

DIE GRÜNEN
RUHRPARLAMENT



S-BAHN 2.0

IM TAKT DER

METROPOLE





Vorwort

Liebe Leser*innen,

die Veröffentlichung des Konzeptes S-Bahn 2.0 im Frühjahr 2022 war ein voller Erfolg. Dutzende positive und konstruktive Rückmeldungen, viele Vor-Ort-Termine zur Vorstellung des Konzeptes, Gespräche in Land- und Bundestag sowie mit den Verkehrsverbänden VRR und NWL haben uns gezeigt, dass beim Ausbau des Bahnnetzes im Ruhrgebiet viel Potenzial steckt. In das SPNV-Zielnetz 2040, welches das Verkehrsministerium NRW mit den Verkehrsverbänden zusammen entwickelt hat, sind einige der vorgeschlagenen Maßnahmen aus dem Konzept S-Bahn 2.0 aufgenommen worden. Die aktuellen Probleme im Nahverkehr - keine langfristig gesicherte Finanzierung des Verkehrsangebots, Personalknappheit, eine marode Infrastruktur, die erst langsam durch aufwändige Sanierungen wieder fit für die Zukunft gemacht wird - dürfen nicht darüber hinweg täuschen, dass das Bahnnetz für eine gelungene Verkehrswende ausgebaut werden muss. Gerade im Ruhrgebiet ist ein Ausbau des Bahnnetzes das beste Rezept gegen Staus auf den Straßen.

Mit unserem Konzept für die S-Bahn 2.0 möchten wir Sie und Euch davon überzeugen, selbstbewusst für einen

Ausbau unserer Schienenwege in der Metropole Ruhr einzustehen. Selbstbewusstsein - das ist etwas, was im Ruhrgebiet manchmal fehlt. Viel zu oft machen wir uns klein, verzetteln uns in kommunalen Einzelinteressen und lassen so zu, dass zwar Milliarden bei Bahnausbauprogrammen in Frankfurt, Köln oder München verbaut werden, im Ruhrgebiet aber nur ein paar neue Weichen und Signale gebaut werden.

»Das Bahnnetz muss für eine gelungene Verkehrswende ausgebaut werden.«

Das große Ziel wird aus den Augen verloren. Dabei ist der Bedarf auch hier enorm. Nirgendwo sonst in Deutschland gibt es ein so großes Fahrgastpotenzial. Das möchten wir nutzen.

Das Konzept S-Bahn 2.0 hat nicht den Anspruch, eine fertige Planung darzustellen, sondern ist ein politisches Papier, in dem wir unsere Vision eines S-Bahn-Systems für Deutschlands größten Ballungsraum aufzeigen. Den-

noch ist es keine Träumerei, sondern baut auf vielen bereits vorhandenen Vorschlägen der für den Bahnverkehr zuständigen Verbände auf. Wir beschreiben, wohin aus es unserer Sicht gehen soll und was es braucht, um Wirklichkeit zu werden. Denn darum geht es: um die 5,1 Mio. Lebenswirklichkeiten in der Metropole Ruhr. Die Menschen haben es verdient, nicht am Abstellgleis zu warten.

Ein herzlicher Dank gilt insbesondere unseren Mitarbeiter*innen für das Themenfeld Mobilität. Ohne den starken Einsatz von Mirjana Gerlach und Marko Unterauer wäre diese Fortschreibung nicht möglich gewesen. Auch all denen die sich im Vorfeld und nach der Veröffentlichung mit Ideen und Stellungnahmen an diesem Konzept beteiligt haben, sei herzlich gedankt. Die vielen positiven Rückmeldungen haben uns ermuntert, diese Fortschreibung des Konzeptes zu erarbeiten.

Wir hoffen, Sie und Euch mit den kommenden Seiten inspirieren, überzeugen und als Mitstreiter*innen für ein starkes S-Bahn-Netz als Rückgrat des öffentlichen Nahverkehrs der Metropole Ruhr gewinnen zu können. Bleiben Sie und bleibt selbstbewusst.

Herzliche Grüße und alles Gute



Birgit Beisheim

Dr. Birgit Beisheim



Patrick Voss

Patrick Voss

Fraktionsvorsitzende der GRÜNEN im Ruhrparlament

IM TAKT DER METROPOLE

DAS NEUE S-BAHN-NETZ

FÜRS RUHRGEBIET



Die Verkehrswende meistern

Rund 20 Prozent aller CO₂-Emissionen in Deutschland verursacht der Verkehrssektor (1). Um dem Pariser Klimaabkommen und dem 1,5 Grad-Ziel zu entsprechen, muss dieser Ausstoß stark reduziert werden. Wir GRÜNE halten es für notwendig, diese Ziele zu erreichen, um zukünftigen Generationen auf diesem Planeten ein gutes Leben zu ermöglichen.

Gleichzeitig wissen wir, dass Mobilität ein Grundbedürfnis ist. Sei es der Besuch von Familie und Freund*innen, von Kultureinrichtungen oder Restaurants, der Weg zur Arbeit oder zum Fußballspiel: Um am gesellschaftlichen Leben teilzuhaben, sind wir darauf angewiesen, mobil zu sein. Wir möchten, dass jede*r unabhängig von der jeweiligen finanziellen Lage die Möglichkeit dazu hat.

Ein leistungsfähiger und günstiger ÖPNV ist hierfür nötig - nicht nur für Menschen, die sich kein Auto leisten können oder nicht in der Lage sind, einen PKW zu fahren: Für das Gelingen der Verkehrswende ist eine Verdopplung der aktuellen Fahrgastzahlen und der damit verbundenen Veränderung des Modal-Splits unerlässlich. Diese Verdopplung soll bis 2030 erreicht werden (2). Von der Erreichung dieses Ziels profitieren letztlich auch diejenigen, die trotz Ausbaus des Nahverkehrs auf PKW und Transporter angewiesen sind - wie zum Beispiel das Handwerk oder Pendler*innen aus dem ländlichen Raum. Denn jeder neue Fahrgast im ÖPNV verstopft die Straßen weniger.



(1) Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz (2021),
(2) Umweltbundesamt (2021)



Eine Metropole mit Potenzial

Als GRÜNE Ruhrparlamentsfraktion verstehen wir uns als Impulsgeber*in für die Metropole Ruhr. Wir vernetzen Akteure*innen und bringen Ideen, die das Ruhrgebiet stärken, voran. Wir schauen aus der Region auf die Region und entwickeln Lösungen für aktuelle Herausforderungen. Für uns ist das Ruhrparlament mehr als ein beschlussfassendes Organ für staatliche Regionalplanung. Wir sehen in ihm die Chance, das Ruhrgebiet mit guten Ideen und Konzepten anzutreiben, für das Ruhrgebiet erfolgreich zu lobbyieren und das Kirchturmdenken zu überwinden. Dabei stellen wir keine Konkurrenz zu anderen Akteur*innen im Ruhrgebiet dar, sondern verstehen uns als Unterstützung für das übergeordnete Ziel: eine starke Metropolregion, die zusammenwächst und zusammenhält. Das Konzept des neuen S-Bahn-Netzes will diesem Anspruch gerecht werden.

Ein Blick in andere Metropolregionen Deutschlands zeigt deutlich, was alles möglich ist, wenn vielfältige Akteur*innen zusammenarbeiten, um dem Ziel eines besseren Nahverkehrs näherzukommen: In der Region Rhein-Main werden im Rahmen des Projekts Frankfurt Rhein-Main-Plus in den nächsten Jahren 200 Kilometer neue Schienen verlegt und insgesamt 12 Milliarden Euro aufgewendet, um das SPNV-Netz

zu erweitern (3). Auch in das Kölner S-Bahn-Netz wird kräftig vom Land NRW, dem Bund, der DB Netz und Nahverkehr Rheinland investiert, um zukünftig mehr Verbindungen und einen besseren Takt anbieten zu können (4).

Das Ruhrgebiet geht bisher weitestgehend leer aus. Dabei gibt es genug Potenzial: In Deutschlands größtem Ballungsraum, dem Ruhrgebiet, leben über fünf Millionen Menschen. Es gibt bereits ein dichtes Schienennetz und in vielen Bereichen der Region auch ein S-Bahn-Netz.

Nachholbedarf im S-Bahn-Netz

Das S-Bahn-Netz im Ruhrgebiet wird einer Metropole an vielen Stellen nicht gerecht. Der Takt ist schlecht - auf den meisten Linien nur alle 30 Minuten und auf manchen Linienästen nur alle 60 Minuten (5). Zudem weist das Stationsnetz mancherorts erhebliche Lücken auf und oft sind die Stationen in einem schlechten Zustand. Das ungenügende Angebot spiegelt sich auch im Model-Split wider: der ÖPNV hat einen sehr niedrigen Anteil der zurückgelegten Wege. Nur 10 Prozent sind es im Ruhrgebiet (6). In den Städten Hamburg und Berlin liegt er bei 22 (7) beziehungsweise 27 Prozent (8).

Die GRÜNEN NRW haben in ihrer aktuellen verkehrspolitischen Beschlusslage das Ziel ausgegeben, bis 2030 100% mehr S-Bahn-Stationen und einen 15-Minutentakt auf allen S-Bahn-Linien zu realisieren. Diesem Ziel schließen wir uns an. Wir sind überzeugt davon, dass ein starkes S-Bahn-Netz, das nah an den Kund*innen ist, auch bei steigenden Fahrgastzahlen die bisherigen Regionalverbindungen und den kommunalen Nahverkehr nicht überlastet, sondern stärkt. Wir verfolgen das Ziel, ein leistungsfähiges, metropolengerechtes S-Bahn-Netz als Rückgrat des Nahverkehrs im Ruhrgebiet zu etablieren.

Ein starkes Rückgrat für den Nahverkehr

Die S-Bahn im Ruhrgebiet ist aufgrund des geringeren Haltestellenabstandes und der niedrigeren Durchschnitts-

geschwindigkeit eine Ergänzung und ein wichtiger Zubringer des regionalen Schnellverkehrs in Form des RRR und anderer Regionalexpresslinien. Für die Gesamtreisezeit von Tür zu Tür können ein enger Takt der S-Bahn, die Stationsdichte und die häufigen Umsteigeverbindungen an den neuen Knotenpunkten Vorteile gegenüber bisherigen Angeboten bringen. Die S-Bahn hält dort, wo Menschen wohnen, arbeiten, zur Schule gehen, einkaufen oder ihre Freizeit verbringen. Trotz oder genau wegen seiner polyzentrischen Siedlungsstruktur braucht das Ruhrgebiet ein attraktives und leistungsfähiges S-Bahn-System, um möglichst viele Menschen zu erreichen. Denn nur für die wenigsten Menschen im Ruhrgebiet sind alle Ziele unweit der Hauptbahnhöfe verortet.

Das Konzept des neuen S-Bahn-Netzes zeigt realistisch auf, wie wir aus dem Schienennetz des Ruhrgebiets mehr rausholen können und was dafür getan werden muss. Dabei ist vor allem eines wichtig: Ihre und Eure Unterstützung. Damit ein leistungsfähiges S-Bahn-Netz für das Ruhrgebiet Realität wird, braucht es ein Zusammenspiel aller kommunaler und staatlicher Akteur*innen sowie den Rückhalt in der Bevölkerung. Dieses Konzept ist eine Idee, wie es gelingen kann, zukünftig stressfreier, nachhaltiger und verlässlicher unterwegs zu sein. Es ist nicht in Stein gemeißelt oder ein Planwerk der Fachplanung. Es ist ein politischer Aufschlag, der zeigt, wo es hingehen kann - wenn der Wille da ist.

Wir GRÜNE im Ruhrparlament möchten diesen Weg gehen und hoffen, Sie und Euch als Mitstreiter*innen für ein leistungsstarkes S-Bahn-Netz gewinnen zu können. Wir freuen uns auf Ihr und Euer Feedback und eine gute Zusammenarbeit für einen metropolengerechten Nahverkehr. Nur gemeinsam bringen wir die Region nach vorn!

(4) Verkehrsverbund Rhein-Sieg (2022), (5) Regionalverband Ruhr (2021): S. 103, (6) Regionalverband Ruhr (2021): S. 29, (7) Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2019): S. 11, (8) Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz (2020)



Kein metropolengerechter Bahnverkehr im Ruhrgebiet

Schlechte Anbindung jenseits der zentralen Achsen des Ruhrgebiets

Auf der zentralen Achse des Ruhrgebiets zwischen Hamm und Düsseldorf über Dortmund, Bochum, Essen und Duisburg gibt es bereits ein gutes Regionalverkehrsangebot auf der Schiene. Auch die ab Dortmund Richtung Düsseldorf parallel verlaufende S1 hat einen dichten Takt und stärkt diese Achse. Das Angebot wird von den vielen Pendler*innen rege genutzt (9).

Eine Studie für den RRX aus dem Jahr 2006 hat errechnet, dass sich mit einem 15-Minuten-Takt im schnellen Regionalverkehr zwischen Dortmund und Duisburg die Fahrgastzahlen pro Tag auf rund 40.000 Personen erhöhen würden (10). Schon heute ist diese Strecke überlastet, da Fern-, Regional- und S-Bahn-Verkehre die Gleiskapazitäten voll ausnutzen. Die Ausbaupläne für den RRX werden an dieser Problematik grundlegend nichts ändern, da die Gleisbauten sich vor allem auf die Strecken zwischen Duisburg und Düsseldorf und zwischen Düsseldorf und Köln beschränken.

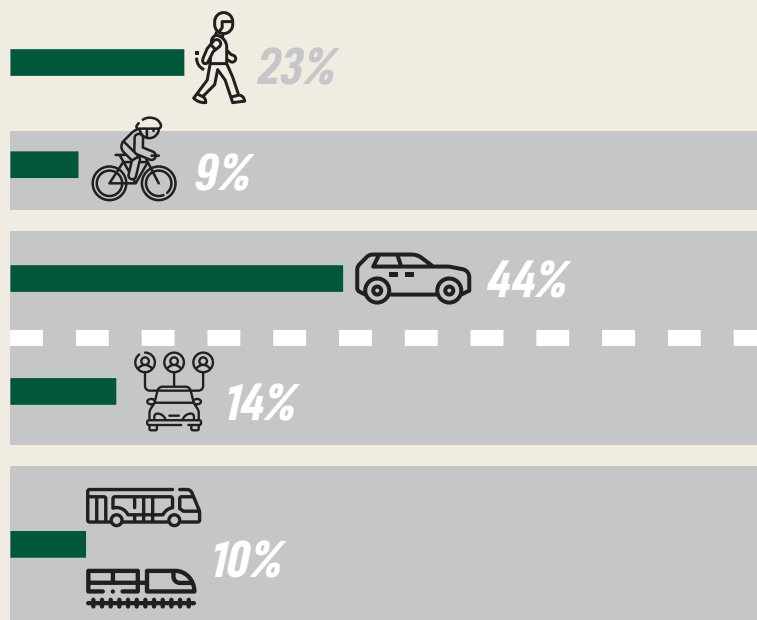
Abseits der zentralen Achse, insbesondere im Nord-Süd-Verkehr und im nördlichen Ruhrgebiet, ist das Bahnangebot schlecht ausgebaut. Die S-Bahn-Linien fahren auf manchen Linienästen nur im 60-Minuten-Takt und sind dadurch keine Alternative zum Auto (11). Auch fehlen auf wichtigen Relationen attraktive und schnelle Direktverbindungen. In wenigen Teilbereichen sind hier in den nächsten Jahren Verbesserungen geplant. Für eine echte Verkehrswende ist das allerdings zu wenig.

Zu viele Städte ohne Bahnhof

In den Randbereichen des Ruhrgebiets hat sich der Bahnverkehr aus vielen Kommunen komplett zurückgezogen. Bergkamen, Breckerfeld, Datteln, Hünxe, Kamp-Lintfort, Neukirchen-Vluyn, Oer-Erkenschwick, Schermbeck, Sonsbeck, Sprockhövel und Waltrop haben keine Bahnhöfe (12). Insgesamt wohnen in diesen Städten fast 350.000 Menschen. Nur in Kamp-Lintfort gibt es konkrete Pläne für eine Reaktivierung des Bahnverkehrs. Die nur teilweise vorhandenen Schnellbusse binden diese Städte nicht ausreichend an den öffentlichen Nahverkehr an. Nach Analysen des RVR wirkt sich die fehlende Bahnanbindung der Städte im nördlichen und westlichen Ruhrgebiet negativ auf die Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln aus (13).

Nur jeder 10. Weg wird im öffentlichen Nahverkehr zurückgelegt

Der Modal-Split-Wert - also der Anteil eines Verkehrsmittels an den zurückgelegten Wegen - des öffentlichen Nahverkehrs im Ruhrgebiet beträgt rund 10 Prozent (14). Dabei umfasst der Wert alle Wege im öffentlichen Nahverkehr - also neben dem Schienenverkehr auch den Bus-, Straßenbahn- und Stadtbahnverkehr. In den Großstädten im Kernraum des Ruhrgebiets liegt er mit 12 Prozent über dem Ruhrgebietsdurchschnitt. In den Landkreisen werden hingegen nur Werte um 5 Prozent erreicht. Verglichen mit Hamburg oder Berlin, wo der Modal-Split-Wert bei über 20 Prozent liegt, wird der Nachholbedarf des Ruhrgebiets besonders deutlich. Mindestens eine Verdopplung der Werte zulasten des MIV ist nötig, um die Vorgaben aus dem Pariser Klimaabkommen zu erfüllen und die Verkehrswende zu meistern.



Verkehrsmittelwahl in der Metropole Ruhr (eigene Darstellung nach Regionalverband Ruhr (2021): S.29)

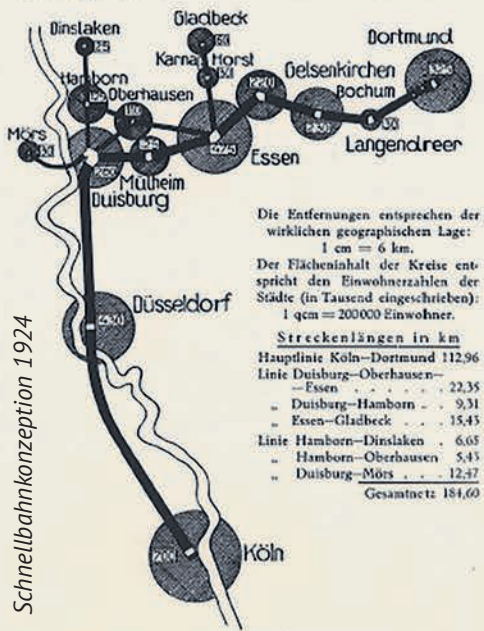


***Achtung. Aufwachen!
Jetzt geht es schneller ...***

Uebersichtskarte

über das

Verkehrsgebiet der Rhein-**Westfälischen Schnellbahn.**



Schnellbahnkonzeption 1924

Das heutige Eisenbahnverkehrsnetz im Ruhrgebiet - und damit auch die S-Bahn-Linien - blicken auf eine lange Historie zurück. Bereits im Jahr 1880 ist nach Lösungen gesucht worden, um die Verkehrsprobleme zu lösen, die durch die rasante Industrialisierung und das Bevölkerungswachstum entstanden sind. In diesem Verdichtungsraum war der Eisenbahnfern-, Nah- und Güterverkehr auf denselben Gleisen nicht mehr zu bewältigen. Mitte der 1880er Jahre plante man z. B. für das Ruhrgebiet Hochbahnen. Diese Idee wurde allerdings wegen des schnellen Industrie- und Bevölkerungswachstums und fehlender Finanzmittel verworfen. Allein in Wuppertal wurde mit der Schwebebahn um 1900 eine Sonderform der Hochbahn realisiert. Stattdessen wurde aber weiterhin nach einer besseren Verknüpfung schon bestehender Bahnstrecken gesucht. Die Baumaßnahmen dafür wurden dann noch vor dem 1. Weltkrieg realisiert und werden noch heute von Zügen befahren. Der Gedanke aber, die Städte des Rhein-Ruhr-Gebietes, unabhängig von der Staatsbahn, durch eine eigene Schnellbahn zu verbinden, wurde nicht verworfen. Und so folgte ein Auftrag im Jahr 1906 für eine Schnellbahnplanung auf einem eigenen Bahnkörper. Im 10-Minuten-Takt und mit 80 km/h Höchstgeschwindigkeit war geplant, dass die Züge zwischen Köln und Düsseldorf verkehren. Aufgrund der ständigen Zunahme der Verkehrsdichte

Ein Blick in die Vergangenheit

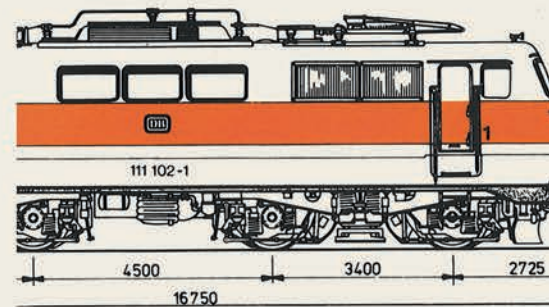
und keiner merklichen Verbesserung der Verkehrssituation schlossen sich die Städte und Kreise 1909 zu einer kommunalen Vereinigung zum Bau einer Städtebahn zwischen Düsseldorf und Dortmund (über Duisburg und Essen) zusammen. Diese Städtebahn sollte im 5-20 Minuten-Takt und einer Reisegeschwindigkeit von 60 km/h auf einem eigenem Bahnkörper verkehren, der in den bebauten Stadtbereichen als Hoch- oder Untergrundbahn geführt werden sollte. Im Entwurf wurden 31 Haltestellen vorgesehen. Diese Bauentwürfe wurden dann aber 1912 vom preußischen Staatsministerium zurückgewiesen, mit dem Argument, die Städtebahn sei eine Konkurrenz zur Staatsbahn. Durch den 1. Weltkrieg kamen diese Planungen dann schließlich komplett zum Erliegen.

Nach dem Krieg waren die Anlagen der Eisenbahn heruntergewirtschaftet. Die Schwierigkeiten im Personenverkehr in der Nachkriegszeit nahmen weiter zu und der Reichsbahn gelang es nicht diese Probleme zufriedenstellend zu lösen. Somit wurde 1921 das Schnellbahn-Projekt der Städtevereinigung von 1909 wieder aufgegriffen und in ein Schnellbahnkonzept (Rheinisch-Westfälische Schnellbahn, RSW) überführt. Das Konzept wurde 1924 fertiggestellt und beinhaltete 46 Stationen und eine Entwurfsgeschwindigkeit von 150 km/h. Die Baukosten lagen bei 250 Mio. Goldmark.

Allerdings wendete sich hier schon vor Fertigstellung der Ausführungsunterlagen 1925 der Bergbau gegen dieses Projekt und bestritt den Bedarf, die Zweckmäßigkeit, die Wirtschaftlichkeit und die Finanzierbarkeit der Rheinisch-Westfälischen Schnellbahn. Die Fahrgeschwindigkeiten wurden im Bereich der Bergbaugelände als zu

hoch angesehen und es wurde vorgeschlagen, dass die Trasse über flözarme Gebiete geführt werde. Somit sollte Gelsenkirchen, nach Auffassung der Bergbauunternehmen, nicht angeschlossen werden. Ebenso war die preußische Staatsbahn nicht bereit sich finanziell an den Kosten des Projektes zu beteiligen.

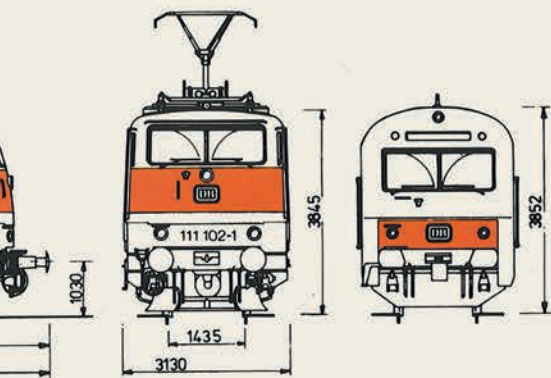
Die Staatsbahn kündigte stattdessen zwei Jahre später (Anfang 1927) an, das Ruhrgebiet so schnell wie möglich mit



Ruhr-Expresszügen zwischen Köln und Dortmund auszustatten. Neben eines viergleisigen Ausbauplans beinhaltete es auch den Umbau der Bahnhöfe und zur Reduzierung der Fahrtzeiten, kürzere Aufenthalte in den Bahnhöfen. Für diesen Aus- und Umbau war ein Planungshorizont von 8-10 Jahren geplant.

Während dieser Zeit wurde aber auch die Schnellbahnplanung der Städte weiterbetrieben. 1929 ist eine Arbeitsgemeinschaft aus dem Siedlungsverband Ruhr, der Reichsbahn, des Verkehrsverband Industriebezirk, der Studiengesellschaft für die rheinisch-westfälische Städteschnellbahn, die Vereinigung der Stadt und Landkreise des Ruhrgebietes und der beiden Provinzen (Rheinprovinz u. Provinz Westfalen) gebildet worden, die ein Gesamt-

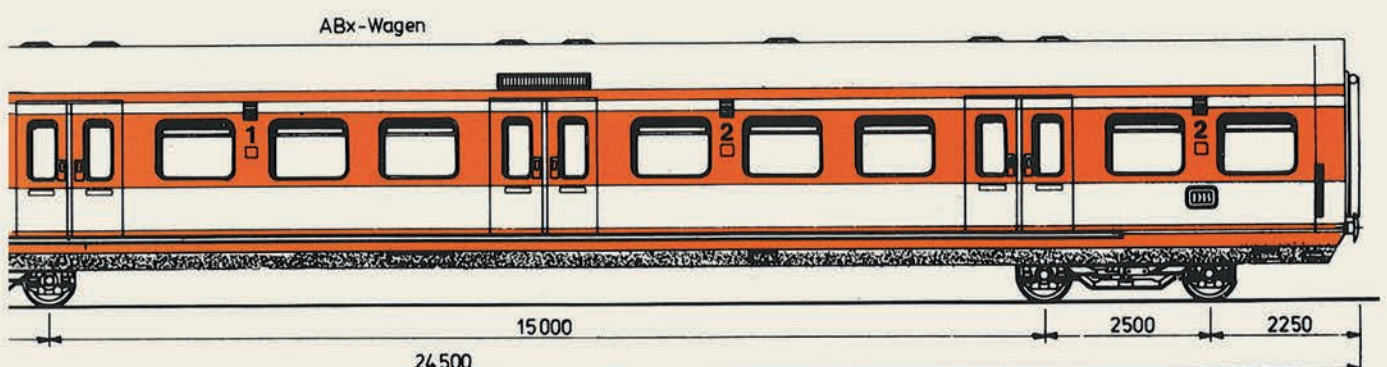
konzept "Verkehr" entwickeln sollten. Vorschläge des Verkehrsexperten Carl Pierath, der sich seit 1928 mit den Verkehrsproblemen des Ruhrgebiets beschäftigte, wie z.B. ein einheitliches Tarifsystem aller Träger des öffentlichen Nahverkehrs mit dem Ziel die Tarife zu senken oder die Zusammenfassung der Nahverkehrsunternehmen (damals 20) neben der Reichsbahn im Ruhrgebiet, stieß auf Widerstand bei den Straßenbahngesellschaften und auch der Reichsbahn. Auch hier sah man sich wieder einmal unerwünschter Konkurrenz ausgesetzt.



Das Ausbauprogramm der Expresszüge wurde vom Verwaltungsrat der Reichsbahngesellschaft beschlossen und somit die Planung eines geeigneten Schnellverkehrs zwischen den Städten der RSW beendet. 1932 startete dann der 1. Ruhrschnellverkehr zwischen Essen und Dortmund, später zwischen Hamm und Köln. Einen starren Fahrplan mit vorgegebenen Taktzeiten ließ der starke Mischverkehr auf den Strecken im Ruhrgebiet jedoch

noch nicht zu. Der 2. Ruhrschnellverkehr wurde nach dem zweiten Weltkrieg, Ende 1948, mit Dampfzügen und Dieseltriebwagen wiedereingeführt, hier wurde dann ein starrer Fahrplan angedacht. Die Elektrifizierung von Eisenbahnstrecken wurde durch Finanzmittel des Landes NRW und der Bundesregierung vorangetrieben und 1957 nahm der 3. Ruhrschnellverkehr mit dem elektrischen Zugbetrieb zwischen Düsseldorf und Hamm über Essen seinen Betrieb auf, ein Taktverkehr war trotz des Mischbetriebes mit anderen Zugverkehrsarten nahezu möglich. Darauf folgend wurde auf den Strecken Düsseldorf - Ratingen Ost - Essen und Dortmund-Marten - Dortmund-Dorstfeld - Unna bis 1963 ein Nahverkehrsangebot im Stundentakt bzw. Halbstundentakt als eine Art S-Bahn-Vorlaufbetrieb eingerichtet. Die Nachfrage war so groß, dass die Bundesbahn weitere Haltepunkte einrichtete. Diese beiden Linien wurden nahezu unverändert 1984 als heutige S6 und S4 in die S-Bahn Rhein-Ruhr übernommen. Der Städte-Schnellverkehr der Bundesbahn im Rhein-Ruhrgebiet sah sich als modifizierte Verwirklichung des RSW-Schnellbahngedankens von 1924. Die Fahrgastzahlen stiegen weiterhin und der Ruhrschnellverkehr wurde Anfang der 1960er Jahre auf weitere Strecken wie Duisburg - Essen-Altenessen - Dortmund und Essen - Gelsenkirchen ausgedehnt. Der Ruhrschnellverkehr ist in den darauffolgenden Jahren zum aktuell bekannten Regionalverkehrsnetz mit seinen wichtigen Regional-Express-Linien ausgebaut worden und wird im einheitlichen Taktfahrplan gefahren.

Die ersten Planungen der S-Bahn im Ruhrgebiet, wie wir sie heute kennen, beginnen vor dem Hintergrund des vom Deutschen Bundestag 1961 verabschiedeten Gesetzes über die Untersuchung von Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden. Es folgte 1965 ein Rahmenabkommen über die Verbesserung der Bedienung des Personennahverkehrs im engeren Ruhrgebiet durch die DB. Das Abkommen legte fest, den Schienennahverkehr in der Metropolregion zu verbessern. Dazu sollten die S-Bahnen die Straßen entlasten und auf eigenen Strecken so ausgebaut werden, dass diese Nahverkehrszüge unabhängig vom Fernverkehr geführt werden können, um die Städte der Region schnell und nach einem festen Taktfahrplan miteinander zu verbinden. Der Generalverkehrsplan (GVP), das Entwicklungsprogramm Ruhr (1968), das Nordrhein-Westfalen-Programm (1975) und der S-Bahn- und Stadtbahn-Bedarfsplan (1981) sind als Handlungspläne somit die planerischen Grundlagen für das S-Bahn-Netz an Rhein, Ruhr und Wupper. Im Jahr 1968 wurde die bestehende S6 über Ratingen Ost bis zum Essener Hbf verlängert und damit erreichte erstmals eine S-Bahn das Ruhrgebiet. Am 26. Mai 1974 erfolgte der Startschuss für die S1 zwischen Duisburg-Großenbaum und Bochum Hbf sowie die S3 zwischen Oberhausen Hbf und Hattingen. Die Inbetriebnahme erfolgte gerade noch rechtzeitig zur Fußball-Weltmeisterschaft, die mit Dortmund und Gelsenkirchen gleich zwei Austragungsorte im Ruhrgebiet hatte.



Ein leistungsfähiges, metropolengerechtes S-Bahn-Netz als Rückgrat des Nahver- kehrs im Ruhrgebiet

Eine S-Bahn alle 15 Minuten

Das Konzept für die S-Bahn 2.0 hat ein leistungsfähiges metropolengerechtes S-Bahn-Netz als Rückgrat des Nahverkehrs im Ruhrgebiet als Ziel. Darüber hinaus sind weitere Verbesserung im übrigen Regionalverkehr mit konkreten Vorschlägen, die sich auch positiv auf den Fernverkehr auswirken, angestrebt. Dabei versteht sich das Konzept als Maßnahmensammlung für ein geplantes Zielnetz und trifft keine Aussagen zu Fahrzeiten oder eingesetzten Fahrzeugen. Auch die Kosten der Maßnahmen und der Zeithorizont der Umsetzung sind nicht betrachtet worden.

Aus dem verkehrspolitischen Papier des GRÜNEN Landesverbandes NRW gehen der 15-Minuten-Grundtakt auf allen S-Bahn-Linien, eine Verdopplung der S-Bahn-Stationen und ein besseres Nachtangebot als Ziele für einen zukunftsgerichteten Nahverkehr hervor. Diese Ziele liegen auch unserem Konzept zugrunde. Für die Metropole Ruhr bedeutet dies konkret, dass insgesamt 15 S-Bahn-Linien das Ruhrgebiet im 15-Minuten-Takt erschließen sollen. Außerdem sieht das Konzept 140 neue S-Bahn-Stationen vor.

Wo verlaufen die neuen S-Bahn-Linien?

Die derzeit bestehenden acht S-Bahn-Linien werden teilweise verlängert oder erhalten einen neuen Verlauf. Das Netz wird zudem durch sieben neue S-Bahn-Linien ergänzt. Alle verdichteten oder höher verdichteten Räume des Ruhrgebiets sollen mit der S-Bahn angebunden werden. Als Grundlage hierzu sind die Raumstrukturtypen nach ruhrFIS herangezogen worden (15). In diesen Bereichen wird mit einem ausreichend großen Fahrgastpotenzial gerechnet, das eine S-Bahn im dichten Takt rechtfertigt. Die neuen Linien sollen dabei die verdichteten Räume an das nächste Oberzentrum anschließen.

Außerdem wird der Netzgedanke in den Vordergrund gerückt: So wird es keine Linien mehr geben, die ohne Anschlussmöglichkeiten enden – wie etwa derzeit die S4 in Dortmund-Lütgendortmund oder die S3 in Hattingen Mitte. Neue Umsteigebahnhöfe wie Essen-Dellwig oder Dortmund West verknüpfen die Linien und bieten attraktive Verbindungen. Durch den 15-Minuten-Takt wird es zudem keine längeren Wartezeiten mehr geben.



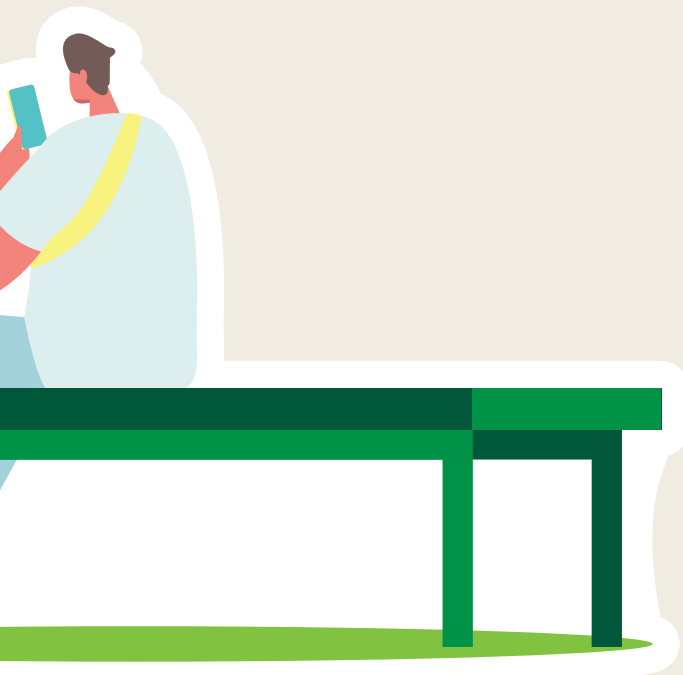


Raumstrukturtypen Siedlungsdichte (Einwohner je ha Siedlungs- und Verkehrsfläche)

- Geringer verdichtet (8,1 - 17,0 EW/ha SuV) (9)
- Eher gering verdichtet (17,1 - 23,2 EW/ha SuV) (15)
- Verdichtet (23,3 - 27,2 EW/ha SuV) (8)
- Eher höher verdichtet (27,3 - 31,3 EW/ha SuV) (9)
- Höher verdichtet (31,4 - 40,0 EW/ha SuV) (12)

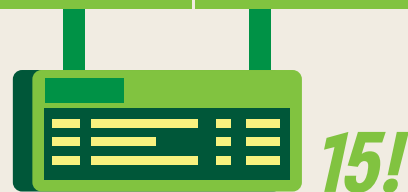
Raumstrukturtypen nach ruhrFIS (Regionalverband Ruhr (2021): S. 18)

Außer Lünen, Waltrop, Oer-Erkenschwick und Herdecke werden alle als mindestens „verdichtet“ klassifizierten Räume an S-Bahn-Linien angeschlossen. Einige neue S-Bahn-Linien ersetzen in großen Teilen derzeit verkehrende Regionalverkehrslinien. Insbesondere im nördlichen Ruhrgebiet und entlang des Rheins ergeben sich durch neue S-Bahn-Linien erhebliche Verbesserungen im Nahverkehrsangebot. Die folgende Tabelle gibt eine Übersicht über das Linienangebot und die Taktung in der Normalverkehrszeit (NVZ).



Linie	Linienverlauf [nur wichtige Halte aufgeführt]	Taktung in Minuten [NVZ]
S1	Solingen - Düsseldorf - Duisburg - Essen - Bochum - Dortmund - Kamen - Hamm / - Bergkamen	15 ab Kamen pro Linienast: 30
S2	Dortmund - Castrop-Rauxel - Herne - Gelsenkirchen - Oberhausen - Duisburg	15
S3	Wesel - Dinslaken - Oberhausen - Essen - Hattingen - Schwelm - Wuppertal / - Hagen	15 ab Hattingen pro Linienast: 30
S4	Unna - / Hamm - Unna-Königsborn - Dortmund-Stadthaus - Dortmund-Lütgendortmund - Castrop-Rauxel Süd - Herne - Recklinghausen - Marl-Sinsen - Marl-Mitte / - Haltern am See	15 ab UN-Königsborn und Marl-Sinsen pro Linienast: 30
S5	Dortmund - Witten	15
S6	Essen - Ratingen Ost - Düsseldorf - Köln - Köln Nippes	15
S8	Hagen - Gevelsberg - Schwelm - Wuppertal - Düsseldorf - Neuss - Mönchengladbach	15
S9	Recklinghausen - / Haltern am See - GE-Buer Nord - Bottrop - Essen - Velbert-Langenberg - Wuppertal	15 ab Gelsenkirchen Buer Nord pro Linienast: 30
S31	Duisburg - Moers - Xanten - Kleve / - Neukirchen-Vluyn - Geldern	15 ab Moers pro Linienast: 30
S33	Duisburg - Krefeld - Mönchengladbach	15
S36	Hervest-Dorsten - / Herne-Wanne-Eickel Hbf - Bottrop - OB - DU-Meiderich Süd - / DU Ruhrort - Moers	15 ab Bottrop und Duisburg-Meiderich Süd pro Linienast: 30
S37	Wesel - Duisburg-Walsum - Oberhausen - Duisburg - Ratingen West - Düsseldorf	15
S42	Recklinghausen - Gelsenkirchen - Essen	15
S46	GE - Hervest-Dorsten / - Herne-Wanne-Eickel - BO - Witten - Wetter-Volmarstein / - Wetter - Hagen	15 ab Herne-Wanne-Eickel und Witten pro Linienast: 30
S53	Dortmund - Schwerte - Iserlohn / - Hagen	15 ab Schwerte pro Linienast: 30

Auf der Hauptachse im Ruhrgebiet verkehrt die S1 bereits heute abschnittsweise im 15-Minuten-Takt. Künftig soll der 15-Minuten-Takt auf allen S-Bahn-Linien Standard sein und nur bei einzelnen Linienästen ausgedünnt werden. Dieses Angebot soll in der Normalverkehrszeit (NVZ) und der Hauptverkehrszeit im Zeitraum von 6 Uhr bis 20 Uhr verlässlich für alle Fahrgäste zur Verfügung stehen. In der übrigen Zeit und insbesondere nachts wird ein Grundangebot auf allen Linien gefahren.



Anhand detaillierter Maßnahmenkorridore werden auf den nachfolgenden Seiten die Linienverläufe genauer erklärt. Aus dem beigelegten großen Netzplan kann der Linienverlauf ebenfalls entnommen werden.

140 neue Stationen für die S-Bahn

Von den 140 neuen Stationen im S-Bahn-Netz sind 84 Stationen komplett neu zu bauen. Von den restlichen Stationen werden derzeit 52 Stationen schon durch den Regionalverkehr bedient und 4 Stationen sollen verlegt werden. Ein Teil der neuen Stationen ist bereits in den Nahverkehrsplänen von NWL und VRR vorgemerkt. Für die weiteren Stationen ist ein Haltestellenabstand von bis zu zwei Kilometern in Siedlungsschwerpunkten zugrunde gelegt worden (16). Lücken auf bestehenden Linien sowie die Standorte der Stationen auf neuen Linien konnten so identifiziert werden. An Verknüpfungspunkten mit der Straßen- oder Stadtbahn, wie zum Beispiel Dortmund-Brüggmannplatz oder Oberhausen-Lipperfeld, sind ebenfalls neue Stationen vorgesehen. Alle Stationen sind dem Liniennetzplan sowie den Tabellen im Anhang zu entnehmen.

Verbesserung auch im Regionalverkehr

Durch die Planungen für den RRX wird der schnelle Regionalverkehr im Ruhrgebiet verbessert und auf der Hauptachse ein attraktiver 15-Minuten-Takt realisiert. Neben den vielfältigen Verbesserungen für den S-Bahn-Verkehr sind auch weitere Überlegungen für den Regionalverkehr in das Konzept eingeflossen. In der Fläche bieten zusätzliche Regionalverkehrsverbindungen vielen Menschen, die bisher keinen Zugang zum SPNV hatten, einen guten Anschluss. Mit der Reaktivierung des Personenverkehrs auf der Hamm-Ostfelder-Bahn zwischen Hamm, Lünen und Recklinghausen werden die Städte Bergkamen, Waltrop und Datteln wieder an den Schienenverkehr angebunden. Auch eine Direktverbindung zwischen Herne-Wanne-Eickel und Oberhausen wird es geben. Die Reaktivierung der stillgelegten und teilweise abgebauten Strecke zwischen Moers, Wesel und Haltern am See schafft im nördlichen Ruhrgebiet eine schnelle und attraktive Verbindung. Sie gibt außerdem Schermbeck und Hünxe einen Anschluss an den Schienenverkehr. Mit einer kurzen Neubaustrecke zwischen Witten und Schwelm werden konkurrenzfähige Fahrzeiten aus Dortmund und Bochum nach Wuppertal geschaffen und ebenso der Fernverkehr auf verschiedenen Relationen beschleunigt. Eine weitere Neubaustrecke zwischen Essen und Duisburg soll die ausgelastete Nahverkehrsstrecke über Mülheim entlasten und den Fernverkehr beschleunigen.

Wir greifen geplante Projekte auf

Wie sind unsere Linienvorschläge entstanden? Neben den grundsätzlichen Überlegungen zur Weiterentwicklung des S-Bahn-Netzes sind alle Schienenprojekte im Ruhrgebiet gesammelt worden. Die Nahverkehrspläne der beiden Verkehrsverbünde VRR und NWL, der ÖPNV-Bedarfsplan, der Bundesverkehrswegeplan 2030, Maßnahmen aus dem Deutschlandtakt, Ausweitungen der Verkehrsleistungen bei neuen Linienausschreibungen, Machbarkeitsstudien zu Streckenreaktivierungen, das regionale Mobilitätsentwicklungskonzept des RVR, Infrastrukturmaßnahmen zum „Robusten Netz NRW“, Pläne zur Erhöhung der Schienenwegkapazität von DB Netz, die ganz aktuelle SPNV-Zielnetzkonzeption 2032/2040 vom Verkehrsministerium NRW und den Verkehrsverbänden und Überlegungen der GRÜNEN vor Ort waren dabei unsere Quellen. Da die Projekte oftmals losgelöst voneinander betrachtet werden, ergeben sich bei der Gesamtschau aller Schienenprojekte Synergieeffekte.

Zum Beispiel laufen im Knoten Dortmund mehrere Projekte zusammen: östlich des Hauptbahnhofes gibt es schon jetzt Kapazitätsengpässe, sodass zusätzlich keine Züge fahren können. Maßnahmen aus dem Konzept des Deutschlandtaktes sehen hier ein zusätzliches Gleis in Richtung Hamm vor (17). Die Planungen des NWL zur Anbindung von Bergkamen über eine verlängerte S1 greifen das zusätz-

liche Gleis auch auf (18). Wir denken die Projekte weiter und verlängern die S1 nicht nur nach Bergkamen, sondern alternierend auch nach Hamm. Dafür sind zwei zusätzliche Gleise nötig. Wenn ohnehin Planungen in diesem Bereich anstehen, kann auch eine Verbesserung der Strecke Richtung Lünen und Münster aufgegriffen werden. Für zusätzliche Züge und eine bessere Betriebsqualität wäre hier ein dreigleisiger Ausbau der gesamten Strecke und ein Überwerfungsbauwerk im Knoten Dortmund notwendig. Ab Lünen Richtung Münster schließt sich eine auf ganzer Länge zweigleisig ausgebaute Eisenbahnstrecke an. Für den Fern- und den schnellen Regionalverkehr ergeben sich dadurch Fahrzeit- und Kapazitätsgewinne. Dies ist nur ein Beispiel und soll exemplarisch unsere Überlegungen für jede Maßnahme aufzeigen.

Das Zielnetz als Arbeitsgrundlage für Maßnahmen

Aus den bereits geplanten Schienenprojekten und unseren weiterführenden Überlegungen ist ein Zielnetz in Form eines Liniennetzplanes entstanden. Grundlage dieses Liniennetzplanes ist das bestehende Liniennetz, welches weiterentwickelt worden ist. Darauf aufbauend haben wir konkrete Maßnahmen entwickelt.

Als ein Schienenprojekt ist zum Beispiel die Reaktivierung des Personenverkehrs auf der Bahnstrecke über die Haus-Knipp-Brücke zwischen Ober-

(16) Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (2022)

(17) Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2021): S. 4

(18) Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (2021)

hausen und Moers vorgesehen. Der Kreistag Wesel hat hierzu eine Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben (19). Für dieses Konzept wird das Projekt aufgegriffen. Da es sich hierbei um einen verdichteten Raum des Ruhrgebiets handelt, ist eine S-Bahn erforderlich. In Anlehnung an die RB36, die aktuell zwischen Oberhausen Hbf und Duisburg-Ruhrort verkehrt, wird diese neue Linie S36 genannt. In Moers besteht der Wunsch und auch der Bedarf, umstiegsfrei in Richtung Krefeld fahren zu können. Eine bis dorthin verlängerte neue RB36 trägt diesem Bedarf Rechnung. Zwischen Oberhausen und Bottrop fährt aktuell der RE44 im Stundentakt. Er soll durch die S36 ersetzt werden und mittels eines dichteren Takts die Fahrgastzahlen steigern. Ab Bottrop verkehrt die S36 alternierend nach Dorsten oder über eine für den Personenverkehr reaktivierte Strecke nach Herne-Wanne-Eickel. Durch die verschiedenen Schienenprojekte,

die aufgegriffen werden, und mit weitergehenden Überlegungen ergibt sich somit der Linienverlauf für die neue S36 zwischen Dorsten oder Herne-Wanne-Eickel und Moers über Bottrop und Oberhausen.

Nach dieser Herangehensweise ist das gesamte Ruhrgebiet konsequent durchgearbeitet worden, um den Liniennetzplan zu entwickeln, der die Grundlage für konkrete Maßnahmen darstellt. Beim genannten Beispiel der S36 ist die Strecke im Abschnitt fehlt rund um Dorsten die Oberleitung. Dies erlaubt keinen Betrieb mit spurtstarken S-Bahn-Fahrzeugen, weswegen hier eine Elektrifizierung vorgesehen ist. Eine zusätzliche Station am Tetraeder in Bottrop soll das Stadtgebiet besser abdecken. Diese Maßnahmen sind in einem Maßnahmenkorridor ausgearbeitet und zusammengefasst worden. Ein solcher Maßnahmenkorridor ist für jeden Streckenabschnitt erarbeitet

worden, an dem dieses Konzept einen Änderungsbedarf identifiziert hat. Alle Maßnahmenkorridore sind auf den folgenden Seiten zu finden.

Möglichst großer Nutzen und Machbarkeit stehen im Fokus

Eine Orientierung bei den Maßnahmen ist ein möglichst großer Nutzen bei geringem finanziellen und planerischen Einsatz. In großen Teilen wird das bestehende dichte Netz an Eisenbahnstrecken genutzt und weiter optimiert. Streckenreaktivierungen und Streckenneu- oder Ausbau sind trotzdem unumgänglich. Aber auch kleinere Maßnahmen wie Überholgleise, die Einrichtung eines sogenannten Gleiswechselbetriebs - dadurch wird das Fahren im Gegenverkehr ermöglicht und die Strecken können flexibler genutzt werden - oder neue Weichenverbindungen sollen das Bahnnetz im Ruhrgebiet insgesamt robuster machen.

Die Machbarkeit der Maßnahmen ist in der Fortschreibung erstmalig mit einem Punktesystem dargestellt worden. Dazu werden die Maßnahmenkorridore in den fünf folgenden Kriterien bewertet: Umsetzungshorizont, Kosten, Verbesserung des Taktangebots, Engpässe und Kapazitäten sowie Anbindung neuer Siedlungsräume. Jedes Kriterium kann maximal mit vier Punkten bewertet werden, wobei es für die letzten beiden Kriterien für jedes Feld je einen Punkt gibt. Damit liegt die Höchstzahl der Punkte im Ergebnis bei 20 Punkten. Im Detail erfolgt die Punktevergabe wie folgt:

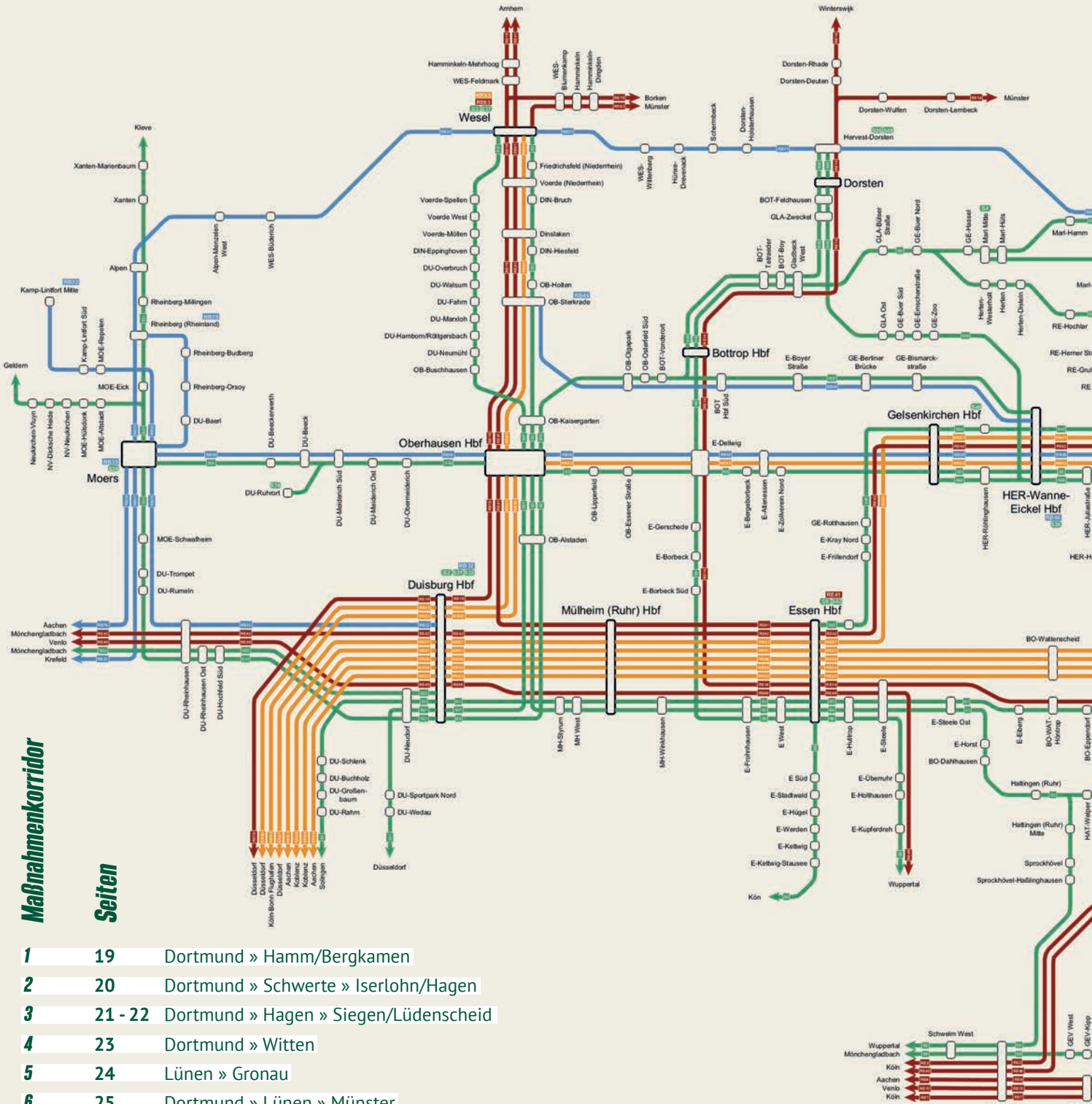
Punkte	Umsetzungshorizont	Kosten	Verbesserung des Taktangebots (gegenüber Status quo)	Engpässe und Kapazitäten (je ein Punkt)	Anbindung neuer Siedlungsräume (je ein Punkt)
1	Umsetzung erst langfristig (2030+) möglich	über 100 Mio. €	1 Zug pro Stunde zusätzlich	Ausbau überlasteter Schienenwege (die nach §1 ERegG klassifiziert sind)	Neubau von Stationen mit Verknüpfung zu Straßenbahn-/Stadtbahnlinien
2	Umsetzung mittelfristig bis 2030 möglich	10 Mio. € bis 100 Mio. €	2-3 Züge pro Stunde zusätzlich	Entflechtung von schnellen und langsamen Verkehren	Neubau von Stationen in einer Kommune ohne SPNV-Anschluss
3	Umsetzung kurzfristig möglich	bis 10 Mio. €	4 Züge pro Stunde zusätzlich	Engpassbeseitigung (derzeit durch infrastrukturellen Engpass keine Mehrverkehre möglich)	Neubau von Stationen in mindestens verdichteten Räumen (nach ruhrFIS)
4	keine Infrastrukturmaßnahmen notwendig	keine Kosten, weil keine Infrastrukturmaßnahmen	mehr als 4 Züge pro Stunde zusätzlich	Schaffung neuer Kapazitäten auf bestehenden Strecken	Lückenschlüsse im SPNV-Netz

Wie diese Maßnahmen finanzierbar sind, ist nicht betrachtet worden. Außerdem ist nicht untersucht worden, wie die zusätzlichen Zugverkehre durch steigende Regionalisierungsmittel oder andere Finanzierungsmöglichkeiten zu bezahlen sind oder wie teuer die Mehrverkehre wären. Das vorliegende Konzept soll einen Bedarf adressieren und für die Vision eines leistungsfähigen metropolengerechten S-Bahn-Netzes als Rückgrat des Nahverkehrs im Ruhrgebiet stehen.



MASSNAHMEN-

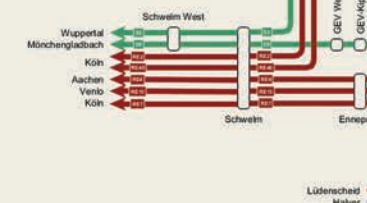
KORRIDORE



Maßnahmenkorridor

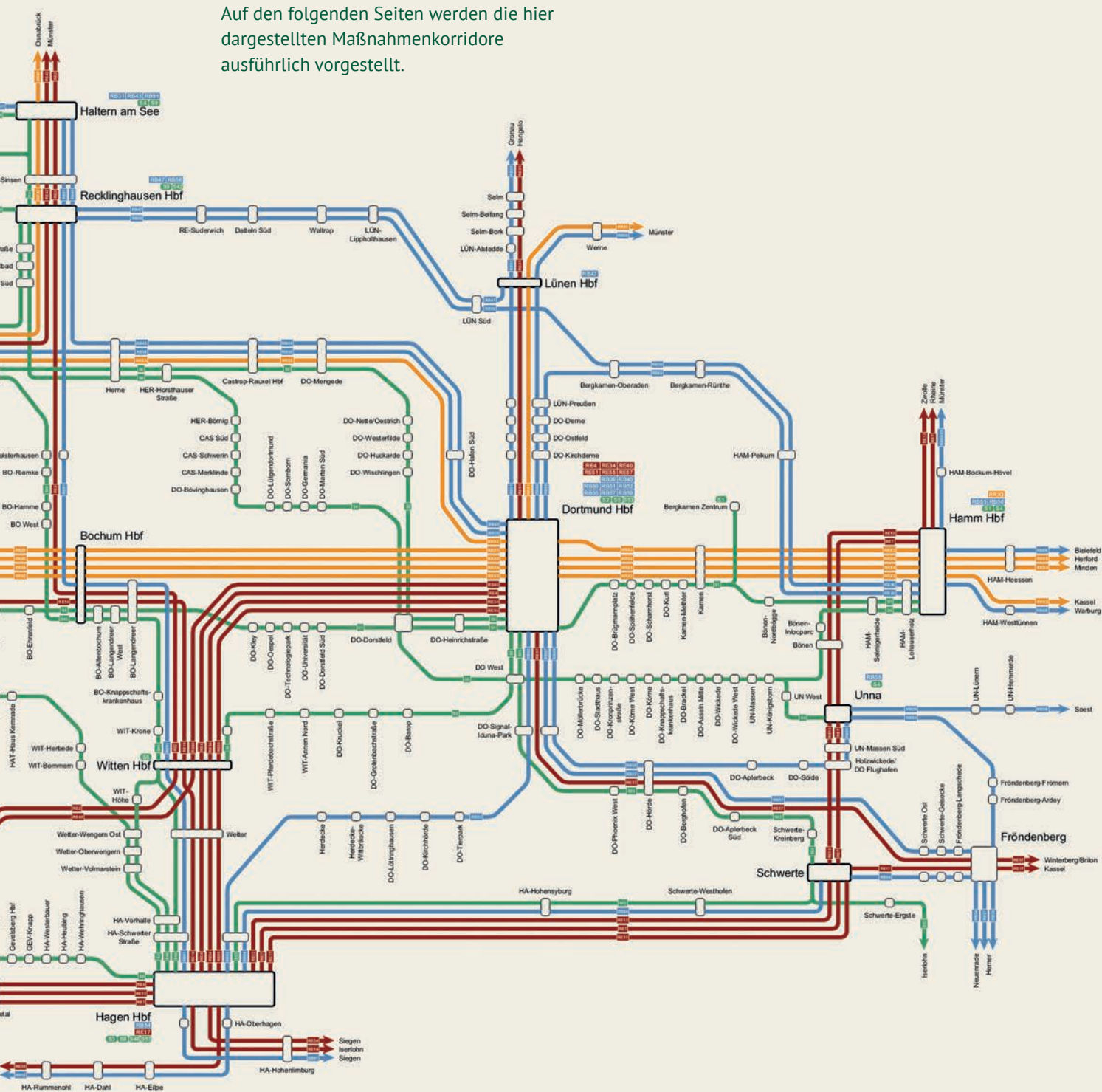
Seiten

- 1 19 Dortmund » Hamm/Bergkamen
- 2 20 Dortmund » Schwerte » Iserlohn/Hagen
- 3 21 - 22 Dortmund » Hagen » Siegen/Lüdenscheid
- 4 23 Dortmund » Witten
- 5 24 Lünen » Gronau
- 6 25 Dortmund » Lünen » Münster
- 7 26 Recklinghausen » Lünen » Hamm
- 8a 8b 8c 27 - 29 Hamm » Unna » Dortmund » Herne » Recklinghausen » Marl/Haltern am See
- 9a 9b 30 - 32 Dorsten/Gelsenkirchen » Bochum » Witten » Hagen
- 10 32 - 33 Dortmund » Witten » Schwelm
- 11a 11b 33 - 35 Wesel » Essen » Hattingen » Hagen/Schwelm
- 12a 12b 36 - 38 Essen » Bottrop » Haltern am See/Recklinghausen
- 13a 13b 38 - 40 Herne-Wanne-Eickel/Dorsten » Bottrop » Oberhausen » Moers
- 14a 14b 41 - 42 Wesel » Walsumbahn » Duisburg » Ratingen
- 15a 15b 43 - 44 Duisburg » Moers » Gelder/Kleve
- 16 45 Moers » Rheinberg
- 17 46 Moers » Kamp-Lintfort
- 18 47 Düsseldorf » Duisburg » Essen
- 19 48 Gelsenkirchen » Essen/Oberhausen
- 20 49 Moers > Wesel » Haltern am See



Wo geht es lang?!

Auf den folgenden Seiten werden die hier dargestellten Maßnahmenkorridore ausführlich vorgestellt.



RRX5	Rhein-Ruhr-Express
RE45	Regionalexpress
RB31	Regionalbahn
S3	S-Bahn



Kategorien für notwendige Infrastrukturausbauten und Maßnahmen an Stationen

- 1.** — **Maßnahmen an Stationen** (Neubau der Station, Verlegung der Station, Neubau von Bahnsteigen, Anpassung an einen Gleisausbau oder ähnliches)
- 2.** — **Gleisausbau** (Bau zusätzlicher Gleise z. B. 3- oder 4-gleisiger Ausbau, Bau von Begegnungsabschnitten bei 1-gleisigen Strecken, Reaktivierung von stillgelegten Gleisen zur Herstellung einer Mehrgleisigkeit an bereits genutzten Strecken, Bau von Ausweich- und Überholstellen, Bau von Überleitstellen)
- 3.** — **Geschwindigkeitserhöhung**
- 4.** — **Elektrifizierung** (klassische Elektrifizierung der Strecke, Ladeinfrastruktur für BEMU-Fahrzeuge)
- 5.** — **Maßnahmen in Knoten** (Überwerfungsbauwerke/höhenfreie Einbindung von Strecken, neue Weichenverbindungen/Fahrstraßen oder Optimierung des Spurplans, zusätzliche Gleise im Knoten, Verbindungskurven) [= mit Knoten sind zum Beispiel größere Bahnhöfe aber auch Verknüpfungs-/Kreuzungspunkte zwischen verschiedenen Bahnstrecken gemeint, deshalb überschneiden sich Maßnahmen in Knoten teilweise mit Gleisbaumaßnahmen)
- 6.** — **Streckenreuebau**
- 7.** — **Streckenreaktivierung** (Strecke besteht, wird aber nicht planmäßig durch den Personenverkehr bedient; Strecke besteht, wird aber nicht mehr befahren; Strecke bestand und ist abgebaut worden)

Metropole Ruhr

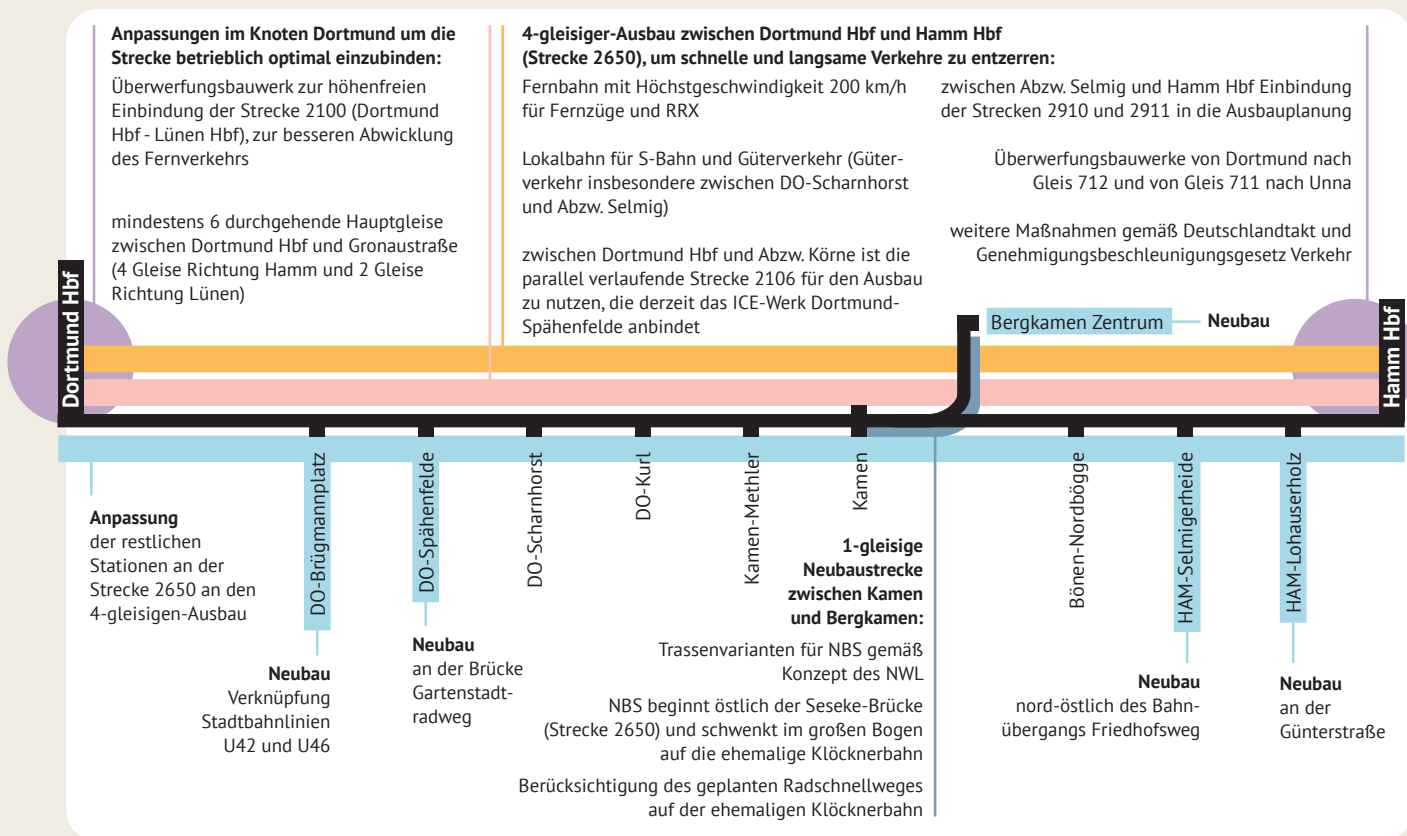


Maßnahmenkorridor 1

Mit der S1 nach Hamm und Bergkamen

Der viergleisige Ausbau der Strecke wird nötig, weil die S1 über ihren derzeitigen Endpunkt in Dortmund bis nach Hamm verlängert wird. Eine Anbindung von Bergkamen über eine Neubaustrecke ab Kamen, über welche die S1 fahren soll, wird bereits mit dem NWL diskutiert (20). Diese

Überlegungen werden aufgegriffen und in Richtung Hamm weiterentwickelt. Der Nahverkehr auf dieser Achse wird dadurch neu sortiert und beschleunigt. Neue Stationen binden unter anderem den Hammer Westen an den Schienenverkehr an.



notwendige Infrastrukturausbauten

Hamm-Selmigerheide - Dortmund-Universität

	Heute	Mit der S-Bahn 2.0
	1:39 h - 2:12 h Reisezeit	ca. 0:40 h Reisezeit
	2-4 Umstiege	Direktverbindung
	Unregelmäßiger Takt	Alle 30 Minuten

Reisezeitgewinn ca.
60
min

Fahrzeitersparnis

Machbarkeit

Umsetzungshorizont	Kosten	Verbesserung Taktangebot	Engpässe und Kapazitäten	Anbindung von Siedlungsräumen	Ergebnis
1 Punkt	1 Punkt	3 Punkte	3 Punkte	3 Punkte	11 Punkte

(20) Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (2021)

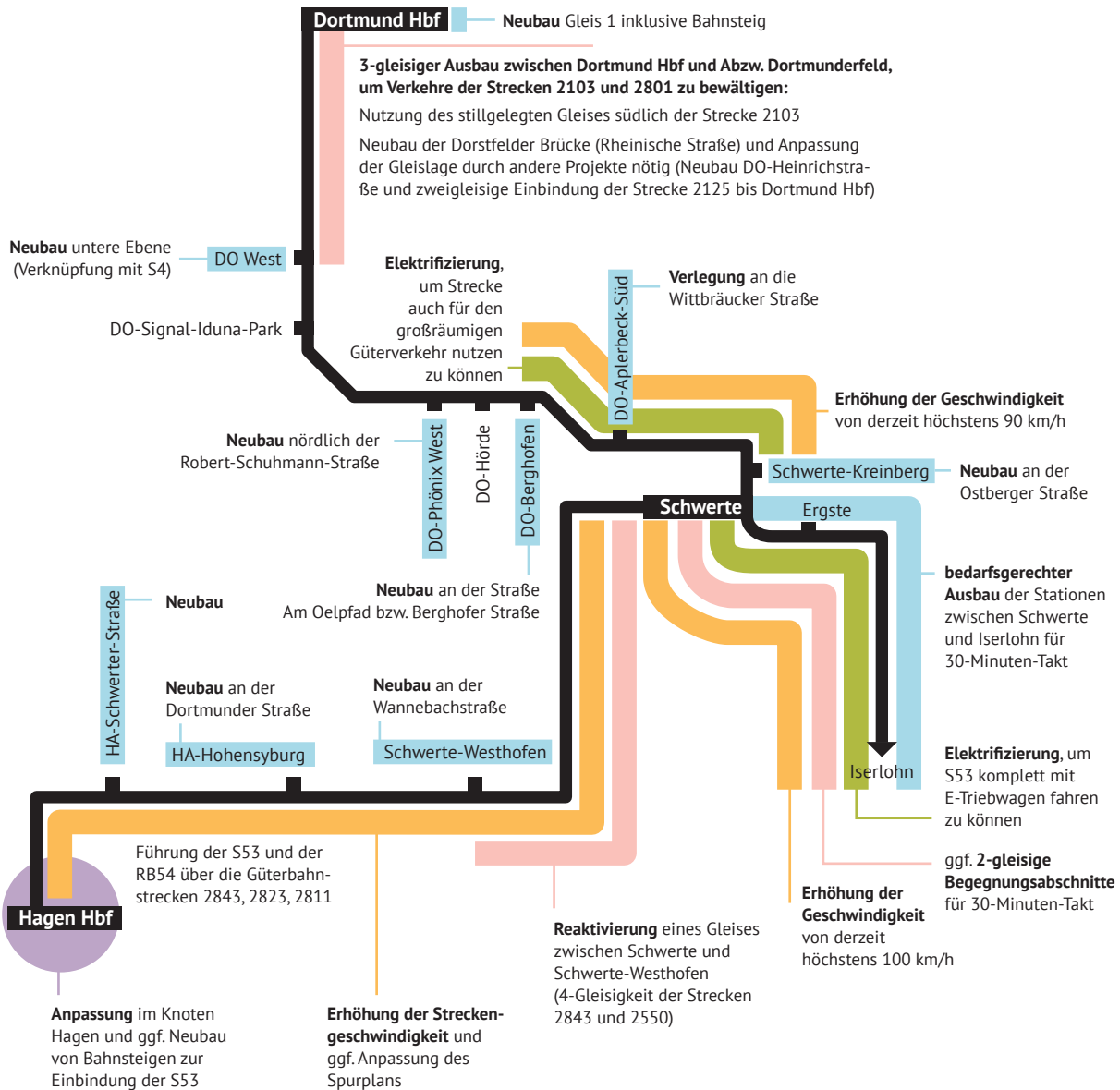
Maßnahmenkorridor 2

Öfter von Schwerte nach Dortmund

Die RB53 wird durch die S53 ersetzt. Die Züge fahren im Gegensatz zu heute doppelt so oft und erschließen auf dem neuen Linienast Richtung Hagen den Ortsteil Schwerte-Westhofen. Richtung Iserlohn wird die Strecke ertüchtigt

und elektrifiziert. Auf Dortmunder Stadtgebiet sind weitere neue Stationen geplant. Zwischen Dortmund-Hörde und Schwerte wird die Strecke durchgehend elektrifiziert. Dadurch verkürzt sich die Reisezeit.

notwendige Infrastrukturausbauten



**Dortmund Hbf -
Schwerte-Westhofen**

Reisezeitgewinn
Heute

0:40 h - 1:08 h Reisezeit

1-2 Umstiege

Unregelmäßiger Takt
Mit der S-Bahn 2.0
ca. 0:25 h Reisezeit
Direktverbindung
Alle 30 Minuten
**Umsetzungs-
horizont**
2
Punkte
Kosten
2
Punkte
**Verbesserung
Taktangebot**
2
Punkte
**Engpässe und
Kapazitäten**
2
Punkte
**Anbindung von
Siedlungsräumen**
1
Punkt
Ergebnis
9
Punkte
Maßnahmenkorridor 3
Schneller von Hagen ins Lennetal

Aufgrund einer kurzen Neubaustrecke zwischen Hagen Hbf und dem Lennetal entfällt die Zugwende in Hagen. Von den Fahrzeitverkürzungen profitiert damit der gesamte Zugverkehr vom Ruhrgebiet über Hagen Richtung Siegen. Auch die

Strecke der RB52 zwischen Dortmund Hbf und Lüdenscheid wird fit für die Zukunft gemacht und bringt die Region näher zusammen.

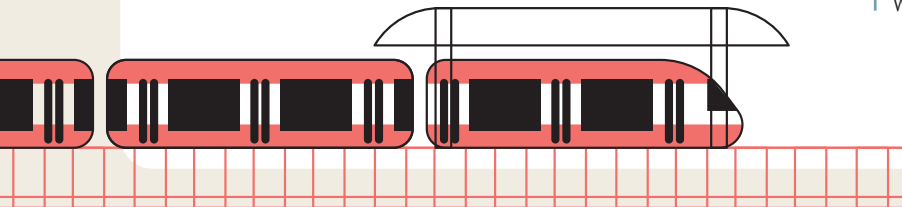
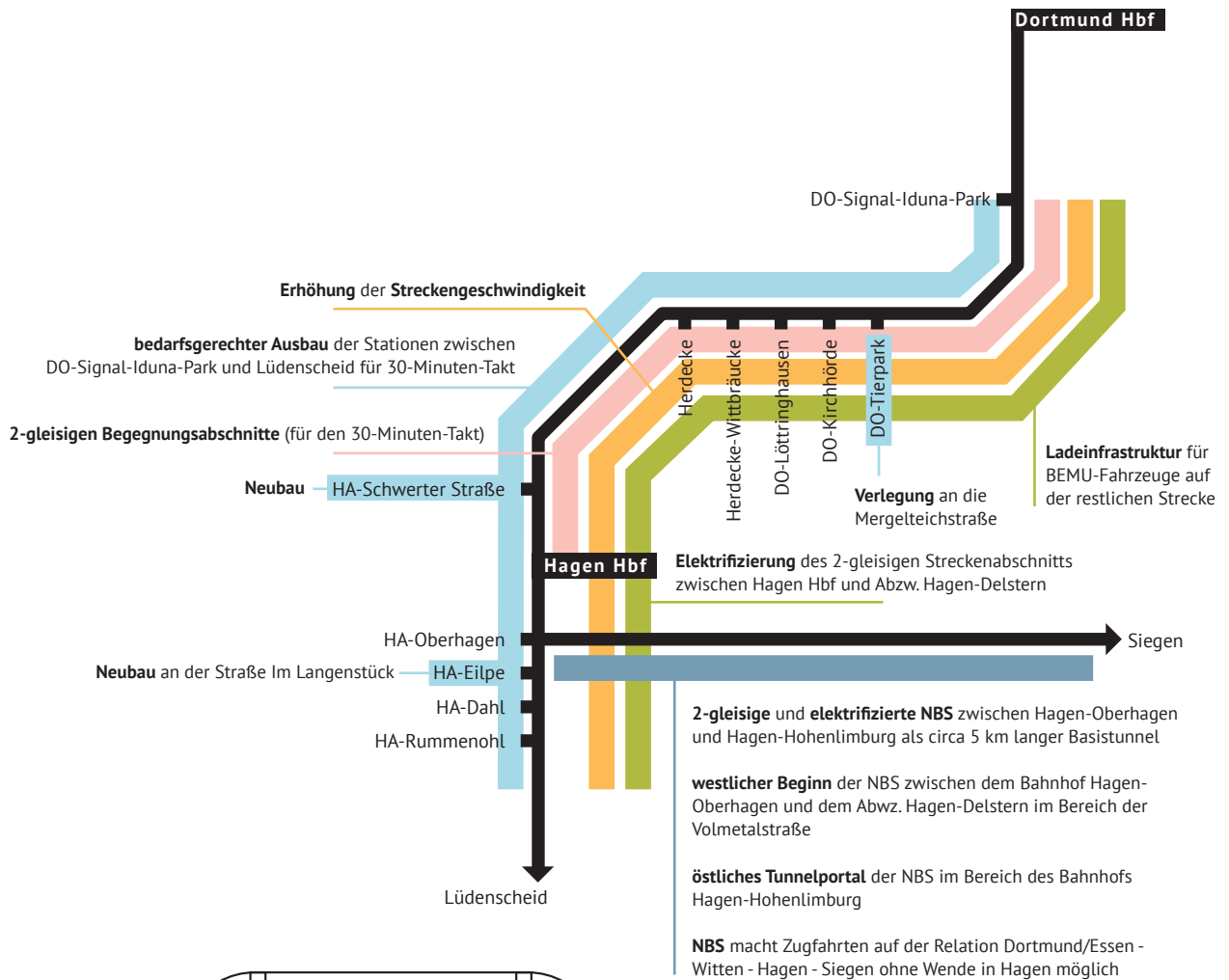
**Witten Hbf -
Hagen-Hohenlimburg**

Reisezeitgewinn
Heute

0:28 h Reisezeit

Direktverbindung

Alle 60 Minuten
Mit der S-Bahn 2.0
ca. 0:20 h Reisezeit
Direktverbindung
3x pro Stunde
**Umsetzungs-
horizont**
1
Punkt
Kosten
2
Punkte
**Verbesserung
Taktangebot**
1
Punkt
**Engpässe und
Kapazitäten**
1
Punkt
**Anbindung von
Siedlungsräumen**
1
Punkt
Ergebnis
6
Punkte



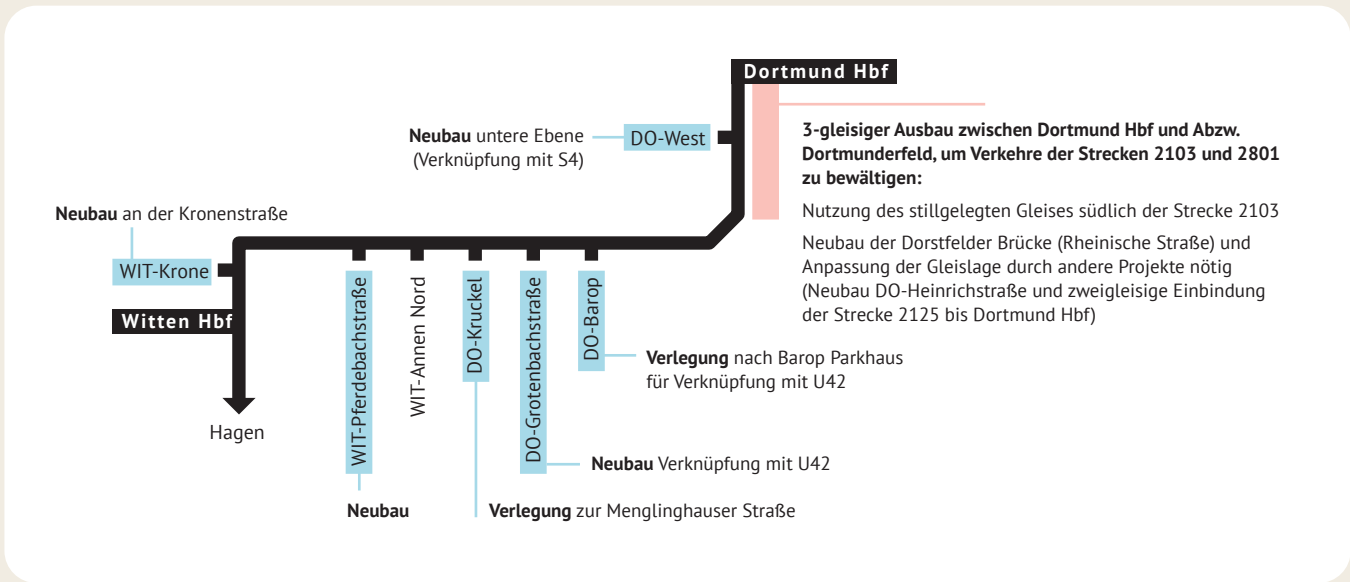
S-Bahn 2.0
Die beste Verbindung
für die Metropol Ruhr.

Maßnahmenkorridor 4

S5 alle 15 Minuten zwischen Dortmund und Witten

Das Angebot auf der S5 zwischen Dortmund und Witten wird auf einen 15-Minuten-Takt ausgebaut. Neue Stationen in Witten verbessern die Erreichbarkeit. Auf Dortmunder Stadtgebiet werden an der Grotenbachstraße, an der Sta-

tion Barop Parkhaus und an der Station Dortmund West neue Verknüpfungspunkte mit der Stadtbahn bzw. anderen S-Bahn-Linien geschaffen (21).



notwendige Infrastrukturausbauten

Dortmund-Möllerbrücke - Witten-Pferdebachstraße  Reisezeitgewinn	Heute	Mit der S-Bahn 2.0
	 0:49 h - 1:03 h Reisezeit	ca. 0:20 h Reisezeit
	 2-3 Umsteige	1 Umstieg
	 Unregelmäßiger Takt	Alle 15 Minuten

Fahrzeiterparnis

Umsetzungs- horizont	Kosten	Verbesserung Taktangebot	Engpässe und Kapazitäten	Anbindung von Siedlungsräumen	Ergebnis
2 Punkte	2 Punkte	2 Punkte	1 Punkt	2 Punkte	9 Punkte

Machbarkeit

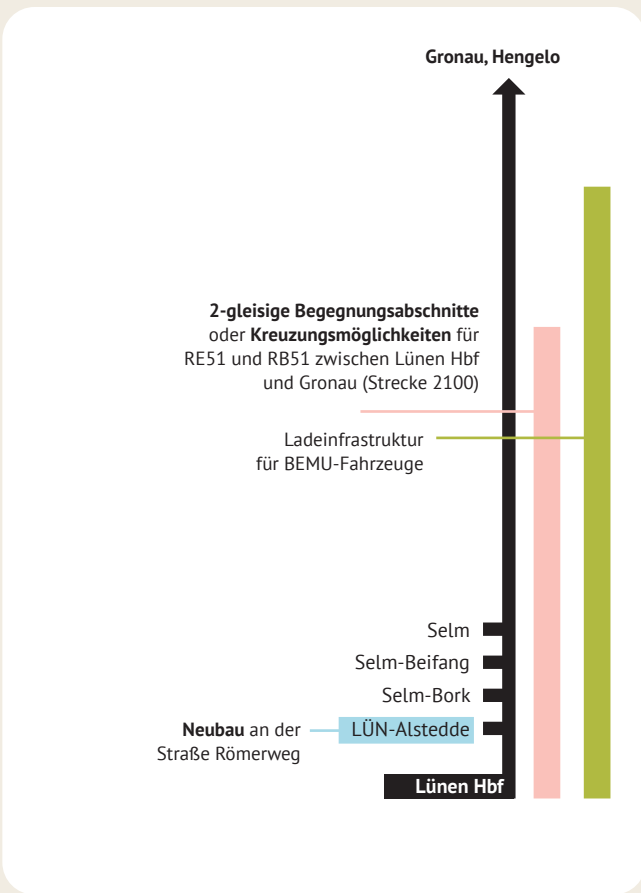
Maßnahmenkorridor 5

Mit dem RE51 schneller nach Enschede

Parallel zur langsamen RB51 soll ein Regionalexpress die Reisezeit zwischen Dortmund und Enschede verkürzen (22). Zum Einsatz kommen emissionsarme BEMU-Fahrzeuge, hierfür muss Ladeinfrastruktur errichtet werden. Zweigleisige Begegnungsabschnitte sollen die zusätzlichen Fahrten mit dem RE51 ermöglichen. In Lünen-Alstedde wird ein neuer Bahnhof gebaut (23).



notwendige Infrastrukturausbauten



Dortmund Hbf - Enschede

Reisezeitgewinn

	Heute	Mit der S-Bahn 2.0
	2:04 h Reisezeit	ca. 1:40 h Reisezeit
	Direktverbindung	Direktverbindung
	Alle 60 Minuten	Alle 60 Minuten

Fahrzeiterparnis

Machbarkeit



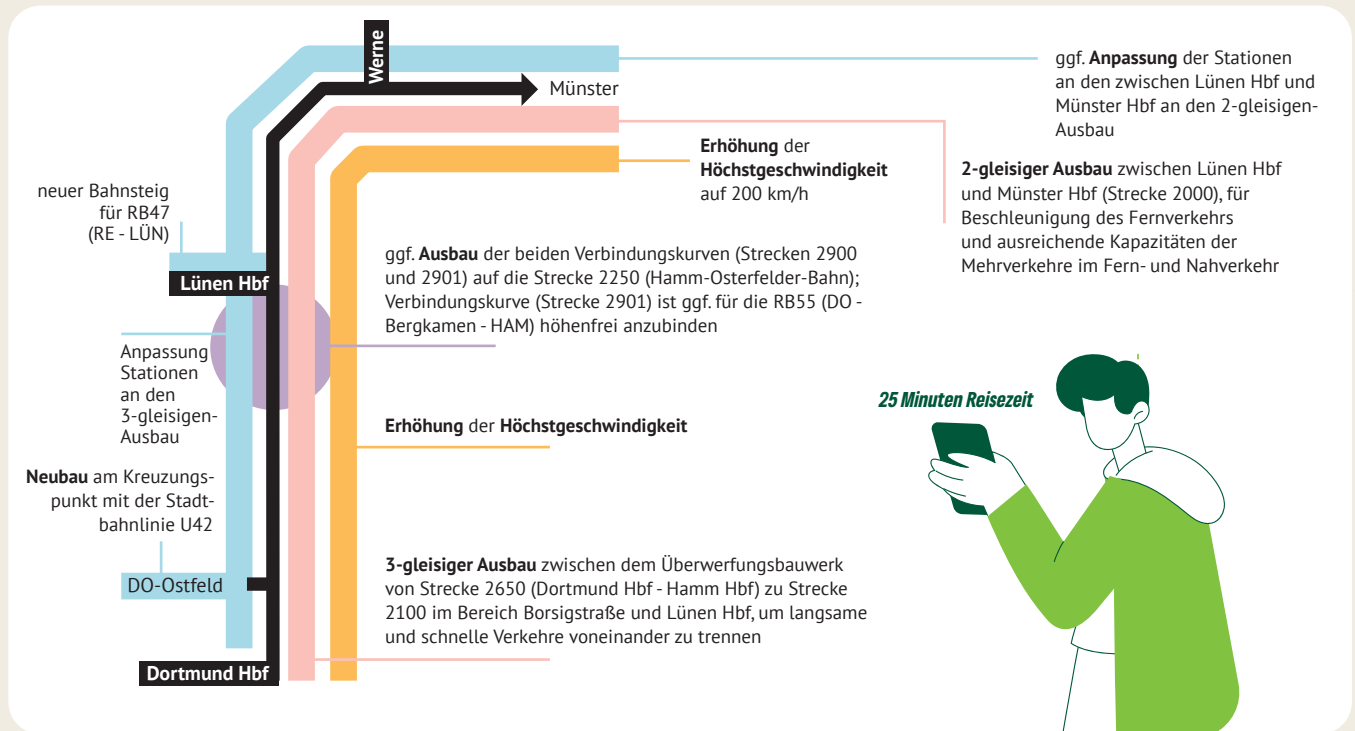
(22) Bus & Bahn (2019)
 (23) Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (2011): S. 128

Maßnahmenkorridor 6

RRX zwischen Dortmund und Münster

Für den RRX zwischen Dortmund und Münster muss die Strecke ab Lünen auf ganzer Länge zweigleisig ausgebaut werden. Zusätzlich gibt es zwischen Dortmund und Lünen ein drittes Gleis, damit zusätzliche Verkehre unter anderem in

Richtung Enschede und Bergkamen-Oberaden fahren können. Im Knoten Dortmund sind größere Maßnahmen notwendig. Die Reisezeiten mit dem schnellen Regionalverkehr aus dem Münsterland nach Dortmund werden dadurch verkürzt.



notwendige Infrastrukturausbauten

Lünen Hbf - Münster Hbf	Heute	Mit der S-Bahn 2.0
ca. 10 min	0:36 h Reisezeit	ca. 0:25 h Reisezeit
	Direktverbindung	Direktverbindung
Reisezeitgewinn	Alle 60 Minuten	Alle 30 Minuten

Fahrzeitersparnis



Machbarkeit

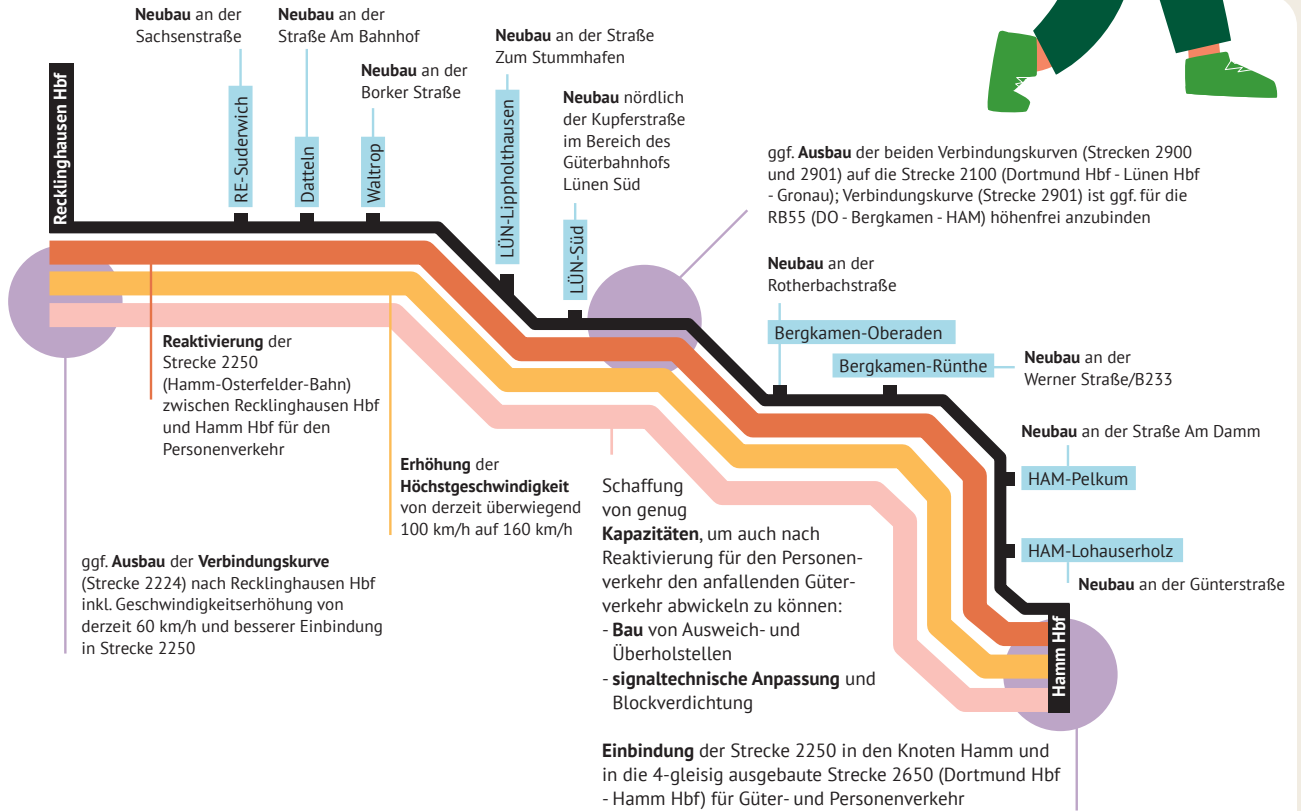
Maßnahmenkorridor 7

Bahnhöfe für Bergkamen, Waltrop und Datteln

Die Hamm-Osterfelder-Bahn wird zwischen Hamm und Recklinghausen für den Personenverkehr reaktiviert. Dadurch erhalten Bergkamen, Waltrop und Datteln wieder Anschluss an den Schienenverkehr. Um die Kapazitäten auf der Güterverkehrsmagistrale nicht zu verringern, sind Ausweichstellen, mehr Signale (Blockverdichtung) und eine Geschwindigkeitserhöhung notwendig.



notwendige Infrastrukturausbauten



Fahrzeiterparnis

Waltrop - Lünen Hbf



Reisezeitgewinn

Heute



0:58 h Reisezeit



2 Umstiege



Alle 60 Minuten

Mit der S-Bahn 2.0

ca. 0:10 h Reisezeit

Direktverbindung

Alle 60 Minuten

Machbarkeit

Umsetzungs-horizont

2

Punkte

Kosten

2

Punkte

Verbesserung Taktangebot

2

Punkte

Engpässe und Kapazitäten

0

Punkte

Anbindung von Siedlungsräumen

3

Punkte

Ergebnis

9

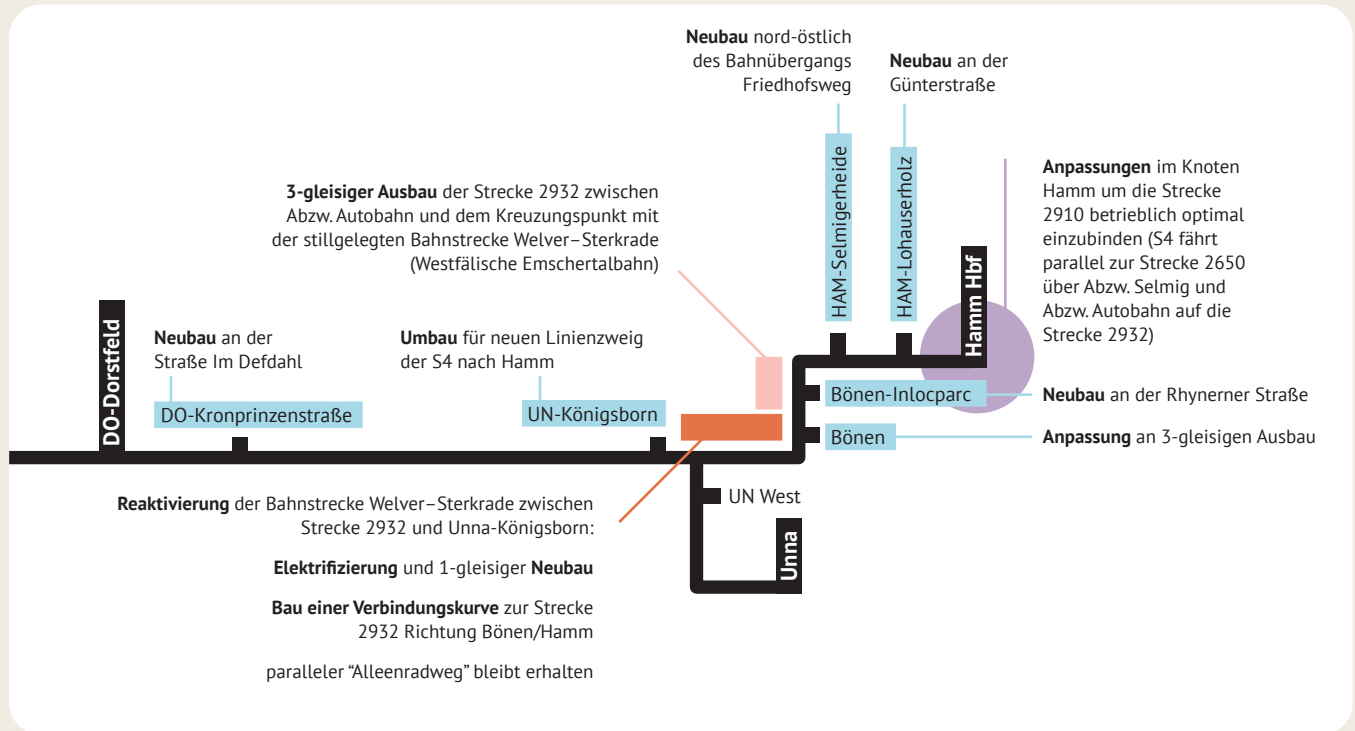
Punkte

Maßnahmenkorridor 8a

Mit der S4 von Unna nach Hamm

Von Unna-Königsborn fährt die S4 künftig alle 30 Minuten im Wechsel nach Unna oder über Bönen nach Hamm. Zwischen Unna-Königsborn und dem Anschluss an die Bahnstrecke nach Bönen erfolgt die Reaktivierung der alten Bahnstrecke. Neue Haltepunkte der S4 in Bönen und im

Hammer Westen ermöglichen die Anbindung von Stadtteilen und Gewerbegebieten, wie dem Inlopcarc. Aber auch im Dortmunder Stadtgebiet bieten die neuen Stationen Kronprinzenstraße und West (obere und untere Ebene) neue Er-schließungen oder Umsteigemöglichkeiten.



notwendige Infrastrukturausbauten

Unna-Königsborn - Bönen-Inlopcarc	Heute	Mit der S-Bahn 2.0
	<p>ca. 35 min</p> <p>Reisezeitgewinn</p>	<p>0:41 h - 1:10 h Reisezeit</p>
	<p>2-3 Umstiege</p>	<p>Direktverbindung</p>
	<p>Unregelmäßiger Takt</p>	<p>Alle 30 Minuten</p>

Fahrzeitersparnis

Umsetzungshorizont	Kosten	Verbesserung Taktangebot	Engpässe und Kapazitäten	Anbindung von Siedlungsräumen	Ergebnis
2 Punkte	2 Punkte	2 Punkte	1 Punkt	2 Punkte	9 Punkte

Machbarkeit

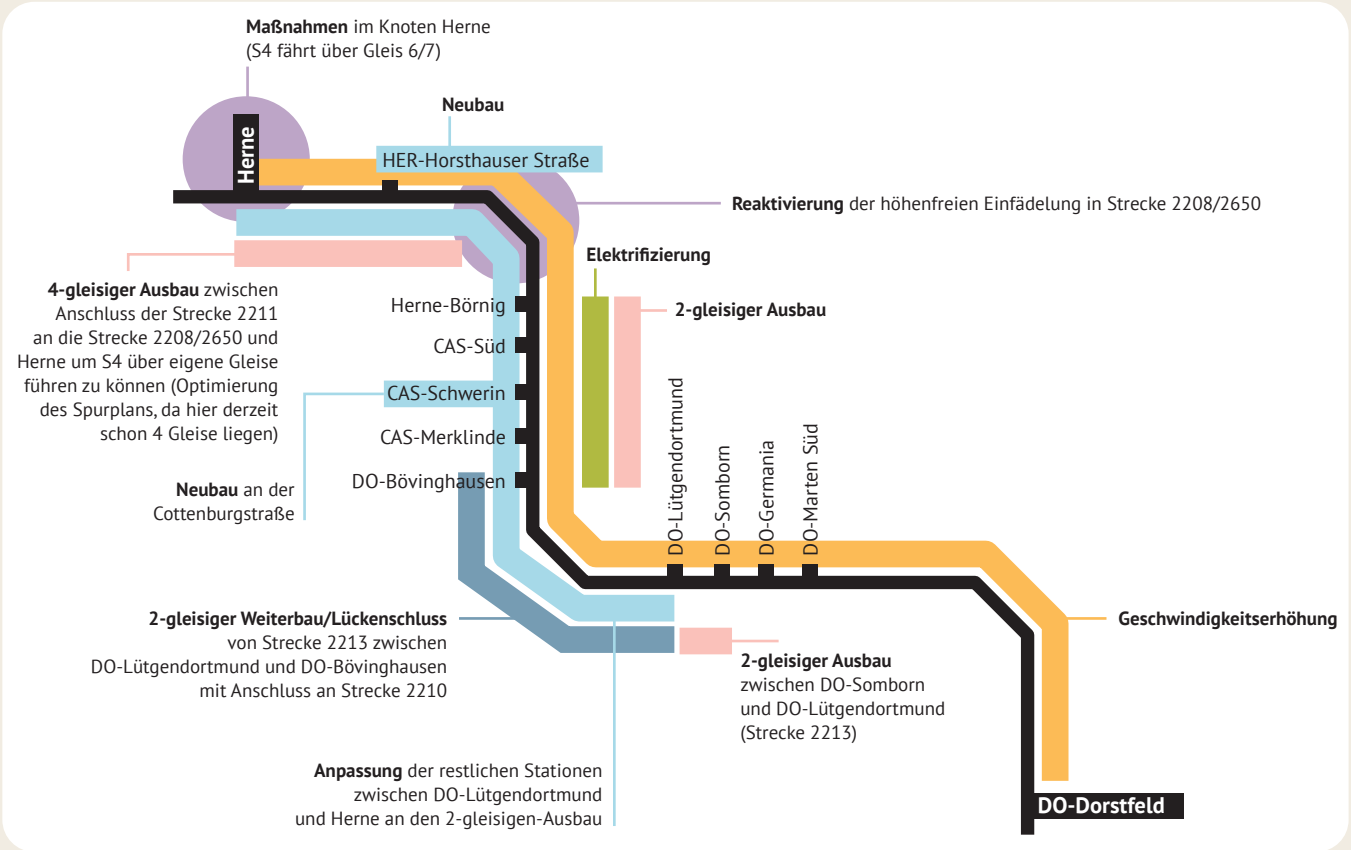
Maßnahmenkorridor 8b

Eine S-Bahn auf der Emschertalbahn

Die S4 wird über ihren bisherigen Endpunkt in Dortmund-Lütgendortmund weiter ins nördliche Ruhrgebiet verlängert. Die Strecke der Emschertalbahn wird dafür zweigleisig ausgebaut und elektrifiziert. Castrop-Rauxel erhält damit eine attraktive Verbindung in die Dortmunder Innenstadt.

Der nicht mehr genutzte Teil der Emschertalbahn zwischen Dortmund Hbf und Dortmund-Bövinghausen kann für einen Ausbau des Stadtbahnnetzes nach Dortmund-Kirchlinde genutzt werden.

notwendige Infrastrukturausbauten



Fahrzeiterparnis

Dortmund-Kronprinzenstraße - Castrop-Rauxel Süd



Reisezeitgewinn

Heute



0:50 h - 1:11 h Reisezeit



2-4 Umstiege



Unregelmäßiger Takt

Mit der S-Bahn 2.0

ca. 0:30 h Reisezeit

Direktverbindung

Alle 15 Minuten

Machbarkeit

Umsetzungs-
horizont

2
Punkte

Kosten

2
Punkte

Verbesserung
Taktangebot

2
Punkte

Engpässe und
Kapazitäten

2
Punkte

Anbindung von
Siedlungsräumen

2
Punkte

Ergebnis

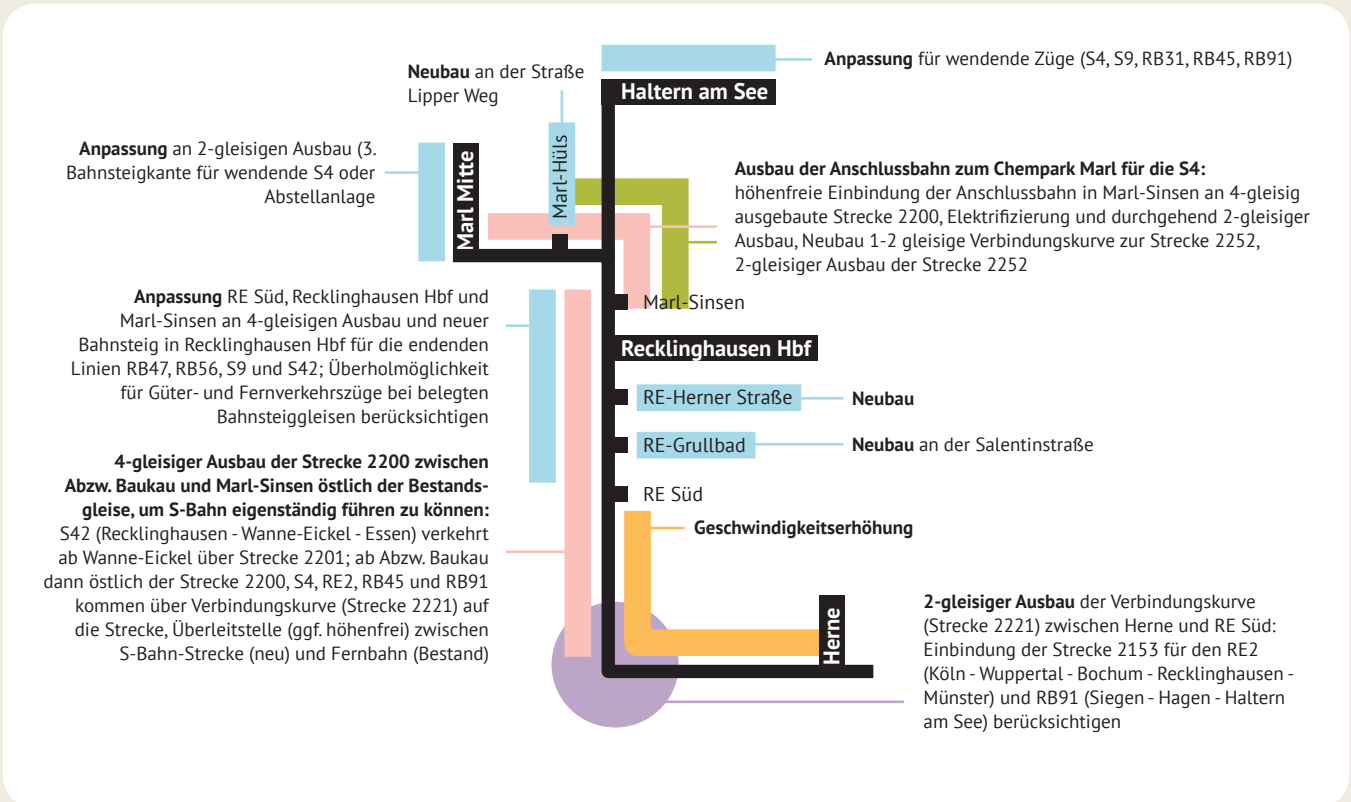
10
Punkte

Maßnahmenkorridor 8c

Ohne Umstieg zwischen Marl und Recklinghausen

Zwischen Herne-Baukau und Marl-Sinsen ist ein viergleisiger Ausbau der Strecke notwendig, um den Fernverkehr, Regionalverkehr, S-Bahnen und Güterzüge zu entflechten. Über die ertüchtigten Werksgleise des Chempark Marl soll die S4 in Zukunft alle 30 Minuten ab Marl-Sinsen in Richtung Marl

Mitte fahren und Marl damit an die Kreisstadt Recklinghausen anschließen. Die restlichen Fahrten der S4 enden alle 30 Minuten in Haltern am See und verdichten das Angebot auf der wichtigen Achse. Im Süden von Recklinghausen erschließen zwei neue Stationen das Stadtgebiet.



notwendige Infrastrukturausbauten

Herne - Marl Mitte

Reisezeitgewinn

ca. **25 min**

Heute	Mit der S-Bahn 2.0
0:43 h - 0:51 h Reisezeit	ca. 0:20 h Reisezeit
1-2 Umstiege	Direktverbindung
Unregelmäßiger Takt	Alle 30 Minuten

Fahrzeiterparnis

Machbarkeit

Umsetzungs-horizont	Kosten	Verbesserung Taktangebot	Engpässe und Kapazitäten	Anbindung von Siedlungsräumen	Ergebnis
1 Punkt	1 Punkt	4 Punkte	4 Punkte	2 Punkte	12 Punkte

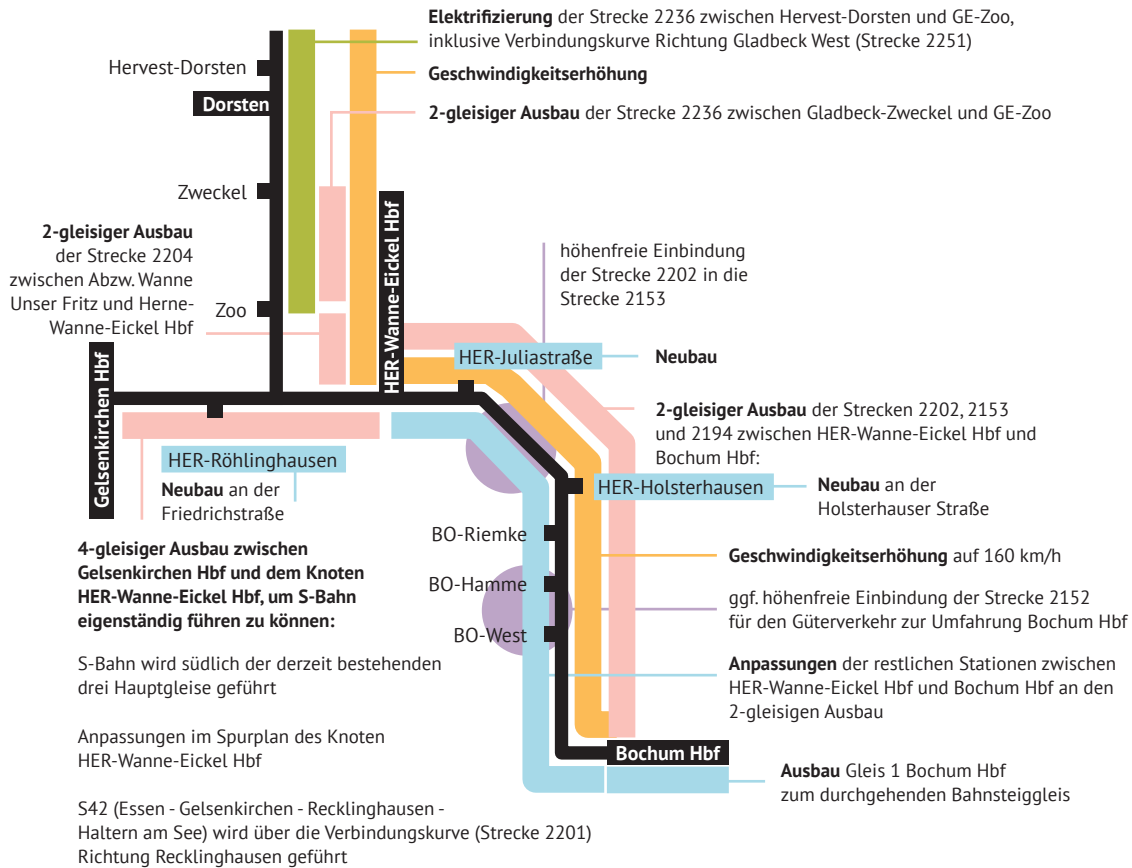
Maßnahmenkorridor 9a

Eine S-Bahn auf der Glück-Auf-Bahn

Aus der RB46 wird die S46. Dazu ist zwischen Gelsenkirchen und Wanne-Eickel ein viergleisiger Ausbau der Strecke nötig. Auf der neuen S-Bahn-Stammstrecke im nördlichen Ruhrgebiet verkehren dann die Linien S2, S42 und S46. Nördlich von Gelsenkirchen fährt die S46 alle 30 Minuten bis Dorsten. Diese Strecke muss für den S-Bahn-Betrieb er-

tüchtigt werden. Weiter südlich in Richtung Bochum wird die Glück-Auf-Bahn modernisiert, damit neben der S46 auch ein Regionalexpress aus Münster dort fahren kann (24). Im Bereich des Bochumer Hauptbahnhofes sind größere Maßnahmen erforderlich.

notwendige Infrastrukturausbauten



zwischen dem Abzweig der Strecke 2201 und dem Abzweig der Strecke 2202 liegen bereits derzeit fünf Hauptgleise; hier sind Anpassungen am Spurplan notwendig

höhenfreie Einbindungen der Abzweige der Strecken 2201 und 2202 für optimale Betriebsführung (insgesamt 3 S-Bahn-Linien jeweils im 15-Minuten-Takt)

Herne-Röhlinghausen - Ruhr-Universität Bochum

ca.
25
min

Reisezeitgewinn

Heute



0:50 h - 1:10 h Reisezeit



2 Umstiege



Unregelmäßiger Takt

Mit der S-Bahn 2.0

ca. 0:35 h Reisezeit

1 Umstieg

Alle 30 Minuten

Fahrzeiterparnis

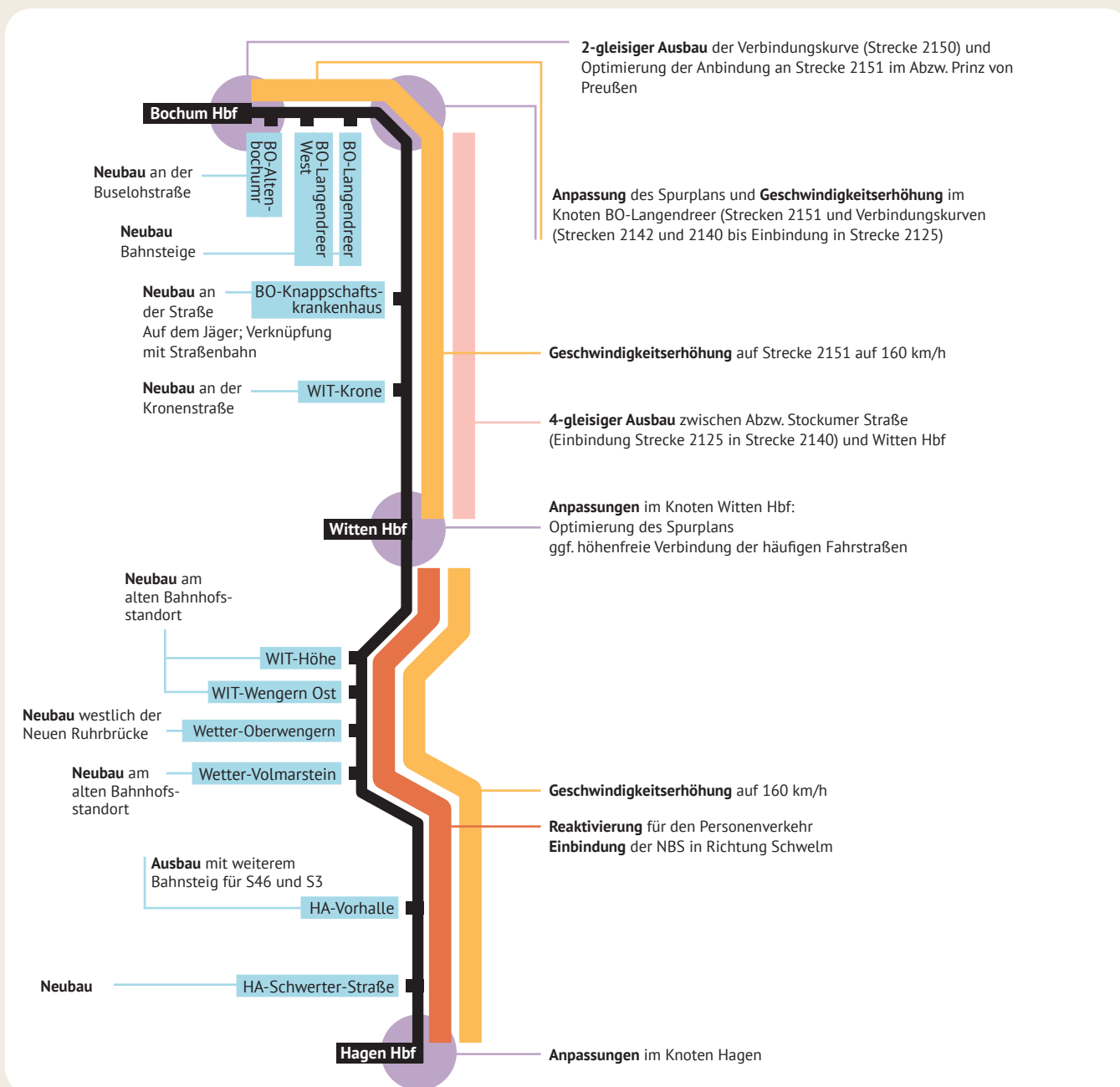


Maßnahmenkorridor 9b

Von Witten nach Hagen auf der linken Ruhrseite

Die S46 soll von Bochum über Witten abwechselnd über die linke und die rechte Ruhrseite weiter Richtung Hagen geführt werden. Neue Gleise und kleinere Maßnahmen sind dafür zwischen Bochum und Witten nötig. Ab Witten wird

die Ruhrtalbahn für den Personenverkehr reaktiviert. Witten-Wengern und Wetter-Volmarstein erhalten wieder Anschluss an den Schienenverkehr.



Bochum Hbf -
Wetter-Wengern Ost

Reisezeitgewinn

Heute



0:29 h - 0:31 h Reisezeit



1 Umstieg



Unregelmäßiger Takt

Mit der S-Bahn 2.0

ca. 0:20 h Reisezeit

Direktverbindung

Alle 30 Minuten

Umsetzungs-
horizont**1**

Punkt

Kosten

1

Punkt

Verbesserung
Taktangebot**3**

Punkte

Engpässe und
Kapazitäten**2**

Punkte

Anbindung von
Siedlungsräumen**3**

Punkte

Ergebnis

10

Punkte

Maßnahmenkorridor 10

Schneller von Dortmund
und Bochum nach
Wuppertal

Die Reisezeiten zwischen Dortmund und Bochum nach Wuppertal und weiter Richtung Köln sollen beschleunigt werden. In Anlehnung an die stillgelegte Elbschetalbahn wird eine Neubaustrecke Witten und Schwelm auf direktem Weg miteinander verbinden und die Reisezeiten zwischen dem östlichen Ruhrgebiet und Wuppertal auf unter 30 Minuten verringern (25). Auch im Fernverkehr ergeben sich dadurch Reisezeitverkürzungen. Im Knoten Dortmund sind weitere Maßnahmen erforderlich, um die Kapazität der Strecke zu steigern (26).

Bochum Hbf - Wuppertal Hbf



Reisezeitgewinn

Heute



1:02 h - 1:05 h Reisezeit



1-2 Umstiege



Unregelmäßiger Takt

Mit der S-Bahn 2.0

ca. 0:40 h Reisezeit

Direktverbindung

Alle 60 Minuten

Umsetzungs-
horizont**1**

Punkt

Kosten

1

Punkt

Verbesserung
Taktangebot**2**

Punkte

Engpässe und
Kapazitäten**2**

Punkte

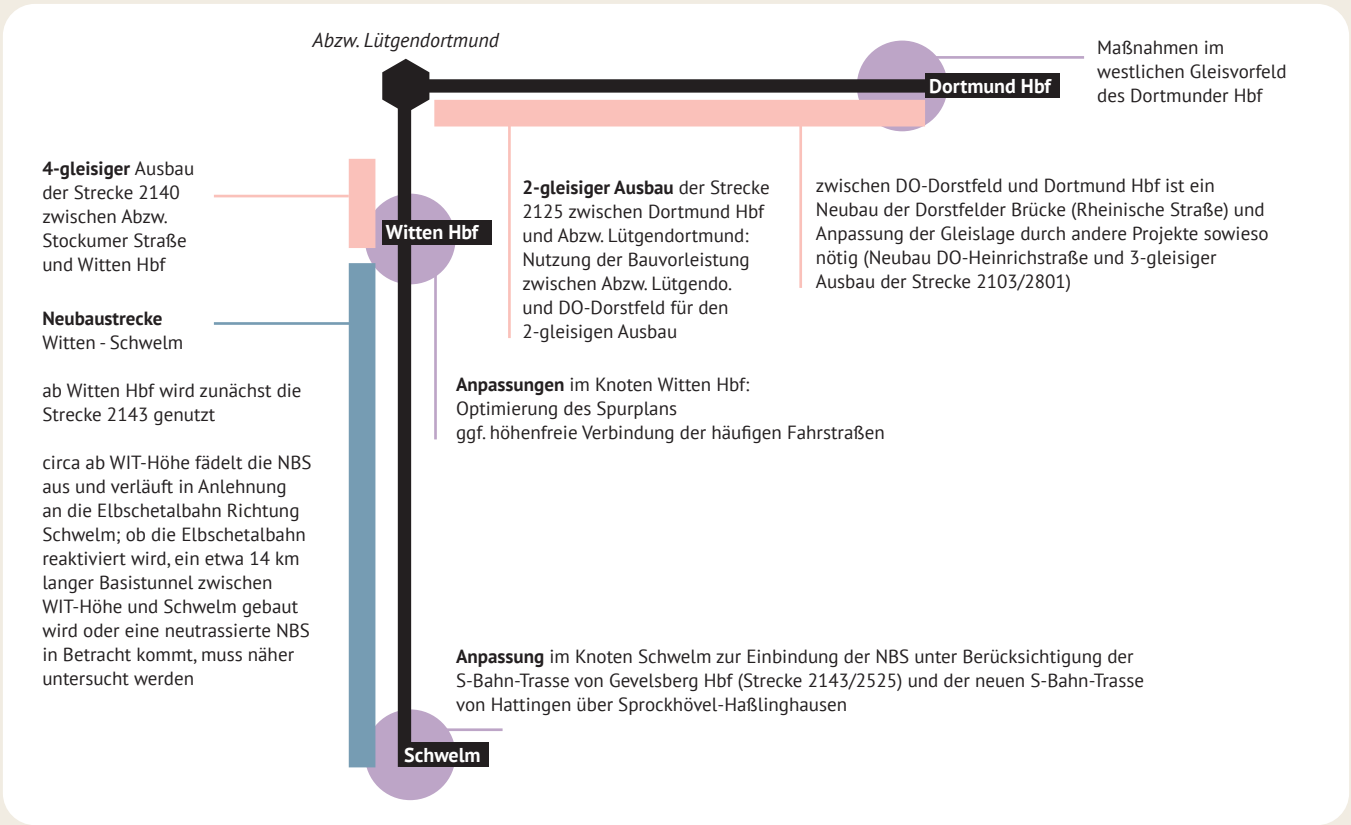
Anbindung von
Siedlungsräumen**1**

Punkt

Ergebnis

7

Punkte



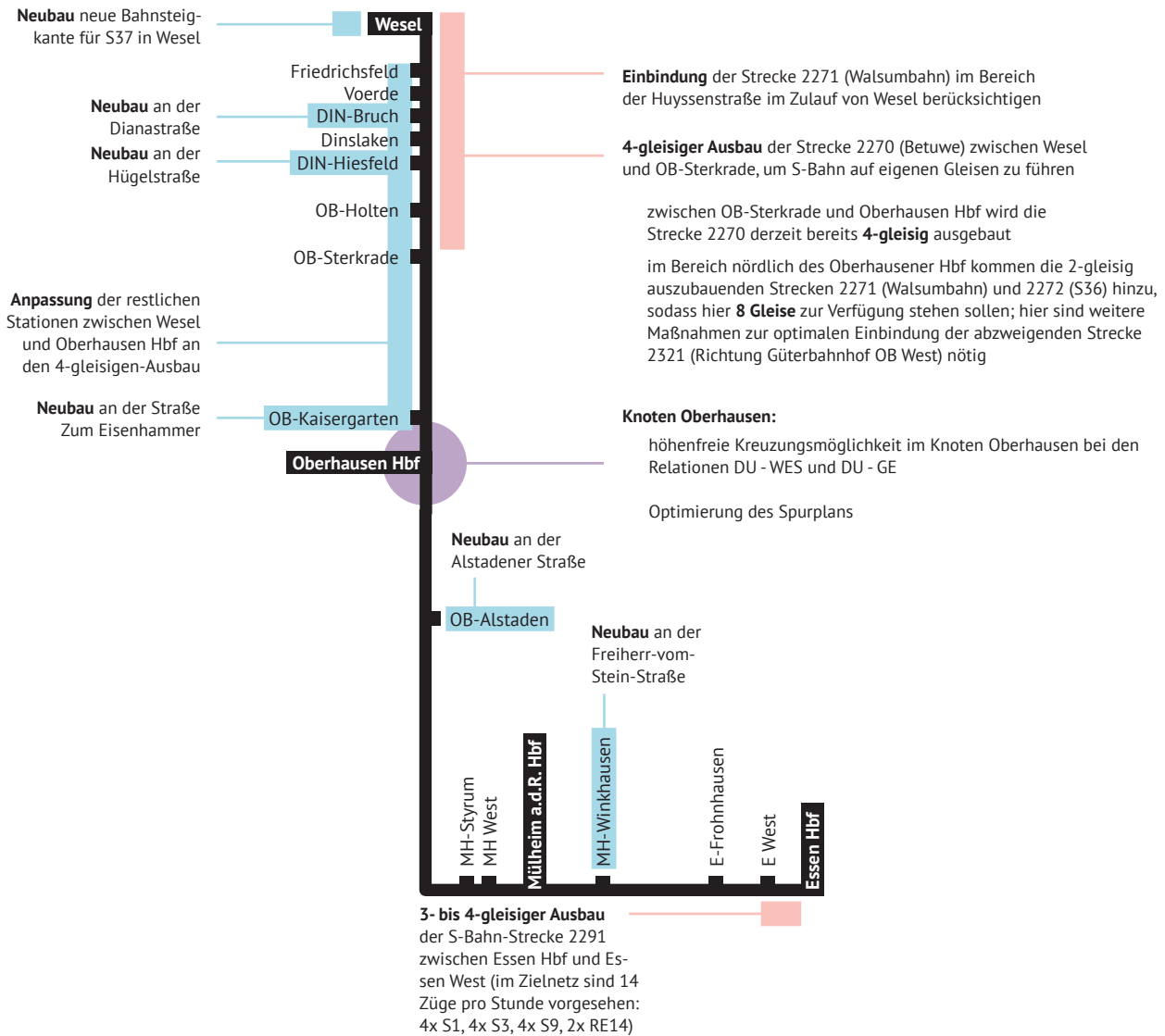
Maßnahmenkorridor 11a

4 Gleise auf der Betuwe bis Wesel

Die Eisenbahnstrecke Betuwe wird derzeit dreigleisig ausgebaut. Für die Verlängerung der S3 bis nach Wesel wird ein zusätzliches viertes Gleis benötigt. Schnelle und langsame Verkehre können voneinander getrennt werden und die Kapazität der Strecke erhöht sich. Der Regionalverkehr wird dadurch neu sortiert und beschleunigt. Neue Stationen unter anderem in Dinslaken und Oberhausen binden neue Stadtteile an die S-Bahn an. In Essen wird die S-Bahn-Stammstrecke zwischen Hauptbahnhof und Essen West auf 4 Gleise ausgebaut.

Dinslaken-Hiesfeld - Wesel	Heute	Mit der S-Bahn 2.0
<p>ca. 35 min</p> <p>Reisezeitgewinn</p>	<p>0:50 h Reisezeit</p>	<p>ca. 0:15 h Reisezeit</p>
	<p>1 Umstieg</p>	<p>Direktverbindung</p>
	<p>Alle 30 Minuten</p>	<p>Alle 15 Minuten</p>

Umsetzungshorizont	Kosten	Verbesserung Taktangebot	Engpässe und Kapazitäten	Anbindung von Siedlungsräumen	Ergebnis
1 Punkt	1 Punkt	3 Punkte	2 Punkte	1 Punkt	8 Punkte

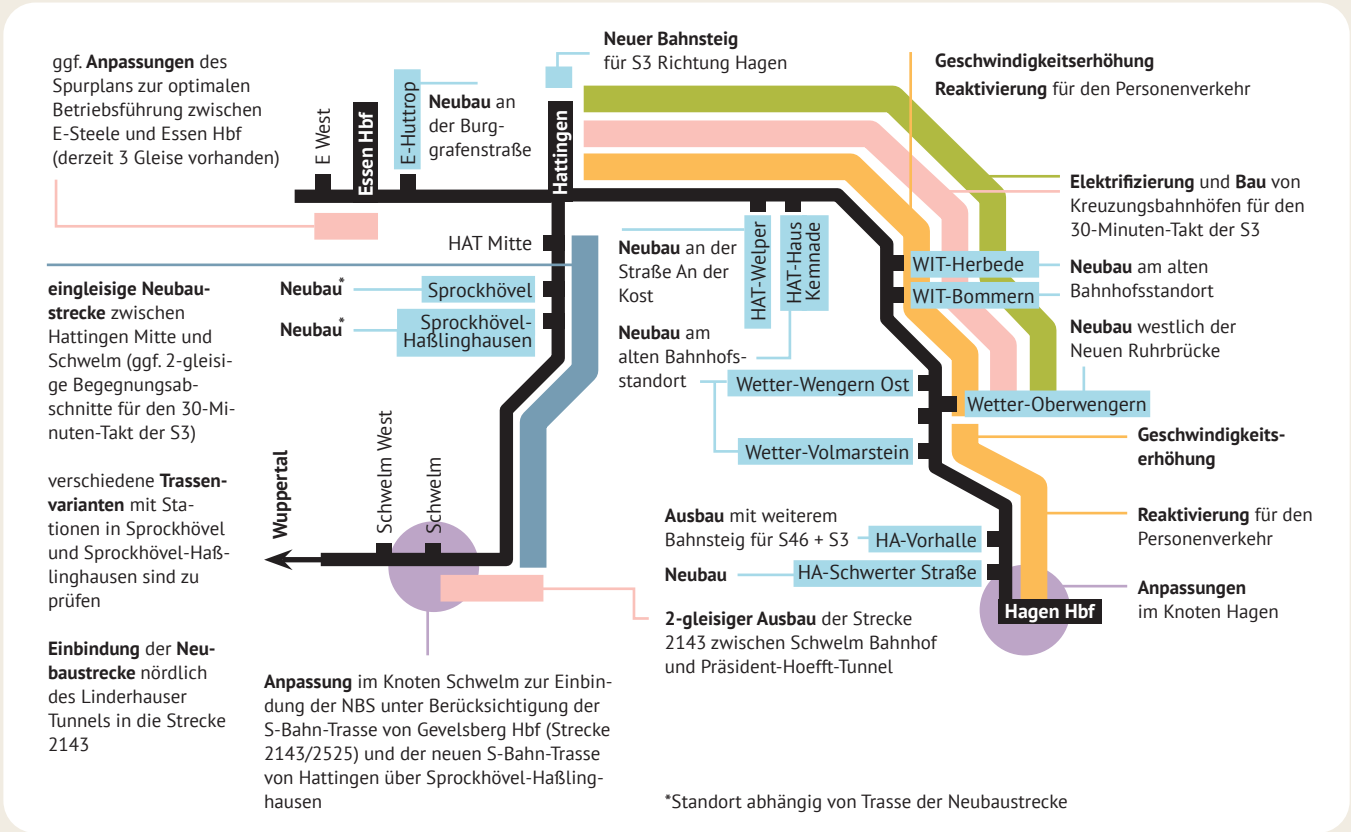


Jetzt Viergleisig!

Maßnahmenkorridor 11b

Eine S-Bahn für die Ruhrtalbahn und nach Sprockhövel

Zwischen Hattingen und Hagen wird die Ruhrtalbahn für die Verlängerung der S3 reaktiviert. Dafür muss die Strecke elektrifiziert werden und zweigleisige Begegnungsabschnitte sind zu bauen. Ab Witten-Wengern Ost wird die Strecke bereits heute durch den Güterverkehr genutzt und ist entsprechend ausgebaut. Neue Bahnhöfe in Hattingen, Witten und Wetter ermöglichen die Nutzung der verlängerten S3. Um Sprockhövel wieder an den Bahnverkehr anzubinden, ist eine Neubaustrecke zwischen Hattingen und Schwelm vorgesehen. Der genaue Trassenverlauf ist durch vertiefende Studien zu ermitteln. Im Bereich Schwelm sind durch die neue Bahnstrecke von Sprockhövel und durch die Neubaustrecke aus Richtung Witten größere Maßnahmen notwendig.



notwendige Infrastrukturausbauten

Hattingen - Hagen Hbf	Heute	Mit der S-Bahn 2.0
ca. 20 min	1:00 h - 1:20 h Reisezeit	ca. 0:40 h Reisezeit
Reisezeitgewinn	1-3 Umstiege	Direktverbindung
	Unregelmäßiger Takt	Alle 30 Minuten

Fahrzeitersparnis

Umsetzungshorizont	Kosten	Verbesserung Taktangebot	Engpässe und Kapazitäten	Anbindung von Siedlungsräumen	Ergebnis
1 Punkt	1 Punkt	2 Punkte	2 Punkte	4 Punkte	10 Punkte

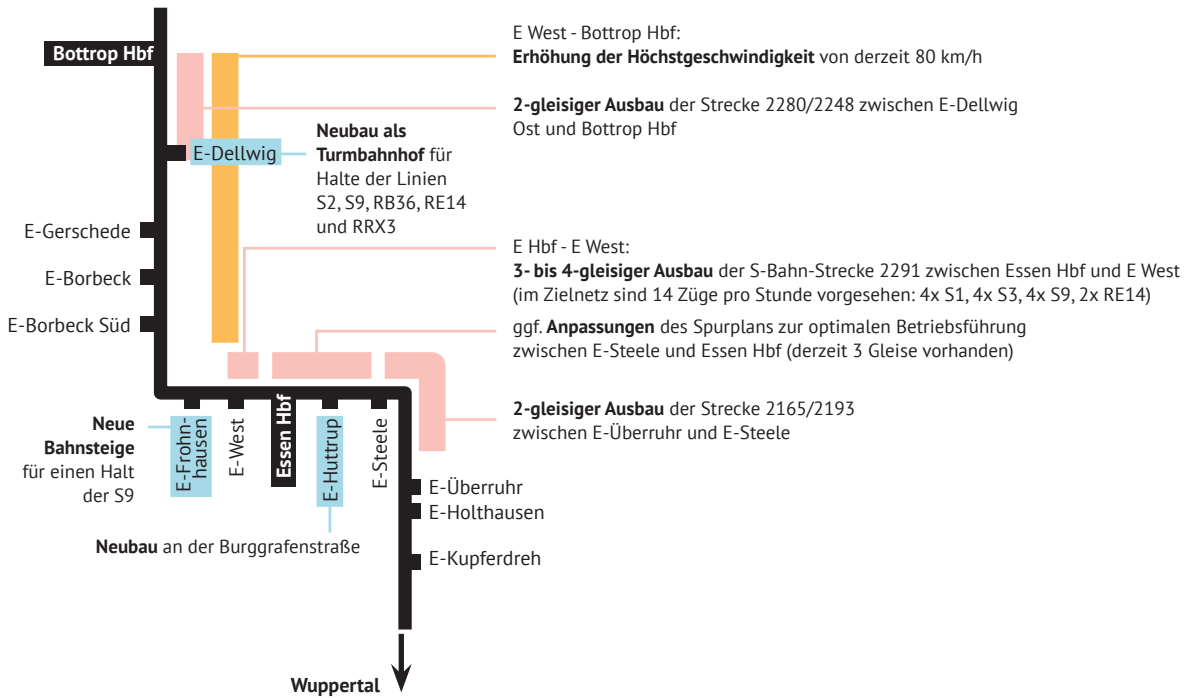
Machbarkeit

Maßnahmenkorridor 12a

S-Bahn-Stammstrecke für Essen

In Essen wird die S-Bahn-Stammstrecke zwischen Hauptbahnhof und Essen West auf 4 Gleise ausgebaut, um drei S-Bahn-Linien im 15-Minuten-Takt aufnehmen zu können. Essen-Dellwig wird als neuer Umsteigeknoten ausgebaut und ermöglicht direkte Umstiege auf die Strecke Oberhausen - Gelsenkirchen. Der eingleisige Engpass im Bereich Essen-Dellwig wird auch beseitigt.

notwendige Infrastrukturausbauten



Fahrzeiterparnis

Essen-Frohnhausen - Bottrop Hbf



Reisezeitgewinn

Heute



0:23 h - 0:26 h Reisezeit



1 Umstieg



Alle 30 Minuten

Mit der S-Bahn 2.0

ca. 0:15 h Reisezeit

Direktverbindung

Alle 15 Minuten

Machbarkeit

Umsetzungs-horizont

2
Punkte

Kosten

2
Punkte

Verbesserung Taktangebot

2
Punkte

Engpässe und Kapazitäten

2
Punkte

Anbindung von Siedlungsräumen

2
Punkte

Ergebnis

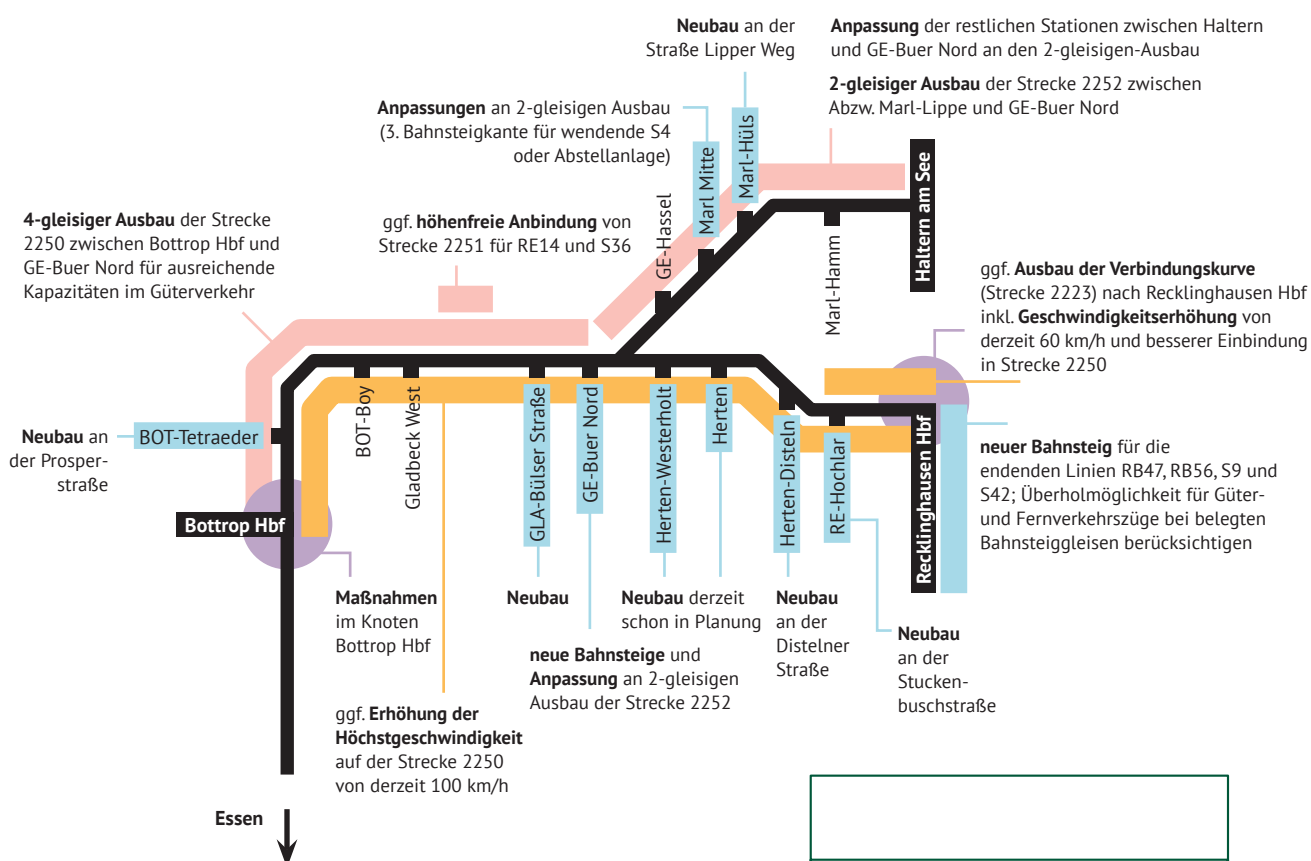
10
Punkte

Maßnahmenkorridor 12b

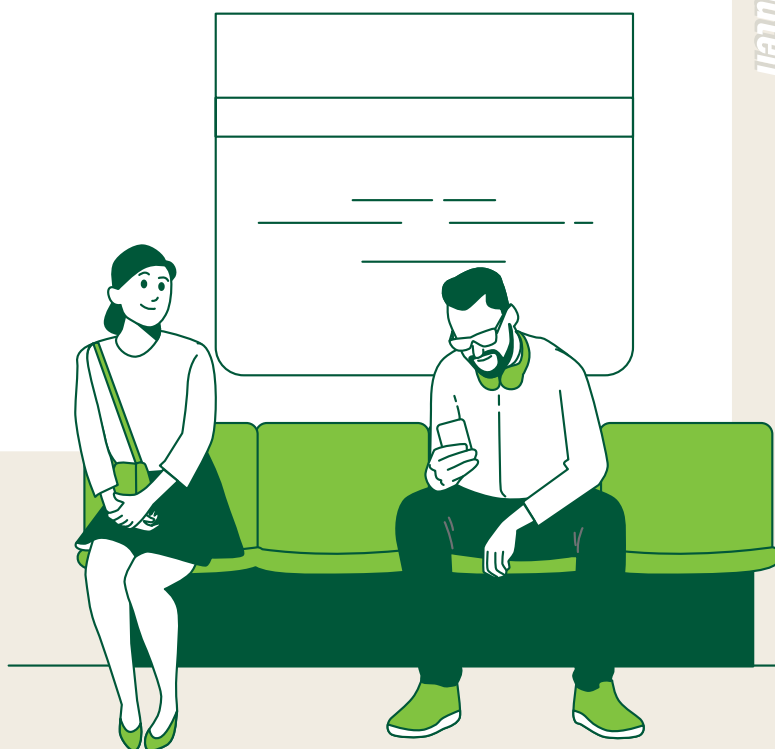
Alle 15 Minuten zwischen Emscher und Lippe

Die S9 verdoppelt ihr Angebot und soll alle 15 Minuten bis Gelsenkirchen-Buer Nord verkehren. Von dort fährt sie im Wechsel alle 30 Minuten nach Haltern am See oder nach Recklinghausen. Im Bereich Marl muss die Strecke dafür zweigleisig ausgebaut werden. Zwischen Bottrop und Reck-

linghausen verkehren viele Güterzüge, weswegen ein Gleis-ausbau in Teilbereichen nötig wird. Neue Stationen in Recklinghausen, Herten, Gladbeck, Marl und Bottrop geben mehr Menschen in der Emscherzone einen Bahnanschluss vor der Haustür.



notwendige Infrastrukturausbauten



Herten-Westerholt -
Oberhausen-Olgapark

Reisezeitgewinn

Heute



1:05 h - 1:30 h Reisezeit



1-4 Umstiege



Unregelmäßiger Takt

Mit der S-Bahn 2.0

ca. 0:30 h Reisezeit

1 Umstieg

Alle 30 Minuten

Umsetzungs-
horizont**1**

Punkt

Kosten

1

Punkt

Verbesserung
Taktangebot**2**

Punkte

Engpässe und
Kapazitäten**1**

Punkt

Anbindung von
Siedlungsräumen**1**

Punkt

Ergebnis

6

Punkte

Maßnahmenkorridor 13a

Von Bottrop mit der S36 direkt nach Wanne-Eickel

Mit der S36 wird eine neue starke S-Bahn-Achse im nördlichen Ruhrgebiet realisiert. Von Dorsten bzw. Herne-Wanne-Eickel fährt die S36 Richtung Bottrop, wo die beiden Linienäste gemeinsam weiter nach Oberhausen und Moers geführt werden. Die Strecke zwischen Dorsten und Bottrop wird fit für den S-Bahn-Betrieb gemacht. Zwischen Bottrop und Herne-Wanne-Eickel muss die Strecke des anderen Li-

nienastes für den Personenverkehr reaktiviert werden. Im Essener Norden und in Gelsenkirchen stellen drei neue Stationen wichtige Verknüpfungspunkte zur Straßenbahn und zur Stadtbahn her. Die teilweise parallel verlaufende RB44 ermöglicht erstmals eine umsteigefreie Verbindung von Herne-Wanne-Eickel und Bottrop nach Oberhausen-Sterkrade.

Gelsenkirchen-Bismarckstr. -
Oberhausen-Sterkrade

Reisezeitgewinn

Heute



0:39 h - 0:48 h Reisezeit



2 Umstiege



Unregelmäßiger Takt

Mit der S-Bahn 2.0

ca. 0:15 h Reisezeit

Direktverbindung

Alle 30 Minuten

Umsetzungs-
horizont**1**

Punkt

Kosten

1

Punkt

Verbesserung
Taktangebot**2**

Punkte

Engpässe und
Kapazitäten**2**

Punkte

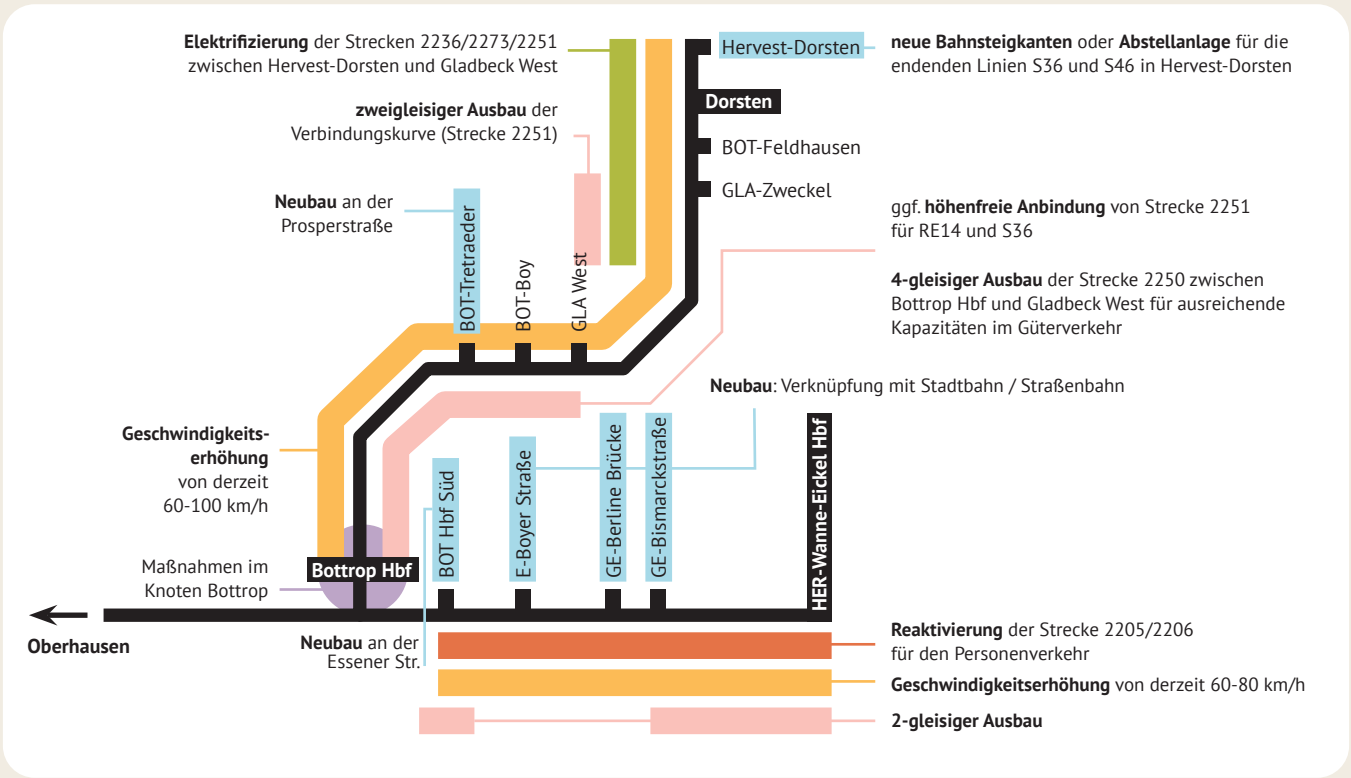
Anbindung von
Siedlungsräumen**3**

Punkte

Ergebnis

9

Punkte



Maßnahmenkorridor 13b

Neue Verbindung über den Rhein

Zwischen Bottrop und Oberhausen ersetzt die S36 die bisher bestehende Regionalexpress-Linie und schafft durch neue Stationen zusätzliche Verbindungen in das Oberhausener Stadtgebiet. Am Olgapark soll es eine Verknüpfung mit der Oberhausener ÖPNV-Trasse geben. Von Oberhausen über die Haus-Knipp-Brücke Richtung Moers fahren derzeit nur Güterzüge. Die S36 soll dort eine schnelle Verbindung

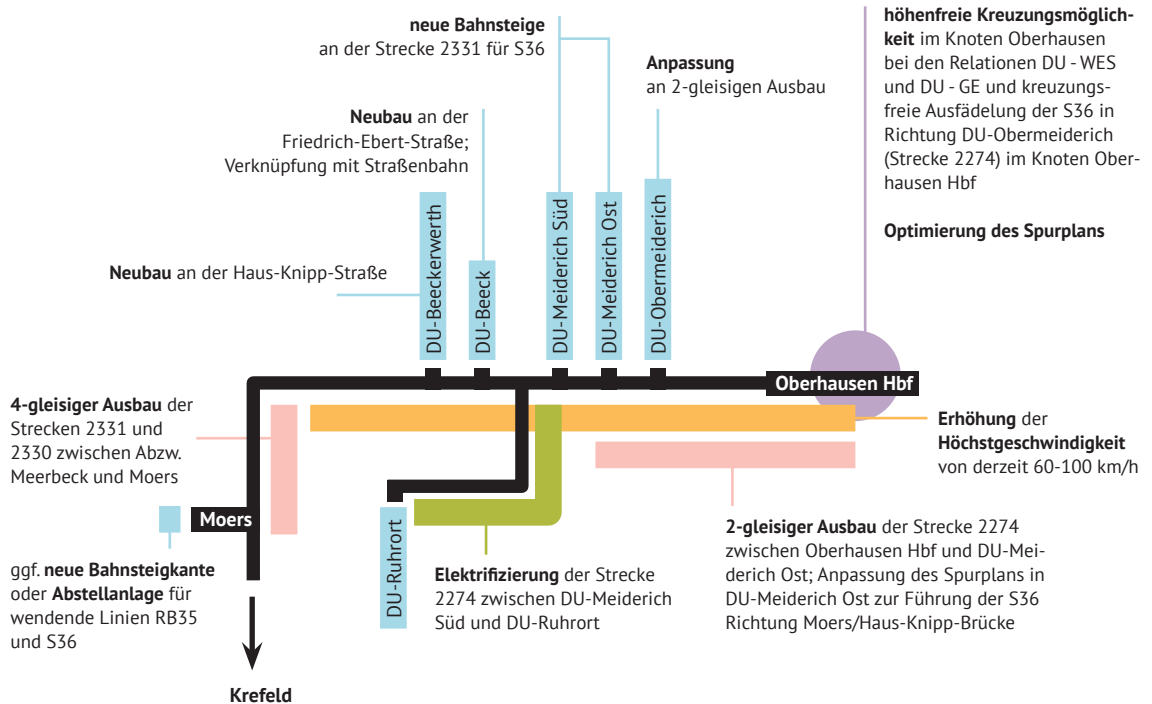
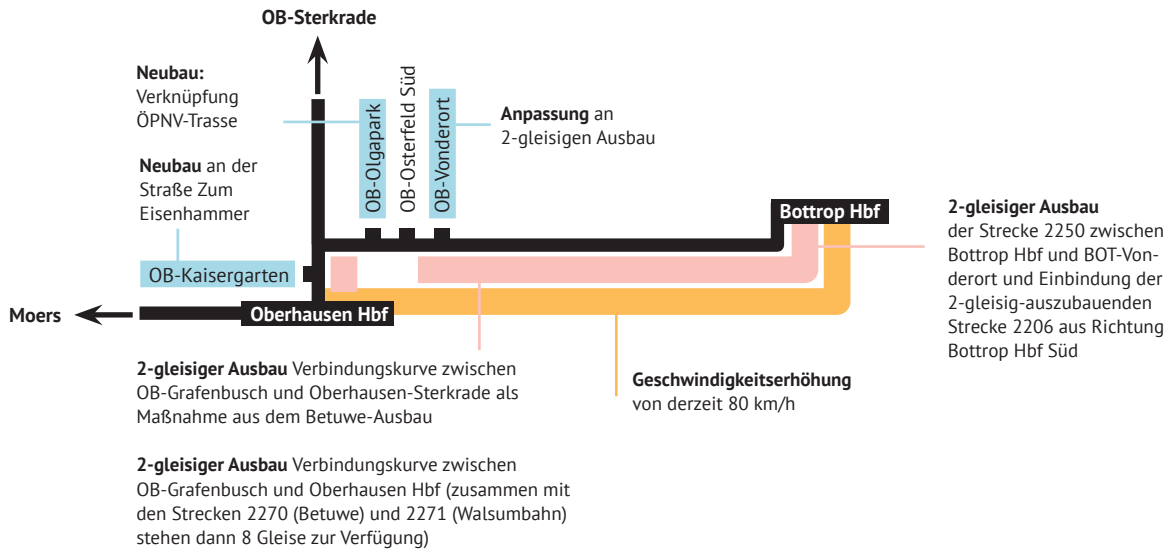
zwischen Oberhausen, dem Duisburger Norden und Moers schaffen. Neue Stationen in Duisburg ermöglichen die Anbindung vieler Stadtteile. Zwischen Oberhausen und Moers verläuft parallel zur S36 die RB36, die von Dortmund kommend das nördliche Ruhrgebiet durchquert und ab Moers weiter Richtung Krefeld führt.

Oberhausen-Olgapark - Moers	Heute	Mit der S-Bahn 2.0
ca. 35 min	0:53 h -1:10 h Reisezeit	ca. 0:20 h Reisezeit
Reisezeitgewinn	2-3 Umstiege	Direktverbindung
	Unregelmäßiger Takt	Alle 30 Minuten

Fahrzeiterparnis

Umsetzungshorizont	Kosten	Verbesserung Taktangebot	Engpässe und Kapazitäten	Anbindung von Siedlungsräumen	Ergebnis
1 Punkt	2 Punkte	2 Punkte	1 Punkt	3 Punkte	9 Punkte

Machbarkeit

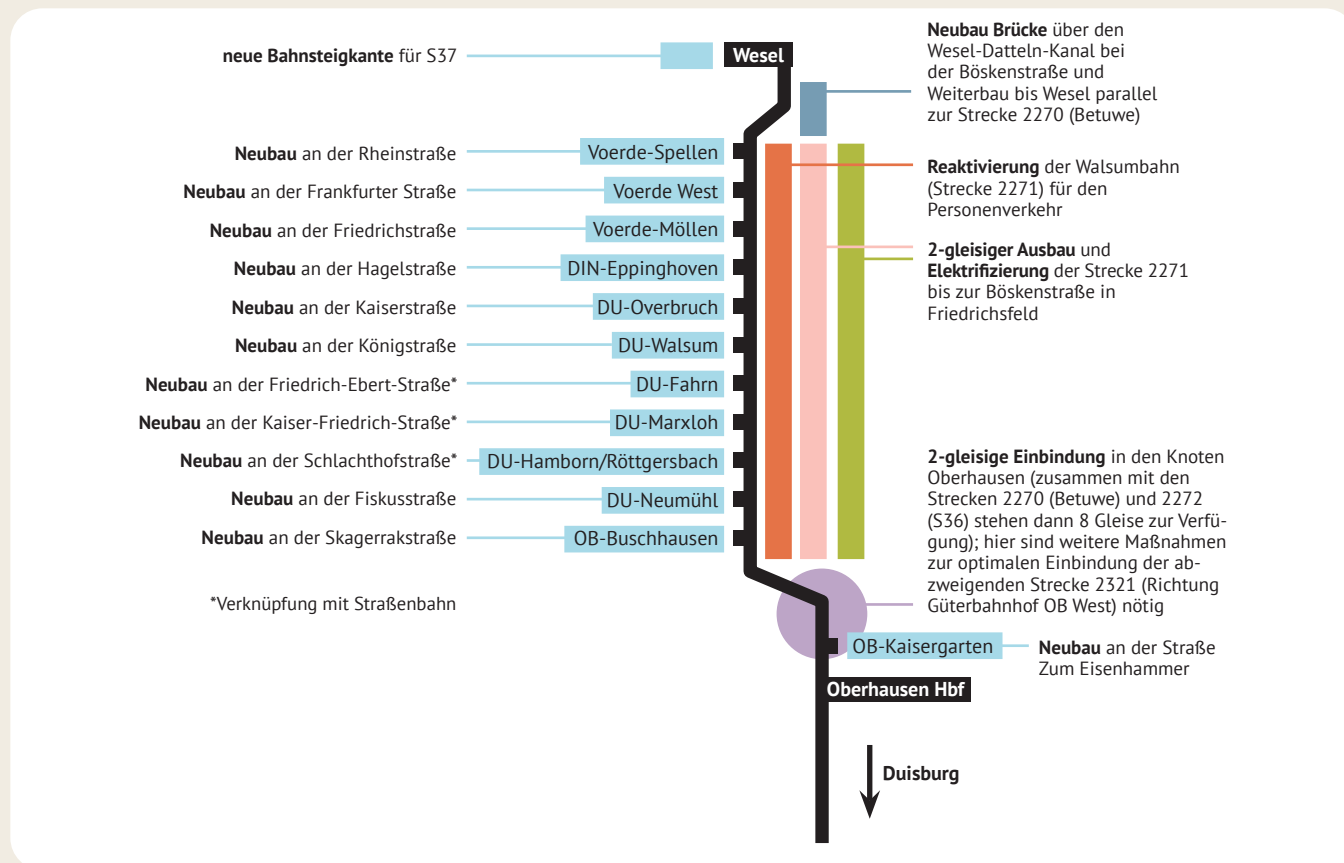


Maßnahmenkorridor 14a

Eine S-Bahn für die Walsumbahn

Parallel zur Betuwe verläuft zwischen Wesel und Oberhausen die Walsumbahn. Der VRR ist bei seinen Überlegungen zur Reaktivierung schon weit fortgeschritten (27). Diese Pläne greifen wir auf und integrieren sie in unser Konzept. Die S37 soll im 15-Minuten-Takt auf der Walsumbahn verkeh-

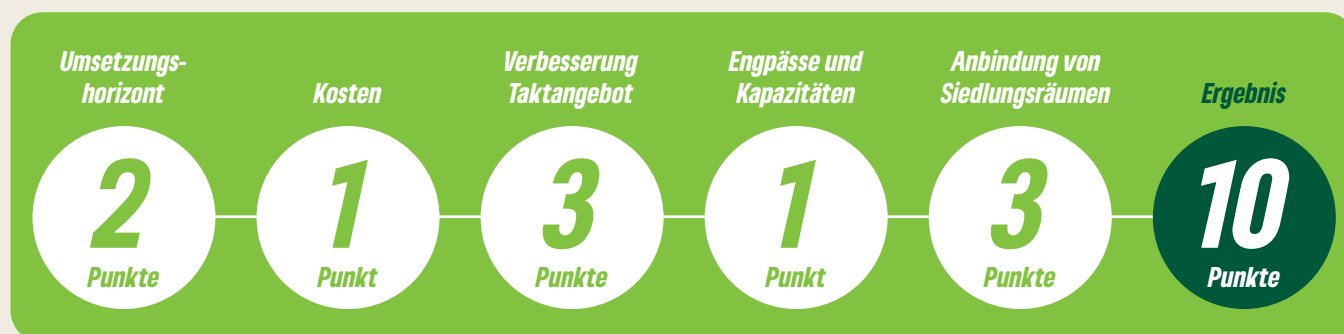
ren. Ein zweigleisiger Ausbau inklusive kurzer Neubaustrecke am nördlichen Streckenende zum Anschluss Richtung Wesel, eine Elektrifizierung und viele neue Stationen sind vorgesehen.



notwendige Infrastrukturausbauten

Duisburg-Walsum - Duisburg Hbf		Heute	Mit der S-Bahn 2.0
<p>Reisezeitgewinn</p>		0:37 h - 0:47 h Reisezeit	ca. 0:20 h Reisezeit
		1 Umstieg	Direktverbindung
		Unregelmäßiger Takt	Alle 15 Minuten

Fahrzeiterparnis



Machbarkeit

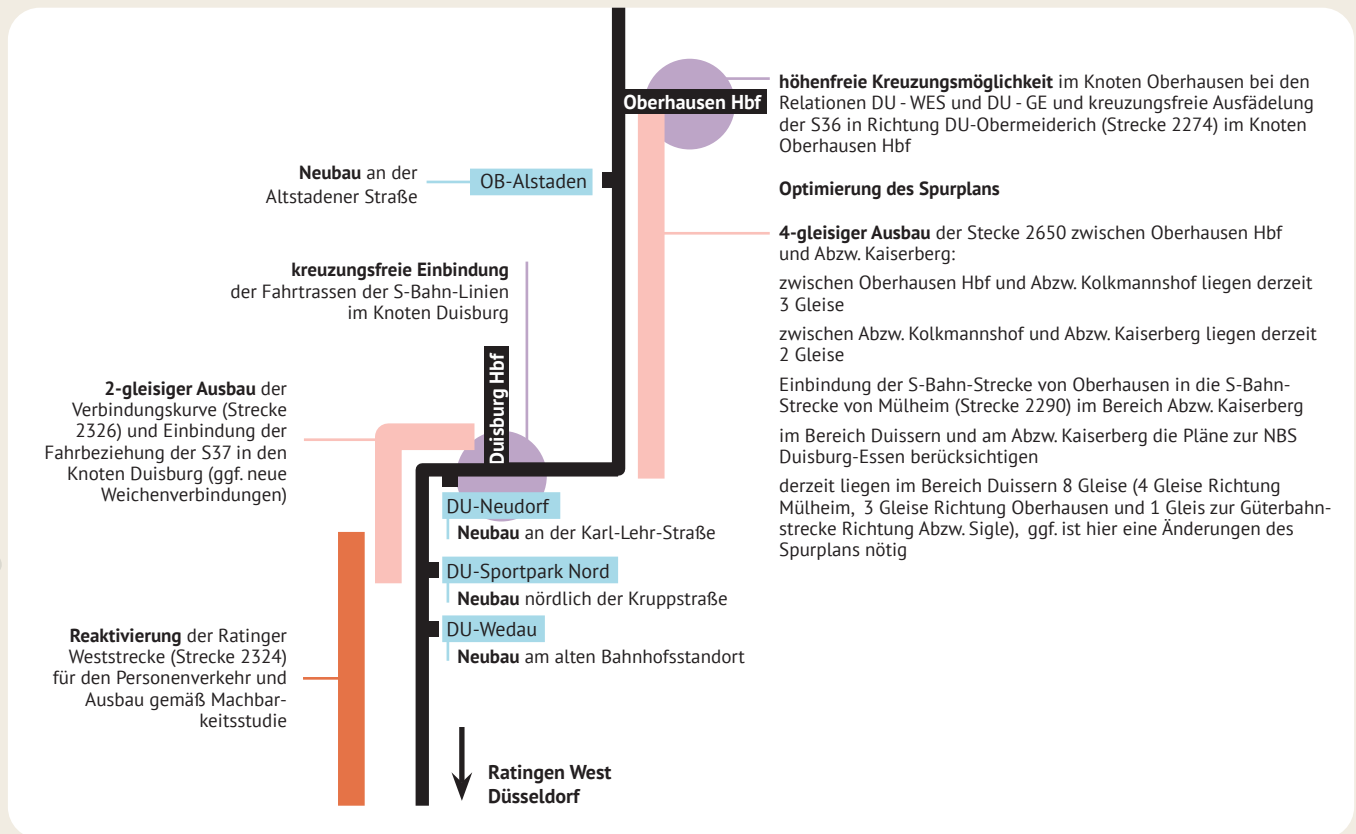
Maßnahmenkorridor 14b

Reaktivierung der Ratinger Weststrecke

Die Ratinger Weststrecke soll auf Empfehlung einer Studie des VRR reaktiviert werden (28). Für diese Reaktivierung machen auch wir uns in diesem Konzept stark. Die Ratinger Weststrecke soll durch die S37 im 15-Minuten-Takt befahren werden. Die S37 verbindet damit über die reaktivierte Walsumbahn und die Ratinger Weststrecke unter anderem

die Städte Wesel, Oberhausen und Duisburg mit Düsseldorf. Zwischen Oberhausen und Duisburg ist dafür ein viergleisiger Ausbau der bestehenden Strecke notwendig, um langsame und schnelle Verkehre zu entflechten und genug Kapazität für zusätzliche Verkehre zu schaffen.

notwendige Infrastrukturausbauten



Fahrzeiterparnis

	Oberhausen Hbf - Duisburg-Wedau	Heute	Mit der S-Bahn 2.0
Reisezeitgewinn	ca. 15 min	0:30 h - 0:42 h Reisezeit	ca. 0:15 h Reisezeit
		1-2 Umstiege	Direktverbindung
		Unregelmäßiger Takt	Alle 15 Minuten

Machbarkeit

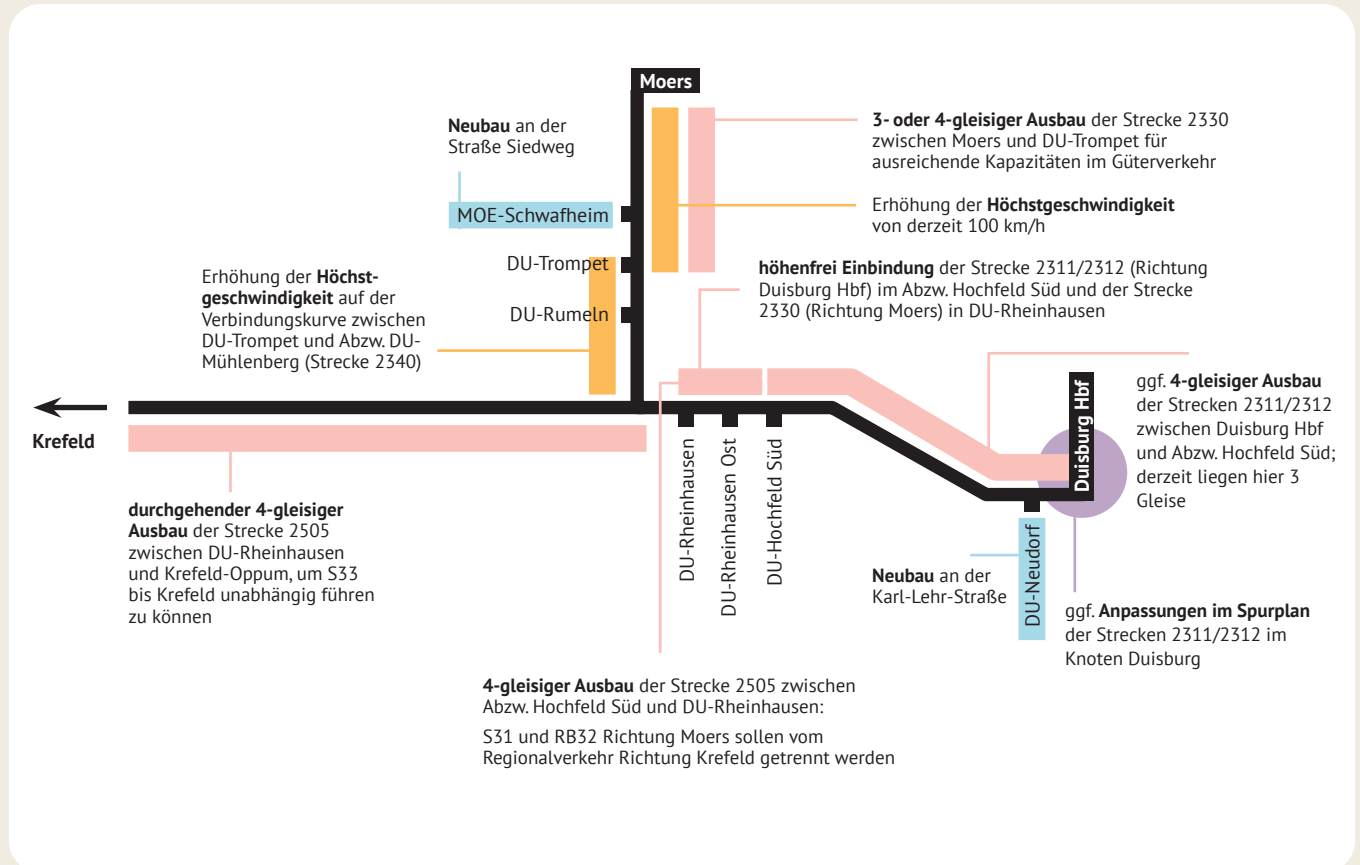


Maßnahmenkorridor 15a

Öfter von Duisburg nach Moers

Die langsame und verspätungsanfällige RB31 wird durch die S31 im dichten 15-Minuten-Takt ersetzt. Zwischen Duisburg Hbf und Duisburg-Rheinhausen wird die bestehende Strecke um zwei Gleise erweitert, damit die Züge Richtung Moers auf eigenen Gleisen fahren können. Ab Duisburg-

Rheinhausen Richtung Krefeld sind ebenso zwei eigene Gleise für die neue S33 notwendig, da diese Linie das Angebot zwischen Duisburg und Mönchengladbach erweitert. Neue Stationen in Moers und Duisburg sorgen für eine bessere Erschließungsfunktion der neuen S-Bahn-Linien S31 und S33.



notwendige Infrastrukturausbauten

Duisburg Hbf - Moers-Schwafheim		Heute	Mit der S-Bahn 2.0
<p>ca. 20 min</p> <p>Reisezeitgewinn</p>		0:40 h Reisezeit	0:20 h Reisezeit
		Direktverbindung	Direktverbindung
		Alle 15 Minuten	Alle 15 Minuten

Fahrzeiterparnis

Umsetzungshorizont	Kosten	Verbesserung Taktangebot	Engpässe und Kapazitäten	Anbindung von Siedlungsräumen	Ergebnis
2 Punkte	2 Punkte	2 Punkte	3 Punkte	1 Punkt	10 Punkte

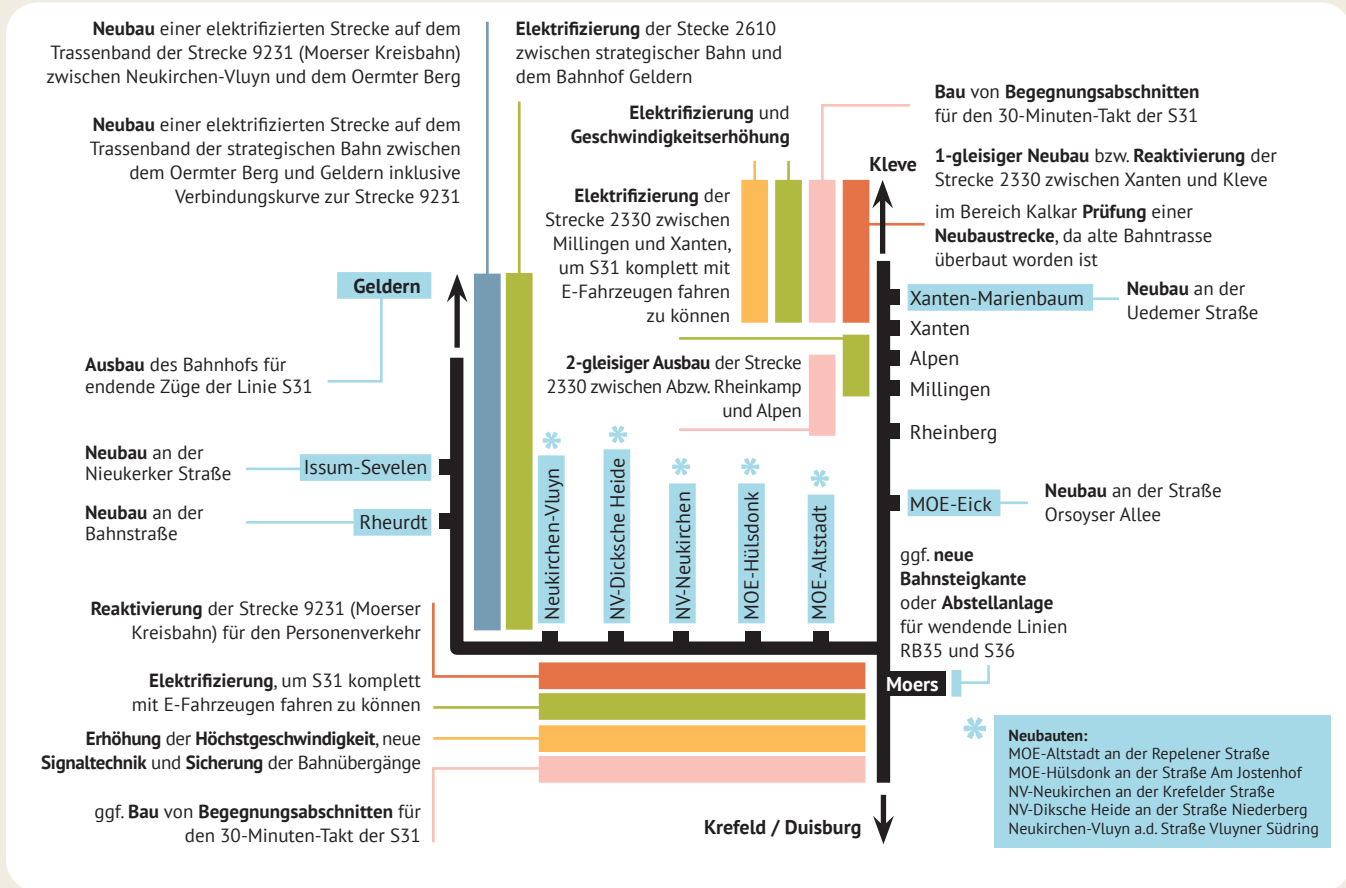
Machbarkeit

Maßnahmenkorridor 15b

Bahnoffensive am linken Niederrhein

Die S31 löst die Linie RB31 ab und verkehrt ab Moers alternierend über die reaktivierte Strecke Richtung Neukirchen-Vluyn und weiter über eine Neubaustrecke nach Geldern oder Richtung Xanten und weiter bis nach Kleve (29). Der linke Niederrhein wird dadurch mit der Bahn besser nach Duisburg und in den Kreis Kleve angebunden.

notwendige Infrastrukturausbauten



Neukirchen-Vluyn - Duisburg Beek



Reisezeitgewinn

	Heute	Mit der S-Bahn 2.0
	1:00 h - 1:15 h Reisezeit	ca. 0:25 h Reisezeit
	1-3 Umstiege	1 Umstieg
	Unregelmäßiger Takt	Alle 30 Minuten

Fahrzeiterparnis

Machbarkeit

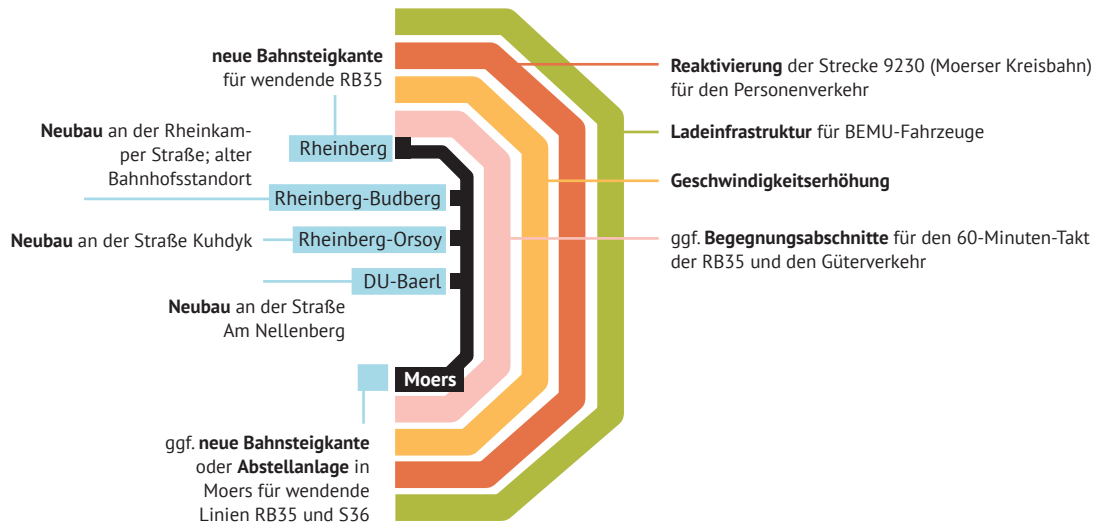


Maßnahmenkorridor 16

Mit dem Zug nach Orsoy

Die Moerser Kreisbahn (Moers - Rheinberg) soll für den Personenverkehr reaktiviert werden und Duisburg-Baerl sowie die Rheinberger Stadtteile Orsoy und Budberg anbinden. Für den Güterverkehr wird die Strecke noch genutzt und müsste lediglich ertüchtigt werden.

notwendige Infrastrukturausbauten



Rheinberg-Orsoy - Moers



Reisezeitgewinn

Heute



0:23 h Reisezeit



Direktverbindung



Alle 60 Minuten

Mit der S-Bahn 2.0

ca. 0:10 h Reisezeit

Direktverbindung

Alle 60 Minuten

Fahrzeiterparnis

Umsetzungs-
horizont

Kosten

Verbesserung
Taktangebot

Engpässe und
Kapazitäten

Anbindung von
Siedlungsräumen

Ergebnis

2

Punkte

3

Punkte

1

Punkt

0

Punkte

1

Punkt

7

Punkte

Machbarkeit

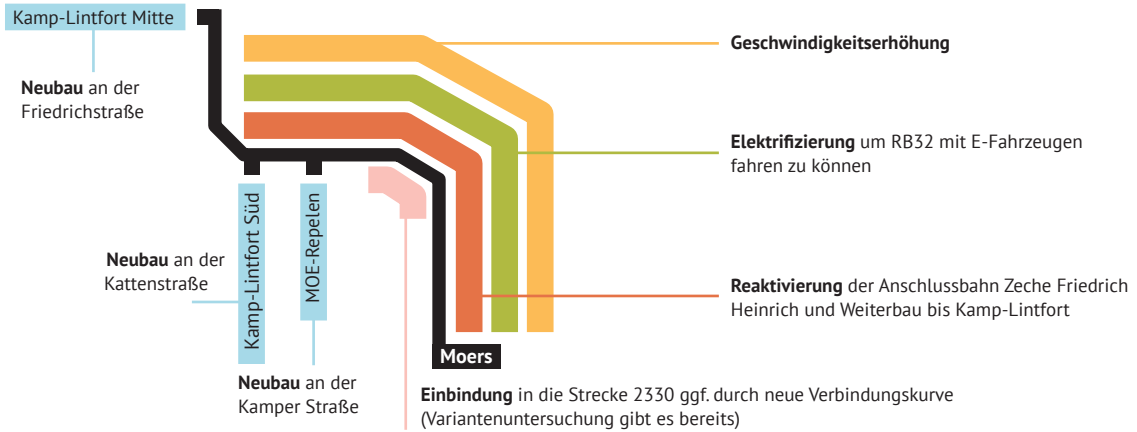
Maßnahmenkorridor 17

Bahnverkehr nach Kamp-Lintfort

Die Planungen zur Bahnanbindung von Kamp-Lintfort greifen wir auf und integrieren diese in unser Konzept (30). Bereits zur Landesgartenschau hat ein erfolgreicher Probe-

betrieb bis Kamp-Lintfort Süd stattgefunden. Künftig soll es aus Kamp-Lintfort eine schnelle Verbindung im 30-Minuten-Takt über Moers bis nach Duisburg geben.

notwendige Infrastrukturausbauten



Fahrzeiterparnis

Kamp-Lintfort - Duisburg Hbf



Reisezeitgewinn

	Heute	Mit der S-Bahn 2.0
	0:43 h Reisezeit	ca. 0:30 h Reisezeit
	Direktverbindung	Direktverbindung
	Alle 60 Minuten	Alle 30 Minuten

Machbarkeit



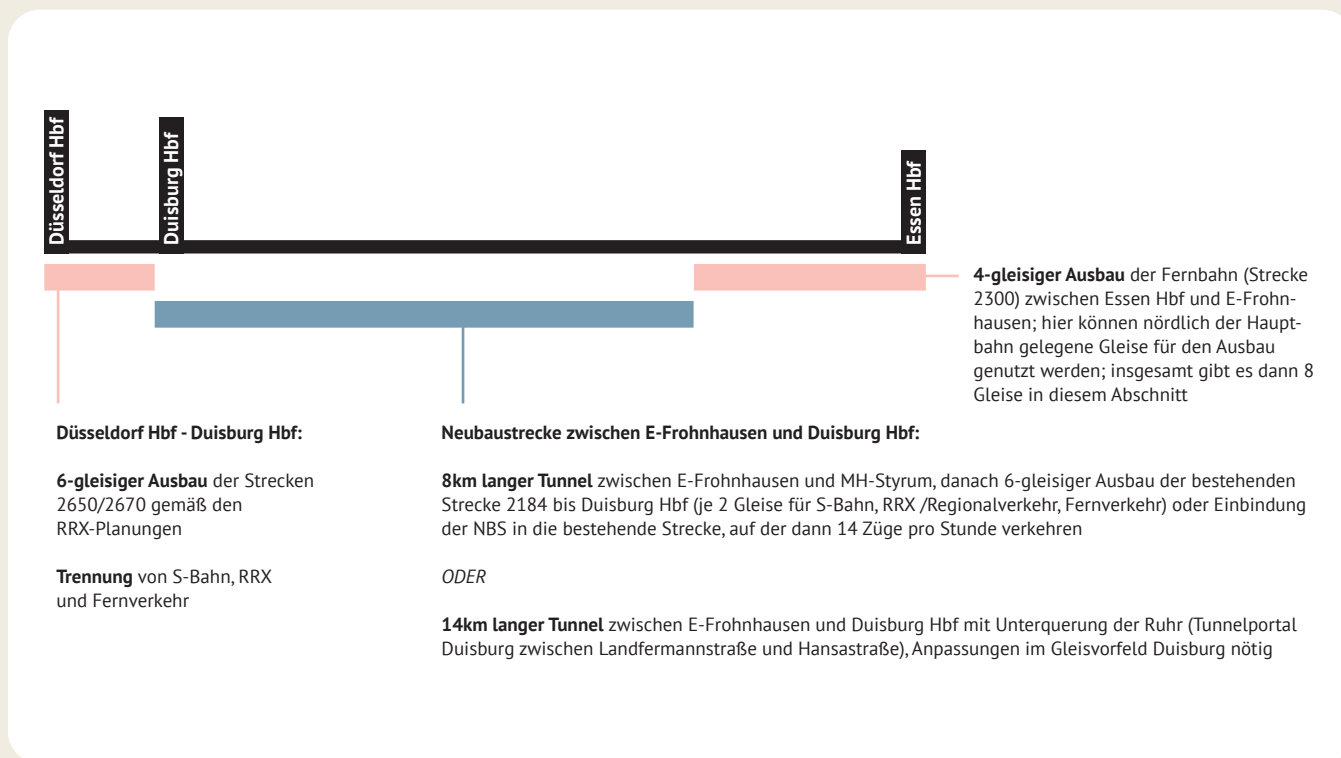
Maßnahmenkorridor 18

Mehr Gleise zwischen Essen und Düsseldorf

Die viergleisige Strecke zwischen Essen und Duisburg kommt heute schon an ihre Kapazitätsgrenzen. Regionalzüge werden über die S-Bahn-Strecke geleitet, damit auf den zwei Gleisen der Fernbahn die Kapazitäten ausreichen. Eine Entflechtung des Regionalverkehrs vom Fernverkehr ist notwendig, um künftig mehr Züge auf diesem zentralen Korridor pünktlich fahren zu lassen. Eine zweigleisige Neubaustrecke für den Fernverkehr ist geplant, die Mülheim

umfährt und daher Fahrzeit spart (31). Vertiefende Studien sollen Erkenntnisse darüber bringen, wo und wie diese Neubaustrecke realisiert werden kann. Zwischen Duisburg und Düsseldorf wird im Zuge des RRX-Ausbaus die bestehende Strecke um zwei weitere Gleise erweitert. Somit stehen zwischen Essen und Düsseldorf für S-Bahn, Regionalverkehr und Fernverkehr jeweils zwei eigene Gleispaare zur Verfügung.

notwendige Infrastrukturausbauten



Essen Hbf - Düsseldorf Hbf (nur Fernverkehr)	Heute	Mit der S-Bahn 2.0
	 ca. 10 min Reisezeitgewinn	 0:28 - 0:32 h Reisezeit
	 Direktverbindung	 Direktverbindung
	 2-3 x stündlich Fernverkehr	 ca. 7 x stündlich Fernverkehr

Fahrzeiterparnis

Umsetzungs-horizont	Kosten	Verbesserung Taktangebot	Engpässe und Kapazitäten	Anbindung von Siedlungsräumen	Ergebnis
1 Punkt	1 Punkt	2 Punkte	4 Punkte	0 Punkte	8 Punkte

Machbarkeit

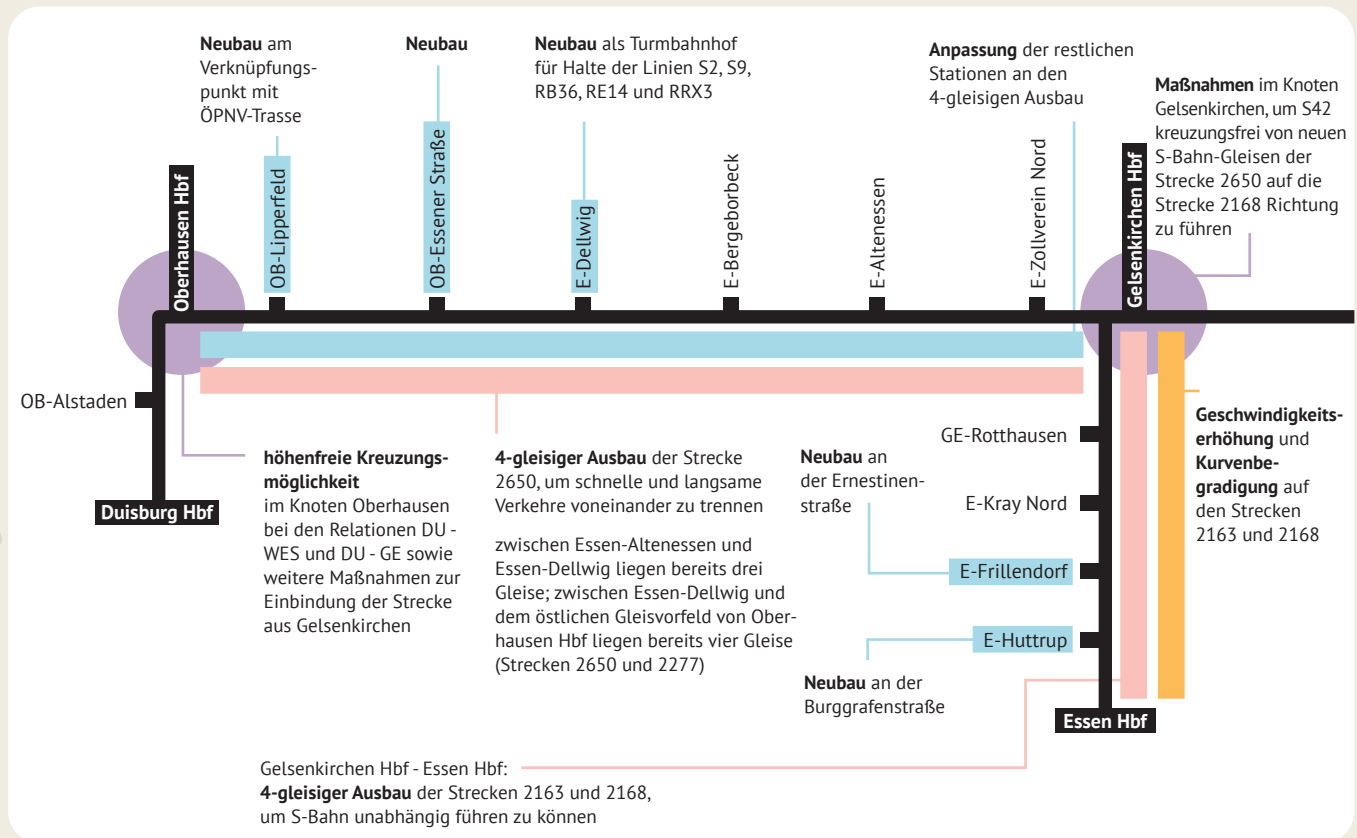
Maßnahmenkorridor 19

S-Bahnen im 15-Minuten-Takt

Um den S-Bahn-Verkehr vom Regional- und Fernverkehr zu trennen, müssen die Strecken von Gelsenkirchen nach Essen und nach Oberhausen viergleisig ausgebaut werden. Durch den Ausbau der S-Bahn und den 15-Minuten-Takt wird das Gesamt-Angebot im Nahverkehr auf beiden Strecken nahezu verdoppelt. Der Stundentakt der S2 zwischen Essen und

Gelsenkirchen gehört damit der Vergangenheit an. Neue Stationen in Oberhausen erschließen das Stadtgebiet und bieten Umsteigemöglichkeiten zur ÖPNV-Trasse. Auf Essener Stadtgebiet sind in Huttrop und Frillendorf ebenso neue Stationen geplant, die die S-Bahn näher zu den Menschen bringen soll.

notwendige Infrastrukturausbauten



Fahrzeiterparnis

Gelsenkirchen Hbf - Oberhausen-Lipperfeld



Reisezeitgewinn

	Heute	Mit der S-Bahn 2.0
	0:27 h - 0:45 h Reisezeit	ca. 0:20 h Reisezeit
	1-2 Umstiege	Direktverbindung
	Unregelmäßiger Takt	Alle 15 Minuten

Machbarkeit

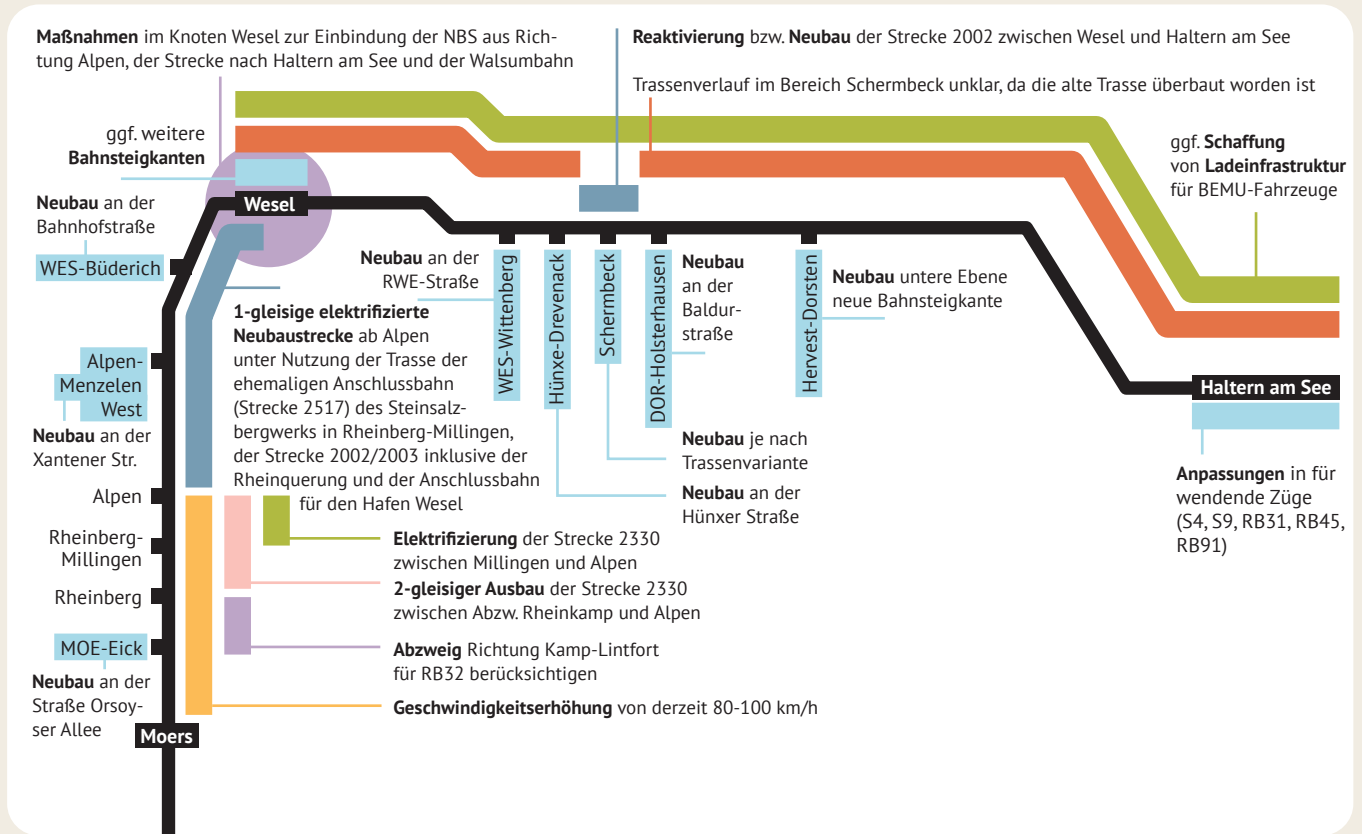


Maßnahmenkorridor 20

Mit dem Zug vom Niederrhein entlang der Lippe

Auch wenn einer Machbarkeitsstudie zur Reaktivierung der Strecke zwischen Wesel und Haltern am See über Dorsten durch den VRR eine Absage erteilt worden ist, halten wir an dieser Verbindung fest (32). Für die Reaktivierung müssen Varianten für die teilweise überbaute alte Trasse in Schermbeck und Dorsten erarbeitet werden. Von Wesel Richtung

Westen soll die Strecke als Neubau über den Rhein bis nach Moers und Krefeld führen. Auch ohne eine mögliche Verbindungskurve zwischen der Neubaustrecke und der Betuwe für die Fahrtrelation Emmerich - Moers, ergibt sich zwischen Haltern am See und Moers ein Bypass für die überlasteten Strecken im zentralen Ruhrgebiet.



notwendige Infrastrukturausbauten

Moers - Wesel	Heute	Mit der S-Bahn 2.0
ca. 35 min	1:00 h - 1:03 h Reisezeit	ca. 0:25 h Reisezeit
Reisezeitgewinn	0-1 Umstiege	Direktverbindung
	Unregelmäßiger Takt	Alle 60 Minuten

Fahrzeitersparnis

Umsetzungshorizont	Kosten	Verbesserung Taktangebot	Engpässe und Kapazitäten	Anbindung von Siedlungsräumen	Ergebnis
1 Punkt	1 Punkt	1 Punkt	0 Punkte	3 Punkte	6 Punkte

Machbarkeit

SONSTIGE

MASSNAHMEN

Strecke 2804:

Beseitigung des eingleisigen Engpasses im Bereich Hagen-Wehringhausen

Strecke 2190 (DO-Dorstfeld - Bochum Hbf):

Neubau DO-Technologiepark (an der Straße Hauert)

Strecke 2650 (Dortmund Hbf - Dortmund-Mengede):

Neubau DO-Hafen Süd (an der Brücke Königsbergstraße)

Strecke 2160 (Bochum Hbf - Essen Hbf):

Umbau des Bahnhofs BO-Wattenscheid mit insgesamt 4 Bahnsteigkanten, wobei die beiden Bahnsteige im Richtungsbetrieb genutzt werden können



***Strecke 2291 (Bochum Hbf - Essen-Steele):
Neubau BO-Eppendorf (an der Engelsburger Straße)***

***Strecke 2263 (Wesel - Bocholt):
Bau von 2-gleisigen Begegnungsabschnitten für 2 Züge pro Stunde***

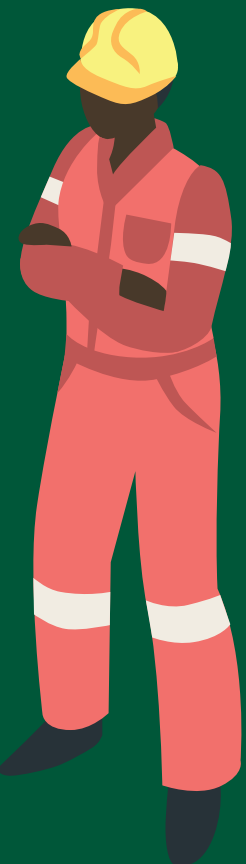
Strecke 2550 (Schwerte - Fröndenberg):

- Neubau Schwerte Ost (an der Schützenstraße)***
- Neubau Schwerte-Geisecke (an der Geisecker Talstraße)***
- Neubau Fröndenberg-Langschede (an der Hauptstraße)***

***Strecke 2103 (Unna - Holzwickede):
Neubau UN-Massen Süd (an der Unnaer Straße/Karlstraße)***

***Elektrifizierung oder Einsatz von BEMU-Fahrzeugen
auf allen weiteren Strecken und Linien***

***flächendeckende Zugsicherungstechnik
mit ETCS***



Wie geht es weiter?



Dieses Konzept stellt eine politische Vision dar, ein Ziel, das aus Sicht der GRÜNEN Ruhrparlamentsfraktion angestrebt und erreicht werden soll. Damit dieses Ziel erreicht werden kann, braucht es die Bereitschaft und Kooperation unterschiedlicher Akteur*innen.

Unabdingbar ist der politische Wille der Verbandsversammlungen der Zweckverbände VRR und NWL. Jene sind es, die darüber entscheiden, in welchem Maße Schienenpersonennahverkehrszüge unterwegs sind. Mit dem SPNV-Zielnetz 2040 vom Verkehrsministerium NRW und den Verkehrsverbänden gibt es endlich von der Landesseite einen Blick in die Zukunft des Schienenverkehrs. Für das Ruhrgebiet lässt diese Vision jedoch Potenziale liegen.

Die Mittelzuweisungen des Landes Nordrhein-Westfalen an die Zweckverbände entscheiden letztlich darüber, wie viele Züge tatsächlich verkehren. Gemeinsam mit dem Bund steht das Land in der Pflicht, den SPNV in NRW auskömmlich zu finanzieren und den Rahmen für Angebotsoffensiven, wie in diesem Konzept dargestellt, zu setzen. Ebenfalls braucht es eine leistungsfähige sowie hochwertige Eisenbahninfrastruktur. Die beschriebenen Maßnahmen müssten für die Umsetzung Konzeptes für die S-Bahn 2.0 im Ruhrgebiet realisiert werden. Alle zuständigen Stellen von diesem Vorhaben zu überzeugen und notwendige Mittel einzuwerben ist eine Kraftanstrengung. Doch von diesen Ausbauten würde nicht nur die Metropole Ruhr, sondern das gesamte Land NRW, Deutschland und alle Nachbarstaaten profitieren. Das Ruhrgebiet

ist im europäischen Bahnverkehr zum Nadelöhr und Verspätungsgaranten geworden.

Das Ruhrparlament kann über die Umsetzung eines metropolengerechten S-Bahn-Netzes nicht entscheiden. Ohne die beschriebene Kooperation bliebe dieses Papier eine visionäre Diskussionsgrundlage, wie schon manch anderes Konzept für die Metropole Ruhr. Damit es dazu nicht kommt, braucht es Menschen, die voller Überzeugung für die nötigen Investitionen und Verbesserungen im ÖPNV der Metropole Ruhr eintreten und dafür werben. Sicherlich ist an diesem Konzept nicht alles perfekt. Es ist auch nicht Anspruch dieses Papiers, eine umsetzungsfertige, final abgewogene Planung zu sein. Es soll zum Nachdenken anregen und motivieren, sich gemeinsam auf den beschriebenen Pfad zu begeben. Nicht mehr nur staunend zusehen, was in anderen Teilen des Landes passiert, sondern einzufordern, was die Menschen in Deutschlands größtem Ballungsraum für ein leistungsfähiges, metropolengerechtes S-Bahn-Netz brauchen.

Ein besseres S-Bahn-Netz als Rückgrat des Nahverkehrs im Ruhrgebiet ist möglich. Wenn wir wollen. Mit Blick auf die sich anbahnende Klimakrise bleibt zu hoffen, dass alle betroffenen Akteur*innen dies wollen und sich gemeinsam an die Arbeit machen. Zu tun gibt es genug. Nur die Zeit wird langsam knapp. Beginnen wir daher hier und jetzt. Erleichtern wir nachhaltige und sozialgerechte Mobilität für 5,1 Mio. Menschen.



*Weitere Informationen, Ansprechpartner*innen und das Magazin zum Download finden Sie unter gruenefraktion.ruhr/themen/s-bahn-2-0/*

Alle Linien

Linie	Linienverlauf [nur wichtige Halte aufgeführt]	Taktung in Minuten [NWZ]
S1	Solingen - Düsseldorf - Duisburg - Essen - Bochum - Dortmund - Kamen - Hamm / - Bergkamen	15 (ab Kamen pro Linienast: 30)
S2	Dortmund - Castrop-Rauxel - Herne - Gelsenkirchen - Oberhausen - Duisburg	15
S3	Wesel - Dinslaken - Oberhausen - Essen - Hattingen - Schwelm - Wuppertal / - Hagen	15 (ab Hattingen pro Linienast: 30)
S4	Unna - / Hamm - Unna-Königsborn - Dortmund-Stadthaus - Dortmund-Lütgendortmund - Castrop-Rauxel Süd - Herne - Recklinghausen - Marl-Sinsen - Marl-Mitte / - Haltern am See	15 (ab Unna-Königsborn und Marl-Sinsen pro Linienast: 30)
S5	Dortmund - Witten	15
S6	Essen - Ratingen Ost - Düsseldorf - Köln - Köln Nippes	15
S8	Hagen - Gevelsberg - Schwelm - Wuppertal - Düsseldorf - Neuss - Mönchengladbach	15
S9	Recklinghausen - / Haltern am See - Gelsenkirchen-Buer Nord - Bottrop - Essen - Velbert-Langenberg - Wuppertal	15 (ab Gelsenkirchen Buer Nord pro Linienast: 30)
S31	Duisburg - Moers - Xanten - Kleve / - Neukirchen-Vluyn	15 (ab Moers pro Linienast: 30)
S33	Duisburg - Krefeld - Mönchengladbach	15
S36	Hervest-Dorsten - / Herne-Wanne-Eickel Hbf - Bottrop - Oberhausen - Duisburg-Meiderich Süd - / Duisburg Ruhrort- Moers	15 (ab Bottrop und Duisburg-Meiderich Süd pro Linienast: 30)
S37	Wesel - Duisburg-Walsum - Oberhausen - Duisburg - Ratingen West - Düsseldorf	15
S42	Recklinghausen - Gelsenkirchen - Essen	15
S46	Gelsenkirchen - Hervest-Dorsten / - Herne-Wanne-Eickel - Bochum - Witten - Wetter-Volmarstein / - Wetter - Hagen	15 (ab Herne-Wanne-Eickel und Witten pro Linienast: 30)
S53	Dortmund - Schwerte - Iserlohn / - Hagen	15 (ab Schwerte pro Linienast: 30)
RRX1	Münster - Dortmund - Bochum - Essen - Duisburg - Düsseldorf - Köln - Aachen	60
RRX2	Kassel - Paderborn - Hamm - Dortmund - Bochum - Essen - Duisburg - Düsseldorf - Köln - Aachen	60
RRX3	Hamm - Dortmund - Castrop-Rauxel - Gelsenkirchen - Oberhausen - Duisburg - Düsseldorf - Neuss - Dormagen - Köln - Köln/Bonn-Flughafen	60
RRX4	Minden - Bielefeld - Hamm - Dortmund - Bochum - Essen - Duisburg - Düsseldorf - Köln - Bonn - Koblenz	60
RRX5	Wesel - Oberhausen - Duisburg - Düsseldorf	60
RRX6	Herford - Bielefeld - Hamm - Dortmund - Bochum - Essen - Duisburg - Düsseldorf - Köln - Bonn - Koblenz	60
RRX7	Osnabrück - Münster - Recklinghausen - Gelsenkirchen - Essen - Duisburg - Düsseldorf	60
RE2	Münster - Recklinghausen - Bochum - Wuppertal - Köln	60
RE4	Dortmund - Witten - Hagen - Schwelm - Wuppertal - Düsseldorf - Neuss - Mönchengladbach - Aachen	60
RE7	Rheine - Münster - Hamm - Schwerte - Hagen - Wuppertal - Solingen - Köln - Neuss - Krefeld	60
RE13	Zwolle - Münster - Hamm - Schwerte - Hagen - Wuppertal - Düsseldorf - Neuss - Mönchengladbach - Viersen - Venlo	60
RE14	Iserlohn - Hagen - Witten - Bochum - Essen - Bottrop - Gladbeck West - Hervest-Dorsten - Münster / - Borken - Winterswijk (Zugteilung in Hervest-Dorsten)	30 (ab Hervest-Dorsten Linienast nach Münster & ab Borken nach Winterswijk: 60)

Linie	Linienverlauf [nur wichtige Halte aufgeführt]	Taktung in Minuten [NVZ]
RE17	Hagen - Schwerte - Bestwig - Brilon Wald - Warburg - Kassel	60
RE19	Düsseldorf - Duisburg - Oberhausen - Wesel - Arnheim / - Borken (Zugteilung in Wesel)	60
RB31	Krefeld - Moers - Wesel - Hervest-Dorsten - Haltern am See	60
RB32	Duisburg - Moers - Kamp-Lintfort	30
RE34	Dortmund - Witten - Hagen - Siegen	60
RB35	Moers - Orsoy - Rheinberg	60
RB36	Dortmund - Herne - Gelsenkirchen - Oberhausen - Moers - Aachen	60
RE40	Dortmund - Witten - Schwelm - Wuppertal - Solingen - Köln	60
RE41	Essen - Oberhausen - Wesel - Arnheim	60
RB44	Herne-Wanne-Eickel - Bottrop Hbf Süd - Oberhausen-Sterkrade	30
RB45	Dortmund - Castrop-Rauxel - Herne - Recklinghausen - Haltern am See	30
RB47	Recklinghausen - Waltrop - Lünen	60
RE49	Wuppertal - Essen - Duisburg - Krefeld - Venlo	60
RB50	Dortmund - Lünen - Werne - Münster	60
RB51	Dortmund - Lünen - Dülmen - Coesfeld - Gronau	60
RE51	Dortmund - Lünen - Dülmen - Coesfeld - Gronau - Enschede - Hengelo	60
RB52	Dortmund - Herdecke - Hagen - Lüdenscheid-Brügge - Halver	30
RB54	Hagen - Schwerte - Fröndenberg - Menden - Neuenrade	60
RB55	Dortmund - Bergkamen-Oberaden - Hamm	60
RE55	Dortmund - Witten - Hagen - Lüdenscheid	60
RB56	Recklinghausen - Waltrop - Lünen Süd - Bergkamen-Oberaden - Hamm	60
RB57	Dortmund - Fröndenberg - Hemer	60
RE57	Dortmund - Fröndenberg - Arnsberg - Bestwig - Winterberg / - Brilon (Flügelung in Bestwig)	60
RB58	Unna - Fröndenberg - Hemer	60
RB59	Dortmund - Holzwickede - Unna - Soest	30
RE 63	Wesel - Bocholt - Borken - Coesfeld - Münster	60
RB69	Münster - Hamm - Bielefeld (Münster - Hamm vereinigt mit RB89)	60
RB89	Münster - Hamm - Soest - Lippstadt - Paderborn - Warburg (Münster - Hamm vereinigt mit RB 69)	30
RB91	Haltern am See - Recklinghausen - Bochum - Witten - Hagen - Siegen	60

Alle Stationen

Name der Station	Lage der Station (wenn keine Bestandsstation)	Bestand/Neubau	verkehrende Linien	Maßnahmenkorridor
Alpen	-	Bestand	RB31, S31	15, 20
Alpen-Menzelen West	Xantener Straße	Neubau	RB31	20
Bergkamen Zentrum	abhängig von Trassenvarianten des NWL	Neubau	S1	1
Bergkamen-Oberaden	Rotherbachstraße	Neubau	RB55, RB56	7
Bergkamen-Rünthe	Werner Straße/B233	Neubau	RB55, RB56	7
BO West	-	Bestand	S46	9a
BO-Altenbochum	Buselohstraße	Neubau	S1, S46	9b
Bochum Hbf	-	Bestand	RRX1, RRX2, RRX4, RRX6, RE2, RE14, RB91, S1, S46	9a, 9b
BO-Dahlhausen	-	Bestand	S3	11b
BO-Ehrenfeld	-	Bestand	S1	-
BO-Eppendorf	Engelsburger Straße	Neubau	S1	-
BO-Hamme	-	Bestand	S46	9a
BO-Knappschaftskrankenhaus	Auf dem Jäger	Neubau	S46	9b
BO-Langendreer	-	Bestand	RE2, RE14, RB91, S1, S46	9b
BO-Langendreer West	-	Bestand	S1, S46	9b
Bönen	-	Bestand	RE7, RE13, S4	8a
Bönen-Inloparc	Rhynerner Straße	Neubau	S4	8a
Bönen-Nordbögge	-	Bestand	S1	1
BO-Riemke	Meesmannstraße	Verlegung der Station	S46	9a
BOT Hbf Süd	Essener Straße	Neubau	RB44, S36	13a
BOT-Boy	-	Bestand	S9, S36	12b, 13a
BOT-Feldhausen	-	Bestand	S36, S46	9a, 13a
BOT-Tetraeder	Prosperstraße	Neubau	S9, S36	12b, 13a
Bottrop Hbf	-	Bestand	RE14, S9, S36	12a, 12b, 13a, 13b
BOT-Vonderort	-	Bestand	S36	13b
BO-WAT-Höntrop	-	Bestand	RE14, S1	-
BO-Wattenscheid	-	Bestand	RRX1, RRX2, RRX4, RRX6	-
CAS Süd	-	Bestand	S4	8b
CAS-Merklinde	-	Bestand	S4	8b
CAS-Schwerin	Cottenburgstraße	Neubau	S4	8b
Castrop-Rauxel Hbf	-	Bestand	RRX3, RB36, RB45, S2	-
Datteln Süd	Am Bahnhof	Neubau	RB47, RB56	7
DIN-Bruch	Dianastraße	Neubau	S3	11a
DIN-Eppinghoven	Hagelstraße	Neubau	S37	14a
DIN-Hiesfeld	Hügelstraße	Neubau	S3	11a
Dinslaken	-	Bestand	RRX5, RE19, RE41, S3	11a
DO Kruckel	Menglinghauser Straße	Verlegung der Station	S5	4
DO West	-	Neubau obere Ebene	S4, S5, S53	2, 4, 8a

Name der Station	Lage der Station (wenn keine Bestandsstation)	Bestand/Neubau	verkehrende Linien	Maßnahmenkorridor
DO-Aplerbeck	-	Bestand	RB59	-
DO-Aplerbeck Süd	Wittbräucker Straße	Verlegung der Station	S53	2
DO-Asseln Mitte	-	Bestand	S4	8a
DO-Barop	Stockumer Straße	Verlegung der Station	S5	4
DO-Berghofen	Am Oelpfad bzw. Berghofer Straße	Neubau	S53	2
DO-Bövinghausen	-	Bestand	S4	8b
DO-Brackel	-	Bestand	S4	8a
DO-Brüggmannplatz	Bornstraße	Neubau	S1	1
DO-Derne	-	Bestand	RB50, RB51, RB55	6
DO-Dorstfeld	-	Bestand	S1, S2, S4	8a, 8b
DO-Dorstfeld Süd	-	Bestand	S1	-
DO-Germania	-	Bestand	S4	8b
DO-Grotenbachstraße	Grotenbachstraße	Neubau	S5	4
DO-Hafen Süd	Brücke Königsbergstraße	Neubau	RB36, RB45	
DO-Heinrichstraße	Rheinische Straße	Neubau	S1, S2	-
DO-Hörde	-	Bestand	RE57, RB57, RB59, S53	2
DO-Huckarde	-	Bestand	S2	-
DO-Kirchderne	-	Bestand	RB50, RB51, RB55	6
DO-Kirchhörde	-	Bestand	RB52	3
DO-Kley	-	Bestand	S1	-
DO-Knappschaftskrankenhaus	-	Bestand	S4	8a
DO-Körne	-	Bestand	S4	8a
DO-Körne West	-	Bestand	S4	8a
DO-Kronprinzenstraße	Im Defdahl	Neubau	S4	8a
DO-Kurl	-	Bestand	S1	1
DO-Löttringhausen	-	Bestand	RB52	3
DO-Lütgendortmund	-	Bestand	S4	8b
DO-Marten Süd	-	Bestand	S4	8b
DO-Mengede	-	Bestand	RRX3, RB36, RB45, S2	-
DO-Möllerbrücke	-	Bestand	S4	8a
DO-Nette/Oestrich	-	Bestand	S2	-
DO-Oespel	-	Bestand	S1	-
DO-Ostfeld	Kreuzungspunkt mit der Stadtbahnlinie U42	Neubau	RB50, RB51, RB55	6
DO-Phoenix West	nördlich der Robert-Schuhmann-Straße	Neubau	S53	2
Dorsten	-	Bestand	RE14, S36, S46	9a, 13a
Dorsten-Deuten	-	Bestand	RE14	-
Dorsten-Holsterhausen	Baldurstraße	Neubau	RB31	20
Dorsten-Lembeck	-	Bestand	RE14	-
Dorsten-Rhade	-	Bestand	RE14	-
Dorsten-Wulfen	-	Bestand	RE14	-

Name der Station	Lage der Station (wenn keine Bestandsstation)	Bestand/Neubau	verkehrende Linien	Maßnahmenkorridor
Dortmund Hbf	-	Bestand	RRX1, RRX2, RRX3, RRX4, RRX6, RE4, RE34, RE40, RE51, RE55, RE57, RB36, RB45, RB50, RB51, RB52, RB55, RB57, RB59, S1, S2, S5, S53	1, 2, 4, 6, 10
DO-Scharnhorst	-	Bestand	S1	1
DO-Signal-Iduna-Park	-	Bestand	RB52, RB57, RB59, S53	2, 3
DO-Sölde	-	Bestand	RB59	-
DO-Somborn	-	Bestand	S4	8b
DO-Spähenfelde	Brücke Gartenstadtradbweg	Neubau	S1	1
DO-Stadthaus	-	Bestand	S4	8a
DO-Technologiepark	Hauert	Neubau	S1	-
DO-Tierpark	Mergelteichstraße	Verlegung	RB52	3
DO-Universität	-	Bestand	S1	-
DO-Westerfilde	-	Bestand	S2	-
DO-Wickede	-	Bestand	S4	8a
DO-Wickede West	-	Bestand	S4	8a
DO-Wischlingen	-	Bestand	S2	-
DU-Baerl	Am Nellenberg	Neubau	RB35	16
DU-Beeck	Friedrich-Ebert-Straße	Neubau	RB36, S36	13b
DU-Beeckerwerth	Haus-Knipp-Straße	Neubau	S36	13b
DU-Buchholz	-	Bestand	S1	-
DU-Fahrn	Friedrich-Ebert-Straße	Neubau	S37	14a
DU-Großenbaum	-	Bestand	S1	-
DU-Hamborn/Röttgersbach	Schlachthofstraße	Neubau	S37	14a
DU-Hochfeld Süd	-	Bestand	S31, S33	15
Duisburg Hbf	-	Bestand	RRX1, RRX2, RRX3, RRX4, RRX5, RRX6, RRX7, RE2, RE19, RE42, RE49, RB32, S1, S2, S31, S33, S37	14b, 15, 18
DU-Marxloh	Kaiser-Friedrich-Straße	Neubau	S37	14a
DU-Meiderich Ost	-	Bestand	S36	13b
DU-Meiderich Süd	-	Bestand	RB36, S36	13b
DU-Neudorf	Karl-Lehr-Straße	Neubau	S1, S31, S33, S37	14b, 15
DU-Neumühl	Fiskusstraße	Neubau	S37	14a
DU-Obermeiderich	-	Bestand	S36	13b
DU-Overbruch	Kaiserstraße	Neubau	S37	14a
DU-Rahm	-	Bestand	S1	-
DU-Rheinhausen	-	Bestand	RE42, RE49, RB32, S31, S33	15
DU-Rheinhausen Ost	-	Bestand	S31, S33	15
DU-Ruhrort	-	Bestand	S36	13b
DU-Rumeln	-	Bestand	S31	15
DU-Schlenk	-	Bestand	S1	-
DU-Sportpark Nord	nördlich der Kruppstraße	Neubau	S37	14b
DU-Trompet	-	Bestand	S31	15
DU-Walsum	Königstraße	Neubau	S37	14a
DU-Wedau	am alten Bahnstandsstandort	Neubau	S37	14b

Name der Station	Lage der Station (wenn keine Bestandsstation)	Bestand/Neubau	verkehrende Linien	Maßnahmenkorridor
E Süd	-	Bestand	S6	-
E West	-	Bestand	S1, S3, S9	11a, 12a
E-Altenessen	-	Bestand	RRX3, RB36, S2	19
E-Bergeborbeck	-	Bestand	S2	19
E-Borbeck	-	Bestand	S9	12a
E-Borbeck Süd	-	Bestand	S9	12a
E-Boyer Straße	Boyer Straße	Neubau	RB44, S36 13a	
E-Dellwig	Turmbahnhof am Kreuzungspunkt der Bahnstrecken	Neubau	RRX3, RE14, RB36, S2, S9	12a, 19
E-Eiberg	-	Bestand	S1	-
E-Frillendorf	Ernestinenstraße	Neubau	S42	19
E-Frohnhausen	-	Bestand	S1, S3, S9	11a, 12a
E-Gerschede	-	Bestand	S9	12a
E-Holthausen	-	Bestand	S9	12a
E-Horst	-	Bestand	S3	11b
E-Hügel	-	Bestand	S6	-
E-Huttrop	Burggrafenstraße	Neubau	S1, S3, S9, S42	11b, 12a, 19
E-Kettwig	-	Bestand	S6	-
E-Kettwig Stausee	-	Bestand	S6	-
E-Kray Nord	-	Bestand	S42	19
E-Kupferdreh	-	Bestand	S9	12a
Ennepetal	-	Bestand	RE4, RE7, RE13	-
Essen Hbf	-	Bestand	RRX1, RRX2, RRX4, RRX6, RRX7, RE14, RE41, RE42, RE49, S1, S3, S6, S9, S42	11a, 11b, 12a, 18, 19
E-Stadtwald	-	Bestand	S6	-
E-Steele	-	Bestand	RE14, RE49, S1, S3, S9	11b, 12a
E-Steele Ost	-	Bestand	S1, S3	11b
E-Überruhr	-	Bestand	S9	12a
E-Werden	-	Bestand	S6	-
E-Zollverein Nord	-	Bestand	S2	19
Friedrichsfeld (Niederrhein)	-	Bestand	S3	11a
Fröndenberg	-	Bestand	RE17, RE57, RB54, RB57, RB58	-
Fröndenberg-Ardey	-	Bestand	RB58	-
Fröndenberg-Frömeren	-	Bestand	RB58	-
Fröndenberg-Langschede	Hauptstraße	Neubau	RB54, RB57	-
GE-Berliner Brücke	Berliner Brücke	Neubau	RB44, S36	13a
GE-Bismarckstraße	Bismarckstraße	Neubau	RB44, S36	13a
GE-Buer Nord	-	Bestand	S9	12b
GE-Buer Süd	-	Bestand	S46	9a
GE-Emscherstraße	Emscherstraße	Neubau	S46	9a
GE-Hassel	-	Bestand	S9	12b
Gelsenkirchen Hbf	-	Bestand	RRX3, RRX7, RE42, RB36, S2, S42, S46	9a, 19
GE-Rotthausen	-	Bestand	S42	19
GEV West	-	Bestand	S8	-

Name der Station	Lage der Station (wenn keine Bestandsstation)	Bestand/Neubau	verkehrende Linien	Maßnahmenkorridor
Gevelsberg Hbf	-	Bestand	S8	-
GEV-Kipp	-	Bestand	S8	-
GEV-Knapp	-	Bestand	S8	-
GE-Zoo	-	Bestand	S46	9a
GLA Ost	-	Bestand	S46	9a
GLA-Bülser Straße	Bülser Straße	Neubau	S9	12b
Gladbeck West	-	Bestand	RE14, S9, S36	12b, 13a
GLA-Zweckel	-	Bestand	S36, S46	9a, 13a
HA-Dahl	-	Bestand	RE55, RB52	3
HA-Eilpe	Im Langenstück	Neubau	RE55, RB52	3
Hagen Hbf	-	Bestand	RE4, RE7, RE13, RE14, RE17, RE34, RE55, RB52, RB54, RB91, S3, S8, S46, S53	2, 3, 9b, 11b
HA-Heubing	-	Bestand	S8	-
HA-Hohenlimburg	-	Bestand	RE14, RE34, RB91	3
HA-Hohensyburg	Dortmunder Straße	Neubau	RB54, S53	2
Haltern am See	-	Bestand	RRX7, RE2, RE42, RB31, RB45, RB91, S4, S9	8c, 12b, 20
HAM-Bockum-Hövel	-	Bestand	RB69/89 -	
HAM-Heessen	-	Bestand	RRX4, RRX6, RB89 -	
HAM-Lohausenholz	Günterstraße	Neubau	RB55, RB56, S1, S4 1, 7, 8a	
Hamm Hbf	-	Bestand	RRX2, RRX3, RRX4, RRX6, RE7, RE13, RB55, RB56, RB69/89, S1, S4	1, 7, 8a
Hamminkeln	-	Bestand	RE19, RE63	-
Hamminkeln-Dingden	-	Bestand	RE19, RE63	-
Hamminkeln-Mehrhoog	-	Bestand	RE19, RE41	-
HAM-Pelkum	Am Damm	Neubau	RB55, RB56	7
HAM-Selmigerheide	nord-östlich des Bahnübergangs Friedhofsweg	Neubau	S1, S4	1, 8a
HAM-Westtünnen	-	Bestand	RB69 -	
HA-Oberhagen	-	Bestand	RB52, RB91 3	
HA-Rummenohl	-	Bestand	RE55, RB52 3	
HA-Schwerter Straße	Schwerter Straße	Neubau	RB52, RB54, RB91, S3, S46, S53	2, 3, 9b, 11b
HAT-Haus Kemnade	alter Bahnstandsstandort	Neubau	S3	11b
Hattingen (Ruhr)	-	Bestand	S3	11b
Hattingen (Ruhr) Mitte	-	Bestand	S3	11b
HAT-Welper	An der Kost	Neubau	S3	11b
HA-Vorhalle	-	Bestand	S3, S46	9b, 11b
HA-Wehringhausen	-	Bestand	S8	-
HA-Westerbauer	-	Bestand	S8	-
HER-Börnig	-	Bestand	S4	8b
Herdecke	-	Bestand	RB52	3
Herdecke-Wittbräucke	-	Bestand	RB52	3
HER-Holsterhausen	Holsterhauser Straße	Neubau	RB91, S46	9a
HER-Horsthauser Straße	Horsthauser Straße	Neubau	S2, S4	8b

Name der Station	Lage der Station (wenn keine Bestandsstation)	Bestand/Neubau	verkehrende Linien	Maßnahmenkorridor
HER-Juliastraße	Juliastraße	Neubau	S2, S46	9a
Herne	-	Bestand	RRX3, RB36, RB45, S2, S4	8b, 8c
HER-Röhlinghausen	Friedrichstraße	Neubau	S2, S42, S46	9a
Herten	-	Bestand	S9	12b
Herten-Distel	Distelner Straße	Neubau	S9	12b
Herten-Westerholt	Bahnhofstraße	Neubau	S9	12b
Hervest-Dorsten	-	Bestand	RE14, RB31, S36, S469a,	13a, 20
HER-Wanne-Eickel Hbf	-	Bestand	RRX3, RRX7, RE42, RB36, RB44, S2, S36, S42, S46	9a, 13a
Holzwickede/DO Flughafen	-	Bestand	RE7, RE13, RB59	-
Hünxe-Drevenack	Hünxer Straße	Neubau	RB31	20
Kamen	-	Bestand	RRX2, RRX3, RRX4, RRX6, S1	1
Kamen-Methler	-	Bestand	S1	1
Kamp-Lintfort Mitte	Friedrichstraße	Neubau	RB32	17
Kamp-Lintfort Süd	Kattenstraße	Neubau	RB32	17
LÜN Süd	nördlich der Kupferstraße im Bereich des Güterbahnhofs Lünen Süd	Neubau	RB47, RB56	7
LÜN-Alstedde	Römerweg	Neubau	RB51	5
Lünen Hbf	-	Bestand	RRX1, RE51, RB47, RB50, RB51	5, 6
LÜN-Lippolthausen	Zum Stummhafen	Neubau	RB47, RB56	7
LÜN-Preußen	-	Bestand	RB50, RB51, RB55	6
Marl-Hamm	-	Bestand	S9	12b
Marl-Hüls	Lipper Weg	Neubau	S4, S9	8c, 12b
Marl-Mitte	-	Bestand	S4, S9	8c, 12b
Marl-Sinsen	-	Bestand	RRX7, RE2, RE42, RB45, RB91, S4	8c
MH West	-	Bestand	S1, S3	11a
MH-Styrum	-	Bestand	S1, S3	11a
MH-Winkhausen	Freiherr-vom-Stein-Straße	Neubau	S1, S3	11a
MOE-Altstadt	Repelener Straße	Neubau	S31	15
MOE-Eick	Orsoyser Allee	Neubau	S31	15, 17, 20
MOE-Hülsdonk	Am Jostenhof	Neubau	S31	15
MOE-Repelen	Kamper Straße	Neubau	RB32	17
Moers	-	Bestand	RB31, RB32, RB35, RB36, S31, S36	13b, 15, 16, 17, 20
MOE-Schwafheim	Siedweg	Neubau	S31	15
Mülheim Hbf	-	Bestand	RRX1, RRX2, RRX4, RRX6, RRX7, RE41, RE42, RE49, S1, S3	11a
Neukirchen-Vluyn	Vluyner Südring	Neubau	S31	15
NV-Diksche Heide	Niederberg	Neubau	S31	15
NV-Neukirchen	Krefelder Straße	Neubau	S31	15
OB-Alstaden	Alstadener Straße	Neubau	S2, S3, S37	11a, 14b
OB-Buschhausen	Skagerrakstraße	Neubau	S37	14a
Oberhausen Hbf	-	Bestand	RRX3, RRX5, RE19, RE41, RB36, S2, S3, S36, S37	11a, 13b, 14a, 14b, 19
OB-Essener Straße	Essener Straße	Neubau	S2	19

Name der Station	Lage der Station (wenn keine Bestandsstation)	Bestand/Neubau	verkehrende Linien	Maßnahmenkorridor
OB-Holten	-	Bestand	S3	11a
OB-Kaisergarten	Zum Eisenhammer	Neubau	S3, S36, S37	11a, 13b, 14a
OB-Lipperfeld	Im Lipperfeld	Neubau	S2	19
OB-Olgapark	Verknüpfung mit ÖPNV-Trasse	Neubau	RB44, S36	13b
OB-Osterfeld Süd	-	Bestand	S36	13b
OB-Sterkrade	-	Bestand	RRX5, RE19, RE41, RB44, S3	11a, 13b
RE Süd	-	Bestand	S4, S42	8c
Recklinghausen Hbf	-	Bestand	RRX7, RE2, RE42, RB45, RB47, RB56, RB91, S4, S9, S42	7, 8c, 12b
RE-Grullbad	Salentinstraße	Neubau	S4, S42	8c
RE-Herner Straße	Herner Straße	Neubau	S4, S42	8c
RE-Hochlar	Stuckenbuschstraße	Neubau	S9	12b
RE-Suderwich	Sachsenstraße	Neubau	RB47, RB56	7
Rheinberg (Rheinland)	-	Bestand	RB31, RB35, S31	15, 16, 20
Rheinberg-Budberg	Rheinkamper Straße	Neubau	RB35	16
Rheinberg-Millingen	-	Bestand	S31	15, 20
Rheinberg-Orsoy	Kuhdyk	Neubau	RB35	16
Schermbeck	abhängig von Trassenvarianten	Neubau	RB31	20
Schwelm	-	Bestand	RE2, RE4, RE7, RE13, RE40, S3, S8	10, 11b
Schwelm West	-	Bestand	S3, S8	-
Schwerte	-	Bestand	RE7, RE13, RE17, RB54, S53	2
Schwerte Ost	Schützenstraße	Neubau	RB54, RB57	-
Schwerte-Ergste	-	Bestand	S53	2
Schwerte-Geisecke	Geisecker Talstraße	Neubau	RB54, RB57	-
Schwerte-Kreinberg	Ostberger Straße	Neubau	S53	2
Schwerte-Westhofen	Wannebachstraße	Neubau	RB54, S53	2
Selm	-	Bestand	RE51, RB51	5
Selm-Beifang	-	Bestand	RE51, RB51	5
Selm-Bork	-	Bestand	RE51, RB51	5
Sprockhövel	abhängig von Trasse der Neubaustrecke	Neubau	S3	11b
Sprockhövel-Haßlinghausen	abhängig von Trasse der Neubaustrecke	Neubau	S3	11b
UN West	-	Bestand	S4	8a
UN-Hemmerde	-	Bestand	RB59	-
UN-Königsborn	-	Bestand	S4	8a
UN-Lünern	-	Bestand	RB59	-
UN-Massen	-	Bestand	S4	8a
UN-Massen Süd	Unnaer Straße/Karlstraße	Neubau	RE7, RE13, RB59	-
Unna	-	Bestand	RE7, RE13, RB58, RB59, S4	8a
Voerde (Niederrhein)	-	Bestand	RRX5, RE19, RE41, S3	11a
Voerde West	Frankfurter Straße	Neubau	S37	14a
Voerde-Möllen	Friedrichstraße	Neubau	S37	14a
Voerde-Spellen	Rheinstraße	Neubau	S37	14a
Waltrop	Borker Straße	Neubau	RB47, RB56	7
Werne	-	Bestand	RRX1, RB50	6

Name der Station	Lage der Station (wenn keine Bestandsstation)	Bestand/Neubau	verkehrende Linien	Maßnahmenkorridor
WES-Blumenkamp	-	Bestand	RE19, RE63	-
WES-Büderich	Bahnhofstraße	Neubau	RB31	20
Wesel	-	Bestand	RRX5, RE19, RE41, RE63, RB31, S3, S37	11a, 14a, 20
WES-Feldmark	-	Bestand	RE19, RE41	-
WES-Wittenberg	RWE-Straße	Neubau	RB31	20
Wetter	-	Bestand	RE4, RE14, RE34, RE55, RB91, S46	-
Wetter-Oberwengern	Neuen Ruhrbrücke	Neubau	S3, S46	9b, 11b
Wetter-Volmarstein	alter Bahnhofsstandort	Neubau	S3, S46	9b, 11b
Wetter-Wengern Ost	alter Bahnhofsstandort	Neubau	S3, S46	9b, 11b
WIT-Annen Nord	-	Bestand	S5	4
WIT-Bommern	alter Bahnhofsstandort	Neubau	S3	11b
WIT-Herbede	alter Bahnhofsstandort	Neubau	S3	11b
WIT-Höhe	alter Bahnhofsstandort	Neubau	S46	9b
WIT-Krone	Kronenstraße	Neubau	S5, S46	4, 9b
WIT-Pferdebachstraße	Pferdebachstraße	Neubau	S5	4
Witten Hbf	-	Bestand	RE2, RE4, RE14, RE34, RE40, RE55, RB91, S5, S46	4, 9b, 10
Xanten	-	Bestand	S31	15
Xanten-Marienbaum	Uedemer Straße	Neubau	S31	15

Quellenverzeichnis

Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz (2021): Treibhausgasemissionen sinken 2020 um 8,7 Prozent. Verfügbar unter: <https://www.bmu.de/pressemitteilung/treibhausgasemissionen-sinken-2020-um-87-prozent> [abgerufen am 05.01.2022].

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2019): Mobilität in Deutschland. Kurzreport. Europäische Metropolregion Stuttgart. Verfügbar unter: <https://www.region-stuttgart.org/index.php?eID=dumpFile&t=f&f=8081&token=cb093f89526e2e4e40ad4820aa6e08386416d8f0> [abgerufen am 05.01.2022].

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2021): Infrastrukturliste Bewertung. Maßnahmen des Planfalls "Deutschlandtakt", laufende Nummer 44 des Unterabschnitts 2, Vorhaben des potenziellen Bedarfs des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege. Berlin

Bus & Bahn (2019): Studie zur Bahnstrecke Dortmund–Enschede vorgestellt. Verfügbar unter: <https://www.busundbahn.de/nachrichten/infrastruktur/detail/news/studie-zur-bahnstrecke-dortmund-enschede-vorgestellt.html> [abgerufen am 07.01.2022].

Deutsche Bahn Personenverkehr (2017): Frankfurt Rhein-Main-Plus. Mehr Zug für die Region. YouTube, 17.11.2017. Verfügbar unter: <https://www.youtube.com/watch?v=htQbgP7CNuw> [abgerufen am 05.01.2022].

Kompetenzcenter Marketing NRW (2016): Der Rhein-Ruhr-Express. Gut fürs Land. Gut für die Menschen. Verfügbar unter: https://www.rrx.de/fileadmin/Newsroom/Broschueren/Der_Rhein-Ruhr-Express_Gut_fuer_das_Land_gut_fuer_die_Menschen.pdf [abgerufen am 05.01.2022].

Kreistag Wesel (2021a): Antrag für die Sitzung des Ausschusses für Mobilität und Verkehr am 01.03.2021 und die Sitzung des Kreistages am 25.03.2021. DS-Nr. 246 X zur Vorlage 246/X.

Kreistag Wesel (2021b): Reaktivierung von Bahnstrecken hier: Strecke Wesel-Dorsten-Haltern und Walsumbahn. Drucksache-Nr. 240/X

Regionalverband Ruhr (2021): Regionales Mobilitätsentwicklungskonzept für die Metropole Ruhr. Endbericht. Verfügbar unter: https://www.rvr.ruhr/fileadmin/user_upload/01_RVR_Home/02_Themen/Mobilitaet/Mobilitaetskonzepte/2021_Regionales_Mobilitaetsentwicklungskonzept_Endbericht.pdf [abgerufen am 05.01.2022].

Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz (2020): Mobilität in Berlin: Die Verkehrswende gewinnt an Fahrt. Verfügbar unter: <https://www.berlin.de/sen/uvk/presse/pressemitteilungen/2020/pressemitteilung.906382.php> [abgerufen am 05.01.2022].

Umweltbundesamt (2021): Klimaschutz im Verkehr. Verfügbar unter: <https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/klimaschutz-im-verkehr#schiene> [abgerufen am 05.01.2022].

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (2022): S-Bahn. Verfügbar unter: <https://www.mobi-wissen.de/Verkehr/S-Bahn> [abgerufen am 05.01.2022].

Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (2017): VRR-Nahverkehrsplan 2017. Bericht. Gelsenkirchen.

Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (2020): Machbarkeitsstudie einschließlich vereinfachter Nutzen-Kosten-Untersuchung. Rateringer Weststrecke. Gelsenkirchen

Verkehrsverbund Rhein-Sieg (2022): Ausbauprojekt. Verfügbar unter: <https://sbahnkoeln.de/de/ausbauprojekt> [abgerufen am 05.01.2022].

Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (2011): Nahverkehrsplan Westfalen-Lippe Erster Nahverkehrsplan für den SPNV im NWL. Münster.

Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (2021): SPNV-Anbindung Bergkamen. Präsentation im Ausschuss für Stadtentwicklung, Strukturwandel und Wirtschaftsförderung der Stadt Bergkamen am 21.06.2021.

Impressum

Die Grünen im Ruhrparlament
Kronprinzenstraße 35
45128 Essen

V.i.S.d.P
Redaktion

Marko Unterauer
Mirjana Gerlach, Patrick Voss und
Marko Unterauer

Telefon 0201 2069 430
E-Mail gruene@rvr.ruhr
Web www.gruenefraktion.ruhr

Umsetzung GlückAuf Design



Schön Grün. Zur CO2-Kompensation wurden 20 Bäume in NRW gepflanzt.



