorf – Mettmann

Fernverkehrslinien in NRW 2001

IC 1: Basel – Karlsruhe – Koblenz – Köln – Essen (1)/Wupper (2) – Dortmund – Münster – Hamburg

Taktfrequenz: Zweistündlich bzw. stündlich

Bemerkungen: Zweistündlich alternierende Führung zwischen Köln und Dortmund; zwischen Basel und Köln sowie zwischen Dortmund und Hamburg Stundentakt; außerdem Überlagerung zum Stundentakt zwischen Köln – Essen – Dortmund mit ICE 10 und zwischen Köln – Wupper – Dortmund mit IC 5

IC 2: Dortmund – Essen – Köln – Koblenz – Mannheim – Ulm – München

Taktfrequenz: Stündlich

IC 5: Passau – Nürnberg – Frankfurt – Koblenz – Köln – Wupper – Dortmund – Leipzig

Taktfrequenz: Zweistündlich

Bemerkungen: Überlagerung mit Linie 10 zum Stundentakt zwischen Nürnberg und Köln, Überlagerung mit Linie 1 zwischen Köln und Dortmund zum Stundentakt

ICE 10: Berlin – Hannover – Hamm – Essen – Köln – Frankfurt – Nürnberg (1)/Hamm – Hagen – Köln (2)

Taktfrequenz: Zweistündlich bzw. stündlich

Bemerkungen: Flügelzugkonzept zwischen Hamm und Köln; zwischen Berlin und Hamm Stundentakt, zwischen Köln und Nürnberg (zweistündlich) Überlagerung mit IC-Linie 5 zum Stundentakt

IR 15: Münster – Duisburg – Köln – Trier – Saarbrücken/Luxemburg

Taktfrequenz: Zweistündlich

Bemerkungen: Überlagerung mit Linie 23 zum Stundentakt zwischen Münster und Koblenz

IR 16: Amsterdam/Münster – Osnabrück – Hannover – Berlin

Taktfrequenz: Zweistündlich

Bemerkungen: Ab Osnabrück zweistündlich, jeweils 4-stündlich alternierende Anbindung von Münster und Amsterdam

IR 22: Düsseldorf – Paderborn – Weimar

Taktfrequenz: Zweistündlich

Bemerkungen: Mitte-Deutschland-Verbindung

IR 23: Norddeich – Münster – Duisburg – Köln – Karlsruhe

Taktfrequenz: Zweistündlich

Bemerkungen: Überlagerung mit Linie 15 zum Stundentakt zwischen Münster und Koblenz

ICE 5 A: Köln – Amsterdam

Taktfrequenz: Zweistündlich

D-Zug: Köln – Brüssel – Ostende

Taktfrequenz: Zweistündlich mit Taktlücken

Thalys 80: Köln – Paris

Taktfrequenz: Zweistündlich

MET 1: Köln – Hamburg

Taktfrequenz: 4 Zugpaare

Bemerkungen: Sprinterverbindung zwischen Köln und Hamburg mit Halt nur in Düsseldorf und Essen

Fernverkehrslinien in NRW 2003

ICE 10: Berlin – Hannover – Hamm – (1) Dortmund – Köln / (2) Wuppertal – Köln – Bonn

Taktfrequenz: Stündlich Berlin – Köln, zweistündlich Köln – Bonn

Bemerkungen: Flügelzugkonzept mit Flügeln/Vereinigen in Hamm

IC 30: Basel – Karlsruhe – Koblenz – Köln – Essen – Dortmund – Münster – Hamburg

Taktfrequenz: Zweistündlich

Bemerkungen: Überlagerung mit Linie 31 zum Stundentakt zwischen Hamburg und Dortmund, Überlagerung mit Linie 42 zwischen Köln und Dortmund zum Stundentakt, Überlagerung mit Linie 31 zwischen Köln und Mainz zum Stundentakt

IC 31: Passau – Frankfurt – Koblenz – Köln – Wupper – Dortmund – Hamburg

Taktfrequenz: Zweistündlich

Bemerkungen: Überlagerung mit Linie 30 zum Stundentakt zwischen Hamburg und Dortmund, Überlagerung mit Linie 43 zwischen Köln und Dortmund zum Stundentakt, Überlagerung mit Linie 30 zwischen Köln und Mainz zum Stundentakt

IC 32: Dortmund – Essen – Köln – Koblenz – Stuttgart

Taktfrequenz: Zweistündlich, 4 Züge/Tag plus Wochenendverstärker

Bemerkungen: Zeitweise Überlagerung mit Linie 35 zum Stundentakt zwischen Duisburg und Koblenz; touristische Direktverbindungen nach Süddeutschland und Österreich

IC 35: Norddeich – Münster – Köln – Koblenz – Trier

Taktfrequenz: Zweistündlich

Bemerkungen: Zeitweise Überlagerung mit Linie 32 zum Stundentakt zwischen Duisburg und Koblenz

ICE 40: Münster – Gelsenkirchen – Essen – Köln-Deutz – Frankfurt

Taktfrequenz: Zweistündlich

Bemerkungen: Überlagerung mit Linie 35 zum Stundentakt zwischen Münster und Gelsenkirchen, Überlagerung mit Linie 41 zwischen Essen und Frankfurt zum Stundentakt

ICE 41: Dortmund – Essen – Köln-Deutz – Frankfurt

Taktfrequenz: Zweistündlich

Bemerkungen: Überlagerung mit Linie 40 zwischen Essen und Frankfurt zum Stundentakt

ICE 42: Dortmund – Essen – Köln – Frankfurt-Flughafen – Stuttgart – München

Taktfrequenz: Zweistündlich

Bemerkungen: Überlagerung mit Linie 43 zum Stundentakt zwischen Köln und Mannheim, Überlagerung mit Linie 30 zwischen Köln und Dortmund zum Stundentakt

ICE 43: Dortmund – Wupper – Köln – Frankfurt-Flughafen – Mannheim – Basel

Taktfrequenz: Zweistündlich

Bemerkungen: Überlagerung mit Linie 42 zum Stundentakt zwischen Köln und Mannheim, Überlagerung mit Linie 31 zwischen Köln und Dortmund zum Stundentakt

ICE 45: Köln – Siegburg/Bonn – Wiesbaden – Mainz – Mannheim – Stuttgart

Taktfrequenz: Zweistündlich

IC/ICE 51: Düsseldorf – Paderborn – Warburg – Weimar

Taktfrequenz: Zweistündlich

Bemerkungen: Mitte-Deutschland-Verbindung, alternierend ICE/IC

IC 55: Dortmund – Bielefeld – Hannover – Leipzig – Dresden

Taktfrequenz: Zweistündlich

IC 77: (1) Amsterdam / (2) Münster – Osnabrück – Hannover – Berlin

Taktfrequenz: Zweistündlich Osnabrück – Berlin, vierstündlich Osnabrück – Münster bzw. Amsterdam

Bemerkungen: alternierende Anbindung von Münster und Amsterdam

ICE 78: Frankfurt – Köln – Amsterdam

Taktfrequenz: Zweistündlich

Bemerkungen: Überlagerung mit Linie 79 zum Stundentakt zwischen Köln und Frankfurt

ICE 79: Frankfurt – Köln – Brüssel

Taktfrequenz: Zweistündlich Frankfurt – Köln, 3 Zugpaare Köln – Brüssel

Bemerkungen: Überlagerung mit Linie 78 zum Stundentakt zwischen Köln und Frankfurt

Thalys 80: Köln – Aachen – Brüssel – Paris

Taktfrequenz: Zweistündlich

MET 1: Köln – Düsseldorf – Essen – Hamburg

Taktfrequenz: 4 Zugpaare/Tag

Bemerkungen: Sprinterverbindung zwischen Köln und Hamburg mit Halt nur in Düsseldorf und Essen

SPNV-Unternehmen in NRW*

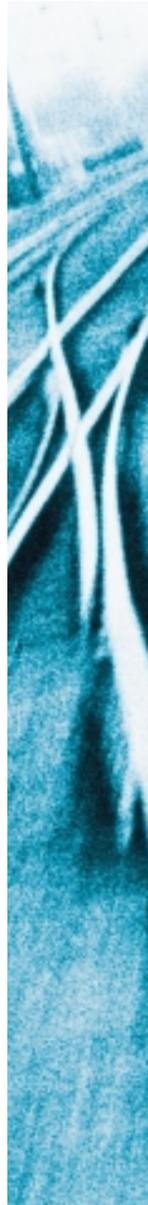
	<p>Deutsche Bahn AG (DB) DB Regionalbahn Rheinland GmbH, Dompropst-Ketzer-Straße 1 – 9, 50667 Köln DB Regionalbahn Rhein-Ruhr GmbH, Hollestraße 3, 45127 Essen DB Regionalbahn Westfalen GmbH, Bahnhofstraße 15, 48143 Münster</p>
	Dortmund-Märkische Eisenbahn GmbH (DME), Deggingsstraße 40, 44141 Dortmund
	Dürener Kreisbahn GmbH (DKB), Kölner Landstraße 271, 52351 Düren
	Eurobahn, Rhenus Keolis GmbH & Co. KG, Weißliliegasse 10, 55116 Mainz
	HellertalBahn GmbH, Bindweide, 57520 Steinebach
	NordWestBahn GmbH, Alte Poststraße 9, 49074 Osnabrück
	Prignitzer Eisenbahn GmbH (PEG), Pritzwalker Straße 2, 16949 Putlitz
	Regionale Bahngesellschaft Kaarst – Neuss – Düsseldorf – Erkrath – Mettmann – Wuppertal GmbH (Regiobahn), Bergstraße 1b, 40822 Mettmann
	SNCB, Belgische Staatsbahn, Rue de France 85, 1060 Brüssel
	Teutoburger Wald-Eisenbahn (TWE), Am Grubenhof 2, 33330 Gütersloh

* Bereits heute bzw. ab Fahrplanwechsel am 15. Dezember 2002 aktiv auf nordrhein-westfälischen Strecken sowie SPNV-Unternehmen, die Ausschreibungen für nordrhein-westfälische Strecken gewonnen haben.

Verteilerhinweis

Diese Druckschrift wird im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit der Landesregierung Nordrhein-Westfalen herausgegeben. Sie darf weder von Parteien noch von Wahlwerbern oder Wahlhelfern während eines Wahlkampfes zum Zwecke der Wahlwerbung verwendet werden. Dies gilt für Landtags-, Bundestags- und Kommunalwahlen sowie für die Wahl des Europäischen Parlaments. Missbräuchlich ist besonders die Verteilung auf Wahlveranstaltungen, an Informationsständen der Parteien sowie das Einlegen, Aufdrucken oder Aufkleben parteipolitischer Informationen und Werbemittel. Untersagt ist gleichfalls die Weitergabe an Dritte zum Zwecke der Wahlwerbung. Die Verwendung dieser Druckschrift durch Parteien oder sie unterstützende Organisationen ausschließlich zur Unterrichtung ihrer eigenen Mitglieder bleibt hiervon unberührt. Unabhängig davon, wann, auf welchem Weg oder 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.

Herausgegeben im Oktober 2002



Ministerium für Verkehr,
Energie und Landesplanung
des Landes Nordrhein-Westfalen
Referat Öffentlichkeitsarbeit
Haroldstraße 4
D-40213 Düsseldorf
Tel.: +49 (0) 2 11-8 37-02
Fax: +49 (0) 2 11-8 37-22 00
E-Mail: poststelle@mwmev.nrw.de
Internet: www.mwmev.nrw.de

Düsseldorf, im November 2002