

# Zielnetz 2040 Hagen

Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR

---

Gelsenkirchen, 09.05.2022



# Agenda

---

- Zielsetzung / Methodik
- Angebotskonzeption
- Infrastrukturausbau
- Weiteres Vorgehen

# Zielsetzung

---

- Vor dem Hintergrund der angestrebten Verkehrswende hat das Verkehrsministerium NRW in Zusammenarbeit mit den drei SPNV-Aufgabenträgern Angebotskonzeptionen für die kommenden Jahrzehnte erarbeitet.
- Die Planungen stellen eine integrierte Planung der drei Aufgabenträger in NRW mit den Planungen des Deutschlandtakt dar.
- Ziel ist die deutliche Attraktivierung des SPNV-Angebotes durch
  - Reaktivierungen,
  - dichtere Takte,
  - Reisezeitverkürzungen,
  - die Schaffung neuer Direktverbindungen.
- Mit der Angebotskonzeption wird der Infrastrukturbedarf für die Umsetzung des Zielnetzes ermittelt.

# Methodik

---

## Planungsprämissen:

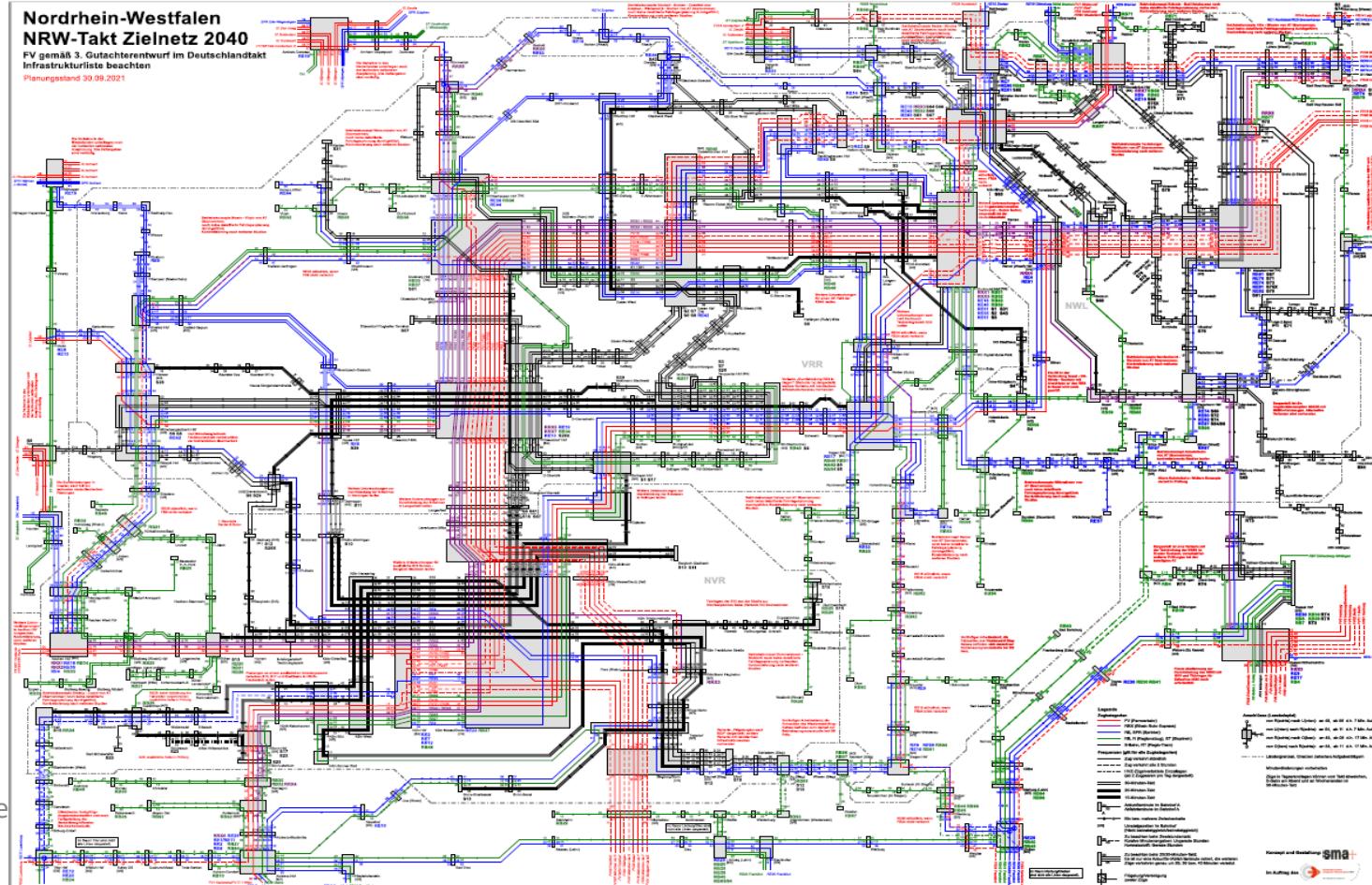
- Übernahme des Fernverkehrs aus dem 3. Gutachterentwurf des Deutschlandtakts
- Berücksichtigung des Güterverkehrs in Systemtrassen  
(Mengengerüst gemäß Deutschlandtakt)
- Berücksichtigung grenzüberschreitender Planungen
- Konzeptionelle Ausplanung der regionalen Angebotskonzepte
- Ableiten der erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen

# Planungsprämissen VRR

---

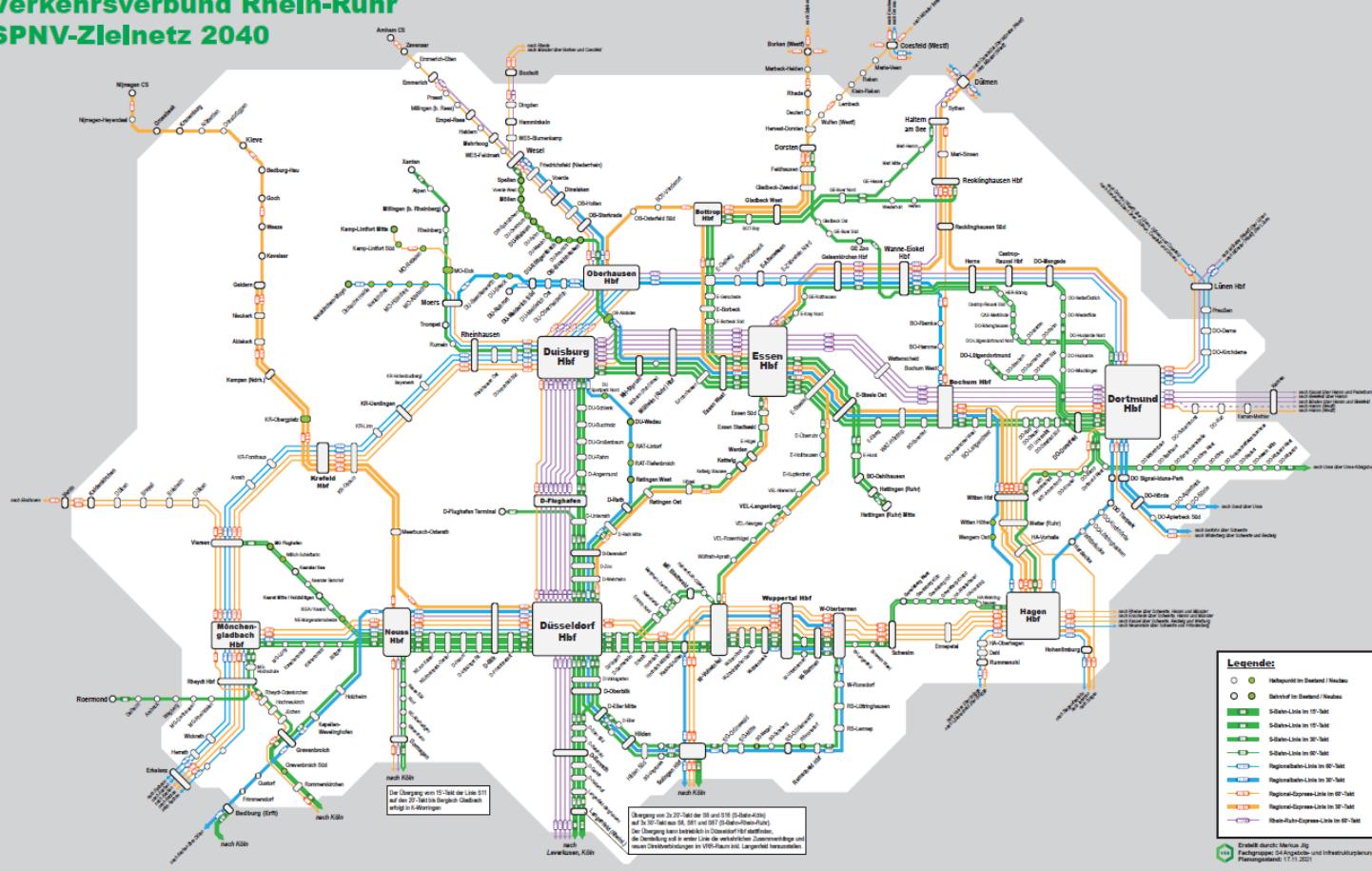
- Räumliche Ausdehnung des 15'-S-Bahn Taktes
- Mindestens 30'-Takt auf allen Strecken
- Linienverlängerungen zur Schaffung neuer Direktverbindungen
- Reisezeitverkürzungen
- Ausdehnung der Betriebszeiten, insbesondere an Wochenenden

# NRW - Zielnetz 2040



# VRR - Zielnetz 2040

**Verkehrsverbund Rhein-Ruhr**  
**SPNV-Zielnetz 2040**



# Angebotskonzeption

---

- **S5 Dortmund – Witten - Hagen**
  - 30'-Takt DO Hbf – Hagen Hbf
- **S8 Roermond - Mönchengladbach – Düsseldorf Hbf – Hagen**
  - 15'-Takt Mönchengladbach – Düsseldorf Hbf – Hagen
  - 30'Takt Roermond - Mönchengladbach
- **S9 Recklinghausen/Haltern – Bottrop – Essen – Hattingen (- Hagen)**
  - 30'-Takt Recklinghausen – Herten – Bottrop – Essen – Hattingen
  - 30'-Takt Haltern – Bottrop – Essen – Hattingen
  - Überlagerung zum 15'-Takt zwischen GE-Buer Nord und Hattingen
  - Halbstündliche Verbindung Hattingen (Ruhr) – Hagen Hbf wird derzeit untersucht.

# Angebotskonzeption

---

- **RE2 (neu) Haltern - Recklinghausen – Bochum – Witten – Hagen – Wuppertal – Solingen - Köln**
  - 60'-Takt
  - Ab Hagen Überlagerung mit RE7 zum 30'-Takt Hagen – Köln
- **RE4 Hamm - Dortmund – Hagen – Wuppertal – Düsseldorf – MG - Aachen**
  - 60'-Takt
  - Zwischen Dortmund und Hagen Überlagerung mit RE55 zum 30'-Takt
  - Zwischen Hagen und MG Überlagerung mit RE13 zu einem 30'-Takt
  - Zwischen Düsseldorf und Aachen in Überlagerung mit RB34 angenäherter 30'-Takt
- **RE7 Rheine – Münster – Hamm – Hagen - Wuppertal – Solingen – Köln**
  - 60'-Takt.
  - Zwischen Köln und Hagen Überlagerung mit RE2 zum 30'-Takt

# Angebotskonzeption

---

- **RE13 Zwolle – Gronau – Münster – Hamm – Hagen – Düsseldorf – MG – Venlo - Eindhoven**
  - 60'-Takt
  - Zwischen Hagen und Mönchengladbach Überlagerung mit RE4 zum 30'-Takt
  - Zwischen Viersen und Mönchengladbach Überlagerung mit RE8 zum 30'-Takt
- **RE14 Borken/Coesfeld – Dorsten – Bottrop – Essen – Bochum – Hagen - Iserlohn**
  - 30'-Takt Borken – Dorsten - Iserlohn
  - Ersatz für RE16 zwischen Essen und Hagen
  - Anschluss in Letmathe auf RE16/IC Richtung Siegen
- **RE16 Dortmund – Witten – Wetter - Letmathe - Siegen**
  - Stündlich alternieren mit FV
  - Anschlüsse zur RE14 in Letmathe Richtung Hagen bzw. Borken

# Angebotskonzeption

---

- **RE17 Hagen – Schwerte – Fröndenberg – Kassel-Wilhelmshöhe**
  - 60'-Takt
  - In Überlagerung mit RB54 30'-Takt Fröndenberg – Hagen
  - In Überlagerung mit RB54, RE7 und RE13 15'-Takt Schwerte – Hagen
  
- **RE55 Dortmund – Witten - Hagen - Lüdenscheid**
  - 60'-Takt
  - Zwischen Dortmund und Hagen Überlagerung mit RE4 zum 30'-Takt
  - Zwischen Hagen und Lüdenscheid Überlagerung mit RB52 zum 30'-Takt

# Angebotskonzeption

---

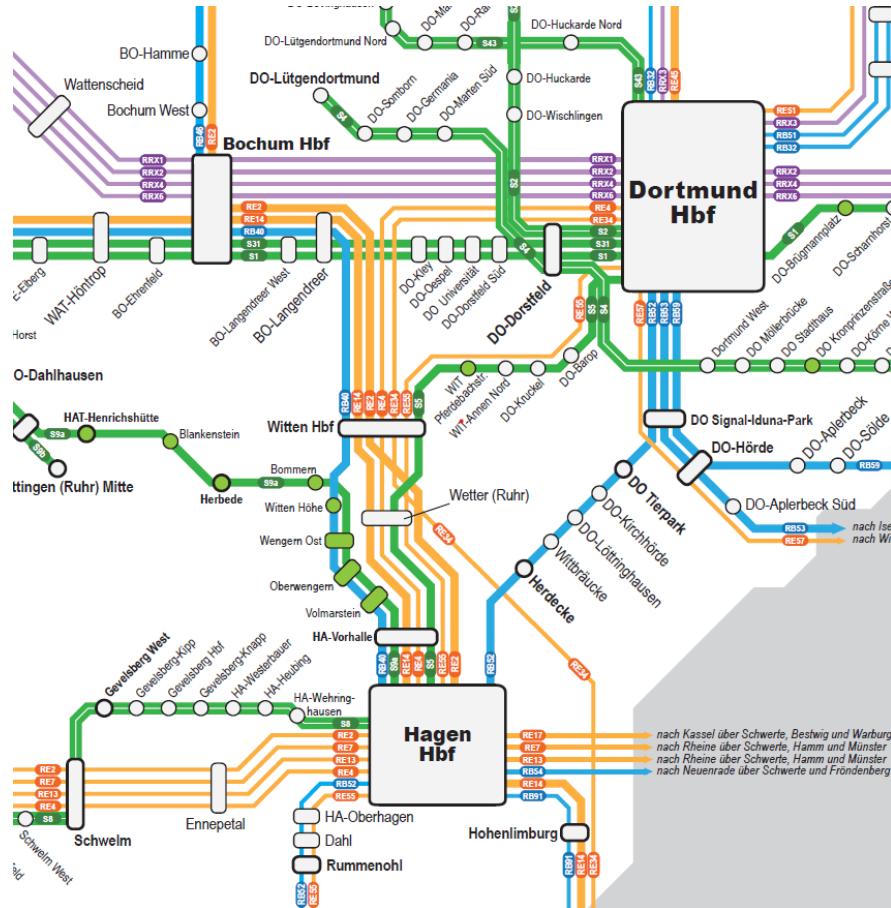
- **RB40 Wesel – Oberhausen - Essen – Bochum – Witten – Hagen**
  - 30'-Takt Wesel – Oberhausen - Bochum - Hagen
  - Führung zwischen Bochum und Hagen über die linke Ruhrseite (Wengern Ost, Oberwengern)
  - Ca. im 15'-Takt Essen – Bochum (-Hagen) mit RE14.

# Angebotskonzeption

---

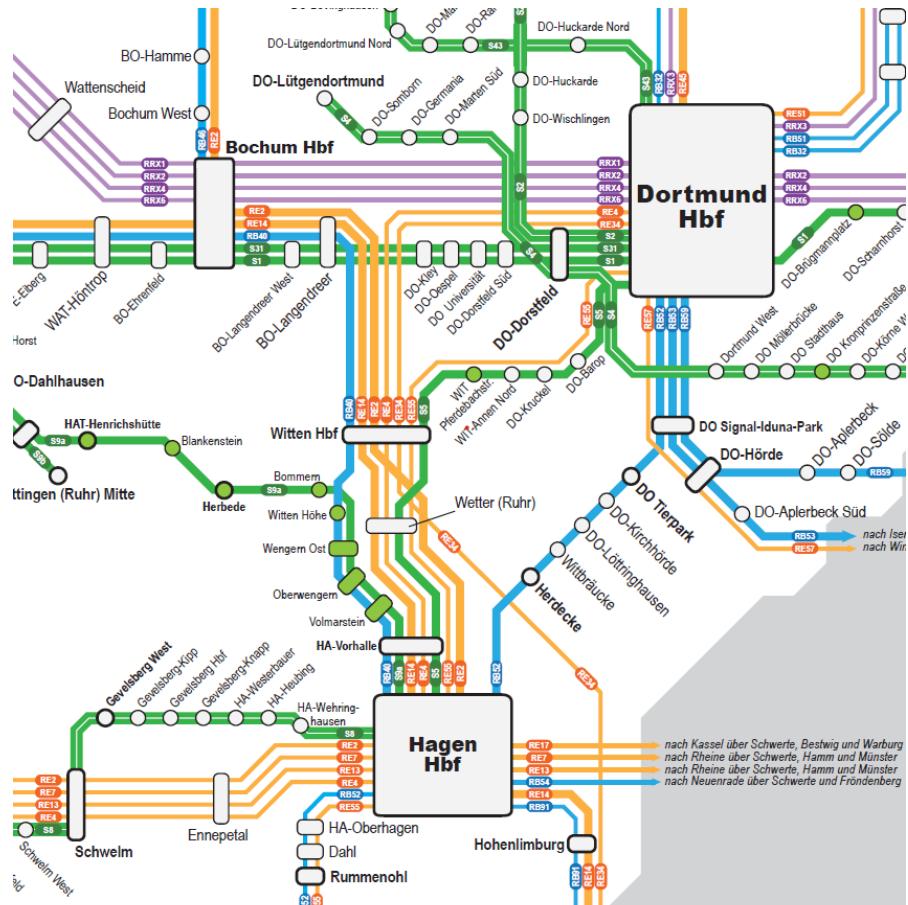
- **RB52 Lüdenscheid – Hagen – Herdecke – Dortmund**
  - 30'-Takt Dortmund – Herdecke – Hagen
  - 60'-Takt Hagen – Lüdenscheid
  - In Überlagerung mit der Linie RE55 30'-Takt Hagen -Lüdenscheid
- **RB54 Hagen – Menden – Neuenrade**
  - 60'-Takt
  - In Überlagerung mit RE17 30'-Takt Fröndenberg – Hagen
  - In Überlagerung mit RE17, RE7 und RE13 15'-Takt Schwerte – Hagen
- **RB91 Hagen - Siegen**
  - 60'-Takt

# Mittleres/östliches Ruhrgebiet / Bochum – Witten - Hagen



- Bochum – Witten - Hagen
  - 30'-Takt RE14
  - 60'-Takt RE2
  - 30'-Takt RB40
- Führung der RB40 über die linke Ruhrseite
- Dortmund – Witten - Hagen
  - 30'-Takt S5
  - 30'-Takt durch RE4 und RE52
  - 30' Takt RB52

# Mittleres/östliches Ruhrgebiet / Bochum – Witten - Hagen



- 15'-Takt S8 Richtung W/D
- 15'-Takt Schwerte – Hagen
- 30'-Takt Fröndenberg – Hagen
- 30'-Takt Hagen – W – Köln
- 30'-Takt Hagen – Lüdenscheid
- 30'-Takt Hagen – Hattingen – Essen S9
- 30'-Takt Hagen - Iserlohn

# Infrastrukturausbau - Beispiele

---

- **Zweigleisiger Ausbau Bottrop Hbf – Essen-Dellwig (Ost);**  
2-gleisiger Ausbau und Beschleunigung Bottrop Hbf - E-Borbeck; Blockverdichtung und Beschleunigung auf 100-120km/h zwischen Bottrop Hbf und Essen Hbf
- **Viergleisiger Ausbau Gladbeck West - Bottrop Hbf**  
Bedingt durch die hohe Zugdichte zwischen Gladbeck West und Bottrop Hbf (inkl. SGV 15 Züge je Stunde und Richtung) ist ein viergleisiger Ausbau notwendig
- **Essener Stammstrecke:** bis 2032: Optimierung der LST für Zugfolzezeiten von 3' (2291); bis 2040: Zusätzlicher Bahnsteig für die S6 und S7 von Werden kommend in Essen Hbf; zus. Weichen in MH-Styrum für RRX1 parallel zu RE49

# Ausblick

---

- Für die Realisierung der Angebotskonzepte ist ein erheblicher Ausbau der Infrastruktur zwingend, der einen langen zeitlichen Vorlauf erfordert. Der Infrastrukturbedarf des Landes NRW sollte möglichst früh mit den Planungen des Bundes (BVWP, Deutschlandtakt) abgestimmt werden, um eine Finanzierung sicherzustellen.
- Die Finanzierung des Infrastrukturausbaus liegt bislang nicht vor.
- Eine Finanzierung der Mehrleistungen (jährliche Fahrbetriebskosten) ggü. heute ist derzeit nicht gegeben.
- Die derzeitigen Regionalisierungsmittel (Bund) und Pauschalen (Land) sind derzeit bis 2031 festgesetzt .

# Infrastrukturausbau Bahnhöfe/Stationen

---

- Hohenlimburg MOF 2 IBN 12/2024
- Hauptbahnhof Großbahnhöfe IBN 2027
- Oberhagen MOF 3 Baubeginn 2024
- Vorhalle §12-Maßnahme nicht bekannt  
(Wetterschutz und BLS)
- Heubing S 5 / S 8 Paket nicht bekannt
- Wehringhausen S 5 / S 8 Paket nicht bekannt
- Westerbauer S 5 / S 8 Paket nicht bekannt
- Dahl Stationen < 76 cm nicht bekannt  
(DB eigenes Programm)

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

---

