



Ministerialblatt für das Land Nordrhein-Westfalen

Ausgabe: [MBI. NRW. 2016 Nr. 3](#)
Veröffentlichungsdatum: 11.09.2015
Seite: 78

II

SPNV-Netz im besonderen Landesinteresse nach § 7 Abs. 4 des Gesetzes über den öffentlichen Personen- nahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW) Be- kanntmachung des Ministeriums für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr - II B 4 – 50 – 61.22.1 - vom 11. September 2015

II.

SPNV-Netz im besonderen Landesinteresse nach § 7 Abs. 4 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW)

Bekanntmachung des Ministeriums für Bauen, Wohnen,
Stadtentwicklung und Verkehr - II B 4 – 50 – 61.22.1 -
vom 11. September 2015

Zur Sicherung eines überregionalen Angebotes im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) als Rückgrat einer landesweiten Mobilitätskette im Öffentlichen Personennahverkehr wird im Einvernehmen mit dem Ausschuss für Bauen und Verkehr des Landtags und den für den SPNV zuständigen Aufgabenträgern das nachfolgende SPNV-Netz im besonderen Landesinteresse gemäß § 7 Absatz 4 ÖPNVG NRW festgelegt.

Das SPNV-Netz im besonderen Landesinteresse bildet die, für die Erschließung des Landes wichtigen Korridore des Schienenpersonennahverkehrs ab und beschreibt sie in ihrer landesbedeutsamen Verkehrsaufgabe. Es sichert ein Netz lang laufender, schneller Verbindungen zur Vernetzung von Oberzentren sowie zur Stärkung regionaler Standorte durch ein Anbinden an die Ballungszentren des Landes. Es garantiert damit eine interregionale Erreichbarkeit zur Stärkung der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit des Landes.

Dieses Netz wird zum Fahrplanwechsel am 11. Dezember 2016 wie folgt fortgeschrieben:

SPNV-Netz im besonderen Landesinteresse

Schienenkorridore mit ihren landesbedeutsamen Verkehrsaufgaben	Verlauf des Korridors	Linie, die heute die Verkehrsaufgabe erfüllt (nachrichtlich)	Mio. Zug-km abgeschichtet auf max. 15 Zugpaare pro Tag in Erfüllung der Verkehrsaufgabe
Schnelle Verbindung der Ruhrgebietszentren untereinander und mit Düsseldorf Direkte Verbindung Aachen/ Köln – Ruhrgebiet Bedienung der Unterwegshalte zwischen Dortmund und Hamm	Aachen – Köln – Duisburg – Dortmund – Hamm	RE1	2,4
Direkte Verbindung Münster und Haard-Achse mit zentralem Ruhrgebiet/ Düsseldorf	Münster – Essen – Duisburg – Düsseldorf	RE2	1,4
Schnelle und direkte Verbindung nördliches Ruhrgebiet – Landeshauptstadt Düsseldorf Verbindung der Zentren im nördlichen Ruhrgebiet untereinander Anbindung der Emscherzone an den Fernverkehr in Richtung Süddeutschland sowie in Rich-	Düsseldorf – Oberhausen – Gelsenkirchen – Dortmund – Hamm	RE3	1,2

Schienenkorridore mit ihren landesbedeutsamen Verkehrsaufgaben	Verlauf des Korridors	Linie, die heute die Verkehrsaufgabe erfüllt (nachrichtlich)	Mio. Zug-km abgeschichtet auf max. 15 Zugpaare pro Tag in Erfüllung der Verkehrsaufgabe
tung Bremen/Hamburg und Ostdeutschland Direkte Verbindung Raum Kamen/Hamm – nördliches Ruhrgebiet			
Schnelle und direkte Verbindung Raum Aachen/Mönchengladbach – Landeshauptstadt Düsseldorf Anbindung des Raums Mönchengladbach an den Fernverkehr in Düsseldorf in Richtung Nord- und Ostdeutschland Schnelle und direkte Verbindung Landeshauptstadt Düsseldorf – Wupperachse /Hagen Schnelle und direkte Verbindung Wupperachse – Dortmund	Aachen – Mönchengladbach – Düsseldorf – Hagen – Dortmund	RE4	1,9
Schnelle Anbindung Rechter Niederrhein – Düsseldorf/Köln Schnelle Anbindung Koblenz – Köln/Düsseldorf Erschließung des Rheintales	Koblenz – Bonn – Köln – Duisburg – Wesel	RE5	1,5
Direkte Verbindung Ostwestfalen – Essen – Düsseldorf – Köln (Flughafen)	Köln/Bonn Flughafen – Köln – Neuss – Düsseldorf – Essen	RE6	2,9

Schienenkorridore mit ihren landesbedeutsamen Verkehrsaufgaben	Verlauf des Korridors	Linie, die heute die Verkehrsaufgabe erfüllt (nachrichtlich)	Mio. Zug-km abgeschichtet auf max. 15 Zugpaare pro Tag in Erfüllung der Verkehrsaufgabe
Zusätzliche Verbindung Düsseldorf – Köln als Bypass über Neuss Anbindung Düsseldorf und Ruhrgebiet an Köln/Bonn Flughafen Schnelle Verbindung der Ruhrgebietszentren untereinander	– Dortmund – Bielefeld – Minden		
Anbindung von Krefeld und Neuss an Köln und damit Anbindung an den Fernverkehr in Richtung Süden Schnelle und direkte Verbindung Köln – Wuppertal – Hagen – Unna/Schwerte Schnelle und direkte Verbindung Rheine – Münster – Hamm – Unna/Schwerte Anbindung Münsters an ICE in Richtung Berlin Anbindung des Raumes Unna/Schwerte an ICE in Richtung Berlin	Krefeld – Köln – Wuppertal – Hagen – Hamm – Münster – Rheine	RE7	2,7
Schnelle und direkte Verbindung des Oberzentrums Mönchengladbach mit Köln und dem Flughafen Köln/Bonn sowie An-	Mönchengladbach – Köln – Linz – Koblenz	RE8	1,2

Schienenkorridore mit ihren landesbedeutsamen Verkehrsaufgaben	Verlauf des Korridors	Linie, die heute die Verkehrsaufgabe erfüllt (nachrichtlich)	Mio. Zug-km abgeschichtet auf max. 15 Zugpaare pro Tag in Erfüllung der Verkehrsaufgabe
bindung an den Fernverkehrsknoten Köln Schnelle Anbindung der rechten Rheinseite an Köln, Koblenz und den Flughafen Köln/Bonn sowie Anbindung an den Fernverkehrsknoten Köln			
Schnelle und direkte Anbindung der Region Siegen an den Großraum Köln/Siegburg/Troisdorf mit Anbindung an den Fernverkehrsknoten Köln Schnelle und direkte Verbindung Aachen – Köln	Aachen – Köln – Aachen – Siegen	RE9	1,5
Schnelle und direkte Verbindung des linken Niederrheins mit dem Oberzentrum Krefeld Schnelle und direkte Verbindung zwischen dem linken Niederrhein bzw. Krefeld und der Landeshauptstadt Düsseldorf Anbindung des Kreises Kleve an den Rhein/Ruhr-Raum und den Fernverkehr	Kleve – Krefeld – Düsseldorf	RE10	1,0
Verbindung Kassel – Westfalen – Ruhrgebiet und Düsseldorf	Düsseldorf – Dortmund – Hamm – Paderborn – Kassel	RE11	1,7

Schienenkorridore mit ihren landesbedeutsamen Verkehrsaufgaben	Verlauf des Korridors	Linie, die heute die Verkehrsaufgabe erfüllt (nachrichtlich)	Mio. Zug-km abgeschichtet auf max. 15 Zugpaare pro Tag in Erfüllung der Verkehrsaufgabe
Verbindung Hellweg – Ruhrgebiet und Düsseldorf Zusätzliche Verbindung Ruhrgebiet – Düsseldorf Ergänzung des RE1 und RE6 im Ruhrkorridor zum annähernden 20-Minuten-Takt			
Schnelle und direkte Anbindung von Venlo an die Landeshauptstadt Düsseldorf und den Fernverkehr Schnelle und direkte Verbindung Wupperachse/Hagen – Landeshauptstadt Düsseldorf Schnelle und direkte Anbindung Hamm/Kreis Unna an Hagen/Wuppertal/ Düsseldorf	Venlo – Düsseldorf – Hagen – Hamm	RE13	1,6
Anbindung des Nordwestens von NRW in Münster an den Fernverkehr in Richtung Dortmund/Ruhrgebiet/Rhein-Main-Gebiet Schnelle und direkte Verbindung Münster – Emsland – Ostfriesland	Münster – Rheine – Leer – Emden	RE15	0,5

Schienenkorridore mit ihren landesbedeutsamen Verkehrsaufgaben	Verlauf des Korridors	Linie, die heute die Verkehrsaufgabe erfüllt (nachrichtlich)	Mio. Zug-km abgeschichtet auf max. 15 Zugpaare pro Tag in Erfüllung der Verkehrsaufgabe
Schnelle und direkte Verbindung von Siegen/Iserlohn an Hagen und das zentrale Ruhrgebiet	Essen – Hagen – Siegen/Iserlohn	RE16	1,6
Anbindung des Sauerlandkreises an Hagen und an den Knoten Warburg (Anschluss nach Kassel) Direktanbindung des Sauerlandkreises an Kassel 4x tgl.	Hagen/Paderborn – Warburg – (Kassel)	RE17	1,6
Verknüpfung der Knotenpunktbahnhöfe Aachen, Heerlen und Maastricht miteinander, so dass Übergänge zu den jeweiligen IC-, RE- und RB-Netzen hergestellt werden Grenzüberschreitende Direktverbindung der Oberzentren Aachen, Heerlen (Hauptstadt Parkstad Limburg) und Maastricht (Hauptstadt Provinz Limburg) Grenzüberschreitende Direktverbindung zwischen Mittelzentren, wie z.B. Herzogenrath, Valkenburg, Meerssen	Aachen – Herzogenrath – Heerlen – Maastricht	RE18	0,2

Schienenkorridore mit ihren landesbedeutsamen Verkehrsaufgaben	Verlauf des Korridors	Linie, die heute die Verkehrsaufgabe erfüllt (nachrichtlich)	Mio. Zug-km abgeschichtet auf max. 15 Zugpaare pro Tag in Erfüllung der Verkehrsaufgabe
Direkte Verbindung Eifel – Verdichtungsraum Köln	Köln – Euskirchen – Kall – Gerolstein – Trier	RE22	1,0
Grenzüberschreitende Erschließung des Aachener Raumes	Aachen – Lüttich – (Brüssel) Übergangsweise Aachen – Verviers – Spa	RE29	0,1
Grenzüberschreitende Verbindung Düsseldorf / Niederrhein an die Niederlande Anbindung Niederrhein an Düsseldorf Neue Stammlinie rechter Niederrhein	Düsseldorf – Oberhausen – Wesel – Emmerich – Arnhem	RB35	1,2
Direkte Verbindung linker Niederrhein – zentrales Ruhrgebiet	(Münster –) Essen – Duisburg – Krefeld – Mönchengladbach	RE42	0,7
Direkte Verbindung Dortmund – Münster	Dortmund – Lünen – Münster	RB50	0,6
Bundesländer überschreitende, direkte Ost-West-Achse im nördl. Münsterland, direkte Anbindung über das Oberzentrum	Rheine – Osnabrück – Minden – Hannover – Braunschweig	RE60	0,5

Schienenkorridore mit ihren landesbedeutsamen Verkehrsaufgaben	Verlauf des Korridors	Linie, die heute die Verkehrsaufgabe erfüllt (nachrichtlich)	Mio. Zug-km abgeschichtet auf max. 15 Zugpaare pro Tag in Erfüllung der Verkehrsaufgabe
Osnabrück an Hannover (Niedersachsen)			
Grenzüberschreitende Verbindung Rheine – Hengelo Direkte Verbindung der Oberzentren Bielefeld und Osnabrück Anbindung nördliches NRW an den Fernverkehr in Bielefeld und Osnabrück	Hengelo* – Rheine – Osnabrück – Herford – Bielefeld *vsl. ab 12/2017	RB61	0,9
Direkte Verbindung der Zentren Münster und Enschede	Münster – Gronau – Enschede	RB64	0,6
Direkte Verbindung der Oberzentren Münster und Osnabrück	Münster – Osnabrück	RB66	0,4
Direkte und schnelle Verbindung Bielefeld – Hannover bzw. Anbindung Ostwestfalens an das zentrale Niedersachsen	Bielefeld – Minden – Hannover	RE70	0,3
Direkte Verbindung der Oberzentren Bielefeld und Paderborn	Bielefeld – Sennebstadt – Paderborn	RB74	0,5
Direkte Verbindung von Bielefeld, Herford und Minden	Bielefeld – Minden – Nienburg	RE78 (und RB76)	0,3

Schienenkorridore mit ihren landesbedeutsamen Verkehrsaufgaben	Verlauf des Korridors	Linie, die heute die Verkehrsaufgabe erfüllt (nachrichtlich)	Mio. Zug-km abgeschichtet auf max. 15 Zugpaare pro Tag in Erfüllung der Verkehrsaufgabe
Anbindung Ostwestfalens an den Raum Nienburg/Bremen			
Schnelle und direkte Anbindung des Siegerlandes an das Oberzentrum Frankfurt, damit überregionale Verbindung NRW – Hessen Anbindung an den Fernverkehr in Frankfurt	Siegen – Gießen – Frankfurt	RE99	0,2
Summe (entspricht nicht der Summe der gerundeten Einzelwerte)	SPNV-Netz im besonderen Landesinteresse		31,9

Netzkarte – siehe Anlage

Das von den Aufgabenträgern aus der Pauschale gemäß § 11 Abs. 1 ÖPNVG NRW zu fördernde SPNV-Angebot im besonderen Landesinteresse umfasst somit 31,9 Mio. Zug-Kilometer.

Aufgabenträger	zu förderndes Angebot Mio. Zug-km
Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR	13,9

Zweckverband Nahverkehr SPNV & Infrastruktur Rheinland	6,3
Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe	11,6

- **MBI. NRW. 2016 S. 78**

Anlagen

Anlage 1 (Anlage)

[URL zur Anlage \[Anlage\]](#)