

Bericht	Geschäftsbereich	Stadtentwicklung, Bauen und Verkehr
	Ressort / Stadtbetrieb	Ressort 104 - Straßen und Verkehr
	Bearbeiter/in Telefon (0202) Fax (0202) E-Mail	Jürgen Tannenfels 563 4770 563 8036 juergen.tannenfels@stadt.wuppertal.de
	Datum:	16.01.2003
	Drucks.-Nr.:	VO/1031/03 öffentlich
Sitzung am	Gremium	Beschlussqualität
04.03.2003	Verkehrsausschuss	Kenntnisnahme
Fahrplanänderungen der DB AG zum Fahrplanwechsel am 15.12.2002/ Einführung der Zwischenstufe des Integralen Taktfahrplanes II (ITF II)		

Grund der Vorlage

Zum Fahrplanwechsel der Deutschen Bundesbahn AG am 15.12.2002 ist die Zwischenstufe des Integralen Taktfahrplans II (ITF II) eingeführt worden. Dies war die bisher größte Fahrplanumstellung in Nordrhein-Westfalen, die landesweit eine Angebotsausweitung von ca. 10 Mio. Zugkilometern bedeutet und auch auf das SPNV-Angebot der Stadt Wuppertal erhebliche Auswirkungen hat.

Die hiermit vorgelegte Drucksache ist ein Sachstandsbericht zur bisherigen Angebotsveränderung des regionalen Schienennahverkehrs.

Beschlussvorschlag

Der Sachstandsbericht der Verwaltung wird zur Kenntnis genommen.

Einverständnisse

Nicht erforderlich.

Unterschrift

Uebrick

Begründung

Der Integrale Taktfahrplan II (ITF II) – Zwischenstufe 2002/2003 ist eine Weiterentwicklung der 1998 in NRW eingeführten ITF-Systematik, mit einer Gültigkeitsdauer bis zur Einführung des ITF II in 2006. Bei der Erarbeitung wurden folgende Gesichtspunkte in besonderem

Maße berücksichtigt:

- Landesweites beschleunigtes Regional-Express-Netz,
- Stündliche schnelle Verbindung zwischen den Mittel- und Oberzentren des Landes Nordrhein-Westfalen,
- Halbstündige Verbindung auf stark nachgefragten Verkehrsachsen,
- Koordination des Nahverkehrsnetzes mit dem Fernverkehrsnetz nach Inbetriebnahme der Inter-City-Express (ICE) -Neubaustrecke Köln – Rhein /Main,
- Kompensation von wegfallenden Fernverkehrslinien (Interregio-Linien) durch Regional-Express-Linien,
- Ausweitung des SPNV-Leistungsangebotes ohne wesentlichen Ausbau der Infrastruktur (= Erhöhung des Wirkungsgrads),
- Einbeziehung von Maßnahmen des ÖPNV-Ausbauplans (siehe auch Drs.-Nr. 0969/02 „Verkehrsinfrastrukturplan 2004 – SPNV-Vorhaben“),
- Keine Einschränkung des Bedienungsstandards.

Auch die Stadt Wuppertal profitiert von dem Fahrplanwechsel, zu den drei bisherigen Regional-Express-Linien und zwei Regional-Bahn-Linien ist eine zusätzlich Regionalbahn-Linie hinzugekommen. In der Einzelbetrachtung sieht dies wie folgt aus:

- **S-Bahn-Linien:**

S 8, geringfügige Veränderungen (Verlängerung einer Nachtfahrt bis Wuppertal-Oberbarmen).

S 11, keine Änderungen.

- **Regionalbahnen:**

RB 47, (Der Müngstener) keine Veränderungen zum vorherigen Fahrplan.

RB 48, (Rhein – Wupper – Bahn): Wuppertal-Oberbarmen – Wuppertal-Barmen – Wuppertal Hbf. – Wuppertal-Vohwinkel – Gruitzen – Solingen-Ohligs – Köln Hbf. – Bonn. Die zuvor unter der Liniennummer RE 6 verkehrende Linie wurde in RB 48 umbenannt und von einem 60'-Takt auf einen 30'-Takt verdichtet (nach Bonn in 60'-Takt). In Überlagerung mit der Linie RE 7 erhöht sich somit das Fahrangebot zwischen Wuppertal-Oberbarmen und Köln auf insgesamt drei Fahrten pro Stunde.

RB 49, (Niederbergische Bahn) keine Veränderungen zum vorherigen Fahrplan, Ausblick: Umwandlung zur S-Bahn-Linie 9 voraussichtlich im Dezember 2003.

- **RegionalExpress-Linien:**

RE 4, (Wupper-Express): 60'-Takt, Aachen Hbf. – Mönchengladbach Hbf. – Neuss Hbf. – Düsseldorf Hbf. – Wuppertal-Vohwinkel – Wuppertal Hbf. – Wuppertal-Barmen – Wuppertal-Oberbarmen. Die Linie RE 4 wird in Abweichung zur früheren Linienführung ab Hagen Hbf. über Witten nach Dortmund Hbf. geführt. Hierdurch wird die lange geforderte Direktverbindung nach Dortmund sichergestellt, östlich von Hagen wird die Anbindung Wuppertals durch den RE 13 ersetzt. Gleichzeitig bilden der RE 4 und der RE13 auf der Achse Mönchengladbach – Düsseldorf – Wuppertal – Hagen einen 30'-Takt.

RE 7, (Rhein-Münsterland-Express): 60'-Takt, Rheine – Münster Hbf. – Hamm Hbf. – Unna – Hagen Hbf. – Wuppertal-Oberbarmen – Wuppertal Hbf. – Solingen-Ohligs – Köln Hbf. – Aachen Hbf.. Infolge fahrplantechnischer Zwänge und einer

Beschleunigung der Linie entfallen die Halte in Wuppertal-Barmen dauerhaft und Wuppertal-Vohwinkel bis voraussichtlich Dezember 2003, zusätzlich wird der Linienweg über Münster hinaus nach Rheine verlängert.

RE 13, (Maas-Wupper-Express): 60'-Takt, Venlo – Viersen – Mönchengladbach Hbf. – Neuss Hbf. – Düsseldorf Hbf. – Wuppertal Hbf. – Wuppertal-Barmen – Wuppertal – Oberbarmen – Hagen Hbf. – Unna – Hamm. Infolge fahrplantechnischer Zwänge durch Bautätigkeiten in Düsseldorf-Gerresheim entfällt der Halt in Wuppertal-Vohwinkel bis voraussichtlich Dezember 2004.

Vergleich der Leistungen auf Basis des Jahres 2002 im Regional- und Nahverkehr

(siehe Anlage 01 Leistungsvergleich)

Fernverkehrslinien

ICE 10, 60'-Takt, Berlin – Hannover – Hamm – Hagen – Wuppertal – Köln – Bonn. Hierdurch wird eine stündliche Anbindung Wuppertals an die Neubaustrecke „Rhein – Main“ (kurz: NBS) und nach Berlin gewährleistet.

ICE 43, 120'-Takt, Dortmund – Hagen – Wuppertal – Köln – Frankfurt (über NBS) – Mannheim – Basel. Durch die direkte Nutzung der NBS wird die Laufzeit um ca. 1 Stunde gekürzt und auf dieser Strecke kommt nur modernes ICE 3-Wagenmaterial zum Einsatz.

IC 31, 120'-Takt, Hamburg – Dortmund – Hagen – Wuppertal – Mainz – Nürnberg – Passau.

Anpassungen im Busverkehr

Im Busverkehr waren keine Fahrplananpassungen im Rahmen der ITF-Zwischenstufe erforderlich, da die bestehenden Anschlüsse im wesentlichen auf die S-Bahnlinie 8 (Mönchengladbach – Düsseldorf – Wuppertal – Hagen) ausgerichtet sind und diese von den Fahrplanänderungen nicht betroffen sind.

Kosten und Finanzierung

Für das ab dem 15.12.2002 eingeführte und zwischen den SPNV-Verbänden, dem MWMEV (heute MVEL) und der DB AG abgestimmte Leistungsangebot ITF II hat das Land NRW eine ausreichende Finanzierung zugesichert, so dass die Mehrleistungen der Zwischenstufe des ITF II für die Stadt Wuppertal kostenneutral sind.

Zeitplan

1998 Einführung des Integralen Taktfahrplanes in NRW (ITF I)
1999 Weiterentwicklung des Integralen Taktfahrplanes (ITF I Plus)
2002 Feinabstimmung und Einführung der 1. Stufe des ITF II
2006 Vollständige Umsetzung des ITF II

Anlagen

Anlage 01 Leistungsvergleich

Anlage 02 Linienerlauf der Linie RB 48

Anlage 03 Beschreibung der RB 48

Anlage 04 Linienerlauf der Linie RE 4

Anlage 05 Beschreibung der RE 4

Anlage 06 Linienerlauf der Linie RE 7

Anlage 07 Beschreibung der RE 7

Anlage 08 Linienerlauf der Linie RE 13

Anlage 09 Beschreibung der RE 13