

Revierbahn West

Aktueller Informationen über das Projekt

Stand: Dienstag, den 24. März 2026

Gefördert durch:



Bundesministerium
für Wirtschaft
und Energie



aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages



Folieninhalte

- 01** Prozess und aktueller Stand
- 02** Fachliche Vorstellung:
Blick auf den Planungsstand
 - SPNV-Haltepunktverortung
 - Raumwiderstandsklassifizierung
 - Grobtrassenfindung
- 03** Ausblick und nächste Schritte



Prozess und aktueller Stand

Maßnahmen im Investitionsgesetz Kohleregionen 2,35 Mrd. Euro

Ausbau Aachen – Köln



Revierbahn West



S-Bahn-Ausbau Köln –
Mönchengladbach

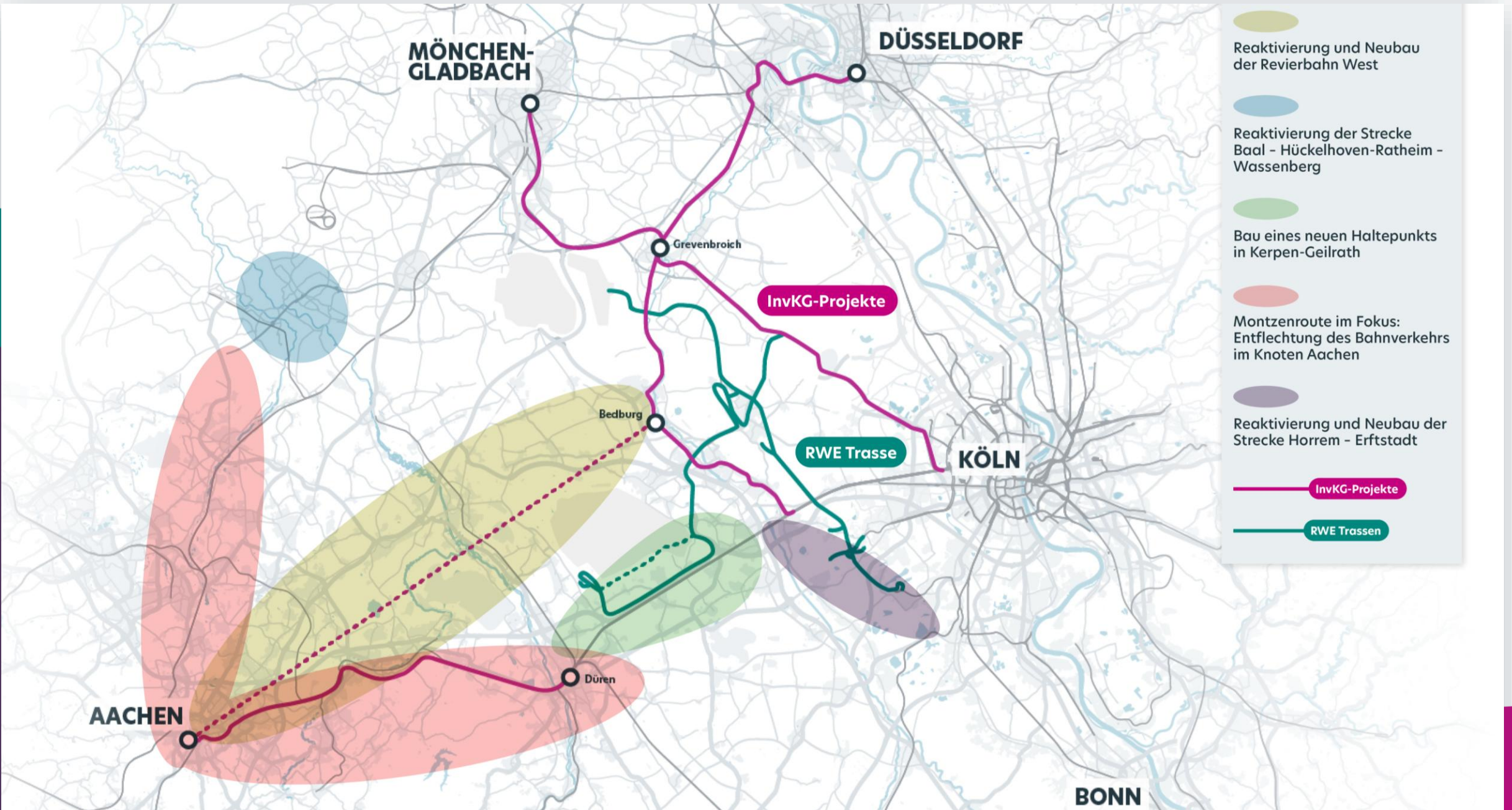


Revierbahn Ost



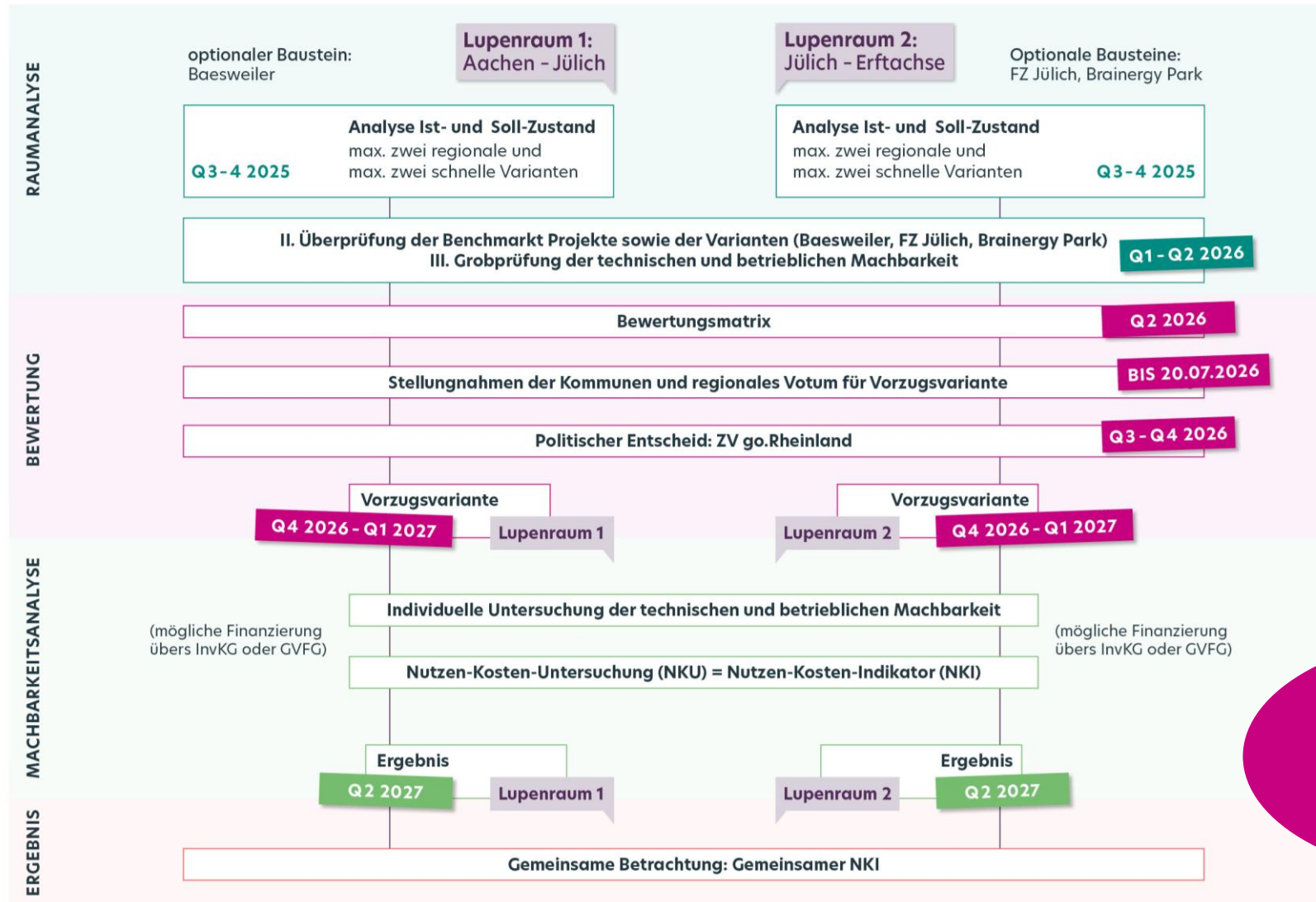
Erft-S-Bahn





- Reaktivierung und Neubau der Revierbahn West
- Reaktivierung der Strecke Baal - Hückelhoven-Ratheim - Wassenberg
- Bau eines neuen Haltepunkts in Kerpen-Geilrath
- Montzenroute im Fokus: Entflechtung des Bahnverkehrs im Knoten Aachen
- Reaktivierung und Neubau der Strecke Horrem - Erftstadt
- InvKG-Projekte
- RWE Trassen

Verabschiedete Vorgehensweise durch den ZV go.Rheinland



Verabschiedung der Vorgehensweise von der Verbandsversammlung des ZV go.Rheinland – 19. Juni 2023

Die Prozessbeteiligten

Vergabe im April 2025

Auftraggeber



Partner



Auftragnehmer

zebralog
Lots*



Engineering & Consulting
Part of DB E.C.O. Group

inno2grid

PTV GROUP
part of Umovity

Kommunikation
und Beteiligung

Fachgutachter*
innen

Fördergeber

Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages

Projektansprechpartner:innen



Bianca Achilles
Projektleitung



Tanja Krugmann
Projektleitung



Jonathan Langer
Projektmanagement



Nicolas Alcock
Projektmanagement



Lisa Claus
Stakeholder-
management und
Öffentlichkeits-
beteiligung



Thomas Blome
Projektmanagement

E-Mail: Mbs-rheinisches-revier@gorheinland.com

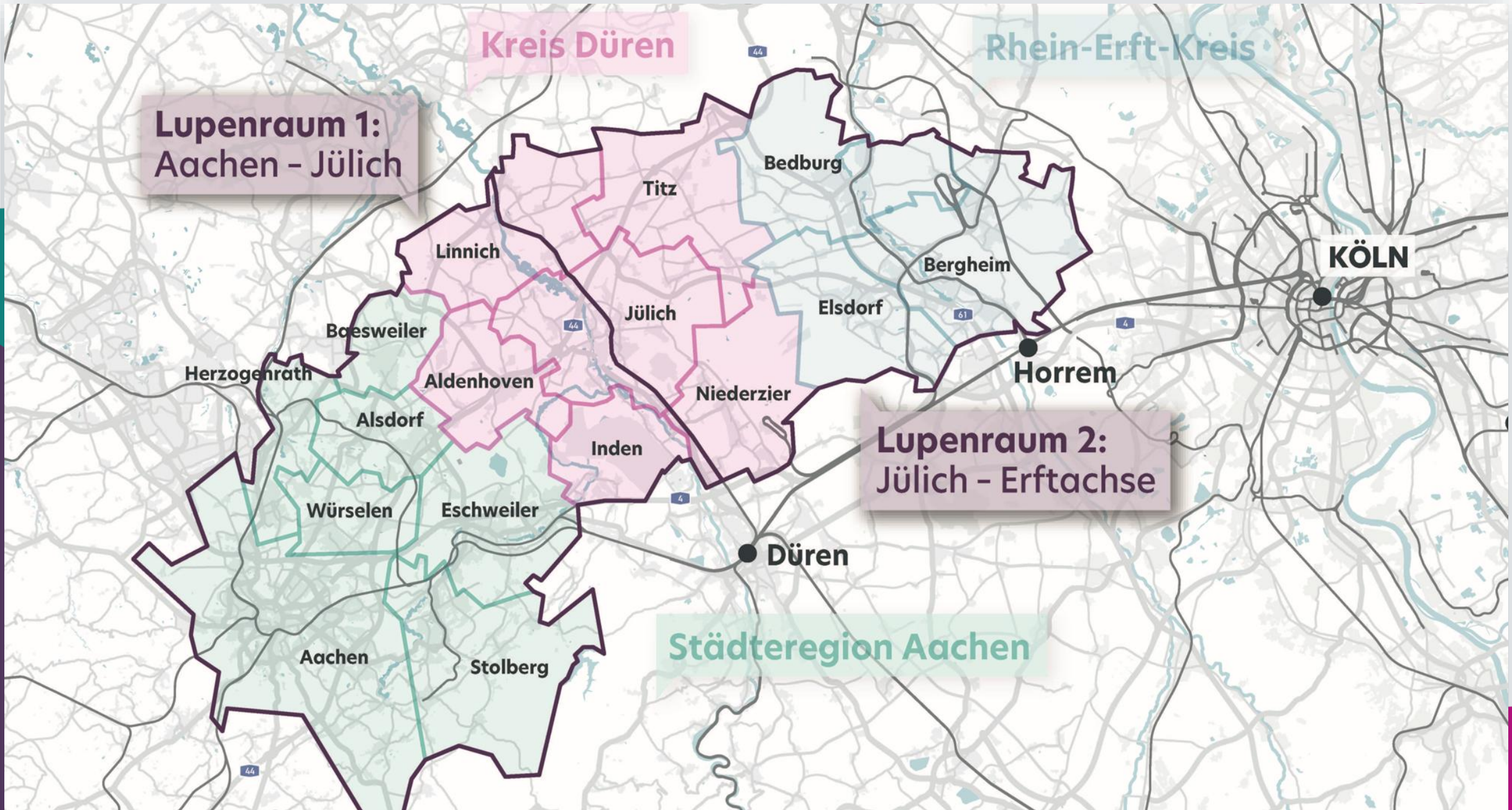


Enge Einbindung der Region

Vereinfachte Darstellung der bisherigen Schritte



Fachliche Vorstellung: Blick auf den Planungsstand



Kreis Düren

Rhein-Erft-Kreis

Lupenraum 1:
Aachen - Jülich

Lupenraum 2:
Jülich - Erftachse

Städteregion Aachen

KÖLN

Herzogenrath

Boesweiler

Linnich

Titz

Bedburg

Bergheim

Jülich

Elsdorf

Horrem

Aldenhoven

Niederzier

Inden

Aldorf

Würselen

Eschweiler

Düren

Aachen

Stolberg

Schritt 1: Raumwiderstandsanalyse und Haltepunktverortung

Untersuchung anhand rechtskräftiger Unterlagen

Vom Groben ins Feine: die Raumanalyse von der Bestandsaufnahme bis zur Trassenempfehlung

Bestandsaufnahme

In der Bestandsaufnahme werden zuerst alle **planungsrelevanten Unterlagen**, die sich auf die **SPNV-Haltepunktverortung** und die **Trassenfindung auswirken können**, zusammengetragen.

Zu diesen Unterlagen gehören zum Beispiel Informationen zum **aktuellen Stand** und der **zukünftigen Entwicklung** von **Natur- und Trinkwasserschutzgebieten**, **Siedlungsgebieten** und der **Bestandsbebauung** und vielen weiteren raumbedeutsamen Grundlagen.

Die Unterlagen werden in einer **Datenbank** gespeichert, in Form von **Karten** aufbereitet und gemeinsam mit den **zuständigen Behörden** auf **Vollständigkeit** und **Aktualität** geprüft.

SPNV-Haltepunktverortung

Die in der Bestandsaufnahme gesammelten Daten werden so aufbereitet, dass im gesamten Untersuchungsraum überprüft werden kann, **wo ein SPNV-Haltepunkt besonders sinnvoll ist**.

So kann untersucht werden, welche **räumlichen Gegebenheiten** (bspw. Bevölkerungsdichte oder Pendlerverflechtungen) einen besonderen **statistischen Zusammenhang** mit dem SPNV-Angebot im Bestand aufweisen.

Daraus wird abgeleitet, welche Gegenden **passende räumliche Gegebenheiten** aufweisen und damit für einen **SPNV-Haltepunkt geeignet** sind, bislang aber noch nicht an das Schienennetz angebunden sind.

Raumwiderstandsklassifizierung

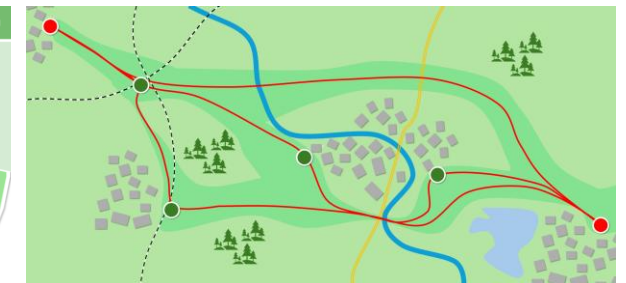
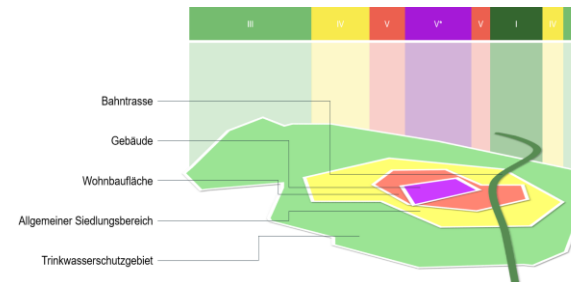
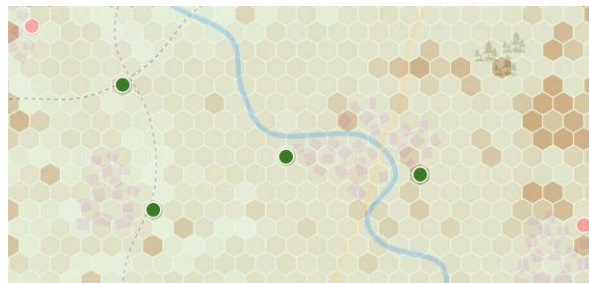
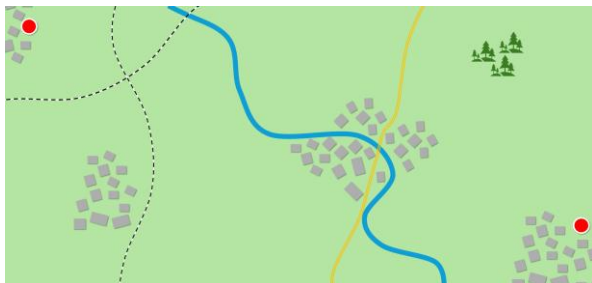
Damit aktuelle und zukünftige **räumliche Schutzgüter** wie bspw. Wohnbebauung oder Naturschutzgebiete **nicht überplant** werden, müssen alle **rechtskräftigen Unterlagen** geprüft werden.

Die festgestellten, räumlichen Gegebenheiten werden dann in **Raumwiderstandsklassen** überführt. Die Raumwiderstände **legen fest**, welche **Gebiete besonders schützenswert** sind und welche sich für einen **Trassenverlauf besser eignen**.

Grobtrassenfindung

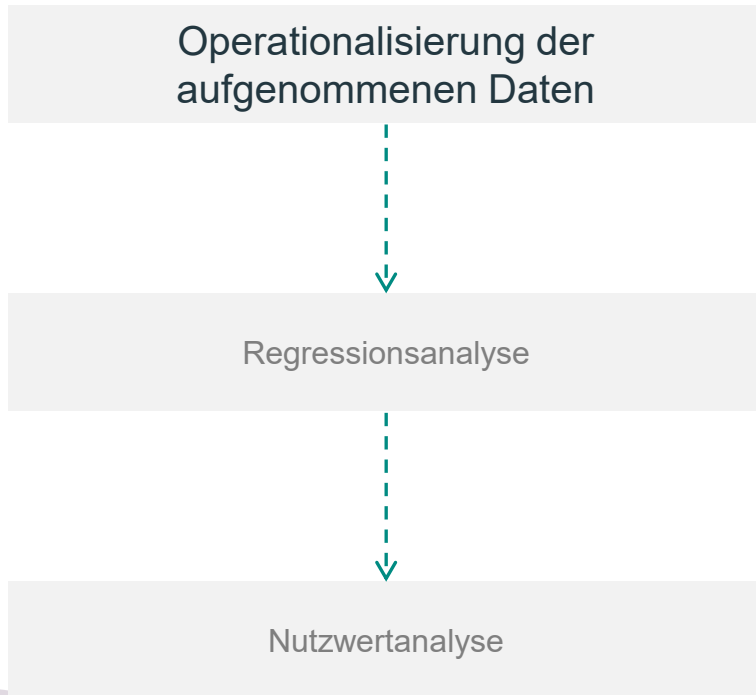
Mögliche **Trassenverläufe** werden im nächsten Schritt unter der Prämisse entwickelt, dass sie die identifizierten **Haltepunkte möglichst effizient** und mit dem **geringsten Raumwiderstand** anbinden.

Dazu wird im nächsten Schritt die sogenannte **least-cost-path-Analyse** angewendet, durch die **mögliche Trassenkorridore identifiziert** und **skizziert** werden können.

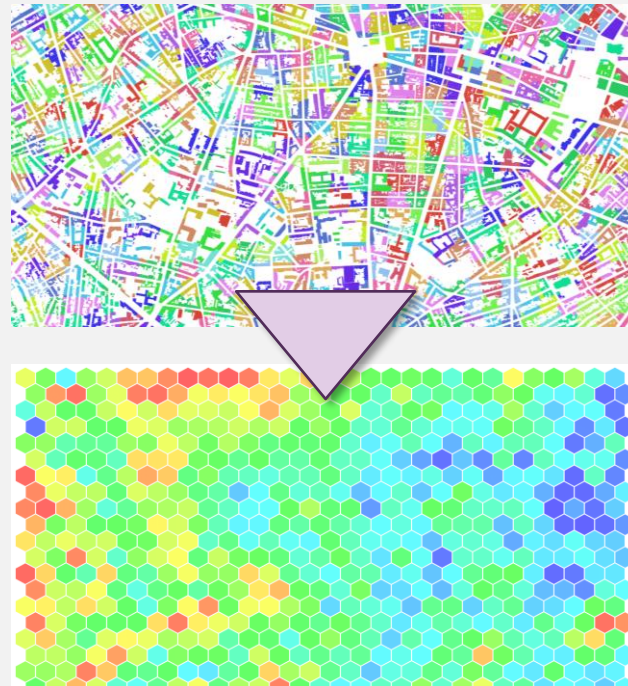


SPNV-Haltepunktverortung

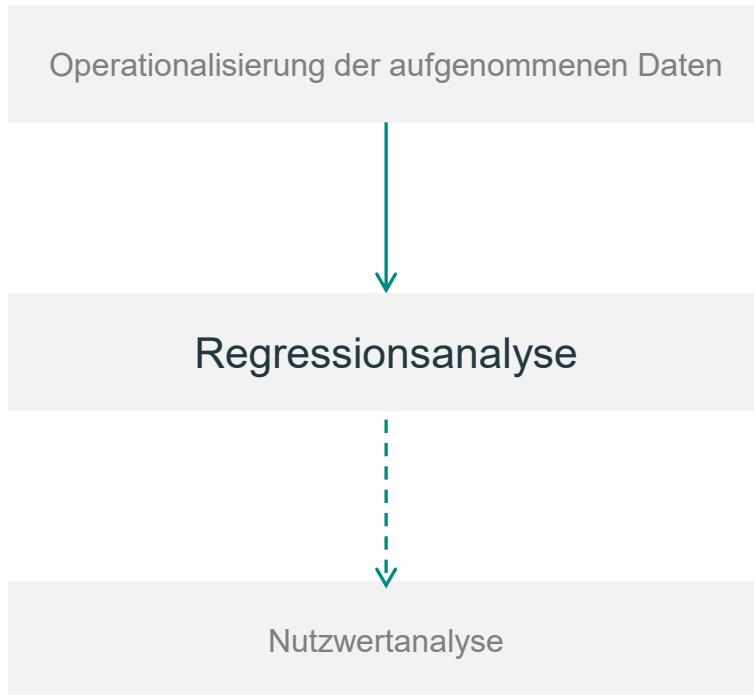
SPNV-Haltepunktverortung



Im Rahmen der Operationalisierung werden die in der Bestandsaufnahme aufgenommenen Daten in Indizes aufbereitet und in ein gleichmäßiges räumliches Raster überführt.

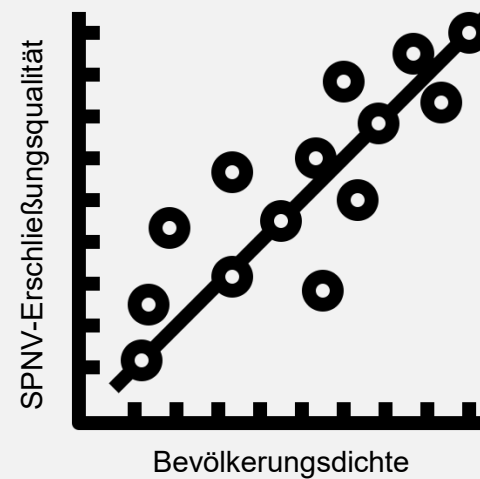


SPNV-Haltepunktverortung



Die räumliche Ausprägung der einzelnen räumlichen Parameter (Indizes) werden auf einen induktivstatistischen Zusammenhang mit der SPNV-Erschließungsqualität geprüft.

Die Regressionsanalyse untersucht, wie mehrere verschiedene Parameter (z. B. Bevölkerungsdichte, Arbeitsplatzdichte, Besucherverkehre) die SPNV-Erschließungsqualität bedingen.



SPNV-Haltepunktverortung

Faktoren der Nutzwertanalyse

- Bevölkerungsdichte 2040
- Arbeitsplatzdichte 2040
- Besucherverkehre 2040
- Pendlerverkehre 2040
- ÖPNV-Erschließungsqualität 2040
- MIV-Erschließungsqualität 2040
- Zentralität 2040

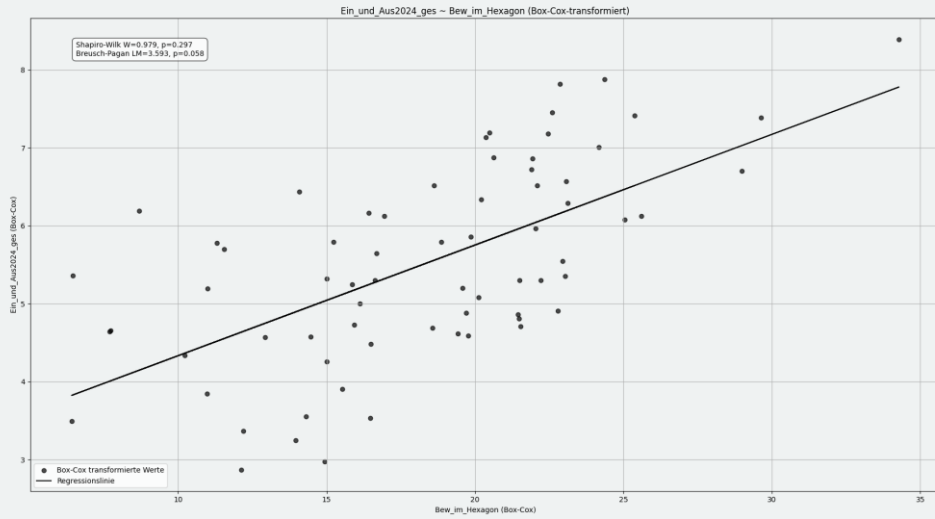
Ergebnisse der SPNV-Haltepunktverortung: Bevölkerungsdichte 2040

Bevölkerungsdichte auf Grundlage der räumlichen
Bevölkerungsverteilung

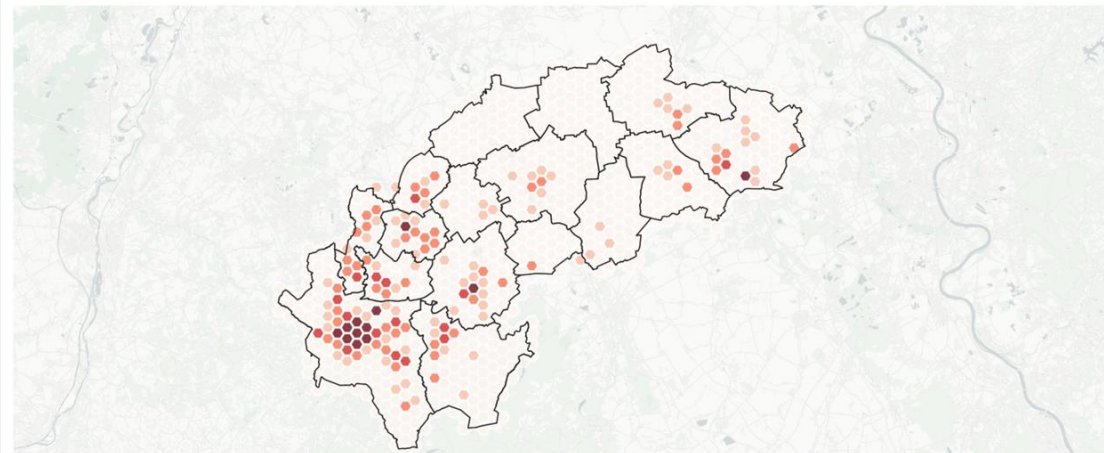
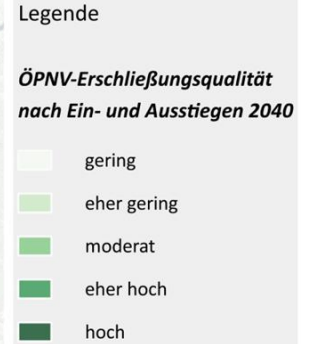
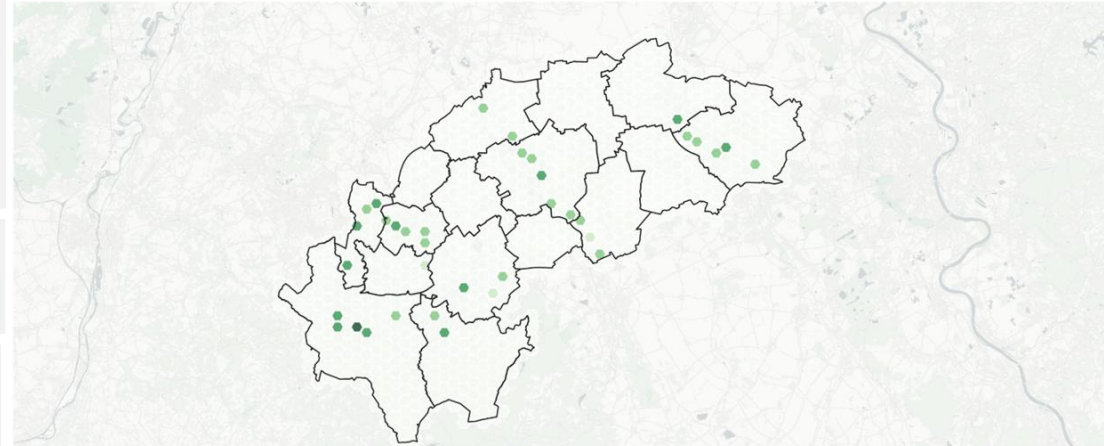
Berücksichtigung der Gebäudenutzung und -volumen

Berücksichtigung der amtlichen
Bevölkerungsvorausberechnung je Gemeinde bis 2040

$R^2 = 0,40$



Revierbahn-West - SPNV-Erschließungsqualität und Bevölkerungsdichte 2040

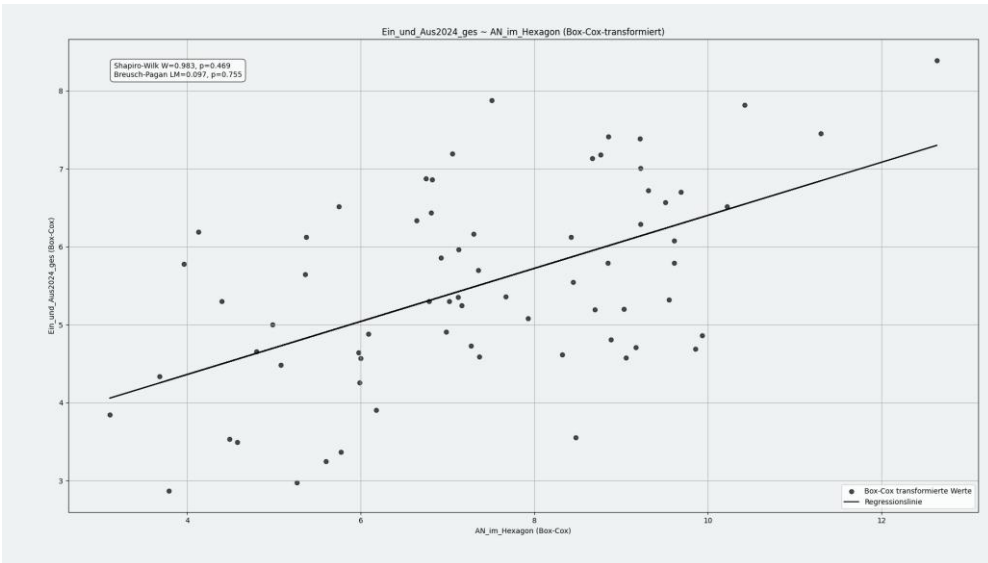


Ergebnisse der SPNV-Haltepunktverortung: Arbeitsplatzdichte 2040

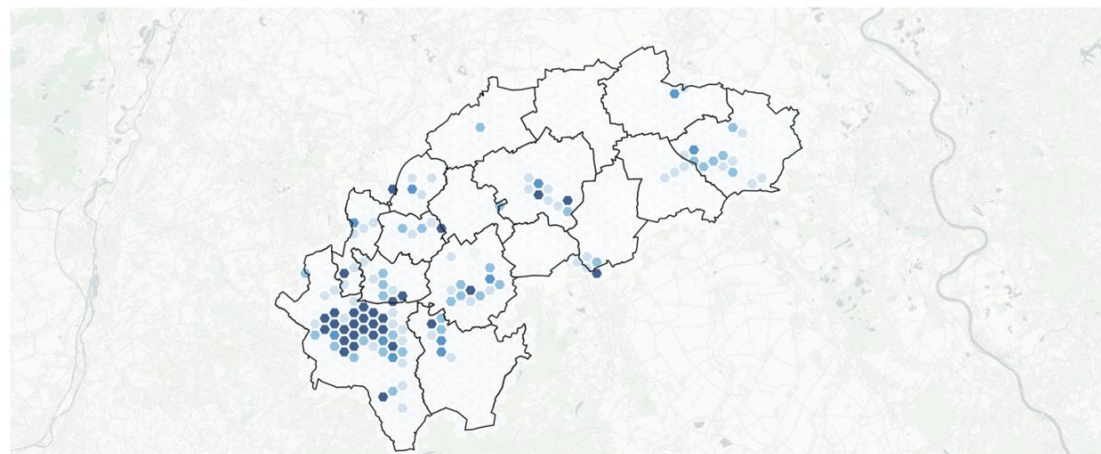
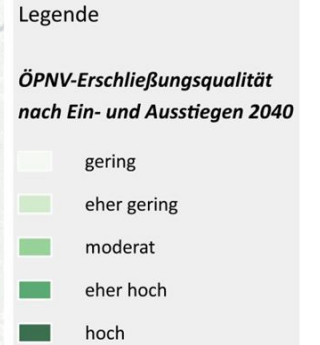
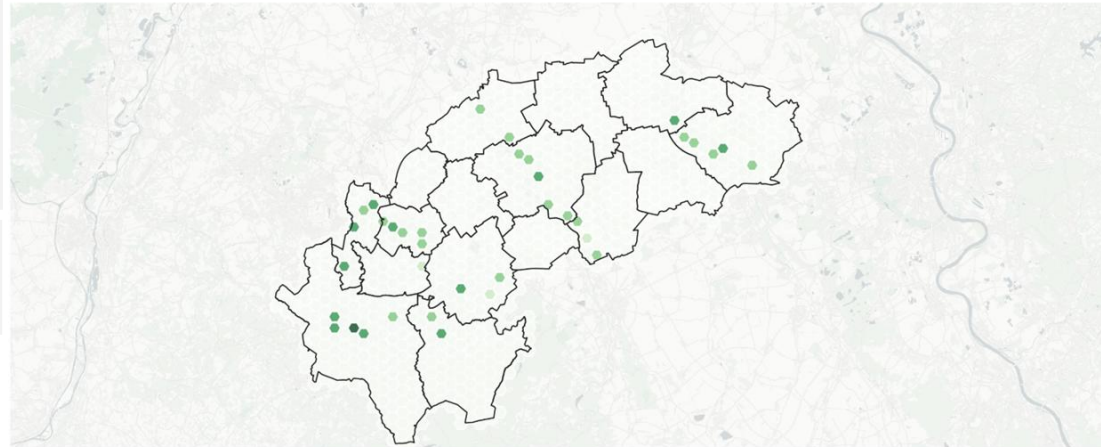
Ableitung der Arbeitsplatzdichte aus Nutzungsdaten (bspw. Art des Gewerbes) und ermittelten BGF

Flächenwirtschaftlichkeit (BGF/Arbeitsplatz) aus gängigen Richtwerten der Verkehrsplanung (Ver_Bau)

$R^2 = 0,30$



Revierbahn-West - SPNV-Erschließungsqualität und Arbeitsplatzdichte 2040

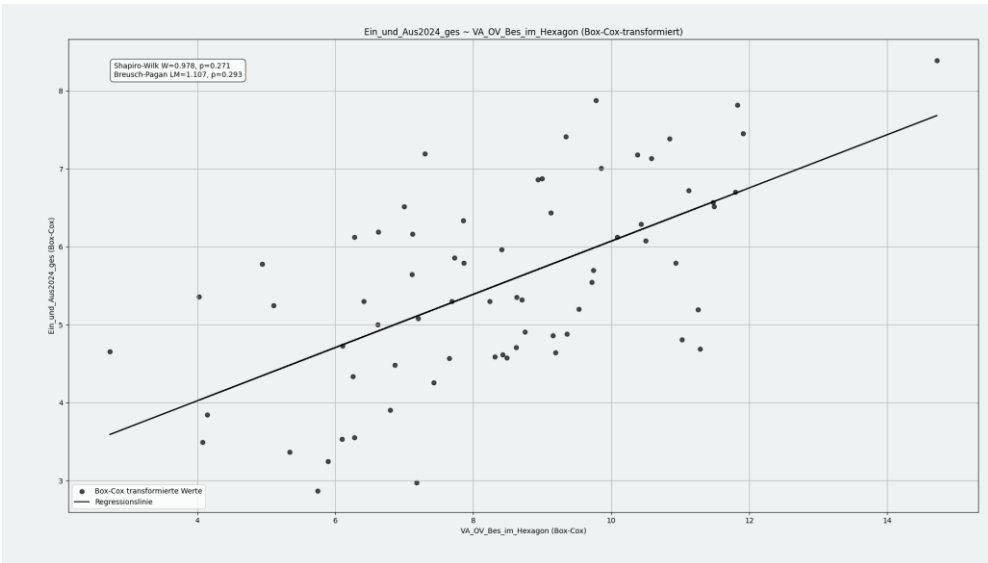
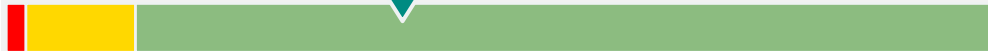


Ergebnisse der SPNV-Haltepunktverortung: Besucherverkehre 2040

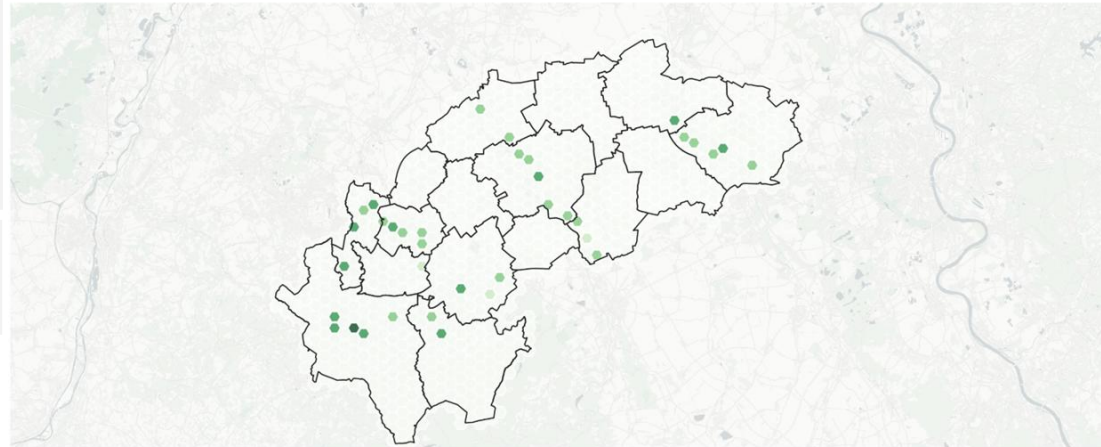
Besucherverkehre ermittelt auf Grundlage von Besuchern je Einwohner bzw. je Erwerbstätigem

Richtwerte nach gängiger Literatur der Verkehrsplanung (FGSV, Ver_Bau)

$R^2 = 0,38$

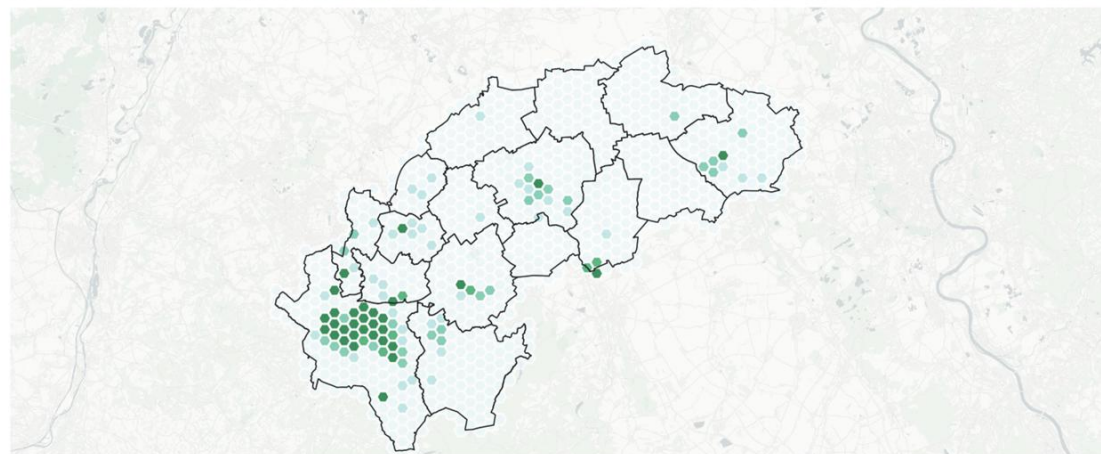


Revierbahn-West - SPNV-Erschließungsqualität und Besucherverkehre 2040



Legende
ÖPNV-Erschließungsqualität nach Ein- und Ausstiegen 2040

- gering
- eher gering
- moderat
- eher hoch
- hoch

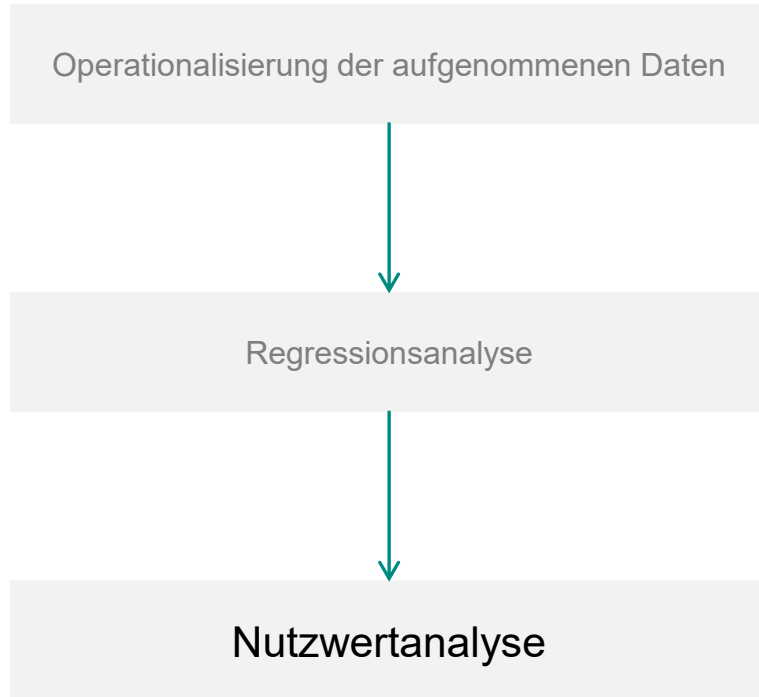


Besucherverkehre 2040

- gering
- eher gering
- moderat
- eher hoch
- hoch

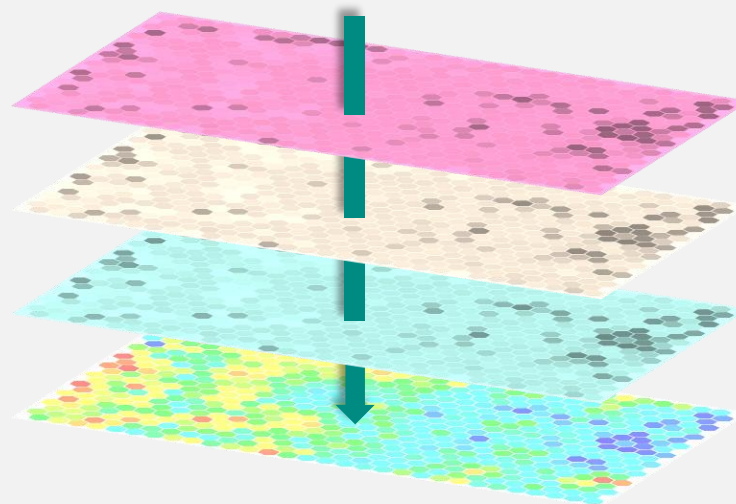
0 10 20 km

SPNV-Haltepunktverortung

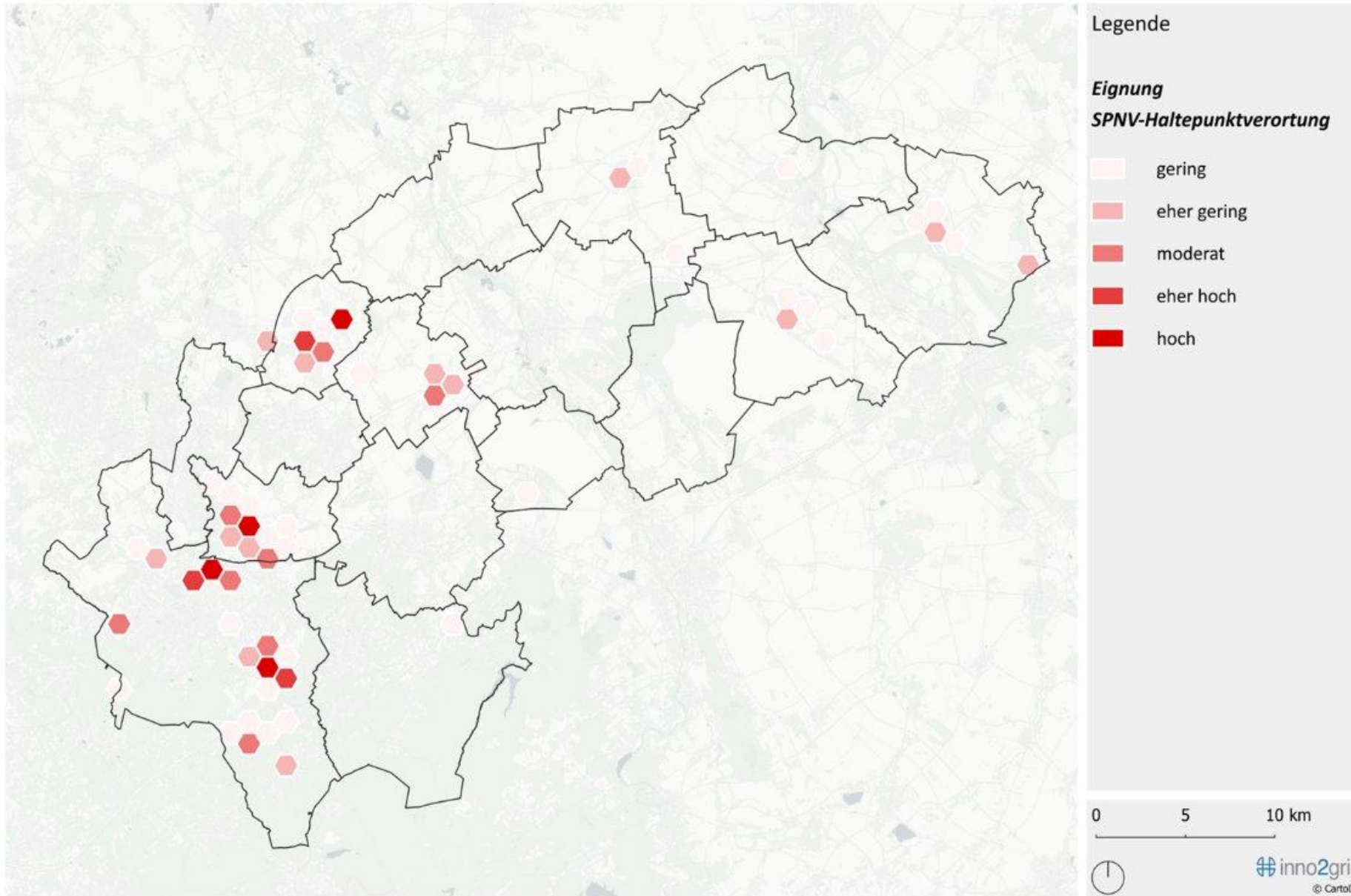


Der Grad des induktivstatistischen Zusammenhangs wird in Gewichte im Rahmen einer Nutzwertanalyse überführt.

So kann für jede räumliche Einheit bestimmt werden, zu welchem Grad sie für eine SPNV-Haltepunktverortung infrage kommt.



Revierbahn West - Eignung zur SPNV-Haltepunktverortung 2040 (Arbeitsstand 14.01.26)



Raumwiderstandsklassifizierung

Datenaggregation

Woher stammen die Informationen?

- Digitales Liegenschaftskataster Modell (DLKM) & Digitales Landschaftsmodell (DLM)
- Flächennutzungspläne
- Regionalplan
- Weitere Informationsquellen (z.B. Bundesverkehrswegeplan, Braunkohlepläne, Landschaftspläne...)

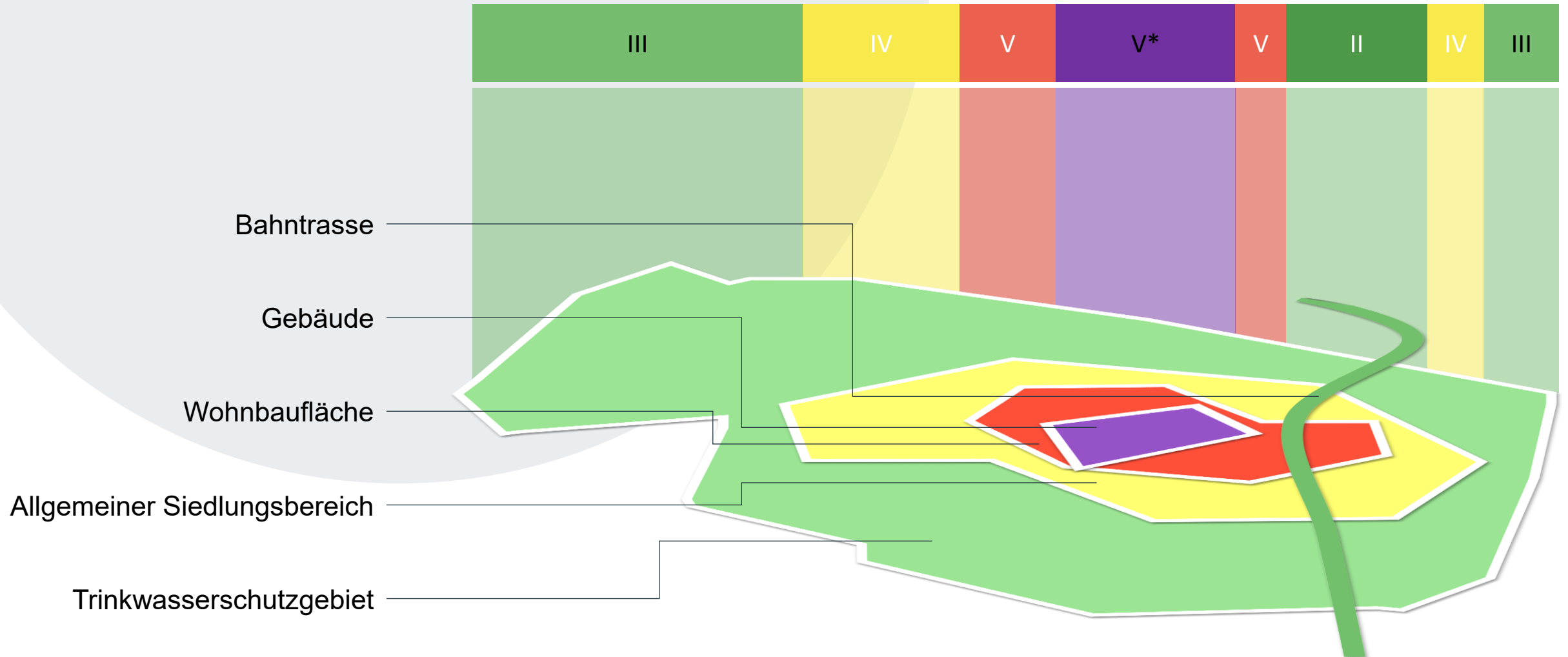
→ **Nur formelle und damit rechtskräftige Unterlagen**

Von Geoinformationen zu Raumwiderständen: Methodik I – klassische Raumwiderstandsklassifizierung

- Als Orientierungshilfe dienen die Schutzgüter gem. § 2 UVPG Abs. 1:
 - Menschen, insbesondere menschliche Gesundheit
 - Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt
 - Fläche, Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft
 - Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter
 - Die Wechselwirkung zwischen den vorgenannten Schutzgütern
- Eine gesetzliche Vorgabe oder eine spezielle Definition für Raumwiderstandsklassen zur Anwendung bei Schieneninfrastrukturprojekten gibt es nicht
- Daten aus vergleichbaren Schienen- und anderweitigen Trassierungsvorhaben können für bahnspezifische Belange verwendet bzw. angepasst werden
 - Studie Bahnprojekt Hannover - Bielefeld
 - Studie Bahnprojekt Dresden - Prag
 - Studie Paderborn-Halle: Kurve Kassel
 - 380-kV-Ersatzneubau Perleberg - Stendal West
 - Wilhelmshaven LNG Terminal - Anbindungsleitung

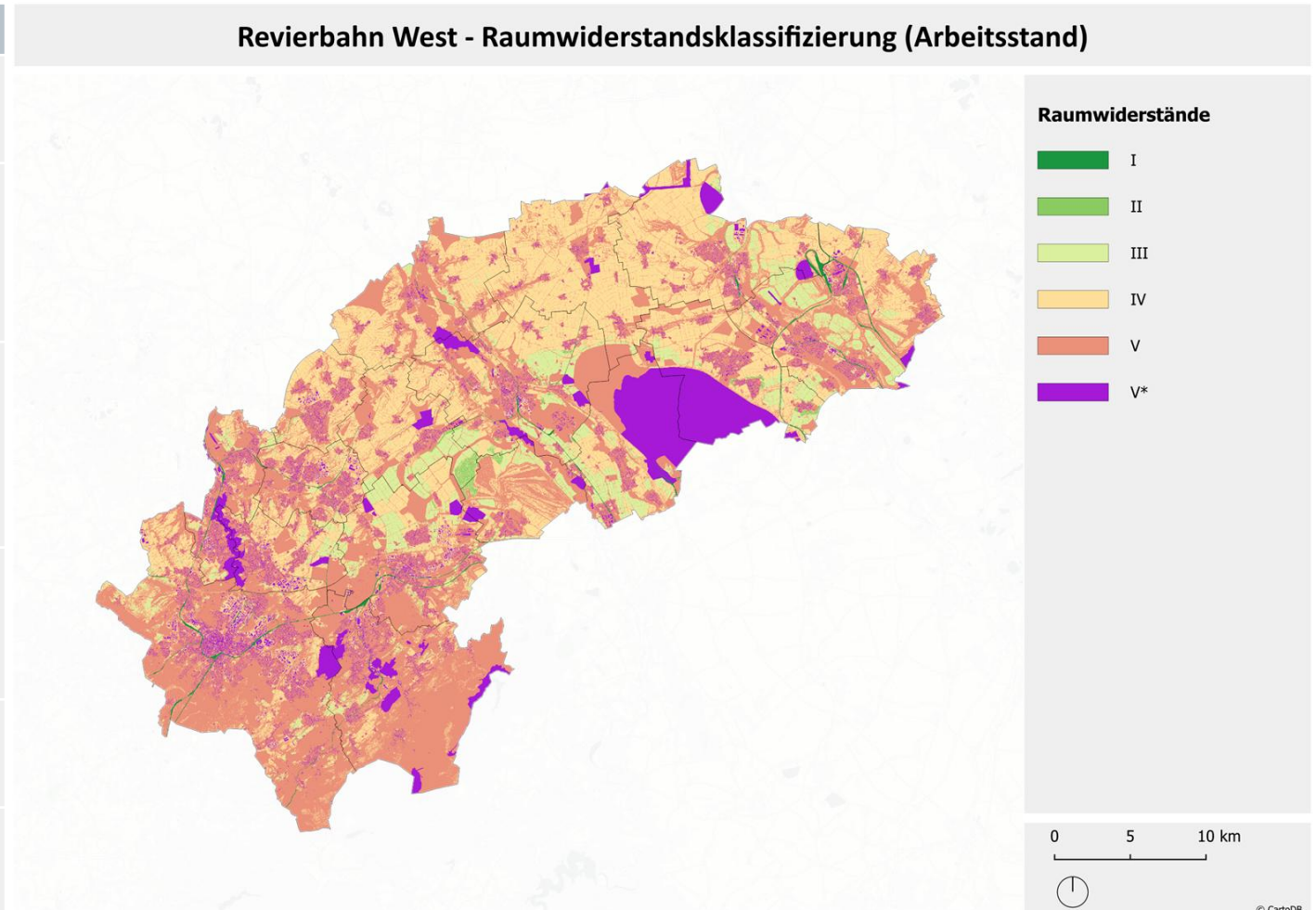
RWK	Bedeutung	Definition
V*	Rückstellung	Sachverhalt, der die Realisierung nicht ermöglicht (Ausschlussfläche)
V	Außerordentlich hoch	Sachverhalt, der eine herausgehobene Schutzwürdigkeit aufweist und durch vorhabenbedingte Beeinträchtigung außerordentlich hohe Auswirkungen auf Umwelt-/Raumkriterien bzw. Nutzungsstrukturen erwarten lässt und der im Regelfall eine Realisierung außerordentlich erschwert oder nahezu unmöglich macht
IV	sehr hoch	Sachverhalt, der eine sehr hohe Schutzwürdigkeit aufweist und durch vorhabenbedingte Beeinträchtigung sehr hohe Auswirkungen auf Umwelt- /Raumkriterien erwarten lässt und der ein grundsätzliches Zulassungsverbot oder ein sehr schweres Realisierungshindernis darstellen kann bzw. der einen sehr gewichtigen Belang / Ziel der Raumordnung ohne Ausnahmelage darstellt.
III	hoch	Sachverhalt, der durch vorhabenbedingte Beeinträchtigung ebenfalls zu erheblichen Auswirkungen auf Umwelt- /Raumkriterien führen kann bzw. der einen sehr gewichtigen Belang / ein Ziel der Raumordnung darstellt, was nur durch andere sehr gewichtige Belange überwunden werden kann
II	mittel	Sachverhalt, der durch vorhabenbedingte Beeinträchtigung zu Auswirkungen auf Umwelt-/Raumkriterien führt und der im Rahmen der Abwägung berücksichtigt werden muss
I	nachrangig	Keine oder sehr geringe Restriktionen

Übersetzung der Klassifizierung auf den Raum



Raumwiderstandsklassifizierung: vorläufige Ergebnisse der Nutzwertanalyse

RWK	Bedeutung	Definition
V*	Rückstellung	Sachverhalt, der die Realisierung nicht ermöglicht (Ausschlussfläche)
V	Außerordentlich hoch	Sachverhalt, der eine herausgehobene Schutzwürdigkeit aufweist und durch vorhabenbedingte Beeinträchtigung außerordentlich hohe Auswirkungen auf Umwelt-/Raumkriterien bzw. Nutzungsstrukturen erwarten lässt und der im Regelfall eine Realisierung außerordentlich erschwert oder nahezu unmöglich macht
IV	sehr hoch	Sachverhalt, der eine sehr hohe Schutzwürdigkeit aufweist und durch vorhabenbedingte Beeinträchtigung sehr hohe Auswirkungen auf Umwelt-/Raumkriterien erwarten lässt und der ein grundsätzliches Zulassungsverbot oder ein sehr schweres Realisierungshindernis darstellen kann bzw. der einen sehr gewichtigen Belang / Ziel der Raumordnung ohne Ausnahmelage darstellt.
III	hoch	Sachverhalt, der durch vorhabenbedingte Beeinträchtigung ebenfalls zu erheblichen Auswirkungen auf Umwelt-/Raumkriterien führen kann bzw. der einen sehr gewichtigen Belang / ein Ziel der Raumordnung darstellt, was nur durch andere sehr gewichtige Belange überwunden werden kann.
II	mittel	Sachverhalt, der durch vorhabenbedingte Beeinträchtigung zu Auswirkungen auf Umwelt-/Raumkriterien führt und der im Rahmen der Abwägung berücksichtigt werden muss.
I	nachrangig	Keine oder sehr geringe Restriktionen



Grobtrassenfindung



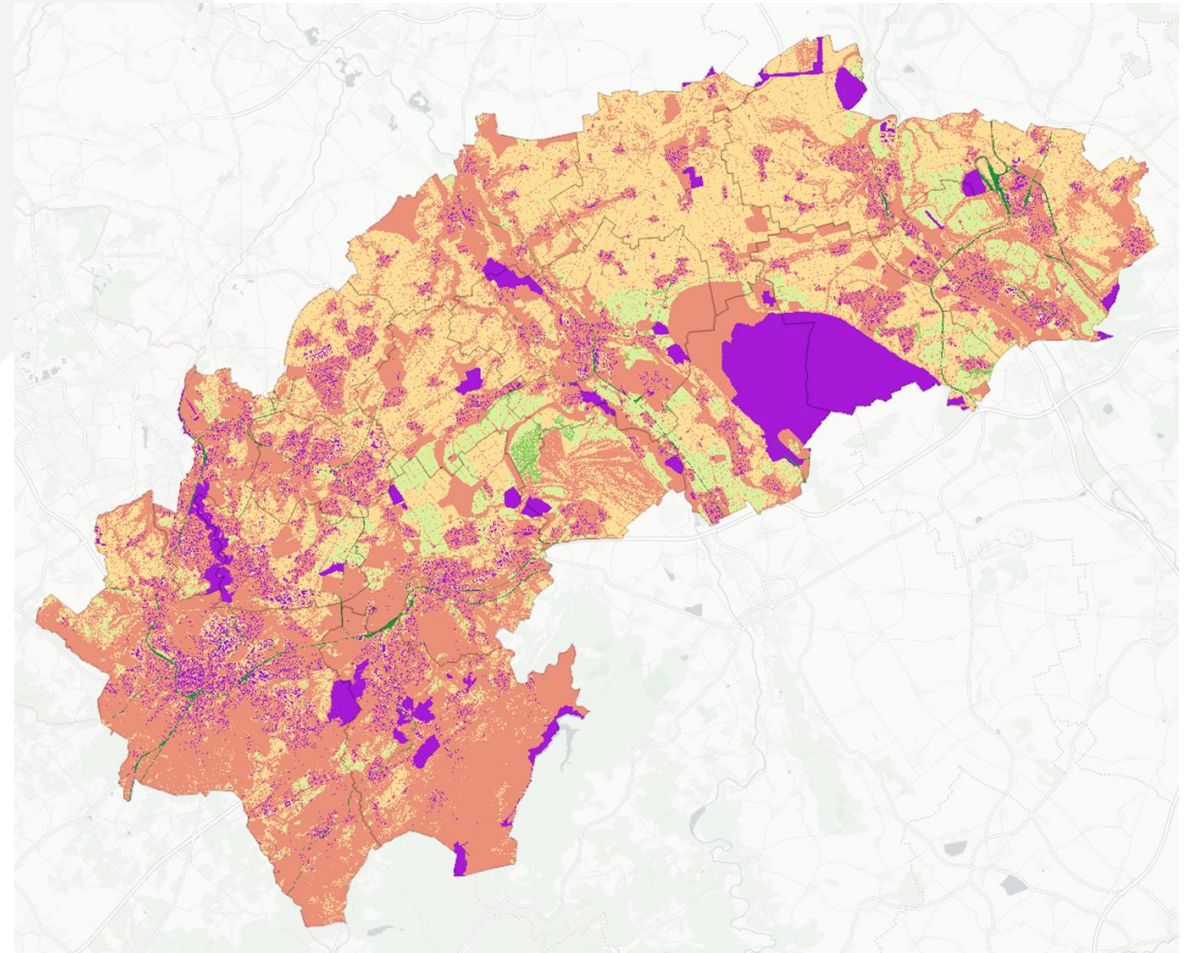
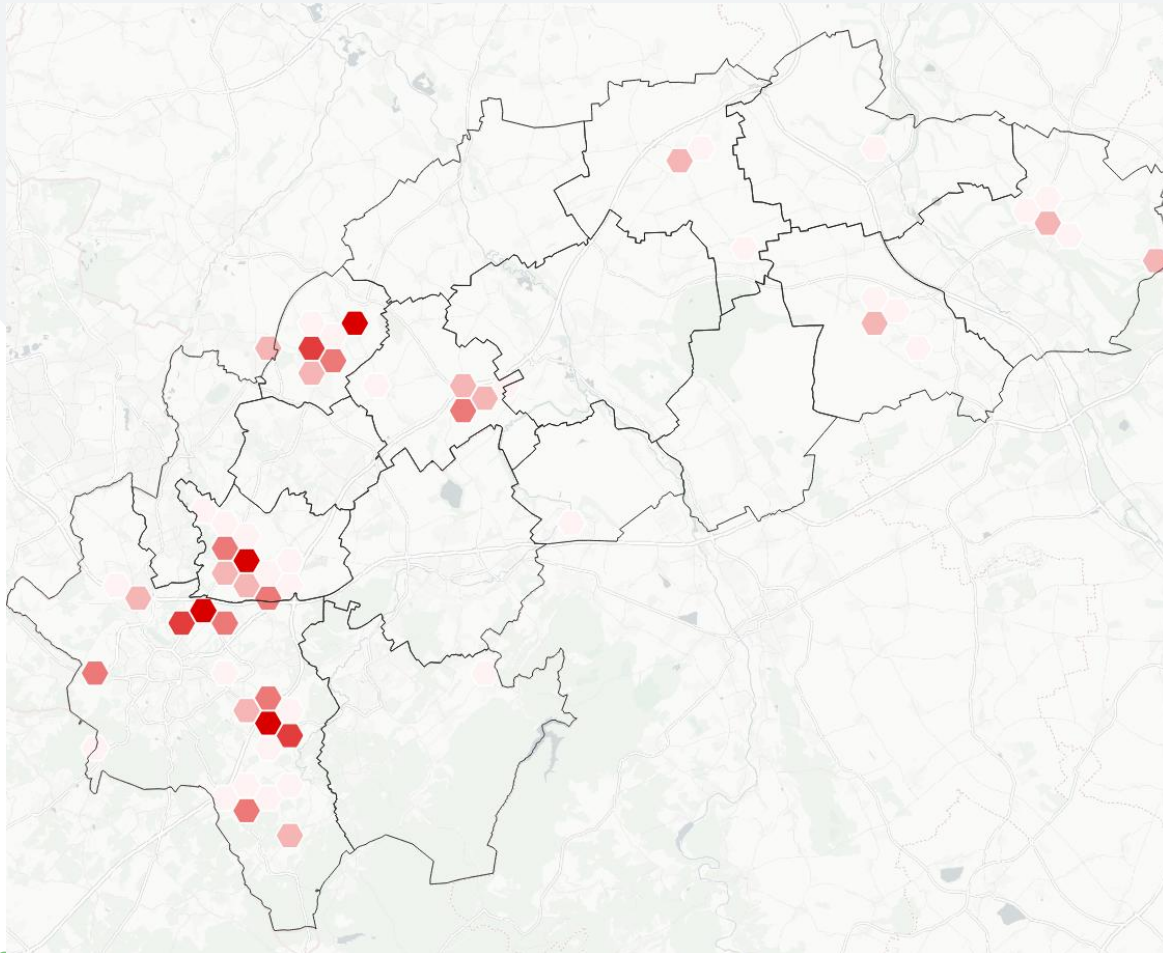
Hinweis:

Bei der Präsentation der Linienverläufe handelt es sich um vorläufige Zwischenergebnisse des aktuellen Arbeitsstands.

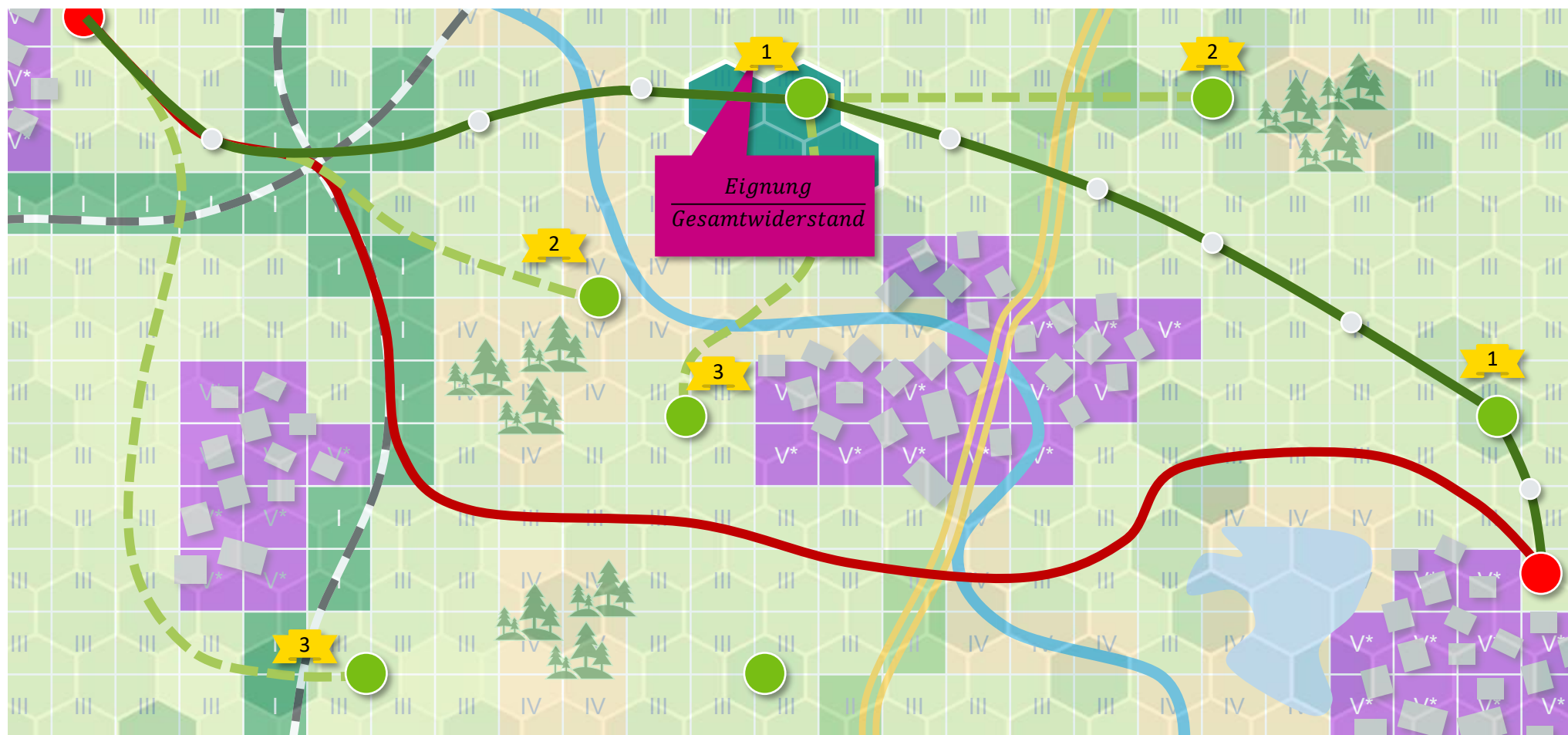
Die weiteren Prüfschritte der technischen und betrieblichen Machbarkeit können erneut Änderungen im Linienverlauf der Grobtrassen mit sich bringen.

Haltepunktverortung und Raumwiderstandsanalyse (Arbeitsstand 21.01.2026)

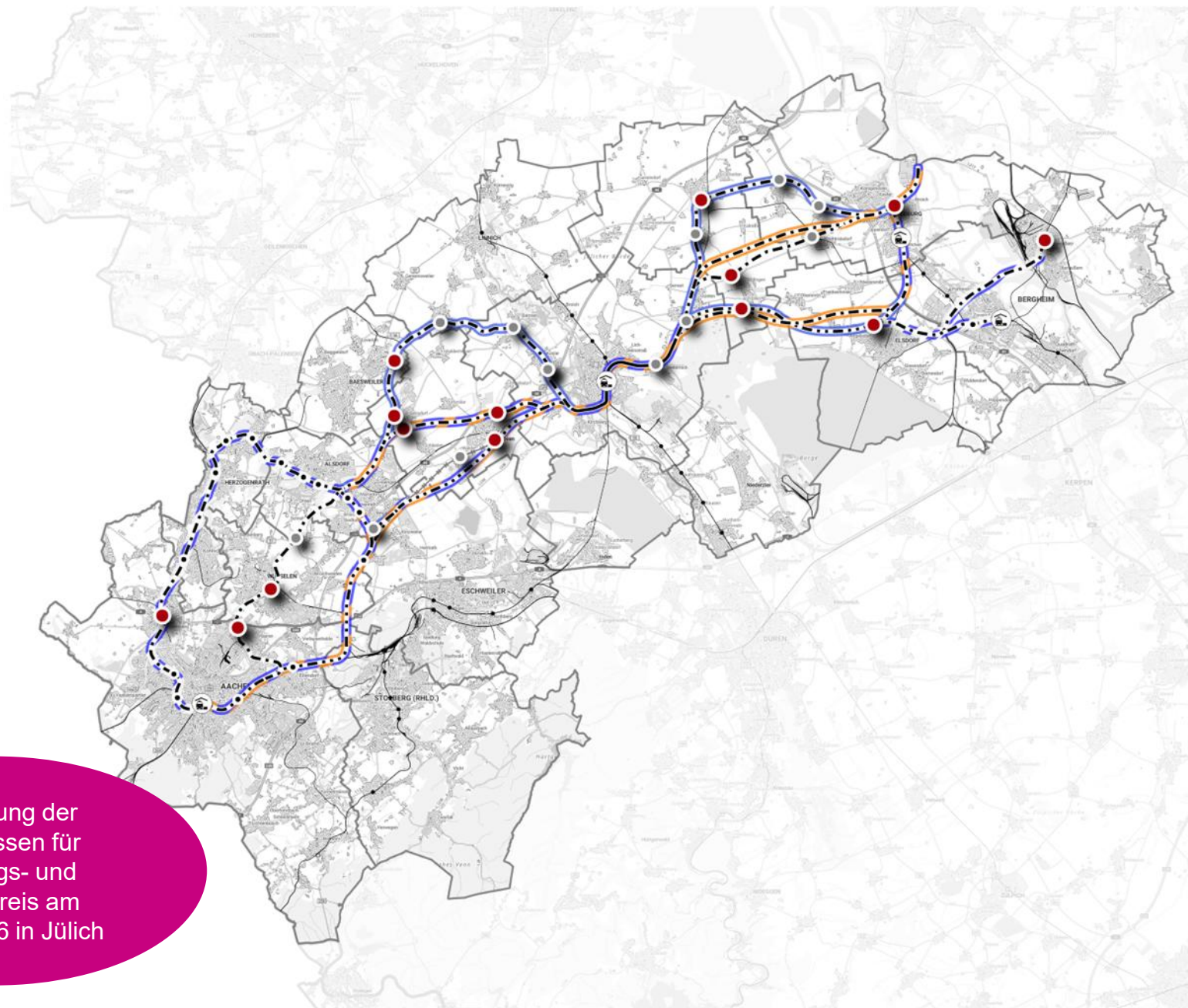
Verbindung der Arbeitsschritte



Methodische Verknüpfung: least-cost-path-Analyse



Revierbahn West – Grobtrassenverläufe & Empfehlungen (Methodik & Arbeitsstand 14.01.2026)



SPNV-Haltepunkte

- Empfohlener Haltepunkt
- zus. Haltepunkt

Grobtrassen

- 1 Variante
- 2 Varianten
- 3 Varianten
- 4 Varianten
- 5 Varianten
- Verworfenne Variante
- Bestandsschiennetz

Trassenempfehlungen

- Regional
- Schnell
- Regional & Schnell
- Regional (optional)

0 5 10 km



inno2grid

© CartoDB

Vorstellung der
Grobtrassen für
Lenkungs- und
Arbeitskreis am
14.01.2026 in Jülich

Schritt 2: Strukturwirksame Projekte

Einbeziehung von (noch) nicht rechtskräftigen
Projekten

Strukturwirksame Projekte, die noch nicht rechtskräftig sind: Überprüfung der Projekte anhand von Benchmarks

Projekte können berücksichtigt werden, zu denen **mindestens eine der folgenden Unterlagen** vorliegt:

- **Machbarkeitsstudie, Bebauungsplan** mit Aufstellungsbeschluss oder **Verkehrsuntersuchung** (z. B. Verkehrsgutachten)
- **Politischer Beschluss**, der bereits konkrete Berechnungen zum Verkehrsaufkommen enthält.
- **Masterpläne**, sofern sie konkrete Berechnungen zum Verkehrsaufkommen beinhalten.

Die vorgesehenen noch nicht rechtskräftigen Projekte **müssen konkrete Werte für die Parameter** der Benchmarks (Bevölkerungswachstum, Anzahl der Arbeitsplätze oder Besucherverkehrsaufkommen) aufweisen.

Schritt 3: Optionale Varianten

Forschungszentrum Jülich, Brainergy Park,
Anschluss Baesweiler

Verabschiedete Vorgehensweise durch den ZV go.Rheinland

optionaler Baustein:
Baesweiler

Lupenraum 1:
Aachen - Jülich

Lupenraum 2:
Jülich - Erftachse

Optionale Bausteine:
FZ Jülich, Brainergy Park

Q3-4 2025

Analyse Ist- und Soll-Zustand
max. zwei regionale und
max. zwei schnelle Varianten

Analyse Ist- und Soll-Zustand
max. zwei regionale und
max. zwei schnelle Varianten

Q3-4 2025

II. Überprüfung der Benchmark Projekte sowie der Varianten (Baesweiler, FZ Jülich, Brainergy Park)
III. Grobprüfung der technischen und betrieblichen Machbarkeit

Q1 - Q2 2026

Bewertungsmatrix

Q2 2026

Stellungnahmen der Kommunen und regionales Votum für Vorzugsvariante

BIS 20.07.2026

Politischer Entscheid: ZV go.Rheinland

Q3 - Q4 2026

Vorzugsvariante

Vorzugsvariante

Zwischenstand

Verabschiedung von 12 Einzelvarianten (Stand 11.03.2026)



Detailansicht der 12 Einzelvarianten

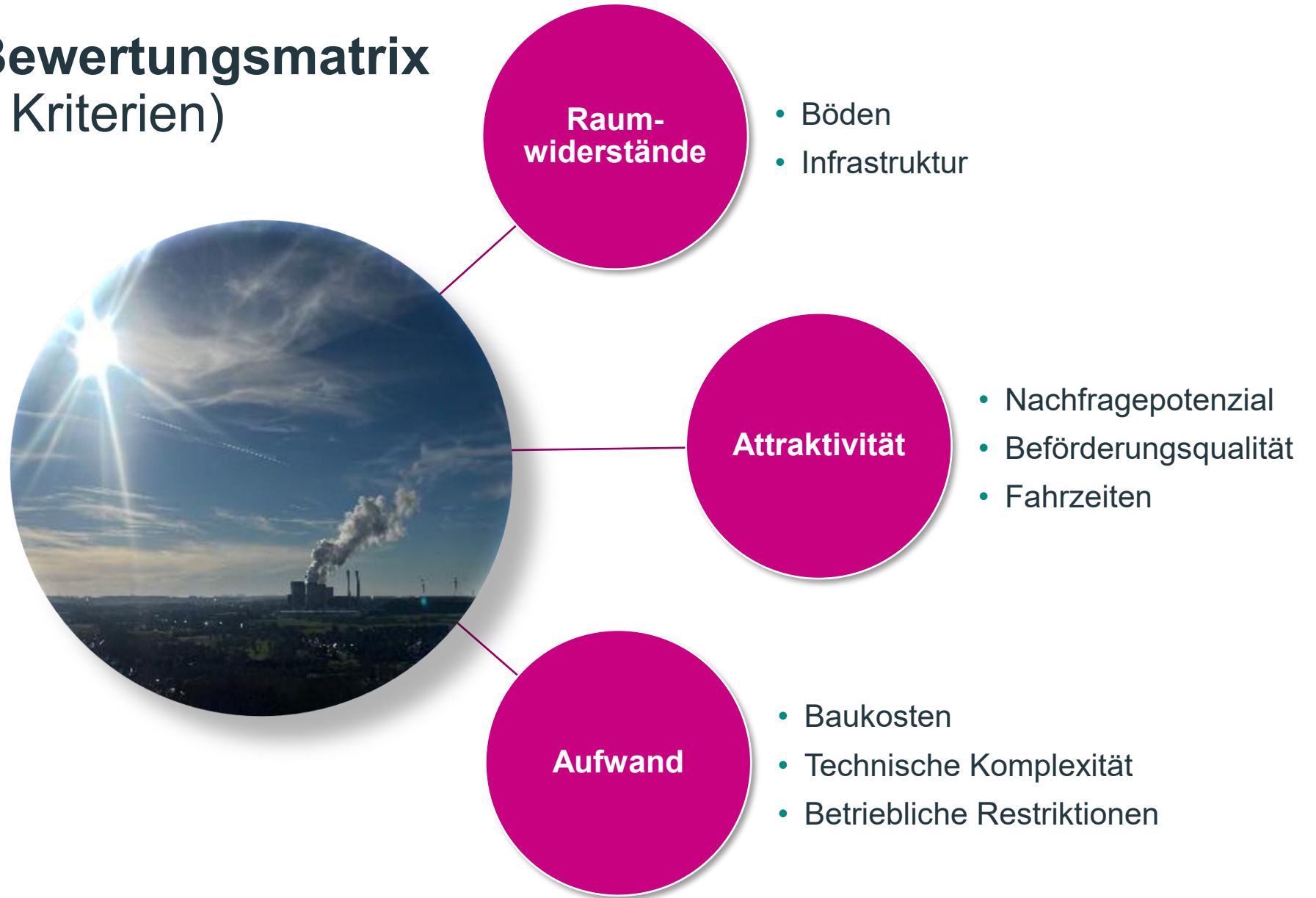
Die 12 Grobtrassen finden Sie auf unserer Projekt-Website:

<https://wir.gorheinland.com/ausbau/rheinisches-revier/machbarkeitsstudien/machbarkeitsstudien/revierbahn-west/>



Ausblick und nächste Schritte

Erstellung der Bewertungsmatrix (Auszug aus den Kriterien)



Weiteres Vorgehen

2026								
April	Mai	Juni	Juli	August	September	Oktober	November	
<p>22.4. / 10-12 Uhr</p> <p>Gemeinsamer Arbeits- und Lenkungskreis (hybrid)</p> <p>Vorstellung der finalen Bewertungsmatrix</p> <p>Übergabe Komplettpaket:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bewertungsmatrix • Vorlage Stellungnahmen • Frist für die Einreichungen • Voreinschätzung zum verkehrlichen Nutzen 	<p>Bis 20.7.</p> <p>Stellungnahmen der Kreise und Kommunen zu den Varianten und der Beschlussempfehlung</p>			<p>Erstellen der Beschlussvorlage durch go.Rheinland</p>	<p>18.9.</p> <p>Sitzung Hauptausschuss ZV go.Rheinland</p> <p><i>(optional)</i></p>	<p>2.10.</p> <p>Sitzung Verbandsversammlung ZV go.Rheinland</p> <p>Beschluss der Trassenführung</p> <p><i>(optional)</i></p>	<p>13.11.</p> <p>Sitzung Hauptausschuss ZV go.Rheinland</p>	<p>30.11.</p> <p>Sitzung Verbandsversammlung ZV go.Rheinland</p> <p>Beschluss der Trassenführung</p>



Vielen Dank für Ihr Interesse!

Wir sind für Ihre Fragen da.



Engineering & Consulting
Part of DB E.C.O. Group



zebralog

Lots*