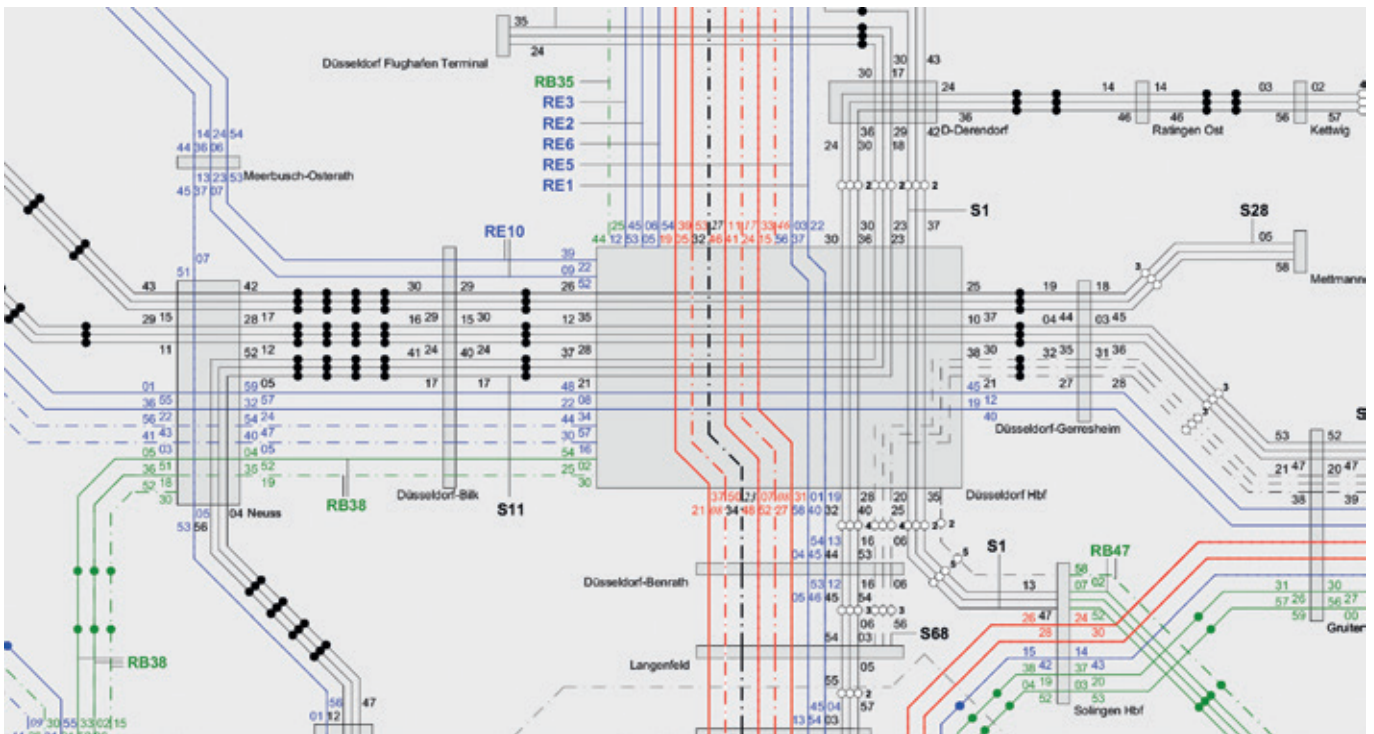


Zug um Zug – Wir verbinden NRW.

Das Kompetenzzentrum ITF NRW





Das Kompetenzzentrum **ITF NRW**

Das Kompetenzzentrum Integraler Taktfahrplan NRW (KC ITF NRW) mit Sitz in Bielefeld arbeitet in Abstimmung mit dem Land NRW, den Zweckverbänden, den Infrastruktureigentümern sowie den Verkehrsunternehmen daran, den NRW-Taktfahrplan fortzuschreiben.

Damit sichert das KC ITF NRW die zukünftige, nachhaltige Mobilität im Schienenpersonennahverkehr in NRW. Bei den Planungen werden Schwerpunkte mit dringendem Handlungsbedarf (infrastrukturell sowie hinsichtlich des Angebotes) definiert und Konzepte zur Optimierung des NRW-Taktes erarbeitet. Die Ergebnisse der Ausarbeitungen werden im Arbeitskreis ITF NRW durch das KC ITF präsentiert.

Das Kompetenzzentrum ITF NRW ist eine von fünf vom Land Nordrhein-Westfalen geförderten Einrichtungen zur Koordinierung der wesentlichen Schwerpunktthemen im ÖPNV.

Die Anbindung an den Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) sichert die fachliche Nähe zu den Zweckverbänden und sorgt für die optimale Nutzung personeller und finanzieller Ressourcen.

Zu den Kernaufgaben des Kompetenzzentrums ITF NRW gehören die zweckverbandübergreifende mittel- bis langfristige Angebotsplanung, die landesweite strategische Infrastrukturplanung und das NRW-weite Datenmanagement.

Angebotsplanung

Die systematische und vorausschauende Angebotsplanung in NRW zeigt in den nächsten Jahren vielerorts Wirkung. So hat das KC ITF NRW auch nachstehende Projekte koordiniert bzw. planerisch begleitet, die für viele Fahrgäste in NRW nachhaltige Mobilitätsverbesserungen mit sich bringen werden.

Taktumstellung im Ruhrgebiet – Planungen S-Bahn-Takt 15´/30´

Im Auftrag des Verkehrsministeriums von Nordrhein-Westfalen (NRW) wurde durch das KC ITF NRW in enger Abstimmung mit den NRW-Zweckverbänden eine Machbarkeitsprüfung für eine leistungsneutrale Taktumstellung bei der S-Bahn von einem 20- auf einen 15/30-Minuten Takt durchgeführt.

Nach mehreren Iterationsschleifen erfolgte zunächst die Festlegung auf ein betrieblich geprüftes Zielkonzept. Hierbei wurde nur ein sehr geringer, systembedingter Infrastrukturbedarf festgestellt. Zudem konnte eine neutrale Leistungs- und Fahrzeugbilanz bei einer möglichen Taktumstellung nachgewiesen werden.



Neben der Prüfung der Fahrbarkeit wurde auch eine Fahrplan- und Verspätungsanalyse durchgeführt, um die zu erwartende Betriebsqualität zu ermitteln.

Das Ergebnis der DB Netz AG hat offenbart, dass ein 15´/30´ Takt bei der S-Bahn in NRW grundsätzlich bei einer leicht verbesserten Betriebsqualität fahrbar wäre. Eine durchgeführte Nachfrageprognoseuntersuchung zeigte ein heterogenes Bild. Vor diesem Hintergrund konnte wegen des fehlenden Nachfragepotenzials im Bereich Köln und Düsseldorf eine Taktumstellung im Ruhrgebiet empfohlen werden. Hier bietet der neue Takt ein nachfragegerechtes Angebot (Grundtakt 30 Min.; zu Hauptverkehrszeiten 15-Min.-Takt) ohne Taktsprung in den Abendstunden. Die Abfahrtszeiten sind leicht zu merken und korrespondieren mit dem Taktraster der RE- und RB-Linien, ebenso mit dem künftigen RRX-Takt. Das Konzept dient als Grundlage für die Neuvergabe der S-Bahn-Leistungen durch den VRR im Jahr 2019.

Planung Rhein-Ruhr-Express (RRX)

Eine weitere wichtige Aufgabe der SPNV-Akteure in NRW ist die Abstimmung der Planungen zum Vorlaufbetrieb des Rhein-Ruhr-Express (RRX). Bereits im Vorfeld waren Konzepte zu entwickeln, die kompatibel sind mit dem Zielkonzept des RRX.

Mit dem RRX wird die Einführung eines neuen Schienenverkehrsproduktes in Nordrhein-Westfalen geplant, das qualitativ zwischen dem heutigen Schienenpersonenfernverkehr (IC/ICE) und dem RegionalExpress (RE) angesiedelt ist. Der RRX versteht sich als Premiumprodukt des SPNV, dessen Kernstrecke durch die Rhein-Ruhr-Achse (Hamm → Dortmund – Essen – Duisburg – Düsseldorf – Köln) gebildet wird.



Der RRX soll aus insgesamt sechs Linien bestehen, die jeweils im 60-Minuten-Takt verkehren. Zwischen Dortmund und Köln überlagern sich die Linien zu einem durchgehenden 15-Minuten-Takt. Einzelne Linien erstrecken sich darüber hinaus bis weit in weitere Teile NRWs und werden auch dort für einen Qualitätssprung sorgen.

Qualitätsanalysen und Infrastruktur

Seit 2011 werden die Qualitätsberichte für Infrastruktur und Betriebsqualität in Bielefeld gebündelt und jährlich als Qualitätsbericht SPNV NRW herausgegeben.

Das seit 2009 durchgeführte Monitoring der Langsamfahrstellen in NRW (Netzzustandsberichte) wurde als Bestandteil der Infrastrukturanalyse in den Qualitätsbericht integriert. Somit erhält der Leser einen gesamten Überblick über die Qualität und mögliche Mängel des SPNV in NRW. Zudem werden Handlungsansätze benannt, um die Tragfähigkeit des SPNV in NRW auch langfristig zu sichern. Der Qualitätsbericht, in dem auch zahlreiche Vertreter der Branche zu Wort kommen, wird im Auftrag des Ministeriums für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes NRW (MBWSV) erstellt.

Das KC ITF NRW verfolgt den ITF-Planungsansatz der nachfrageorientierten, fahrplanbasierten Infrastrukturplanung. Neben der Beseitigung bereits heute bestehender Engpässe müssen künftige Angebots- und Infrastrukturplanungen eng aufeinander abgestimmt werden. Ausbaumaßnahmen in der bestehenden Netzinfrastruktur sind daher notwendig zur

- Umsetzung nachfragegerechter Betriebskonzepte,
- Steigerung der Wirtschaftlichkeit,
- Erhöhung der Streckenleistungsfähigkeit,
- Verbesserung der Pünktlichkeit bzw. der Flexibilität im Störfall.

Neben den zentralen Ausbauprojekten in NRW mit netzweiten Auswirkungen, wie z. B. der dreigleisige Ausbau der Betuwe-Strecke zwischen Oberhausen und der niederländischen Grenze oder der sechsgleisige Ausbau zwischen

Duisburg und Düsseldorf/Köln im Rahmen der RRX-Planungen inkl. Ausbau Münster – Lünen, können viele kleine Maßnahmen zu einer spürbaren Verbesserung der betrieblichen Qualität beitragen. Der SPNV-Beirat NRW hat dazu eine Liste mit kurz- und langfristigen Infrastrukturmaßnahmen erarbeitet.

Ferner gilt es, die Stationen entlang der sogenannten RRX-Außenäste für die Fahrbarkeit ab Dezember 2018 rechtzeitig im erforderlichen Umfang auszubauen.



Statistik und Datenmanagement

Das KC ITF NRW verfügt über eine umfangreiche Datenbank zu NRW-weiten Nachfrage- und Betriebsleistungsdaten, die regelmäßig fortgeschrieben wird.

Damit zeitnah auf Nachfrageänderungen reagiert werden kann, werden die Daten zur Fahrgastnachfrage (z. B. Personenkilometer, Ein- und Aussteiger je Station, Reisende je Streckenabschnitt) auf den SPNV-Linien in ganz NRW fortlaufend ausgewertet. So werden u. a. Untersuchungen zu Knotenbelastungen durchgeführt, aber auch Korridorbetrachtungen mit Auswertungen von Querschnittsbelastungen.

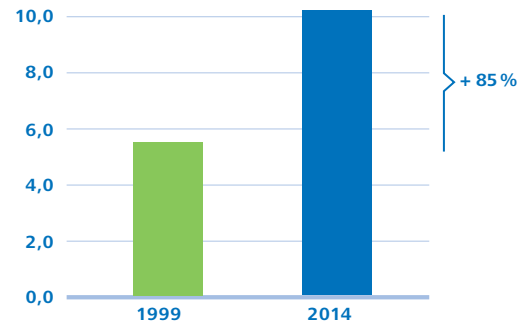
Neue Angebotskonzepte im Rahmen der ITF-Weiterentwicklung werden mit der Nachfrageentwicklung abgestimmt, um eine bestmögliche Abdeckung von Angebot und Nachfrage im SPNV zu gewährleisten. Zur Darstellung der Entwicklung des Verkehrsangebotes in NRW werden jährlich auf Basis der Jahresfahrpläne die Betriebsleistungsdaten aktualisiert – z. B. Zugkilometer pro Jahr (Zkm) je Linie und NRW-Teilraum.

Der NRW-Takt: Entwicklung von Angebot und Nachfrage

Seit Einführung des NRW-Takts im Jahr 1998 wurde das SPNV-Angebot in NRW konsequent und mit nachweisbarem Erfolg ausgebaut. So konnte bis heute das jährliche Angebot gegenüber 1997 sukzessive um 27 Millionen Zkm auf rund 102 Millionen Zkm gesteigert werden. Das Fahrgastaufkommen von ca. 10,1 Mrd. Pkm im Jahr 2014 entspricht einer Zunahme von etwa 85 % gegenüber dem Vergleichsjahr 1999. Das bedeutet eine überproportionale Steigerung der Fahrgastnachfrage (Pkm) im Vergleich zur Erweiterung des Verkehrsangebotes (Zkm).

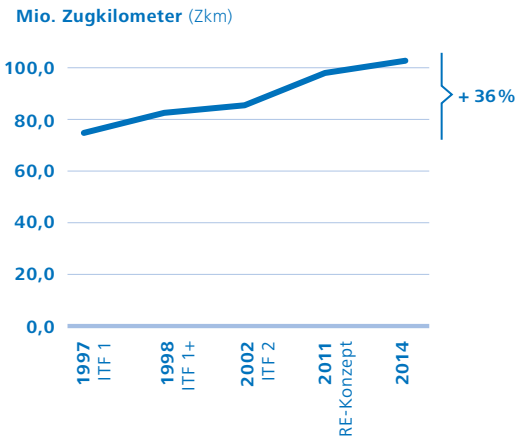
ENTWICKLUNG DER NACHFRAGE IN NRW

Mrd. Personenkilometer (Pkm)



ENTWICKLUNG DES SPNV-ANGEBOTS IN NRW

Mio. Zugkilometer (Zkm)



Grundsatzfragen und Herausforderungen

Gesetze und Verordnungen

Aufgrund seiner Komplexität muss sich der Bahnsektor mit den unterschiedlichsten Einflüssen auseinandersetzen. Neben Gesetzen und Normen greifen besonders EU-Verordnungen immer öfter regulierend in das System Bahn ein. Als Dienstleister ist es vermehrt auch Aufgabe des KC ITF NRW, die neuen Änderungen fachlich zu bewerten und auf mögliche Auswirkungen für den Integralen Taktfahrplan hinzuweisen.

Vernetzung des Angebots von Nah- und Fernverkehr

In NRW führt unter anderem das Fernverkehrsangebot vor allem in der Metropolregion Rhein-Ruhr zunehmend zu Kapazitätsengpässen auf den Strecken. Durch die unzureichend ausgebaute Infrastruktur, die Abkehr von Taktsystemen, sowie den z. T. unkoordinierten Eintritt privater Fernverkehrsanbieter wird der Integrale Taktfahrplan immer häufiger gefährdet. Um dieser Entwicklung entgegen zu wirken, muss der Fernverkehr wieder besser mit dem Nahverkehr vernetzt werden. Das Konzept des Deutschlandtaktes zeigt hierbei Lösungsansätze auf, welche vom Land NRW mit Unterstützung des KC ITF verfolgt werden.

Verkehrliche Integration schienenferner Räume in den Taktfahrplan NRW

Mit diesem Ansatz wird ein Gedanke der ÖPNV-Zukunftskommission NRW aufgegriffen, bei dem davon ausgegangen wird, dass ein landesweites Grundnetz herzustellen ist, das aus dem SPNV-Schiennetz, aber auch aus wichtigen, regionalen Verbindungen des ÖPNV besteht. Mit der Erweiterung des Ansatzes über die reinen SPNV-Schienenwege hinaus soll vermieden werden, dass Regionen in NRW benachteiligt werden, die historisch bedingt keinen Schienenanschluss (mehr) besitzen.

Blick nach vorn

Im Verdichtungsland NRW wird der SPNV auch weiterhin eine tragende Rolle zur Sicherstellung der Mobilität einnehmen.

Das KC ITF NRW wird dabei unterstützen, die Planungen des Landes, der Zweckverbände und der Infrastruktureigentümer aufeinander abzustimmen und zukunftsfähig auszurichten. Zug um Zug – für ein mobiles NRW.

Herausgeber

Kompetenzcenter ITF NRW

c/o Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL)

Geschäftsstelle Bielefeld

Jahnplatz 5

33602 Bielefeld

Telefon: 0521 32 94 33-0

Fax: 0521 32 94 33-16

E-Mail: info@kcitf-nrw.de

Stand: November 2015

Bildnachweis

Titelgrafik: sma / KC ITF NRW, S. 2: ardvventure,

S. 3: VRR, Seite 4: Siemens AG, S. 5: Fotolia: Mopap

www.kcitf-nrw.de

