

Rhein-Ruhr-Express

RRX-Korridore in Westfalen-Lippe



Inhalt

Der RRX in Westfalen-Lippe.....	4–7
Düsseldorf–Essen–Recklinghausen–Münster (–Osnabrück).....	8–9
Köln–Duisburg–Gelsenkirchen–Dortmund–Münster.....	10–11
Exkurs: Bypass Dortmund–Hamm–Münster.....	12
Der RRX in Westfalen-Lippe: Interview mit Vorstandsvorsteher Dr. Ulrich Conradi.....	13
Koblenz–Köln–Dortmund–Hamm–Bielefeld–Minden.....	14–15
Aachen–Köln–Dortmund–Hamm– Paderborn–Kassel-Wilhelmshöhe.....	16–17
Zahlen und Fakten: Der Nutzen des RRX für Westfalen-Lippe und NRW.....	18
Der RRX bedeutet für Westfalen-Lippe.....	19

Der RRX in Westfalen-Lippe

Der RRX verändert das Bild des Nahverkehrs in NRW nachhaltig

Der Regionalverkehr in Westfalen-Lippe wird finanziert und geplant vom Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL). Der NWL ist mit 19.500 km² der flächenmäßig größte Aufgabenträger in NRW. In den 16 Kreisen und 3 kreisfreien Städten des NWL leben 5,6 Millionen Menschen. Die Wirtschaftsräume in Westfalen und der Metropolregion Rhein-Ruhr sind eng miteinander vernetzt. Täglich pendeln zehntausende Menschen zwischen den Städten Westfalens und den Zentren an Rhein und Ruhr.

Um den wachsenden Mobilitätsbedürfnissen in Westfalen und NRW gerecht zu werden, initiierten die Landesregierung und das Bundesverkehrsministerium im Jahr 2006 das Infrastruktur- und Mobilitätsprojekt Rhein-Ruhr-Express (RRX), welches nun vor seiner sukzessiven Umsetzung steht.

Der RRX verbindet Westfalen-Lippe mit der Metropolregion Rhein-Ruhr

Zentraler Bestandteil des RRX-Betriebskonzeptes im Zielzustand nach dem Bundesverkehrswegeplan (BVWP) ist ein durchgehender 15-Minuten-Takt auf der Kernstrecke von Dortmund über Essen, Duisburg und Düsseldorf nach Köln durch insgesamt sieben RRX-Linien.

Von diesen sieben RRX-Linien (s. Seite 6) sollen vier RRX-Linien aus dem Kernkorridor in die Zentren Westfalens und darüber hinaus durchgebunden werden. So sind RRX-Verbindungen von Minden nach Koblenz, von Kassel über Paderborn nach Aachen und von Münster über Düsseldorf bis nach Köln vorgesehen. Durch die enge Verknüpfung des RRX mit dem vorhandenen ÖPNV-Angebot auf Straße und Schiene profitieren Westfalen-Lippe und ganz NRW vom RRX.

Der Infrastrukturausbau in Rhein-Ruhr verbessert die Betriebsqualität auch in Westfalen

Voraussetzung für die Realisierung des RRX-Betriebs mit einem 15-Minuten-Takt zwischen Köln und Dortmund sowie Direktverbindungen nach Westfalen ist der Ausbau der Infrastruktur. Der Kernkorridor zwischen Dortmund und Köln steht dabei im Fokus der Aktivitäten. Hiervon profitiert auch Westfalen. Der Infrastrukturausbau schafft nicht nur Platz für mehr Züge je Stunde, sondern wird auch den Verkehr auf der Schiene neu ordnen. So werden Verspätungen verringert und die Pünktlichkeit verbessert, hiervon profitieren auch die Pendler in Westfalen-Lippe.

Der Desiro HC – die neuen Fahrzeuge erhöhen den Komfort für die Fahrgäste

Bereits ab Ende 2018 kommen auf den zukünftigen RRX-Strecken (RRX-Vorlaufbetrieb) sukzessiv neue Siemens-Züge vom Typ Desiro HC zum Einsatz. Die 82 Elektrotriebwagen steigern Platzangebot und Komfort für die Fahrgäste deutlich.

Nur im Zusammenspiel der drei Säulen Infrastruktur, Fahrzeug und Betrieb wird der RRX im Zielzustand seine Vorteile voll entfalten.



Westfalen-Lippe profitiert auf vier zentralen Korridoren vom RRX-Konzept

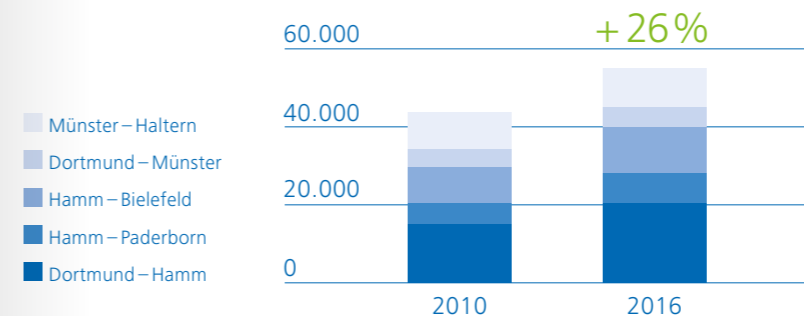
RRX-Linie	Korridor	Heutige Linie SPNV
RRX 7	Düsseldorf – Essen – Recklinghausen – Münster (– Osnabrück) *	RE 2
RRX 3	Köln – Duisburg – Gelsenkirchen – Dortmund – Lünen – Münster *	RE 3 (Düsseldorf – Dortmund)
RRX 4 / RRX 6	Koblenz – Köln – Dortmund – Hamm – Bielefeld – Minden (nur RRX 6) *	RE 1 / RE 6
RRX 2	Aachen – Köln – Dortmund – Hamm – Paderborn – Kassel-Wilhelmshöhe *	RE 11

* Analysierter NWL-Korridor

Die Planungen zum RRX sehen auf den oben genannten Korridoren zahlreiche Verbesserungen vor. In einem ersten Schritt wird ab Dezember 2018 sukzessiv die Fahrzeugqualität und die Platzkapazität verbessert. Während das Angebot zwischen Hamm, Paderborn und Kassel schon kurzfristig ab 2018 weiterentwickelt wird, können andere Ziele erst langfristig nach dem Infrastrukturausbau, insbesondere zwischen Münster und Lünen, umgesetzt werden.

Wie hoch der Handlungsdruck im NWL entlang der RRX-Korridore ist, zeigt die Nachfrageentwicklung der vergangenen Jahre. Während diese zwischen 2010 und 2016 NWL-weit durchschnittlich um 11 % gestiegen ist, liegt das Wachstum auf diesen vier Korridoren mit 26 % deutlich darüber. Aus diesem Grund hat der NWL die Planungsansätze des BVWP zum RRX konkretisiert und weiterentwickelt,

Nachfrageentwicklung RRX-Korridore NWL Besetzung pro Abschnitt Mo. – Fr.



um für die Fahrgäste in Westfalen-Lippe weitergehende Angebotsverbesserungen möglichst frühzeitig zu realisieren.

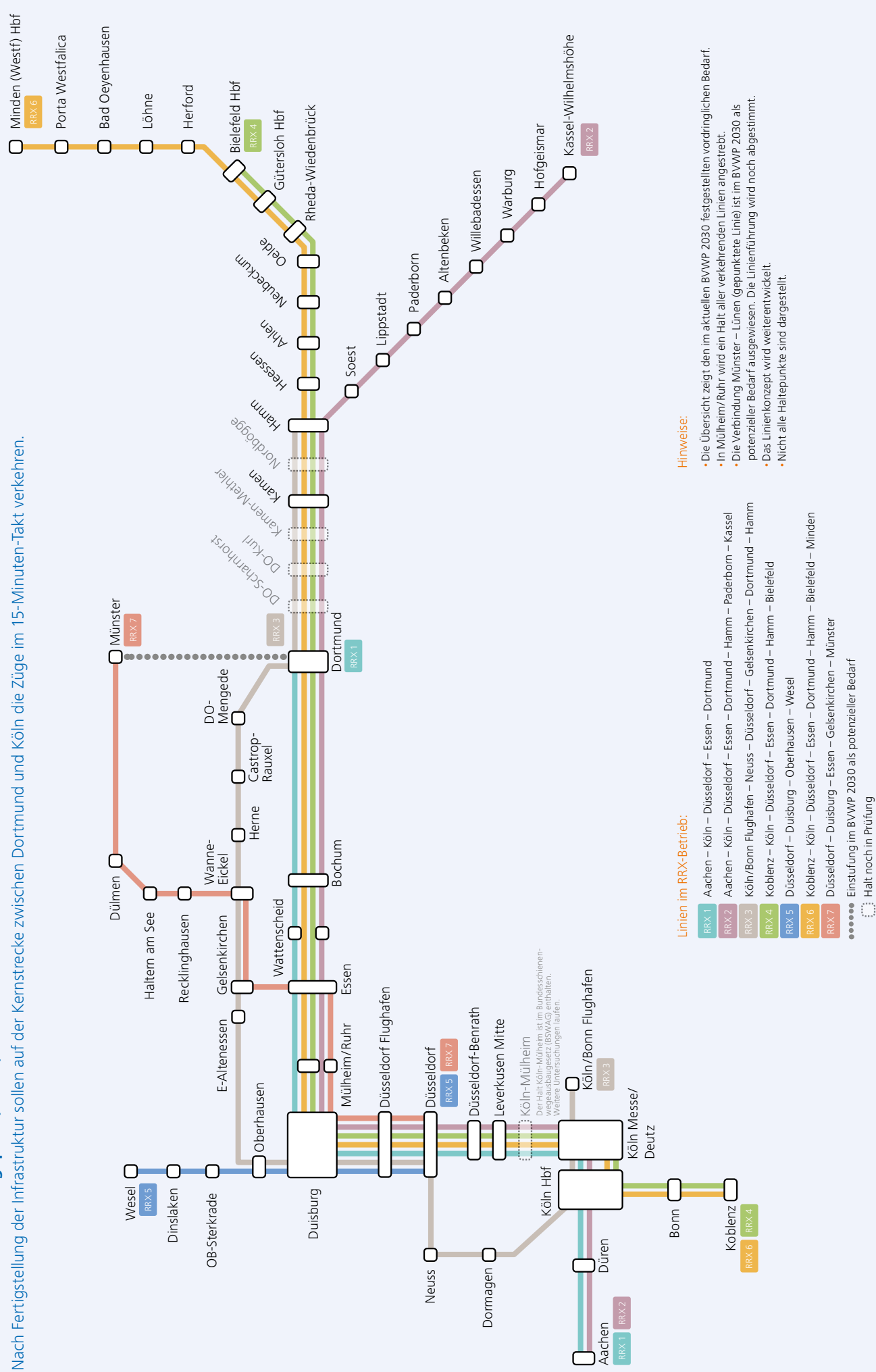
Zwischen Essen und Münster soll bereits in den kommenden Jahren eine dritte stündliche Verbindung mit allen Halten eingeführt werden, sodass der heutige RE 2 durch weniger Unterwegshalte deutlich beschleunigt werden kann. Auch für den Korridor Hamm – Bielefeld gibt es Planungen zu einer dritten stündlichen Nahverkehrslinie. Diese ist aufgrund eines erforderlichen Infrastrukturausbaus in diesem Bereich jedoch erst perspektivisch realisierbar.

Darüber hinaus gibt es fortgeschrittene Planungen zur Verlängerung der Linie RE 2 über Münster hinaus nach Osnabrück. Zahlreiche Pendler aus Osnabrück profitieren dann von direkten, schnellen Nahverkehrsverbindungen in die Metropolregion Rhein-Ruhr. Für die Menschen aus Westfalen-Lippe werden Anschlüsse in Osnabrück Richtung Bremen verkürzt.

Die gesamten Planungen des NWL entlang der RRX-Korridore sowie deren Auswirkungen auf die Mobilität der Menschen in Westfalen-Lippe werden im Folgenden vorgestellt.

Der Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030: Sieben Linien für NRW

Nach Fertigstellung der Infrastruktur sollen auf der Kernstrecke zwischen Dortmund und Köln die Züge im 15-Minuten-Takt verkehren.



Linien im RRX-Betrieb:

- RRX 1 Aachen – Köln
- RRX 2 Aachen – Köln – Düsseldorf – Essen – Dortmund
- RRX 3 Aachen – Köln – Düsseldorf – Essen – Dortmund – Hamm – Paderborn – Kassel
- RRX 4 Koblenz – Köln – Düsseldorf – Essen – Dortmund – Hamm – Bielefeld
- RRX 5 Düsseldorf – Duisburg – Essen – Dortmund – Hamm – Bielefeld – Minden
- RRX 6 Koblenz – Köln – Düsseldorf – Essen – Dortmund – Hamm – Bielefeld – Minden
- RRX 7 Düsseldorf – Essen – Dortmund

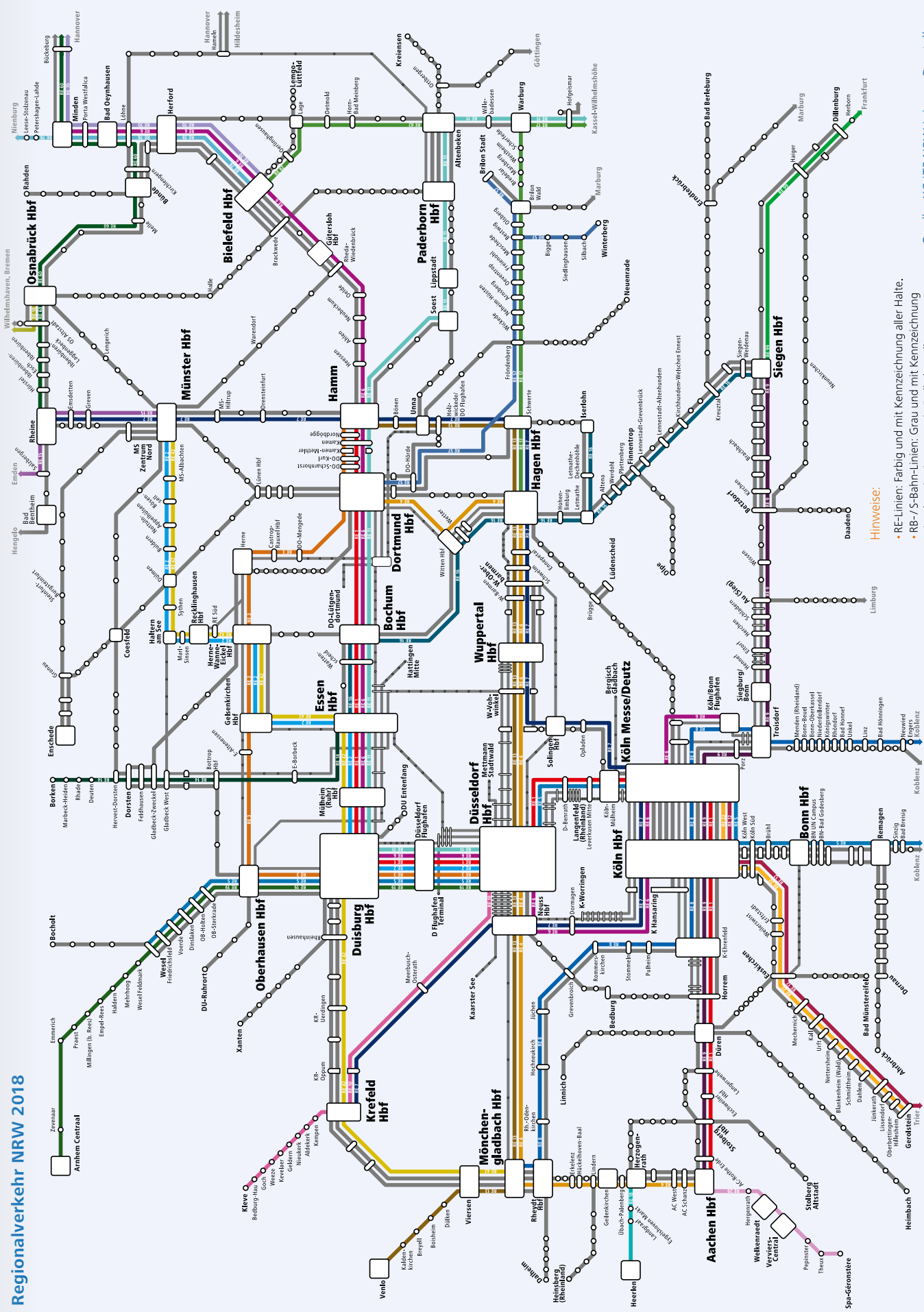
- Einstufung im BVWP 2030 als potenzieller Bedarf
- Halt noch in Prüfung

Hinweise:

- Die Übersicht zeigt den im aktuellen BVWP 2030 festgestellten vordringlichen Bedarf.
- In Mülheim/Ruhr wird ein Halt aller verkehrenden Linien angestrebt.
- Die Verbindung Münster – Lünen (gepunktete Linie) ist im BVWP 2030 als potenzieller Bedarf ausgewiesen. Die Linienführung wird noch abgestimmt.
- Das Linienkonzept wird weiterentwickelt.
- Nicht alle Haltepunkte sind dargestellt.

Quelle: MBWVSV / eigene Darstellung Stand: Mai 2017

Regionalverkehr NRW 2018



Hinweise:

- RE-Linien: Farbig und mit Kennzeichnung aller Halte.
- RB-/S-Bahn-Linien: Grau und mit Kennzeichnung einzelner Stationen sowie Endhaltestellen.

Quelle: KC ITF NRW / eigene Darstellung Stand: 2017

Düsseldorf – Essen – Recklinghausen – Münster (– Osnabrück)

Beschleunigung RE2 und Verlängerung nach Osnabrück

Auf dem künftigen RRX-Korridor aus dem Ruhrgebiet über Recklinghausen nach Münster (RRX7) plant der NWL bereits kurzfristig bedeutende Angebotsverbesserungen für die Fahrgäste. Die Linie RE2 soll durch den Wegfall von Halten zwischen Recklinghausen und Münster deutlich beschleunigt werden. Zwischen Essen und Münster spart ein Pendler so künftig 12 Minuten Fahrzeit je Richtung, zwischen Düsseldorf und Münster sogar 17 Minuten.

Um weiterhin eine durchgehend halbstündliche Bedienung aller Halte entlang des Korridors sicherzustellen, soll die Linie RE 42 künftig halbstündlich zwischen Essen und Münster verkehren, sodass zwischen den beiden Oberzentren insgesamt drei Fahrten pro Stunde angeboten werden.

Verlängerung RE2 nach Osnabrück

Zudem plant der NWL eine Verlängerung der Linie RE2 über Münster hinaus bis nach Osnabrück. Dieser Meilenstein bedeutet eine deutlich verbesserte Anbindung des niedersächsischen Oberzentrums an Münster und die Region Rhein-Ruhr. Die Fahrzeiten von Osnabrück nach NRW werden deutlich reduziert und es können mehr Direktverbindungen angeboten werden. So wird Osnabrück erstmals mit dem Nahverkehr in nur 2 Stunden und ohne Umstieg an den Flughafen Düsseldorf angebunden, dem am häufigsten genutzten Flughafen der Region.

Außerdem werden aus Westfalen Anschlusszüge in Osnabrück, insbesondere in Richtung Bremen, Oldenburg oder Wilhelmshaven, besser erreicht.

1,9 Millionen Menschen entlang des Korridors profitieren vom SPNV

Insgesamt leben 1,9 Millionen Menschen in den Städten und Gemeinden entlang des Korridors Essen–Münster–Osnabrück und können von kürzeren Fahrzeiten und neuen Direktverbindungen profitieren. Vom durchgehenden 30-Minuten-Takt auf der länderübergreifenden Strecke von Münster nach Osnabrück, der sich durch die verlängerte Linie RE2 und die RB 66 ergibt, können circa 550.000 Menschen profitieren. Der länderübergreifende Regionalverkehr zwischen Niedersachsen und NRW wird durch die Planungen des NWL auf ein neues Qualitätsniveau gehoben.

Kürzere Arbeitswege für Pendler

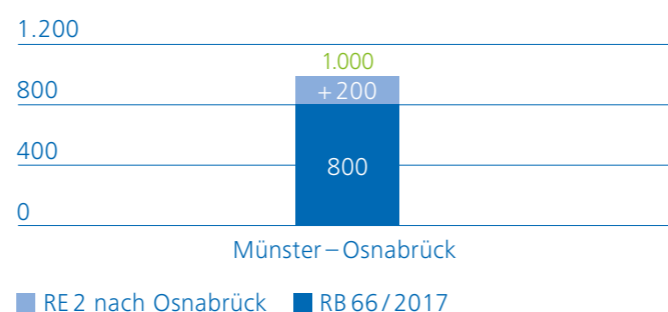
Heute pendeln etwa 120.000 Menschen zwischen den Städten entlang des Korridors Essen–Osnabrück mit dem Auto oder der Bahn zur Arbeit. Die Beschleunigung des RE2 stärkt die Schiene für Berufspendler: So verringert sich die Fahrzeit zwischen Essen und Münster auf nur 54 Minuten – mit dem Auto benötigt man für diese Strecke gut 70 Minuten. Durch die neue, beschleunigte Direktverbindung spart ein Bahnpendler zwischen Essen und Osnabrück künftig täglich 44 Minuten Fahrzeit – das sind **6,5 Tage Arbeitsweg im Jahr***. Hierdurch können mehr Pendler zum Umstieg auf die Bahn bewegt werden.

Mit der Verbesserung des Angebots wird auch die Nachfrage auf dem Korridor weiter steigen. Dieser Tatsache trägt das Zielnetz des NWL Rechnung, indem zukünftig durch die neuen Fahrzeuge und die zweite Leistung mehr Sitzplätze pro Stunde auf den einzelnen Verbindungen angeboten werden können. So ist beabsichtigt, das Platzangebot zwischen Münster und Osnabrück in der Hauptverkehrszeit (HVZ) von 800 auf 1.000 Sitzplätze anzuheben.

WestfalenTarif schafft einheitlichen Tarif bis nach Osnabrück

Alle Fahrgäste im Bereich des NWL genießen seit dem 01. August 2017 die Vorteile des WestfalenTarifs. Der neue Tarif vereinheitlicht die Nahverkehrstarife in ganz Westfalen-Lippe und bietet die Möglichkeit, auch im Grenzgebiet zum NWL zu gleichen Bedingungen Bus und Bahn nutzen zu können. Die Einbindung des Nahverkehrs größerer Städte wie Osnabrück, Dortmund und Hagen in den Tarif ermöglicht dabei einen einfacheren und transparenteren Erwerb von Fahrkarten. Hierdurch fördert der WestfalenTarif auch den länderübergreifenden Verkehr nach Osnabrück und stärkt langlaufende Verkehre im RRX-Zielnetz.

Sitzplätze/Stunde in der HVZ



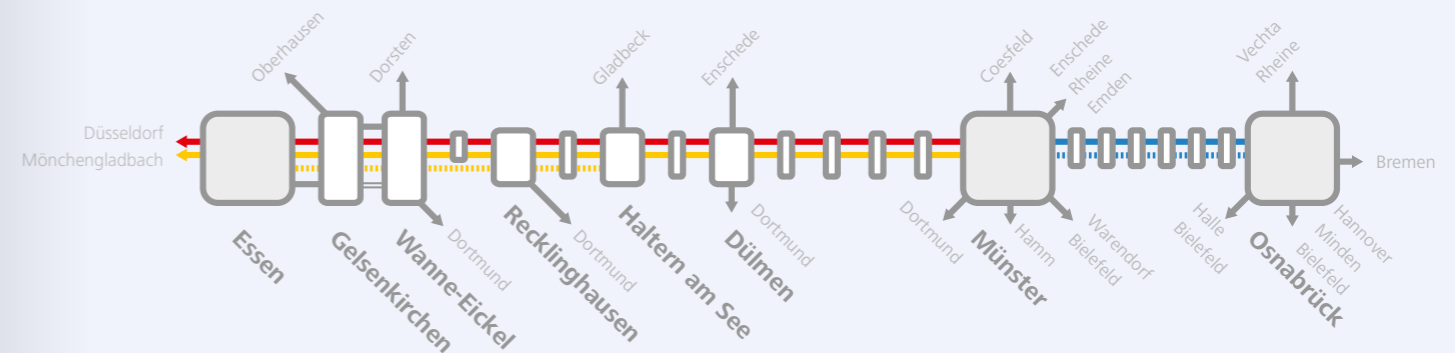
* Annahme: 220 Arbeitstage/Jahr

Korridor Essen–Osnabrück: Reisezeitvergleich in Minuten

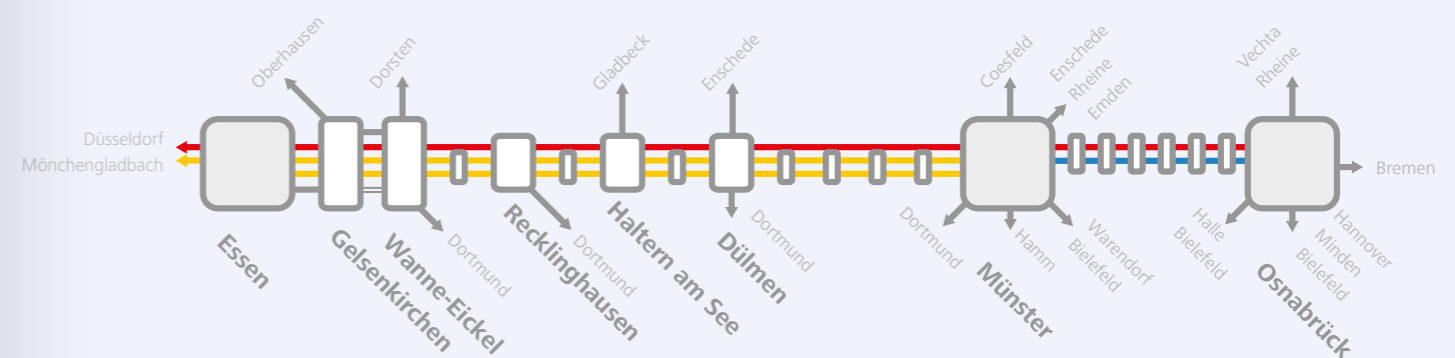
Relation	2017	NWL-Planung	Zeitersparnis
Essen – Münster	66' D	54' D	12'
Düsseldorf – Münster	104' D	87' D	17'
Essen – Osnabrück	115' U	93' D	22'
Düsseldorf – Osnabrück	153' U	125' D	28'
Essen – Bremen	246' U (in HVZ: 212')	188' U (ganztags)	58'
Münster – Bremen	167' U (in HVZ: 136')	132' U (ganztags)	35'

U: mit Umstieg | D: Direktverbindung

Düsseldorf–Essen–Recklinghausen–Münster (– Osnabrück) 2017



Beschleunigung und Verlängerung des RE2



RE2 RE42 RB 66 Stundentakt Halbstundentakt Fahrten in der HVZ

Bedeutung der Region Münster/Osnabrück für Pendler

Die Städte des Westfälischen Friedens Münster und Osnabrück sind wirtschaftlich eng miteinander verflochten. Ihre komplementären Strukturen – Münster mit dem Schwerpunkt öffentliche Verwaltung und Dienstleistungen, Osnabrück mit dem

Schwerpunkt Industrie und (Groß-)Handel – führen zu vielen wechselseitigen Arbeitsplatzverflechtungen. Aufgrund des knappen Wohnraums in beiden Städten (Leerstandsquoten zwischen 2,2% und 2,9%) wird ein Umzug erschwert – mit der Folge, dass die Pendlerzahlen weiter steigen werden.

Köln – Duisburg – Gelsenkirchen – Dortmund – Münster

Dortmund und Münster nur unzureichend im SPNV verbunden

Die beiden westfälischen Oberzentren Münster und Dortmund sind heute nur unzureichend mit dem SPNV verbunden. Die RegionalBahn-Linie RB 50 verkehrt nur einmal pro Stunde und braucht mehr als 50 Minuten für die Strecke. Die nur eingleisige Infrastruktur zwischen Lünen und Münster lässt kurzfristig jedoch keine weiteren Angebotsverbesserungen zu. Ein Ausbau der Strecke Münster – Lünen kann auch bei Aufnahme in den vordringlichen Bedarf des BVWP 2030 aufgrund der umfangreichen Bauarbeiten nicht kurz- oder mittelfristig erfolgen.

Korridor von hoher Bedeutung für viele Menschen in der Region

Mehr als 1 Million Menschen leben in den Städten und Gemeinden entlang des Korridors Dortmund – Lünen – Münster, hiervon allein circa 900.000 in den beiden Oberzentren Dortmund und Münster. Auch für Pendler ist die Verbindung bedeutend. 30.000 Menschen pendeln täglich auf dem Korridor zwischen Münster und Dortmund, nur ein geringer Anteil hiervon mit der Bahn.

Wegen der langen Taktzeiten und der Dauer der Fahrt mit dem Regionalverkehr legen die meisten Pendler auf den Strecken zwischen Dortmund und Münster heute die Fahrt mit dem PKW zurück. Die Regionalbahn ist heute nur unwesentlich schneller als eine Fahrt mit dem Auto – von Tür zu Tür scheint für viele Pendler das Auto noch die bessere Alternative zu sein. Eine dichtere Taktfolge und schnellere Reisezeiten auf der Schiene bieten daher großes Potenzial.

Korridor Dortmund – Münster: Reisezeitvergleich in Minuten

Relation	Bahn*	Auto	Differenz
Dortmund – Münster	51'	~55'	-4'
Dortmund – Lünen	16'	~30'	-14'
Lünen – Münster	36'	~45'	-9'
Dortmund – Münster RRX**	30'	~55'	-25'

*Nur Nahverkehr **Nach Ausbau Münster – Lünen, Planungsstand

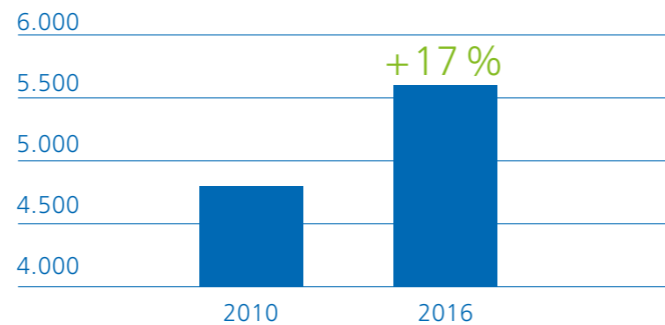
Trotz direkter Verbindung ist die Bahn heute nur unwesentlich schneller als das Auto. Bei einer Reduzierung der Fahrzeit sind daher deutliche Fahrgastpotenziale zu erwarten.

Nachfrageentwicklung seit 2010 sehr positiv

Über 5.500 Fahrgäste nutzen bereits heute täglich die Bahn zwischen Münster und Dortmund. Obwohl das SPNV-Angebot in den vergangenen Jahren nicht verbessert wurde, ist die Nachfrage seit 2010 um 17 % gestiegen. Ein Vergleich mit dem Korridor Hamm – Paderborn zeigt jedoch, dass mit einer Angebotsverbesserung deutlich mehr Fahrgäste für die Bahn zu gewinnen sind: Nach Verbesserung des Angebots ist die Nachfrage hier im selben Zeitraum um 36 % gestiegen.

Nachfrageentwicklung Korridor Dortmund – Münster

Besetzung pro Abschnitt Mo. – Fr.



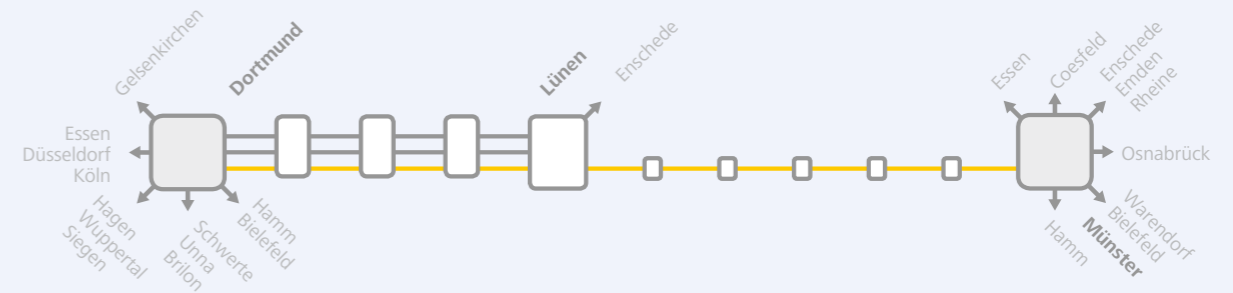
Zwischen 2010 und 2016 ist die Nachfrage um 17 % gestiegen – bei gleichbleibendem Angebot.

SPNV-Angebot Münster – Dortmund auch im bundesweiten Vergleich unterdurchschnittlich

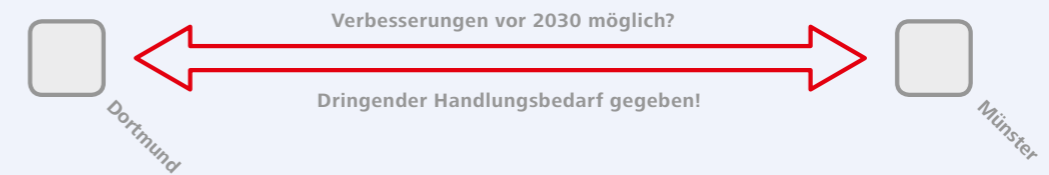
Die RegionalBahn-Verbindung zwischen Dortmund und Münster wird heute zu selten und zu langsam bedient. Im bundesweiten Vergleich ist sowohl der Takt als auch die Reisezeit weit unter dem Durchschnitt für vergleichbare Verbindungen zwischen zwei Oberzentren mit ähnlicher Entfernung. Es besteht dringender Handlungsbedarf.

Relation	Entfernung	Reisezeit	Takt
Dortmund – Münster	51 km	51'	60
Bonn – Koblenz	55 km	45' / 60'	30
Hamburg – Lübeck	57 km	44'	30
München – Augsburg	57 km	44'	30
Stuttgart – Heilbronn	41 km	44'	30
Hannover – Braunschweig	55 km	46'	60

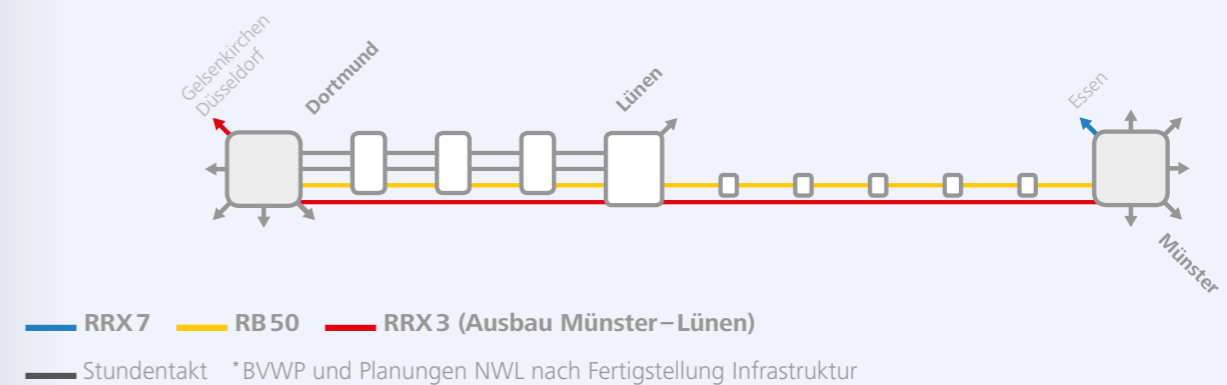
Köln – Duisburg – Gelsenkirchen – Dortmund – Münster 2017



Frühzeitige Verbesserungen



RRX-Zielnetz NRW / Ausbau Münster – Lünen (Ausschnitt Westfalen)*



Ausblick: Spürbare Verbesserungen im RRX-Zielkonzept

Im RRX-Zielkonzept mit einem Ausbau Münster – Lünen verkehrt die RRX3 als schnelle, hochwertige SPNV-Verbindung von Münster nach Dortmund und weiter ins nördliche Ruhrgebiet. Einziger Halt zwischen Münster und Dortmund ist Lünen. Zusätzlich verkehrt weiter die RegionalBahn-Linie RB 50 mit allen Halten, deren Fahrzeit sich nach dem Infrastrukturausbau jedoch ebenfalls verkürzt.

Neben den kürzeren Reisezeiten und häufigeren Verbindungen profitieren die Fahrgäste von neuen Direktverbindungen ins Ruhrgebiet, optimierten Anschlüssen und neuen, modernen RRX-Fahrzeugen. Besonders deutlich wird die Verbesserung der Situation bei der Betrachtung der Pendelzeiten zwischen ausgewählten Zielen entlang des Korridors. So ergibt sich eine Beschleunigung der Verbindung zwischen Dortmund und Münster um mehr als 20 Minuten bei gleichzeitiger Entlastung der Züge durch höhere Taktung.

Diese Angebotsverbesserungen können jedoch erst langfristig nach Ausbau der Infrastruktur zwischen Lünen und Münster realisiert werden.

Reisezeitvergleich (in Minuten)

Relation mit Umstieg in Münster	2017	RRX-Ausbau	Zeiterparnis
Dortmund – Osnabrück	124' U	70' U	54'
Dortmund – Bremen	237' U ³	166' U	71'
Dortmund – Warendorf	135' U	105' U	30'
Dortmund – Steinfurt	126' U	96' U	30'

U: mit Umstieg | U³: drei Umstiege erforderlich | D: Direktverbindung

Kurzfristige Verbesserung, aber keine langfristige Lösung gefunden: Bypass Dortmund – Hamm – Münster

Bedingt durch den langen Zeithorizont, welcher für die Realisierung einer zweiten Verbindung zwischen Dortmund und Münster über Lünen notwendig ist, hat der NRW Möglichkeiten untersucht, die Oberzentren Münster und Dortmund schon frühzeitig besser mit dem SPNV zu verbinden. Mit einem Bypass von Dortmund über Hamm nach Münster hat er eine Lösung gefunden, bereits kurzfristig eine dringend benötigte zweite stündliche Verbindung zwischen den beiden Städten zu realisieren.

Exkurs: Bypass Dortmund – Hamm – Münster

Ein temporärer Bypass über Hamm verbessert bereits frühzeitig das Angebot zwischen den Oberzentren Münster und Dortmund sowie darüber hinaus

Aufgrund der unbefriedigenden Situation im Status quo und des daraus resultierenden hohen Handlungsdrucks, schon vor dem erst langfristig zu realisierenden Infrastrukturausbau die Anbindung Münsters aus dem Ruhrgebiet über Dortmund zu verbessern, hat der NWL Alternativen für eine frühzeitige Angebotsverbesserung untersucht. Als Ergebnis prüft der NWL derzeit die Umsetzung einer Verlängerung des RE 1 als Vorläufer der künftigen Linie RRX 1 über die Endhaltestelle Hamm/Dortmund hinaus nach Münster. Mit Unterwegshalten in Drensteinfurt und Münster-Hiltrup könnte die so dringend benötigte zweite stündliche Direktverbindung im 20/40-Takt zwischen Dortmund und Münster realisiert werden. Die Fahrzeit ist mit circa 50 Minuten jedoch vergleichbar mit der RB 50 über Lünen.

Vorteile Bypass Hamm auf einen Blick

- Zwei stündliche Verbindungen zwischen Dortmund und Münster
- 20/40-Takt zwischen Dortmund und Münster
- Neue Direktverbindung und 4 Minuten Fahrzeiterparnis auf dem Korridor Dortmund–Hamm–Münster
- Vier Fahrten je Stunde zwischen Hamm und Münster
- Verkürzung von Wartezeiten bei Anschlusszügen und der Gesamtreisezeit auf mehreren Relationen
- Sehr guter Anschluss RRX 1/RE 13 in Hamm von/nach Münster bzw. Hagen/Wuppertal

So könnte durch die frühzeitige und temporäre Verlängerung der RE 1/RRX 1 entsprechend dem RRX-Grundlagenvertrag zwischen Land und Aufgabenträgern der Kernkorridor Köln–Dortmund mit Münster verbunden werden, bevor der unverzichtbare Streckenausbau zwischen Lünen und Münster zur Verfügung steht.

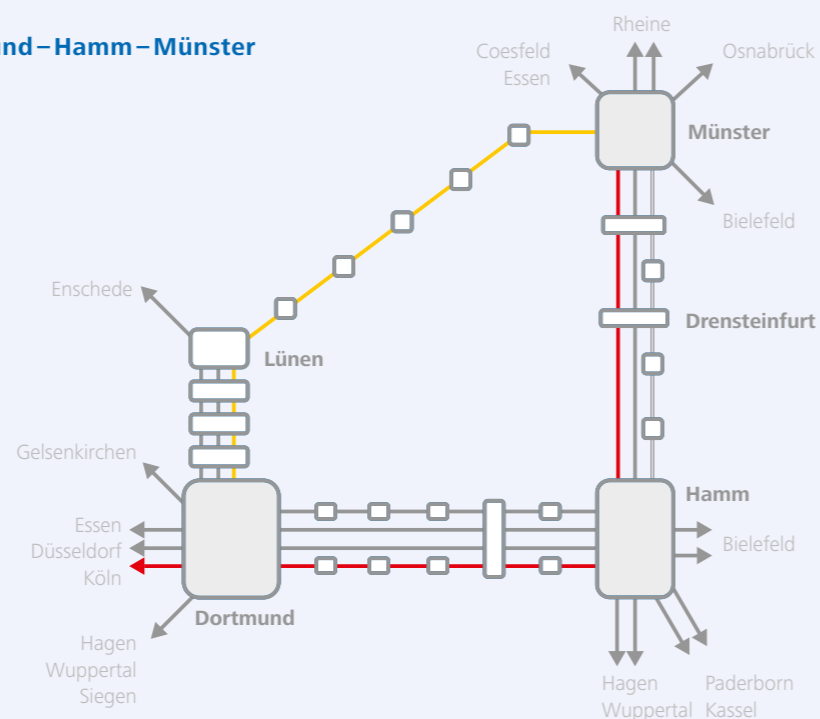
Die temporäre Bypasslösung kann unabhängig von einem möglichen Ausbau der Infrastruktur zwischen Lünen und Münster umgesetzt und der steigenden verkehrlichen Notwendigkeit durch die Einführung des WestfalenTarifs sowie des Knotens Münster mit täglich circa 65.000 Fahrgästen gerecht werden. Für die Linienverlängerung sind ab einer möglichen Betriebsaufnahme im Juni 2020 weitere RRX-Fahrzeuge im Betrieb notwendig.

Der Bypass über Hamm bietet die Möglichkeit einer kurzfristigen Verbesserung der Situation, aber keine langfristige Lösung. Für das Zielnetz des RRX ist die schnelle Direktverbindung über Lünen nach Münster mit nur 30 Minuten Reisezeit und damit verbunden die Forderung nach dem Streckenausbau Münster–Lünen jedoch unerlässlich und alternativlos.

Nach Erreichen des Zielzustandes können der provisorische Bypass über Hamm zurückgenommen und die Vorteile des Ausbaus zwischen Lünen und Münster voll ausgenutzt werden.

Zwischenlösung: Temporärer Bypass Dortmund – Hamm – Münster

RE 1/RRX 1 RB 50
 Stundentakt Halbstundentakt



Der RRX in Westfalen-Lippe: Interview mit Verbandsvorsteher Dr. Ulrich Conradi



Herr Dr. Conradi, der Rhein-Ruhr-Express wird als das wichtigste Verkehrsprojekt des Landes NRW bezeichnet. Der RRX soll den zentralen Korridor zwischen Köln und Dortmund spürbar entlasten. Wie stellt sich die aktuelle Situation im SPNV in Westfalen-Lippe dar?

Dr. Conradi: Der Regionalverkehr auf der Schiene in Westfalen-Lippe entwickelt sich seit Jahren äußerst positiv. Steigende Fahrgastzahlen zeigen, dass das Bahnfahren für die Menschen in der Region immer attraktiver wird. Aktuell nutzen an Werktagen rund 270.000 Menschen im NWL die Nahverkehrszüge für ihre Wege zur Arbeit, zur Ausbildungsstelle und für Freizeitziele. Dieses erfreuliche Wachstum wollen wir in den kommenden Jahren weiter ausbauen und das Angebot im Sinne der Fahrgäste weiterentwickeln.

Wird denn Westfalen auch Vorteile durch den RRX erhalten? Das Konzept wurde schließlich für die Ballungsräume im Rheinland und im Ruhrgebiet entwickelt.

Dr. Conradi: Der RRX ist ein wichtiger Baustein für die Weiterentwicklung des SPNV im Raum Westfalen-Lippe. Schon zum Fahrplanwechsel 2016 konnte im Zuge der Vorbereitungen des künftigen RRX-Fahrplans das Angebot im Bereich des NWL ausgedehnt werden. Denn es bestätigt sich schon jetzt, dass es richtig war, auch die Hellwegstrecke mit der neuen Direktverbindung nach Kassel in das RRX-Konzept aufzunehmen. Mit der Einführung des RRX im Dezember 2018 wird diese Linie als erste mit den neuen Fahrzeugen ausgestattet. Die Anbindung an die Rhein-Ruhr-Region wird somit weiter verbessert, außerdem erhöht sich der Komfort für die Fahrgäste spürbar. Darüber hinaus schafft die Modernisierung von 16 Bahnhöfen entlang der Strecken, die später vom RRX bedient werden, sowie von 41 weiteren Stationen im Einzugsbereich des NWL eine neue Zugangsqualität.

Gibt es aus der Perspektive des NWL Aspekte beim RRX-Projekt, die für Westfalen besonders bedeutsam sind?

Dr. Conradi: Für Westfalen sind die umsteigefreien Verbindungen in das Ruhrgebiet, in die Landeshauptstadt Düsseldorf wie auch nach Köln von erheblicher Bedeutung. Leider ist die Anbindung des Oberzentrums Münster über die ursprünglich vorgesehene Linienführung Dortmund–Lünen–Münster noch nicht gesichert, da die Maßnahme noch nicht Bestandteil des Bundesverkehrswegeplans ist. Wir hoffen, dass eine anstehende Neubewertung wenigstens eines Teilausbaus dieser Strecke dies aber noch ermöglichen wird. Unabhängig davon bedeutet dies jedoch, dass noch einige Jahre ins Land gehen werden, bis auch diese Maßnahme verwirklicht werden wird. Insofern sind die neueren Überlegungen aus der Zielplanung des Bundesverkehrswegeplans für den RRX 2030 für diese Region von Bedeutung, da die Haardtachse zwischen Essen, Recklinghausen und Münster für eine Erweiterung des RRX aufgenommen wurde.

Hier arbeiten die beiden zuständigen Aufgabenträger, VRR und NWL, deshalb schon an einer Lösung, den RE2 Richtung Münster zu beschleunigen und diesen Ast sogar bis in das nächste Oberzentrum nach Osnabrück zu verlängern. Ebenso dringlich muss der NWL an einer weiteren Lösung der Anbindung von Münster arbeiten, um das Angebot zwischen Dortmund und Münster zu verbessern. Hier bestehen durchaus Chancen, vielleicht Züge aus dem RRX-Korridor über Hamm hinaus zu verlängern und die RRX-Fahrzeuge bereits zum Start dieser Linie im Jahr 2020 in Münster zu präsentieren. Beide Projekte haben derzeit im NWL absolute Priorität.

Welche Themen sind neben dem RRX derzeit für den NWL bedeutsam?

Dr. Conradi: Mit der Einführung des WestfalenTarifs zum 01. August 2017 konnten wir ein weiteres zentrales Projekt für die Region umsetzen. Als einer der flächengrößten Nahverkehrstarife in Deutschland gilt der WestfalenTarif jetzt für alle Bus- und Bahnfahrten in ganz Westfalen-Lippe. Das sorgt für mehr Kundenfreundlichkeit und vereinfacht die Nutzung des Nahverkehrs erheblich. Die geplanten Angebotsverbesserungen für Münster und für Osnabrück sind auch vor diesem Hintergrund von Bedeutung. Denn tariflich sind jetzt Dortmund und Osnabrück in den WestfalenTarif eingebunden. So wächst Westfalen mit dem RRX und dem WestfalenTarif weiter zusammen und stärkt zugleich seine Anbindung an die anderen Landesteile – eine gute Nachricht für viele Menschen in der Region.

Koblenz – Köln – Dortmund – Hamm – Bielefeld – Minden

RRX-Vorlaufbetrieb bringt mehr Komfort und Kapazität zwischen Dortmund und Minden

Heute wird der Korridor zwischen Dortmund und Minden durchgängig mit der RegionalExpress-Linie RE 6 bedient. Zwischen Dortmund und Hamm verkehren heute insgesamt vier RE-Linien. Zukünftig werden hier anstelle dieser RE- vier RRX-Linien verkehren. Alle Halte werden mindestens zweimal stündlich angefahren. Ab Hamm bis nach Bielefeld ergänzt die Linie RB 69 die RE 6 etwa zum Halbstundentakt.

Mit Einführung des RRX-Vorlaufbetriebs ab Dezember 2019 bleibt dieses Fahrplanangebot im Wesentlichen unverändert, die Fahrgäste profitieren jedoch von den neuen RRX-Fahrzeugen. Diese bringen beispielsweise durch WLAN und moderne Fahrgastinformationssysteme mehr Komfort und mit 800 Sitzplätzen je Zug auch mehr Kapazität auf den Korridor. Dank des großen Beschleunigungsvermögens der neuen Triebzüge sollen Verspätungen künftig verringert werden.

Zwischen Dortmund und Minden erfordert der RRX zudem die Modernisierung der Stationen. So werden alle Bahnsteige auf eine Höhe von 76 cm angehoben, sodass ein stufenloser Einstieg in die Fahrzeuge möglich ist. Zudem werden alle Bahnsteige auf eine Nutzlänge von mindestens 215 m ausgebaut, damit die RRX-Fahrzeuge dort halten können. Die modernen, barrierefreien Bahnhöfe bilden künftig die Visitenkarte für einen hochwertigen und schnellen Regionalverkehr auf den Hauptachsen im Raum Westfalen-Lippe.

Prüfung einer dritten Verbindung Hamm – Bielefeld

Das RRX-Zielnetz sieht zwei RRX-Linien zwischen Hamm und Bielefeld vor. Der NWL prüft derzeit, wie darüber hinaus eine RegionalBahn-Linie als dritte stündliche Verbindung zwischen Hamm und Bielefeld realisiert werden kann. Voraussetzungen hierfür sind die Mitnutzung der Güterbahn und ihr damit verbundener Ausbau sowie eine enge Abstimmung mit dem Fernverkehrsangebot zu einheitlicheren Taktlagen.

Mehr als 1,7 Millionen Menschen können von den Angebotsverbesserungen profitieren

In den Städten und Gemeinden entlang des Korridors Dortmund – Hamm – Bielefeld – Minden leben mehr als 1,7 Millionen Menschen – circa 1,1 Millionen davon in Westfalen-Lippe.

90.000 Menschen pendeln täglich entlang dieses Korridors mit dem Auto oder der Bahn zur Arbeit – circa 50 % hiervon aus bzw. nach Bielefeld, Gütersloh, Herford oder Dortmund.

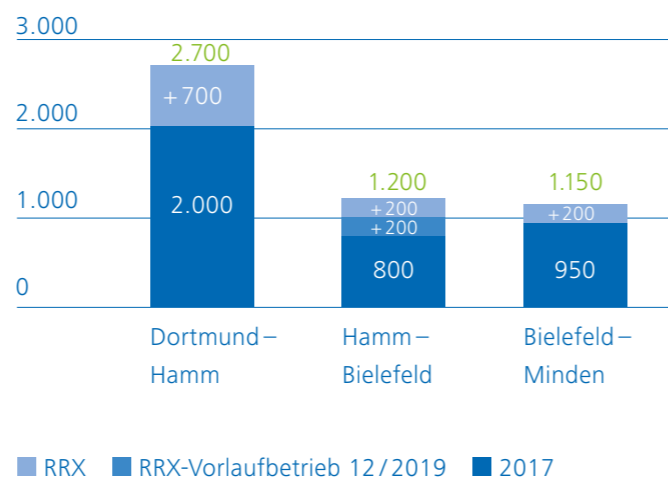
Durch die geplanten Angebotsverbesserungen soll der Anteil der Bahnpendler weiter erhöht werden, sodass mehr Menschen den umweltfreundlichen öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) nutzen. Die dritte stündliche Verbindung bietet nicht nur regelmäßige Fahrmöglichkeiten zwischen Hamm und Bielefeld, sondern auch bessere Anschlüsse entlang der Strecke, sodass der Regionalverkehr in ganz Westfalen-Lippe attraktiver wird.

Mehr Kapazitäten für steigende Nachfrage

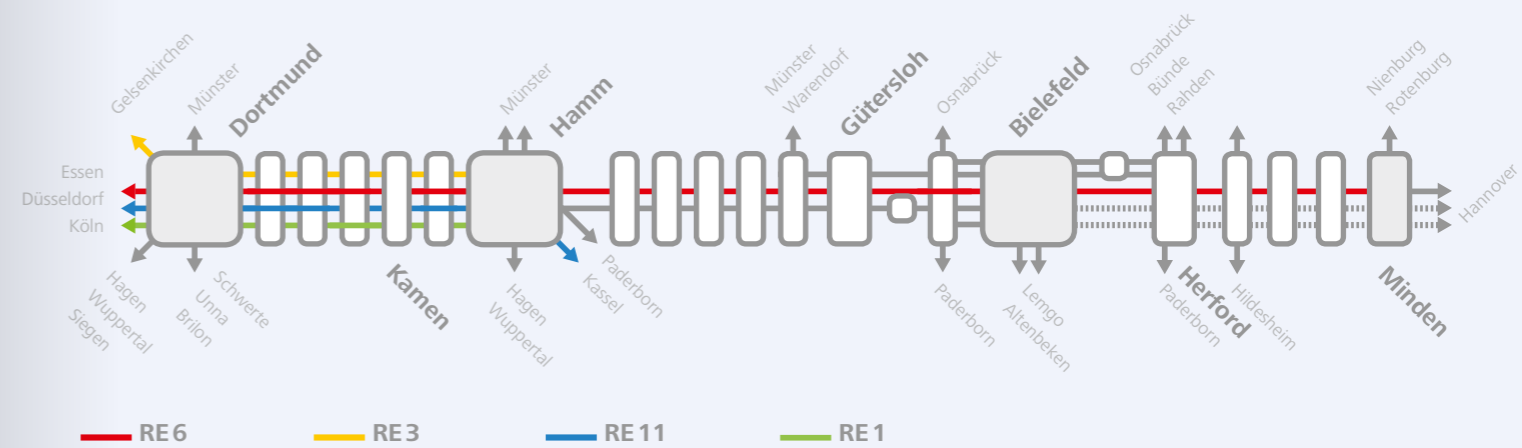
Zwischen 2010 und 2016 ist die Nachfrage zwischen Hamm und Bielefeld um knapp 30% gestiegen und auch für die Zukunft sind weitere Zuwächse zu erwarten.

Um dieser Entwicklung gerecht zu werden, werden bereits ab Ende 2019 die Kapazitäten auf dem Korridor erhöht. Der Desiro HC bietet 800 Sitzplätze und damit 200 Sitze mehr als die bisherigen Doppelstockwagen. Perspektivisch bringt eine dritte stündliche Verbindung weitere Kapazitäten auf den Korridor.

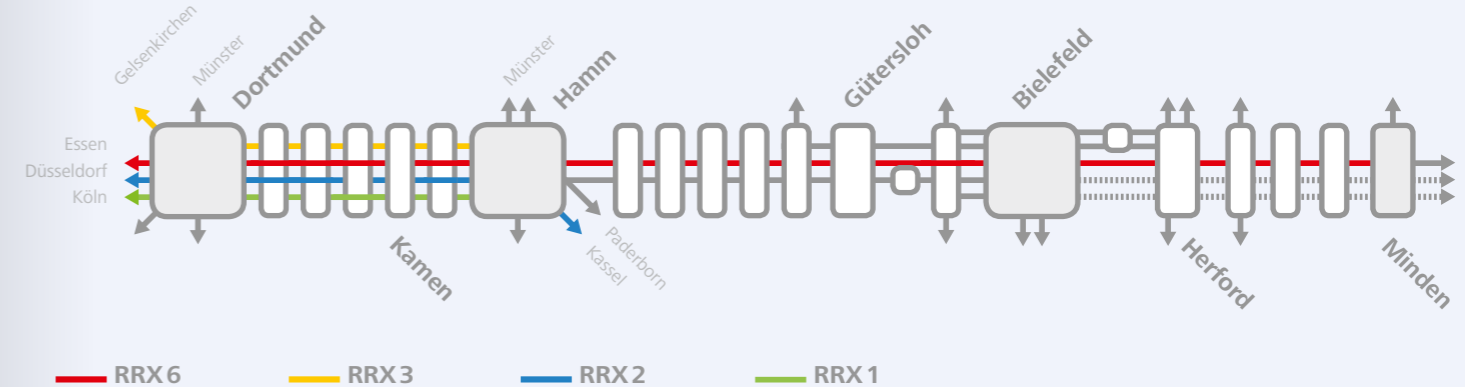
Sitzplätze/Stunde



Koblenz – Köln – Dortmund – Hamm – Bielefeld – Minden 2017

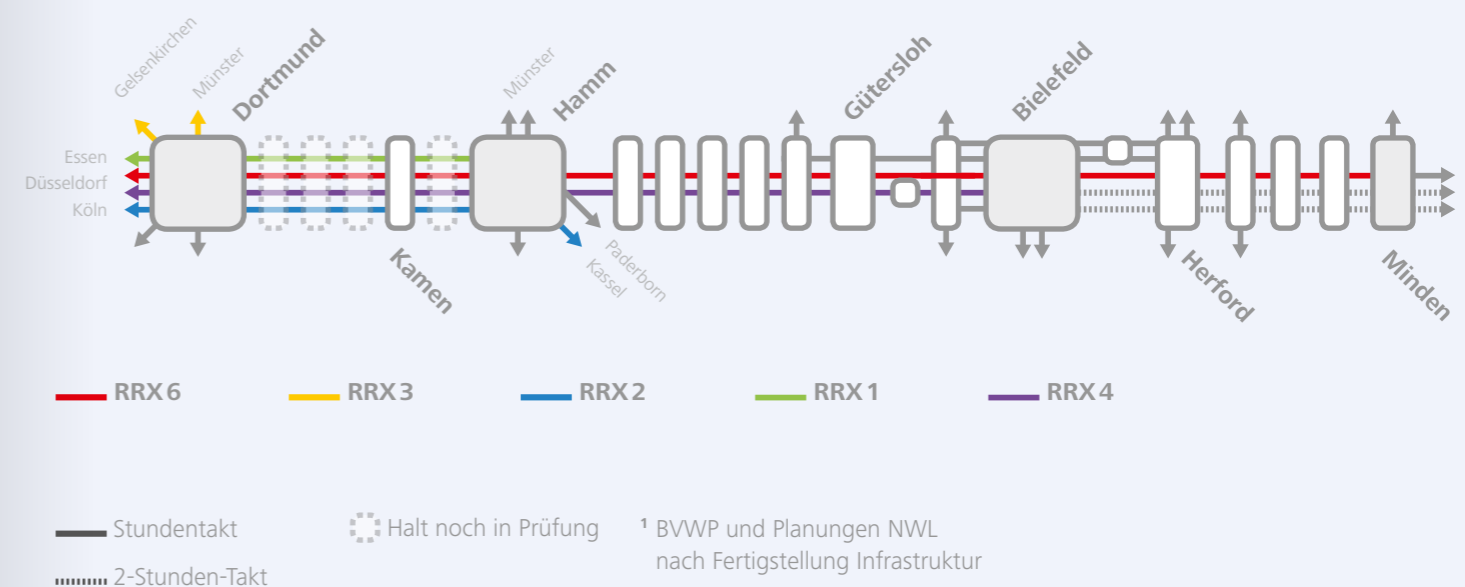


RRX-Vorlaufbetrieb ab 12/2019



RRX-Zielnetz BVWP 2030 (Ausschnitt Westfalen) 1

Perspektivisch wird die Realisierung einer dritten stündlichen Verbindung Hamm – Bielefeld geprüft.



Aachen – Köln – Dortmund – Hamm – Paderborn – Kassel-Wilhelmshöhe

RRX-Vorlaufbetrieb bringt stündliche schnelle Verbindung nach Paderborn

Als Grundangebot auf dem Korridor Dortmund – Hamm – Paderborn – Kassel verkehrt heute halbstündlich die Linie RB 89 zwischen Hamm und Paderborn, welche siebenmal am Tag nach Warburg verlängert wird. Darüber hinaus wird Paderborn mit der RegionalExpress-Linie RE 11 alle zwei Stunden schnell an das Ruhrgebiet angebunden – mit einer beachtlichen mittleren Reisegeschwindigkeit von 110 km/h. Weiter bis nach Kassel ergänzen sich RE 11 und der Fernverkehr zum 2-Stunden-Takt.

Mit dem RRX-Vorlaufbetrieb ab Dezember 2018 wird das Angebot aus dem Ruhrgebiet für die Fahrgäste entlang dieses Korridors deutlich aufgewertet. Die Linie RE 11 verkehrt dann stündlich bis nach Paderborn und alle zwei Stunden weiter bis nach Kassel-Wilhelmshöhe. Zudem werden auf dieser Linie die neuen, komfortablen RRX-Fahrzeuge im NWL eingeführt. Zweimal am Tag verkehren statt der Linie RE 11 Fernverkehrszüge der Mitte-Deutschland-Verbindung. Bereits seit Ende 2016 sind auf der Linie RE 82 mehr Fahrten eingeführt worden, um regelmäßige Anschlüsse in Altenbeken aus Richtung Bielefeld und Detmold nach Kassel zu ermöglichen.

Langfristig stündlich aus Richtung Dortmund nach Kassel-Wilhelmshöhe

Im RRX-Zielnetz wird das Angebot weiter konsequent verbessert. Ziel ist eine durchgängig stündliche Verbindung zwischen Dortmund und Kassel-Wilhelmshöhe über den RRX 2, um ein einheitliches, transparentes Angebot zu schaffen. Die Einbindung des Fernverkehrs in dieses Konzept befindet sich noch in Abstimmung. Durch die Einführung des Stundentaktes kann die RB 89 dann zwischen Paderborn und Warburg entfallen.

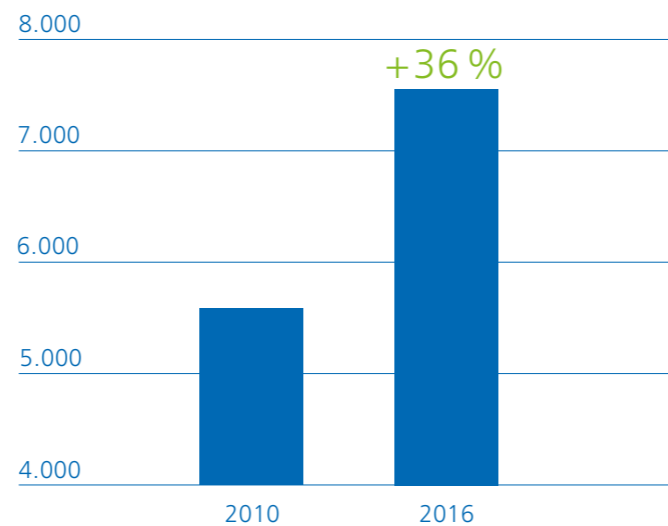
1,4 Millionen Menschen profitieren vom besseren Angebot zwischen Hamm und Kassel

1,4 Millionen Menschen leben in den Städten und Gemeinden entlang des Korridors Dortmund – Hamm – Paderborn – Kassel-Wilhelmshöhe und profitieren von mehr Verbindungen und komfortablen Fahrzeugen. Hiervon leben circa 600.000 Menschen in Westfalen-Lippe. Für etwa 200.000 Menschen in Kassel und Nordhessen wird die Anbindung an Nordrhein-Westfalen verbessert. Aufgrund der Durchbindung aus dem RRX-Kernkorridor erhalten darüber hinaus auch die Menschen an Rhein und Ruhr eine hochwertige Anbindung an das westfälische Oberzentrum Paderborn und die Documenta-Stadt Kassel.

Fahrgastnachfrage zwischen Hamm und Paderborn seit 2010 um 36% gestiegen

Bereits in den vergangenen Jahren hat sich die Nachfrage entlang des Korridors zwischen Hamm und Paderborn sehr dynamisch entwickelt: Seit 2010 sind die Fahrgastzahlen um 36% gestiegen. Damit zählt dieser Korridor zu den am stärksten wachsenden Angeboten in Westfalen-Lippe. Nach dem Ausbau des Angebots durch die Einführung des Stundentaktes ist hier mit weiteren Fahrgastzuwächsen zu rechnen.

Nachfrageentwicklung Korridor Hamm – Paderborn Besetzung pro Abschnitt Mo. – Fr.



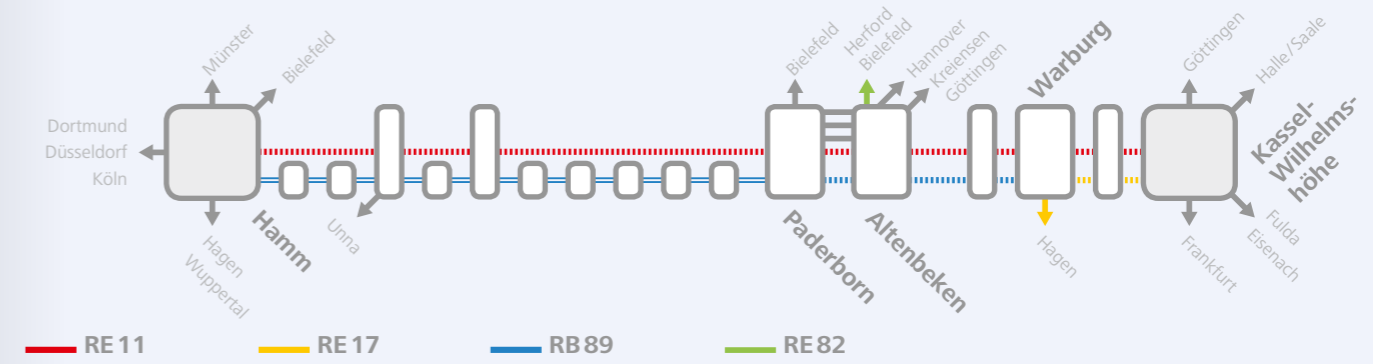
Kassel-Wilhelmshöhe ist bedeutender Fernverkehrsknoten für Westfalen-Lippe

Im RRX-Zielkonzept verkehrt der RRX 2 stündlich zwischen den Städten an Rhein und Ruhr, Westfalen-Lippe und dem bedeutenden Fernverkehrsknoten Kassel-Wilhelmshöhe. Hierdurch werden Reiseziele in ganz Deutschland häufiger und schneller erreicht. So liegt Kassel an der wichtigen Nord-Süd-Verbindung mit Zielen wie Hamburg, Hannover, Frankfurt am Main, Mannheim oder Stuttgart. Aber auch Richtung Osten bestehen Anschlüsse nach Erfurt oder Leipzig.

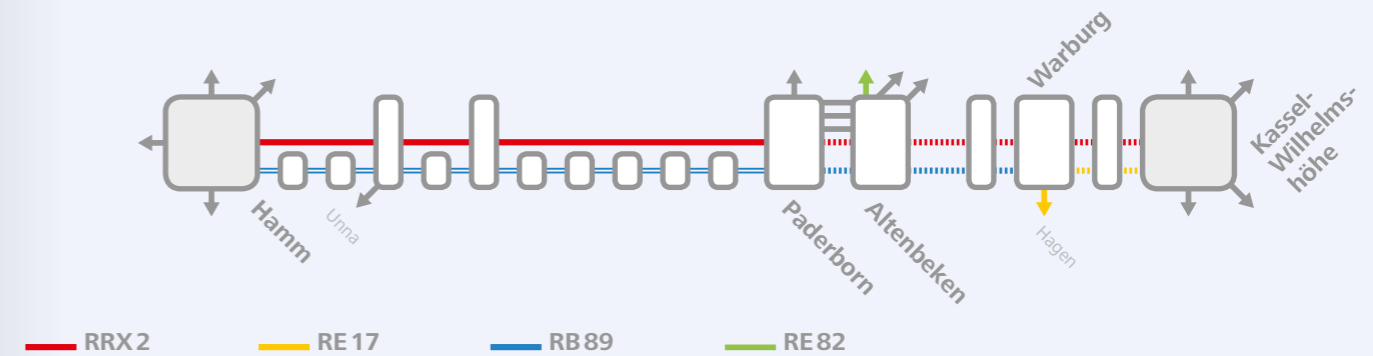
Desiro HC bringt bereits ab Dezember 2018 mehr Komfort

Bereits im Vorlaufbetrieb des RRX kommen insgesamt 82 neue Elektrotriebwagen vom Typ Desiro HC des Herstellers Siemens

Aachen – Köln – Dortmund – Hamm – Paderborn – Kassel-Wilhelmshöhe 2017

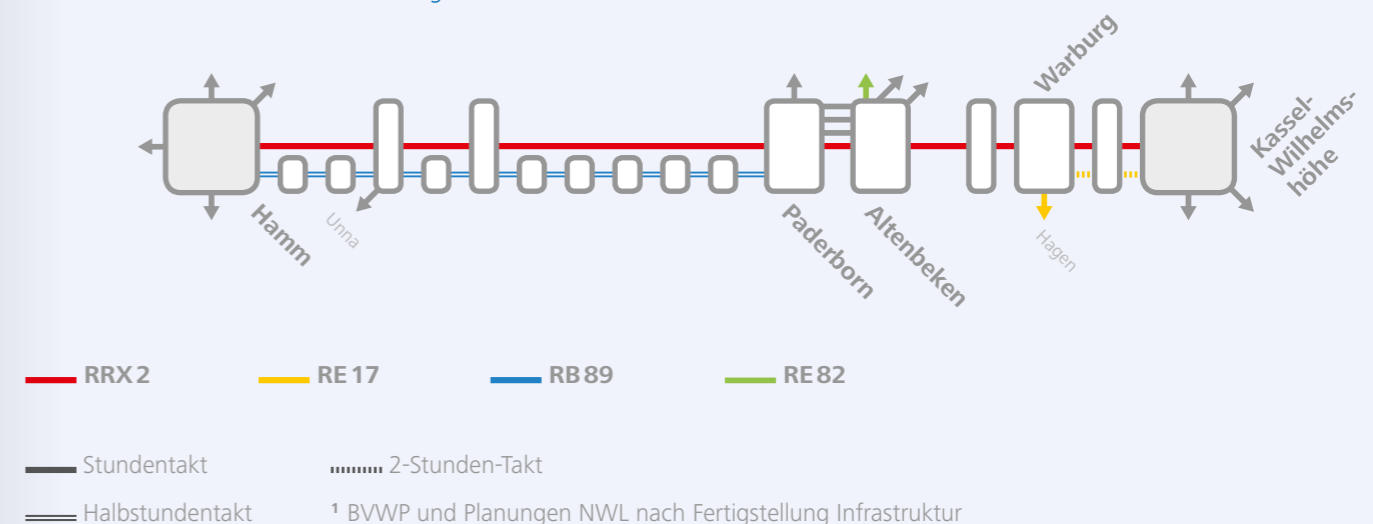


RRX-Vorlaufbetrieb ab 12/2018



RRX-Zielnetz NRW (Ausschnitt Westfalen) 1

Das Ziel ist eine stündliche Verbindung zwischen Hamm und Kassel-Wilhelmshöhe



zum Einsatz. Die neuen Züge bestehen aus jeweils zwei angetriebenen einstöckigen Endwagen sowie zwei doppelstöckigen Mittelwagen.

- Kostenloses WLAN im Zug
- Niveaugleicher Einstieg von 76 cm hohen Bahnsteigen an allen Türen
- Spaltüberbrückung an allen Türen
- Neuartige Scheiben für besseren Mobilfunkempfang

- Steckdosen und Leseleuchten an fest installierten Sitzen
- Geringer Geräuschpegel im Fahrzeug
- Videoüberwachung im gesamten Zug

Die erhöhte Leistung der Triebzüge mit einer deutlich verbesserten Beschleunigung (0 auf 160 km/h in 72,5 Sekunden) erlaubt es unter anderem Verspätungen zu vermeiden bzw. einfacher aufzuholen. So tragen die Züge zu einer Stabilisierung des Betriebs bei.

Zahlen und Fakten: Der Nutzen des RRX für Westfalen-Lippe und NRW

1

In den Städten und Gemeinden des NWL mit RRX-Halt leben heute insgesamt 1,8 Millionen Menschen, welche direkt vom RRX profitieren können – das ist jeder dritte Einwohner des NWL. Insgesamt leben in NRW 8 Millionen Menschen entlang der RRX-Strecken.

2

Etwa die Hälfte der Erwerbstätigen in Westfalen pendelt arbeitstäglich über die Grenzen ihres Wohnortes hinweg zur Arbeit. Von diesen haben etwa 400.000 Pendler im NWL Zugang zum RRX und können von einem besseren Verkehrsangebot profitieren. Damit dient die Einführung des RRX nicht nur der Steigerung des täglichen Komforts vieler Fahrgäste in Westfalen, sondern insbesondere auch der verbesserten Mobilität von Arbeitnehmern.

3

Mit dem RRX sind Investitionen in Höhe von etwa 4,3 Milliarden Euro in NRW verbunden. Über 2,6 Milliarden Euro fließen in den Ausbau der Schienen und Bahnhöfe, zusätzliche 1,7 Milliarden Euro in die Beschaffung und Instandhaltung von 82 Triebwagen.

4

In den kommenden Jahren werden insgesamt 57 Bahnhöfe in Westfalen-Lippe sukzessive modernisiert und barrierefrei ausgebaut. Hiervon profitieren nicht nur die Pendler entlang des RRX, sondern Fahrgäste in ganz Westfalen. Entlang der RRX-Strecken werden 16 Bahnhöfe mit Mitteln des Landes NRW und des NWL modernisiert. Darüber hinaus werden in Westfalen weitere 41 Bahnhöfe mit finanzieller Unterstützung des NWL modernisiert.

5

Mit mehr Qualität, Komfort und Pünktlichkeit kann der RRX jeden Tag in NRW über 24.000 Personenfahrten oder 2 Millionen Personen-km von der Straße auf die Schiene verlagern. Stünden diese auf der Straße im Stau, ergäbe sich eine Autokolonne von fast 100 km Länge. Damit trägt der RRX zur Lösung der Verkehrsprobleme in NRW bei.

6

Mit einer Beschleunigung von bis zu $1,2 \text{ m/s}^2$ erreichen die neuen Desiro HC Triebzüge ihre Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h in nur 72,5 Sekunden. Damit können sie im RRX-Netz Verspätungen auf der Strecke wieder aufholen und die Pünktlichkeit steigern.

Der RRX bedeutet für Westfalen-Lippe ...

„Die RRX-Fahrzeuge bringen mehr Komfort und Sitzplätze für die Pendler in Westfalen-Lippe. Der stufenlose Einstieg in die Fahrzeuge und der Umbau der Bahnhöfe mit Rampen und Aufzügen sichert die durchgehende Barrierefreiheit und beschleunigt den Fahrgastwechsel.“

Lothar Ebbers, Pressesprecher PRO BAHN Landesverband Nordrhein-Westfalen e. V.

„Die Menschen in Westfalen brauchen schnelle und pünktliche Bahnverbindungen auf der Schiene gleichermaßen für die Wege zur Arbeit, zur Ausbildung und für ihre Freizeit. Dazu zählen auch gute Anschlüsse ans nationale und internationale Schienennetz. Deshalb ist ein RRX-Angebot auf den Hauptachsen in Westfalen von Dortmund nach Minden, nach Paderborn-Kassel und nach Münster-Osnabrück unverzichtbar. Es bedeutet eine verkehrliche Aufwertung der Region und ist ein Baustein zur Bewältigung der westfälischen Zukunftsaufgaben.“

Dr. Karl-Heinrich Sümmerrmann, Vorstandsvorsitzender der Stiftung Westfalen-Initiative
Dr. Peter Paziorek, Vorsitzender des Vereins Westfalen-Initiative

„Bei dem Angebot können wir uns gut vorstellen, dass weitere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von HELLA für ihren Weg zur Arbeit auf die Bahn umsteigen.“

Dr. Markus Richter, Unternehmenssprecher der HELLA GmbH & Co. KGaA

„Für die mittelständisch geprägten und weltweit agierenden Unternehmen in Westfalen sind die RRX-Äste nach Minden, Paderborn und Münster unverzichtbar, denn der Wettstreit der Unternehmen um Auszubildende und Fachkräfte wird nicht zuletzt auch über die Erreichbarkeit entschieden.“

Joachim Brendel, Leiter des Geschäftsbereichs Industrie und Verkehr
Verkehrspolitischer Sprecher der IHKn in NRW

IMPRESSUM

Nahverkehr
Westfalen-Lippe (NWL)
Friedrich-Ebert-Straße 19
59425 Unna

Tel. 02303 95263-0
Fax 02303 95263-29

info@nwl-info.de
www.nwl-info.de

FACHLICHE UNTERSTÜTZUNG

SCI Verkehr GmbH
Schanzenstraße 117
20357 Hamburg

Tel. 040-507197-0
Fax 040-507197-20

Änderungen vorbehalten.
Für Einzelangaben keine
Gewähr.

BILDNACHWEIS

Cover:
© www.siemens.com/presse
Bild Dr. Conradi:
© NWL

GESTALTUNG

Heimrich & Hannot GmbH
www.heimrich-hannot.de

Gedruckt auf Papier aus
ökologisch, ökonomisch
und sozial nachhaltiger
Waldbewirtschaftung.

NOVEMBER 2017