



Mobilitätsplan SPNV-Nahverkehrsplan

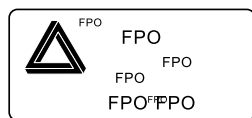
des Zweckverbandes **go.Rheinland**



avv



RHEINLAND
Bewegt Dich.



Druckprodukt mit finanziellem
Klimabeitrag
ClimatePartner.com/10095-2506-1001

Mobilitätsplan SPNV-Nahverkehrsplan

des Zweckverbandes **go.Rheinland**

Vorwort

Liebe Leserinnen und Leser,

um die Zukunft der Mobilität im Rheinland aktiv zu gestalten, bündeln go.Rheinland, der Aachener Verkehrsverbund (AVV) und der Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS) bereits heute ihre Stärken und kümmern sich im engen Austausch mit ihren Partnern um die Mobilitätsbelange der Menschen in der Region. Mit dem vorliegenden „Mobilitätsplan/SPNV-Nahverkehrsplan“ hat das Rheinland erstmals einen Gesamtplan zur Weiterentwicklung der regionalen Mobilität, in dem die Zielnetze des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) und die damit verbundenen, bei AVV und VRS angesiedelten Aufgaben gemeinsam betrachtet werden.

Der Zweckverband go.Rheinland verbindet im Mobilitätsplan die Fortschreibung des SPNV-Nahverkehrsplanes 2016 mit dem gesetzlichen Auftrag, in Abstimmung mit seinen Mitgliedern auf eine integrierte Verkehrsgestaltung im ÖPNV hinzuwirken. Entsprechend bildet der Plan die vier Säulen regionaler Mobilität ab:

- die SPNV-Aufgabenträgerschaft,
- die ÖPNV-/SPNV-Investitionsförderung,
- die regionale Mobilitätsentwicklung und das Mobilitätsmanagement sowie
- die damit in Verbindung stehenden Aufgaben der Verkehrsverbünde AVV und VRS.

Der Mobilitätsplan ist Ausdruck der intensiven Zusammenarbeit im Rheinland sowie des Selbstverständnisses als regionaler Mobilitätsverbund und bildet dank der durchgeführten Beteiligungsverfahren auch Belange von Stakeholdern sowie Bürgerinnen und Bürgern ab. Im Hinblick auf ein landesweit abgestimmtes Vorgehen haben sich der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR), der Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) und go.Rheinland über Aufbau und Inhalt des Gesamtplanes ausgetauscht und abgestimmt.

Im Mittelpunkt unserer Arbeit stehen unsere Fahrgäste: 144 Mio. Menschen auf 31 Linien des SPNV im Rheinland im Jahr 2024, die in ihrer Wegekette mit Stadtbahn, Bus, Pkw, Fahrrad, E-Scooter oder zu Fuß unterwegs sind. Für sie stehen Attraktivität, Verlässlichkeit und Einfachheit der Nutzung des Nahverkehrs an oberster Stelle. Gleichzeitig sieht sich die Branche mit großen Herausforderungen konfrontiert: bei der Finanzierung des ÖPNV, beim Fachkräftemangel, bei der Digitalisierung sowie bei Sanierung und Ausbau der Infrastruktur. Diese müssen gemeistert werden, um den Menschen im Rheinland einen attraktiven Nahverkehr zu bieten, den Mobilitätsbedürfnissen unserer wachsenden Region gerecht zu werden und die Verkehrswende voranzutreiben.

Um die Zukunft der Mobilität im Rheinland aktiv zu gestalten, möchten wir gemeinsam mit unseren Partnern Vorreiter für eine moderne und nachhaltige Mobilität sein. Dazu nehmen wir den Nahverkehr gesamthaft in den Blick, verzahnen die öffentlichen Verkehrsmittel mit modernen Mobilitätsangeboten wie Schnellbussen und On-Demand-Verkehren zu durchgängigen Reiseketten und treiben die Digitalisierung weiter voran. Ich bin überzeugt, dass der Mobilitätsplan eine wertvolle Grundlage für die integrierte Verkehrsgestaltung ist und wünsche Ihnen eine informative Lektüre.



Herzliche Grüße

Stephan Santelmann
Verbandsvorsteher Zweckverband go.Rheinland

Vorbemerkung

Der Zweckverband Nahverkehr Rheinland wurde zum 01. Januar 2023 in den Zweckverband go.Rheinland umbenannt. Die Nahverkehr Rheinland GmbH ist seit dem 14. Dezember 2022 im Handelsregister als go.Rheinland GmbH eingetragen. Im vorliegenden Mobilitätsplan werden als Rechtsnachfolger nur noch der Zweckverband go.Rheinland und die go.Rheinland GmbH benannt.

Die Infrastruktursparten des DB-Konzerns, die DB Netz AG und die DB Station&Service AG, sind zum 01. Januar 2024 zur neuen Infrastrukturgesellschaft DB InfraGO AG verschmolzen. Im vorliegenden Mobilitätsplan werden die bisherigen Bezeichnungen durch DB InfraGO AG als Rechtsnachfolgerin ersetzt.

Inhaltsverzeichnis

Vorwort..... VI

Vorbemerkung VII

Abbildungsverzeichnis XIV

Tabellenverzeichnis.....XVIII

Abkürzungsverzeichnis XIX

Glossar XXI

Teil A Grundlagen 1 (Teil A)

A1 Einleitung 3 (Teil A)

A2 Verbandsgebiet und planerische Rahmenbedingungen 5 (Teil A)

A2.1 Charakteristika des Verbandsgebietes 6 (Teil A)

A2.1.1 Bevölkerungskennzahlen..... 7 (Teil A)

A2.1.2 Wirtschaftsstruktur 9 (Teil A)

A2.1.3 Infrastruktur für den öffentlichen Verkehr 10 (Teil A)

A2.1.4 Erreichbarkeiten mit dem öffentlichen Verkehr 12 (Teil A)

A2.1.5 Verkehrsmittelwahl..... 15 (Teil A)

A2.2 Grundlagen der Raumordnung und Schienenverkehrsplanung 17 (Teil A)

A2.2.1 Europäische Union..... 18 (Teil A)

A2.2.2 Bundesebene 19 (Teil A)

A2.2.3 Landesebene 21 (Teil A)

A2.2.4 Regionale Ebene 22 (Teil A)

A2.3 Klimapolitische Rahmenbedingungen 23 (Teil A)

A3 Kernaufgaben und Mission 25 (Teil A)

A3.1 Kernaufgaben des Zweckverbandes go.Rheinland 25 (Teil A)

A3.2 Mission der go.Rheinland GmbH 26 (Teil A)

A4 Finanzielle Rahmenbedingungen 29 (Teil A)

A4.1 ÖPNV-/SPNV-Investitionsförderung 30 (Teil A)

A4.1.1 Europäische Union 30 (Teil A)

A4.1.2 Bundesebene 31 (Teil A)

A4.1.3 Landesebene..... 32 (Teil A)

A4.2 Förderung der Betriebskosten regionaler Schnellbusverkehre 33 (Teil A)

A4.3 Förderung und Finanzierung der Betriebskosten des SPNV 34 (Teil A)

A4.3.1 Einnahmen aus Regionalisierungsmitteln 34 (Teil A)

A4.3.2 Fahrgeldeinnahmen 35 (Teil A)

A4.3.3 Ausgaben für den SPNV-Betrieb 37 (Teil A)

A4.3.4 Ausgaben für Marketing 38 (Teil A)

A4.3.5 Eigenbetrieb Fahrzeuge 41 (Teil A)

A5 Herausforderungen bei der Aufgabenerfüllung von go.Rheinland 43 (Teil A)

Teil B SPNV-Nahverkehrsplan 1 (Teil B)

B1 Einführung 3 (Teil B)

B1.1 Gesetzliche Grundlage 4 (Teil B)

B1.2 SPNV-Nahverkehrsplan 2016 4 (Teil B)

B1.3 Bedarfspläne und Regionalplanung 5 (Teil B)

B1.4 Struktur 6 (Teil B)

B2 Rahmenbedingungen der Entwicklung des SPNV-Angebotes 7 (Teil B)

B2.1 Grundlagen 8 (Teil B)

B2.2 Infrastrukturbetreiber 8 (Teil B)

B2.3 Maßnahmen aus dem Nahverkehrsplan 2016..... 11 (Teil B)

B2.4 Entwicklung der Fahrgastzahlen 12 (Teil B)

B2.5 Produktkategorien im SPNV 16 (Teil B)

B2.5.1 Regionalexpress 16 (Teil B)

B2.5.2 Rhein-Ruhr-Express (RRX)..... 17 (Teil B)

B2.5.3 S-Bahn 18 (Teil B)

B2.5.4 Regionalbahn 18 (Teil B)

B2.6 Der Integrale Taktfahrplan 19 (Teil B)

B2.6.1 Grundlage für ein attraktives Bahn- und Busangebot	19 (Teil B)
B2.6.2 Der Integrale Taktfahrplan im Gebiet von go.Rheinland	20 (Teil B)
B2.6.3 Erfolge und Herausforderungen	20 (Teil B)
B3 Anforderungen an den Betrieb des SPNV	21 (Teil B)
B3.1 Bedienzeiten	22 (Teil B)
B3.2 Sicherheit und Personalbesetzung	23 (Teil B)
B3.2.1 Technische Ausstattung in Fahrzeugen und an Stationen	25 (Teil B)
B3.2.2 Fahrzeugdesign und Einrichtung	25 (Teil B)
B3.2.3 Sicherheitsprojekte	26 (Teil B)
B3.2.4 Netzwerke und Sicherheitsstruktur	26 (Teil B)
B3.2.5 Personalbesetzung	27 (Teil B)
B3.3 Streckenleistungsfähigkeit	29 (Teil B)
B3.4 Barrierefreiheit	30 (Teil B)
B3.4.1 Stationen	30 (Teil B)
B3.4.2 Fahrzeuge	32 (Teil B)
B3.5 Fahrzeuge	32 (Teil B)
B3.5.1 Allgemeines	32 (Teil B)
B3.5.2 Antriebsarten	33 (Teil B)
B3.5.3 Mobilfunkempfang und WLAN	34 (Teil B)
B3.6 Fahrgastinformation	35 (Teil B)
B3.7 Baustellenkommunikation	37 (Teil B)
B3.7.1 Organisationsstruktur	38 (Teil B)
B3.7.2 Weitere Entwicklungen	42 (Teil B)
B4 Weiterentwicklung des SPNV-Angebotes	43 (Teil B)
B4.1 Einleitung	44 (Teil B)
B4.2 Zielnetz 2032	44 (Teil B)
B4.2.1 Teilnetz Aachen	44 (Teil B)
B4.2.2 Teilnetz Bonn	46 (Teil B)

B4.2.3 Teilnetz Köln	47 (Teil B)
B4.3 Zielnetz 2040	48 (Teil B)
B4.3.1 Teilnetz Aachen	48 (Teil B)
B4.3.2 Teilnetz Bonn	48 (Teil B)
B4.3.3 Teilnetz Köln	49 (Teil B)
B4.4 Weitere Planungsvorstellungen	50 (Teil B)
B5 Weiterentwicklung der SPNV-Infrastruktur	51 (Teil B)
B5.1 Einleitung	52 (Teil B)
B5.2 Zielnetz 2032	56 (Teil B)
B5.2.1 Rhein-Ruhr-Express (RRX)	56 (Teil B)
B5.2.2 Teilnetz Aachen	56 (Teil B)
B5.2.3 Teilnetz Bonn	58 (Teil B)
B5.2.4 Teilnetz Köln	59 (Teil B)
B5.3 Zielnetz 2040	61 (Teil B)
B5.3.1 Teilnetz Aachen	61 (Teil B)
B5.3.2 Teilnetz Bonn	64 (Teil B)
B5.3.3 Teilnetz Köln	65 (Teil B)
B5.3.4 Rheinisches Revier	70 (Teil B)
B5.5 Mindestausstattung der SPNV-Haltestellen	79 (Teil B)
B5.6 Öffentlichkeitsbeteiligung	80 (Teil B)
B6 Rahmenbedingungen im SPNV für Vergabeverfahren und Verkehrsverträge ...	81 (Teil B)
B6.1 Wettbewerb	82 (Teil B)
B6.1.1 Aktuelle Marktstruktur	83 (Teil B)
B6.1.2 Zukünftige Marktstruktur	85 (Teil B)
B6.2 Fahrzeugeigenbetrieb	87 (Teil B)
B6.3 Bruttoverkehrsvertrag	87 (Teil B)
B7 Erlöswirksames Marketing	89 (Teil B)

B8 Qualität des SPNV	93 (Teil B)
B8.1 Ziele	94 (Teil B)
B8.2 Angebotsqualität	94 (Teil B)
B8.2.1 Zugausfälle	94 (Teil B)
B8.2.2 Pünktlichkeit	96 (Teil B)
B8.2.3 Kapazitäten	97 (Teil B)
B8.2.4 Fahrzeugzustand	98 (Teil B)
B8.2.5 Spezielle Risiken und zukünftige Herausforderungen	98 (Teil B)
B8.3 Stationsqualität	100 (Teil B)
B8.4 Controlling	103 (Teil B)
 Teil C Integrierte Verkehrs-/Mobilitätsgestaltung	 1 (Teil C)
C1 Einleitung	3 (Teil C)
C2 Mobilitätsmanagement	5 (Teil C)
C2.1 Definition	6 (Teil C)
C2.1.1 Kommunales Mobilitätsmanagement	7 (Teil C)
C2.1.2 Zielgruppen- und Standortspezifisches Mobilitätsmanagement	7 (Teil C)
C2.1.3 Umsetzung in Nordrhein-Westfalen	7 (Teil C)
C2.2 Unterstützungsangebote	8 (Teil C)
C2.2.1 Vernetzung	8 (Teil C)
C2.2.2 Beratung	10 (Teil C)
C2.2.3 Qualifizierung	10 (Teil C)
C2.3 Evaluation von Mobilitätsangeboten	11 (Teil C)
C3 Mobilitätsentwicklung	13 (Teil C)
C3.1 Definition	14 (Teil C)
C3.2 Regionale Konzepte	14 (Teil C)
C3.2.1 Klimaschutzteilkonzept	14 (Teil C)
C3.2.2 Mobilstationskonzept	17 (Teil C)
C3.2.3 Park-and-Ride-Konzept	19 (Teil C)

C3.2.4 Güterverkehrsstudie	20 (Teil C)
C3.3 Unterstützungsangebote	21 (Teil C)
C3.3.1 Mobilstationen	21 (Teil C)
C3.3.2 Bike and Ride	23 (Teil C)
C3.3.3 Sharing-Angebote	24 (Teil C)
C4 Digitale Dienstleistungen	27 (Teil C)
C4.1 Mobilitäts-Apps	28 (Teil C)
C4.2 Online-Tools	30 (Teil C)
C4.2.1 CO ₂ - und Kosteneffizienz-Rechner	30 (Teil C)
C4.2.2 Gestaltungstool für Wegweisung im mobil.nrw-Design	31 (Teil C)
C4.2.3 Förderfinder Mobilität NRW	32 (Teil C)
C4.3 Hintergrundsysteme	33 (Teil C)
C4.3.1 Multimodale Datendrehscheibe NRW	33 (Teil C)
C4.3.2 Baustellen- und Sonderereignisinformationen	35 (Teil C)
C4.3.3 radbox.nrw	36 (Teil C)
C4.3.4 Smarte Pendlerparkplätze	37 (Teil C)
C4.3.5 On-Demand-Verkehr	38 (Teil C)
C4.4 Datenmanagement und -analyse	39 (Teil C)
C4.4.1 Grundlagenuntersuchung Mobilität im Rheinland	40 (Teil C)
C4.4.2 Infrastrukturatlas (ISA)	41 (Teil C)
C4.4.3 Fahrgastaufkommen	42 (Teil C)
C4.4.4 Mobilitätsverhalten	43 (Teil C)
C5 Kooperationen	45 (Teil C)
C5.1 Interkommunale Kooperationen	46 (Teil C)
C5.2 Verbände, Kammern und Nichtregierungsorganisationen	47 (Teil C)

Anhang	1 (Anhang)
---------------	-------------------

Literaturverzeichnis	65 (Literaturverzeichnis)
-----------------------------	----------------------------------

Abbildungsverzeichnis

Abbildung A2-1: Das Verbandsgebiet von go.Rheinland mit seinen Kreisen, Kreisstädten, kreisfrei-
en Städten und den Verbundräumen der Verkehrsverbünde VRS (grün) und AVV (pink). Darstellung:
go.Rheinland GmbH **6** (Teil A)

Abbildung A2-2: Visualisierung der Bevölkerungsdichte im Verbandsgebiet von go.Rheinland.
Darstellung: go.Rheinland GmbH **7** (Teil A)

Abbildung A2-3: Visualisierung der Bevölkerungsvorausberechnung bis in das Jahr 2040 im Regie-
rungsbezirk Köln, Werte zwischen den Stichtagen interpoliert. Datenquelle: Landesdatenbank NRW
(LDB NRW). Darstellung: go.Rheinland GmbH **8** (Teil A)

Abbildung A2-4: Heatmap der Industrieschwerpunkte (Logistikunternehmen und Produktionsstand-
orte) im Verbandsgebiet von go.Rheinland. Darstellung: go.Rheinland GmbH **10** (Teil A)

Abbildung A2-5: Flächennutzung im Verbandsgebiet von go.Rheinland. Darstellung:
go.Rheinland GmbH **10** (Teil A)

Abbildung A2-6: SPNV-, Stadtbahn- und Schnellbusnetze im Verbandsgebiet von go.Rheinland.
Darstellung: go.Rheinland GmbH **11** (Teil A)

Abbildung A2-7: Erreichbarkeitsanalyse von Ober- und Mittelzentren mit dem ÖPNV im Verbands-
gebiet von go.Rheinland; Stand 2023. Darstellung: go.Rheinland GmbH **12** (Teil A)

Abbildung A2-8: Erreichbarkeitsanalyse des regionalen Verkehrsnetzes mit dem ÖPNV im Verbands-
gebiet von go.Rheinland; Stand 2023. Darstellung: go.Rheinland GmbH **13** (Teil A)

Abbildung A2-9: Reisezeitverhältnis ÖPNV/MIV im Verbandsgebiet von go.Rheinland; Stand 2023.
Darstellung: go.Rheinland GmbH **14** (Teil A)

Abbildung A2-10: Modal Split nach Anzahl Wege der MiD 2017. Außen: nordrhein-westfälischer
Durchschnitt, innen: Verbandsgebiet go.Rheinland. Darstellung: go.Rheinland GmbH **15** (Teil A)

Abbildung A2-11: Darstellung der stadt- bzw. kreisweiten Anteile der im ÖPNV zurückgelegten Wege
im Verbandsgebiet von go.Rheinland. Darstellung: go.Rheinland GmbH **16** (Teil A)

Abbildung A2-12: links: Darstellung der stadt- bzw. kreisweiten Anteile der mit dem Fahrrad zurück-
gelegten Wege im Verbandsgebiet von go.Rheinland; rechts: Darstellung der stadt- bzw. kreis-
weiten Anteile der zu Fuß zurückgelegten Wege im Verbandsgebiet von go.Rheinland. Darstellung:
go.Rheinland GmbH **16** (Teil A)

Abbildung A2-13: Darstellung der stadt- bzw. kreisweiten Anteile der im MIV zurückgelegten Wege im
Verbandsgebiet von go.Rheinland. Darstellung: go.Rheinland GmbH **17** (Teil A)

Abbildung A2-14: Darstellung des TEN-V-Netzes im Verbandsgebiet von go.Rheinland. Darstellung:
go.Rheinland GmbH **19** (Teil A)

Abbildung A4-1: Übersicht zur Förderung von Investitionen in den ÖPNV/SPNV. Darstellung:
go.Rheinland GmbH **30** (Teil A)

Abbildung A4-2: Realisierte Schnellbuslinien und förderfähige Schnellbus-Relationen; Stand Septem-
ber 2024. Darstellung: go.Rheinland GmbH **34** (Teil A)

Abbildung B2-1: Liniennetzplan 2025. Darstellung: CoKo Design-Agentur/go.Rheinland GmbH **9** (Teil B)

Abbildung B2-2: Fahrgastzahlen im SPNV-Netz von go.Rheinland, Stand 2019. Darstellung:
go.Rheinland GmbH **13** (Teil B)

Abbildung B2-3: Entwicklung der Fahrgastzahlen (Mo. – Fr.) im SPNV von go.Rheinland im Zeit-
raum 2019 – 2024 auf Basis der Linien mit automatischen Fahrgastzählsystemen. Darstellung:
go.Rheinland GmbH **14** (Teil B)

Abbildung B2-4: Tägliche Fahrgäste (Mo. – Fr.) im SPNV von go.Rheinland nach Linie im Jahr 2023.
Darstellung: go.Rheinland GmbH **15** (Teil B)

Abbildung B2-5: Schema ITF, Darstellung: go.Rheinland GmbH **19** (Teil B)

Abbildung B2-6: Taktuhr Bf Euskirchen, Darstellung: go.Rheinland GmbH **20** (Teil B)

Abbildung B3-1: Sicherheit im SPNV. Darstellung: go.Rheinland GmbH **24** (Teil B)

Abbildung B3-2: Moderne Videotechnologie, Darstellung: Smilla Dankert/go.Rheinland GmbH **25** (Teil B)

Abbildung B3-3: Sicherheitsteams NRW, Darstellung: Fokus Bahn NRW **27** (Teil B)

Abbildung B3-4: Stufenfreiheit, Stand 2025. Darstellung: go.Rheinland GmbH..... **30** (Teil B)

Abbildung B3-5: Stufenfreie Zuwegung der Stationen, Stand 2024. Darstellung: go.Rheinland GmbH
..... **30** (Teil B)

Abbildung B3-7: Kartenübersicht Vorhandensein von Blindenleitstreifen, Stand 2025. Darstellung:
go.Rheinland GmbH **31** (Teil B)

Abbildung B3-6: Ausstattung der Bahnsteige mit Blindenleitstreifen, Stand 2024. Darstellung:
go.Rheinland GmbH **31** (Teil B)

Abbildung B3-8: Elektrifizierungsgrad in Prozent nach Zugkilometern (Zkm), Fahrplanjahr 2023. Dar-
stellung: go.Rheinland GmbH **33** (Teil B)

Abbildung B3-9: Elektrifizierungsgrad in Prozent nach Zkm, Fahrplanjahr 2028. Darstellung:
go.Rheinland GmbH **34** (Teil B)

Abbildung B3-10: links: Aushangplakat „NRW-Design“, rechts: Vorankündigungsplakat „NRW-De-
sign“. Darstellung: go.Rheinland GmbH **39** (Teil B)

Abbildung B3-11: Einsatz der Informations-Stele in Köln Messe/Deutz. Darstellung: Smilla Dankert/
go.Rheinland GmbH **41** (Teil B)

Abbildung B3-12: Haltestellenmast mit elektronischem Fahrplankasten. Darstellung:
go.Rheinland GmbH **42** (Teil B)

Abbildung B5-2: Gesamtübersicht SPNV-Infrastrukturmaßnahmen im Knoten Köln und Teilnetz Bonn,
Zielnetz 2040. Darstellung: Heimrich & Hannot GmbH/go.Rheinland GmbH **54** (Teil B)

Abbildung B5-3: Fördersystematik Rheinisches Revier. Darstellung: MWIKE NRW/go.Rheinland GmbH
..... **71** (Teil B)

Abbildung B5-4: Vorgehensweise Machbarkeitsstudie Revierbahn West. Darstellung:
go.Rheinland GmbH **73** (Teil B)

Abbildung B6-1: Aufteilung der Zkm im Zweckverband go.Rheinland für das Bezugsjahr 2024.
Darstellung: go.Rheinland GmbH **83** (Teil B)

Abbildung B7-1: Marketingkampagne Tagesticket zu Fußball-EM 2024. Darstellung:
go.Rheinland GmbH **91** (Teil B)

Abbildung B8-1: Zugausfälle in den Jahren 2014 bis 2024. Darstellung: go.Rheinland GmbH **95** (Teil B)

Abbildung B8-2: Entwicklung der Pünktlichkeit in den Jahren 2014 bis 2024. Darstellung:
go.Rheinland GmbH **96** (Teil B)

Abbildung B8-3: Entwicklung der Kapazitätsausfallquote in den Jahren 2014 bis 2024. Darstellung:
go.Rheinland GmbH **97** (Teil B)

Abbildung B8-4: Verspätungsursachen anhand der Erkenntnisse aus 2020. Darstellung:
go.Rheinland GmbH **98** (Teil B)

Abbildung B8-5: Entwicklung der Stationsqualität in den Jahren 2013 – 2024. Darstellung:
go.Rheinland GmbH **101** (Teil B)

Abbildung C2-1: Drei Säulen der integrierten Verkehrsplanung. Darstellung: go.Rheinland GmbH nach
Vorbild von FGSV, 2018 **6** (Teil C)

Abbildung C2-2: Schwerpunkte des Kommunalen Mobilitätsmanagements. Darstellung:
go.Rheinland GmbH **8** (Teil C)

Abbildung C3-1: Realemissionen des Verkehrssektors im Verbandsgebiet von go.Rheinland im Ver-
gleich zu Potenzialen des Trend- und Klimaschutz-Szenarios aus dem Klimaschutzteilkonzept von
go.Rheinland. Darstellung: go.Rheinland GmbH..... **15** (Teil C)

Abbildung C3-2: Werkzeugkoffer des Klimaschutzteilkonzeptes „Mobilität für das Rheinland“ von
go.Rheinland (2016). Darstellung: go.Rheinland GmbH..... **15** (Teil C)

Abbildung C3-3: Mobilstationskandidaten und Mobilstationen in Betrieb/Bau (Stand 02/2025).
Darstellung: go.Rheinland GmbH **18** (Teil C)

Abbildung C3-4: Aus den Rahmenverträgen abrufbare Ausstattungselemente für Mobilstationen.
Darstellung: BIK TEC GmbH **22** (Teil C)

Abbildung C3-5: Mobilstation am Bahnhof Köln-Mülheim. Darstellung: Smilla Dankert/
go.Rheinland GmbH **23** (Teil C)

Abbildung C3-6: Verbreitung und Anzahl der Carsharing-Anbieter im Verbandsgebiet von go.Rhein-
land (Stand 02/2025). Darstellung: go.Rheinland GmbH **24** (Teil C)

Abbildung C3-7: Bikesharing-Anbieter im Verbandsgebiet von go.Rheinland (Stand 02/2025). Darstel-
lung: go.Rheinland GmbH **25** (Teil C)

Abbildung C4-1: links: Live Map, rechts: multimodale Beauskunftung in der naveo-App. Darstellung:
naveo-App/AVV GmbH **28** (Teil C)

Abbildung C4-2: links: neues Dashboard mit funktionalen Kacheln, rechts: Verbindungsdetailseite mit
Kartendarstellung und Einbindung intermodaler Alternativen an den Knotenpunkten. Darstellung:
VRS-App/VRS GmbH **29** (Teil C)

Abbildung C4-3: Schema der Tool-Struktur des CO₂- und Kosteneffizienz-Rechners „CoKo“. Darstel-
lung: go.Rheinland GmbH **30** (Teil C)

Abbildung C4-4: Beschilderung einer Mobilstation im Corporate Design von mobil.nrw. Darstellung:
go.Rheinland GmbH **31** (Teil C)

Abbildung C4-5: Vier Schritte durch die geführte Suche des Förderfinder Mobilität NRW. Darstellung:
VRS GmbH **32** (Teil C)

Abbildung C4-6: Erklär-Schaubild Multimodale Datendrehscheibe NRW. Darstellung:
go.Rheinland GmbH/Strawbinary **34** (Teil C)

Abbildung C4-7: Web-Oberfläche des Buchungsportals von radbox.nrw mit Standorten und der bei-
spielhaften Auswahl der Anlage in Overath. Darstellung: radbox.nrw **37** (Teil C)

Abbildung C4-8: Bediengebiete und Betreiber von On-Demand-Angeboten im Verbandsgebiet von
go.Rheinland, Stand 02/2025. Darstellung: go.Rheinland GmbH **38** (Teil C)

Abbildung C4-9: Dreiteilige Ansicht im Frontend des Infrastrukturatlas (ISA). Darstellung:
go.Rheinland GmbH **41** (Teil C)



Tabellenverzeichnis

Tabelle A2-1: Bevölkerung und Bevölkerungsvorausberechnung für die Kreise und kreisfreien Städte im Verbandsgebiet von go.Rheinland im Zeitraum vom 01. Januar 2021 bis zum 01. Januar 2040 (Basis: Zensus 2011). Kreisfreie Städte und Kreise jeweils absteigend nach Bevölkerung. Datenquelle: LDB NRW/Veränderung: Eigene Berechnungen **9** (Teil A)

Tabelle A4-1: Aufwendungen, Erträge und der sich ergebende Zuschussbedarf zur Finanzierung des SPNV im Verbandsgebiet von go.Rheinland vor dem Hintergrund des geplanten Leistungsaufwuchses bis 2040 **38** (Teil A)

Tabelle B3-1: Bedienzeiten go.Rheinland. Darstellung: go.Rheinland GmbH **22** (Teil B)

Tabelle B5-1: Maßnahmen im Teilnetz Aachen mit Finanzierungsquelle im Zielnetz 2032 **58** (Teil B)

Tabelle B5-2: Maßnahmen im Teilnetz Bonn mit Finanzierungsquelle im Zielnetz 2032 **59** (Teil B)

Tabelle B5-3: Maßnahmen im Teilnetz Köln mit Finanzierungsquelle im Zielnetz 2032 **60** (Teil B)

Tabelle B5-4: Maßnahmen im Teilnetz Aachen mit Finanzierungsquelle im Zielnetz 2040 **63** (Teil B)

Tabelle B5-5: Maßnahmen im Teilnetz Bonn mit Finanzierungsquelle im Zielnetz 2040..... **64** (Teil B)

Tabelle B5-6: Maßnahmen im Teilnetz Köln mit Finanzierungsquelle im Zielnetz 2040 **69** (Teil B)

Tabelle B6-1: Überblick über die im Wettbewerb vergebenen Teilnetze bzw. Linien (Bezug ab dem 01.01.2008) **84** (Teil B)

Tabelle B6-2: Überblick über die im Wettbewerb vergebenen Teilnetze bzw. Linien bis Ende dieses Jahrzehnts **86** (Teil B)



Abkürzungsverzeichnis

AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz	ERTMS	European Rail Traffic Management System
AFZS	Automatisches Fahrgastzählsystem	ESTW	Elektronisches Stellwerk
AK MTVI	Arbeitskreis Marketing Tarif Vertrieb Information (im VRS)	ETCS	European Train Control System
ASEAG	Aachener Straßenbahn und Energieversorgungs-AG	ETCS L2mS	European Train Control System Level 2 mit Signalen
ASG	Ausbau südlich der Gummersbacher Straße	ETCS L2oS	European Train Control System Level 2 ohne Signale
ATO	Automatic Train Operation	EU	Europäische Union
AVV	Aachener Verkehrsverbund	EUREK	Europäisches Raumentwicklungs-konzept
B+R	Bike and Ride	EVS	EVS EUREGIO Verkehrsschienennetz GmbH
BASt	Betriebliche Aufgabenstellung	EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
BEMU	Battery electric multiple unit	EW	Einwohner
BMDV	Bundesministerium für Digitales und Verkehr (jetzt BMV).	FAEB	Fahrzeugeigenbetrieb
BMV	Bundesministerium für Verkehr (ehemals BMDV)	FaNaG	Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz
BMM	Betriebliches Mobilitätsmanage-ment	FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V.
BNV	Busnotverkehre	FVS	Fahrradverleihsystem
BRAIN	Brancheninitiative Auslastungs-information	GIS	Geographisches Informationssystem
BSWAG	Bundesschienenwegeausbaugesetz	GUM	Grundlagenuntersuchung Mobilität im Rheinland
BVWP	Bundesverkehrswegeplan	GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungs-gesetz
CEF	Connecting Europe Facility	GWB	Gesetz gegen Wettbewerbs-beschränkungen
CiBo	Check-in/Be-out	HAFAS	HaCon Fahrplan-Auskunfts-System
CoKo	CO ₂ - und Kosteneffizienz-Rechner	HEMU	Hydrogen electric multiple unit
DB InfraGO AG	Zusammenschluss DB Netz AG mit DB Station&Service AG (seit 01. Januar 2024)	HIM	HAFAS Information Manager
DBS	Digitales Bahnsystem	HIS	Haltestelleninformationssystem
DELFI	Durchgängige elektronische Fahrgastinformation	HVZ	Hauptverkehrszeit
DFI	Dynamische Fahrgastinformation	HWKT	Handwerkskammertag
DSD	Digitale Schiene Deutschland	IHK	Industrie- und Handelskammer
DTV	Deutschlandtarifverbund	ILS	Institut für Landes- und Stadt-entwicklungsforschung
EBWU	Eisenbahnbetriebswissenschaftliche Untersuchung	IN.A.	Instandhaltung Anlagen-management
EFRE	Europäischer Fonds für regionale Entwicklung	IN.I.	Instandhaltung Infrastruktur
EFZ	Europäisches Fahrplanzentrum	InvKG	Investitionsgesetz Kohleregionen
EIU	Eisenbahninfrastrukturunternehmen	ISA	Infrastrukturatlas
EKrG	Eisenbahnkreuzungsgesetz	IT.NRW	Landesbetrieb Information und Technik Nordrhein-Westfalen
EMS	Ereignismeldungssystem	Kapa Köln-Programm	Kapazitätserweiterung Köln (Verlängerung von S-Bahnsteigen für den Einsatz längerer Fahrzeuge)
EMU	Electric multiple unit		
ERegG	Eisenbahnregulierungsgesetz		

KCS	Kompetenzcenter Sicherheit des Landes NRW	RE	Regionalexpress
KoFis	Koordinatorinnen und Koordinatoren für Fahrgastinformation	RegG	Regionalisierungsgesetz
KOMM	Kommunales Mobilitätsmanagement	RegioStaR	Regionalstatistische Raumtypologie
KONTIV	Kontinuierliche Erhebung zum Verkehrsverhalten	RES	Reisenden-Erfassungs-System
KSG	Bundes-Klimaschutzgesetz	REVG	Rhein-Erft-Verkehrsgesellschaft mbH
KVB	Kölner Verkehrs-Betriebe AG	RIN	Richtlinien für Integrierte Netzgestaltung
LEP	Landesentwicklungsplan	ROG	Raumordnungsgesetz
LGV	Ligne à grande vitesse	RRX	Rhein-Ruhr-Express
LoI	Letter of Intent	RSE	Rhein-Sieg-Eisenbahn GmbH
LuFV	Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung	RSVG	Rhein-Sieg-Verkehrsgesellschaft mbH
MaaS	Mobility-as-a-Service	RTB	Rurtalbahn GmbH
MBS	Machbarkeitsstudie	RuFV	Realisierungs- und Finanzierungsvereinbarung
MDD NRW	Multimodale Datendrehscheibe Nordrhein-Westfalen	RVK	Regionalverkehr Köln GmbH
MiD	Mobilität in Deutschland	SEV	Schienenersatzverkehr
MIV	Motorisierter Individualverkehr	Sidaba	Sicherheitsdatenbank NRW
MoSt	Mobilstationen	SNB	Schiennetz-Benutzungsbedingungen
NAP	National Access Point	SPFV	Schienenpersonenfernverkehr
NEMORA	Netzwerk Mobilitätswende Region Aachen	SPNV	Schienenpersonennahverkehr
NKI	Nutzen-Kosten-Indikator	SUMP	Sustainable Urban Mobility Plan
NKU	Nutzen-Kosten-Untersuchung	SWB	Stadtwerke Bonn Verkehrs-GmbH
NVP	Nahverkehrsplan	TEN-V	Transeuropäische Netze – Verkehr
NVR	Nahverkehr Rheinland GmbH/ Zweckverband Nahverkehr Rheinland, seit 01. Januar 2023 go.Rheinland	TF	Triebfahrzeugführer
NVV	Nordhessischer VerkehrsVerbund	THG	Treibhausgas
NWL	Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe	TRM	Traveler Relationship Management
ÖASS	Örtlicher Ausschuss für Sport und Sicherheit	TSI PRM	Technische Spezifikationen für die Interoperabilität – Zugänglichkeit für Menschen mit Behinderung und Menschen mit eingeschränkter Mobilität
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr	VASt	Verkehrliche Aufgabenstellung
ÖPNVG NRW	ÖPNV-Gesetz Nordrhein-Westfalen	UBA	Umweltbundesamt
ÖPNVP-VO	ÖPNV-Pauschalen-Verordnung	VCD	Verkehrsclub Deutschland e.V.
ÖPV	Öffentlicher Personenverkehr	VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V.
OSM	OpenStreetMap	VRR	Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR
ÖSPV	Öffentlicher Straßenpersonen-nahverkehr	VRS	Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH/ Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Sieg
P+R	Park and Ride	VTB	VerbundTeamBau
PEK	Plan zur Erhöhung der Schienenwegkapazität	VU	Verkehrsunternehmen
POI	Point of Interest	WFS	Web Feature Service
RB	Regionalbahn	ZB	Zugbegleiterin bzw. Zugbegleiter
		Zkm	Zugkilometer
		ZNM NRW	Zukunftsnetz Mobilität NRW
		ZVP	Zentrale Vertriebsplattform

Glossar

Antriebswende

Ersatz der fossilen Energieträger und Antriebstechnologien aller Verkehrsträger durch klimafreundliche Antriebsarten und Energieträger.

Bestandsverkehre SPNV

Fahrzeuge im SPNV, welche bereits heute eingesetzt werden und auch noch im Zielnetz 2032 vorgesehen sind.

BI-Tools

Business-Intelligence-Tools dienen der Sammlung, Auswertung und Darstellung von Daten zur systematischen Analyse. Mit ihnen werden unterschiedliche Systeme und Datenquellen über Schnittstellen zu einer relationalen Datenbank verknüpft, um komplexere und vielschichtige Auswertungen zu ermöglichen.

Fokus Bahn NRW

Das Landesprogramm Fokus Bahn NRW mit Federführung des Landes setzt sich für Verbesserungen im Nahverkehr auf der Schiene in Nordrhein-Westfalen ein.

Intermodalität, intermodal

Nutzung mehrerer (unterschiedlicher) Verkehrsmittel im Personenverkehr und/oder Modi auf den Etappen eines Weges.

Mobilität

Mobilität ist die subjektive Ausprägung der Ortsveränderungsmöglichkeiten. Dieser individuelle mögliche Aktionsraum resultiert aus räumlichen, physischen, ökonomischen und gesellschaftlichen Rahmenbedingungen und deren subjektiver Wahrnehmung.

Mobilitätsentwicklungsplan

Strategie zur Entwicklung und Steuerung des Mobilitätsverhaltens und des Verkehrs unter ökonomischen, ökologischen und sozialverträglichen Aspekten.

Mobilitätsverbund

Regionale und organisatorische Vernetzung von Verkehrsmitteln und Mobilitätsdienstleistungen zur Förderung von Inter- und Multimodalität. Verknüpfung des öffentlichen Verkehrs mit anderen Mobilitätsdienstleistungen zu einem integrierten Mobilitätsangebot.

Mobilitätswende

Effizienzsteigerung im gesamten Verkehrssystem durch die Vermeidung unnötiger Verkehre, die Verlagerung auf umweltfreundliche Verkehrsträger sowie Verbesserungen bei den einzelnen Verkehrsträgern.

Modal Split

Aufteilung des Verkehrs eines definierten Raumes in Anteile der Verkehrsmittel auf der Grundlage von Größen wie Verkehrsaufkommen (Anteile der gemachten Wegeanzahl) oder Verkehrsleistung (Anteile der erbrachten Verkehrsleistungen). Häufig werden Verkehrsmittel für Modal Splits gruppiert, z. B. Pkw und motorisierte Zweiräder als Motorisierter Individualverkehr.

Multimodalität, multimodal

Nutzung mehrerer (unterschiedlicher) Verkehrsmittel im Personenverkehr und/oder Modi in einem definierten Zeitraum.

Nachhaltige Mobilitätsentwicklung

Faire und gerechte Messung, Berücksichtigung und Ermöglichung der Ortsveränderungsbedürfnisse aller heute Lebenden. Dies umfasst z. B. die Mobilität mit weniger Risiken, Externalisierungen und Emissionen. Die bedürfnisgerechte Mobilität wird durch weniger Verkehr erreicht.

Nachhaltigkeit, nachhaltige Entwicklung

Die nachhaltige Entwicklung ist eine Entwicklung, die den Bedürfnissen heutiger Generationen Rechnung trägt, ohne die Möglichkeiten zukünftiger Generationen zu gefährden, ihren eigenen Bedürfnissen nachzukommen.

OnBoard-Units (OBU)

Elektronische Fahrzeugeinrichtungen, die meistens computerbasiert sind und wichtige interne Steuerfunktionen haben. Sie sind ein wesentlicher Bestandteil der Triebfahrzeuge im Zugbeeinflussungssystem European Train Control System (ETCS).

Single Point of Truth

Sicherstellung, dass in allen Auskunftsm Medien der gleiche Informationsstand herrscht und der Fahrgast sicher sein kann, dass er über alle Informationskanäle dieselben Informationen zum aktuellen Betriebsgeschehen erhält.

Überlasteter Schienenweg

Die Detektion überlasteter und zukünftig überlasteter Schienenwege erfolgt anhand der §§ 55 – 59 ERegG (Eisenbahnregulierungsgesetz) aufgrund einer Verwaltungsrichtlinie des Eisenbahn-Bundesamtes und der Bundesnetzagentur.

Die betroffenen Schienenwegabschnitte werden als Anlage der Schienennetz-Benutzungsbedingungen (SNB) veröffentlicht. Jeweils innerhalb eines halben Jahres nach der Erklärung zum überlasteten Schienenwegabschnitt werden eine Kapazitätsanalyse und ein Plan zur Erhöhung der Schienenwegkapazität (PEK) erarbeitet.

Verkehr

Verkehr ist die zeitliche Ausprägung der realisierten Ortsveränderung. Dieser Prozess resultiert aus den zeitlichen Rahmenbedingungen der Ortsveränderungen von Personen, Gütern und Daten.

Verkehrswende

Wechsel der Antriebstechniken von Verkehrsmitteln mit dem Ziel der Dekarbonisierung und Schwerpunktverlagerung bei den Infrastrukturinvestitionen und den rechtlichen sowie steuerlichen Rahmenbedingungen zugunsten der Alternativen zum Motorisierten Individualverkehr (MIV). Darüber hinaus bedarf es umfassender Verhaltensänderungen und einer Änderung der Raum- und Siedlungsstrukturen zugunsten einer nähräumlichen Versorgung.

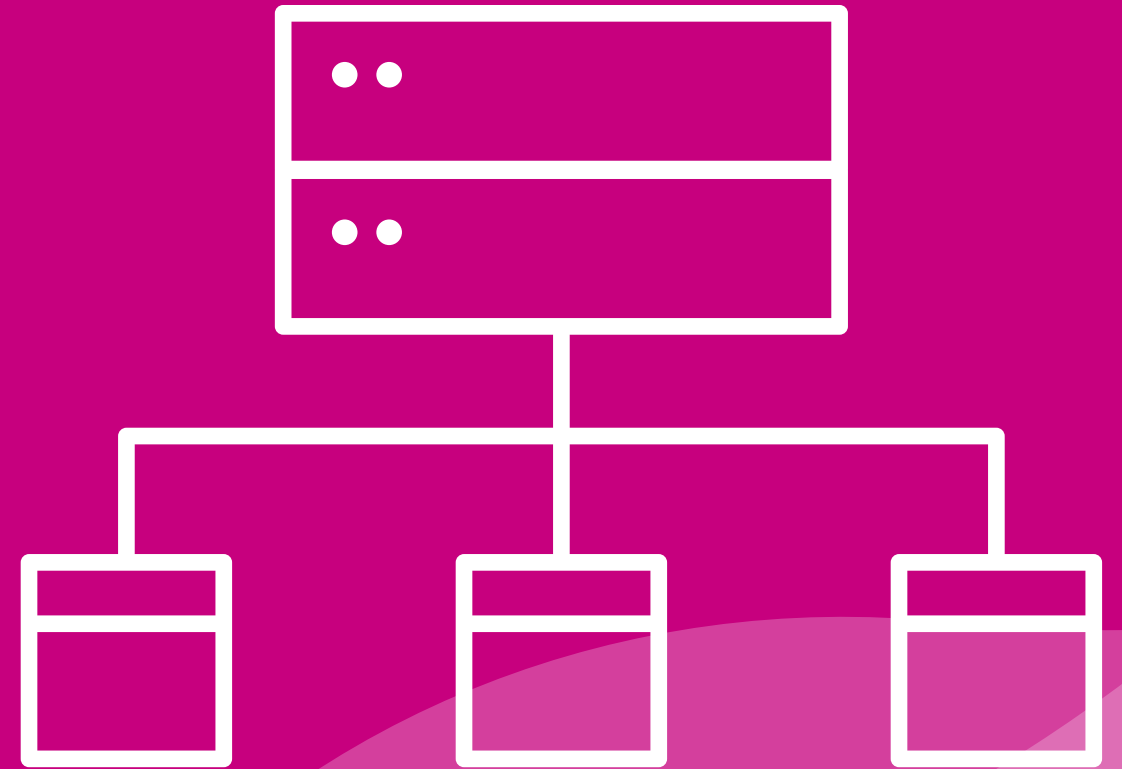
Vernetzte Mobilität

Digitale, konzeptionelle und räumliche Zusammenführung von Verkehrsträgern und Verkehrsmitteln durch die integrierte Betrachtung des Verkehrssystems und zugunsten der Befriedigung des Mobilitätsbedürfnisses von Personen.



Teil A

Grundlagen





A1 Einleitung

3 – 4 →

Regionaler Mobilitätsverbund für das Rheinland

Der Zweckverband go.Rheinland entscheidet über die Planung, Organisation und Ausgestaltung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV), wirkt in Abstimmung mit seinen Mitgliedern auf eine integrierte Verkehrsgestaltung hin, fördert SPNV-Betriebsleistungen, schließt SPNV-Verkehrsverträge mit Eisenbahnverkehrsunternehmen, ist Eigentümer/Leasingnehmer und Verpächter von SPNV-Fahrzeugen, fördert Investitionen in den ÖPNV aus pauschalierten Mitteln des Landes und ist im Auftrag des Landes Bewilligungsbehörde für Investitionen im besonderen Landesinteresse (vgl. Satzung für den Zweckverband go.Rheinland).

Wichtigste Rechtsgrundlagen für die Aufgabengestaltung des Zweckverbandes sind das Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (RegG) und das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW). Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) ist hier als Aufgabe der Daseinsvorsorge mit der Sicherstellung einer ausreichenden (RegG) bzw. mit einer in allen Teilen des Landes angemessenen Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNVG NRW) definiert. Zur angemessenen Bedienung gehören u. a. die Verknüpfung von Angeboten des ÖPNV mit dem motorisierten und nicht motorisierten Indivi-

dualverkehr und multimodale Mobilitätsangebote. Weiterhin soll beim Ausbau der Infrastruktur für den ÖPNV in allen Landesteilen die Hauptfunktion einem Nahverkehrsnetz für den Schienenschnellverkehr und regionalen Schnellbusverkehr zukommen; bei geringer Nachfrage sollen die Möglichkeiten alternativer Bedienungsformen genutzt werden.

Auf Basis dieser und weiterer Grundsätze wie dem vorrangigen Ausbau des schienengebundenen Personennahverkehrs gegenüber dem Straßenverkehr, der Verknüpfung von ÖPNV und Individualverkehr und der Barrierefreiheit des ÖPNV leistet go.Rheinland einen wesentlichen Beitrag zur Sicherung, Attraktivierung und Weiterentwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs und der dafür erforderlichen Verkehrsinfrastruktur.

Zum Jahreswechsel 2022/2023 wurde aus dem „Zweckverband Nahverkehr Rheinland“ (ZV NVR), den der Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS) und der Aachener Verkehrsverbund (AVV) 2008 gemeinsam gegründet hatten, der Zweckverband go.Rheinland.

Zugleich wurde „go.Rheinland“ als Dachmarke für go.Rheinland, AVV und VRS eingeführt, um das Zusammenwirken und die enge Zusammenarbeit der drei Zweckverbände als regionaler Mobilitätsverbund für das Rheinland mit gebündelten Kräften vertreten und gemeinsam repräsentieren zu können.

Einbettung des SPNV-Nahverkehrsplanes in einen Mobilitätsplan

Die Kreise, kreisfreien Städte und Zweckverbände stellen nach dem ÖPNV-Gesetz des Landes Nordrhein-Westfalen zur Sicherung und zur Verbesserung des ÖPNV jeweils einen Nahverkehrsplan auf. In den Nahverkehrsplänen sind Ziele und Rahmenvorgaben für das betriebliche Leistungsangebot und seine Finanzierung sowie die Investitionsplanung festzulegen.

Der „SPNV-Nahverkehrsplan 2016“ des Zweckverbandes Nahverkehr Rheinland (ZV NVR) wurde von der Verbandsversammlung am 17. März 2016 beschlossen. Als Grundlage der Weiterentwicklung des SPNV-Angebotes enthält dieser die Zielnetze für den Rhein-Ruhr-Express (RRX) sowie für die Regionalexpress- (RE), Regionalbahn- (RB) und S-Bahn-Linien mit den Zeithorizonten 2020, 2025 und 2030(+). In den vergangenen Jahren sind die Planungen zur Netz- und Linienentwicklung im SPNV für das Rheinland fortgeschritten bzw. Infrastrukturvorhaben und Veränderungen beim SPNV-Angebot realisiert worden, sodass eine Fortschreibung des Nahverkehrsplans geboten ist.

Darüber hinaus haben sich die für die weitergehenden Planungen und für die Aufgabenerfüllung der Zweckverbände relevanten wettbewerblichen, technischen, gesellschaftlichen, personellen und finanziellen Rahmenbedingungen und Ziele seit 2016 stark verändert. Beispielhaft seien hier genannt: die Erlösverantwortung von go.Rheinland für die Verkehrsleistungen des SPNV, der Ausbau- und Erneuerungsbedarf bei der SPNV-/ÖPNV-Infrastruktur, das Baustellenmanagement für den SPNV, die Elektrifizierung und Digitalisierung des ÖPNV, der Deutschlandtarif, der Fachkräftemangel, die Angebotsausweitung und -qualität im SPNV, die vernetzte Mobilität mit On-Demand-ÖPNV, Sharing-Systemen und besserer Einbindung des Individualverkehrs sowie als übergeordnetes Ziel der Klimaschutz.

Um den Veränderungen, den Zusammenhängen und der Komplexität der Aufgaben gerecht zu werden, hat sich der Zweckverband go.Rheinland zusammen mit seinen Trägerzweckverbänden Verkehrsverbund Rhein-Sieg und Aachener Verkehrsverbund als regionaler Mobilitätsverbund aufgestellt und den SPNV-Nahverkehrsplan im Rahmen seiner Fortschreibung nun als zentralen Teil in einen erstmals für das Rheinland aufgestellten „Mobilitätsplan“ eingebettet.

Der Mobilitätsplan 2025 des Zweckverbandes go.Rheinland besteht aus den Teilen Grundlagen (Teil A), SPNV-Nahverkehrsplan (Teil B) und Integrierte Verkehrs-/Mobilitätsgestaltung (Teil C).

Die drei NRW-Zweckverbände/AÖR haben sich, da sich die Fortschreibung ihrer SPNV-Nahverkehrspläne zeitlich überschneidet, über Aufbau und Inhalte abgestimmt. Themen von landesweiter Bedeutung wie bspw. der integrierte Taktfahrplan wurden zur Nutzung in den jeweiligen Nahverkehrsplänen gemeinsam erarbeitet.

Zur politischen Legitimation der langfristig vorzubereitenden SPNV-Planungen wurde die Weiterentwicklung des SPNV-Angebotes im Rheinland mit den Zielnetzen 2032 und 2040 als Teil des Mobilitäts- bzw. SPNV-Nahverkehrsplans vorgezogen und am 28. September 2023 in der Sitzung der Verbandsversammlung des Zweckverbandes go.Rheinland beschlossen.



A2

Verbandsgebiet und planerische Rahmenbedingungen

5 – 24 →

A2.1 Charakteristika des Verbandsgebietes

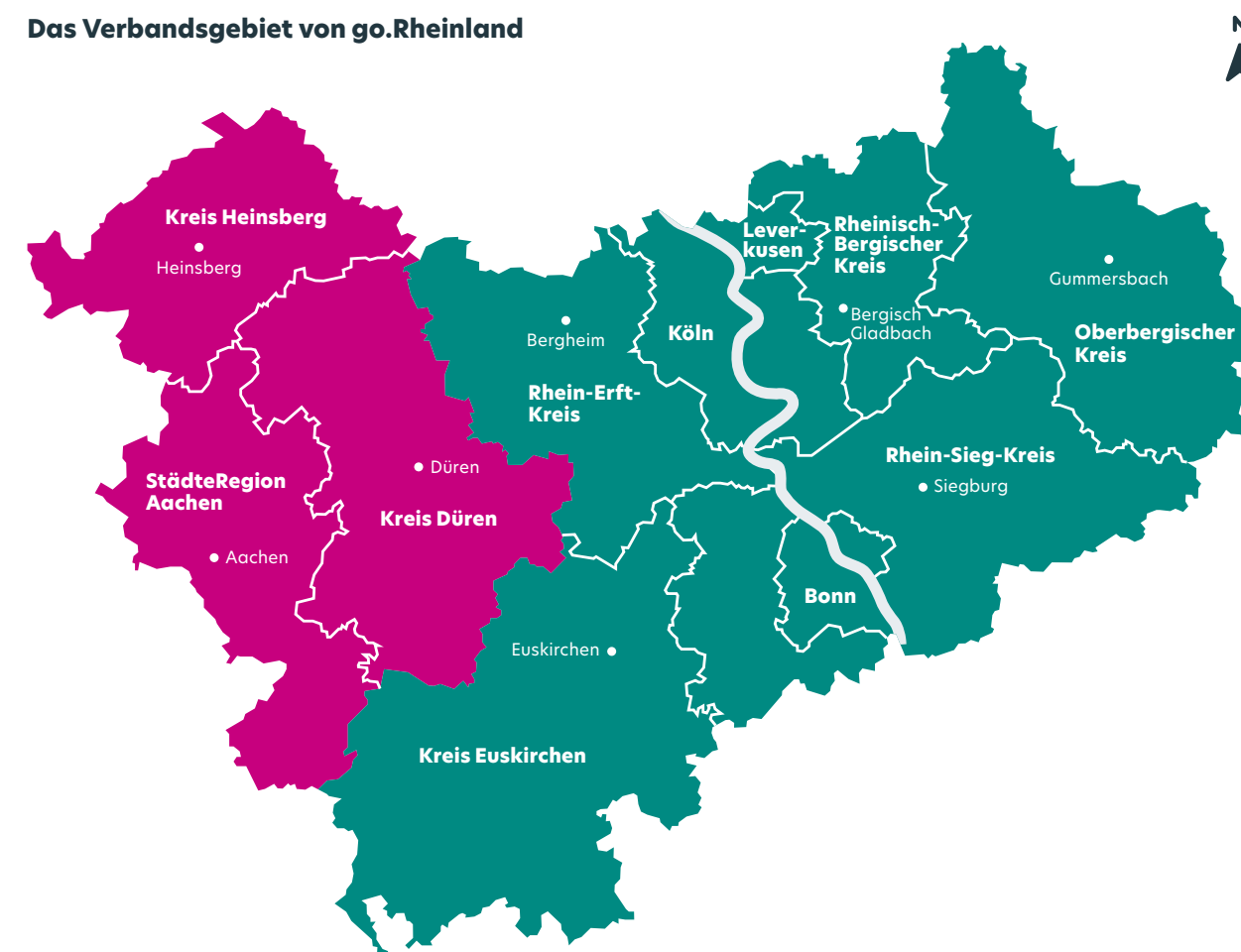
Der Zweckverband go.Rheinland nimmt seine Aufgaben im südlichen Nordrhein-Westfalen wahr. Das Gebiet ist deckungsgleich mit dem Regierungsbezirk Köln. Es grenzt im Süden an Rheinland-Pfalz, im Westen an Belgien sowie die Niederlande, im Norden an den Regierungsbezirk Düsseldorf und im Osten an den Regierungsbezirk Arnsberg. Auf einer Fläche von 7.365 km² liegen die drei Städte Bonn, Köln und Leverkusen, die sieben Kreise Kreis Düren, Kreis Euskirchen, Kreis Heinsberg, Oberbergischer Kreis, Rhein-Erft-Kreis, Rhein-Sieg-Kreis und Rheinisch-Bergischer Kreis sowie die StädteRegion Aachen inkl. der Stadt Aachen.

Die Gebiete der zwei weiteren nordrhein-westfälischen SPNV-Aufgabenträger, Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) und Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR (VRR), grenzen östlich bzw. nördlich an das Verbandsgebiet von go.Rheinland.

Im Jahr 2024 erreichten die Linien des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) im Verbandsgebiet eine Betriebsleistung von insgesamt 29,38 Mio. Zugkilometer (Zkm), welche durch 6 S-Bahn (inkl. der ab Fahrplanjahr 2025 als S41 geführten RE 29), 15 Regionalbahn (RB)- und 10 Regionalexpress (RE)-Linien – inkl. der Rhein-Ruhr-Express-Linien – erbracht wird. Mit einem Anteil von 37,4 % entfällt der größte Anteil der Betriebsleistung auf die RB-Verkehre, gefolgt von den S-Bahnen (33,6 % der Betriebsleistung) und den RE-Verkehren (28,9 % der Betriebsleistung). Im Gebiet von go.Rheinland bedienen die Linienverkehre des SPNV 200 Haltepunkte (Stand 06/2024).

Das Verbandsgebiet umfasst die dicht besiedelten Ballungsräume Köln/Bonn und Aachen mit ihren suburbanen Räumen sowie ländliche Räume wie die Eifel, die Voreifel, das Bergische Land, das Siegtal und die Jülich-Zülpicher Börde. Die Gebiete unterscheiden sich z. T. wesentlich in ihren Wirtschafts- und Bevölkerungsstrukturen.

Abbildung A2-1: Das Verbandsgebiet von go.Rheinland mit seinen Kreisen, Kreisstädten, kreisfreien Städten und den Verbundräumen der Verkehrsverbünde VRS (grün) und AVV (pink). Darstellung: go.Rheinland GmbH



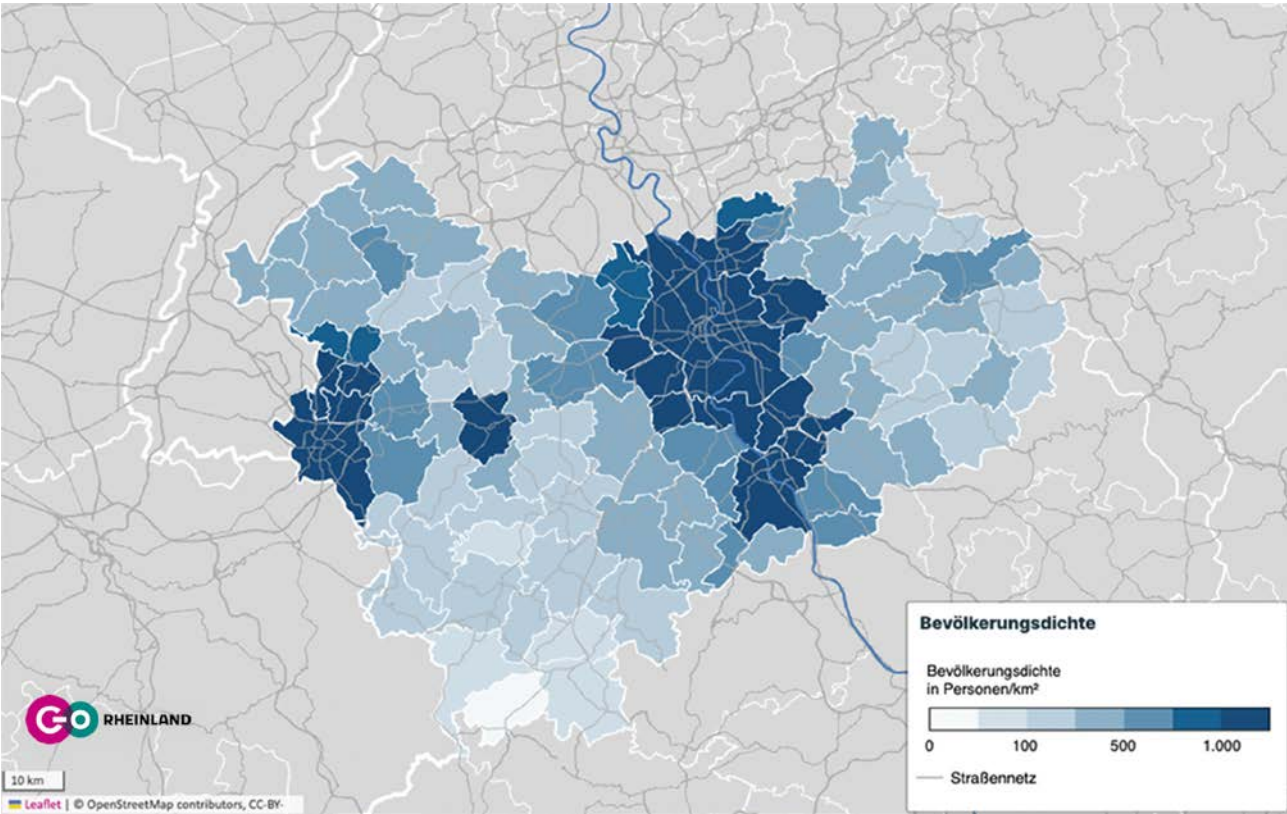
A2.1.1 Bevölkerungskennzahlen

Zum Stichtag des aktuellen Zensus, dem 15. Mai 2022, lebten rund 4,44 Mio. Menschen im Gebiet von go.Rheinland (Zensus 2022). In den kreisfreien Städten Aachen, Bonn, Köln und Leverkusen leben etwa 40 % der Gesamtbevölkerung auf lediglich rund 11 % der Fläche. Die Ballungsräume zeichnen sich durch hohe Einwohnerdichten von z. T. über 2.000 EW/km² aus. Rund um die Ballungsräume nimmt die Bevölkerungsdichte ab und liegt im Bergischen Land, im Siegtal sowie in der Eifel überwiegend bei bis zu 500 EW/km². Die geringste Bevölkerungsdichte verzeichnet Dahlem im südlichen Kreis Euskirchen mit einer Bevölkerungsdichte von 45 EW/km² (siehe Abbildung A2-2). Die höchste Bevölkerungsdichte im Verbandsgebiet hat die Stadt Köln mit 2.675 EW/km².

Wie die gegenwärtige Bevölkerungsstruktur ist auch die Bevölkerungsvorausberechnung bis zum Zeithorizont 2040 von Bedeutung. Gegenüber dem Vergleichsjahr 2021 prognostiziert IT.NRW für das Verbandsgebiet einen Bevölkerungszuwachs von rund 1,72 % (etwa 77.000 Personen) bis zum Jahr 2040. Die Bevölkerungsvorausberechnung auf Basis des Zensus 2011 – die Bevölkerungsvorausberechnung auf Basis des Zensus 2022 ist zum Zeitpunkt der Erstellung des vorliegenden Dokumentes noch nicht verfügbar – ist in Abbildung A2-3 visualisiert.

Die Zu- oder Abnahme der Bevölkerung in den einzelnen Kreisen und kreisfreien Städten des Verbandsgebietes zeigt, dass die Bevölkerung in den Ballungsräumen weiterhin wachsen wird, während die Bevölkerungszahlen in den rural geprägten Kreisen zurückgehen dürften (vgl. Tabelle A2-1).

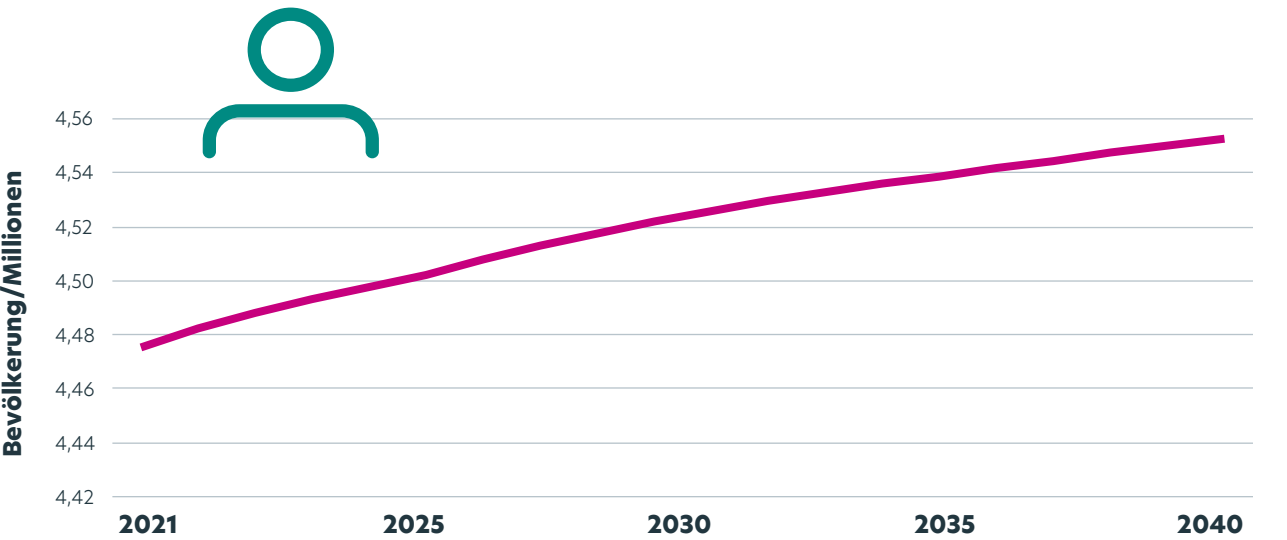
Abbildung A2-2: Visualisierung der Bevölkerungsdichte im Verbandsgebiet von go.Rheinland.
Darstellung: go.Rheinland GmbH



Die Altersstruktur im Verbandsgebiet korreliert mit der Einwohnerdichte. Dicht besiedelte Gebiete weisen einen niedrigeren Altersdurchschnitt auf als weniger dicht besiedelte Gebiete. In Aachen, Bonn und Köln liegt das Durchschnittsalter zwischen 41 und 42 Jahren, in ländlichen Regionen zwischen 43 und 48 Jahren. Das gebietsweite Durchschnittsalter von 43,8 Jahren liegt leicht unter dem NRW-weiten Durchschnittsalter von 44,3 Jahren.

Das größte anteilige Wachstum wird für die Stadt Bonn prognostiziert. Der Vergleich der Jahre 2021 und 2040 ergibt ein Wachstum von 6,35 % – das entspricht rund 21 Tsd. Personen. Den absolut größten Bevölkerungszuwachs des Verbandsgebietes verzeichnet die Stadt Köln mit rund 34,7 Tsd. Personen. Dies entspricht einem Bevölkerungswachstum um 3,2 % innerhalb des Zeitraums 2021 bis 2040.

Abbildung A2-3: Visualisierung der Bevölkerungsvorausberechnung bis in das Jahr 2040 im Regierungsbezirk Köln, Werte zwischen den Stichtagen interpoliert. Datenquelle: Landesdatenbank NRW (LDB NRW). Darstellung: go.Rheinland GmbH



Am stärksten rückläufig ist die Bevölkerungsentwicklung im Oberbergischen Kreis: Bis zum Jahr 2040 werden dort voraussichtlich rund 9.600 Personen weniger leben als im Jahr 2021 – ein Rückgang um etwa 3,54 %. In den übrigen Kreisen und kreis-

freien Städten des Verbandsgebietes wächst die Bevölkerungszahl anteilig im unteren einstelligen Bereich. Für den Rhein-Sieg- und den Rheinisch-Bergischen Kreis wird hingegen mit einem leichten Rückgang der Bevölkerungszahlen < 1 % gerechnet.



Tabelle A2-1: Bevölkerung und Bevölkerungsvorausberechnung für die Kreise und kreisfreien Städte im Verbandsgebiet von go.Rheinland im Zeitraum vom 01. Januar 2021 bis zum 01. Januar 2040 (Basis: Zensus 2011). Kreisfreie Städte und Kreise jeweils absteigend nach Bevölkerung. Datenquelle: LDB NRW/Veränderung: Eigene Berechnungen

	Bevölkerung absolut (Pers.)		Veränderung 2021/2040	
	2021	2040	absolut (Pers.)	anteilig (%)
Regierungsbezirk Köln	4.475.530	4.552.419	+ 76.889	+ 1,72 %
Kreisfreie Städte				
Stadt Köln	1.083.498	1.118.153	+ 34.655	+ 3,20 %
Stadt Bonn	330.579	351.579	+ 21.000	+ 6,35 %
Stadt Leverkusen	163.905	164.498	+ 593	+ 0,36 %
Kreise				
Rhein-Sieg-Kreis	600.375	599.487	- 888	- 0,15 %
StädteRegion Aachen	556.631	558.829	+ 2.198	+ 0,39 %
davon Stadt Aachen	248.878	251.541	+ 2.663	+ 1,07 %
Rhein-Erft-Kreis	469.611	477.821	+ 8.210	+ 1,75 %
Rheinisch-Bergischer Kreis	283.275	283.069	- 206	- 0,07 %
Oberbergischer Kreis	271.699	262.076	- 9.623	- 3,54 %
Kreis Düren	265.140	270.089	+ 4.949	+ 1,87 %
Kreis Heinsberg	256.458	264.681	+ 8.223	+ 3,21 %
Kreis Euskirchen	194.359	202.137	+ 7.778	+ 4,00 %

A2.1.2 Wirtschaftsstruktur

Als Wirtschaftsraum zeichnet sich das Verbandsgebiet durch seine diversifizierte Struktur aus. Große Konzerne aus den Branchen Chemie-, Petro-, Pharma- und Automobilindustrie betreiben Standorte in der Region. Dies trifft in besonderem Maße auf die Rheinschiene entlang des Ballungsraums Köln/Bonn bis nach Leverkusen zu. Das Rheinische Revier ist durch den ehemaligen Steinkohleabbau im Aachener Revier sowie den andauernden Braunkohle-Tagebau geprägt. In den Ballungsräumen der Region und in deren räumlicher Nähe sind kleine

und mittelständische Unternehmen angesiedelt, die eine wichtige Rolle in der wirtschaftlichen Entwicklung der Region einnehmen. Die Verteilung und die Dichte der Industrieschwerpunkte sind in Abbildung A2-4 dargestellt.

Außerhalb der Ballungsräume wird die Fläche überwiegend zu landwirtschaftlichen Zwecken genutzt. Dichte Waldgebiete erstrecken sich über die Eifel und das östliche Bergische Land. Eine differenzierte Übersicht der Landflächennutzung ist Abbildung A2-5 zu entnehmen.

Abbildung A2-4: Heatmap der Industrieschwerpunkte (Logistikunternehmen und Produktionsstandorte) im Verbandsgebiet von go.Rheinland. Darstellung: go.Rheinland GmbH

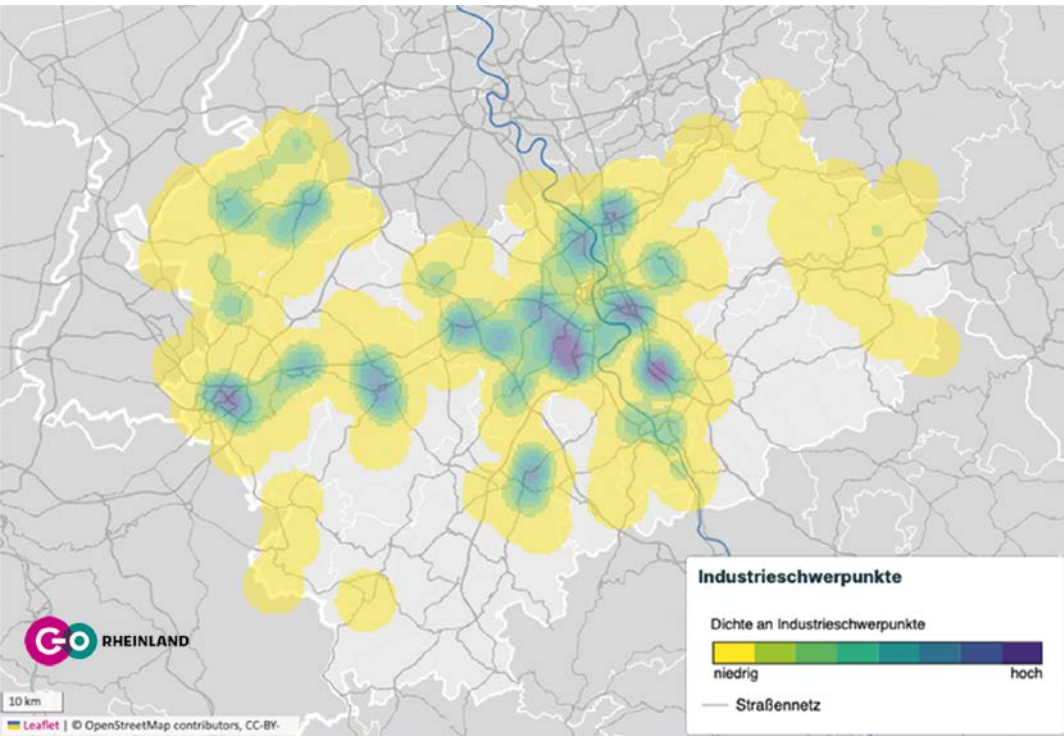
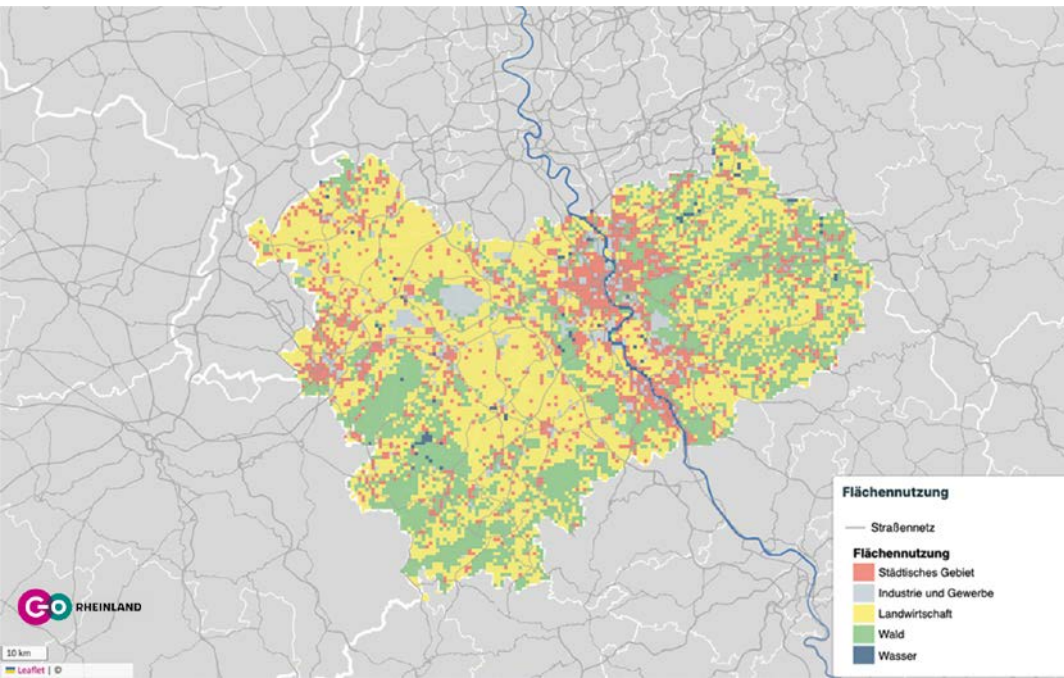


Abbildung A2-5: Flächennutzung im Verbandsgebiet von go.Rheinland. Darstellung: go.Rheinland GmbH

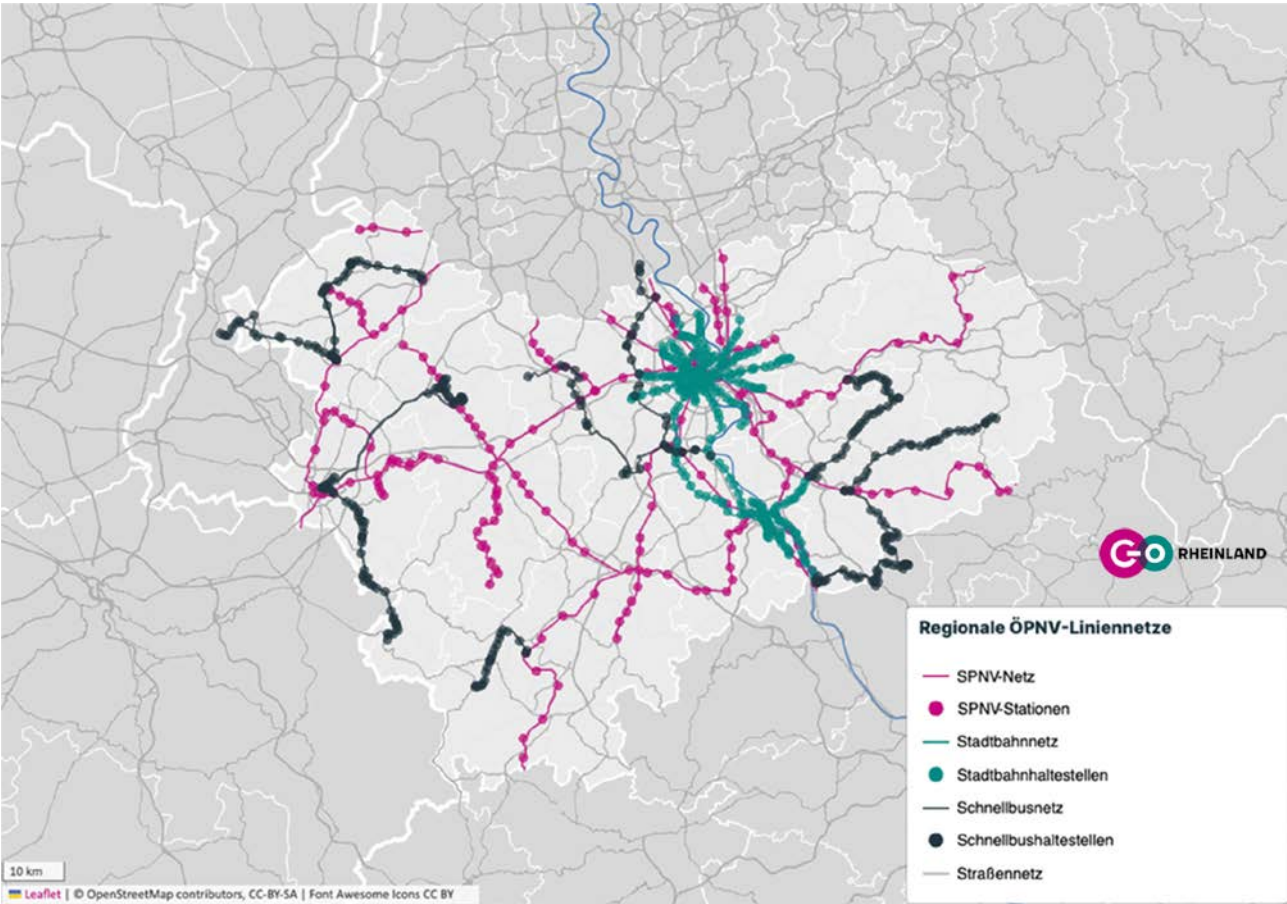


A2.1.3 Infrastruktur für den öffentlichen Verkehr

Ein dichtes Infrastrukturnetz erschließt das Verbandsgebiet und verbindet es mit den angrenzenden Regionen. Wichtige Schienenachsen verbinden

die Ballungsräume miteinander, während Nebenstrecken die ländlichen Regionen anbinden. Abbildung A2-6 zeigt die Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs, das Netz des SPNV, das Stadtbahnnetz sowie das regionale Schnellbusnetz (über go.Rheinland geförderter Schnellbusverkehr).

Abbildung A2-6: SPNV-, Stadtbahn- und Schnellbusnetze im Verbandsgebiet von go.Rheinland. Darstellung: go.Rheinland GmbH



Zwei große Schienenachsen mit kontinentaler Bedeutung durchqueren das Verbandsgebiet: Die rechtsrheinische Strecke Wiesbaden – Koblenz – Bonn – Köln, daran anschließend Köln – Duisburg über Leverkusen und Düsseldorf sowie die Strecke Köln – Aachen sind bedeutsam für den lokalen Verkehr sowie im internationalen Kontext durch ihre Funktion als Kernnetzkorridore der trans-europäischen Verkehrsnetze (TEN-V).

An die rechte Rheinstrecke schließen sich südlich von Köln die Siegstrecke (Siegen – Au (Sieg) – Siegburg – Köln) und östlich die Oberbergische Bahn (Lüdenscheid – Gummersbach – Köln) an. Durch die Strecke Köln – Wuppertal (Wuppertal – Solingen – Köln) besteht eine Anbindung über die nord-östliche Grenze des Verbandsgebietes hinaus.

Die linke Rheinstrecke verbindet Köln und Bonn in der südlichen Hälfte des Verbandsgebietes bis nach Remagen, Koblenz und Mainz über die Gebietsgrenzen hinaus. Nach Norden ist Köln über die linksniederrheinische Strecke mit Neuss und Krefeld verknüpft.

Die südwestlichen Regionen des Verbandsgebietes werden über mehrere Bahnstrecken erschlossen:

die Eifelstrecke (Hürth-Kalscheuren – Euskirchen – Kall – Gerolstein – Trier-Ehrang), die Voreifelbahn (Bonn – Euskirchen), die Erfttalbahn (Euskirchen – Bad Münstereifel), die Bördebahn (Düren – Euskirchen) sowie die südliche Rurtalbahn (Düren – Heimbach). Die vier erstgenannten Strecken laufen im Bahnhof Euskirchen zusammen, der über die Eifelstrecke und die Voreifelbahn direkt an die linke Rheinstrecke angebunden ist.

Der Nordwesten des Verbandsgebietes ist durch die Erftstrecke (Horrem – Bergheim – Bedburg – Grevenbroich), die Strecken Köln – Mönchengladbach über Grevenbroich bzw. Aachen – Mönchengladbach über Herzogenrath, Lindern, Hückelhoven und Rheydt, die Rurtalbahn Nord (Düren – Jülich – Linich) sowie die Eschweiler Talbahn/Indetalbahn (Langerwehe – Eschweiler – Stolberg (Rheinland)) erschlossen. Die Aachener Ringbahn bedient das Dreieck Herzogenrath – Stolberg – Aachen. Von Stolberg Hbf aus Richtung Süden besteht eine Verbindung bis nach Stolberg Altstadt.

Grenzüberschreitende Verkehre ermöglichen die Strecken Herzogenrath – Heerlen – Maastricht und Aachen – Hergenrath – Lüttich in die Niederlande bzw. nach Belgien.

Neben dem SPNV gibt es in Köln und Bonn sowie in den angrenzenden Kreisen zwei große Stadt- bzw. Straßenbahnnetze, die über die Rheinuferbahn (Stadtbahnlinie 16) und die Vorgebirgsbahn (Stadtbahnlinie 18) miteinander verbunden sind. Ergänzt wird der Schienenschnellverkehr im ÖPNV durch regionale Schnellbuslinien (vgl. Abbildung A2-6).

A2.1.4 Erreichbarkeiten mit dem öffentlichen Verkehr

Eine hohe Erreichbarkeit relevanter Ziele mit dem ÖPNV hängt von der Netzdichte insgesamt und der Schnellverkehre im Besonderen, v. a. des SPNV, sowie von der Dichte eines aufeinander abgestimmten bzw. verknüpften Verkehrsangebots im ÖPNV ab.

Der Landesentwicklungsplan erläutert das Ziel der Erreichbarkeit wie folgt: „Zur Gewährleistung gleichwertiger Lebensverhältnisse in allen Teilräumen Nordrhein-Westfalens spielt die Verfügbarkeit öffentlicher Verkehrsmittel eine entscheidende Rolle, da diese allen Bevölkerungsgruppen die gleichberechtigte Teilhabe am gesellschaftlichen Leben ermöglicht. Eine angemessene Versorgung mit Dienstleistungen und Infrastrukturen der Daseinsvorsorge ist vor dem Hintergrund sich ändernder demographischer Rahmenbedingungen auch künftig sicherzustellen. Hierzu gehört die Gewährleistung der Erreichbarkeit der zentralen Versorgungsbereiche in angemessener Weise.“ (vgl. LEP NRW, Erläuterungen zum Ziel Erreichbarkeit). Für die Kriterien einer angemessenen Bedienung wird im Landesentwicklungsplan auf das ÖPNV-Gesetz des Landes Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW) verwiesen.

Das ÖPNVG NRW definiert den ÖPNV als Aufgabe der Daseinsvorsorge und die angemessene Bedienung wie folgt: „In allen Teilen des Landes ist eine angemessene Bedienung der Bevölkerung durch den ÖPNV zu gewährleisten; angemessen ist eine Verkehrsbedienung, die den Bedürfnissen der Fahrgäste nach hoher Pünktlichkeit und Anschlusssicherheit, fahrgastfreundlich ausgestalteten, barrierefreien, sicheren und sauberen Fahrzeugen sowie Stationen und Haltestellen, bequemem und

barrierefreiem Zugang zu allen für den Fahrgast bedeutsamen Informationen, fahrgastfreundlichem Service und einer geeigneten Verknüpfung von Angeboten des ÖPNV mit dem motorisierten und nicht motorisierten Individualverkehr sowie multimodalen Verkehrsangeboten Rechnung trägt.“ (§ 2 Absatz 3, Satz 1 ÖPNVG NRW).

Die Erreichbarkeit innerhalb des Verbandsgebietes wurde anhand der Richtlinien für Integrierte Netzgestaltung (RIN) aufgrund der Zielgröße einer Reisezeit von ≤ 45 Minuten im ÖPNV zum nächsten Mittelzentrum ermittelt. Der Abbildung A2-7 lässt sich entnehmen, dass dieser Zielwert – zumindest näherungsweise (Signaturfarbe hellgrün/30 – 60 Min. Reisezeit) – in großen Teilen des Verbandgebietes erreicht wird.

Längere Reisezeiten ergeben sich insbesondere in den dünn besiedelten und schienenfernen Räumen: Darunter fallen die Eifel im Süden des Kreises Euskirchen mit Teilen der Gemeinden Blankenheim, Dahlem, Hellenthal und Bad Münstereifel, der Raum um die Rurtalsperre mit Teilen der Gemeinden Hürtgenwald, Heimbach, Nideggen und Simmerath im Kreis Düren bzw. der StädteRegion Aachen und der Norden des rechtsrheinischen Rhein-Sieg-Kreises mit der Gemeinde Much.

Weitere Räume mit längeren Reisezeiten sind größtenteils unbewohnt (z. B. Tagebau Hambach, Wahner Heide, Hürtgenwald; s. Abbildung A2-7). Die durch go.Rheinland geförderten Schnellbuslinien tragen insbesondere im nördlichen rechtsrheinischen Rhein-Sieg-Kreis und in der Nordeifel zur Verbesserung der Erreichbarkeit der schienenfernen Räume bei.

Abbildung A2-8 stellt die Erreichbarkeit des regionalen Verkehrsnetzes (d. h. Stationen des SPNV, Haltestellen von Stadt-/Straßenbahnen und regionalen Schnellbuslinien gem. Förderrichtlinie zur Betriebskostenförderung von regionalen Schnellbuslinien des Zweckverbandes go.Rheinland) mit dem übrigen ÖSPV dar: Die Erreichbarkeit des regionalen Verkehrsnetzes innerhalb von 15 Minuten ist i. W. in den Großstädten Aachen, Bonn und Köln sichergestellt.

Abbildung A2-7: Erreichbarkeitsanalyse von Ober- und Mittelzentren mit dem ÖPNV im Verbandsgebiet von go.Rheinland; Stand 2023. Darstellung: go.Rheinland GmbH

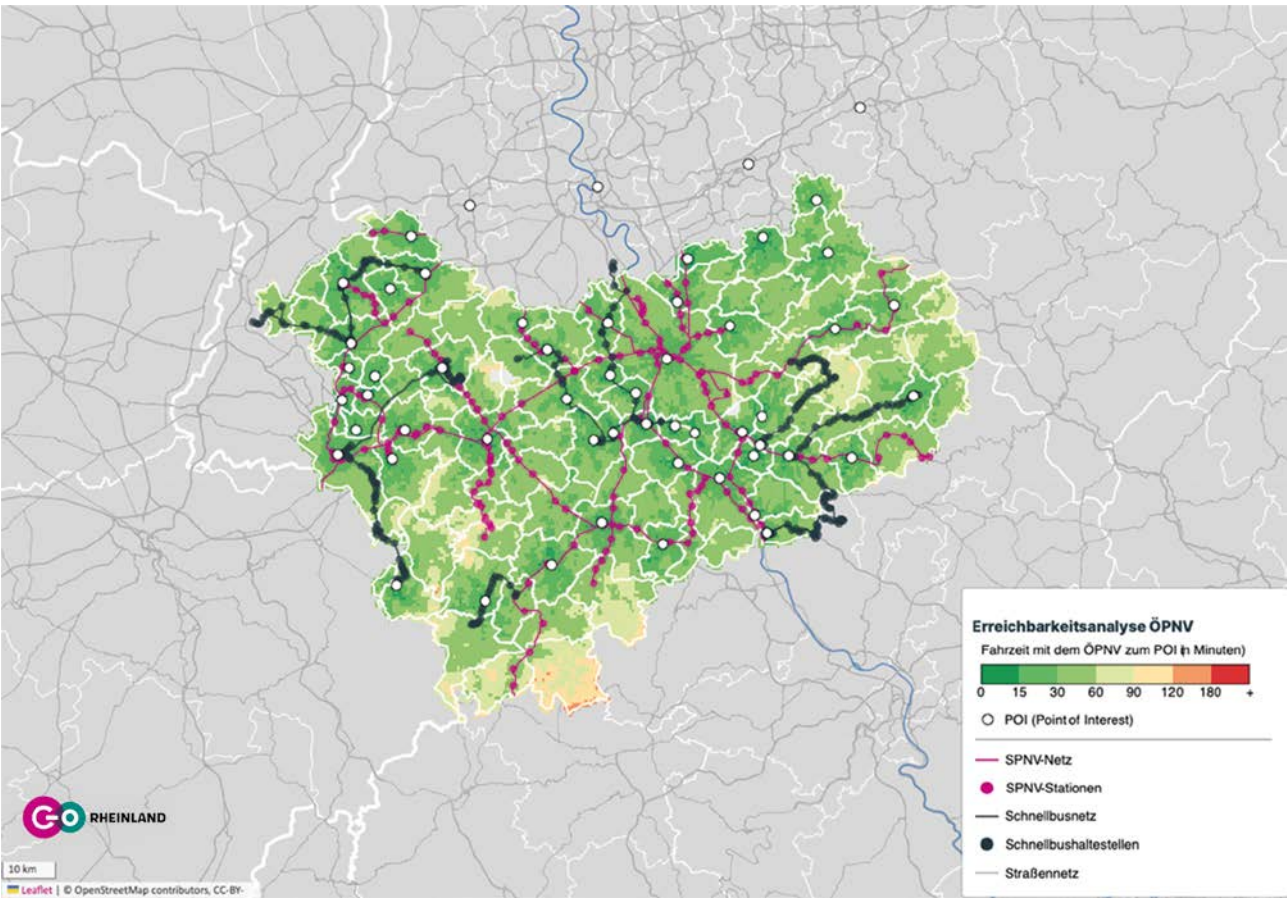


Abbildung A2-8: Erreichbarkeitsanalyse des regionalen Verkehrsnetzes mit dem ÖPNV im Verbandsgebiet von go.Rheinland; Stand 2023. Darstellung: go.Rheinland GmbH

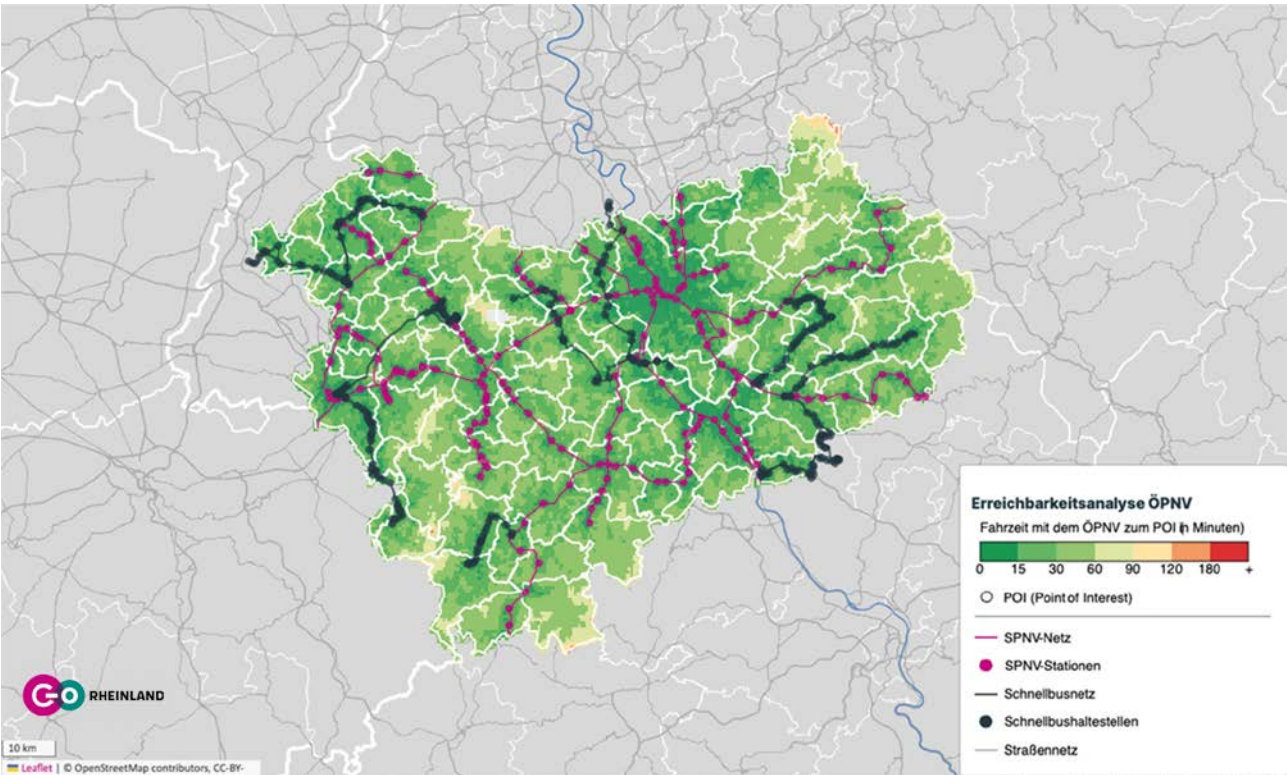
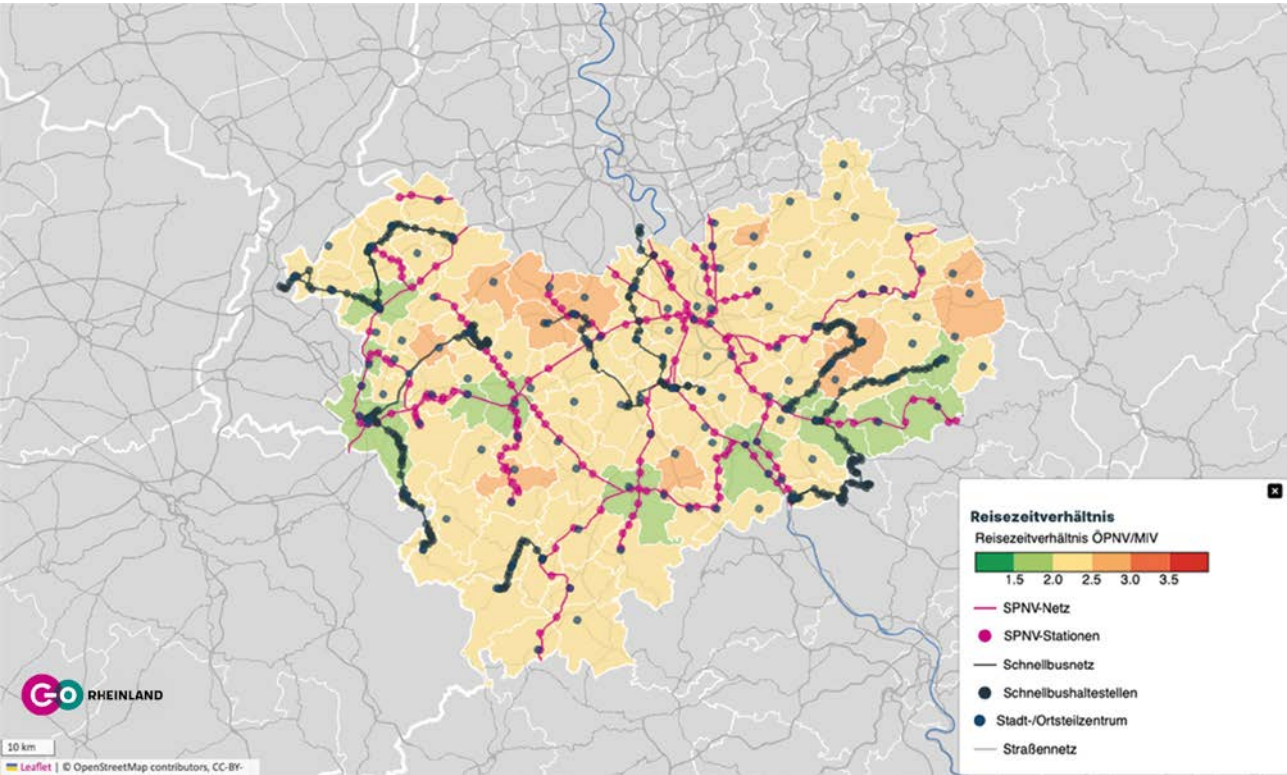


Abbildung A2-9: Reisezeitverhältnis ÖPNV/MIV im Verbandsgebiet von go.Rheinland; Stand 2023. Darstellung: go.Rheinland GmbH



Außerhalb der Großstädte ergibt sich ein ähnliches Bild wie bei der Erreichbarkeit der Ober-/Mittelzentren mit längeren Reisezeiten in der Eifel und im Raum Hürtgenwald. Zusätzlich sticht die Stadt Radevormwald im Oberbergischen Kreis mit einer Reisezeit von teilweise über 90 Minuten bis zum nächsten Zugangspunkt zum regionalen Verkehrsnetz heraus. Es wird deutlich, dass das Schnellbusnetz eine sinnvolle Ergänzung des regionalen Verkehrsnetzes darstellt, wo keine SPNV-Station vorhanden oder diese schlecht erreichbar ist. Beispiele sind der Norden des Kreises Heinsberg, der Süden der StädteRegion Aachen und der rechtsrheinische Rhein-Sieg-Kreis.

Neben der reinen Erreichbarkeit und der absoluten Reisezeiten mit dem ÖPNV ist hinsichtlich dessen Attraktivität relevant, wie schnell bzw. langsam der ÖPNV gegenüber dem MIV auf einer Relation ist. Hierzu lässt sich eine Aussage anhand Abbildung A2-9 treffen, die das gemittelte Reisezeitverhältnis ÖPNV/MIV aller Gemeinden zu allen anderen Gemeinden abbildet.

Die Abbildung zeigt, dass das Reisezeitverhältnis zwischen dem ÖPNV und dem MIV in den Gebieten der Stadt Aachen, dem Süden des Kreises Heinsberg, dem Kreis Düren, dem Norden des Kreises Euskirchen, der Stadt Bonn und dem rechtsrheinischen Rhein-Sieg-Kreis bei bis zu 2,0 liegt und damit eine Gesamtreisezeit aufweist, die mit dem MIV konkurrenzfähig ist. Gemäß den Orientierungswerten für die Bewertung des Reisezeitverhältnisses vom ÖPNV zum Pkw-Verkehr in den RIN kann bei einem Verhältnis von 2,0 bei regionalen Verkehrsverflechtungen von der Qualitätsstufe C (bei einer Skala von A bis F) gesprochen werden. Schlechtere Reisezeitverhältnisse im ÖPNV ab 2,5 weist insbesondere ein räumliches Cluster der Städte Bergheim, Elsdorf, Bedburg und der Landgemeinde Titz auf. Weitere Kommunen mit schlechterem Reisezeitverhältnis finden sich vereinzelt in allen Teilräumen des Verbandsgebietes – insbesondere in Räumen ohne Schienenzugang.

A2.1.5 Verkehrsmittelwahl

Ein wesentlicher Indikator für das Mobilitätsverhalten innerhalb des Verbandsgebietes ist der Modal Split. Dieser wird im Rahmen der regelmäßigen Studie Mobilität in Deutschland (MiD) in unterschiedlichen Ausprägungen und Auflösungen ermittelt. Der im Rahmen der MiD 2017 im Verbandsgebiet von go.Rheinland ermittelte Modal Split bildet das Mobilitätsverhalten der Bürgerinnen und Bürger bis auf die kommunale Ebene verlässlich ab und bietet somit eine hohe Aussagekraft für den definierten räumlichen Kontext. Je feiner die Auflösung des Modal Splits, umso höher ist somit dessen Aussagekraft.

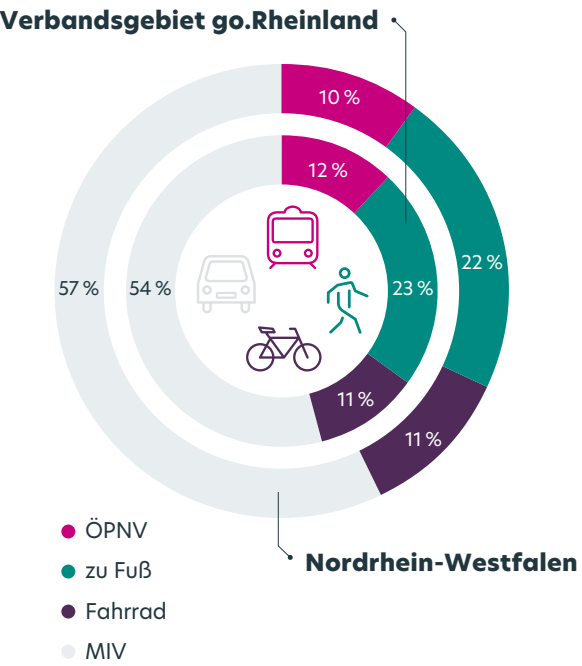
go.Rheinland strebt die Anhebung des ÖPNV-Anteils am Modal Split im gesamten Verbandsgebiet an. Durch Angebotsausweitungen und -verbesserungen sowie eine integrierte Betrachtung des Verkehrssektors wird dem Mobilitätsbedürfnis der Menschen der Region Rechnung getragen. Durch ein attraktives Angebot auf der Schiene sowie die intelligente Verknüpfung von Verkehrsmitteln sollen Bestandskundinnen und -kunden erhalten und neue Kundinnen und Kunden gewonnen werden.

Nach der letzten MiD-Erhebungsreihe im Jahr 2017 legen die Einwohnerinnen und Einwohner des Verbandsgebietes von go.Rheinland ihre Wege zum größten Teil im motorisierten Individualverkehr (MIV) zurück. Etwa 54 % der Wege entfallen auf diesen Modus. Etwa 23 % der Wege werden zu Fuß zurückgelegt, 12 % im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und 11 % mit dem Fahrrad. Gegenüber dem Referenzjahr 2008, in dem die vorangegangene MiD-Erhebungsreihe stattfand, wurden 2 % weniger Wege im MIV zurückgelegt. Dagegen stieg der Anteil der mit dem ÖPNV sowie mit dem Fahrrad zurückgelegten Wege um 3 bzw. 2 Prozentpunkte. Zu Fuß wurden 4 % der Wege weniger zurückgelegt.

Der Vergleich des nordrhein-westfälischen Durchschnitts und des Verbandsgebietes aus dem Jahr 2017 weist geringfügige Unterschiede der Modal-Split-Anteile auf (vgl. Abbildung A2-10).

Während die Anteile der mit dem Fahrrad zurückgelegten Wege im Jahr 2017 identisch sind, zeigen sich geringe Unterschiede bei den zu Fuß zurückgelegten Wegen (22 % der Wege in Nordrhein-Westfalen und 23 % der Wege im Verbandsgebiet) und bei den im ÖPNV zurückgelegten Wegen (10 % der Wege in Nordrhein-Westfalen und 12 % der Wege im Verbandsgebiet). Die größte Differenz im Vergleich der Modal Splits von Nordrhein-Westfalen und des

Abbildung A2-10: Modal Split nach Anzahl Wege der MiD 2017. Außen: nordrhein-westfälischer Durchschnitt, innen: Verbandsgebiet go.Rheinland. Darstellung: go.Rheinland GmbH



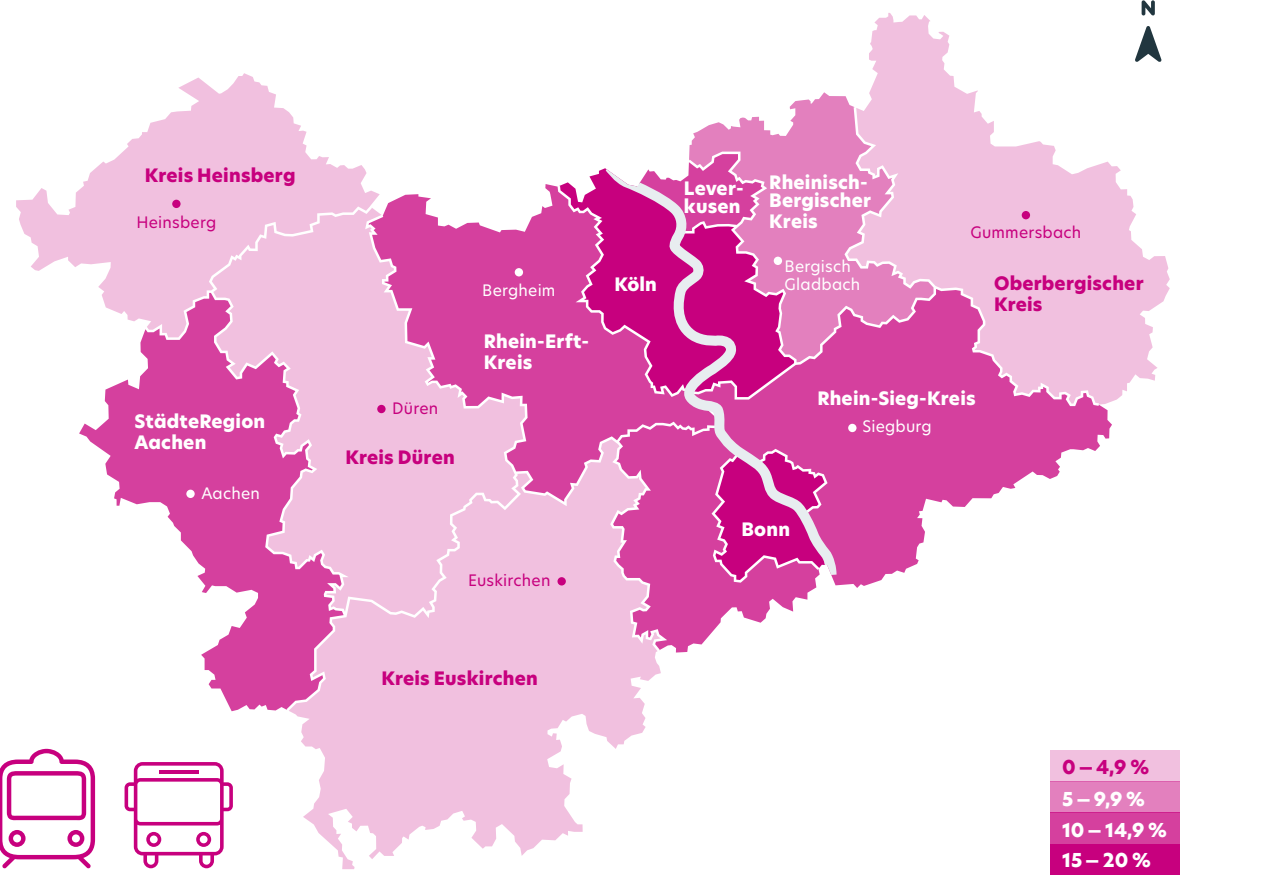
Verbandsgebietes von go.Rheinland weist der Anteil der Wege auf, die im MIV zurückgelegt werden (57 % im nordrhein-westfälischen Durchschnitt und 54 % der Wege im Verbandsgebiet).

Auf Ebene der Kreise und kreisfreien Städte erhält der Modal Split eine höhere Aussagekraft und lässt einen präziseren Rückschluss auf das tatsächliche Mobilitätsverhalten der Bevölkerung des definierten Raumes zu. Anhand der Abbildungen A2-11 bis A2-13 wird der Anteil der gewählten Verkehrsmodi innerhalb der Kreise und kreisfreien Städte des Verbandsgebietes näher betrachtet.

Im Vergleich der Teilräume werden in den großen kreisfreien Städten im Jahr 2017 die höchsten Anteile der Wege mit dem ÖPNV zurückgelegt (vgl. Abbildung A2-11). Mit 19 % liegt die Stadt Köln an der Spitze, gefolgt von der Stadt Bonn (17 %). In den Kreisen liegt der Anteil zwischen 4 % für den Oberbergischen Kreis und 10 % für den Rhein-Sieg-Kreis und den Rhein-Erft-Kreis.

Gegenüber dem Jahr 2008 sind die ÖPNV-Anteile an den zurückgelegten Wegen in einigen Teilen des Verbandsgebietes gestiegen, in anderen wiederum gefallen. Der größte Anstieg lässt sich für die Stadt Köln und den Kreis Euskirchen feststellen (jeweils +2 Prozentpunkte), im Rhein-Sieg-Kreis und dem Rheinisch-Bergischen Kreis blieb der Anteil konstant. Der größte Rückgang ist für den Oberbergischen Kreis zu beobachten (-4 Prozentpunkte).

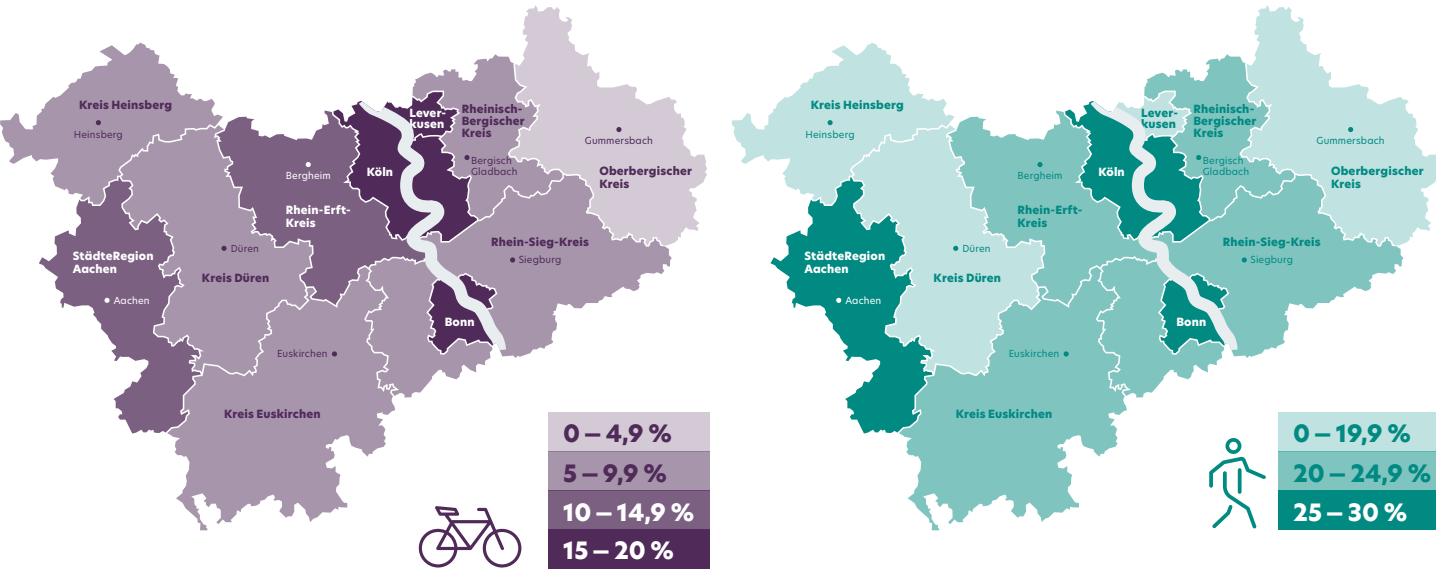
Abbildung A2-11: Darstellung der stadt- bzw. kreisweiten Anteile der im ÖPNV zurückgelegten Wege im Verbandsgebiet von go.Rheinland. Darstellung: go.Rheinland GmbH



Im Vergleich der Kreise und kreisfreien Städte werden ebenfalls in den großen kreisfreien Städten des Verbandsgebietes die höchsten Anteile der Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt.

Beim Radverkehr kommt die Stadt Bonn auf einen Anteil am Modal Split im Jahr 2017 von 15 %, Leverkusen auf 16 % und Köln auf 18 %. In den Kreisen liegt dieser Anteil mit Werten zwischen 3 % für den Oberbergischen Kreis und 11 % (Rhein-Erft-Kreis) niedriger. Eine Übersicht ist Abbildung A2-12 links zu entnehmen.

Abbildung A2-12: links: Darstellung der stadt- bzw. kreisweiten Anteile der mit dem Fahrrad zurückgelegten Wege im Verbandsgebiet von go.Rheinland; rechts: Darstellung der stadt- bzw. kreisweiten Anteile der zu Fuß zurückgelegten Wege im Verbandsgebiet von go.Rheinland. Darstellung: go.Rheinland GmbH

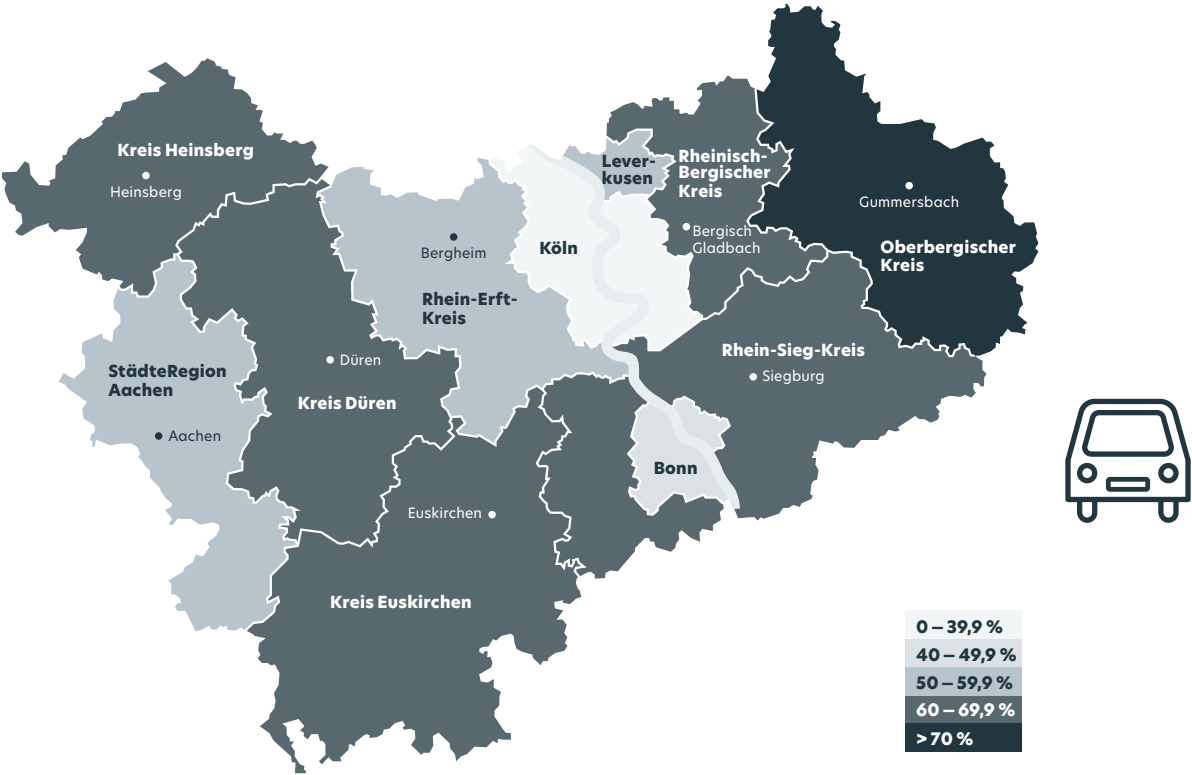


Seit dem Jahr 2008 ist der Anteil des Radverkehrs auf Ebene der Kreise und kreisfreien Städte leicht gestiegen. Ein gleichbleibender Anteil des Radverkehrs ist z. B. im Rhein-Sieg-Kreis und im Kreis Euskirchen festzustellen. In den übrigen Gebietskörperschaften stieg der Anteil um bis zu 5 Prozentpunkte (Stadt Leverkusen).

Zu Fuß werden im Jahr 2017 zwischen 18 % und 28 % der Wege zurückgelegt. Ähnlich den zuvor beschriebenen Modi ist der Anteil in den Ballungsräumen am höchsten und nimmt mit der ruralen Prägung der Kreise ab. Während die Bürgerinnen und Bürger der Städte Bonn und Köln über ein Viertel der Wege zu Fuß zurücklegen (Stadt Bonn: 28 %, Stadt Köln: 27 %), ist es z. B. im Oberbergischen Kreis knapp ein Fünftel (19 %). Mit ebenfalls 19 % stellt die Stadt Leverkusen eine Ausnahme dar. Eine Übersicht der Fußverkehrs-Anteile am Modal Split auf Ebene der Kreise und kreisfreien Städte des Verbandsgebietes ist Abbildung A2-12 rechts zu entnehmen.

Gegenüber dem Vergleichsjahr 2008 hat sich der Anteil des Fußverkehrs am stärksten verändert. Hier ist der Anteil am Modal Split um bis zu 8 Prozentpunkte (Stadt Leverkusen) gesunken. Die weiteren kreisfreien Städte und Kreise verzeichnen ebenfalls einen Rückgang der Fußwege im Modal Split um mindestens 2 Prozentpunkte. Der MIV repräsentiert weiterhin den größten Anteil der zurückgelegten Wege. Dieser

Abbildung A2-13: Darstellung der stadt- bzw. kreisweiten Anteile der im MIV zurückgelegten Wege im Verbandsgebiet von go.Rheinland. Darstellung: go.Rheinland GmbH



unterscheidet sich jedoch wesentlich in seiner Ausprägung: Während der Anteil des MIV im Jahr 2017 in der Stadt Köln mit 36 % gebietsweit am niedrigsten liegt, ist er mit 74 % im Oberbergischen Kreis am höchsten. In Abbildung A2-13 ist erkennbar, dass alle weiteren Kreise und kreisfreien Städte des Verbandsgebietes Anteile des MIV von über 60 % aufweisen. Ausnahmen hiervon sind der Rhein-Erft-Kreis (58 %), die StädteRegion Aachen und die Stadt Leverkusen (jeweils 55 %) sowie die Stadt Bonn (41 %).

Somit ist der Anteil des MIV in den betrachteten Gebietskörperschaften im Jahr 2017 gegenüber dem Jahr 2008 in den meisten Fällen um 1 Prozentpunkt bis zu 5 Prozentpunkte gestiegen. Für die Städte Köln und Bonn ist ein Rückgang des MIV-Anteils am Modal Split um jeweils 2 Prozentpunkte festzustellen.

A2.2 Grundlagen der Raumordnung und Schienenverkehrsplanung

Die planerischen Rahmenbedingungen der Arbeit von go.Rheinland bilden vorhandene Verkehrs- und Infrastrukturplanungen sowie Ziele und Grundsätze der Raumordnung und Landesplanung. Eine Auswahl der wesentlichen planerischen und rechtlichen Grundlagen wird im Folgenden für die unterschiedlichen Ebenen von der Europäischen Union (EU) über die Bundesebene bis hin zur Landesebene dargestellt.

A2.2.1 Europäische Union

Auf europäischer Ebene wird die Schaffung eines einheitlichen Eisenbahnraumes durch die Richtlinie 2012/34/EU festgelegt. In dieser wurden u. a. die bisher unabhängig voneinander geltenden Richtlinien 91/440/EWG (Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft) sowie 2001/14/EG (Fahrwegkapazität der Eisenbahn und Nutzungsentgelte) zu einem einzigen Rechtsakt verschmolzen. Im Wesentlichen werden durch die zusammenfassende Richtlinie 2012/34/EU drei Bereiche geregelt:

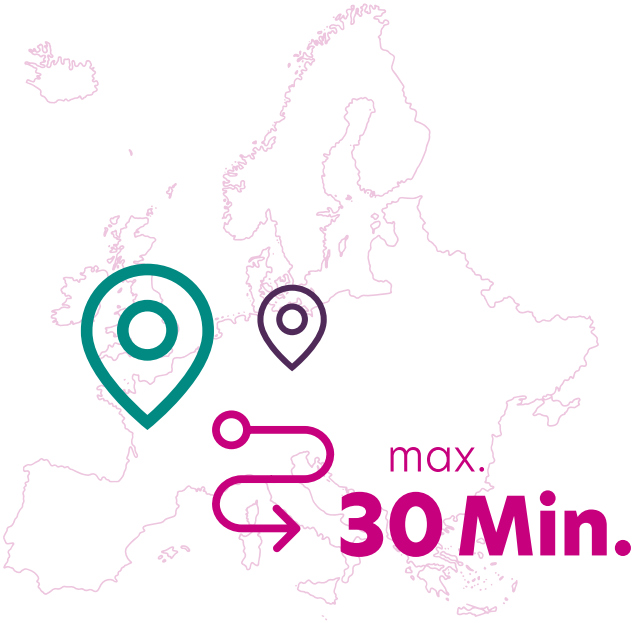
- Vorschriften über das Erbringen von Verkehrsleistungen im Schienenverkehr sowie über den Betrieb von Eisenbahninfrastruktur durch Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) und Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU)
- Genehmigungen für Eisenbahnunternehmen: Kriterien für die Erteilung, Verlängerung oder Änderung durch die Mitgliedsstaaten
- Wegeentgelte und Fahrwegkapazitäten: Grundsätze und Verfahren für die Festlegung, Erhebung und Zuweisung

Die Richtlinie wurde durch das Gesetz zur Stärkung des Wettbewerbs im Eisenbahnbereich vom 29. August 2016 in die nationale Gesetzgebung Deutschlands überführt.

Die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste regelt u. a. die Verpflichtung von Behörden, öffentliche Dienstleistungsverträge abzuschließen, wenn einem Anbieter öffentlicher Personenverkehrsdienste unter Ausschluss aller anderen Betreiber Exklusivrechte auf Strecken oder einem Streckennetz gewährt werden. Zudem verpflichtet der öffentliche Dienstleistungsvertrag dazu, den Betreibern öffentlicher Personenverkehrsdienste Ausgleichsleistungen zu gewähren. Vorschriften über die Vergabe von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen und über die Art der Berechnung von Ausgleichsleistungen sind hier ebenfalls vermerkt.

TEN-V

Das Transeuropäische Verkehrsnetz (TEN-V) basiert auf dem Beschluss Nr. 661/2010/EU über die Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes und umfasst Verkehrsinfrastrukturen sowie Verkehrsmanagement-, Ortungs- und Navigationssysteme. In den Leitlinien sind die übergreifenden Ziele, Prioritäten

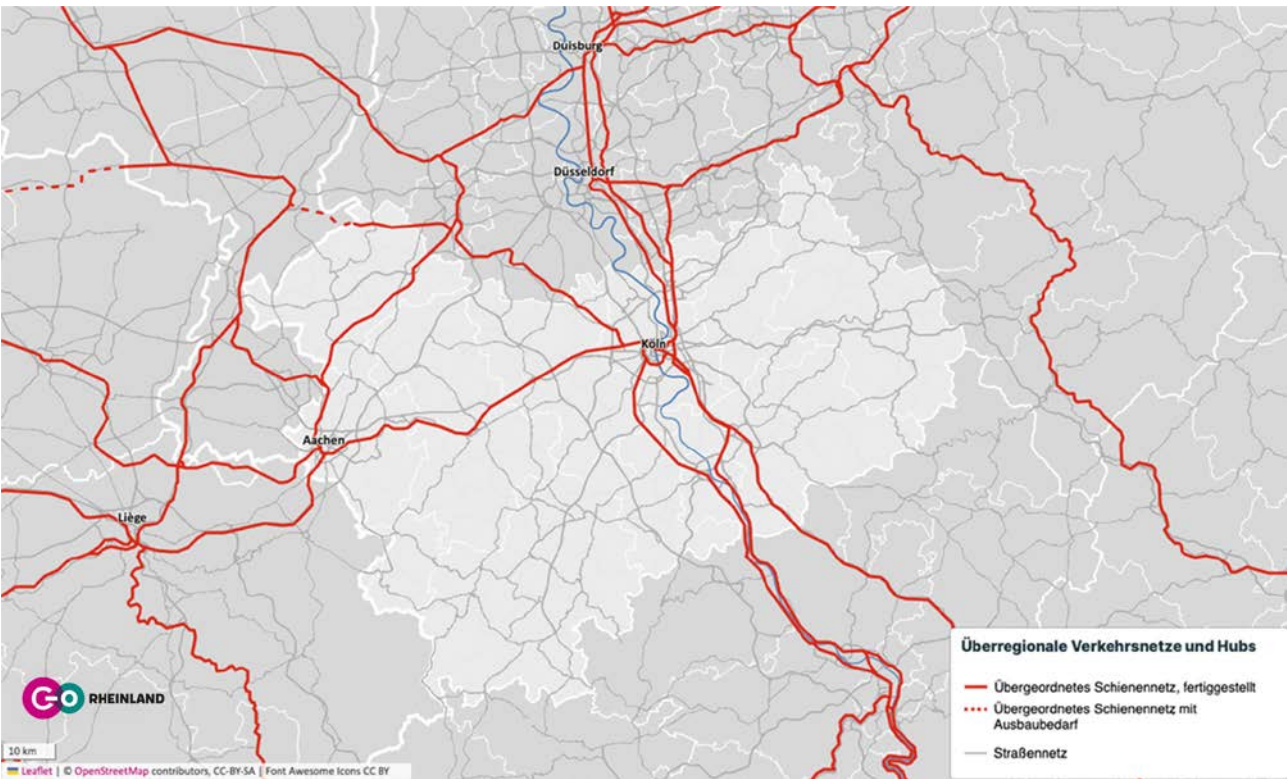


und Grundzüge der Aktivitäten rund um das TEN-V erläutert. Die Anforderungen an zugehörige Verkehrstelematik-Systeme (ERTMS/ETCS) und Dienste zur technischen Harmonisierung sowie an die Interoperabilität des TEN-V sind aktuell durch die Richtlinie (EU) 2016/797 geregelt.

Das TEN-V besteht aus einem Gesamtnetz, von dem die meisten Bürgerinnen und Bürger sowie Unternehmen in Europa nicht weiter als 30 Minuten entfernt sein sollen. Mit dem Vorhaben werden die Ziele Kohäsion, Effizienz, Nachhaltigkeit und die Schaffung von Vorteilen für Nutzerinnen und Nutzer verfolgt. Im Verbandsgebiet befinden sich zwei der insgesamt neun TEN-V-Kernnetzkorridore, die im europäischen Interesse klassifiziert und im Kontext des Schienengüter- und Schienenpersonenverkehrs relevant sind (siehe Abbildung A2-14).

Von Norden nach Süden verläuft der Rhein-Alpen-Korridor von den großen belgischen und niederländischen Nordseehäfen (sog. ZARA-Häfen) über Düsseldorf, Köln und Frankfurt in Richtung Genua; von Westen nach Osten verläuft der Nord-Ostsee-Korridor ebenfalls von den großen belgischen und niederländischen Nordseehäfen über Brüssel, Lüttich, Aachen, Köln und Hannover nach Warschau und Helsinki.

Abbildung A2-14: Darstellung des TEN-V-Netzes im Verbandsgebiet von go.Rheinland. Darstellung: go.Rheinland GmbH



ERTMS/ETCS

Die EU hat im Jahr 1996 die ersten Richtlinien zum European Rail Traffic Management System (ERTMS) erlassen. Das System gilt als Standard für sicheren und wettbewerbsfähigen Schienenverkehr und macht nationale Zugsicherungssysteme perspektivisch verzichtbar. Das Europäische Zugsicherungssystem European Train Control System (ETCS) ist wesentlicher Bestandteil des ERTMS. Im Juli 2023 hat die Deutsche Bahn ihre ETCS-Migrationsstrategie offiziell bekannt gegeben.

A2.2.2 Bundesebene

Raumordnungsgesetz (ROG)

Nach dem Raumordnungsgesetz (ROG) ist insbesondere die Erreichbarkeit von Einrichtungen und Angeboten der Grundversorgung für alle Bevölkerungsgruppen in angemessener Weise zu gewährleisten. Zudem sind die räumlichen Voraussetzungen für nachhaltige Mobilität und ein integriertes Verkehrssystem zu schaffen. Dabei ist auf eine gute und verkehrssichere Erreichbarkeit der Teilräume untereinander durch schnellen und reibungslosen Personen- und Güterverkehr hinzuwirken.

Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG)

Die Ebene der relevanten Bundesgesetzgebung dient vorrangig der Verankerung von grundlegenden

organisatorischen und finanziellen Rahmenbedingungen für den ÖPNV in Deutschland. Dieser grundlegende Charakter kommt z. B. im Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) zum Tragen. Hier wird u. a. der sichere Betrieb der Eisenbahn durch die Instandhaltung von Infrastruktur, Fahrzeugen und Zubehör und die Gewährleistung eines attraktiven Verkehrsangebotes auf der Schiene geregelt. Die Wahrung von Interessen von Verbraucherinnen und Verbrauchern am Eisenbahnmarkt sowie die Herstellung gleicher Wettbewerbsbedingungen für die Verkehrsmittel unterschiedlicher Verkehrsträger sind ebenfalls Gegenstand des AEG.

Regionalisierungsgesetz (RegG)

Die grundlegende Finanzierung des ÖPNV zur Gewährleistung der Daseinsvorsorge wird anteilig durch das Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (RegG) sichergestellt. Mit dem Ziel der ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit öffentlichen Verkehrsangeboten werden durch das RegG Bundesmittel zur Weiterleitung an die Länder bereitgestellt. Diese verfügen über die weitere Verteilung der Geldmittel und entscheiden, welche Stellen mit den Aufgaben zur Daseinsvorsorge betraut werden. In den vergangenen Jahren wurden die Regionalisierungsmittel infolge außergewöhnlicher Situationen, z. B. die Corona-Pandemie, das 9-Euro-Ticket und das 49-Euro-/Deutschlandticket, außerplanmäßig aufgestockt.

Mit diesen Beträgen ist insbesondere der SPNV zu finanzieren (§ 6 RegG).

Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)

Zur Unterstützung der Länder bei Investitionen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden greift das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG). Im Rahmen dieses Gesetzes stellt der Bund Mittel für Neu- und Ausbaumaßnahmen von ausgewählten Verkehrswegen, Reaktivierungs- und Elektrifizierungsmaßnahmen sowie Tank- und Ladeinfrastruktur für alternative Antriebe zur Verfügung.

Bundesverkehrswegeplan (BVWP)

Der Bundesverkehrswegeplan (BVWP) dient als zentrales Instrument der Verkehrsplanung für Verkehrsinfrastrukturen des Bundes und wird durch das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) erarbeitet. Hierbei werden die Verkehrsträger Straße, Schiene und Wasserstraße berücksichtigt. Im aktuellen BVWP 2030 wird die Modernisierung und Erhaltung der vorhandenen Infrastruktur vor dem Neu- und Ausbau von Infrastrukturen fokussiert.

Rund 41,6% der für den BVWP 2030 eingeplanten 269,6 Mrd. Euro werden für den Erhalt sowie den Neu- und Ausbau des Verkehrsträgers Schiene vorgesehen. Folglich entfällt auf den Verkehrsträger Schiene ein Betrag von 112,3 Mrd. Euro. Dieser steigt somit um 55% gegenüber dem im BVWP 2003 vorgesehenen Betrag. Die im BVWP 2030 berücksichtigten Projekte wurden anhand von Nutzen-Kosten-Analysen bewertet, unter Berücksichtigung von Belangen des Umwelt- und Naturschutzes, der Raumordnung und des Städtebaus. Die Analysen und Bewertungen bilden die Grundlage für Dringlichkeitseinstufungen und Priorisierungen der Projekte zur effizienten Mittelverteilung. Bereits an der Entwurfsfassung im Jahr 2016 entzündete sich die Kritik am BVWP 2030, da Klimaschutzziele mit den abgebildeten Maßnahmen nicht erreicht werden könnten.

Vor dem Hintergrund von Kapazitätsengpässen und zunehmender Konkurrenz zwischen Regional- und Fernverkehr ist der BVWP von zentraler Bedeutung für go.Rheinland. go.Rheinland setzt sich für die Planung und Umsetzung von Infrastrukturprojekten ein, die die Situation des Gesamtverkehrs und somit auch des SPNV verbessern. Dabei sind insbesondere großräumig bedeutende Projekte innerhalb des Verbandsgebietes relevant.

In den BVWP 2030 wurden folgende Projekte aufgenommen, die das Verbandsgebiet von go.Rheinland betreffen (zu den Infrastrukturprojekten nach dem Investitionsgesetz Kohleregionen (InvKG) vgl. Kapitel A4.1.2):

- Großknoten/Bahnknoten Köln (vordringlicher Bedarf zur Engpassbeseitigung)
- Rhein-Ruhr-Express (RRX) Köln – Düsseldorf – Dortmund/Münster (vordringlicher Bedarf)
- Abschnitt Köln – Düren – Aachen (potenzieller Bedarf)
- Korridor Mittelrhein: Zielnetze I (vordringlicher Bedarf)
- Knoten Aachen (vordringlicher Bedarf)

Die Fortschreibung des BVWP 2030 soll als Bundesverkehrswege- und Mobilitätsplan (BVMP) 2040 erstmals in einer strategischen Verkehrsplanung des Bundes Infrastruktur und Mobilität gemeinsam integriert betrachten (BMDV, 2024).

Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG)

Die Beschaffenheit sowie der Ausbaubedarf von Schieneninfrastruktur wird auf Bundesebene u. a. durch das Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG) und das Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) geregelt. Der Ausbau des Schienennetzes ist im BSWAG auf der Grundlage des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege festgelegt. In diesen Bedarfsplan werden insbesondere jene Ausbauprojekte aufgenommen, die der Verknüpfung von Verkehrsträgern (Schiene, Straße, Wasser) dienen oder Fernverkehrsschienenwege mit internationalen Flughäfen verknüpfen. Der gesetzlich verankerte Bedarfsplan ergibt sich aus dem BVWP. Die Finanzierung der Ausbaumaßnahmen nach dem BSWAG wird durch Vereinbarungen zwischen dem Bund, den beteiligten Gebietskörperschaften und etwaigen Dritten vereinbart.

Investitionsgesetz Kohleregionen (InvKG)

Im speziellen räumlichen Kontext des Verbandsgebietes ist das Investitionsgesetz Kohleregionen (InvKG) von Bedeutung. Dieses regelt die direkte Förderung von Tagebaugebieten in Deutschland mit dem Ziel des Angleichs der regionalen Wirtschaftskraft. Eines der geförderten Gebiete ist das Rheinische Revier, das im Verbandsgebiet von go.Rheinland den Kreis Düren, den Rhein-Erft-Kreis, die StädteRegion Aachen, den Kreis Heinsberg sowie den Kreis Euskirchen umfasst. Innerhalb dieser Gebietskörperschaften (sowie in der Stadt

Mönchengladbach und dem Rhein-Kreis Neuss im VRR-Gebiet) sind u. a. zusätzliche investive Förderungen für Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse im Rahmen des ÖPNV bis zum Jahr 2038 möglich. Eine Aufstellung von Schieneninfrastrukturprojekten auf Grundlage des InvKG ist in Kapitel A4.1.2 dargestellt.

Deutschlandtakt

Der Deutschlandtakt zielt auf die Optimierung von Reise- und Umsteigezeiten auf Grundlage eines fahrplanbasierten Infrastrukturausbaus ab. Er ist somit ein zentraler Baustein für die Planung von Infrastrukturvorhaben, die durch den BVWP erfasst werden. Überdies wird der Deutschlandtakt auch im SPNV umgesetzt und steht für einen integralen, deutschlandweit abgestimmten Fahrplan des SPNV und des Schienenpersonenfernverkehrs (SPFV). Die Angebotskonzeption im SPNV sowie die Planung und Begleitung von Infrastrukturausbaumaßnahmen erfolgen bei go.Rheinland unter der Berücksichtigung der Anforderungen des Deutschlandtaktes.

A2.2.3 Landesebene

LEP NRW

Der Landesentwicklungsplan (LEP) ist die fachübergreifende, integrierte Konzeption für die räumliche Entwicklung Nordrhein-Westfalens über die nächsten Jahre hinaus. In der aktuellen Fassung von 2017 mit Änderungen aus dem Jahr 2019 formuliert er die Ziele und Grundsätze der Landesplanung u. a. für den Bereich des öffentlichen Verkehrs und der Infrastrukturentwicklung. In Bezug auf die Aufgaben des Zweckverbandes go.Rheinland als SPNV-Aufgabenträger sowie Träger der ÖPNV- und SPNV-Investitionsförderung sind insbesondere folgende Aspekte hervorzuheben:

- Das Schienennetz ist so leistungsfähig zu entwickeln, dass es die Funktion des Grundnetzes für den Öffentlichen Personennahverkehr wahrnehmen kann.
- Zur leistungsstarken Erschließung der Städteregion Rhein-Ruhr ist der Rhein-Ruhr-Express (RRX) zu verwirklichen.
- Nicht mehr genutzte, für die regionale Raumentwicklung bedeutsame Schienenwege sind durch die Regionalplanung als Trassen zu sichern.

Regionalplan

Die Ziele der Landesplanung werden im Regionalplan konkretisiert. Der Regionalplan für den Regierungsbezirk Köln befindet sich derzeit in der Neuaufstellung. Dabei werden u. a. neue bzw. zu erhaltende Schienenstrecken und Stationen räumlich festgelegt. Zudem wird die Vorhaltung von Flächen für Mobilstationsstandorte als Grundsatz der Raumordnung gesichert. go.Rheinland hat sich im Rahmen der Neuaufstellung im Jahr 2019 mit dem „Regionalen Fachbeitrag Öffentlicher (Schienen-) Personennahverkehr und Multimodalität“ sowie im weiteren Beteiligungsverfahren eingebracht.

ÖPNVG NRW

Nach dem Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW) ist die Aufgabenträgerschaft für den SPNV in drei Kooperationsräumen organisiert, in denen die Kommunen ihre Aufgaben gemeinsam wahrnehmen. Vor diesem Hintergrund haben die Kommunen die Verantwortung für die Planung, Organisation und Ausgestaltung des SPNV auf die jeweiligen Zweckverbände übertragen: go.Rheinland, den Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) sowie den Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) in Form einer Anstalt des öffentlichen Rechts (AöR; gemeinsame Anstalt). Darüber hinaus fördern die Zweckverbände gemäß dem ÖPNVG NRW Investitionen in den ÖPNV aus Mitteln der pauschalierten Investitionsförderung sowie im Auftrag des Landes Maßnahmen im besonderen Landesinteresse. Die Kreise und kreisfreien Städte können als ÖPNV-Aufgabenträger weitere Aufgaben auf die Zweckverbände ihres jeweiligen Kooperationsraumes übertragen.

Zur Sicherung und zur Verbesserung des ÖPNV stellen die Kreise, kreisfreien Städte und Zweckverbände jeweils einen Nahverkehrsplan auf (§ 8 ÖPNVG NRW). Hierbei unterscheidet das Gesetz nicht zwischen ÖPNV- und SPNV-Nahverkehrsplänen. Nahverkehrspläne sollen die öffentlichen Verkehrsinteressen des Nahverkehrs konkretisieren. Bei der Aufstellung sind vorhandene Verkehrsstrukturen, die Ziele der Raumordnung und Landesplanung sowie das SPNV-Netz zu berücksichtigen. Ebenso zu beachten sind die Belange des Klima- und Umweltschutzes, des Rad- und Fußverkehrs, der Barrierefreiheit, des Städtebaues und der Quartiersentwicklung. Darüber hinaus fließen auch die Vorgaben des ÖPNV-Bedarfsplanes und des ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplanes des Landes NRW ein. Die Nahverkehrspläne legen Ziele und Rahmenvorgaben für das betriebliche Leistungsangebot, die Finanzierung des Nahverkehrs und die Investitionsplanung

fest. Grundlage hierfür sind die bestehenden und geplanten Siedlungs- und Verkehrsstrukturen sowie eine Prognose der künftigen Verkehrsentwicklung. Den Rahmen für das betriebliche Leistungsangebot setzen die Mindestanforderungen an Betriebszeiten, Zugfolgen und Anschlussbeziehungen an wichtigen Verknüpfungspunkten, eine angemessene Verkehrsbedienung, Qualifikationsstandards des eingesetzten Personals sowie Ausrüstungsstandards der im ÖPNV eingesetzten Fahrzeuge. Für die Investitionsplanung ist der voraussichtliche Finanzbedarf anzugeben.

Insbesondere zur Sicherstellung des bedarfsgerechten SPNV-Angebots gewährt das Land den SPNV-Aufgabenträgern eine jährliche Pauschale (ÖPNV-Pauschale gemäß § 11 Absatz 1 ÖPNVG NRW, auch sogenannte SPNV-Pauschale) in Höhe von mindestens 1 Mrd. Euro. Der Betrag erhöht sich anteilig entsprechend den Anpassungs- und Revisionsregelungen des Regionalisierungsgesetzes des Bundes. Die Weitergabe von Mitteln an die ÖPNV-Aufgabenträger regelt § 11 Absatz 2. Die Höhe der Pauschalen ist über eine Rechtsverordnung des Landes, die ÖPNV-Pauschalen-Verordnung (ÖPNV-VO), festgelegt. Darüber hinaus erhalten die SPNV- und ÖPNV-Aufgabenträger nach § 11a ÖPNVG NRW eine Ausbildungsverkehrs-Pauschale.

Neben seiner Kernaufgabe als SPNV-Aufgabenträger ist der Zweckverband go.Rheinland auch Bewilligungsbehörde für Investitionen in den ÖPNV auf Grundlage der §§ 12 und 13 ÖPNVG NRW. Über die Verwendung der Mittel aus der pauschalierten Investitionsförderung gemäß § 12 ÖPNVG NRW entscheidet der Zweckverband in eigener Zuständigkeit – auf der Grundlage der gesetzlichen Vorgaben, der Verwaltungsvorschriften des Landes sowie eigener Richtlinien für die Weiterleitung der Landeszuwendungen an die Fördermittelempfänger. Darüber hinaus ist der Zweckverband im Auftrag des Landes Bewilligungsbehörde für die Maßnahmen im besonderen Landesinteresse gemäß den §§ 13 und 15 Satz 2 ÖPNVG NRW.

ÖPNV-Bedarfsplan

Der ÖPNV-Bedarfsplan des Landes Nordrhein-Westfalen umfasst die langfristigen Planungen für den streckenbezogenen Aus- und Neubau der Schieneninfrastruktur (SPNV sowie U-, Stadt-/Straßenbahnen) mit zuwendungsfähigen Ausgaben von mehr als 5 Mio. Euro. Der ÖPNV-Bedarfsplan wurde zuletzt 2006 als Verkehrsinfrastrukturbedarfsplan fortgeschrieben und soll bis 2026/2027 neu aufgestellt werden. Für die Neuaufstellung des ÖPNV-

Bedarfsplanes wurde das Beteiligungsverfahren zur Anmeldung von Investitionsmaßnahmen des ÖSPV und des SPNV im Oktober 2024 abgeschlossen. In Abstimmung mit der Bezirksregierung Köln hat go.Rheinland das Anmeldeverfahren im Regierungsbezirk Köln koordiniert. Nach dem Landesplanungsgesetz beschließt der regionale Planungsträger – hier der Regionalrat Köln – auf der Grundlage des Landesentwicklungsplanes und der Regionalpläne über die Vorschläge der Region für die Verkehrsinfrastrukturplanung (gesetzliche Bedarfs- und Ausbaupläne des Bundes und des Landes).

A2.2.4 Regionale Ebene

Neben den bereits genannten formellen Planwerken existieren verschiedene weitere räumliche Planungen im Zuständigkeitsbereich von go.Rheinland, welche räumliche und verkehrliche Impulse setzen. Sie sind wichtige Instrumente zur gemeinschaftlichen regionalen Entwicklung und Weiterentwicklung von Zielen, Leitbildern und Maßnahmen. Hierbei engagiert sich go.Rheinland, um die Belange des öffentlichen Verkehrs und der Infrastrukturentwicklung konstruktiv einzubringen. So war und ist go.Rheinland u. a. aktiv bei der Erstellung des Agglomerationskonzeptes und des darauf aufbauenden Agglomerationsprogrammes des Region Köln/Bonn e. V., bei Stadt-Umland-Verbänden im Raum Köln und Bonn und bei den verschiedenen Planungsprozessen, die im Rahmen des Strukturwandelprozesses im Rheinischen Revier angestoßen wurden.





A2.3 Klimapolitische Rahmenbedingungen

Der ÖPNV spielt eine wesentliche Rolle für den Klimaschutz und das Erreichen von Klimaschutzziele. Aufgrund seiner hohen Verkehrsleistung bei vergleichsweise geringer Fahrleistung ergibt sich ein klarer Vorteil gegenüber dem MIV, der in der MiD 2017 mit einem Verhältnis 1,44 Personenkilometern pro Fahrzeugkilometer angegeben wird. Somit kommt dem ÖPNV eine große Bedeutung für die Vermeidung von Kohlenstoffdioxid- (CO₂-) Emissionen zu. Da die CO₂-Emissionen im Verkehrssektor entgegen den Zielen der Bundesregierung in den letzten Jahren nicht zurückgegangen sind (vgl. UBA, 2023), zeigt sich verstärkt die Wichtigkeit, den Umweltverbund zu fördern. Durch Angebotsausweitungen, Flottenumstellungen und einen integrierten Blick auf den Verkehrssektor arbeitet go.Rheinland mit seinen Partnern an der Weiterentwicklung der umweltfreundlichen Mobilität.

Der klimapolitische Rahmen für den Verkehrssektor wird auf unterschiedlichen Ebenen definiert. Die wichtigsten Punkte davon werden im Folgenden erläutert.

Bundesgesetze

Den nationalen Rahmen gibt das Bundes-Klimaschutzgesetz (KSG) vor. Es basiert auf dem Übereinkommen von Paris sowie der Klimarahmenkonvention der Vereinten Nationen und legt für alle Sektoren summiert konkrete Minderungsziele für Treibhausgasemissionen (THG-Emissionen) zu definierten Zeitpunkten fest. In der aktuellen Fassung vom 15. Juli 2024 sind die Ziele wie folgt definiert:

- Bis zum Jahr 2030: Minderung der THG-Emissionen um mindestens 65%
- Bis zum Jahr 2040: Minderung der THG-Emissionen um mindestens 88%
- Bis zum Jahr 2045: Netto-Treibhausgasneutralität
- Nach dem Jahr 2050: negative THG-Emissionen
- jeweils gegenüber dem Referenzjahr 1990

Gegenüber dem Jahr 2020 sieht der Zielpfad für den Verkehrssektor bis zum Jahr 2030 eine Reduktion der THG-Emissionen um 65 Mio. Tonnen CO₂-Äquivalente auf 85 Mio. Tonnen vor, das entspricht einer Minderung um 43,3%. Im Jahr 2022 lagen die Emissionen jedoch bei rund 148,5 Mio. Tonnen CO₂-Äquivalenten und überschritten damit das Jahresziel von 139 Mio. Tonnen deutlich.

Die öffentliche Hand soll nach § 13 KSG eine Vorbildfunktion einnehmen. Planungen und Entscheidungen müssen dabei stets dem Zweck des Gesetzes und den darin festgelegten Klimaschutzziele Rechnung tragen – unter Beachtung des gesetzlich verankerten Berücksichtigungsgebotes.

Nordrhein-Westfalen

Im Klimaschutzgesetz NRW übernimmt die Landesregierung die Ziele aus dem Bundes-Klimaschutzgesetz. Nach § 6 wird ein Klimaschutzaudit eingerichtet, das der Planung, Umsetzung, Überprüfung und Fortentwicklung wirksamer Strategien und Maßnahmen dient. Das Klimaschutzaudit wurde zunächst als Pilot eingerichtet. In seinem Bericht aus dem Jahr 2022 listet es die für das Audit gemeldeten Maßnahmen und Strategien aus den klimarelevanten Sektoren Industrie und Wirtschaft, Mobilität und Verkehr, Gebäude und Wohnen sowie Land- und Forstwirtschaft auf. Das Audit zeichnet ein Bild davon, wie die einzelnen Landesressorts mit der Aufgabe Klimaschutz umgehen, und dient als zentrales Steuerungsinstrument für alle Klimaschutzmaßnahmen und -strategien. Maßnahmenbeispiele aus dem Sektor Mobilität und Verkehr sind die Förderung von Batterie- und Brennstoffzellenbussen sowie die Umsetzung des Luftlinientarifs eez.y.nrw (MWIDE NRW, 2022).

Die amtierende Landesregierung hat im Juni 2023 das erste Klimaschutzpaket veröffentlicht. Für 68 Maßnahmen in 7 Handlungsfeldern werden in den Jahren 2023 und 2024 insgesamt mehr als 1 Mrd. Euro bereitgestellt. Im Verkehrssektor liegt der Fokus darauf, nachhaltige Verkehrsmittel und alternative Antriebe voranzubringen. Ziel ist es, durch Maßnahmen, die den öffentlichen Nahverkehr einfacher nutzbar und Angebote leichter zugänglich machen, attraktive Alternativen für die tägliche Mobilität zu schaffen bzw. zu gestalten. Konkrete Fördermaßnahmen sind u. a.:

- Erweiterung der Förderung der vernetzten Mobilität und des Mobilitätsmanagements (FöRi-MM)
- Förderung der Nahmobilität durch den Bau von Radwegenetzen (FöRi-Nah)
- zentrales Sammeln und Bereitstellen von Mobilitätsdaten
- Handlungskonzept Ladeinfrastruktur zum Vorantreiben der öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur in NRW





A3 Kernaufgaben und Mission

25 – 28 →

A3.1 Kernaufgaben des Zweckverbandes go.Rheinland

Der Zweckverband go.Rheinland ist für seinen Kooperationsraum, der sich gemäß § 5 ÖPNVG NRW über die Gebiete des Aachener Verkehrsverbundes (AVV) und des Verkehrsverbundes Rhein-Sieg (VRS) erstreckt, Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr und fördert Investitionen in den ÖPNV bzw. SPNV.

Satzungsgemäß hat der Zweckverband insbesondere folgende Aufgaben:

- Der Zweckverband hat in Abstimmung mit seinen Mitgliedern auf eine integrierte Verkehrsgestaltung im ÖPNV hinzuwirken.
- Der Zweckverband entscheidet über die Planung, Organisation und Ausgestaltung des SPNV.
- Der Zweckverband fördert SPNV-Betriebsleistungen auf der Grundlage von Vereinbarungen und Zuwendungsbescheiden.
- Der Zweckverband führt Vergabeverfahren im SPNV durch und schließt SPNV-Verkehrsverträge mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen ab. Der Zweckverband ist befugt, SPNV-Fahrzeuge zu finanzieren, zu beschaffen und zu veräußern sowie dem jeweiligen Eisenbahnverkehrsunternehmen zur Nutzung zu überlassen.
- Dem Zweckverband obliegt die Förderung von Investitionen im ÖPNV gemäß § 12 ÖPNVG NRW. Der Zweckverband ist darüber hinaus Bewilligungsbehörde für Investitionsmaßnahmen im besonderen Landesinteresse gemäß § 13 ÖPNVG NRW.
- Der Zweckverband erstellt den Nahverkehrsplan für den SPNV.

Die heute im gesamten Verbandsgebiet von go.Rheinland bestehenden Aktivitäten im Bereich Mobilitätsmanagement wurden bereits mit Beschluss vom 22. März 2012 in das Aufgabenspektrum des VRS übernommen (vgl. Ds.-Nr. 6-14-12-2.1) und zum 01. Januar 2025 zur go.Rheinland GmbH überführt.

A3.2 Mission der go.Rheinland GmbH

Aufbauend auf den gesetzlichen Aufgaben und Zielvorgaben des Zweckverbandes go.Rheinland hat sich die für das operative Geschäft des Zweckverbandes gegründete go.Rheinland GmbH eine Mission gegeben. Diese Mission beschreibt, welchen Zielen und welcher übergeordneten Verantwortung die go.Rheinland GmbH sich zur Erfüllung der Aufgaben des Zweckverbandes verpflichtet sieht und in welchem Selbstverständnis sie ihre Aktivitäten vorantreibt:

Wir stellen die Fahrgäste stets in den Mittelpunkt unseres Handelns. Wir richten unser Streben an Gemeinwohl, Teilhabe und Fahrgastinteresse aus. Wir fördern einen nachhaltigen und barrierefreien öffentlichen Personennahverkehr, bei dem der Servicegedanke im Vordergrund steht. Wir sorgen dafür, dass Menschen unabhängig von ihrer finanziellen Situation und eventuellen körperlichen Einschränkungen am öffentlichen Leben teilhaben können. Investitionen in eine zukunfts-

fähige und leistungsfähige Mobilität stehen bei unserer Arbeit an erster Stelle. Das kommt allen Fahrgästen zugute. Um das zu erreichen, setzen wir uns für eine verbesserte Infrastruktur und ein modernes, multimodales Mobilitätsangebot ein.

Die Kundinnen und Kunden stehen im Fokus des Handelns von go.Rheinland. Entscheidende Parameter für die Fahrgäste sind nachfragegerechte und angebotsorientierte Verkehrsleistungen, eine hohe systemische Zuverlässigkeit, die subjektive und objektive Sicherheit, eine möglichst weitgehende Barrierefreiheit sowie eine gute Vernetzung des SPNV mit anderen Verkehrsmitteln.

Vor dem Hintergrund des allgemeinen Grundsatzes zum wirtschaftlichen und sparsamen Einsatz öffentlicher Mittel liegt der unternehmerische Schwerpunkt von go.Rheinland auf der Gewinnung von Fahrgästen und der Steigerung von Erlösen durch einen attraktiven SPNV.

Wir sind der Mobilitätsverbund für das Rheinland. Wir vernetzen und bündeln vielfältige Mobilitätsangebote für unsere Fahrgäste. Wir wollen unsere lebenswerte und attraktive Region weiter stärken. Wir sind der Taktgeber für eine moderne und nachhaltige Mobilität. Wir sind Partner im Netzwerk des öffentlichen Nahverkehrs. Wir arbeiten vertrauensvoll und zielgerichtet mit unseren Partnern bei den Verkehrsunternehmen, in den Verwaltungen und der Politik in den Kommunen zusammen und gestalten so gemeinsam die Mobilität in unserer Region.

Das Selbstverständnis als „Mobilitätsverbund für das Rheinland“ ist zentral für die Weiterentwicklung von go.Rheinland und weist über die Aufgaben des Zweckverbandes als SPNV-Aufgabenträger und Träger der ÖPNV- und SPNV-Investitionsförderung hinaus. Hier schlägt sich nieder, dass go.Rheinland Aufgaben für die Region übernimmt, die im Hinblick auf den Auftrag zur integrierten Verkehrsgestaltung über seine Kernaufgaben hinausgehen und die den Ansatz verfolgen, den Umweltverbund als Ganzes zu stärken. Die damit zusammenhängenden Aktivitäten werden im vorliegenden Mobilitätsplan als Strategiedokument des Mobilitätsverbundes zusammengeführt. Dieses Selbstverständnis kann nur in vertrauensvoller Zusammenarbeit mit den Partnern in der Region – Politik, Kommunen und Verkehrsunternehmen – gelebt werden.

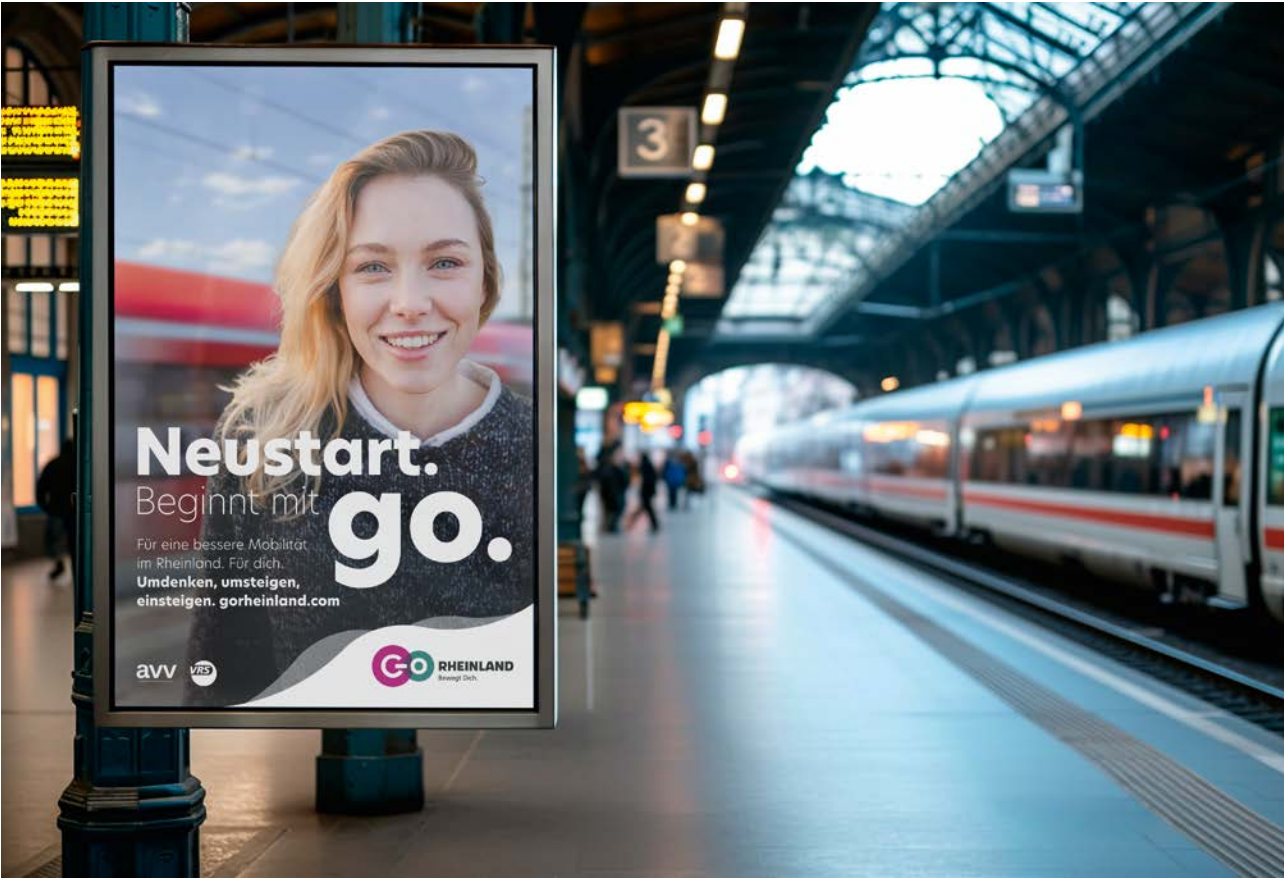
Als Mobilitätsverbund koordiniert go.Rheinland vielfältige Aktivitäten für eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung im Verbandsgebiet und ist Innovationstreiber für die Entwicklung von zukunftsfähigen Angeboten für die Menschen im Rheinland. Die strategischen Partner sind dabei die Institutionen zur Förderung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes (Kommunen, Verkehrsunternehmen, Mobilitätsdienstleister, Interessenverbände, Vereine). Durch die Entwicklung von Produkten wie IT-Hintergrundsystemen, Rahmenverträgen oder regionalen Konzepten sollen regionale Angebote einen Mehrwert für alle Akteure im Rheinland schaffen.

Wir übernehmen Verantwortung für Mensch und Umwelt.

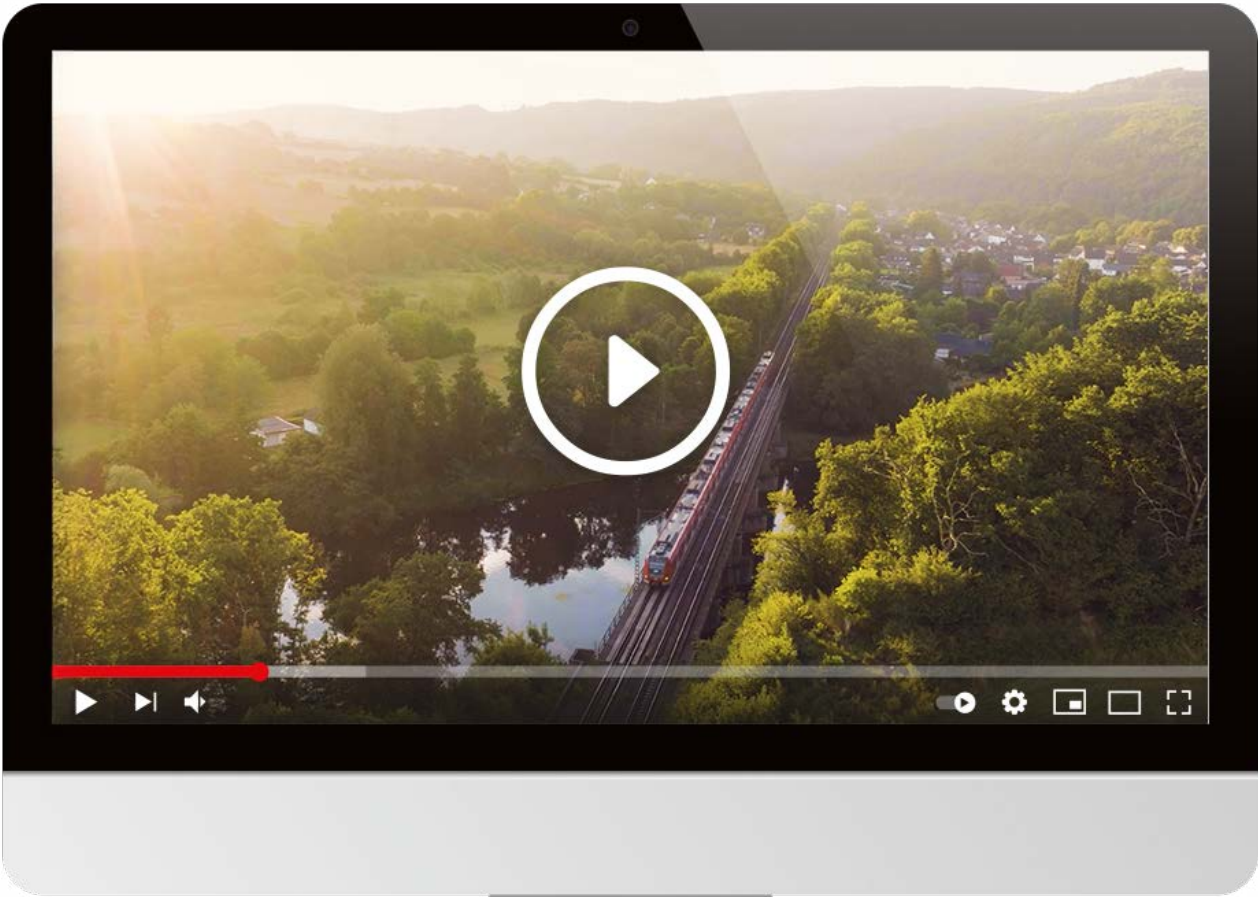
Wir wollen die Klimaziele erreichen und treiben die Verkehrswende voran. Eine leistungsfähige Mobilitätsinfrastruktur und innovative Angebote liefern Lösungen für das steigende Bedürfnis nach nachhaltiger und umweltfreundlicher Mobilität. Wir wollen dabei helfen, die Lebens- und Aufenthaltsqualität der Menschen im öffentlichen Raum zu verbessern und hierfür den Anteil des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuß- und Radverkehrs (Umweltverbund) am Gesamtverkehrsaufkommen steigern.

go.Rheinland versteht sich als Gestalter, Förderer, Kommunikator und Impulsgeber für die Mobilitäts- und Verkehrswende im ÖPNV und für das damit verbundene globale Ziel des Klimaschutzes. Dabei baut go.Rheinland auf eine enge Zusammenarbeit mit den Verkehrsverbünden AVV und VRS sowie mit dem landesweit organisierten Zukunftsnetz Mobilität NRW.

go.Rheinland ist gemeinwohlorientiert und dem Leitbild einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung verpflichtet. Das bedeutet, es werden Strategien und Maßnahmen entwickelt, die die negativen Auswirkungen des Verkehrs verringern. Gleichzeitig wird darauf geachtet, dass das Verkehrssystem sozial gerecht ist und für alle Menschen zugänglich und bezahlbar bleibt. Oberstes Ziel muss es sein, die Mobilität mit möglichst geringen schädlichen Umweltwirkungen (Treibhausgasemissionen, Luftschadstoffe, Lärm, Flächenverbrauch), mit möglichst geringen ökonomischen Folgewirkungen (Energieabhängigkeit) und mit möglichst hoher sozialer Verträglichkeit (Bezahlbarkeit und soziale Teilhabe) für alle Bevölkerungsschichten zu gestalten.



Imagefilm von go.Rheinland aus dem Jahr 2021.





A4 Finanzielle Rahmenbedingungen

29 – 42 →

A4.1 ÖPNV-/SPNV- Investitionsförderung

Der Zweckverband go.Rheinland ist Bewilligungsbehörde für Investitionen in den ÖPNV aus Mitteln der pauschalierten Investitionsförderung nach § 12 sowie im Auftrag des Landes für Maßnahmen im besonderen Landesinteresse nach § 13 ÖPNVG NRW. Die Bezirksregierungen sind Bewilligungsbehörden für die Pauschalen und Zuwendungen nach den §§ 11 (ÖPNV-Pauschale), 11a (Ausbildungsverkehr-Pauschale), 12 (Pauschalierte Investitionsförderung) und 14 (Sonstige Förderung). Die Sonstige Förderung umfasst weitere Maßnahmen des ÖPNV im besonderen Landesinteresse, insbesondere für Bürgerbusvorhaben sowie zur Verbesserung der Qualität, der Sicherheit und des Services im ÖPNV.

Die Förderung des Neu- oder Ausbaus der ÖPNV-Infrastruktur in Nordrhein-Westfalen erfolgt aus Mitteln nach dem Regionalisierungsgesetz des Bundes (RegG), dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG), dem Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG) sowie dem Investitionsgesetz Kohleregionen (InvKG). Darüber hinaus werden für Schieneninfrastrukturmaßnahmen Mittel aus der zwischen Bund und Deutscher Bahn geschlossenen Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) sowie Mittel aus Förderprogrammen der Europäischen Union eingesetzt.

Die untenstehende Abbildung A4-1 zeigt die Fördermittelherkunft (EU, Bund, Land), die Fördergrundlagen i. S. von Gesetzen, Programmen oder Vereinbarungen sowie die Rolle des Zweckverbandes go.Rheinland als Stelle mit Programmkompetenz (Bewilligung durch go.Rheinland) und als Bewilligungsbehörde im Auftrag des Landes.

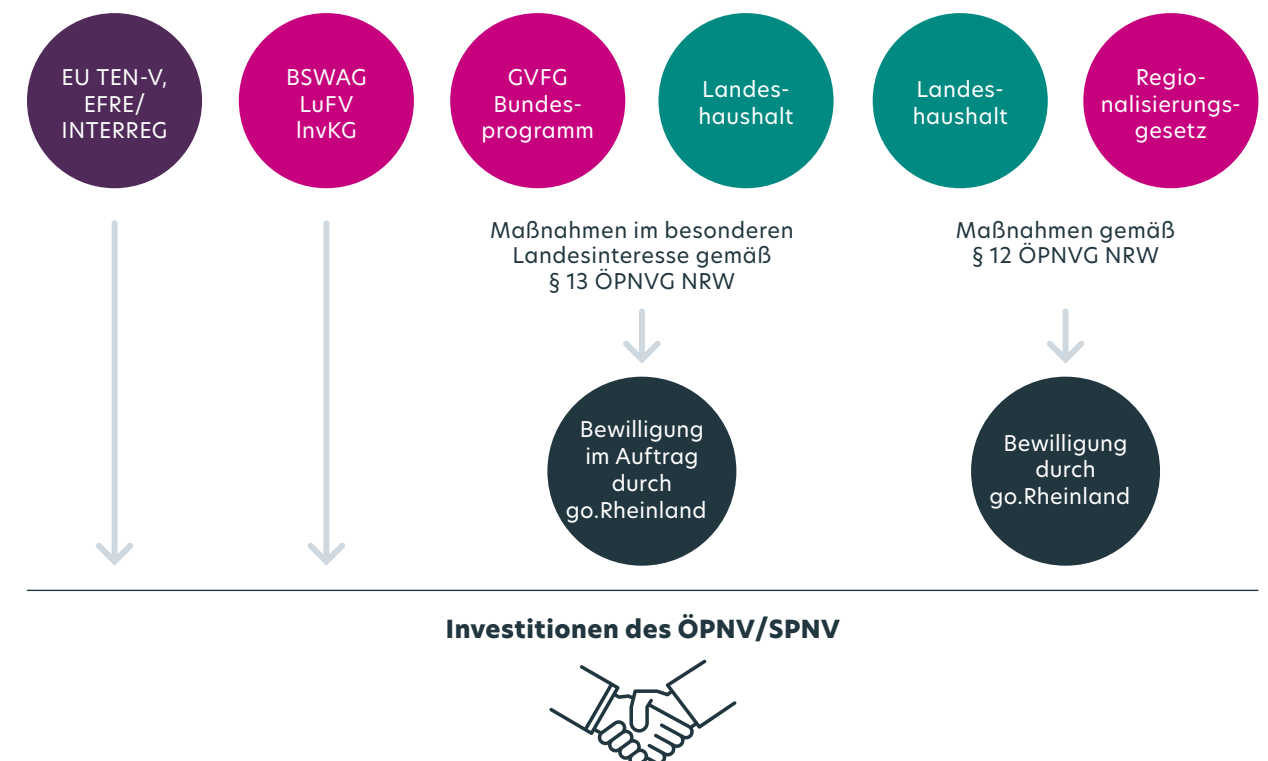


A4.1.1 Europäische Union

Transeuropäische Verkehrsnetze (TEN-V/TEN-T)
Die Gewährung von Zuschüssen für Vorhaben zur Realisierung der Ziele und Netze gemäß der TEN-Leitlinie ist in der TEN-Zuschussverordnung geregelt. Derzeit werden TEN-Fördermittel bspw. für Maßnahmen an der Strecke Aachen – Bundesgrenze Deutschland/Belgien eingesetzt.

Connecting Europe Facilities (CEF)
In diesem Programm wurde von der Europäischen Union das grenzüberschreitende Projekt zum Ausbau und zur Elektrifizierung der Strecke Herzogenrath (D) – Heerlen (NL) gefördert. Das Projektziel war die Verbesserung der grenzüberschreitenden Verbindungen mit dem RE18 Aachen Hbf – Maastricht CS bzw. Aachen Hbf – Eindhoven CS. Der Fördersatz für das niederländisch-deutsche Projekt betrug 40%.

Abbildung A4-1: Übersicht zur Förderung von Investitionen in den ÖPNV/SPNV. Darstellung: go.Rheinland GmbH





A4.1.2 Bundesebene

Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG)

Die im Bedarfsplan für die Bundesschienenwege enthaltenen Investitionsmaßnahmen werden auf der Grundlage des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSWAG) gefördert. Der im Anhang des BSWAG hinterlegte Bedarfsplan für die Bundesschienenwege enthält folgende SPNV-Maßnahmen im Gebiet des Zweckverbandes go.Rheinland: Rhein-Ruhr-Express (RRX), Knoten Köln, Ausbaustrecke (ABS) Köln – Aachen.

Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV)

Die Bundesrepublik Deutschland und die Deutsche Bahn (mit den Infrastrukturtöchtern DB InfraGO und DB Energie) haben für Maßnahmen, die der Erhaltung der Schienenwege der Deutschen Bahn AG dienen, eine Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) abgeschlossen. Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) sollen eine zügige Realisierung der mit den Ländern abgestimmten Verbesserungs- und Ausbaumaßnahmen für den SPNV anstreben und in den „Ländergesprächen“ mit dem jeweiligen Land den Verlauf der Planung und Realisierung darstellen. Auf der Grundlage der LuFV wird im Verbandsgebiet u. a. der Ausbau der Strecke Köln – Bonn-Oberkassel zur S-Bahn (S 13) mitfinanziert.

Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)

Der Bund gewährt den Ländern Finanzhilfen für Investitionen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden. Bei Investitionen in die SPNV-Infrastruktur fördert das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) aus Mitteln nach dem GVFG

- den Bau oder Ausbau von Verkehrswegen nicht-bundeseigener Eisenbahnen,
- die Reaktivierung oder Elektrifizierung von Schienenstrecken,
- Tank- und Ladeinfrastruktur für alternative Antriebe,
- Investitionen in Schienenstrecken zur Kapazitätserhöhung der Verkehrsinfrastruktur
- sowie befristet bis zum Jahr 2030 und nachrangig zu den vorgenannten Vorhaben
- den Bau und Ausbau von Bahnhöfen und Haltestellen des schienengebundenen öffentlichen Personennahverkehrs und
- die Grunderneuerung von Verkehrswegen der nichtbundeseigenen Eisenbahnen.

Weiterhin fördert der Bund Investitionen in Nahverkehrsvorhaben, die Bestandteil des Ausbaumfangs von Großknotenprojekten sind und im Rahmen des Bundesverkehrswegeplanes positiv bewertet worden sind. Im GVFG-Bundesprogramm sind als SPNV-Maßnahmen im Gebiet des Zweckverbandes go.Rheinland derzeit u. a. der Ausbau der S-Bahn-Stammstrecke Köln/S 11 und die Westspange hinterlegt.

Außerhalb des SPNV fördert der Bund nach dem GVFG folgende Infrastrukturvorhaben des ÖPNV:

- Bau oder Ausbau von Verkehrswegen der Straßenbahnen, Hoch- und Untergrundbahnen sowie Bahnen besonderer Bauart,
- Seilbahnsysteme, sofern die nach dem Beihilferecht der Europäischen Union zu beachtenden Voraussetzungen vorliegen,
- Investitionen in Schienenstrecken zur Kapazitätserhöhung der Verkehrsinfrastruktur
- sowie befristet bis zum Jahr 2030 und nachrangig zu den oben zuerst aufgeführten Vorhaben des SPNV bzw. ÖPNV
- den Bau und Ausbau von Bahnhöfen und Haltestellen des schienengebundenen öffentlichen Personennahverkehrs und
- die Grunderneuerung von Verkehrswegen von Straßenbahnen, Hoch- und Untergrundbahnen sowie Bahnen besonderer Bauart.

Investitionsgesetz Kohleregionen (InvKG)

Zum Ausgleich unterschiedlicher Wirtschaftskraft und zur Förderung des wirtschaftlichen Wachstums unterstützt der Bund das Land Nordrhein-Westfalen im Rheinischen Revier bei der Bewältigung des Strukturwandels. Hierzu gewährt der Bund Finanzhilfen für besonders bedeutsame Investitionen bis Ende 2038. Zur Förderung des Rheinischen Reviers werden gem. Anlage 4 zum InvKG und ergänzend zu den Vorhaben der Anlage zum BSWAG folgende Schieneninfrastrukturen im Rheinischen Revier zusätzlich ausgebaut:

- Strecke Aachen – Köln (Lfd. Nr. 24)
- S 11-Ergänzungspaket (u. a. Erft-S-Bahn; Lfd. Nr. 29)
- S-Bahn Köln, Köln – Mönchengladbach (Lfd. Nr. 30)
- S-Bahn-Netz Rheinisches Revier (Lfd. Nr. 38)



A4.1.3 Landesebene

Besonderes Landesinteresse gemäß § 13 ÖPNVG NRW

Der Zweckverband go.Rheinland handelt im Auftrag des Landes als Bewilligungsbehörde für Investitionsmaßnahmen, die im besonderen Landesinteresse liegen. Gefördert werden nach dem ÖPNVG NRW:

- ÖPNV-Infrastrukturmaßnahmen des GVFG-Bundesprogramms
- SPNV-Infrastrukturmaßnahmen an Großbahnhöfen
- Investitionsmaßnahmen zum Erhalt und zur Erneuerung der Infrastrukturen von Stadt- und Straßenbahnen sowie von SPNV-relevanten Infrastrukturen öffentlicher nichtbundeseigener Eisenbahnen
- Reaktivierungs- und Elektrifizierungsmaßnahmen von Schienenstrecken für den SPNV
- barrierefreie Gestaltung von Haltestellen und Fahrzeugen des ÖPNV (ausgenommen SPNV)
- Beschaffung von batterieelektrischen und wasserstoffbetriebenen Linienbussen im ÖPNV sowie benötigter Ladeinfrastruktur und Werkstatt-einrichtungen
- Investitionsmaßnahmen, durch die neue Technologien im ÖPNV erprobt werden sollen
- ÖPNV-Investitionsmaßnahmen, für die das besondere Landesinteresse im Einzelfall durch das für den Verkehr zuständige Ministerium im Einvernehmen mit dem Verkehrsausschuss des Landtags festgestellt wurde

Die o. a. Maßnahmen sind im Einvernehmen mit dem Verkehrsausschuss des Landtags in den ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplan aufzunehmen, soweit die zuwendungsfähigen Ausgaben 5 Mio. Euro übersteigen.

Investitionen in Schienenwege und Stationen der Eisenbahnen des Bundes können vom Land nach Anhörung der jeweils betroffenen Zweckverbände ergänzend zu Mitteln nach dem Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG) gefördert werden. Diese Förderung wird auf die go.Rheinland zur Verfügung stehenden Mittel für die pauschalierte Investitionsförderung nach § 12 ÖPNVG NRW angerechnet.

Maßnahmen des Bundes nach dem GVFG werden vom Land NRW ergänzend gefördert.

Pauschalierte Investitionsförderung (gemäß § 12 ÖPNVG NRW)

Das Land gewährt den Zweckverbänden aus Mitteln nach dem Regionalisierungsgesetz des Bundes sowie aus Landesmitteln pauschalierte Zuwendungen für Investitionsmaßnahmen des ÖPNV. Die Zuwendung in Höhe von landesweit jährlich mindestens 150 Mio. Euro ist zur Förderung von Investitionen des ÖPNV, insbesondere in die Infrastruktur, zu verwenden oder hierfür an Gemeinden, öffentliche und private Verkehrsunternehmen, Eisenbahnunternehmen sowie juristische Personen des privaten Rechts, die Zwecke des ÖPNV verfolgen, weiterzuleiten. Gemäß den Verwaltungsvorschriften zum ÖPNVG NRW erhält der Zweckverband go.Rheinland vom Land NRW derzeit einen Anteil an der pauschalierten Investitionsförderung in Höhe von 29,951 % bzw. rund 44,93 Mio. Euro. Auf Grundlage dieser Zuweisung erstellen die Zweckverbände jährlich einen Maßnahmenkatalog, der durch Beschluss der Zweckverbandsversammlung festgelegt und der zuständigen Bewilligungsbehörde – im Fall von go.Rheinland der Bezirksregierung Köln – angezeigt wird. Der Zweckverband go.Rheinland stellt hierzu ein mittelfristiges Investitionsprogramm auf, das jährlich fortgeschrieben wird. Laut ÖPNVG NRW sind mindestens 50 % der pauschalen Fördermittel für Investitionen zu verwenden, die nicht dem SPNV dienen.

Im Investitionsprogramm des Zweckverbandes go.Rheinland nach § 12 ÖPNVG NRW sind 566 vom Zweckverband go.Rheinland nach dem 01. Januar 2008 aufgenommene und bisher nicht abgerechnete Fördermaßnahmen mit einer Gesamtsumme von rund 942 Mio. Euro enthalten. Von diesen wurden 260 Maßnahmen mit Zuwendungen in Höhe von rund 467 Mio. Euro bewilligt (Stand März 2025). Weiterhin fördert der Zweckverband 32 nach § 13 Absatz 2 ÖPNVG NRW bewilligte SPNV-Maßnahmen mit rund 40,3 Mio. Euro Zuwendungen (insbesondere Anteile des Zweckverbandes go.Rheinland für die Außenäste des Rhein-Ruhr-Express/RRX). Die Baumaßnahmen der Modernisierungsoffensive 3 (MOF 3) mit einem Fördervolumen von 45,7 Mio. Euro sollen im Zeitraum 2026 bis 2032 realisiert werden; im Programmzeitraum 2025 bis 2029 sind dafür Zuwendungen in Höhe von rund 40 Mio. Euro vorgesehen.

Die Förderung erfolgt i. W. auf der Grundlage des ÖPNVG NRW, der Verwaltungsvorschriften zum ÖPNVG NRW sowie der Weiterleitungsrichtlinien des Zweckverbandes go.Rheinland.

Sonstige Förderungen gemäß §§ 11, 14 ÖPNVG NRW
Gemäß § 11 Abs. 1 ÖPNVG NRW kann die ÖPNV-Pauschale von den Zweckverbänden neben der Sicherstellung eines bedarfsgerechten SPNV-Angebotes auch für andere Zwecke des ÖPNV verwendet oder hierfür an Eisenbahnverkehrsunternehmen, öffentliche und private Verkehrsunternehmen, Gemeinden und Gemeindeverbände sowie juristische Personen des privaten Rechts, sofern diese Zwecke des ÖPNV verfolgen, weitergeleitet werden.

Darüber hinaus gewährt das Land NRW über die Bezirksregierungen Zuwendungen für sonstige Maßnahmen im besonderen Landesinteresse gemäß § 14 ÖPNVG NRW. Diese sollen insbesondere zu einer angemessenen Verkehrsbedienung und zur Zusammenarbeit im Sinne von § 2 Absatz 3 ÖPNVG NRW beitragen.

A4.2 Förderung der Betriebskosten regionaler Schnellbusverkehre

Überall da, wo Eisenbahninfrastrukturen nicht oder nicht mehr bestehen, können regionale Schnellbusverkehre eine Lösung sein und den ländlichen Raum mit dem SPNV verknüpfen. Sie ergänzen den lokalen Busverkehr, der die Fläche kleinräumig erschließt, um den Fahrgästen eine attraktive Alternative zum Auto zu bieten.

Förderung gemäß § 11 ÖPNVG NRW

Mit der Novelle des ÖPNVG NRW im Jahr 2016 wurde die grundsätzliche Möglichkeit geschaffen, regionale Schnellbuslinien über die SPNV-Aufgabenträger fördern zu lassen.

Im Rahmen der ÖPNV-Offensive hat das Land Nordrhein-Westfalen Ende 2019 bis zum Jahr 2032 über die ÖPNV-Pauschale nach § 11 ÖPNVG NRW landesweit jährlich 8,33 Mio. Euro zusätzlich für die Förderung von regionalen Schnellbuslinien zur Verfügung gestellt. Gemeinsam mit dem Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen haben sich die drei Zweckverbände auf einen Verteilungsschlüssel für diese Mittel geeinigt. Der Zweckverband go.Rheinland erhält demnach 30 %, also jährlich 2,5 Mio. Euro aus diesem für die Schnellbuslinien reservierten Teil der § 11-Pauschale.

Der Zweckverband go.Rheinland hat die Mittel für die Betriebskostenförderung der regionalen Schnellbuslinien aus den übrigen Mitteln der § 11-Pauschale ab 2020 auf 3,3 Mio. Euro und ab 2023 auf rund 4,2 Mio. Euro erhöht.

Um die Weiterleitung dieser Mittel an die ÖPNV-Aufgabenträger zu regeln, hat der Zweckverband go.Rheinland im November 2019 eine entsprechende Förderrichtlinie beschlossen.

go.Rheinland-Förderrichtlinie zur Schnellbus-Betriebskostenförderung

Das Ziel der Förderung ist eine bessere Vernetzung im ÖPNV – auch auf schienenfernen Relationen. Dazu gehört neben der Anbindung schienenferner Orte an den SPNV auch die Schließung nachfrage-relevanter Lücken im SPNV, indem zwei Schienenstrecken per Bus verbunden werden. Gemäß der Förderrichtlinie zur Schnellbus-Betriebskostenförderung von go.Rheinland müssen die Schnellbuslinien an mindestens einem Punkt räumlich und zeitlich mit dem SPNV verknüpft sein und sollen den Fahrgästen einen attraktiven Taktfahrplan bieten.

Um eine echte Alternative zum Auto darzustellen, ist die Wahrnehmung als hochwertiges Mobilitätsprodukt entscheidend. Aus diesem Grund wurden landesweit einheitliche Qualitätskriterien für diese Schnellbuslinien definiert.

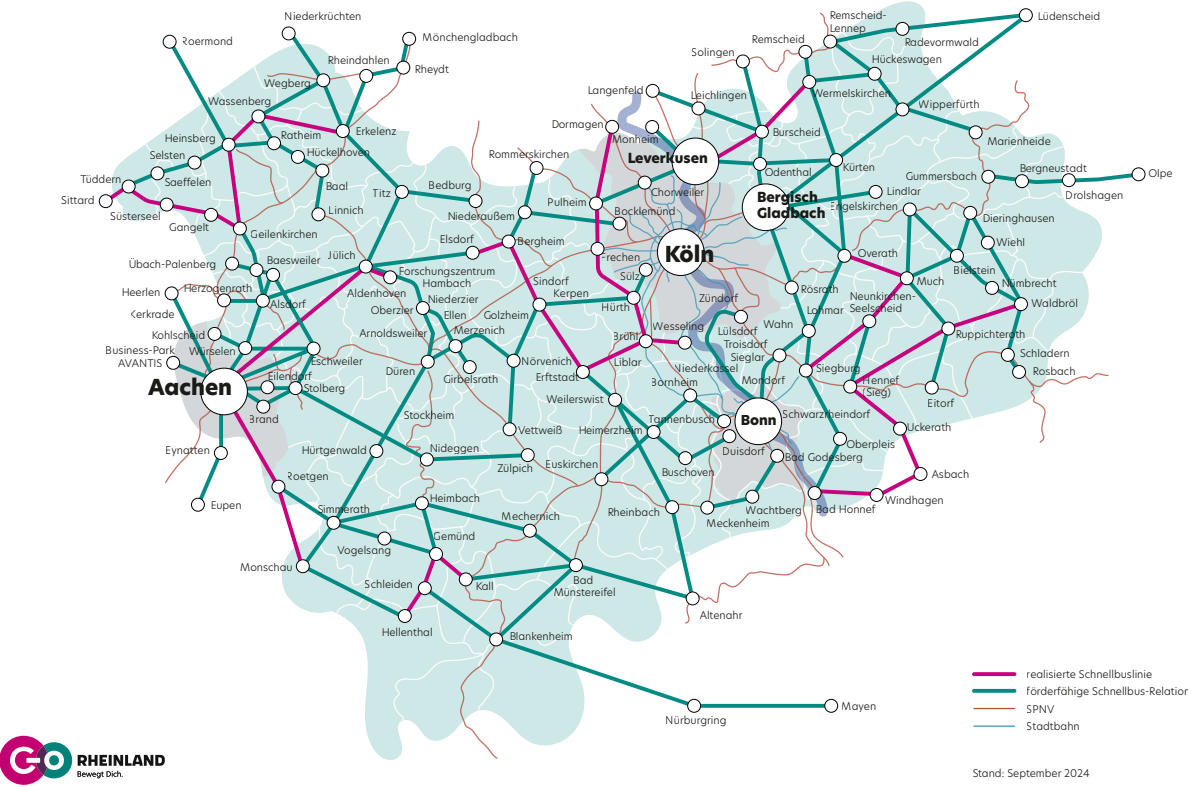
So gibt es von den Zweckverbänden klare Vorgaben zur Schnelligkeit und zur direkten Linienführung. Die Bedienung muss montags bis freitags landesweit mindestens zwischen 6:00 Uhr und 20:00 Uhr und samstags zwischen 9:00 Uhr und 18:00 Uhr erfolgen. Werktags ist ein Mindesttakt von 60 Minuten landesweit vorgegeben. Und auch an die Fahrzeuge, deren Umweltverträglichkeit und deren Ausstattung, wie USB-Steckdosen, WLAN oder Sitzkomfort, wurden klare Vorgaben definiert.

Antragsberechtigt im Rahmen der „Richtlinie des Zweckverbandes go.Rheinland für die Förderung von Busverkehrsleistungen auf regionalen Schnellbuslinien zur Ergänzung des SPNV-Netzes“ sind die ÖPNV-Aufgabenträger im Regierungsbezirk Köln. In enger Zusammenarbeit mit den ÖPNV-Aufgabenträgern wurde auf Basis schon bestehender Bahnstrecken und Buslinien ein Netz von möglichen förderfähigen Relationen entwickelt (siehe Abbildung A4-2). Dieses gibt mögliche Relationen, aber keine genauen Streckenverläufe vor. Die genaue Linienführung, anzufahrende Haltestellen etc. werden durch die ÖPNV-Aufgabenträger vor Ort unter Berücksichtigung der Förderkriterien und in enger Zusammenarbeit mit go.Rheinland als Fördergeber festgelegt.

Eine Übersicht der förderfähigen Relationen ist in der nachfolgenden Abbildung A4-2 dargestellt.

Abbildung A4-2: Realisierte Schnellbuslinien und förderfähige Schnellbus-Relationen; Stand September 2024.
Darstellung: go.Rheinland GmbH

Schnellbus-Förderung



A4.3 Förderung und Finanzierung der Betriebskosten des SPNV

Die Finanzierung des SPNV setzt sich auf der Ertrags- und der Aufwandsseite aus unterschiedlichen Parametern zusammen. Im Folgenden werden auf der Ertragsseite die Regionalisierungsmittel inkl. weiterer öffentlicher Zuschüsse und die Fahrgeldeinnahmen bzw. die Nutzerfinanzierung dargestellt. Auf der Aufwandsseite wird zwischen der klassischen Finanzierung der Betriebsleistung und der Finanzierung von Marketingmaßnahmen unterschieden. Abschließend wird der Eigenbetrieb Fahrzeuge vor dem Hintergrund der finanziellen und unternehmerischen Verantwortung des Zweckverbandes behandelt.

A4.3.1 Einnahmen aus Regionalisierungsmitteln

Zur Finanzierung des SPNV sind erhebliche Zuwendungen der öffentlichen Hand notwendig. Diese werden durch Bundes- und weiter durch Landesgesetze geregelt.

Nach Artikel 106 a Grundgesetz stehen den Ländern Finanzmittel aus dem Steueraufkommen des Bundes für den öffentlichen Personennahverkehr zu. Die Verteilung dieser Mittel auf die einzelnen Länder ist in § 5 Regionalisierungsgesetz (RegG) des Bundes geregelt. Mit der Novelle vom Dezember 2022 wurden diese Mittel einmalig um 1 Mrd. Euro erhöht, zudem wurde die Dynamisierungsrate von zuvor 1,8 % auf 3 % p. a. erhöht.

Über § 11 ÖPNVG NRW werden diese Mittel auf den Zweckverband go.Rheinland und die übrigen SPNV-Aufgabenträger in NRW aufgeteilt. Die Aufteilung zwischen den Aufgabenträgern ist in der Verordnung zur Festlegung der Pauschalen nach § 11 des ÖPNVG NRW (ÖPNV-Pauschalen-Verordnung – ÖPNVP-VO) für die jeweilige Laufzeit geregelt (aktuell bis 2032). Ziel ist es, allen 3 SPNV-Aufgabenträgern die Bestellung eines bedarfsgerechten SPNV-Angebotes sowohl für die



Ballungsräume als auch für die Fläche zu ermöglichen. Für den Zweckverband go.Rheinland betrugen diese Mittel für 2023 rund 290 Mio. Euro. Bis 2032 sollen sie auf 444 Mio. Euro pro Jahr (23,6 % der auf NRW entfallenden Mittel) ansteigen. Seit 2020 erhöht sich der Betrag je Zweckverband zudem um einen Pauschalbetrag pro zusätzlich gefahrenem Zkm gegenüber dem Fahrplanjahr 2019. Die Mittel werden den SPNV-Aufgabenträgern vom Land ohne vorherige Antragstellung bewilligt und im Rahmen der Verkehrsverträge an die beauftragten Eisenbahnverkehrsunternehmen weitergeleitet.

Die Jahre 2022 und 2023 waren auch wirtschaftlich geprägt vom Angriffskrieg Russlands gegen die Ukraine und den damit verbundenen Energiepreiserhöhungen von bis zu 200 %. Dies führte unmittelbar zu einer Steigerung der Verkehrsvertragskosten. Als Reaktion darauf wurde die Pauschalen-Verordnung für die Jahre 2024 und 2025 einmalig angepasst, um die Bestandsverkehre abzusichern. Insgesamt wurden die Mittel für die drei Aufgabenträger in NRW um rund 950 Mio. Euro angehoben. Der Anteil des Zweckverbandes go.Rheinland betrug rund 300 Mio. Euro.

Diese pauschale Finanzierung wurde im Laufe der Jahre durch besondere Sachverhalte im Rahmen der Marktentwicklung erweitert und ergänzt. Einige Zuwendungen des Landes erfolgen pauschal, andere sind zweckgebunden an spezielle Entwicklungen und z. T. auch zeitlich begrenzt. Zu diesen besonderen Finanzströmen gehören Zahlungen im Rahmen des sogenannten Verkehrsvertrags 2.0. Mit den zusätzlichen Mitteln, die die SPNV-Aufgabenträger in NRW erhalten (rund 16 Mio. Euro jährlich für den Zweckverband go.Rheinland), sollen die gestiegenen Kosten der EVU für Personal, die Organisation von Baustellen und die Kommunikation während Baumaßnahmen ausgeglichen werden. Dabei wird auch berücksichtigt, dass die EVU weniger Geld an die SPNV-Aufgabenträger zurückzahlen müssen, weil sich die Regeln für Strafzahlungen geändert haben.

A4.3.2 Fahrgeldeinnahmen

Neben der öffentlichen Finanzierung wird der ÖPNV zu einem relevanten Teil durch die Nutzenden und deren Ticketaufwendungen getragen. Im Verbandsgebiet lag die Nutzendenfinanzierungsquote im SPNV vor dem Ausbruch der Corona-Pandemie und der anschließenden Einführung stark vergünstigter Tickets (9-Euro-Ticket im Jahr 2022, Deutschlandticket im Jahr 2023) bei rund 50 %. Durch die

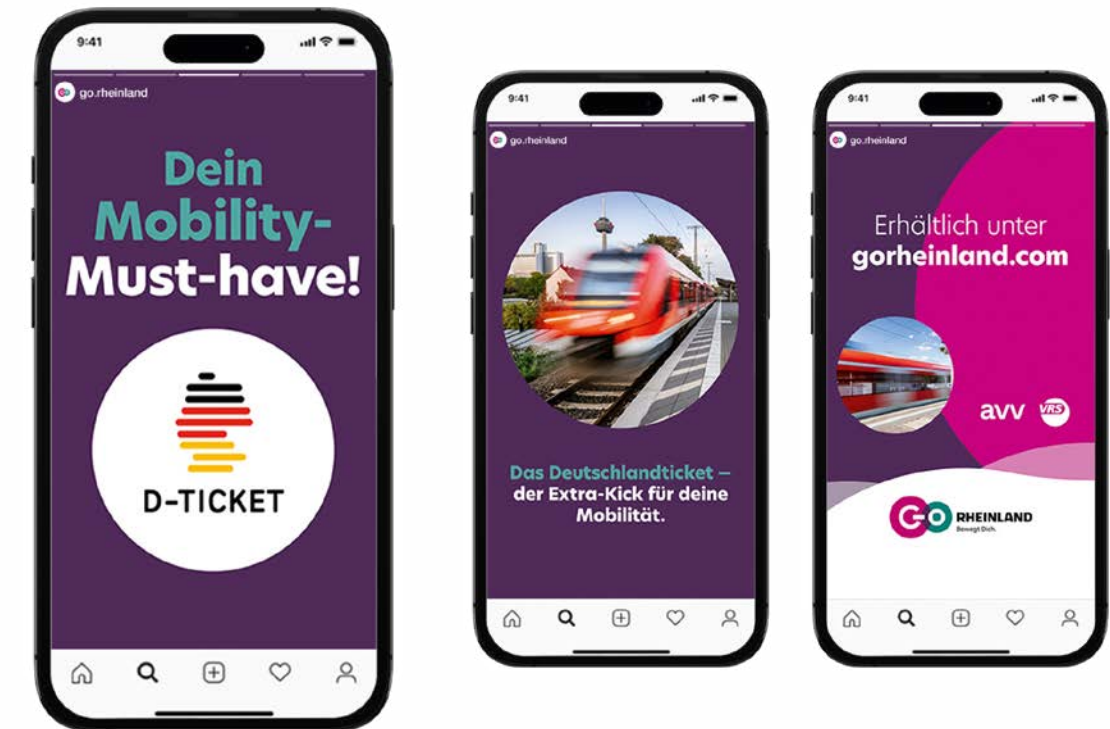
Konzeption der Verkehrsverträge als sogenannte Bruttoverkehrsverträge (vgl. Kapitel B6.3) stehen diese Fahrgeldeinnahmen direkt dem Zweckverband go.Rheinland zu und werden unmittelbar haushalterisch wirksam. Entsprechend profitiert der Zweckverband go.Rheinland von steigenden Fahrgeldeinnahmen und trägt das Risiko bei sinkenden Fahrgeldeinnahmen. Für das Jahr 2024 rechnete der Zweckverband go.Rheinland mit Fahrgeldeinnahmen von rund 68 Mio. Euro an Fahrgeldern aus seinen Bruttoverkehrsverträgen und insgesamt mit rund 158,6 Mio. Euro Fahrgeldeinnahmen im gesamten SPNV – einschließlich seiner Nettoverkehrsverträge. Mit jedem Übergang eines noch bestehenden Netto- in einen Bruttoverkehrsvertrag steigen die Einnahmen im Haushalt des Zweckverbandes.

Die Einnahmen aus den Fahrgeldern setzen sich aus den Einnahmen aus den Verkehrsverbünden AVV und VRS sowie aus dem NRW-Tarif und dem DTV-Tarif zusammen. Die Verbundtarife des AVV und des VRS gelten innerhalb des Verbandsgebietes bzw. bei Fahrten in angrenzende Verbundgebiete. Der NRW-Tarif umfasst landesweit gültige Fahrscheine für bestimmte Relationen, die für Einzelfahrten oder beliebig viele Fahrten im Bundesland NRW – auch über Verbundgrenzen hinweg – genutzt werden können. Tickets des DTV finden im Verbandsgebiet Anwendung bei Nahverkehrsfahrten über die Bundeslandgrenzen von NRW hinaus sowie im Zu- und Abbringerverkehr zum Fernverkehr.

Der Zweckverband go.Rheinland generiert Fahrgeldeinnahmen für seinen Haushalt, indem er selbst Fahrausweise über seinen SPNV-Vertrieb vertreibt und gleichzeitig an den jeweiligen Einnahmeaufteilungsverfahren der Tariforganisationen teilnimmt. Da es sich um eine unternehmerische Tätigkeit handelt, die unmittelbar in der Organisation des Zweckverbandes go.Rheinland verortet ist, schließt der Zweckverband go.Rheinland in der Rolle des Erlösverantwortlichen SPNV-Aufgabenträgers – über die Tariforganisationen – Verträge mit allen an der jeweiligen Einnahmeaufteilung beteiligten Erlösverantwortlichen Parteien, i. d. R. Verkehrsunternehmen.

Seit März 2020 wurden die Fahrgeldeinnahmen stark durch das Pandemiegeschehen infolge des Coronavirus geprägt. Durch die Verordnungen des Bundes und der Länder zur Corona-Pandemie sowie einen allgemeinen Rückgang der Mobilität blieben Fahrgäste dem ÖPNV fern. Damit fielen auch die Fahrgeldeinnahmen auf ein Allzeittief. Aufgefangen wurden diese Verluste ab dem Jahr 2020 durch den „Corona-Rettungsschirm“ des Bundes und der

Ausschnitte der Marketing-Kampagne für das Deutschlandticket von go.Rheinland



Länder. Dieser ersetzte die fehlenden Fahrgeldeinnahmen durch öffentliche Mittel, die (im Falle von Bruttoverkehrsverträgen) direkt an die Aufgabenträger gingen oder durch diese an die EVU mit Nettoverkehrsverträgen weitergeleitet wurden. Der Schadensausgleich für den SPNV im Gebiet des Zweckverbandes go.Rheinland betrug im Jahr 2021 rund 68,7 Mio. Euro und im Jahr 2022 rund 88,8 Mio. Euro. Die höheren Ausgleichszahlungen im Jahr 2022 resultierten insbesondere aus dem 9-Euro-Ticket, das in den Monaten Juni bis August 2022 galt und allein rund 50 Mio. Euro des entstandenen Fahrgeldausfalls verursachte. Der Ausgleich der o. g. Schäden wurde maßgeblich auf Basis von § 7 (Unterstützung der Länder beim Ausgleich von finanziellen Nachteilen durch COVID 19) sowie § 8 (Unterstützung der Länder bei der Umsetzung des Vorhabens 9-Euro-Ticket) des Regionalisierungsgesetzes geregelt.

Seit dem 01. Mai 2023 steht den Fahrgästen als neues Tarifprodukt das Deutschlandticket in verschiedenen Ausprägungen zur Verfügung. Auf Initiative des Bundes wurde dieses Ticket zu einem Preis von 49 Euro im Monat als monatlich kündbares Abo-Produkt eingeführt und erlaubt bundesweit Fahrten im ÖPNV. Zur Einführung gab es auf Basis von § 9 (Unterstützung der Länder bei der Umsetzung des Vorhabens Deutschlandticket) des

Regionalisierungsgesetzes eine Zusage von Bund und Ländern, die daraus entstehenden Kosten und Mindereinnahmen in den Jahren 2023 bis 2025 zu übernehmen. Dabei sind die Mittel von Bund und Ländern für 2024 und 2025 auf jeweils 3 Mrd. Euro gedeckelt (Stand Juni 2024). Für die Fahrgäste stellt das Deutschlandticket eine preisgünstige Alternative zu den bisherigen Nahverkehrstarifen dar, sodass viele Kundinnen und Kunden auf das neue Ticket umgestiegen sind. Inzwischen wurde das Ticket um weitere Varianten für bestimmte Zielgruppen ergänzt. Neben dem „klassischen“ Deutschlandticket gibt es Varianten für Jobtickets, Semestertickets, Sozialtickets (in NRW) und Schülertickets (in NRW) mit jeweils unterschiedlicher Preis- und Vertragsgestaltung sowie teilweise auch unterschiedlicher Förderung. Nach derzeitigem Stand der Prognoserechnungen belaufen sich die Einnahmeschäden des SPNV im Gebiet des Zweckverbandes go.Rheinland im Jahr 2023 auf rund 100 Mio. Euro. Statistische Auswertungen der Fahrgastzahlen deuten darauf hin, dass Corona-Nachwirkungen kaum noch Einfluss auf die Fahrgastzahlen haben, sodass die Fahrgeldschäden im Jahr 2023 fast ausschließlich auf die Einführung des Deutschlandtickets zurückgeführt werden können. Zum 01. Januar 2025 wurde der Preis des Deutschlandtickets auf 58 Euro pro Monat erhöht. Welche Auswirkungen dies auf das Verhalten der Kundinnen und Kunden hat, lässt

sich zu Jahresbeginn noch nicht beurteilen. Hintergrund der Preiserhöhung war die angestrebte Stabilisierung des öffentlichen Zuschussbedarfs zum Ticket bei den veranschlagten 3 Mrd. Euro pro Jahr. Nach derzeitigem Kenntnisstand ist bei einer dauerhaften Fortführung des Deutschlandtickets davon auszugehen, dass der von der öffentlichen Hand zu tragende Anteil an der ÖPNV-Finanzierung dauerhaft deutlich über dem Niveau des letzten Vor-Corona-Jahres 2019 liegen wird. Auch in den Jahren 2023 und 2024 wurden die entstehenden Mindereinnahmen analog zum Corona-Rettungsschirm durch entsprechende Richtlinien jeweils ausgeglichen. Ob das Deutschlandticket über 2025 hinaus fortgeführt wird und welcher Finanzierungsmechanismus ab 2026 greifen könnte, ist derzeit unklar. Diese Unsicherheit stellt ein erhebliches Risiko für die künftige Finanzierung des gesamten öffentlichen Verkehrs dar.

A4.3.3 Ausgaben für den SPNV-Betrieb

Die Ausgaben des Zweckverbandes go.Rheinland setzen sich zum Großteil aus Aufwendungen zur Finanzierung der Verkehrsverträge mit den EVU zur Bedienung des SPNV-Angebots (Betriebsleistung) sowie aus den Aufwendungen für Marketingaufgaben zur Generierung von Fahrgeldeinnahmen zusammen.

Die Kosten der Verkehrsverträge betragen im Jahr 2024 rund 490 Mio. Euro. Diese Kosten setzen sich zusammen aus den Angebotspreisen der wettbewerblich vergebenen Verträge mit den EVU. Die EVU geben ihr Angebot an den SPNV-Aufgabenträger im Rahmen des Wettbewerbsverfahrens ab, welches eine Aufschlüsselung der Kosten des EVU in einzelne Kostenpositionen (Personal-, Fahrzeugkosten etc.) vorsieht. I. d. R. geben die SPNV-Aufgabenträger je nach Kostenart unterschiedliche Fortschreibungs- bzw. Dynamisierungsregeln vor.

Dem Angebot des EVU zugrunde liegt immer das durch das EVU zu erbringende Betriebsprogramm (Fahrplan), welches vom SPNV-Aufgabenträger in der Leistungsbeschreibung der jeweiligen Ausschreibung festgelegt ist und aus dem sich die jährlich zu produzierenden Zugkilometer ergeben.

Die Entwicklung der unterschiedlichen Fortschreibungsregeln in den Verkehrsverträgen spiegelt wider, dass sich die Risikoverteilung zwischen EVU und Zweckverband go.Rheinland über die Jahre verschoben hat. Einige Kostenpositionen – etwa für Personal oder Energie – sind inzwischen regelmä-

ßig an spezifische Indizes gekoppelt. Diese Indizes sind zwar oftmals nicht bahnspezifisch, bilden aber die Kostenentwicklung vergleichbarer Wirtschaftszweige in einer für die Abrechnung von SPNV-Leistungen geeigneten Form ab. Kostensteigerungen infolge von Indexanpassungen werden i. d. R. ganz oder zu überwiegenden Teilen durch die SPNV-Aufgabenträger getragen. Infrastrukturkosten werden auf Ist-Kostenbasis durch die SPNV-Aufgabenträger übernommen. In der Gesamtentwicklung hat es zwischen den SPNV-Verkehrsvertragspartnern eine deutliche Verschiebung der Risikoverteilung weg vom EVU hin zum SPNV-Aufgabenträger – d. h. zur öffentlichen Hand – gegeben.

I. d. R. gibt der Zweckverband go.Rheinland in seinen Unterlagen bei Neuvergaben von SPNV-Verkehrsverträgen vor, dass die EVU ihre Kosten nach dem Bruttoprinzip kalkulieren. Das bedeutet, dass die EVU in ihren wettbewerblichen Angeboten ausschließlich ihre Kosten kalkulieren und keine eigenen Fahrgeldeinnahmen gegenrechnen dürfen. Denn bei diesen Bruttoverkehrsverträgen fließen die Fahrgeldeinnahmen direkt an den erlösverantwortlichen Zweckverband go.Rheinland, der diese auch schlussendlich versteuert (vgl. Kapitel B6.3).

Über den Grundanspruch hinaus hat das EVU nur dann weitere finanzielle Ansprüche, wenn der SPNV-Aufgabenträger Leistungsmehrungen über die in den Vergabeunterlagen hinaus beschriebenen Leistungen fordern sollte. Sofern diese mit der vertraglich vorhandenen Fahrzeuganzahl nicht umgesetzt werden können, entstehen Sprungkosten, die i. d. R. zu einer wesentlichen Verteuerung der verkehrsvertraglichen SPNV-Leistungen führen. Da ein nachträgliches Aufstocken der Anzahl von SPNV-Fahrzeugen innerhalb eines Verkehrsvertrags – auch bei einer langen Vertragslaufzeit – nahezu unmöglich ist, ist der Zweckverband go.Rheinland gefordert, durch vorausschauende Planung im Vorfeld der Vergabe von SPNV-Leistungen die Anzahl der benötigten SPNV-Fahrzeuge ausreichend zu dimensionieren.

Der Zweckverband go.Rheinland sichert die Verkehrsverträge durch Bürgschaften, die die EVU als Vertragspartner beibringen müssen, gegen verschiedene Risiken ab. Dadurch soll bspw. sichergestellt werden, dass das EVU seine angebotenen SPNV-Fahrzeuge ausschließlich zur Erbringung von Leistungen einsetzt, für die diese vertraglich bestimmt sind. Auch die Nichterfüllung eines Verkehrsvertrags, z. B. bedingt durch eine mögliche Insolvenz eines EVU, wird auf diese Weise abgesichert.

Angeichts der vielen Unsicherheiten, die sowohl die Kosten für den Betrieb des SPNV als auch die Einnahmen aus Fahrgeldern betreffen, ist es wichtig, mittel- bis langfristig eine stabile und dauerhafte Lösung zu finden. Diese soll die Finanzierung des SPNV durch die öffentliche Hand absichern, z. B. durch eine erhebliche Aufstockung der Regionalisierungsmittel, wie sie bereits für die Jahre 2024 und 2025 erfolgt ist. Sollten die Kosten sich trotzdem überproportional zu den öffentlichen Zuwendungen weiterentwickeln, droht dem System eine strukturelle Unterfinanzierung. In diesem Fall bliebe dem Zweckverband go.Rheinland nur die Möglichkeit, entweder eine kommunale Umlage einzuführen oder Verkehrsleistungen abzubestellen. Eine Weiterentwicklung des Angebotes in Richtung Zielnetze stünde damit zur Disposition.

Betrachtet man den Zeitraum bis 2040 vor dem Hintergrund des geplanten Leistungsaufwuchses im SPNV in Verbindung mit der aktuellen Finanzierung, ergibt sich das in Tabelle A4-1 dargestellte Bild.

Tabelle A4-1 gibt Aufschluss darüber, wie sich die Kosten der Verkehrsverträge (Aufwendungen) und die Fahrgelderlöse (Erträge) über die nächsten zwei Dekaden prognostisch entwickeln. Aus der Differenz dieser beiden Positionen ergibt sich der Zuschussbedarf, der benötigt wird, um die steigenden Kosten aufgrund von Preis- und Mengeneffekten zu kompensieren und die Umsetzung der Verkehrswende im Rheinland vorantreiben zu können.

Die Kostensteigerungen aufgrund von Mengeneffekten ergeben sich aus der geplanten Kilometerausweitung für das Zielnetz 2032 und 2040. Sie beruhen insbesondere auf Taktverdichtungen und der Erschließung neuer Streckenabschnitte, wie z. B. dem Ausbau der S-Bahn Rheinland. Zwischen 2030 und 2040 steigen die Aufwendungen voraussichtlich um 583 Mio. Euro. Davon entfallen rund 213 Mio. Euro auf die Ausweitung der geplanten Laufleistung von 34,8 Mio. auf 41,9 Mio. Zugkilometer. Die Steigerungen durch Preiseffekte betreffen insbesondere Personal- und Energiekosten, Infrastrukturkosten sowie allgemeine inflationsbedingte Preisentwicklungen. Des Weiteren werden in den nächsten Jahren einige Verkehrsverträge in Bruttoverträge überführt, was ebenfalls zu großen Kostensteigerungen beim Aufgabenträger führt. Im Zeitraum von 2030 bis 2040 erhöhen sich die Aufwendungen infolge dieser Preiseffekte um 370 Mio. Euro.

Diese Prognose fußt auf eigenen Berechnungen und Schätzungen. Veränderungen der Weltlage (z. B. der Krieg in der Ukraine) sowie politische Entscheidungen mit unmittelbarem Einfluss auf die Erträge (z. B. das Deutschlandticket) können dabei nicht berücksichtigt werden. Vielmehr basieren die Werte auf dem Status quo und werden entsprechend fortgeschrieben.

A4.3.4 Ausgaben für Marketing

Im Zuge der Umstellung der Verkehrsverträge im Zweckverband go.Rheinland auf die Bruttosystematik (vgl. Kapitel B6.3) geht die Erlösverantwortung vom EVU (Nettoverkehrsverträge) auf den SPNV-Aufgabenträger (Bruttoverkehrsverträge) über.

Tabelle A4-1: Aufwendungen, Erträge und der sich ergebende Zuschussbedarf zur Finanzierung des SPNV im Verbandsgebiet von go.Rheinland vor dem Hintergrund des geplanten Leistungsaufwuchses bis 2040



Größe	Einheit	2022	2030	2040	Delta 2022 – 2040
Leistung	Mio. km	28,7	34,8	41,9	+ 13,2
Aufwendungen	Mio. Euro	361	782	1.365	+ 1.004
Erträge	Mio. Euro	92,6	236,5	316	+ 223
Zuschussbedarf	Mio. Euro	268,4	545,5	1.049	+ 780

Bedingt durch diesen Übergang hat ein EVU in einem Bruttoverkehrsvertrag kein wirtschaftliches Eigeninteresse am Verkauf von Fahrkarten bzw. an der Generierung von Fahrgeldeinnahmen. Die wirtschaftliche Verantwortung und die damit verbundenen Aufgaben sind in Gänze vom EVU auf den Zweckverband go.Rheinland übergegangen. Zu den Aufgaben, die zuvor bei Nettoverkehrsverträgen das EVU erledigt hat, zählt besonders die Buchhaltung rund um das Einnehmen und Verwalten von Fahrgeldern. Auch die gesamte Marktbearbeitung gehört dazu: von der Entwicklung der Nahverkehrsleistungen inkl. der Fahrzeuge über die Gestaltung der Tarife für Fahrscheine, die Regelung, wie die Einnahmen aufgeteilt werden, den Verkauf der Fahrscheine bis hin zur Kommunikation mit den Fahrgästen. Im Ergebnis übernimmt der Zweckverband

go.Rheinland damit unternehmerische Aufgaben, die zuvor von den EVU wahrgenommen wurden.

Den SPNV-Vertrieb stellt der Zweckverband go.Rheinland sicher, indem er sog. Vertriebsdienstleister mit der Übernahme dieser Aufgabe beauftragt. Im Rahmen des sog. klassischen Vertriebs besteht für die Kunden die Möglichkeit, Fahrkarten an Fahrkartenautomaten des Zweckverbandes go.Rheinland oder im personenbedienten Verkauf, z. B. in Kundencentern des Zweckverbandes go.Rheinland, zu erwerben. Der Zweckverband go.Rheinland betreibt über die beauftragten Vertriebsdienstleister derzeit 17 Kundencentern an größeren Bahnhöfen und rund 22 Verkaufsstellen an mittelgroßen Bahnhöfen sowie rund 311 Fahrkartenautomaten, um die flächendeckende Versorgung in seinem Gebiet sicherzustellen.

Die Entwicklung der letzten Jahre zeigt eine Umorientierung der Kunden von den klassischen Vertriebskanälen hin zum digitalen Ticketkauf über Webseiten und insbesondere Handy-Apps. Um diese Nachfrage zu bedienen, beteiligt sich der Zweckverband go.Rheinland an den Apps der Verbünde VRS und AVV (siehe Kapitel C4.1) sowie an der mobil.nrw-App in Kooperation mit den SPNV-Aufgabenträgern VRR und NWL. Im Rahmen der Neuausschreibung des auslaufenden Vertriebsdienstleistungsvertrages wird der Zweckverband go.Rheinland gemeinsam mit weiteren SPNV-Aufgabenträgern in Nordrhein-Westfalen, in Rheinland-Pfalz sowie dem NVV den klassischen Vertrieb um digitale Vertriebskanäle ergänzen, z. B. durch die im April 2025 veröffentlichte go.Rheinland-App. Dieser digitale Vertriebskanal bedient sich hauptsächlich bestehender Systeme und Komponenten, die durch die naveo-Core/ZVP zur Verfügung gestellt werden (vgl. Kapitel C4.1).

Der Zweckverband go.Rheinland übernimmt aufgrund der Umstellung auf Bruttoverkehrsverträge die unternehmerische Verantwortung für das Produkt SPNV im Hinblick auf den gesamten Marketing-Mix (Betriebsprogramm und Fahrzeuge, Vertriebsinfrastruktur, Kundenkommunikation), der den hohen qualitativen Ansprüchen seiner Kundinnen und Kunden genügen muss. Hierzu bedient sich der Zweckverband go.Rheinland unter seiner Dachmarke go.Rheinland einer entsprechenden Marketingstrategie (vgl. Kapitel B7). Diese sieht über alle Kundenschnittstellen hinweg – etwa Fahrzeuge, Fahrkartenautomaten, Website und Apps – einen konsistenten Außenauftritt vor.



Außen- und Innenansicht eines go.Centers von go.Rheinland





A4.3.5 Eigenbetrieb Fahrzeuge

Bei der Beschaffung und Instandhaltung von Fahrzeugen für den Rhein-Ruhr-Express (RRX) wurde erstmals das NRW-RRX-Modell angewendet (vgl. Kapitel B6.2). Dabei übernimmt der Hersteller die Instandhaltung der Fahrzeuge über den gesamten Lebenszyklus. Eigentümer der Fahrzeuge werden die Zweckverbände bzw. deren Eigenbetriebe. Da die Fahrzeuge den EVU durch die Zweckverbände verpflichtend beigestellt werden, können sich kleinere oder mittelgroße EVU an den wettbewerblichen Vergabeverfahren zu den betrieblichen Ausschreibungen beteiligen. Es ergibt sich ein intensiverer Wettbewerb, der aufgrund der Flottengröße und der zu tätigen Investitionen durch die EVU in klassischen Vergabeverfahren nicht zu erwarten wäre. Neben den Vergabeverfahren um den Verkehrsvertrag wird durch die Zweckverbände daher ein Vergabeverfahren für die Beschaffung und Instandhaltung der Fahrzeuge im Rahmen des NRW-RRX-Modells durchgeführt. Der Hersteller garantiert den Energieverbrauch des Fahrzeuges über den gesamten Lebenszyklus. Dieser wird ständig überprüft und führt bei vorab definierten Abweichungen zu Strafzahlungen des Herstellers, falls nicht nachgebessert werden kann. Sowohl die Aufgabenträger als auch die EVU haben ein Prüfrecht.

Der Zweckverband go.Rheinland hat das NRW-RRX-Modell mit seinem Eigenbetrieb erstmals federführend bei der Stellerausschreibung der S-Bahn

Rheinland genutzt. Die S-Bahn Rheinland mit ihrer Vielzahl von Linien und der dafür benötigten Flottengröße vereint alle Charakteristika, die eine Anwendung des NRW-RRX-Modells sachlogisch machen. Insbesondere bei größeren Flotten kann die Nutzung des NRW-RRX-Modells kostenmindernd wirken. Durch die im Eigentum der Zweckverbände befindlichen Fahrzeuge ergibt sich auch ein deutlich größeres Mitspracherecht bei der Konzeption, Gestaltung und Beschaffung der Fahrzeuge.

Die Betätigung des Zweckverbandes go.Rheinland als Eigentümer der Fahrzeuge – einschließlich der damit zusammenhängenden Aufgaben in Bezug auf das technische und betriebswirtschaftliche Controlling – wird in Form eines organisatorisch und wirtschaftlich eigenständigen Eigenbetriebes nach den Vorschriften der Gemeindeordnung NRW, der Eigenbetriebsverordnung NRW, der Satzung des Zweckverbandes go.Rheinland und den Bestimmungen der Betriebssatzung geführt. Sollten mindestens zwei Zweckverbände an der Beschaffung und Instandhaltung der Fahrzeuge im Rahmen des NRW-RRX-Modells beteiligt sein, werden diese auf der Grundlage einer Kooperationsvereinbarung als Bruchteilseigentum beschafft. Wesentlich ist dabei aber, dass die gesetzliche Zuständigkeit der Zweckverbände hiervon unberührt bleibt.

Auslöser für die Entwicklung des NRW-RRX-Modells war die Weltwirtschaftskrise in den Jahren 2007-2008. In dieser Zeit stiegen die Finanzierungskosten

für kleinere und mittelgroße EVU deutlich stärker als für größere EVU oder spezialisierte Leasingunternehmen. Hierdurch wurde die Wettbewerbsfähigkeit der kleineren und mittelgroßen EVU eingeschränkt.

Das ursprünglich vom VRR aufgestellte Fahrzeugfinanzierungsmodell ist zum NRW-RRX-Modell weiterentwickelt worden. Die Eigenbetriebe können damit durch einheitlich größere Fahrzeugflotten die Investitionskosten pro Fahrzeug senken und durch kommunalkreditähnliche Zinskonditionen erhebliche Einsparpotenziale erzielen. Die Finanzierungskonditionen werden über die gesamte Tilgungsdauer von über 25 Jahren gewährt – die Zinsen sind damit fix. Für den Eigenbetrieb beginnt die Tilgung(-sdauer) erst mit der jeweiligen Betriebsaufnahme und dem damit verbundenen Einsatz der (Teil-)Flotten. Die Tilgung erfolgt in monatlich gleichbleibenden Annuitätenraten. Um die wirtschaftlichste Annuität über die Laufzeit erhalten zu können, initiieren die Eigenbetriebe einen Darlehenswettbewerb. Die interessierten Banken dürfen dabei für eine oder mehrere Auszahlungstranchen ein Angebot abgeben. Die einzelnen Auszahlungstranchen basieren auf den Zahlungsplänen der Herstellerverträge, die wiederum marktkonform aufgeteilt werden. Durch die nach wie vor unsicheren Rahmenbedingungen auf den Finanzmärkten und regulatorische Anforderungen der Gesetzgeber ist das Interesse von Banken an kommunalkreditähnlich abgesicherten Darlehensverträgen gestiegen, sodass der Wettbewerb groß ist. Der Wegfall von Eigenkapitalkosten und Risikozuschlägen bei den EVU sowie weiteren auf EVU-Seite einbezogenen Akteuren (z. B. privatwirtschaftliche Leasinggeber mit hohen Margen) eröffnet zusätzliche Einsparpotenziale.

Neben diesen direkt wirkenden positiven Finanzierungsaspekten ist auch der jederzeitige Zugriff der Zweckverbände auf die Fahrzeuge hervorzuheben. So können sie ohne Einflüsse Dritter eigenständig auf Veränderungen in der Infrastruktur reagieren. Im Falle von kurzfristigen Vertragsauflösungen von Verkehrsverträgen zwischen EVU und SPNV-Aufgabenträger und dem Übergang auf andere EVU kann ein möglichst störungsfreier Weiterbetrieb der Linien durch die Beistellung der Fahrzeuge durch die Aufgabenträger sichergestellt werden.

Zu den einzelnen Projekten bei go.Rheinland:

Rhein-Ruhr-Express

Um auf den Linien des Rhein-Ruhr-Express eine einheitliche und durchtauschbare Fahrzeugflotte zu

beschaffen, haben die beteiligten Zweckverbände als SPNV-Aufgabenträger – Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR (VRR) als Federführer, Zweckverband go.Rheinland, Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL), Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord (SPNV-Nord), Nordhessischer Verkehrsverbund (NVV) – gemeinsam mit dem Land NRW die Vergabeverfahren für die Verkehrsverträge und Beschaffung und Instandhaltung der Fahrzeuge im Rahmen des NRW-RRX-Modells durchgeführt. Im März 2015 wurde die Siemens Mobility mit der Beschaffung von 82 Siemens Desiro HC und der Instandhaltung über den gesamten Lebenszyklus beauftragt.

S-Bahn Rheinland



go.Rheinland als Federführer und der VRR beschaffen für die zukünftigen Linien der S-Bahn Rheinland (S6, S10, S11, S12, S13, S14, S19, S38 und S68) die erforderlichen Fahrzeuge inkl. der Sicherstellung der Instandhaltung und Verfügbarkeit der Fahrzeuge nach dem NRW-RRX-Modell durch einen Hersteller. Im Juli 2024 wurde das Vergabeverfahren abgeschlossen. Die Alstom Transport Deutschland GmbH liefert bis zu 90 einstöckige Elektrotriebzüge des neuen Typs Adessia Stream in 9- und 11-teiliger Ausführung. Die ersten Fahrzeuge sollen ab 2029 rollen; bis Ende 2032 soll die Flotte komplett ausgeliefert sein.

Netz Düren

Der Gremienbeschluss zur Beschaffung von 17 Brennstoffzellentriebzügen für das Netz Düren (RB 21, RB 28) wurde aus Gründen der Wirtschaftlichkeit im November 2024 aufgehoben. Für den Zeitraum bis zur streckenseitigen Elektrifizierung wird nun die Beschaffung batteriebetriebener Triebfahrzeuge in einstelliger Flottengröße über ein Finanzierungsmodell in Betracht gezogen (vgl. auch Kapitel B3.5.2).



A5

Herausforderungen bei der Aufgabenerfüllung von go.Rheinland

43 – 46 →

Der Zweckverband go.Rheinland sieht sich bei der erfolgreichen Gestaltung seiner Aufgaben in den nächsten Jahren besonders mit den nachfolgenden Herausforderungen konfrontiert:

Finanzierung

Allgemeine Kostensteigerungen gepaart mit ungewissen politischen Rahmenbedingungen führen zu höheren Betriebskosten und erschweren eine verlässliche, langfristige Finanzierung des SPNV. Die Auswirkungen des bereits implementierten Deutschlandtickets lassen sich bislang noch nicht zuverlässig beurteilen. Perspektivisch werden sie sich jedoch anhand der Fahrgastzahlen, der generierten Fahrgasterlöse und der gefahrenen Qualität bewerten lassen. Eine große Herausforderung im Bereich der Finanzierung stellt der Finanzierungsmix aus öffentlichen Mitteln und der Nutzendenfinanzierung dar, wobei die Gewinnung von Kundinnen und Kunden eine zentrale Rolle einnimmt. Mittel- bis langfristig braucht es eine stabile und nachhaltige Lösung, um die Finanzierung des SPNV durch die öffentliche Hand (z. B. durch eine deutliche Erhöhung der Regionalisierungsmittel) abzusichern (vgl. Kapitel A4). Den Aufgabenträgern muss durch einen verlässlichen Finanzrahmen für den Infrastrukturausbau und den Betrieb die mittel- und langfristige Sicherung des Bestandsangebots sowie die Weiterentwicklung des SPNV in NRW ermöglicht werden – im Sinne der gemeinsam entwickelten Zielnetze 2032/2040. Der Erhalt der Bestandsverkehre im öffentlichen Nahverkehr ist dabei ebenso dauerhaft finanziell abzusichern wie sein schrittweiser, bedarfsgerechter Ausbau. Die Planung darf nicht beim Status quo stehen bleiben: Nur ein wachsender, leistungsfähiger und attraktiver Nahverkehr kann den Anforderungen der Daseinsvorsorge gerecht werden. Den öffentlichen Nahverkehr zukunftssicher aufzustellen – durch Sicherung, Ausbau und Stärkung im Sinne der Menschen und des Klimas – ist eine interfraktionelle und über kommunale Grenzen hinausreichende Aufgabe.

Erlösverantwortung

Durch den Übergang zu Bruttoverkehrsverträgen und die damit einhergehende steigende Erlösverantwortung verfolgt go.Rheinland eine Bruttostrategie. Die Chancen und Risiken trägt dabei der Zweckverband selbst. Der Zweckverband go.Rheinland ist aktiv in die bei den Verkehrsverbünden liegende Gestaltung von Tarif und Vertrieb sowie als Verhandlungspartner in die Einnahmenaufteilung zwischen den Verkehrsunternehmen eingebunden. Diese tiefgreifende Veränderung der Rolle

von go.Rheinland in seinem Kerngeschäft erfordert einen umfassenden Aufbau zusätzlicher Kompetenzen – etwa in den Bereichen Vertrieb und Marketing, die bislang überwiegend im Verbundkontext angesiedelt waren. Die veränderten Rollen zwischen Eisenbahnverkehrsunternehmen, go.Rheinland und den Verkehrsverbünden müssen zudem klar definiert und dauerhaft geordnet werden. Unter den o. g. finanziellen Rahmenbedingungen bedeutet Erlösverantwortung auch, dass Ereignisse höherer Gewalt – wie etwa die Flutkatastrophe oder die Corona-Pandemie – sich unmittelbar auf die Einnahmesituation von go.Rheinland auswirken.

Infrastrukturausbau und Baustellenmanagement

Langwierige Planungs-, Finanzierungs- und Realisierungszeiträume im Bereich des Infrastrukturausbaus stehen konträr zu der Notwendigkeit, die für die geplanten Verkehrsleistungen und die Verbesserung der Angebotsqualität benötigten Kapazitäten auf der Schiene schnell zu schaffen. Aus diesem Grund ist die Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsprozessen unumgänglich. Anspruchsvoll sind auch die Durchführung der bestehenden Verkehre in den konkreten Bauphasen der neuen Infrastruktur, die Baustellenkoordination und die Organisation von Schienenersatzverkehren. Der barrierefreie Zugang zum System Bahn, sowohl infrastrukturell (Zugänge zu Haltestellen oder Stationen) als auch fahrzeugseitig (niveaugleicher Einstieg oder multimodale Fahrgastinformationen), ist ebenfalls ein entscheidender Baustein für einen attraktiven Bahnverkehr und kann nur mit einem konsequenten Infrastrukturausbau ermöglicht werden.



Digitalisierung

Die Digitalisierung der Schiene soll im Zuge des Infrastrukturausbaues ebenfalls zu einer Attraktivitätssteigerung der Angebote beitragen und Aspekte wie die Standardisierung und die Etablierung von ETCS in den Fokus rücken (vgl. Kapitel A2.2). Laut dem Modernisierungspaket für Klimaschutz und Planungsbeschleunigung der Bundesregierung soll durch das Ausrollen des digitalen Kapazitätsmanagements die Nutzung der Kapazität und Infrastruktur des Bundes wesentlich gesteigert werden – ergänzend zu den bereits beschlossenen Maßnahmen zur Digitalisierung

der Schiene. Darüber hinaus ist geplant, die ETCS-Fahrzeugausrüstung über das laufende Modellvorhaben im „Digitalen Knoten Stuttgart“ – einem Bestandteil des Starterpakets Digitale Schiene Deutschland (DSD) – auszubauen. Zusätzlich sollen die Technologien des Digitalen Bahnsystems (DBS) schrittweise eingeführt werden (vgl. Modernisierungspaket für Klimaschutz und Planungsbeschleunigung vom 28. März 2023). Innovationen sind durch eine nachhaltige Zusammenarbeit umsetzbar. Die Herausforderung besteht in der Bereitstellung der finanziellen Mittel zur Integration von umwelt- und energiepolitischen Zielen.



Fachkräftemangel

Der Fachkräftemangel betrifft bei den für go.Rheinland fahrenden EVU insbesondere die notwendigen Betriebspersonale zur Durchführung der Verkehre (Triebfahrzeugführerinnen und Triebfahrzeugführer sowie Zugbegleiterinnen und Zugbegleiter). Die EVU sehen sich bereits heute mit dem Problem konfrontiert, für die eigenen Verkehre ausreichend Personal zu akquirieren und vorzuhalten. Die Folgen sind kurzfristige Zugausfälle oder gar reduzierte Fahrplanangebote. Durch die perspektivische Angebotssteigerung mit Umsetzung der Zielnetze 2032/2040 wird das Problem des Fachkräftemangels weiter verschärft. Um der Herausforderung branchenweit adäquat zu begegnen, sind viel-

fältige Maßnahmen notwendig, um die Berufe in einem Arbeitnehmermarkt auch zukünftig attraktiv zu gestalten. Bereits vorhandene Instrumente und Maßnahmen – wie etwa das NRW-weite Bündnis Fokus Bahn und daraus resultierende Aktionsprogramme – sollen hierfür gezielt genutzt werden. Der Fachkräftemangel erstreckt sich auch auf die Bereiche Planung, Bau und Genehmigung von Verkehrsinfrastruktur. Eine auskömmliche Finanzierung allein reicht daher nicht aus, um den notwendigen Infrastrukturausbau voranzutreiben. Auch als Arbeitgeber ist go.Rheinland vom allgemeinen Fachkräftemangel betroffen, insbesondere bei der Personalfindung zur Erfüllung seiner Aufgaben.

Fahrgastinformation



Die Fahrgastinformation steht durch die zukünftigen massiven Bautätigkeiten zum Ausbau und zur Sanierung der Schieneninfrastruktur und das damit verbundene Baustellenmanagement mit Angebotsausfällen und Schienenersatzverkehren vor besonderen Herausforderungen. Ein stringentes Management ist dabei ebenso essenziell wie eine einheitliche Kommunikation für eine schnelle Information. Die Themen Gewinnung von Kundinnen und Kunden und Attraktivität der Angebote stehen auch hier im Mittelpunkt. Eine Herausforderung ist die Bündelung der unterschiedlichen Prozesse, Abläufe und Zuständigkeiten über die gesamte Kette der Fahrgastinformation.

Integrierte Verkehrs-/Mobilitätsgestaltung

Vor dem Hintergrund seiner Aufgabe, in Abstimmung mit den Mitgliedern auf eine integrierte Verkehrsgestaltung im ÖPNV hinzuwirken (§ 5 Abs. 3 ÖPNVG NRW), hat sich go.Rheinland zum Mobilitätsverbund entwickelt. Ausgehend hiervon werden – insbesondere unter Einbeziehung der ÖPNV-Aufgabenträger sowie der Verkehrsunternehmen – Themen und Aufgaben identifiziert, bei denen ein gemeinsames Engagement, eine koordinierende Rolle, der Aufbau von Austauschformaten, ein standardisiertes Vorgehen oder eine gemeinsame Konzeption auf regionaler bzw. Rheinland-Ebene einen spürbaren Mehrwert für die Verkehrsgestaltung in der Region und in den Kommunen bieten.

Darüber hinaus ist es im Interesse von go.Rheinland, seine Aktivitäten landesweit zu koordinieren – insbesondere mit den anderen Zweckverbänden, dem Zukunftsnetz Mobilität NRW und dem Land Nordrhein-Westfalen – wie z. B. bei der Weiterentwicklung des landesweiten mobil.nrw-Designs für Mobilstationen oder der Herstellung einer landesweiten Durchbuchbarkeit von Stellplätzen in Fahrradboxen bzw. abschließbaren Sammelabstellanlagen. Bei der möglichst flächendeckenden Umsetzung in der Region sind die lokal unterschiedlichen Strukturen und Ausgangssituationen zu beachten. Gute Kontakte zu den Akteuren in den Kommunen und das Eingehen auf die lokalen Problemlagen und Bedürfnisse sind daher unerlässlich, um neue Angebote von go.Rheinland in die Fläche zu bringen. Auf konzeptioneller Ebene möchte go.Rheinland sein Engagement bei regionalen Themen – wie bisher dem Mobilstationskonzept, dem P+R-Konzept, dem Haltestellenkatalog oder der Güterverkehrsstudie – in Abstimmung mit lokalen Akteuren, wie den ÖPNV-Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen, ausweiten.





Teil B

SPNV-
Nahverkehrsplan



B1 Einführung

3 – 6 →

Der Nahverkehrsplan bestimmt die Organisation, Ausgestaltung und Finanzierung des ÖPNV durch die betroffenen Aufgabenträger (Verwaltungsvorschriften zu den §§ 8 und 9 des ÖPNVG NRW).

B1.1 Gesetzliche Grundlage

Die Zweckverbände haben gemäß § 8 ÖPNVG NRW zur Sicherung und zur Verbesserung des ÖPNV den gesetzlichen Auftrag, einen Nahverkehrsplan aufzustellen. Bei der Aufstellung sind vorhandene Verkehrsstrukturen und die Ziele der Raumordnung und Landesplanung sowie das SPNV-Netz im besonderen Landesinteresse zu beachten. Weiterhin sind die Belange des Klima- und Umweltschutzes, des Rad- und Fußverkehrs, der Barrierefreiheit, des Städtebaus und der Quartiersentwicklung sowie die Vorgaben des ÖPNV-Bedarfsplans und des ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplans zu berücksichtigen.

Zu den Nahverkehrsplanungen der Zweckverbände gibt das ÖPNV-Gesetz vor, dass diese bei der sonstigen Nahverkehrsplanung (der ÖPNV-Aufgabenträger) zu beachten sind.

Die Inhalte des Nahverkehrsplans sind in § 8 Absatz 3 ÖPNVG NRW weiter konkretisiert. Zwischen den Nahverkehrsplanungen der ÖPNV-Aufgabenträger und der SPNV-Aufgabenträger wird dabei nicht differenziert.

Zum Aufstellungsverfahren gibt das ÖPNVG NRW die Herstellung des Benehmens mit den betroffenen Gebietskörperschaften und die unverzügliche Unterrichtung der Bezirksplanungsbehörde über die Einleitung des Aufstellungsverfahrens vor. Weiterhin enthält das ÖPNVG NRW Regeln zum Beteiligungsverfahren (vorhandene Unternehmen, Behindertenbeauftragte/-beiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste, Fahrgastverbände) und zur Abstimmung (benachbarte Zweckverbände).

Über den Nahverkehrsplan für das Gebiet von go.Rheinland bzw. über den Kooperationsraum gemäß § 5 Absatz 1 b ÖPNVG NRW entscheidet die Verbandsversammlung des Zweckverbandes. Der Beschluss ist bei der Bezirksregierung Köln als zuständige Aufsichtsbehörde anzuzeigen. Der Nahverkehrsplan ist in geeigneter Weise bekanntzumachen und zur Einsichtnahme bereitzuhalten. Er ist in regelmäßigen Abständen zu überprüfen und bei Bedarf fortzuschreiben.

B1.2 SPNV-Nahverkehrsplan 2016

Am 17. März 2016 hatte die Verbandsversammlung des Zweckverbandes Nahverkehr Rheinland den SPNV-Nahverkehrsplan 2016 beschlossen.

Dabei wurde die Verwaltung beauftragt, das weitere Vorgehen für noch nicht berücksichtigte bzw. noch zu untersuchende Vorhaben zu erläutern. Daraufhin wurde dem Hauptausschuss im Juni 2016 eine Liste mit Vorhaben vorgestellt, die für eine Fortschreibung des SPNV-Nahverkehrsplans näher untersucht werden sollten. Darüber hinaus war zur Beschlussfassung erläutert worden, dass bei Fortschreibungs- oder Änderungsbedarf einzelne Kapitel fortgeschrieben und entsprechend ausgetauscht werden können. Entsprechend beschloss die Verbandsversammlung in ihrer Sitzung am 02. Oktober 2016, die räumliche Lage der Rheinquerung Köln-Godorf/Wesseling/Niederkassel an die Darstellung im Bundesverkehrswegeplan anzupassen.

Für die Fortschreibung war beabsichtigt, nach der Veröffentlichung des verabschiedeten Bundesverkehrswegeplanes und des ÖPNV-Bedarfsplanes 2017 NRW die Kapitel „6.4 Infrastrukturausbaubedarf“ und „7 Zielnetze“ zu aktualisieren (vgl. Ds. NVR-43/2016).

Der vorliegende SPNV-Nahverkehrsplan basiert auf den aktuellen Sachständen zu Linien-/Verkehrsinfrastrukturvorhaben des SPNV mit den zugrunde zu legenden Ergebnissen eisenbahnbetriebswissenschaftlicher und gesamtwirtschaftlicher Untersuchungen, über deren Fortschritt in den Gremien des Zweckverbandes go.Rheinland regelmäßig berichtet wird.

Die räumlichen Schwerpunkte des Infrastrukturausbaus sind die Bahnknoten Köln und Aachen sowie das Rheinische Revier. Thematische Schwerpunkte waren und sind die Streckenelektrifizierung (alternativ auch die Einsatzmöglichkeiten für Brennstoffzellenfahrzeuge), der Ausbau der Leit- und Sicherungstechnik (insbesondere ETCS), mögliche Reaktivierungen, neue Trassen (Rheinisches Revier), die Baustellenkommunikation (zwischen den Eisenbahnunternehmen und gegenüber den Kundinnen und Kunden) sowie – über allem stehend – die Sicherstellung der Finanzierung der erforderlichen Ausbaumaßnahmen und der Verkehrsleistungen. Zur Information, zum fachlichen Austausch und zur Herbeiführung eines breiten Konsenses der Akteurinnen und Akteure hat go.Rheinland sogenannte

Knotenkonferenzen durchgeführt, zum Bahnknoten Köln zuletzt im Juni 2022 und zum Bahnknoten Aachen im August 2023.

In engem Kontext dazu stehen insbesondere die Entwicklungen bei den Verkehrsverträgen mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen über die Verkehrsleistungen des SPNV (größtes Einzelprojekt ist die Neuausschreibung der S-Bahn Köln; generelles Projekt die Neuaufstellung bei den Verkehrsverträgen bzw. Verkehrsvertrag 2.0), bei der Technik/Ausstattung der Fahrzeuge und der Infrastruktur, bei den finanziellen Rahmenbedingungen (vgl. Kapitel A4.3) sowie bei der Organisation und den Aufgaben des SPNV-Aufgabenträgers (hier v.a. Daten- und Informationsmanagement bzgl. Kundeninfo, Baustellenmanagement und Schienenersatzverkehr).



Weiterhin wurde im September 2022 der Abschlussbericht der Güterverkehrsstudie für das Gebiet der Metropolregion Rheinland vorgestellt, der insbesondere auf die Engpässe und Entlastungsmöglichkeiten durch Infrastrukturausbau des Schienennetzes sowie auf eine langfristige Raumstrategie für die Ausweisung verkehrsintensiver Logistikflächen eingeht. Im März 2024 wurde die Grundlagenuntersuchung Mobilität im Rheinland (GUM) abgeschlossen. Die Untersuchung ist als Planungs- und Informationsgrundlage für die konzeptionelle Arbeit zur Mobilitäts- und Verkehrsentwicklung sowie zum Mobilitätsmanagement erstellt worden. Die Ergebnisse sind in einem Abschlussbericht und auf der Website von go.Rheinland in einem Online-Karten-Tool visualisiert. Darüber hinaus werden umfangreiche für die Verkehrsplanung geeignete Grundlagendaten zum Download bereitgestellt. Inhalte der beiden Studien sind in den vorliegenden Mobilitätsplan/SPNV-Nahverkehrsplan bereits eingegangen.

B1.3 Bedarfspläne und Regionalplanung

Der Bundesverkehrswegeplan enthält die Straßen-, Schienen- und Wasserstraßenprojekte des Bundes und wurde im August 2016 vom Bundeskabinett beschlossen. Im Dezember 2016 folgten die darauf basierenden Ausbaugesetze, für die Schiene das Gesetz über den Ausbau der Schienenwege des Bundes bzw. das Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG) (vgl. Kapitel A4.1.2).

Der derzeit gültige ÖPNV-Bedarfsplan des Landes NRW basiert auf dem „Teil Schiene“ des im Mai 2006 verabschiedeten Verkehrsinfrastrukturbedarfsplanes. Seitdem wurden neue Vorhaben auf Vorschlag des Regionalrates und nach Zustimmung des Verkehrsausschusses des Landtages im Rahmen einer bis Ende Juli 2025 geltenden Übergangsregelung in den Bedarfsplan aufgenommen. Zur Fortschreibung hatte das Land eine Landesverkehrsuntersuchung mit einem multimodalen Landesverkehrsmodell erstellen lassen, auf dessen Basis die Gesamtwirtschaftlichkeit der angemeldeten streckenbezogenen Schieneninfrastrukturvorhaben für die Aufnahme in den Bedarfsplan gutachterlich bewertet wird. Im ersten Halbjahr 2024 wurden die bereits 2015 eingeholten Vorhabenmeldungen unter Beteiligung der Kommunen, der Verkehrsunternehmen und der SPNV-Aufgabenträger aktualisiert. Beide Beteiligungsverfahren erfolgten im Regierungsbezirk Köln unter Federführung von go.Rheinland. Der regionale Vorschlag wurde durch go.Rheinland im Entwurf erstellt und von der Zweckverbandsversammlung für die Anmeldung der SPNV-Infrastrukturvorhaben beschlossen. Den Gesamtvorschlag hat der Regionalrat Köln in seiner Zuständigkeit als regionaler Planungsträger gemäß Landesplanungsgesetz im Oktober 2024 einstimmig beschlossen. Der Entwurf für den neuen ÖPNV-Bedarfsplan soll bis Mitte 2026 vorliegen, die Beschlussfassung hat das Land für 2026/2027 angekündigt. Zur Berücksichtigung der Maßnahmenmeldungen für SPNV-Infrastrukturvorhaben vgl. den Hinweis am Ende der Einleitung unter B5.1 zur Weiterentwicklung der SPNV-Infrastruktur im Rahmen der Zielnetze 2032 und 2040.

Im Rahmen des informellen Planverfahrens der Bezirksregierung Köln zur Neuaufstellung des Regionalplanes hatte die Verbandsversammlung des Zweckverbandes im März 2019 einen von der NVR GmbH erstellten Fachbeitrag zum Regional-

plan für den Regierungsbezirk Köln – „Öffentlicher (Schienen-)Personennahverkehr und Multimodalität“ beschlossen. Der Fachbeitrag stellt die aus Sicht des Zweckverbandes in der Regionalplanung zu berücksichtigenden Belange dar, basierend auf den aktuellen Untersuchungen zu Änderungen im Liniennetz des SPNV bzw. zu Infrastrukturvorhaben bei der Eisenbahn und der kommunalen Schiene. Die Inhalte sind aktualisiert in den vorliegenden SPNV-Nahverkehrsplan eingegangen. Die neue Fassung des Regionalplanes Köln liegt derzeit im Entwurf vor.

B1.4 Struktur

Der SPNV-Nahverkehrsplan ist erstmals in einen Mobilitätsplan eingebettet, der als integrierendes Gesamtplanungsinstrument die Aufgaben des Zweckverbandes go.Rheinland sowie die Schnittstellen zu den Aufgaben seiner Trägerzweckverbände Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS) und Aachener Verkehrsverbund (AVV) berücksichtigt. Gleichzeitig bleibt der SPNV-Nahverkehrsplan im Hinblick auf die gesetzlichen Regelungen und seine Kernaufgaben eigenständiges Planungsinstrument.

Mit der Fortschreibung des SPNV-Nahverkehrsplanes werden die Ergebnisse der seit 2016 durchgeführten räumlichen, strecken- und linienbezogenen Untersuchungen sowie die finanziellen, verkehrsvertraglichen und organisatorischen Entwicklungen berücksichtigt.

Zur politischen Legitimation dringlicher Planungsentscheidungen sind die im vorliegenden Dokument enthaltenen Zielnetze 2032 und 2040 des SPNV über eine vorgezogene Fortschreibung bzw. eine Teilfortschreibung nach einer Stakeholder-Beteiligung von der Verbandsversammlung des Zweckverbandes go.Rheinland im September 2023 beschlossen worden. Dies betrifft das Kapitel B4 („Weiterentwicklung des SPNV-Angebotes“).

Nachfolgend werden im Kapitel B2 zunächst die Rahmenbedingungen der Entwicklung des SPNV-Angebotes i. S. von Produkten, Linien, Fahrplantakt, Erreichbarkeit und Fahrgastzahlen erläutert. Anschließend werden im Kapitel B3 die Anforderungen zu Bedienzeiten, zu Sicherheit und Personalbesetzung, zur Streckenleistungsfähigkeit, zur Barrierefreiheit, zu den Fahrzeugen, zur Fahrgastinformation und zur Baustellenkommunikation dargestellt.

Der für die Umsetzung der Zielnetze 2032 und 2040 erforderliche Ausbau der Eisenbahninfrastruktur ist Gegenstand des Kapitels B5 mit Erläuterungen zu den Untersuchungs- bzw. Planungsständen der jeweiligen Maßnahmen und zu deren Finanzierung bis hin zur für die öffentliche Akzeptanz und Durchsetzbarkeit sehr wichtigen Öffentlichkeitsbeteiligung.

Kapitel B6 betrachtet die verkehrsvertraglichen Grundlagen einerseits im Hinblick auf Wettbewerb und Marktstruktur, andererseits im Zusammenhang mit den daraus resultierenden strukturellen und unternehmerischen Anpassungen bei go.Rheinland als SPNV-Aufgabenträger – insbesondere im Bereich des Fahrzeugeigenbetriebs und der Bruttoverkehrsverträge.

Das erlöswirksame Marketing ist für go.Rheinland vor dem Hintergrund der Bruttoverkehrsverträge von entscheidender Bedeutung für die mit der Einnahmensicherung verbundenen, letztlich von den Mitgliedern des Zweckverbandes zu tragenden finanziellen Risiken sowie für die Rahmenbedingungen der Angebotsgestaltung. Entsprechend wird in Kapitel B7 der Umgang mit der unternehmerischen Verantwortung von go.Rheinland erläutert.

Die Qualität des SPNV ist in vielerlei Hinsicht von zentraler Bedeutung für die Kundinnen und Kunden, für die Eisenbahnverkehrs- und -infrastrukturunternehmen sowie für go.Rheinland als erlösverantwortlichen SPNV-Aufgabenträger. In Kapitel B8 wird auf die Qualitätsziele eingegangen, die Entwicklung und die Herausforderungen werden analysiert und das Controlling durch go.Rheinland wird vorgestellt.





B2 Rahmenbedingungen der Entwicklung des SPNV-Angebotes

7 – 20 →

B2.1 Grundlagen

Im Jahresfahrplan 2025 besteht das SPNV-Liniennetz im Verbandsgebiet von go.Rheinland aus insgesamt 31 Linien, davon 10 Regionalexpress- (RE-Linien), 15 Regionalbahn- (RB-Linien) und 6 S-Bahn-Linien (vgl. Anhang 1).

Die Liniennlängen summieren sich auf rund 1.700 km, wohingegen das Leistungsvolumen jährlich ca. 29,3 Mio. Zugkilometer (Zkm) beträgt. Davon entfallen rund 28,7% des Zugkilometerolumens auf Verkehre im RE-Netz, 37,6% auf Verkehre im RB-Netz und 33,7% der jährlichen Zugkilometerleistung werden im S-Bahn-Verkehr erbracht. Somit sind bei go.Rheinland alle Produktkategorien im SPNV von zentraler Bedeutung.

Bei der Gestaltung des SPNV-Angebotes bzw. bei der Planung der Zielnetze für den SPNV sind insbesondere die folgenden Rahmenbedingungen zu beachten:

- das Bestandsangebot mit den Verkehrsverträgen
- die Entwicklung der Fahrgastzahlen
- die Finanzierung der Betriebsleistungen und damit einhergehend die Erlöswirksamkeit der Verkehrsverträge
- die Verbesserung der Reisezeiten und der Erreichbarkeit von Verkehrszielen im Hinblick auf eine attraktive, angemessene Verkehrsbedienung unter Beachtung der Aufgabe der Daseinsvorsorge
- die Fahrplangestaltung unter Ausschöpfen der Möglichkeiten für eine Vertaktung und der Linienverkehre

Nachfolgend werden zunächst die aus den Zielnetzen des Nahverkehrsplans 2016 umgesetzten Maßnahmen sowie die Entwicklung der Fahrgastzahlen seit dem Jahr 2010 beschrieben. Anschließend wird in die Produktkategorien des SPNV – S-Bahn, Regionalexpress (inkl. Rhein-Ruhr-Express) und Regionalbahn – aus der Perspektive der unternehmerischen Verantwortung des Zweckverbandes eingeführt. Die Analyse der Erreichbarkeit bzw. der Reisezeiten liefert auf der Grundlage des derzeitigen Fahrplanangebotes Anhaltspunkte für die Qualität und Attraktivität der Versorgung mit ÖPNV. Das Kapitel zu den Rahmenbedingungen der Entwicklung des SPNV-Angebotes schließt mit Erläuterungen zum Grundprinzip und zur Umsetzung eines Integralen Taktfahrplans, welcher als wesentliches Merkmal eines attraktiven ÖPNV gilt.

B2.2 Infrastrukturbetreiber

Das Eisenbahnnetz im Rheinland ist geprägt von den Eisenbahnen des Bundes und einer Vielzahl von nicht bundeseigenen Eisenbahnen (NE-Bahnen). Die wichtigsten Infrastrukturbetreiber für den SPNV sind:

DB InfraGO AG

Die DB InfraGO AG wurde als „gemeinwohlorientierte Infrastrukturgesellschaft“ der Deutschen Bahn AG am 27. Dezember 2023 gegründet und ging aus den bisherigen beiden Infrastrukturgesellschaften DB Netz AG und DB Station&Service AG hervor. Mit der neuen Gesellschaft setzt die DB eine zentrale verkehrspolitische Maßgabe des Koalitionsvertrages 2021 und ein wichtiges Versprechen gegenüber der gesamten Branche um. In dieser neuen Organisationsform soll eine gemeinwohlorientierte Führung der Infrastrukturgesellschaften der Eisenbahnen des Bundes umgesetzt werden. Gewinne, die die Gesellschaften bisher erzielten, müssen nun nicht mehr an die DB Holding oder den Bund abgegeben werden. Diese verbleiben nun in der Gesellschaft InfraGO.

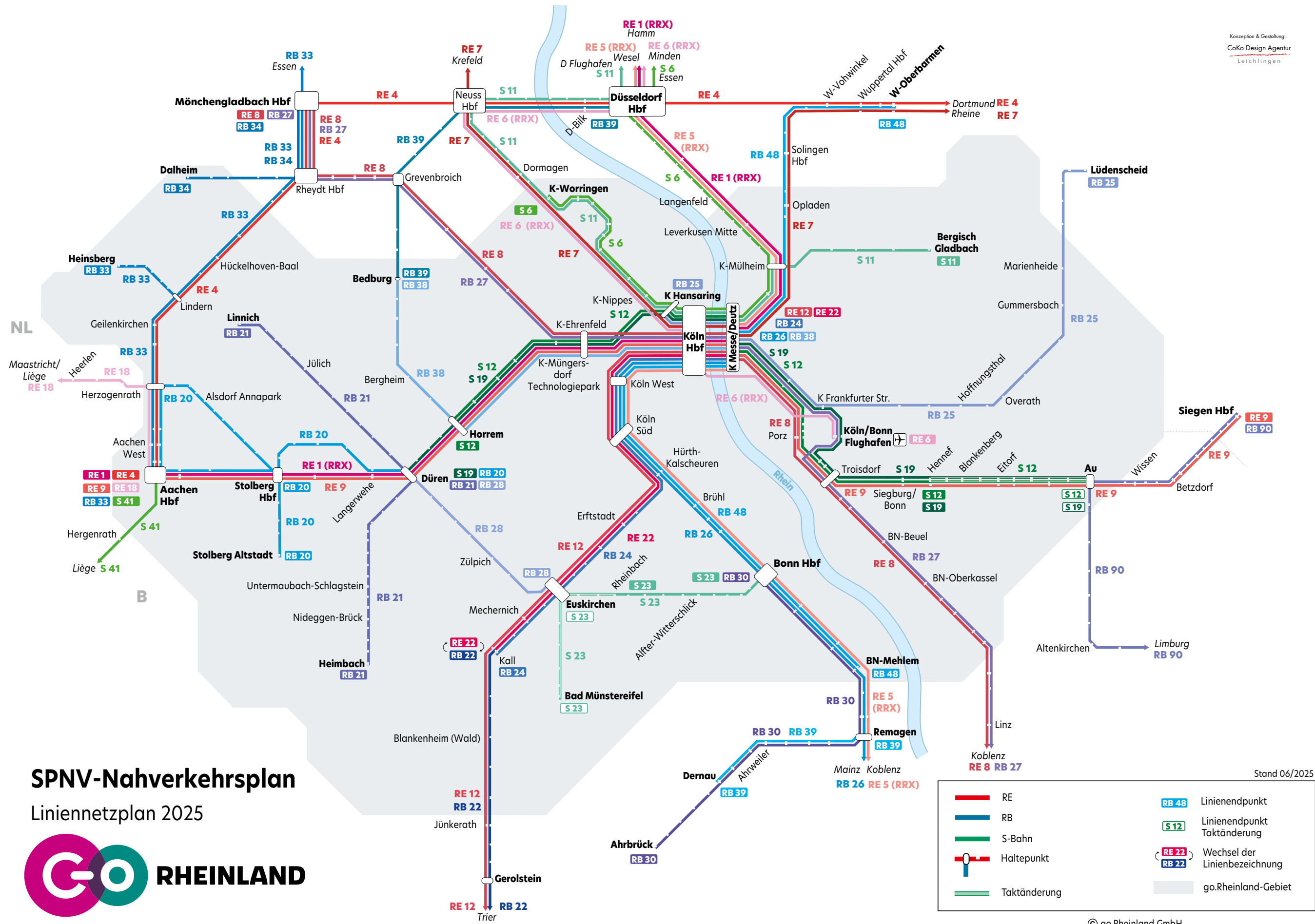
Mit mehr als 60.000 Mitarbeitenden ist die DB InfraGO AG für das rund 33.400 km lange Streckennetz der Deutschen Bahn inkl. aller betriebsnotwendigen Anlagen und bundesweit 5.400 Bahnhöfe verantwortlich.

Der Geschäftsbereich Fahrweg, vormals DB Netz AG, ist mit dem Regionalbereich West mit Sitz in Duisburg in NRW vertreten. Der Streckenabschnitt Nettersheim – Jünkerath der Eifelstrecke zählt zum Regionalbereich Mitte. Der Regionalbereich West unterhält mehrere Teilnetze als Organisationseinheiten für das Anlagenmanagement und die Instandhaltung der Infrastruktur (IN.I). Für den Raum go.Rheinland befinden sich diese Verwaltungseinheiten in Köln und Düsseldorf. In diesen Teilnetzen gibt es dann eine weitere Unterteilung in Netzbezirke. Im Bereich Netz Köln sind die Netzbezirke Troisdorf, Bonn, Köln und Aachen angesiedelt.

Der Geschäftsbereich Personenbahnhöfe, vormals DB Station&Service AG, ist zuständig für alle Bahnhöfe und Haltepunkte im Zuständigkeitsbereich der Eisenbahnen des Bundes. Der Regionalbereich West hat seinen Sitz in Düsseldorf. Als Untereinheit fungieren die Bahnhofsmanagements. Im Rheinland sind die Bahnhofsmanagements Köln und Düsseldorf zuständig. Die Grenze zwischen den beiden Bereichen ist östlich von Horrem zu finden.

Abbildung B2-1: Liniennetzplan 2025. Darstellung: CoKo Design-Agentur/go.Rheinland GmbH

Konzeption & Gestaltung:
CoKo Design Agentur
Leichlingen



DB InfraGO Personenbahnhöfe kümmert sich um die Unterhaltung und Instandhaltung der Stationen. Darüber hinaus plant der Regionalbereich West auch Stationsausbauten und den Neubau von Haltepunkten. Vor dem Hintergrund des Ziels der Verdoppelung der Reisendenzahlen im Nahverkehr kommt der Kapazität gerade der Knotenbahnhöfe eine entscheidende Bedeutung zu.

EVS EUREGIO Verkehrsschienennetz GmbH (EVS)



Diese private Gesellschaft mit Sitz in Stolberg betreibt Schienenstrecken im Raum Aachen. Das Netz umfasst folgende Strecken mit SPNV-Betrieb:

- Strecke 2570 Stolberg Hbf – Herzogenrath (Ringbahn)
- Strecke 2571/2575 Stolberg Hbf – Langerwehe
- Strecke 2572 Stolberg Hbf – Stolberg Altstadt

Die EVS plant für die Zukunft, weitere Streckenabschnitte zu reaktivieren und ihr Streckennetz zu elektrifizieren. Die Stationen befinden sich ebenfalls im Besitz der EVS.

Rurtalbahn GmbH (RTB)

Die Rurtalbahn GmbH mit Sitz in Düren befindet sich zu 75% im Besitz der privaten R.A.T.H.-Gruppe und zu 25% im Besitz der Beteiligungsgesellschaft Kreis Düren (BTG). Das Netz der RTB umfasst folgende Strecken:

- Strecke 9303 Düren – Jülich – Linnich
- Strecke 9306 Düren – Heimbach
- Strecke 2585 Düren – Euskirchen mit Ausnahme des Bahnhofs Euskirchen

Darüber hinaus betreibt die RTB die Strecke Geilenkirchen-Lindern – Heinsberg. Geplant ist ferner der Lückenschluss Linnich – Hückelhoven-Baal. Die Stationen befinden sich ebenfalls im Besitz der RTB.

Rhein-Sieg-Eisenbahn GmbH (RSE)

Die RSE betreibt mit der Olefthalbahn Kall – Hellenthal und der Wiehltalbahn Osberghausen – Waldbröl/Morsbach Strecken, die derzeit für eine Wiederaufnahme des SPNV geprüft werden.

B2.3 Maßnahmen aus dem Nahverkehrsplan 2016

Der letzte im Jahr 2016 vom Zweckverband go.Rheinland veröffentlichte Nahverkehrsplan enthält im Kapitel „Zielnetze“ eine Reihe von Planungen für die Weiterentwicklung des SPNV-Angebotes, welche in den Zeitscheiben „Zielnetz 2020“, „Zielnetz 2025“ und „Zielnetz 2030+“ beschrieben werden. Im Folgenden wird in einer Rückschau bewertet, welche Maßnahmen tatsächlich in den vergangenen Jahren erfolgreich umgesetzt werden konnten und bei welchen Maßnahmen sich möglicherweise die Realisierungshorizonte konkretisiert haben.

Die meisten der im Zielnetz 2020 beschriebenen Maßnahmen konnten bereits erfolgreich umgesetzt werden. Im Konkreten sind dies:

- Überführung der ehemaligen Linie RE 6a (Düsseldorf Hbf – Köln/Bonn Flughafen) in die vollwertige Linie des RRX-Vorlaufbetriebes RE 6 (RRX), welche nun auf dem Linienweg Minden – Dortmund – Essen – Düsseldorf – Neuss – Köln – Köln/Bonn Flughafen verkehrt
- Bedienung des Haltepunktes „Bonn UN-Campus“ durch die Linien RE 5 (RRX), RB 26, RB 30 und RB 48
- Fahrlagentausch RE 8 und RB 27 mit Einführung des neuen Verkehrsvertrages
- Einrichtung der neuen, grenzüberschreitenden Linie RE 18 Maastricht – Heerlen – Herzogenrath – Aachen Hbf. Ab dem Jahresfahrplan 2024 verkehrt die Linie als vollwertiger Dreiländerzug auf dem gesamten Linienweg von Liège-Guillemins über Maastricht nach Aachen Hbf. Zwischen Aachen Hbf und Maastricht ist dabei der Halbstundentakt etabliert.
- Lückenschluss der Ringbahn der Linie RB 20 (euregiobahn) zwischen Eschweiler-St. Jöris und Stolberg Hbf sowie Etablierung des Halbstundentaktes montags bis samstags zwischen Alsdorf Annapark und Stolberg Altstadt bzw. Langerwehe
- Reaktivierung des Streckenabschnittes Meinerzhagen – Lüdenscheid mit stündlicher Durchbindung der Oberbergischen Bahn RB 25
- vollwertige Reaktivierung der Eifel-Bördebahn mit der seit dem Jahresfahrplan 2023 täglich im Stundentakt verkehrenden Linie RB 28 zwischen Euskirchen und Düren

- Inbetriebnahme des neuen Haltepunktes Forschungsflugplatz Würselen-Merzbrück auf der Linie RB 20
- Verlängerung der Linie S 19 nach Au (Sieg), sodass durch Überlagerung der Linien S 12 und S 19 auf dem Abschnitt Hennef (Sieg) – Au (Sieg) ein Halbstundentakt realisiert werden kann

Noch ausstehend sind neben der Inbetriebnahme des neuen Haltepunktes Overath-Vilkerath (RB 25) weitere strategische Entwicklungen im grenzüberschreitenden Verkehr in die Niederlande (Verbindung nach Eindhoven) sowie nach Belgien (Verbindung nach Brüssel). Wie in Kapitel B4 („Weiterentwicklung des SPNV-Angebotes“) beschrieben, finden sich diese Maßnahmen nun im Zielnetz 2032 wieder.

Das Zielnetz 2025 aus dem NVP 2016 basiert i. W. auf den großen Veränderungen im S-Bahn-Verkehr in Köln durch Realisierung großer Infrastrukturmaßnahmen (Ausbau Kölner Stammstrecke, Elektrifizierung Erftbahn, Zweigleisigkeit nach Bergisch Gladbach, Verlängerung S 13 nach Bonn-Oberkassel). Grundsätzlich lässt sich die Aussage treffen, dass sich im neuen vorliegenden Nahverkehrsplan diese Maßnahmen im Zielnetz 2032 wiederfinden.



Ausgenommen ist die Verstetigung der Linie RE 12 zwischen Köln und Gerolstein/Trier, welche im Zuge der beschleunigten Elektrifizierung der Eifelstrecke bereits Ende der 2020er-Jahre im Stundentakt (das Zielnetz 2025 des NVP 2016 sah nur einen 120-Minuten-Takt vor) in den Betrieb gehen kann.

Die im NVP 2016 unter dem „Zielnetz 2030+“ zusammengefassten Maßnahmen finden sich, wie

in Kapitel B4 beschrieben, nun neu im Zielnetz 2040 wieder. Neben der Inbetriebnahme der RRX-Linien nach dem vollständigen Ausbau der RRX-Infrastruktur beinhaltet dieses Zielnetz auch die weiteren Ausbauten im S-Bahn-Verkehr im Rheinland (S 15 Kall – Köln – Gummersbach, S 16 Langenfeld – Köln Südbrücke – Köln/Bonn Flughafen – Au (Sieg) und S 17 zwischen Bonn-Mehlem und Köln). Aufgegeben werden musste hingegen die Planungs-idee einer neuen Linie S 18 zwischen Köln/Bonn Flughafen und Bonn Hbf, da sich seit dem vergangenen Nahverkehrsplan das Planungsvorhaben der Stadtbahnlinie 17 zwischen Bonn, Niederkassel und Köln mit einer zusätzlich zu bauenden Rheinquerung konkretisiert hat. Eine weitere zu bauende Rheinquerung für die S 18 ist unter diesen Umständen nicht volkswirtschaftlich abbildbar.

Bereits im neuen Zielnetz 2032 ist die Reaktivierung des SPNV auf den Strecken Linnich – Hückelhoven-Baal und Hückelhoven-Baal – Ratheim hinterlegt.

B2.4 Entwicklung der Fahrgastzahlen

Die Erhebung der Fahrgastzahlen ist insbesondere für die Planung eines bedarfsgerechten Angebotes im SPNV von Bedeutung. Daher verfolgt und analysiert go.Rheinland die Entwicklung der Nachfrage genau. Hilfreich in diesem Zusammenhang ist die zunehmende Anzahl von Automatischen Fahrgastzählsystemen (AFZS), durch die alle ein- und aussteigenden Fahrgäste gezählt werden. Aufgrund der Datenmenge sind hiermit zuverlässigere und genauere Aussagen möglich als durch das Reisenden-Erfassungssystem (RES) der DB, bei dem die Fahrgäste einmal pro Quartal in allen Zügen manuell gezählt und dann jährliche Durchschnittswerte errechnet werden.

Im Gebiet von go.Rheinland sind die Fahrgastzahlen im Ballungsraum Köln am höchsten und nehmen sternförmig in Richtung Köln Hbf zu (vgl. Abbildung B2-2). Im Wochen- sowie Tagesverlauf ist die Nachfrage aufgrund der Pendlerströme werktags in der Hauptverkehrszeit (HVZ) am Morgen (zwischen 6 und 9 Uhr) sowie am Nachmittag (zwischen 15 und 17 Uhr) am höchsten.



In den Jahren 2010 bis 2019 hat sich die SPNV-Nachfrage im Gebiet von go.Rheinland positiv entwickelt und mit 163 Mio. beförderten Personen im Jahr 2019 ihren bisherigen Höchststand erreicht. Doch dieser Trend der steigenden Fahrgastzahlen hat mit der Corona-Pandemie einen starken Rückgang erlitten.

So führte der Beginn der Corona-Pandemie im Frühjahr 2020 zu einem starken Einbruch der Nachfrage, der seinen Höhepunkt Ende März mit einem Minus von fast 87% zum Vorjahresmittel hatte. Auf das Jahr gerechnet wurden nur noch 104 Mio. Personen im SPNV im Gebiet von go.Rheinland befördert. Das entspricht einem Fahrgastrückgang von rund 39,3% im Vergleich zum Vorjahr. Auch im Jahr 2021 war die Entwicklung der Fahrgastzahlen stark von der Corona-Pandemie geprägt. Insbesondere das erste Halbjahr führte mit tiefgreifenden gesellschaftlichen Einschränkungen zu einer geringen Nachfrage. So wurden im Jahr 2021 nur noch etwa 92 Mio. Personen im SPNV im Gebiet von go.Rheinland befördert. Das entspricht einem weiteren Fahrgastrückgang von rund 11,7% im Vergleich zum Jahr 2020. Erst ab Juni 2021 ließ sich durch weitgehende Lockerungen der Corona-Maßnahmen wieder eine steigende Nachfrage verzeichnen und es wurde

eine deutliche und nachhaltige Trendumkehr der Nachfrageentwicklung erkennbar.

Außer durch die Corona-Pandemie ist die Entwicklung der Fahrgastzahlen bei go.Rheinland aber auch in zunehmendem Maße von einer Vielzahl von Baumaßnahmen geprägt und das Sturmtief „Bernd“ im Sommer 2021 führte mit der Zerstörung zahlreicher Streckenabschnitte zu weitreichenden Angebotseinschränkungen, die auf einigen Linien deutliche Auswirkungen auf die Entwicklung der Fahrgastzahlen hatten und teilweise (Stand Mai 2024) immer noch haben.



Abbildung B2-2: Fahrgastzahlen im SPNV-Netz von go.Rheinland, Stand 2019. Darstellung: go.Rheinland GmbH

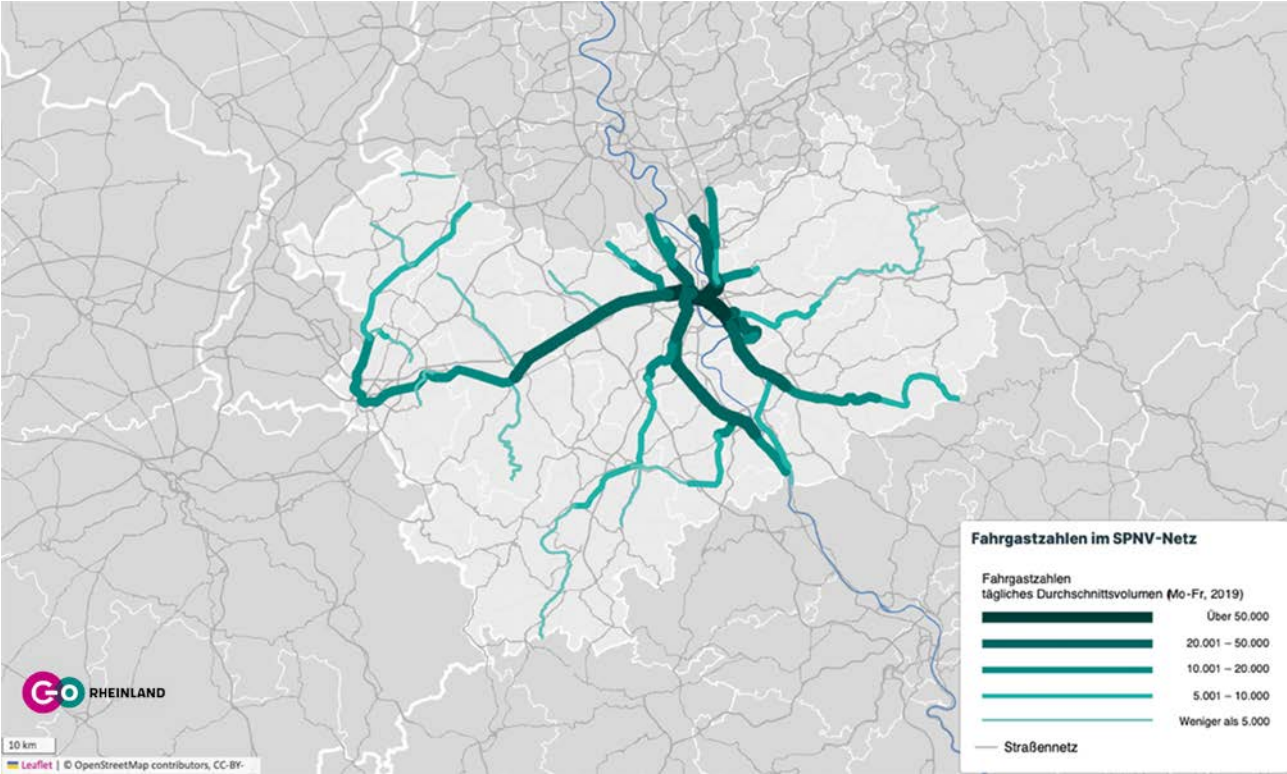
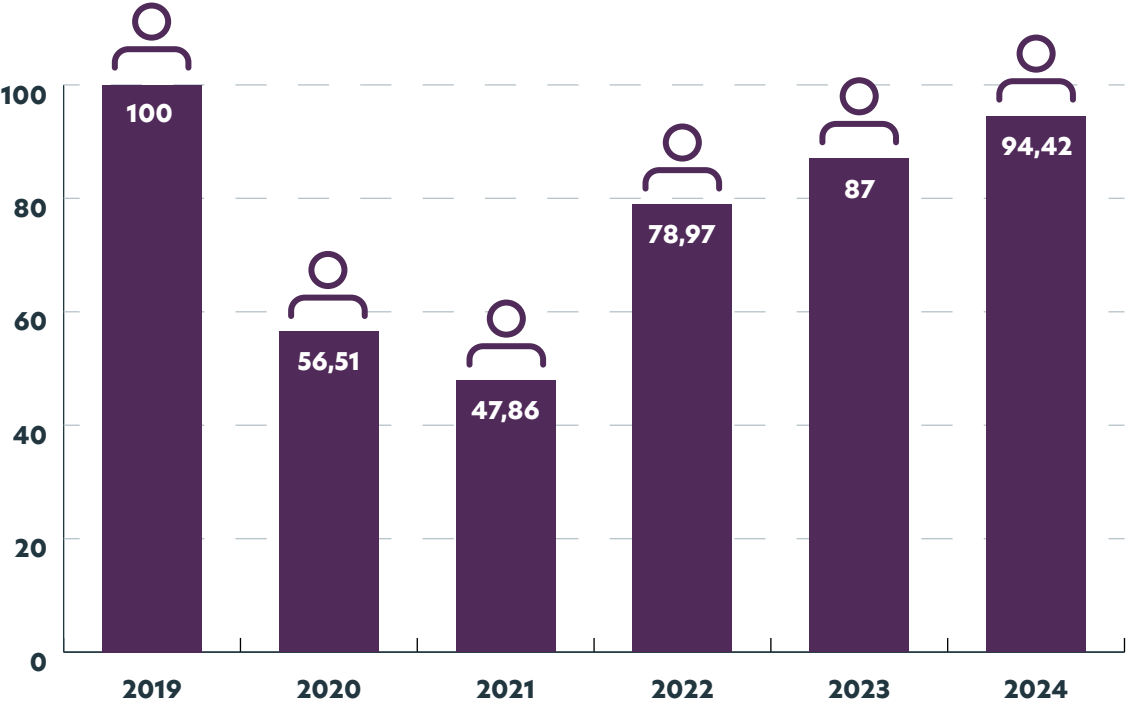


Abbildung B2-3: Entwicklung der Fahrgastzahlen (Mo. – Fr.) im SPNV von go.Rheinland im Zeitraum 2019 – 2024 auf Basis der Linien mit automatischen Fahrgastzählsystemen. Darstellung: go.Rheinland GmbH

Nachfrageentwicklung SPNV 2019 – 2024
Tägliche Fahrgastzahlen im Gebiet von go.Rheinland (Mo. – Fr.)*



*auf Basis der Linien mit automatischen Fahrgastzählsystemen

Im Jahr 2022 gestaltete sich die Entwicklung der Fahrgastzahlen insgesamt wieder deutlich positiver als in den Vorjahren. Die wesentlichen Einflussfaktoren waren die auslaufenden Corona-Maßnahmen, das 9-Euro-Ticket sowie Streckenreaktivierungen nach den Hochwasserschäden im Jahr 2021. Durch das 9-Euro-Ticket in den Monaten Juni bis August 2022 erfuhr die Nachfrageentwicklung zwischenzeitlich einen deutlichen Schub (vgl. Abbildung B2-3), sodass erstmals die Fahrgastzahlen von Ende 2019 wieder überschritten wurden. Dabei waren große Fahrgastzuwächse in der wochentäglichen Hauptverkehrszeit und am stärksten im Freizeitverkehr am Wochenende zu verzeichnen. Ein nachhaltiger Effekt war nach den drei Monaten des 9-Euro-Tickets nicht erkennbar. So wurden im Jahr 2022 knapp 133 Mio. Personen im SPNV auf dem Gebiet von go.Rheinland befördert. Das entspricht einem Fahrgastwachstum von rund 41% im Vergleich zum Jahr 2021. Jedoch lagen die Fahrgastzahlen im Jahr 2022 trotz des starken Wachstums immer noch unter den Werten von vor der Pandemie.

Seit der Einführung des Deutschlandtickets im Mai 2023 entwickelt sich die Nachfrage weiter deutlich positiv. Im Vergleich zum April 2023 sind die Fahrgastzahlen im Mai 2023 um ca. 19% gestiegen

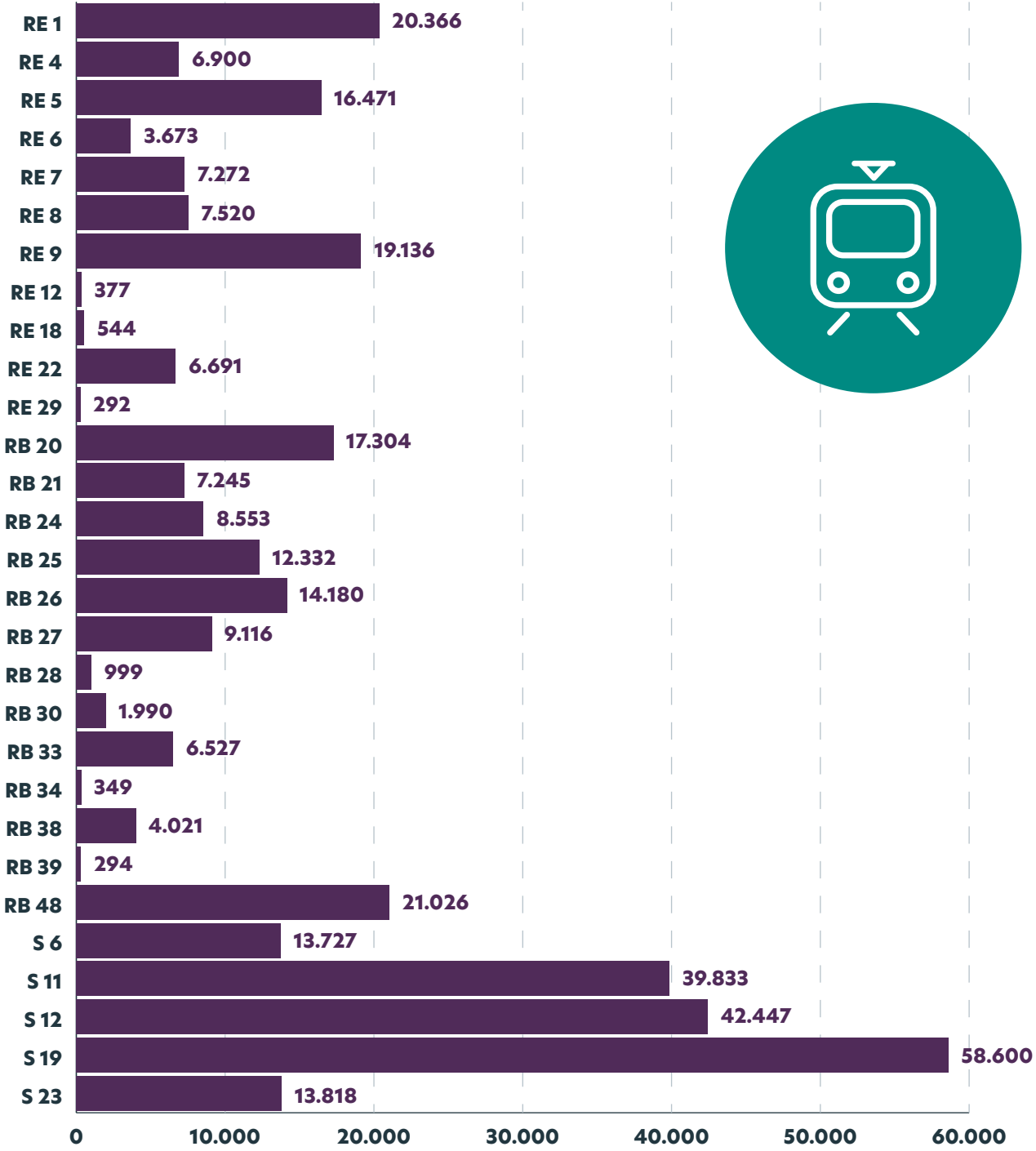
und damit wieder auf einem Niveau wie vor der Pandemie (2019) angekommen. Gegenüber 2022 ist die Nachfrage im Jahr 2023 um fast 11% auf gut 139 Mio. Fahrgäste gestiegen.

Der positive Trend setzte sich auch im Jahr 2024 weiter fort. Während die Fahrgastzahlen von Dezember 2023 bis Januar 2024 aufgrund von Warnstreiks im SPNV und erhöhtem Baustellenaufkommen zunächst wieder sanken, konnte in den übrigen Monaten 2024 wieder das Niveau von 2019 erreicht und während einzelner Monate, z. B. während der Fußball-EM, sogar übertroffen werden.



Abbildung B2-4: Tägliche Fahrgäste (Mo. – Fr.) im SPNV von go.Rheinland nach Linie im Jahr 2023.
Darstellung: go.Rheinland GmbH

Tägliche Fahrgäste (Mo. – Fr.) im Gebiet von go.Rheinland nach Linie 2023



Betrachtet man die einzelnen Linien (Abbildung B2-4), wird deutlich, dass auf den S-Bahn-Linien mit Abstand die meisten Fahrgäste unterwegs sind, da sie viele Stationen bedienen und in einem höheren Takt verkehren als die RE- und RB-Linien. Mit etwa 58.600 Fahrgästen pro Werktag verzeichnet die langlaufende S 19 zwischen Düren und Au (Sieg) über den Köln/Bonn Flughafen die meisten Fahrgäste. Bei den RE-Linien ist mit knapp 20.400 Fahrgästen pro Tag (Mo. – Fr.) der RE 1 die Linie mit den höchsten Fahrgastzahlen. Bei den RB-Linien hat die RB 48 mit etwa 21.000 Fahrgästen pro Tag die höchste Fahrgastzahl.



B2.5 Produktkategorien im SPNV

Im SPNV des Zweckverbandes go.Rheinland werden derzeit folgende Produktkategorien eingesetzt:

- Regionalexpress (RE, inkl. der Regionalexpress-Sprinter)
- Rhein-Ruhr-Express (RRX)
- S-Bahn
- Regionalbahn (RB)

Besonders hohe Fahrgastzahlen werden auf Linien erzielt,

- die Ballungsräume erschließen bzw. schnelle Verbindungen innerhalb von Ballungsräumen herstellen, wie z. B. S-Bahnen,
- die mehrere Ballungsräume mittels hoher Reisegeschwindigkeiten miteinander verbinden, wie z. B. RRX- oder RE-Linien.

Darüber hinaus spielen Linien eine wichtige Rolle, die Gebiete um die Ballungszentren herum – i. d. R. eher ländlich geprägte Räume – erschließen und auf diese Weise mehrere Funktionen wahrnehmen:

- die Erschließung ländlich geprägter Räume sowie deren Verbindung untereinander
- die Anbindung von ländlich geprägten Räumen an die Ballungsräume
- die Verdichtung von RRX- oder RE-Linien in Verbindung mit der Andienung (nahezu) aller Zwischenstationen – diese Funktionen werden i. d. R. von S-Bahnen oder RB-Linien übernommen

B2.5.1 Regionalexpress

Die Ballungsräume im Gebiet des Zweckverbandes go.Rheinland werden durch RE-Linien miteinander verbunden und mit den Ballungsräumen der Nachbargebiete verknüpft. Teilweise erfüllen RE-Linien auch Erschließungsfunktionen, indem größere Stadtteile innerhalb desselben Ballungsraums bedient werden, wie z. B. Köln-Ehrenfeld oder Köln-Mülheim.

Für den Betrieb von RE-Linien sind folgende Schienenrelationen prioritär:

- (Bruxelles –) Liège – Aachen – Köln
- (Liège – Maastricht/Eindhoven –) Heerlen – Aachen
- Aachen – Mönchengladbach – Duisburg/Düsseldorf
- (Luxemburg –) Trier – Euskirchen – Köln
- Koblenz – Bonn – Köln (linker und rechter Rhein)
- Köln – Mönchengladbach
- Köln – Neuss – Krefeld
- Köln – Neuss – Düsseldorf
- Köln – Leverkusen – Düsseldorf
- Köln – Solingen – Wuppertal
- Köln – Siegen

Entwicklungspotenzial für den Ausbau des RE-Liniennetzes haben weiterhin folgende Schienenrelationen:

- Aachen – Jülich – Grevenbroich – Neuss/Düsseldorf
- Düren – Euskirchen – Bonn

Das RE-Liniennetz im Rheinland soll ausgebaut und betrieblich optimiert werden:

- Ausweitung der Betriebszeiten
- Verlängerung von vorhandenen und Entwicklung zusätzlicher RE-Linien
- Nutzung möglichst langer Fahrzeuge mit maximalem Platzangebot
- Optimierung der Reisezeiten durch beschleunigungsstarke Fahrzeuge und Erhöhung der Reisegeschwindigkeit (strecken- und fahrzeugseitig); Prüfung des Einsatzes von Fahrzeugen mit 200 km/h Reisegeschwindigkeit
- Verringerung der Reisezeiten mittels angepasster Haltepolitik (i. d. R. bei einzelnen Fahrten am Tag) in Form von Sprinterzügen

Teilweise verkehren die bestehenden RE-Linien im Bestand auch außerhalb von NRW. Sofern betriebliche oder infrastrukturelle Hindernisse dem nicht entgegenstehen, wird eine Ausweitung des grenzübergreifenden RE-Linienangebots angestrebt.

In einer Reihe der o. g. Korridore verkehrt derzeit der Rhein-Ruhr-Express (RRX) im Vorlaufbetrieb. Der Zweckverband go.Rheinland beabsichtigt, gemeinsam mit dem Land NRW und den übrigen SPNV-Aufgabenträgern in NRW RE-Linien in geeigneten Korridoren zu RRX-Linien weiterzuentwickeln.

B2.5.2 Rhein-Ruhr-Express (RRX)



Das Land NRW hat im ÖPNV-Gesetz unter § 2 Absatz 2 a in Verbindung mit § 2 Absatz 2 der ÖPNV-Pauschalen-Verordnung (ÖPNVP-VO) mit dem sogenannten Rhein-Ruhr-Express (RRX) einen

SPNV-Produktstandard im besonderen Interesse des Landes NRW definiert. Es handelt sich dabei um taktverdichtete und Reisezeit einsparende SPNV-Linien, die dedizierte Anforderungen an die Eisenbahninfrastruktur und die einzusetzenden Fahrzeuge stellen und somit einen im Vergleich zur Produktklasse der Regionalexpresslinien einen höheren Komfortstandard für die Fahrgäste etablieren.

Im Gebiet des Zweckverbandes go.Rheinland sind dies nach derzeitigem Stand der Anlage zur ÖPNVP-VO die SPNV-Linien

- RE 1 (RRX 1) Aachen – Düren – Köln – Düsseldorf in Richtung Dortmund,
- RE [noch keine Ziffer vergeben] (RRX 2) Aachen – Düren – Köln – Düsseldorf in Richtung Kassel,
- RE 6 (RRX 3) Köln/Bonn Flughafen – Köln – Dormagen – Neuss – Düsseldorf in Richtung Hamm,
- RE [noch keine Ziffer vergeben] (RRX 4) Koblenz – Bonn – Köln – Düsseldorf in Richtung Bielefeld,
- RE [noch keine Ziffer vergeben] (RRX 5) Koblenz – Bonn – Köln – Düsseldorf in Richtung Minden.

Der Zweckverband go.Rheinland beabsichtigt, gemeinsam mit dem Land NRW und den beiden anderen SPNV-Aufgabenträgern in NRW das Produkt der RRX-Linien aufbauend auf dem derzeitigen Stand der ÖPNVP-VO weiterzuentwickeln und vorhandene bzw. geplante RE-Linien aufzuwerten.

Folgende Korridore werden dabei in den Fokus genommen:

- Aachen – Mönchengladbach – Duisburg/Düsseldorf (RE 4 bietet im Bestand schon den Komfortstandard einer RRX-Linie)
- (Luxemburg –) Trier – Euskirchen – Köln
- Köln – Neuss – Krefeld
- Köln – Neuss – Düsseldorf
- Köln – Solingen – Wuppertal

Auf der Regionalexpress-Linie 4 werden im Bestand bereits Fahrzeuge des RRX eingesetzt, womit aufgrund der Leistungsfähigkeit dieser Fahrzeuge eine Verringerung der Reisezeit zwischen Aachen und Düsseldorf um rund 10 Minuten erzielt werden konnte.

B2.5.3 S-Bahn



Im Gebiet des Zweckverbandes go.Rheinland verfügen die Ballungsräume Köln und (zukünftig) Bonn über S-Bahn-Systeme. Aachen („die euregiobahn“) und Düren („Netz Düren“) haben S-Bahn-ähnliche Systeme. Letztere haben oftmals den Charakter verdichteter RB-Linien. Vergleichbare Systeme in den angrenzenden Gebieten gibt es in den Räumen Brüssel und Lüttich, Provinz Limburg (NL), Mönchengladbach, Düsseldorf sowie Wuppertal/Solingen.

Das S-Bahn-Netz bzw. die S-Bahn-ähnlichen Systeme sollen unter Berücksichtigung der nachfolgenden Aspekte überprüft bzw. weiterentwickelt werden:

- Ausweitung des Verkehrsangebots auf den vorhandenen Linien, z. B. durch die Erhöhung der Taktichte und/oder die Ausweitung der Betriebszeiten
- Verlängerung von vorhandenen und Entwicklung zusätzlicher S-Bahn-Linien
- Erschließung zusätzlicher Haltestationen
- Nutzung möglichst langer Fahrzeuge/Traktionen mit maximalem Platzangebot
- Optimierung der Reisezeiten z. B. durch beschleunigungsstarke Fahrzeuge

Darüber hinaus ist eine (verstärkte) Verknüpfung der S-Bahn- bzw. S-Bahn-ähnlichen Systeme sowohl innerhalb des Gebiets des Zweckverbandes go.Rheinland als auch grenzübergreifend mit den analogen Systemen der o. g. Nachbarräume anzustreben.

B2.5.4 Regionalbahn

Die Regionalbahn-(RB)-Linien nehmen im Gebiet des Zweckverbandes go.Rheinland sowohl Erschließungs- als auch Verbindungsfunktionen wahr und füllen die funktionale Lücke zwischen S-Bahn- und RE-Linien. Die RB-Linien werden unter Beachtung der nachfolgenden Aspekte überprüft bzw. weiterentwickelt:

- Umwandlung zu S-Bahn-Linien zur Erweiterung vorhandener Netze oder zur Neustrukturierung von Netzen
- Im Parallelverkehr mit RE-Linien können RB-Linien RE-Linien verdichten sowie auf dem Linienweg kleinere Haltestationen andienen, um RE-Linien eine Auslassung von Haltestationen und somit eine Beschleunigung zu ermöglichen.
- planmäßige Entwicklung von integralen RB-Liniennetzen sowie Netzknotenpunkten insbesondere zur Verknüpfung mit den RE-Linien
- RB-Linien sind in der Startphase gut zur Neuerschließung von Gebieten oder zur Neustrukturierung von Netzen aus mehreren RB-Linien geeignet.
- Nutzung eines go.Rheinland-weit möglichst einheitlichen modularen Fuhrparks mit guter Eignung zum Stärken/Schwächen bzw. Kuppeln/Flügeln sowie linienübergreifendem Fahrzeugeinsatz
- Optimierung der Reisezeiten durch beschleunigungsstarke Fahrzeuge

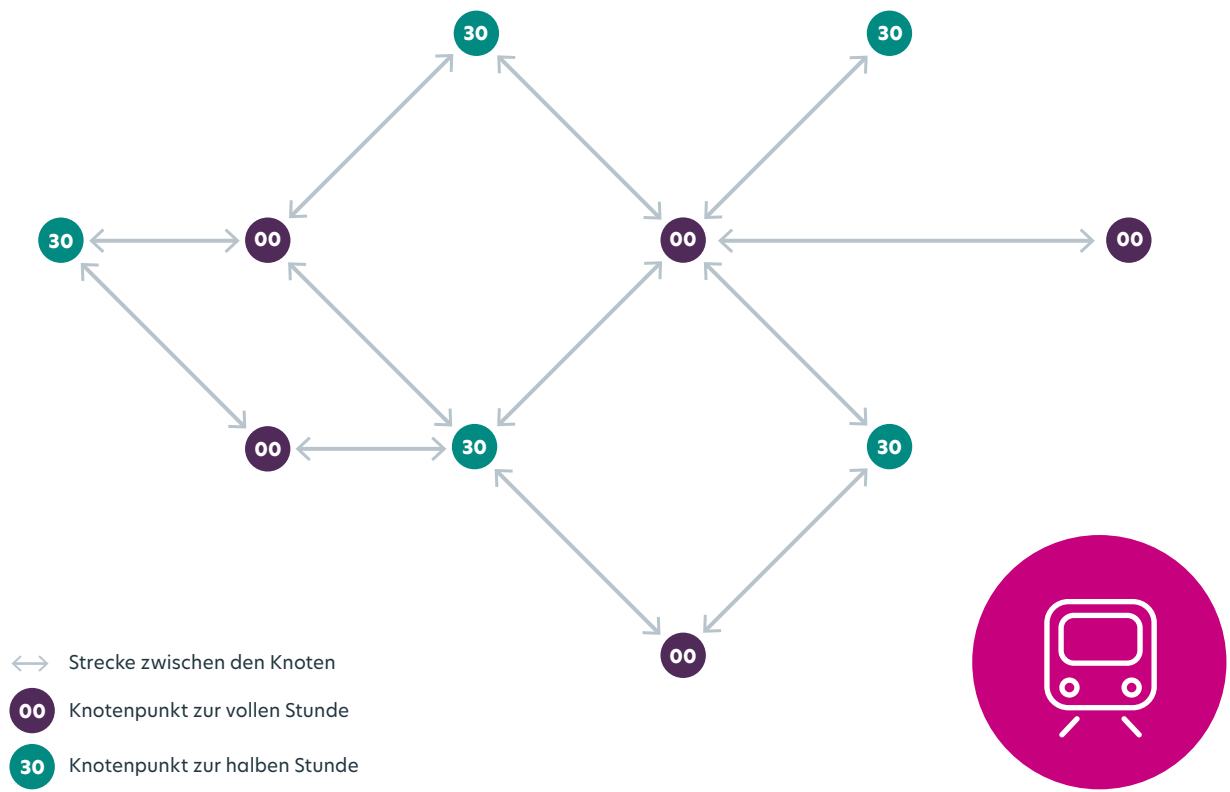
Unter den o. g. Maßgaben sind insbesondere folgende Gebiete bzw. Achsen zu berücksichtigen:

- die eher ländlich geprägten Räume zwischen den Hauptentwicklungsachsen
- die potenziellen (Neu-)Erschließungsachsen Kreis Heinsberg – Rurtal – Euskirchen/Bonn und Aachen – Rheinisches Revier – Neuss/Düsseldorf
- RB-Linien am Rand der Ballungsräume, die zu S-Bahn-Linien aufgewertet werden können
- die Hauptentwicklungsachsen mit Verdichtungspotenzialen im Parallelverkehr zu den RE-Linien
- (potenzielle) RB-/RE-Netzknoten auf den Hauptentwicklungsachsen, z. B. Düren als (zukünftiger) Knoten des Netzes Düren oder Euskirchen als (zukünftiger) Knoten zwischen dem „Netz Düren“ und Bonn Hbf



B2.6 Der Integrale Taktfahrplan

Abbildung B2-5: Schema ITF, Darstellung: go.Rheinland GmbH



B2.6.1 Grundlage für ein attraktives Bahn- und Busangebot

Ein Integraler Taktfahrplan (ITF, vgl. Abbildung B2-5) baut auf dem Taktfahrplan auf, in dem die Abfahrts- und Ankunftszeiten einer Linie so systematisiert sind, dass diese immer zur gleichen Minute stattfinden. Wenn dann die Taktfahrpläne einzelner Linien so aufeinander abgestimmt werden, dass an ausgewählten Bahnhöfen optimale Umstiege entstehen, spricht man von einem Integralen Taktfahrplan. Ein solcher Fahrplan hat mehrere ausgewählte Bahnhöfe als Umsteigepunkte, auch über den Bahnverkehr hinaus zum Busverkehr und weiteren öffentlichen Verkehren.

Der ITF hat den Vorteil, dass er durch zusätzlich optimierte und merkbare sowie wiederkehrende Anschlüsse an ausgewählten Bahnhöfen eine optimale Reisekette ermöglicht. Produkte wie RRR, RE, RB und die S-Bahn mit einer eindeutigen Systematik bei den Halten, einer Taktfrequenz und einem Bedienungszeitraum machen eine optimale Angebotsqualität aus.

Die Grundlage ist ein System, bei dem in den ausgewählten Bahnhöfen (Knoten) die Züge aus

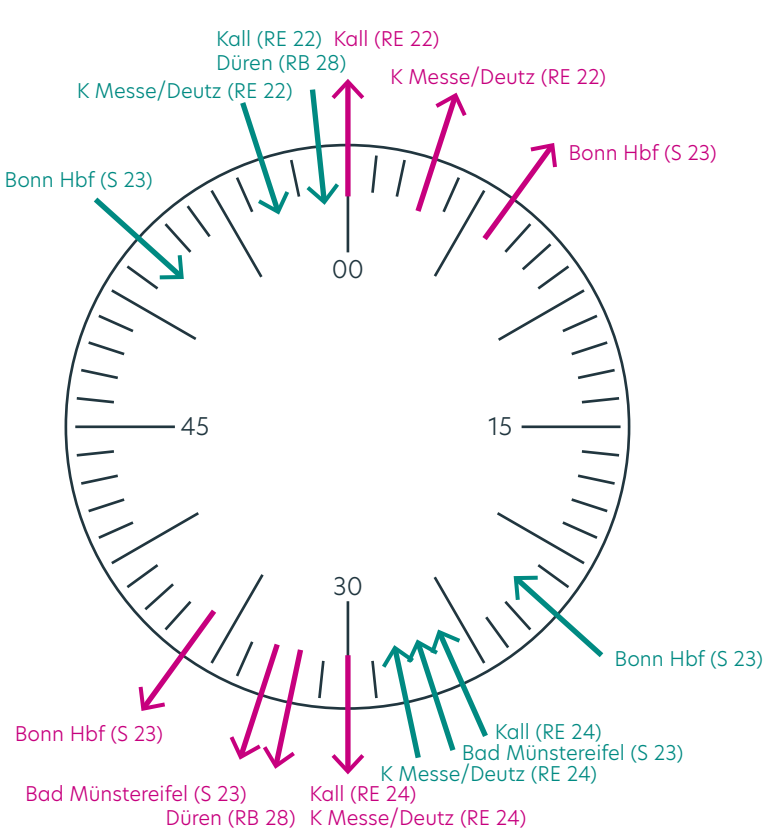
verschiedenen Richtungen zusammentreffen und untereinander Umstiege möglich sind. Im Stundentakt entstehen so Anschlüsse in alle Richtungen im Knoten zur Minute XX:00 (Vollknoten) und zur Minute XX:30 (Halbknoten). Bei einem Halbstundentakt ergeben sich weitere Möglichkeiten für Umstiege zur Minute XX:15 und zur Minute XX:45.

Die Knoten werden durch Kanten verbunden. Die Fahrzeiten zwischen den Knoten liegen etwas unter dieser Kantenzeit. Im Stundentakt besteht zwischen zwei Knoten eine Kantenzeit von 30 Minuten oder einem Vielfachen davon. Die Fahrzeit zwischen den Knoten muss dann etwas unter dieser Kantenzeit liegen, um Umstiege zwischen den Linien an einem Knoten zu ermöglichen.

Dabei sind die Taktminuten der Ankunft und Abfahrt symmetrisch. Für einen Knoten zur Minute XX:00 bedeutet dies, dass ein Zug, der zur Minute XX:55 ankommt, in der Gegenrichtung zur Minute XX:05 abfährt. So wird gewährleistet, dass Anschlüsse immer in beide Richtungen funktionieren. Auch Anschlüsse außerhalb von Voll- oder Halbknoten funktionieren auf diese Weise immer in beide Richtungen.

B2.6.2 Der Integrale Taktfahrplan im Gebiet von go.Rheinland

Abbildung B2-6: Taktuhr Bf Euskirchen, Darstellung: go.Rheinland GmbH



Nachvollziehen lässt sich das Konzept des ITF im Gebiet von go.Rheinland am Beispiel Euskirchen. Es bestehen halbstündliche Umsteigemöglichkeiten in Richtung Köln, Bonn, Düren, Kall oder Bad Münstereifel. In Richtung Köln verkehren Züge jeweils zu den Minuten XX:03 (RE 22) und XX:30 (RB 24). In Gegenrichtung verkehren die Züge aus Köln kommend zu den Minuten XX:00 (RE 22) und XX:30 (RB 24) nach Kall. Der halbstündliche Takt der S 23 erlaubt es, mit minimaler Wartezeit zu den Minuten XX:06 und XX:36 nach Bonn zu gelangen. Ergänzt wird das hier zugrundeliegende Angebot des ITF durch die stündlich zur Minute XX:32 nach Düren verkehrende RB 28 sowie durch die zur Minute XX:33 nach Bad Münstereifel verkehrende S 23. So bestehen auch aus dem ländlichen Raum kommend direkte Anschlüsse in Richtung Köln bzw. Bonn.

B2.6.3 Erfolge und Herausforderungen

Leider lassen sich aus infrastrukturellen, betrieblichen und/oder kapazitätstechnischen Gründen nicht auf allen Relationen taktreine Fahrpläne sowie Fahrpläne im Sinne des in Kapitel B2.6 dargestellten Verständnisses des ITF umsetzen. Während sich bspw. auf der Relation Aachen – Köln durch Überla-

gerungen der Linien RE 1 (RRX) und RE 9 ein durchgehender Halbstundentakt umsetzen lässt, kann auf der Relation Köln – Wuppertal teilweise keine befriedigende Zugverteilung im SPNV stattfinden. So verkehren die Linien RE 7 und RB 48 Richtung Wuppertal in dichtem Abstand. Auch lassen sich der Stamm- und Zwischentakt der Linie RB 48 auf dem gesamten Laufweg zwischen Bonn und Wuppertal nicht zu einem sauberen Halbstundentakt überlagern. Limitierender Faktor sind hierbei die sogenannten überlasteten Schienenwege sowie Kapazitätskonflikte mit den Zügen des Schienenpersonenfernverkehrs (SPFV).

Erst mit sukzessivem Ausbau der Infrastruktur und der Beseitigung von kapazitätsmindernden Engpässen werden sich auch auf den anderen Achsen (rechter Rhein, Köln – Mönchengladbach, Köln – Düsseldorf) systematische Taktfolgen umsetzen lassen. Wo es mit geringeren Mitteln möglich ist, werden auch frühzeitiger neue Anschlussrelationen realisiert. So konnte bspw. durch eine Beschleunigung der Fahrzeiten des RE 9 im Zulauf auf den Knoten Aachen die „Über-Eck-Verbindung“ in Aachen Hbf auf den RE 18 Richtung Niederlande mit Beginn des Jahresfahrplanes 2023 gesichert werden.



B3

Anforderungen an den Betrieb des SPNV

21 – 42 →

B3.1 Bedienzeiten

Neben der Reisezeit und dem Fahrkomfort stellt u. a. auch die Verfügbarkeit einen wesentlichen Faktor zur Attraktivitätsbewertung des SPNV dar. Im Sinne des in Kapitel B2.6 präsentierten Gedankens des Integralen Taktfahrplanes (ITF) sind den Fahrplänen im Gebiet von go.Rheinland möglichst lange Betriebszeiten und nachfragegerechte Taktungen zugrunde gelegt. Bzgl. der Festlegung der zukünftig angestrebten Bedienstandards sind

zum einen die Unterschiede zwischen den einzelnen Produktkategorien (RRX-/RE-/RB-Verkehre, S-Bahn-Verkehr; vgl. Kapitel B2.5) sowie zum anderen die räumliche Heterogenität des Verbundraumes zu betrachten.

Die folgende Tabelle fasst die geplanten Betriebszeiten und Taktungen, welche sukzessive bis zu den Zielnetzen 2032 und 2040 (vgl. Kapitel B4) angestrebt werden sollen, aggregiert und idealisiert zusammen.

Tabelle B3-1: Bedienzeiten go.Rheinland. Darstellung: go.Rheinland GmbH

	Kernnetz	Nebenstrecken
S-Bahn Normalverkehrszeit (je 20'-Takt)	Mo. – Fr.: 04:00 – 21:00 Uhr	–
	Sa.: 06:00 – 21:00 Uhr	–
	So.: 12:00 – 21:00 Uhr	–
S-Bahn-Schwachverkehrszeit (je 30'-Takt)	Mo. – Fr.: 21:00 – 01:00 Uhr	–
	Sa.: 21:00 – 01:00 Uhr	–
	So.: 06:00 – 12:00 Uhr und 21:00 – 01:00 Uhr	–
S-Bahn-Nachtverkehre (je 60'-Takt)	Mo. – Fr.: 01:00 – 04:00 Uhr	–
	Sa.: 01:00 – 06:00 Uhr	–
	So.: 01:00 – 06:00 Uhr	–
S-Bahn-HVZ-Takt	Mo. – Fr.: 06:00 – 09:00 Uhr und 15:00 – 18:00 Uhr	–
RE-/RB-Stammtakt (je 60'-Takt)	Mo. – So.: 00:00 – 24:00 Uhr	Mo. – Fr.: 00:00 – 01:00 Uhr und 04:00 – 24:00 Uhr
		Sa.: 00:00 – 02:00 Uhr und 05:00 – 24:00 Uhr
		So.: 00:00 – 02:00 Uhr und 06:00 – 24:00 Uhr
RE-/RB-Verstärkertakt (je 60'-Takt)	Mo. – Fr.: 05:00 – 24:00 Uhr	Mo. – Fr.: 06:00 – 20:00 Uhr
	Sa.: 06:00 – 24:00 Uhr	Sa.: 08:00 – 20:00 Uhr
	So.: 07:00 – 24:00 Uhr	So.: 09:00 – 20:00 Uhr
nur 2040 RRX (je 60'-Takt)	Mo. – So.: 00:00 – 24:00 Uhr	–
nur 2040 RRX -Verstärkertakt (je 60'-Takt)	Mo. – So.: 00:00 – 01:00 Uhr und 04:00 – 24:00 Uhr	–

Im S-Bahn-Verkehr verfolgt go.Rheinland einheitlich die Philosophie des 20-Minuten-Taktes in der Normalverkehrszeit, welcher dann in den Schwachverkehrszeiten (Früh- und Spätverkehre) auf einen 30-Minuten-Takt reduziert wird. Im durchgehenden Nachtverkehr wird auf wichtigen S-Bahn-Linien ein 60-Minuten-Takt angestrebt, welcher durch Überlagerung von mehreren S-Bahn-Linien abschnittsweise wiederum noch verdichtet werden kann. Vereinzelte Linien in der Hauptverkehrszeit (HVZ) verkehren nur zur Entlastung der Nachfragespitzen in den angegebenen Zeiten.

Bei der Festlegung der prinzipiellen Bedienzeiten im RE-/RB-Verkehr sind grundsätzlich zwei Differenzierungen vorzunehmen.



Zum einen muss korridorweise, wenn abschnittsweise mehrere Linien parallel verkehren, eine Definition zwischen „Stamm-“ und „Verstärkerlinie“ vorgenommen werden. Am Beispiel des Korridors Köln – Aachen erläutert, bedeutet dies, dass bei den beiden heute zwischen Köln Hbf und Aachen Hbf verkehrenden RE-Linien RE1 (RRX) und RE 9 die Festlegung gilt, dass die Linie RE1 (RRX) auf diesem Korridor den Stammtakt darstellt, welche sukzessive in den kommenden Jahren idealerweise in einen 24-Stunden-Betrieb überführt wird. Die Linie RE 9 hingegen verstärkt und verdichtet das Angebot auf dieser Relation durch einen zeitlich versetzten Stundentakt auf einen (im Idealfall taktreinen) 30-Minuten-Takt. Dieser Halbstundentakt wird allerdings nur in den in der Tabelle ausgewiesenen Bedienzeiten des „RE-Verstärkertaktes“ angeboten.

Zum anderen sind die einzelnen Streckenkorridore noch zwischen „Kernnetzen“ und „Nebenstrecken“ zu unterscheiden. So müssen für die RE/RB-Verkehre u.a. aus Gründen der Nachfrage und der

Wirtschaftlichkeit unterschiedliche Bedienzeiten für Stamm- und Verstärkertakte für unterschiedliche Räume definiert werden. So kommen bspw. unterschiedliche Bedienstandards zwischen dem „Netz Düren“ (Strecken nach Euskirchen, Heimbach und Linnich) und der linken Rheinstrecke zum Tragen.

Die Tabelle definiert darüber hinaus weitergehend – in Abstimmung mit dem Kompetenzzentrum Integraler Taktfahrplan NRW – bereits die angestrebten Bedienzeiten der RRX-Linien aus dem Zielnetz 2040.

Abschließend bleibt der Hinweis, dass die dargestellten Bedienzeiten als angestrebte Ziele zu verstehen sind, welche insbesondere in der Tabellenform idealisiert und aggregiert dargestellt werden. Die Umsetzung dieser Bedienzeiten kann nur sukzessive im Hinblick auf die Zielnetze 2032 und 2040 erfolgen und steht unter den großen Vorbehalten der Finanzierbarkeit, Trassenkapazitäten auf Basis des fristgerechten Infrastrukturausbaus sowie der Fahrzeug- und insbesondere Personalressourcen. Darüber hinaus kann es im Einzelfall auch immer wieder zu räumlich begründeten Abweichungen kommen.

B3.2 Sicherheit und Personalbesetzung

Eine hohe Sicherheit im öffentlichen Verkehr ist für viele Fahrgäste von großer Bedeutung. V.a. die subjektive, individuell wahrgenommene Sicherheit der Fahrgäste nimmt einen großen Einfluss auf die Entscheidung zur Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel oder zum Betreten von Stationen. Die objektive (also tatsächliche, anhand von sicherheitsrelevanten Vorfällen messbare) Sicherheit kann positiv auf das subjektive Sicherheitsempfinden einwirken. Andererseits kann das Sicherheitsgefühl der Fahrgäste schon durch wenige Vorfälle (z. B. solche mit hoher Medienwirksamkeit) negativ beeinflusst werden. Eine große Rolle bzgl. der Sicherheit spielen der Einsatz und die Präsenz des Zugbegleit- und Sicherheitspersonals. Ergänzt wird der personelle Einsatz durch technische Einrichtungen, wie bspw. moderne Kameras und Notrufeinrichtungen. Insgesamt fühlen sich die meisten Fahrgäste bei Tageslicht, durch freie Sicht und an belebten Orten sicherer. Auch spielt der Zustand der Stationen eine Rolle: Während heruntergekommene Haltestellen häufig mit Unsicherheit assoziiert werden, wirken gepflegte Haltestellen sicherer.

Sicherheit umfasst den Bereich „Safety“, womit die betriebliche Unfallvermeidung gemeint ist, die im

Schienenverkehr insbesondere den Vorgaben des Eisenbahnbundesamtes und der Umsetzung durch die Verkehrsunternehmen obliegt. Zudem umfasst sie den Bereich „Security“, der insbesondere der Kriminalprävention dient und u.a. von der Bundespolizei gewährleistet wird. In diesem Bereich engagiert sich auch go.Rheinland stark. So hat go.Rheinland sich im Rahmen seiner wirtschaftlichen Möglichkeiten zum Ziel gesetzt, die Sicherheit der Fahrgäste zu erhöhen. Als Aufgabenträger für den SPNV und För-

dergeber von Investitionsmitteln besitzt go.Rheinland die Möglichkeit, durch die Definition von einheitlichen Sicherheitsstandards maßgeblich auf die Erhöhung der Sicherheit einzuwirken. Sicherheitsstandards können sich z. B. auf die Ausschreibung von Leistungen im Schienenpersonennahverkehr im Zuständigkeitsbereich des SPNV-Aufgabenträgers sowie auf die Planung neuer Infrastrukturvorhaben des ÖPNV und SPNV (z. B. Bau neuer Haltepunkte, P+R-Anlagen) beziehen.

Abbildung B3-1: Sicherheit im SPNV. Darstellung: go.Rheinland GmbH



Sicherheitsrelevante Aspekte, wie die technische Ausstattung in den Fahrzeugen (bspw. Videoausstattung und Notrufsystem), das Fahrzeugdesign, die Erstellung von Konzepten und Netzwerkbeziehung sowie die Personalbesetzung bei den Zugbegleit- und Sicherheitspersonalen, sind heute fester Bestandteil der Ausschreibungstexte von Verkehrsleistungen. Die Vergabevorgaben von go.Rheinland für Zugbegleit- und Sicherheitspersonalquoten richten sich i. d. R. nach Tageszeiten (vor/nach 19 Uhr), Tagesarten (Montag bis Freitag, vor Sams-, Sonn- und Feiertagen), Fahrgastnachfrage und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen.

Wichtig ist eine enge Abstimmung der übergeordneten Sicherheitsziele der Aufgabenträger und des Landes mit den Erfahrungen aus dem täglichen Betrieb der Verkehrsunternehmen. Daher fordert

go.Rheinland in seinen Ausschreibungen von Verkehrsleistungen inzwischen regelmäßige Sicherheitsberichte von den EVU ein, die die Situation auf den einzelnen Linien darstellen sollen.

Auch bei der Planung eines sicheren Ablaufs der An- und Abreise bei Großveranstaltungen wie Karneval, Christopher Street Day/ColognePride, der Spielemesse Gamescom oder den zahlreichen publikumsintensiven Fußballspielen in der Region ist go.Rheinland eng eingebunden. Die von den drei Aufgabenträgern in NRW finanzierten Fußballsatzzüge werden durch die Bundespolizei angeregt und bis Ende 2025 durch das Unternehmen TRI ausgeführt. Die Sonderfahrten sollen die Fahrzeugauslastung im Regelverkehr verringern, den Regelfahrplan sicherstellen und die Fußballfans unabhängig von den übrigen Fahrgästen befördern.

Die Sicherheit für Großveranstaltungen wird durch die Sicherheitsrunden des Bahnstationsmanagements Köln, an denen auch go.Rheinland beteiligt ist, geplant und begleitet. Ein abgestimmtes und einheitliches Handeln aller Netzwerkpartner gewährleisten zudem die Örtlichen Ausschüsse für Sport und Sicherheit (ÖASS) der Städte Köln und Leverkusen.

Darüber hinaus erzeugen unterschiedliche Gefährdungslagen, wie die latente Bedrohung von weichen Zielen durch Terrorismus sowie die oftmals unterschätzte Gefährdung durch Naturkatastrophen, wie im Sommer 2022 in der Eifel und im Ahrtal, eine verstärkte Wahrnehmung und Beschäftigung vieler beteiligter Organisationen (z. B. des landesweiten Arbeitskreises Sicherheit in Nordrhein-Westfalen und des VDV-Unterausschusses Security) mit dem Thema.

B3.2.1 Technische Ausstattung in Fahrzeugen und an Stationen

Die bereits weitverbreiteten Videoanlagen, die go.Rheinland über Ausschreibungen seit dem Jahr 2008 in allen Neufahrzeugen bestellt hat, beeinflussen das Sicherheitsempfinden positiv. Sie ermöglichen die Strafverfolgung von bereits erfolgten Taten und dienen der Abschreckung möglicher Täterinnen und Täter. Mitentscheidend für eine Nachverfolgung von Straftaten ist auch die Dauer, wie lange die Daten gespeichert werden dürfen. Der Zugriff ist ausschließlich durch polizeiliche Anfragen und Auswertungen möglich. Die drei Aufgabenträger in NRW verabschiedeten ein gemeinsames Positionspapier zur Sicherungszeit von Videodaten, welches sich sowohl auf die Datenschutzrichtlinien als auch auf betriebliche Rahmenbedingungen bezieht. In NRW sind nach der Betriebsaufnahme des Rhein-Ruhr-Express (RRX) ca. 90% aller Fahrzeuge mit Videokameras ausgestattet. Das langfristige Ziel ist eine 100%-Ausstattung.

Abbildung B3-2: Moderne Videotechnologie, Darstellung: Smilla Dankert/go.Rheinland GmbH



Nicht nur in den Fahrzeugen, sondern auch an den Stationen werden Maßnahmen umgesetzt, um die Sicherheit für die Fahrgäste im SPNV zu erhöhen. In diesem Zusammenhang haben sich das Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen, die NRW-Aufgabenträger und die DB InfraGO AG darauf verständigt, bis zum Ende des Jahres 2024 jeden dritten Bahnhof in NRW mit moderner Videotechnologie auszustatten. Entsprechend investiert das Land NRW rund 10 Mio. Euro in insgesamt 100 Bahnhöfe. Der Betrieb der neuen Videoanlagen wird im Anschluss durch die NRW-Aufgabenträger finanziert.

Neben technischen Einrichtungen werden auch Maßnahmen umgesetzt, um Stationen sauberer zu gestalten und nicht zu sogenannten „Angsträumen“ werden zu lassen. Diese entstehen durch die subjektive Wahrnehmung (im Gegensatz zu Gefahrenorten, an denen tatsächlich vermehrt Straftaten oder Ordnungswidrigkeiten stattfinden), z. B. aufgrund von schlechter Beleuchtung, schlechter Sauberkeit oder Unübersichtlichkeit. So geht die go.Rheinland GmbH in Zusammenarbeit mit der DB InfraGO AG gezielt gegen Verunreinigungen durch Graffiti vor. Im Rahmen der Maßnahme „Kunstgraffiti“ werden gemeinsam ausgewählte Stationen ausgesucht und durch Graffiti-Künstlerinnen und -künstler neugestaltet. Mehr zu dieser Maßnahme wird im Kapitel B8.3 („Stationsqualität“) ausgeführt.

B3.2.2 Fahrzeugdesign und Einrichtung

In den SPNV-Ausschreibungen fordert go.Rheinland eine Fahrzeugausstattung und ein Design, die ein angenehmes und offenes Erscheinungsbild in den Zügen garantieren. Der Einsatz von sichtdurchlässigen Glaswänden und -türen erhöht die soziale Kontrolle durch andere Fahrgäste und ist somit ein Mittel, dem Fahrgast ein positives subjektives Sicherheitsgefühl zu geben.

Dabei sind Trennwände transparent zu gestalten und Türen müssen einen ausreichend breiten Durchgang ermöglichen. Innerhalb eines Triebwagens bzw. zwischen den einzelnen Waggons eines Zuges ist eine Durchgangsmöglichkeit mit größtmöglicher Transparenz vorzusehen. Die Ausleuchtung soll eine helle und freundliche Innenraumgestaltung unterstützen. Die Beleuchtung soll dabei blendfrei ausgeführt werden und eine gleichmäßige Ausleuchtung des Innenraums gewährleisten. Ziele sind die Vermeidung dunkler Ecken und die Verbesserung der subjektiven Sicherheit.

Stand Juni 2025

B3.2.3 Sicherheitsprojekte

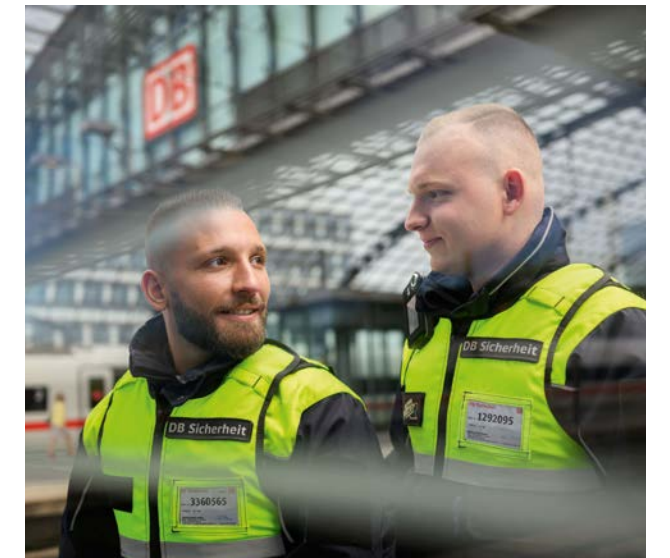
In den letzten Jahren wurden diverse Projekte und Konzepte zum Thema Sicherheit im SPNV finanziert, geplant und durchgeführt. Die sehr positive Entwicklung der Ergebnisse bei Kundenumfragen zeigt die Wirksamkeit dieser Maßnahmen. Seit 2014 hat sich die Zufriedenheit mit der Sicherheit – sowohl im Zug als auch an den Stationen – signifikant verbessert.

Unterstützt werden die Aufgabenträger durch zusätzliche Fördermittel des Landes für spezielle Programme und Pilotprojekte, die die Sicherheit im SPNV fördern oder untersuchen sollen. Zudem werden über das Kompetenzzentrum Sicherheit des Landes NRW (KCS) in Zusammenarbeit mit den Aufgabenträgern weitere Aspekte landesweit analysiert, erprobt und umgesetzt. Insbesondere ist hier die Sicherheitsdatenbank NRW (Sidaba) zu nennen. In dieser Datenbank erfassen seit 2020 alle in NRW beauftragten Eisenbahnverkehrsunternehmen Straftaten und Ordnungswidrigkeiten, die vom Zugpersonal in den Fahrzeugen beobachtet werden. Die hiermit gewonnenen Sicherheitsdaten werden zu statistischen Zwecken, zur Lagebilderstellung für ganz NRW, für den gezielten Einsatz von Service- und Sicherheitskräften sowie zur Entwicklung von Präventionsstrategien aufbereitet. Das Kompetenzzentrum Sicherheit verfasst auf dieser Grundlage jährlich einen NRW-Sicherheitsbericht. Die Datenbank soll darüber hinaus dazu herangezogen werden, landesweit einheitliche Konzepte für die Sicherheit zu entwickeln sowie Maßnahmen und Projekte zu bearbeiten, die von besonderem Landesinteresse sind. Sie soll die Aufgabenträger bei ihrem Bemühen unterstützen, die objektive und subjektive Sicherheit der Fahrgäste im ÖPNV zu erhöhen. Die Erstellung der Datenbank wurde durch das Land NRW gefördert.

Von den Aufgabenträgern in NRW wird außerdem die Maßnahme des „Präventiven Beförderungsausschlusses“ (PrävBef) finanziert, die darauf abzielt, Personen, insbesondere polizeibekannte Straftäterinnen und Straftäter, die eine Gefahr für die Fahrgäste darstellen, aus dem Bahnverkehr auszuschließen. Somit besteht für eine Person, gegen die ein solcher präventiver Beförderungsausschluss und ein Aufenthaltsverbot an Stationen ausgesprochen wurde, trotz gültigen Fahrausweises keine Möglichkeit, sich in einer Station oder in einem Fahrzeug aufzuhalten. Sollte sich die Person diesem Verbot widersetzen, begeht sie die Straftat des Hausfriedensbruchs, welche angezeigt und mit den entsprechenden Konsequenzen geahndet wird. Durch die seit dem Jahr 2020 in NRW bestehende Maßnahme werden die objektive und subjektive Sicherheit sowohl der Fahrgäste als auch des Zugbegleitpersonals gesteigert.

densbruchs, welche angezeigt und mit den entsprechenden Konsequenzen geahndet wird. Durch die seit dem Jahr 2020 in NRW bestehende Maßnahme werden die objektive und subjektive Sicherheit sowohl der Fahrgäste als auch des Zugbegleitpersonals gesteigert.

B3.2.4 Netzwerke und Sicherheitsstruktur



Beim Thema Sicherheit ist eine gute Vernetzung entscheidend. Nur wer in Problemsituationen die richtigen Ansprechpersonen und Fachleute kennt, kann schnell und effektiv reagieren. Daher ist go.Rheinland Bestandteil eines NRW-weiten ÖPNV-Sicherheits-Netzwerkes.

Eine Säule des Netzwerkes ist der Landesweite Arbeitskreis (LAK) Sicherheit des beim Verkehrsverbund Rhein-Ruhr angesiedelten Kompetenzzentrums Sicherheit NRW. Sicherheitsthemen werden hier gemeinsam zwischen Vertreterinnen und Vertretern des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen, der Verkehrsunternehmen, der Bundes- und Landespolizei sowie der SPNV-Zweckverbände regelmäßig beraten. Konkrete Themen der Zusammenarbeit sind neben dem Erfahrungsaustausch die Erarbeitung einer aktualisierten Qualifizierungsleitlinie für Service- und Sicherheitspersonal im SPNV sowie von „Ausrüstungsstandards“ für Service- und Sicherheitspersonal im SPNV.

Stand Juni 2025

Darüber hinaus gehen viele erarbeiteten Sicherheitsthemen in das Landesprogramm Fokus Bahn NRW und das Projekt Sicherheit ein, werden erläutert und mit der Branche diskutiert. Bewährte Sicherheitskonzepte der Aufgabenträger und Eisenbahnverkehrsunternehmen werden dort zusammengeführt und zu einem unternehmensübergreifenden Gesamtkonzept ausgebaut. Ergänzend dazu werden neue Sicherheitsmaßnahmen entwickelt und umgesetzt. Begleitende Kommunikations- und Dialogmaßnahmen unterstützen die konkrete

Sicherheitsarbeit und erhöhen zugleich die Kriminalprävention.

Auf Bundesebene engagiert sich go.Rheinland in einer Arbeitsgruppe der Verkehrsverbünde (ViA-Si – Verbünde im Austausch für Sicherheit) und im Unterausschuss Security des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV). Regionale Netzwerke im Gebiet von go.Rheinland ergänzen die landes- und bundesweiten Arbeitskreise.

Abbildung B3-3: Sicherheitsteams NRW, Darstellung: Fokus Bahn NRW



B3.2.5 Personalbesetzung

Eine der wesentlichsten Säulen für Service und Sicherheit im SPNV ist die sogenannte Zugbegleitquote, also die Vorgabe, wie viele Zugbegleit- und Sicherheitspersonal wann in den Fahrzeugen geplant sind.

In den vergangenen Jahren haben sich die Anforderungen an das Personal sowie an den Umfang der Begleitung der Fahrten durch Service- und Sicherheitspersonal deutlich erhöht. Zu den grundlegenden Anforderungen an das Personal (Zugbegleit-, Sicherheits- und Servicepersonal) gehören Kompetenz und Kenntnis aller beförderungsbezogenen

Fragestellungen wie Tarif, Vertrieb, Fahrplan und Fahrbetrieb. Darüber hinaus sind je nach Einsatzgebiet umfassende Ortskenntnisse bzw. Kenntnisse zur Fahrzeugtechnik erforderlich. Das Personal muss fachlich und technisch jederzeit in der Lage sein, Hilfs- bzw. Rettungsmaßnahmen einzuleiten. Neben der fachlichen Kompetenz sind Freundlichkeit, Hilfsbereitschaft und kundenbezogene Serviceorientierung die entscheidenden Qualitätskriterien, die für alle Personen mit Kundenkontakt (d.h. Fahrpersonal, Zugbegleitung, Verkaufspersonal, Sicherheits- und Servicepersonal sowie Kontrollpersonal) anzusetzen sind. Zielsetzung ist, dass Fahrgäste in allen Belangen und in jeder Situation freundliche Auskunft und Hilfe erhalten. Fremdsprachen-

kenntnisse sind für Servicepersonal an besonderen Verknüpfungspunkten wie Großbahnhöfen sowie im Grenzraum zu Belgien und den Niederlanden wünschenswert.



Fahrten, die eine potenzielle Sicherheitslage darstellen, wie Abend- und Nachtverkehre, werden i. d. R. auch mit höheren Personalquoten besetzt. So werden z. B. im Kölner S-Bahn-Netz in den Abendstunden Sicherheitspersonal in Doppelstreifen eingesetzt. Die deutlich stärkere Präsenz in den Fahrzeugen führt jedoch auch zu einer Steigerung der Übergriffe auf Zugpersonal. Um das Personal möglichst gut auf derartige Situationen vorzubereiten, werden Vorgaben zu Qualifizierung, Weiterbildung, Ausstattung und Verhalten in den Verkehrsverträgen gefordert. Die Anforderungen und Aufgaben für den Einsatz von Sicherheits- und Servicepersonal wurden seitens des Landes NRW in einer Leitlinie definiert, welche go.Rheinland den Vergabeunterlagen bei SPNV-Ausschreibungen als Anlage beifügt.

Um dafür Sorge zu tragen, dass Personal auch in Zukunft in qualitativer, aber auch quantitativer Hinsicht zur Verfügung steht, werden in den Verkehrsverträgen Vorgaben durch go.Rheinland hinsichtlich der Personalübernahme aus Altverträgen sowie hinsichtlich der Ausbildungsquoten aufgestellt. Diese Vorgaben orientieren sich am Zugkilometervolumen der jeweiligen Linie sowie an der Vertragslaufzeit.

In den letzten Jahren hat go.Rheinland insbesondere folgende Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit durch höhere Personalpräsenz durchgeführt bzw. geplant:

- Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2014 werden die S-Bahn-Fahrzeuge in den Abend- und Nachtstunden von Sicherheitspersonalen in Doppelstreifen begleitet.

- Den aktuellen Verkehrsausschreibungen werden im Tagesverlauf i. d. R. 1 Zugbegleiterin bzw. 1 Zugbegleiter und in Nächten vor Samstagen, Sonntagen und Feiertagen 2 Zugbegleitpersonal je Fahrt zugrunde gelegt.
- Für die Linien des Rhein-Ruhr-Express (RRX) ist bei Doppeltraktion der Einsatz von 2 Zugbegleiterinnen bzw. Zugbegleitern je Fahrt vorgesehen.
- In Zusammenhang mit Großveranstaltungen wie Karneval, der Gamescom, Rhein in Flammen oder Fußballspielen werden von go.Rheinland zusätzlich Sonderverkehre bestellt. Sie sollen – zusammen mit einem erhöhten Personaleinsatz insbesondere von Reisendenlenkerinnen und -lenkern – dazu beitragen, lageorientiert die Sicherheit der Veranstaltungen und der besonders stark frequentierten Stationen und Züge zu verbessern.
- Seit dem 01. Dezember 2022 werden die Sicherheitsteams NRW eingesetzt. Hierfür haben sich die SPNV-Aufgabenträger mit dem KCS abgestimmt und Parameter für den Einsatz von Sicherheitsteams erarbeitet. Insgesamt werden 10 Teams eingesetzt, wobei ein Team aus 2 Mitarbeitenden besteht. Die Mitarbeitenden verfügen über eine dreijährige Ausbildung zur Fachkraft für Schutz und Sicherheit und über Erfahrung im Bereich des SPNV. Somit verfügen die Sicherheitsmitarbeitenden über einen für die Branche sehr hohen Ausbildungsstandard. Dies soll für eine besondere Qualität in der Ausübung der Tätigkeit sorgen. Der Einsatz erfolgt aufgabenträgerübergreifend in ganz NRW auf allen SPNV-Linien. Um die Präsenz in bestimmten Gefährdungsräumen zu erhöhen, wird der Einsatz lageorientiert in Korridoren gesteuert. Die Ermittlung der Lage basiert auf Eintragungen in die Sicherheitsdatenbank NRW, Informationen der Bundespolizei sowie Meldungen weiterer Sicherheitspartner.
- Mit der Anpassung der ehemaligen Nettoverkehrsverträge ist eine weitere Erhöhung des EVU-eigenen Zugbegleit- und Sicherheitspersonals angedacht. Bei Nettoverkehrsverträgen haben die EVU einen größeren Anreiz, die Begleitquoten eigenständig zu erhöhen, um ihre Erlössituation zu optimieren. Daher haben die Aufgabenträger bei Netto-Verkehrsverträgen eine niedrige Quote gefordert. Bei Bruttoverkehrsverträgen entfällt die Erlösverantwortung bei den Verkehrsunternehmen und geht zu den Aufgabenträgern über. Die Begleitquoten sind somit in der Bedeutung für die Aufgabenträger relevanter geworden.

B3.3 Streckenleistungsfähigkeit

Auf den Eisenbahnstrecken im Verkehrsgebiet von go.Rheinland treffen die unterschiedlichsten Ansprüche des nationalen und internationalen Fernverkehrs, des Güterverkehrs sowie des SPNV auf denselben Gleisen aufeinander. Nah-, Fern- und Güterverkehr konkurrieren um die vorhandenen Fahrplantrassen und behindern sich auch aufgrund der unterschiedlichen Geschwindigkeiten gegenseitig im Betriebsablauf. Bedingt durch eine beengte Infrastruktur und die hohe Streckenauslastung können sich bereits kleine Unregelmäßigkeiten auf nachfolgende Züge übertragen.

Auf hochbelasteten Strecken wie z. B. Köln Hbf – Hürth-Kalscheuren oder Köln – Aachen (ABS 4) kann durch einen schrittweisen Ausbau die gegenseitige Behinderung zwischen Nah-, Fern- und Güterverkehr reduziert und die Leistungsfähigkeit erhöht werden. Exemplarisch seien hier die Projekte „Drittes Gleis Langerwehe – Düren“ sowie „Westspange Köln“ (Köln Hansaring – Hürth-Kalscheuren genannt. Im Rahmen dieser Projekte werden zusätzliche Streckengleise für SPNV-Linien gebaut, die dann ohne Störeinflüsse durch Züge des Fern- und Güterverkehrs zuverlässiger und pünktlicher verkehren können.

Einige Strecken im Verkehrsgebiet von go.Rheinland sind nur eingleisig. Die Leistungsfähigkeiten dieser Strecken werden dadurch – im Vergleich zu zweigleisigen Strecken – mehr als halbiert, da immer nur ein Zug in den eingleisigen Abschnitt einfahren kann und Zugbegegnungen nur in sogenannten Kreuzungsbahnhöfen möglich sind, in denen weitere Gleise existieren. Wegen dieser infrastrukturellen Restriktionen ist das für die Zukunft angestrebte Leistungsangebot (Taktzeiten und Anschlussbeziehungen) häufig erst nach einem entsprechenden Ausbau von Streckenabschnitten möglich. Darüber hinaus können sich wegen der erforderlichen Zugkreuzungen in den Bahnhöfen die Zugverspätungen einer Richtung direkt auf die Pünktlichkeit von Zügen der Gegenrichtung auswirken.

Dies ist beispielweise auf der Oberbergischen Bahn (Köln Frankfurter Straße – Overath – Gummersbach) der Fall. Im Rahmen des Ausbaus dieser Strecke zu einer S-Bahn ist es daher geplant, drei heute eingleisige Verkehrsstationen zur Kreuzungsbahnhöfen auszubauen sowie einen Streckenabschnitt zweigleisig auszubauen. Einige dieser Kreuzungsbahnhöfe werden nicht planmäßig für Zugbegegnungen

genutzt, sondern nur im Verspätungsfall, um eine Übertragung der Verspätung auf die Gegenrichtung zu vermeiden.

Mehrere auf die Knoten Köln und Aachen zulaufende Strecken werden an den Abzweigstellen z. T. niveaugleich eingefädelt. Dies bedeutet, dass sich die Fahrwege der Züge höhengleich kreuzen, weshalb die Züge die Abzweigstellen nicht gleichzeitig, sondern nur im Abstand von einigen Minuten passieren können. Insbesondere bei Verspätungen und hohen Streckenauslastungen führt dies zu Fahrzeitverlängerungen und Übertragungen von Verspätungen auf andere Züge.

Darüber hinaus sind diese niveaugleichen Abzweigstellen eine Restriktion bei der Fahrplangestaltung, bei der es häufig auf Minutenbruchteile ankommt, um planmäßige Umsteigebeziehungen in den Knotenpunkten mit einer ausreichenden Zuverlässigkeit planen und dementsprechend auch in den Fahrplanauskunftssystemen ausweisen zu können.

Als problematische Engpässe können exemplarisch die folgenden niveaugleichen Abzweigstellen eingestuft werden:

- Köln-Mülheim
- Köln-Gremberg (Nordkopf)
- Köln Steinstraße
- Troisdorf Nord
- Hürth-Kalscheuren
- Herzogenrath

Zur höhenmäßigen Entflechtung der Zugfahrten an diesen und weiteren Engpässen im Streckennetz sind sogenannte „Überwerfungsbauwerke“ geplant: Durch den Bau von Brücken (bzw. Unterführungen) können die Züge damit künftig auf verschiedenen Ebenen (und damit gleichzeitig ohne Wartezeiten) durch die Knotenpunkte geführt werden. Hierdurch erhöhen sich Strecken- und Knotenleistungsfähigkeit sowie Betriebsqualität signifikant.

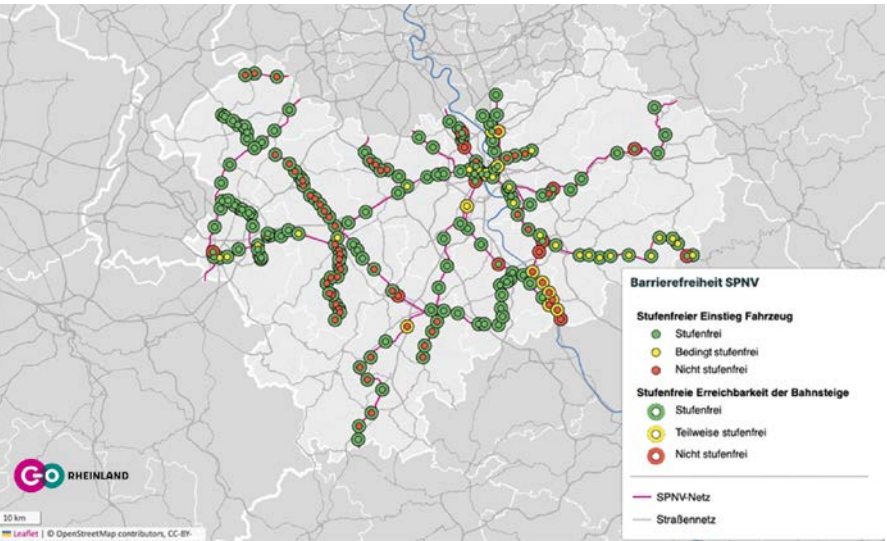
Neben diesen baulichen Maßnahmen trägt auch die Modernisierung der Signaltechnik zur Erhöhung der Strecken- und Knotenleistungsfähigkeit bei. In den nächsten Jahren soll das Zugsicherungssystem European Train Control System (ETCS, siehe Kapitel B5.4) stufenweise in Deutschland installiert werden. ETCS ermöglicht u. a. eine wesentlich dichtere Zugfolge als die konventionellen Stellwerkstechniken.

B3.4 Barrierefreiheit

B3.4.1 Stationen

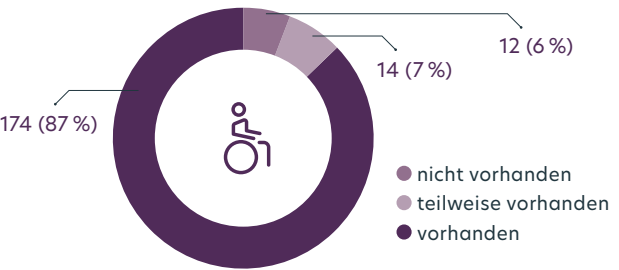
Die barrierefreie Gestaltung von Stationen ist für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste von entscheidender Bedeutung. Barrierefreiheit umfasst u. a. die Stufenfreiheit der Stationen und den barrierefreien Übergang zwischen Bahnsteig und Zug (bzgl. Stufen und Spaltenbreite).

Abbildung B3-4: Stufenfreiheit, Stand 2025. Darstellung: go.Rheinland GmbH



Eine Darstellung der Stufenfreiheit aller Stationen im Gebiet von go.Rheinland enthält die oben eingebundene Karte (Abbildung B3-4). Die Anzahl und der prozentuale Anteil der stufenfreien, teilweise stufenfreien und nicht stufenfreien Stationen im Gebiet von go.Rheinland sind Abbildung B3-5 zu entnehmen.

Abbildung B3-5: Stufenfreie Zuwegung der Stationen, Stand 2024. Darstellung: go.Rheinland GmbH



An vielen Stationen sind in den kommenden Jahren größere Umbaumaßnahmen geplant, sodass hier von einer deutlichen Verbesserung des Gesamterscheinungsbildes ausgegangen werden kann. Größere Umbaumaßnahmen gab es in den letzten Jahren z. B. an den Stationen Dalheim, Mechernich, Wegberg und Vettweiß. Auch im Zuge der Fertigstellung der Arbeiten an den RRX-Außenästen auf der Strecke Rheydt – Aachen wurden in den letzten Jahren viele Stationen stufenfrei ausgebaut. Inse-

samt konnte die Anzahl der stufenfreien Stationen in den letzten Jahren stark ausgeweitet werden. Eine detaillierte Auflistung zu laufenden und geplanten Ausbaumaßnahmen an Stationen steht auf der Website von go.Rheinland zum Download bereit. Neben der stufenfreien Erreichbarkeit der Stationen ist das Zusammenspiel zwischen Bahnsteighöhe und dem Einstieg ins Fahrzeug für eine barrierefreie Verbindung entscheidend. Eine Darstellung der Einstiegsituation in das jeweilige Fahrzeug muss allerdings linienweise erfolgen.

Die DB InfraGO AG hat sich innerhalb ihres Projektes „Zukunft Bahn“ zum Ziel gesetzt, die Verfügbarkeit von Aufzügen und Rolltreppen an ihren Verkehrsstationen deutlich zu erhöhen. Dies soll u. a. durch eine verbesserte Ersatzteillogistik der Instandhaltungsdienstleister erreicht werden. Für den Großteil der Aufzüge ist mittlerweile eine Zustandsüberwachung in Echtzeit verfügbar.

Neben der Stufenfreiheit kommt dem Blindenleitsystem, welches es blinden und sehbehinderten Menschen ermöglicht, sich selbstständig im öffentlichen Raum zu bewegen, eine zentrale Bedeutung für die Barrierefreiheit des SPNV zu. Dies geschieht bspw. durch die Ausstattung der Böden mit taktilen Leitstreifen und Aufmerksamkeitsfeldern.

An 75 % der Stationen sind Leitstreifen für Blinde und Sehbehinderte am Bahnsteig vorhanden (149 Stationen, vgl. Abbildungen B3-6 und B3-7). An 11 Stationen sind diese zumindest teilweise vorhanden (d. h. nicht an allen Bahnsteigen). Die Anzahl der Stationen, die nicht mit Leitstreifen ausgestattet sind, konnte von 51 im Jahr 2020 auf 38 reduziert werden.

Ein weiterhin positiver Trend im Gebiet von go.Rheinland ist durch die verschiedenen Ausbauprogramme festzustellen.

Barrierefreiheit ist auch bei der Fahrgastinformation von entscheidender Bedeutung. Ziel ist es, die Kundeninformation (Fahrplan, Netz und Tarif) so zu gestalten, dass sie für alle Fahrgäste leicht zugänglich, gut wahrnehmbar und selbsterklärend ist. Zur Barrierefreiheit gehört auch die verständliche Information von Menschen mit kognitiven Einschränkungen (Stichwort „Leichte Sprache“).

Im Sinne einer geschlossenen Informationskette sollte daher darauf geachtet werden, dass – über alle Formen der Kundeninformation hinweg – stets die gleichen Elemente verwendet werden. Alle Informationsmedien entlang der Reisekette sollten einheitlich gestaltet sein. Das gilt sowohl für die Medien, mit denen sich Fahrgäste bereits zu Hause informieren, als auch für die Informationsangebote im Kundencenter, an der Haltestelle und im Fahrzeug.

Für die Darstellung von Fahrgastinformation ist generell das Zwei-Sinne-Prinzip zu beachten. Das bedeutet, dass Informationen immer für mindestens 2 der 3 Sinne „Hören“, „Sehen“ und „Tasten“ erfahrbar gemacht werden sollen:

- Zusätzlich zu der visuellen Information an Haltestellen, Bahnhöfen und in den Fahrzeugen sollten möglichst auch akustische Informationen gegeben werden.
- Auf allen Informationsmedien sollte deutlich auf eine Telefonnummer hingewiesen werden, unter der man zusätzlich zu den visuellen auch akustische Informationen erhält.

Abbildung B3-7: Kartenübersicht Vorhandensein von Blindenleitstreifen, Stand 2025.
Darstellung: go.Rheinland GmbH

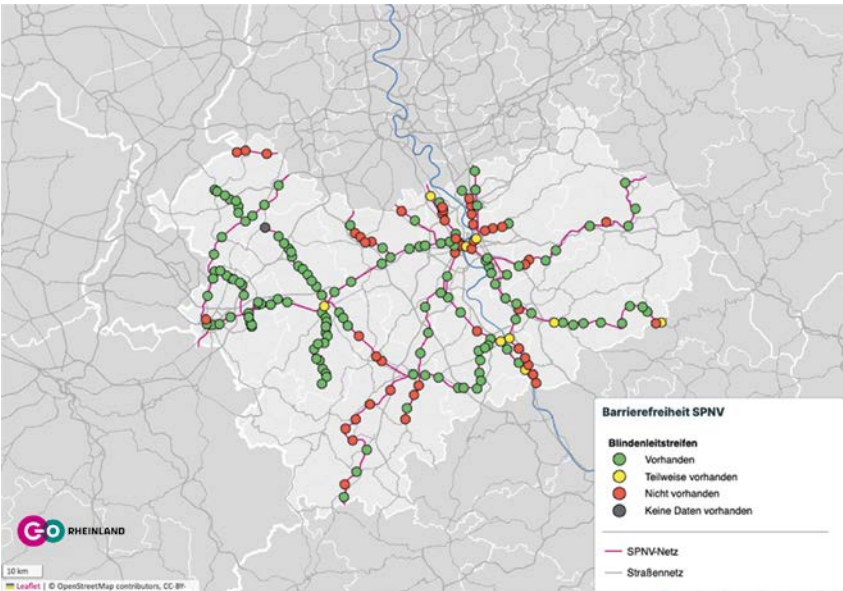
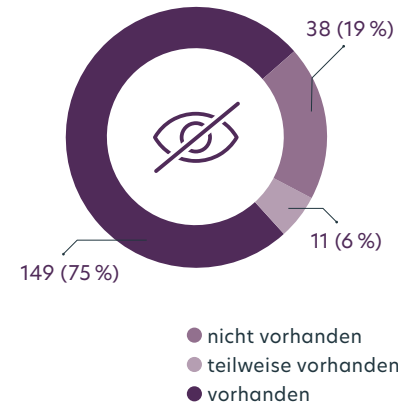


Abbildung B3-6: Ausstattung der Bahnsteige mit Blindenleitstreifen, Stand 2024.
Darstellung: go.Rheinland GmbH



B3.4.2 Fahrzeuge

Der Ein- und Ausstieg in das Fahrzeug ist nicht nur vom Fahrzeug selbst, sondern auch von der Umgebung abhängig, bspw. von der Höhe, der Beschaffenheit oder der Lage der Bahnsteige. Im Bereich von go.Rheinland gehen die Bestrebungen dahin, jeweils solche Fahrzeuge in den Netzen einzusetzen, deren Ein- und Ausstiege an die Mehrzahl der Bahnsteige angepasst sind. Erfüllen die Fahrzeuge dann auch die Vorgaben der Norm TSI PRM, bspw. zu Größen und Abständen, ist nach dieser Norm ein barrierefreier Ein- und Ausstieg für Personen mit eingeschränkter Mobilität gewährleistet. Das betrifft nicht nur Menschen mit Behinderungen, sondern auch Kinder, Seniorinnen und Senioren, Personen mit Gepäck und solche, die einen Kinderwagen mit sich führen. go.Rheinland wird seine Einflussmöglichkeiten weiterhin dazu nutzen, gemeinsam mit den Eisenbahninfrastrukturunternehmen diesbezügliche bauliche Verbesserungen an den Bahnhöfen und Stationen zu erreichen, und arbeitet auf den Austausch älterer Fahrzeuge hin, die noch nicht die Voraussetzungen für Barrierefreiheit erfüllen.

Barrieren gilt es aber auch im Zug zu beseitigen, sei es beim Auffinden von Sitzplätzen oder Funktionsbereichen, bei der Benutzung von Treppen, dem Abstand und der Gestaltung von Sitzen, der Toilette, der Fahrgastinformation, der Betätigung von Schaltern oder der Benutzung von Festthalteeinrichtungen. go.Rheinland verfolgt das Ziel, möglichst allen Fahrgästen eine bequeme, sichere und konfliktfreie Beförderung in den Fahrzeugen ohne fremde Hilfe zu ermöglichen.

B3.5 Fahrzeuge

B3.5.1 Allgemeines

Die Fahrzeuge sind wesentlicher Bestandteil eines leistungsfähigen, modernen, zukunftsorientierten und nutzerfreundlichen Leistungsangebotes, das es ständig zu verbessern gilt. Dies kann sowohl durch den Einsatz von Neufahrzeugen als auch durch die Modernisierung und Erweiterung bestehender Fahrzeugflotten erreicht werden. Wesentlich für die Verfügbarkeit ist v. a. ein optimales Fahrzeugmanagement. Eine perfekt aufeinander abgestimmte Reinigung, Wartung und Instandhaltung des im Einsatz befindlichen Rollmaterials verkürzt Standzeiten, erhöht die Lebensdauer und steigert v. a. die Kundenzufriedenheit. Unabhängig von der Eigentümerschaft der Fahrzeuge wirkt go.Rheinland

zusammen mit den Betreibern – den Eisenbahnverkehrsunternehmen – und den Herstellern in diesem wesentlichen Bereich auf ein hohes Leistungsniveau und ständige Optimierung hin.

Im Zuständigkeitsbereich von go.Rheinland verkehrt eine Vielzahl von Eisenbahnfahrzeugen, die sich in Fahrzeugalter, Traktion, Antriebsart, Maßen, Sitz- und Stehplatzkapazitäten, Fußbodenhöhe, Anzahl von Türen, fahrdynamischen Eigenschaften und sonstiger technischer Ausstattung teilweise stark unterscheiden. Langfristiges Ziel muss es sein, diese Variabilität auf sehr hohem Leistungsniveau (Einheitlichkeit, hohes Kapazitätsangebot, hohe Beschleunigung und Geschwindigkeiten) zu verringern.

Das höchste Fahrzeugdurchschnittsalter weisen die Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor auf, die auf den bisher nicht elektrifizierten Strecken und Netzen eingesetzt werden und nach den jeweiligen bahninfrastrukturellen Gegebenheiten hin konzipiert wurden. Mit der Elektrifizierung aller Streckenabschnitte und der Umsetzung des Bahnsteignutzlängen- und -höhen-Konzeptes NRW können diese Fahrzeuge durch neue, elektrisch angetriebene, hocheffiziente Züge ersetzt werden.

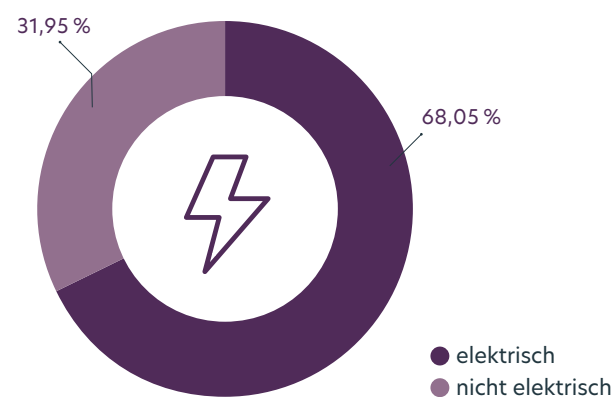
go.Rheinland wird seine Anforderungen an Neufahrzeugvergaben darüber hinaus auch weiterhin insbesondere an den Zielen Kapazitätssteigerungen, Komfortverbesserungen, Ermöglichung rascher Fahrgastwechselzeiten, Verbesserung der Durchgängigkeit, Abbau von Nutzungsbarrieren im weiteren Sinne, verbesserter Transport von Gepäck und Fahrrädern, Sicherheit, Optimierung der Fahrgastinformation und Verbesserung des Mobilfunkempfangs orientieren. Gleichmaßen besteht das Interesse, dass die Bestandsfahrzeuge dementsprechend modernisiert werden.

Eine besondere Herausforderung ist die Neuausstattung und Umstellung der Fahrzeuge auf die neue Zugbeeinflussungstechnik ETCS (siehe Kapitel B5.4). Die ersten Schritte der Umsetzung werden sein, verbindliche Einsatzzeiträume und die genauen technischen Ausführungen mit dem zuständigen Eisenbahninfrastrukturunternehmen zu erörtern, die Aus- und Nachrüstung der Züge mit Betriebsaufnahmen und den Wartungs- und Instandhaltungsintervallen bestmöglich abzustimmen und sich an der Klärung von Finanzierungsfragen zu beteiligen.

B3.5.2 Antriebsarten

Der Umstieg von Dieselantrieb auf klimafreundliche Alternativen ist ein entscheidender Faktor für eine deutliche Verringerung der Emissionen im Zugverkehr. Das Ende des dieselbetriebenen SPNV-Zeitalters in Deutschland ist – abgesehen von Übergangslösungen – bereits eingeleitet. Im Bedienegebiet des Zweckverbandes go.Rheinland werden bereits ca. 68 % der Fahrleistung im Fahrplanjahr 2023 (dunkel lilane Anteil) elektrisch zurückgelegt (vgl. Abb. B3-8) – dieser Anteil soll so schnell wie möglich weiter ausgebaut werden.

Abbildung B3-8: Elektrifizierungsgrad in Prozent nach Zugkilometern (Zkm), Fahrplanjahr 2023. Darstellung: go.Rheinland GmbH



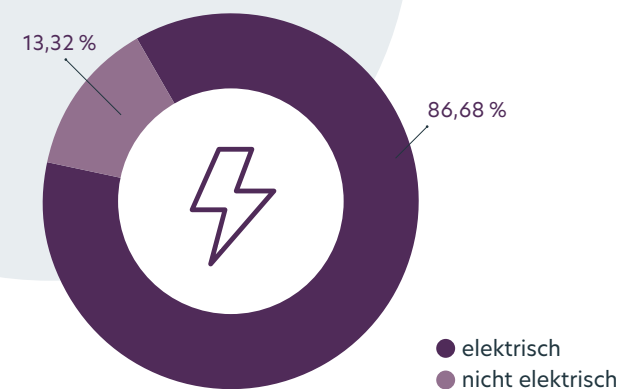
Von dem verbleibenden Substitutionspotenzial an Dieselstrecken ist bereits eine streckenseitige Vollelektrifizierung von weiteren 5,5 Mio. Zkm bzw. weiteren 18 % Zkm ab dem Fahrplanjahr 2028 (dunkel lilane Anteil; Bezugsjahr/Fahrplanjahr 2023) geplant (vgl. Abb. B3-9).

Der Einsatz alternativer Antriebe kann in einem Vergleich der Gesamtkosten aus Netzinfrastruktur, Betrieb und Fahrzeuganschaffung gegenüber der vollständigen Streckenelektrifizierung eine Option darstellen. Für Strecken, auf denen eine vollständige Elektrifizierung aus finanziellen, baulichen und/oder rechtlichen Gründen mittel- bis langfristig nicht möglich ist, werden seitens des Zweckverbandes go.Rheinland fahrzeugseitige Alternativlösungen geprüft. Dazu zählen nach dem aktuellen Stand der Technik BEMU (battery-electric multiple unit) oder HEMU (hydrogen-electric multiple unit). Der Einsatz von neuen dieselmotorischen Fahrzeugantrieben mit Ersatz-Dieselmotorkraftstoffen wird vom Zweckverband go.Rheinland wegen der lokal anfallenden Emissionen nicht weiterverfolgt.

Bei beiden Technologievarianten (BEMU/HEMU) ist gleichwohl ein hoher Koordinationsaufwand zwischen allen Projektbeteiligten im Vergleich zu konventionellen Elektrotriebzügen und Oberleitung zu berücksichtigen. Ein wichtiger Aspekt im Zusammenhang mit der Auswahl des Traktionssystems ist außerdem in der Risikoverteilung für die Fahrzeuge zu sehen. Die Kernkompetenzen und Instandhaltungsgarantien der Hersteller werden zunehmend auf die fahrzeugseitigen Antriebskomponenten verlagert, wodurch betriebliche und technische Schnittstellen zur Netzinfrastruktur (Service, Wartung, Instandhaltung etc.) bei den Netzbetreibern (EIU) und zum Fahrzeugbetrieb bei den EVU entstehen. Dies betrifft sowohl die gemeinsame Abstimmung aller Akteure im Planungsprozess als auch die Aufrechterhaltung der Qualität im laufenden Betrieb.

Das industrielle Marktumfeld für alternative Antriebsvarianten hat sich seit 2016 stark weiterentwickelt. Mit wasserstoffbetriebenen Triebfahrzeugen sind Pilotprojekte gestartet, deren betriebliche und technologische Hochlaufphase genau beobachtet wird. Diese Entwicklung wurde von 2021 bis Mitte 2024 seitens des BMDV mit einer Teilbezuschussung des fahrzeugtechnischen Mehraufwands und der zugehörigen Infrastrukturen gefördert. Eine Fortsetzung der Förderung ist bisher nicht absehbar. Der Zweckverband go.Rheinland plant in Zusammenarbeit mit den Kreisen Euskirchen, Düren sowie Heinsberg, den SPNV im „Netz Düren“ (RB 21, RB 28) mit seinen drei Linien sukzessive auf lokal emissionsfreien Betrieb umzustellen. Dabei war zunächst die Umstellung vom fossilen Energieträger Diesel auf grünen Wasserstoff angestrebt worden. Hierzu wären je nach angebotener Fahrzeuggröße des künftigen Schienenfahrzeugherstellers bis zu 17 Brennstoffzellentriebzüge notwendig gewesen. Für deren Anschaffung hatte der Zweckverband go.Rheinland aus dem o. g. Förderprogramm des Bundes 55,7 Mio. Euro zugesichert bekommen. Eine neue Wirtschaftlichkeitsbetrachtung im Jahr 2024 ergab jedoch, dass – trotz Anrechnung der zugesagten Fördermittel – der Betrieb mit den Brennstoffzellentriebzügen nur mit erheblichen Mehrkosten gegenüber anderen Antriebstechnologien umgesetzt werden könnte. Darüber hinaus zeigten sich bei der Implementierung dieser Antriebstechnologie in den Regel-SPNV (Projekte „Tanusnetz“ in Hessen und „Teilnetz Weser-Elbe“ in Niedersachsen) diverse massive technische Schwierigkeiten. go.Rheinland ist daher zum Schluss gekommen, dass wasserstoffbetriebene Triebfahrzeuge für die künftigen Anforderungen eines wirtschaftlichen und

Abbildung B3-9: Elektrifizierungsgrad in Prozent nach Zkm, Fahrplanjahr 2028. Darstellung: go.Rheinland GmbH



zugleich zuverlässigen SPNV auf dem „Netz Düren“ (RB 21, RB 28) ungeeignet sind. Der Beschluss aus 2021 zur Neuvergabe des „Netz Düren“ (RB 21, RB 28) mit Brennstoffzellentechnologie wurde daraufhin am 29.11.2024 zurückgenommen. Ziel ist es nun zu untersuchen, wie die notwendige Infrastruktur für elektrische und/oder batterieelektrische Triebfahrzeuge auf den Strecken des „Dürener Stern“ (RB 21, RB 23, RB 28) hergestellt werden kann und welche Fahrzeuge unter infrastrukturellen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten auf den drei Strecken zum Einsatz kommen können.

Zusammengefasst wird der Zweckverband go.Rheinland die verbleibenden Dieselstrecken nach den Maßgaben der Wirtschaftlichkeit, der Daseinsvorsorge, ökologischer Kriterien und der technischen Machbarkeit sukzessive durch streckenseitige oder auch fahrzeugseitige Lösungen in das elektrische Zeitalter überführen.

Je früher und effektiver es gelingt, die Dekarbonisierung auf nichtelektrifizierten Strecken einzuleiten und mitzugestalten und den Verkehr auf der Basis regenerativer Energien neu zu organisieren, desto erfolgreicher ist der SPNV für die Zukunft aufgestellt.

B3.5.3 Mobilfunkempfang und WLAN

Die Digitalisierung und der damit verbundene Fortschritt begegnen uns heutzutage überall. Die technologischen Entwicklungen sind rasant und verändern die Art, wie wir kommunizieren, uns fortbewegen und leben. Sie eröffnet uns zeitgleich große Chancen für mehr Qualität, effizienteres Wirtschaften und neuartige Modelle der Kommunikation.

Je früher es gelingt, die Digitalisierung in Form von freiem WLAN und einem verbesserten Mobilfunkempfang als Begleiter für Fahrgäste bereitzustellen und einen Anreiz zu schaffen, damit mehr Menschen auf das Transportmittel Schiene umsteigen, umso besser können die Fahrgäste ihre Reisezeit angenehm gestalten und produktiv organisieren. Nach Daten aus dem Breitbandatlas des Bundes sind rund 99 % (Stand 2025) des Schienennetzes in Deutschland mit LTE/5G versorgt, was wiederum bedeutsam für die Digitalisierung der Schiene ist.

Mit der Inbetriebnahme des Rhein-Ruhr-Express auf den Linien RE 1 (RRX), RE 4, RE 5 (RRX) und RE 6 (RRX) profitieren die Fahrgäste außer von neuen und spurstärkeren Fahrzeugen auch von neuen Komfortmerkmalen im SPNV, u. a. von freiem WLAN (250 mB Datenvolumen je Endgerät und Fahrt) sowie einem verbesserten Mobilfunkempfang. Vor diesem Hintergrund ist es das Ziel, die gesetzten RRX-Komfortmerkmale von kostenfreiem WLAN (bzw. Nachfolgetechniken) und verbessertem Mobilfunkempfang mittelfristig auch auf den anderen SPNV-Linien nach und nach umzusetzen. Als weitere Umsetzungsbeispiele sind die **euregiobahn** (RB 20) sowie der Nordast der Rurtalbahn (RB 21 Nord) zu erwähnen. Hier haben die digitalen Komfortmerkmale ab Dezember 2021 Einzug gehalten. Abhängig von den jeweiligen Vertragsarten und -zeiten verfolgt der Zweckverband go.Rheinland diesbezüglich folgende Strategien:

- Fallgruppe A; zukünftige Verträge mit Neufahrzeugen (u. a. S-Bahn Rheinland)
- Ausstattung mit WLAN (Volumen mindestens wie RRX)
- Vorgabe eines maximalen Dämpfungswertes zur Sicherstellung eines guten Mobilfunkempfangs
- Fallgruppe B; Interimsvergaben mit Zulassung von Gebrauchtfahrzeugen
- Bei der Vergabe von Verkehrsleistungen ohne explizite Forderung nach Neufahrzeugen werden WLAN sowie ein verbesserter Mobilfunkempfang als Optimierungsmaßnahmen im Vergabeverfahren abgefragt.
- Fallgruppe C; Gebrauchtfahrzeuge (langfristige und bereits laufende Verträge)
- Anfrage der Kosten für die Nachrüstung von WLAN und Repeatern in Bestandsfahrzeugen in längerfristigen Verkehrsverträgen
- Umsetzung abhängig von Linie bzw. Netz, Nachfrage und Höhe der Umbaukosten



B3.6 Fahrgastinformation

Eine qualitativ hochwertige Fahrgastinformation ist für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) von enormer Bedeutung. Abweichungen vom Fahrplan, geänderte Gleisbelegungen, Ausfälle, Bauarbeiten und Großstörungen im Bahnverkehr beeinträchtigen die Fahrgäste erheblich. Eine verlässliche und verständliche Fahrgastinformation sorgt bei den Fahrgästen für ein Vertrauen in das System SPNV, stabilisiert bzw. steigert die Fahrgastzahlen und hat somit direkten Einfluss auf die Fahrgeldeinnahmen des Zweckverbandes go.Rheinland. Deshalb wurde in den letzten Jahren gemeinsam mit den anderen SPNV-Aufgabenträgern in NRW daran gearbeitet, die Strukturen im Bereich der SPNV-Fahrgastinformation neu auszurichten und die verschiedenen digitalen Informationen aus unterschiedlichen Datenquellen zu bündeln, um den Fahrgästen eine qualitativ hochwertige und eindeutige SPNV-Fahrgastinformation zur Verfügung zu stellen.

In der Vergangenheit erfolgte die Fahrgastinformation im Störfall abseits der Echtzeitdaten in NRW dezentral je Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) über EVU-eigene Kanäle. Bei einem sich schnell ändernden Störungsgeschehen entstand dabei die Situation, dass die Fahrgäste über verschiedene Medien unterschiedliche und teils widersprüchliche Informationen erhielten. Heute werden im Auftrag der SPNV-Aufgabenträger von den EVU alle Informationen zum aktuellen Betriebsgeschehen in die zentralen Datendrehscheiben in NRW eingespielt und gebündelt sowie von dort zentral an alle Abnehmerkanäle und Auskunftssysteme ausgegeben. So wird sichergestellt, dass in allen

Auskunftsmedien der gleiche Informationsstand herrscht und die Fahrgäste sicher sein können, dass sie über alle Informationskanäle dieselben Informationen zum aktuellen Betriebsgeschehen erhalten (Prinzip des Single Point of Truth).

Die vertragliche Umsetzung erfolgt in erster Linie über die Verkehrsverträge zwischen SPNV-Aufgabenträgern und EVU. Der Zweckverband go.Rheinland gibt in seinen Verkehrsverträgen die Anforderungen und Rahmenbedingungen vor, die das EVU mit Hinblick auf eine zeitgemäße und verlässliche Fahrgastinformation umsetzen muss. Die Anforderungen werden unter den SPNV-Aufgabenträgern in NRW gemeinsam angepasst bzw. weiterentwickelt und somit landesweit in jedem neu zu vergebenden Verkehrsvertrag umgesetzt.

Die neu vergebenen SPNV-Verkehrsverträge in NRW umfassen mittlerweile eine Vielzahl von Anforderungen wie bspw.:

- fristgerechte Lieferung der Sollfahrplandaten (inkl. Schienenersatzverkehr) durch die einzelnen EVU an das Europäische Fahrplanzentrum (EFZ)
- Bereitstellung der tagesaktuellen Ist-Fahrplandaten sowie zusätzlicher Informationen (z. B. Haltepunkte, Wagenreihung und Auslastungsinformationen) durch die einzelnen EVU an die zentrale Datendrehscheibe der NRW-SPNV-Aufgabenträger, angesiedelt beim VRR
- gemeinsames Störungsmanagement der EVU im Rahmen der SPNV-Steuerungszentrale
- Bereitstellung von zusätzlichem Personal in der EVU-Leitstelle (Geschäftsvorfallmanager)

Die EVU werden durch die SPNV-Aufgabenträger verkehrsvertraglich verpflichtet, ihre jeweiligen Sollfahrplandaten – auch die insbesondere im Fall von Baustellenverkehren vom EVU jeweils anzupassenden Sollfahrplandaten – fristgerecht mit ausreichend zeitlichem Vorlauf vor einer Fahrplanänderung an das Europäische Fahrplanzentrum zu senden. Dort werden die Informationen zusammengeführt und der jeweils aktuelle Kundenfahrplan wird an alle Abnehmerkanäle ausgegeben. Damit wird gewährleistet, dass sich Fahrgäste frühzeitig auf eine einheitliche Fahrplanauskunft verlassen können. Ebenso verpflichten die SPNV-Aufgabenträger die EVU dazu, ihre Ist-Fahrplandaten täglich an die zentrale Datendrehscheibe der SPNV-Aufgabenträger zu senden. Für eine umfassende Information des Fahrgastes wird über die Verkehrsverträge mittlerweile auch die Zulieferung von Informationen zu Haltepositionen am Bahnsteig, zur Wagenreihung sowie zur Auslastung gefordert. Viele Informationen werden dabei von den digitalen Betriebsleitsystemen der EVU automatisch erfasst und berechnet. Bei kurzfristigen Störungen müssen jedoch auch heute noch Disponentinnen oder Disponenten oder Geschäftsvorfallmanagerinnen oder -manager der EVU die Informationen häufig selbst im eigenen System erfassen, damit z. B. zuverlässige Verspätungsprognosen je nach Störfallsituation erstellt werden können. Das bedeutet, dass die Fahrplanauskunft trotz fortschreitender Digitalisierung an verschiedenen Schnittstellen auch vom Faktor Mensch abhängig bleibt.

An dieser Stelle wird deutlich, wie wichtig die Qualität der von den EVU bereitgestellten Daten ist. Denn diese werden außer von den Abnehmern der verschiedenen Auskunftskanäle auch von DB InfraGO direkt von der Datendrehscheibe bezogen und für die Anzeigen an den Bahnsteigen bzw. die DFI an Haltepunkten verwendet.

Eine gute Qualität der Fahrgastinformationsdaten steht damit auch immer in direktem Zusammenhang

mit der engagierten Arbeit des zuständigen Personals der EVU. Um Engagement zu fördern und eine qualitativ gute Leistung zu honorieren, haben die NRW-Aufgabenträger gemeinsam mit DB InfraGO daher eine Qualitätssicherungsvereinbarung entworfen, die Bestandteil neuer SPNV-Verkehrsverträge ist. Im Rahmen dieser Qualitätssicherungsvereinbarung werden Qualitätskennzahlen definiert, die zukünftig direkt an der zentralen Datendrehscheibe gemessen werden. Beim Erreichen von sehr guten Leistungen sollen diese dann auch finanziell honoriert werden können.

Eine Kernmaßnahme, die der Zweckverband go.Rheinland gemeinsam mit den anderen SPNV-Aufgabenträgern in NRW in den vergangenen Jahren umgesetzt hat und stetig weiterentwickelt, ist die Einrichtung der sogenannten SPNV-Steuerungszentrale in der Betriebszentrale (BZ) von DB InfraGO in Duisburg zur Optimierung der Fahrgastinformation sowie der EVU-Disposition im Störfall. Die SPNV-Steuerungszentrale wird von EVU-Disponentinnen oder -Disponenten und -Koordinatorinnen oder -Koordinatoren für Fahrgastinformation (KofFi) verschiedener EVU besetzt. Die Hauptaufgabe der KofFi ist die Bereitstellung von EVU-übergreifender, betreiberneutraler und diskriminierungsfreier Fahrgastinformation aller beteiligten EVU. Dazu bedienen sich die KofFi der sogenannten Zusatztexteplattform, die durch die SPNV-Aufgabenträger in NRW bereitgestellt wird. Über dieses System werden textliche Zusatzinformationen generiert, die den Fahrgast im Störfall über die Gründe, die Auswirkungen und den weiteren Verlauf einer Störung informieren. Auch die Bereitstellung von aktuellen Baustellen- und Ersatzfahrplänen sowie die Kommunikation alternativer Reiserouten erfolgen über die KofFi. In der Praxis heißt das: Bei Störungen im Eisenbahnbetrieb, die mehrere Züge betreffen, werden die relevanten Informationen durch die KofFi selbstständig eingeholt, aufbereitet und über die Zusatztexteplattform über alle angebundenen Auskunftsmidien kommuniziert. Auch die Verkehrsverbünde in NRW beziehen die Informationen, die von den SPNV-Aufgabenträgern über die Zusatztexteplattform bereitgestellt werden. Zusätzlich stellt die SPNV-Steuerungszentrale über die Landingpage „zuginfo.nrw“ der SPNV-Aufgabenträger den Fahrgästen alle vorgenannten Informationen gesamthaft zur Verfügung.





Die Fahrgäste haben dort auch die Möglichkeit, linien- oder streckenbezogene Push-Nachrichten zu abonnieren, um relevante Informationen für die jeweils ausgewählte SPNV-Linie automatisch zu erhalten. Die Informationen von „zuginfo.nrw“ gelangen über das Ereignismeldungssystem (EMS, vgl. Kapitel C4.3.2) bzw. das HaCon Fahrplan-Auskunfts-System (HAFAS) in die Systeme der Verkehrsverbünde VRS und AVV. Durch die Streuung der Informationen über die verknüpften Zielsysteme (z. B. Apps der Verkehrsverbünde, vgl. Kapitel C4.1) gelangen die Informationen zu den Nutzenden des ÖPNV.

Der Zweckverband go.Rheinland plant, das Personal in der SPNV-Steuerungszentrale wie auch auf Seiten des Aufgabenträgers aufzustocken. Geplant sind mindestens zwei Personalstellen, durch die gemeinsam für die Aufgabenträger in NRW ein zentrales Qualitätscontrolling für den Bereich der SPNV-Fahrgastinformation aufgebaut wird. Ziel ist es dabei, Nicht- und Schlechtleistungen schneller aufzudecken, diese gezielt bei den Verantwortlichen zu platzieren und so schneller notwendige Gegenmaßnahmen einleiten zu können. Die Ausweitung der personellen Kapazitäten ist an dieser Stelle zwingend erforderlich, damit die SPNV-Aufgabenträger der Analyse fehlerhafter Datenlieferungen von EVU oder Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) effektiv nachgehen und gleichzeitig notwendige Optimierungen von Arbeitsabläufen und IT-Systemen anstoßen können.

Damit die Informationen die Fahrgäste auch erreichen, ist es nötig, dass neben den mobilen Apps und Auskunftssystemen auch eine hochqualitative Ausstattung an Fahrgastinformationsanlagen in ausreichendem Maße in den SPNV-Fahrzeugen sowie in den Stationen und an Bahnsteigen vorhanden ist. Der Zweckverband go.Rheinland wird sich gezielt dafür einsetzen, dass die Ausstattung mit hochwertiger Technik weiter vorangetrieben wird, um die Verfügbarkeit und Qualität von Fahrgastinformationsanlagen deutlich zu verbessern.

B3.7 Baustellenkommunikation

Massiv steigendes Baustellenaufkommen, wachsende Verkehrsleistung und Überlastung der Strecken: Die erhöhte Störanfälligkeit des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) in Nordrhein-Westfalen ist alltäglich spürbar. Für das System Bahn ist dies eine der größten Herausforderungen, die es zu lösen gilt. Neben dem kontinuierlichen Sanierungsbedarf der Schieneninfrastruktur in NRW besteht ein erheblicher Ausbaubedarf, um die dringend benötigten Kapazitäten zu erweitern. Diese sind Voraussetzung für eine spürbare Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene – und damit für das Erreichen der Klimaziele in Deutschland. Diese Rahmenbedingungen führen zu einem dauerhaft großen Bauvolumen mit erheblichen temporären Einschränkungen für die Reisenden für einen Zeitraum bis weit über das Jahr 2030 hinaus.

Darüber hinaus stellt die steigende Betreibervielfalt neue Anforderungen an die Zusammenarbeit der Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), der Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) und der SPNV-Aufgabenträger bei der Baustellenkommunikation. Um trotz aller Komplexität die Betriebsqualität und die Situation für die Fahrgäste bei Baustellen zu optimieren, rücken sowohl die bessere Koordination der Verkehre als auch die Einrichtung einer einheitlichen Baustellenkommunikation stärker ins Blickfeld. So sind bei Baustellen mit besonders großen Auswirkungen auf die Reisenden die bisher in unterschiedlicher Ausprägung vertraglich geforderten Maßnahmen der Baustellenkommunikation und der Verkehrsregelung um weitere Maßnahmen zu ergänzen. Daher sind zusätzliche Beauftragungen und Koordinationsleistungen der Beteiligten erforderlich, um alle Betroffenen rechtzeitig, verständlich und konsistent über Einschränkungen zu informieren und trotz des hohen Bauvolumens das Vertrauen in die Leistungsfähigkeit des Verkehrsträgers Schiene zu stärken.

Zunächst wurden in Einzelfällen systemübergreifende Kooperationen durch die Vereinbarungspartner (EVU, EIU und SPNV-Aufgabenträger) gelebt. Diese Art der Kooperationen wurde in der VerbundTeam-Bau (VTB) NRW verstetigt, jedoch sind die Aufwendungen hierfür (kapazitiv, personell, finanziell) i. d. R. nicht verankert und verursachen bei allen Beteiligten einen ungeplanten ressourcentechnischen Aufwand. Ihren Ursprung hatte die VTB im „Projektbau Bahn NRW“, wo die damalige DB Netz AG gemeinsam mit DB Station&Service (heute beide DB InfraGO), der DB Regio AG und den SPNV-Aufgabenträgern ein Kommunikationskonzept für Großbaustellen entwickelte, um die Mobilität der

Fahrgäste auch während benötigter Infrastrukturmaßnahmen gewährleisten zu können. In dieser Arbeitsgruppe wurden in den Jahren 2019 und 2020 3 Großbaumaßnahmen mit Mehrfachbetroffenheit verschiedener EVU unter dem Label „Max Maulwurf“ als Absender gebündelt. Zum Einsatz kamen vielfältige Medien zur Kundeninformation, wie Vorkündigungsplakate, Broschüren, Aushänge an den Stationen, Mastummantelungen an den Haltepunkten sowie Bahnsteigbanner im Treppenbereich.

Da das Bauvolumen mit jährlich tausenden einzelnen Baustellen in den kommenden 10 Jahren nicht ab-, sondern eher zunehmen wird, ist eine Reduzierung des individuellen Kommunikationsaufwandes durch gemeinsame Standards im Sinne aller Vereinbarungspartner. Um die bisherige Zusammenarbeit in einen verbindlichen Regelprozess zu überführen, wurden deshalb verschiedene Vereinbarungen getroffen. Diese regeln den gemeinsamen Umgang mit Koordinationsleistungen und zusätzlichen Beauftragungen, die über bestehende Geschäftsbedingungen und Verträge hinausgehen. Maßnahmen, die bereits in bestehenden Regelwerken oder vertraglich festgelegt sind, bleiben davon unberührt und sind weiterhin umzusetzen. Sie sollen eng mit den Effekten der neuen Vereinbarungen verzahnt werden, auf die im Folgenden eingegangen wird.

B3.7.1 Organisationsstruktur



Die „Vereinbarung zur Baustellenkommunikation und Baustellenfolgekosten im nordrhein-westfälischen SPNV“ zwischen den SPNV-Aufgabenträgern NRW, go.Rheinland und VRR sowie dem für Verkehr zuständigen Landesministerium (derzeit MUNV NRW) behandelt die Grundsätze zur Ausrichtung der Ersatzkonzepte bei planbaren Einschränkungen und der Baustellenkommunikation sowie deren

Finanzierung. Analog wurde eine „Vereinbarung zur Kommunikation bei Baustellen an der Eisenbahninfrastruktur in NRW“ zwischen SPNV-Aufgabenträgern, EVU und EIU geschlossen, in der Standards zum organisatorischen und operativen Handeln geregelt werden. Die Grundlagen für jene Vereinbarungen und Zusammenarbeit wurden in den Teilprojekten „Baustellenmanagement und -planung“ sowie „Baustellenmanagement und -kommunikation“ von Fokus Bahn NRW gebündelt. Im Anschluss an Auftaktveranstaltungen wurde und wird das gesamte Thema der Baustellenkommunikation eigenständig zwischen den NRW-SPNV-Aufgabenträgern sowie der Koordinierungsstelle für Baustellenkommunikation beim KC ITF unter Berücksichtigung der individuellen Bedürfnisse der verschiedenen Räume bearbeitet. Ziel dabei war es, die Kommunikation bei Baustellen und Störungen im Sinne des Fahrgastes zu verbessern. Die Vereinbarung gilt insbesondere für auswirkungsstarke Baustellen (siehe Definition unten) und regelt einen gemeinsamen Umgang mit Koordinationsleistungen und zusätzlichen Beauftragungen, die bisher vertraglich nicht geregelt sind.

Die ergänzende Geschäftsordnung zur Vereinbarung legt fest, dass ein „Team bzw. Lenkungskreis Baustellenkommunikation“ – bestehend aus Vertreterinnen und Vertretern der DB InfraGO (Bereich Fahrweg und Bereich Personenbahnhöfe), go.Rheinland, NWL und VRR – Baumaßnahmen identifiziert, bei denen eine Mitfinanzierung von Kommunikationsmaßnahmen durch die EIU erfolgt, und die entsprechende Finanzplanung festlegt. Die Identifikation relevanter Baustellen erfolgt dabei möglichst frühzeitig.

Definition auswirkungsstarker Baustellen:

- Totalsperrungen von mindestens 4 vollen Kalendertagen bzw. 2 vollen Kalendertagen, wenn diese Totalsperrungen unter der Woche (Mo. – Fr.) betroffen sind,
- eingleisige Sperrungen mit Schienenersatzverkehr (SEV) von mindestens 7 vollen, aufeinander folgenden Kalendertagen,
- eingleisige Sperrungen ohne SEV ab 3 Monaten und
- sich wiederholende Sperrzustände von mindestens 2 vollen Kalendertagen sowie mindestens 4 Intervallen pro Jahr.

Die in der genannten „Vereinbarung zur Kommunikation bei Baustellen an der Eisenbahninfrastruktur in NRW“ definierten neuen Standards sollen durch den Einsatz eines „operativen Dienstleisters“ zur Umsetzung der Kommunikationsmaßnahmen realisiert werden. Zu den Standards der Baustellenkommunikation gehören die einheitliche und übergreifende Information über die verkehrlichen Auswirkungen, die Unterteilung in Aufwandskategorien (Kategorien A bis D; ermöglichen eine abgestufte Kommunikation nach örtlichem Bedarf) und der Einsatz von Servicepersonal (Reisendenlenkerinnen und -lenker, Baustellenbotschafterinnen

und -botschafter, Servicekoordinatoren Baustelle). Zentraler Baustein der Vereinbarung ist zudem der Einsatz des neuen, landesweit einheitlichen Designs (vgl. Abbildung B3-10), welches nach Möglichkeit auch bei Baumaßnahmen außerhalb der auswirkungstarken Baumaßnahmen angewendet werden und zu einer Vereinheitlichung der Baustellenkommunikation führen soll. Zur Umsetzung des neuen Designs wurde anhand eines Kriterienkatalogs bzw. Kommunikationsbaukastens ein Styleguide entwickelt, der eine entsprechende Orientierungshilfe bietet.

Abbildung B3-10: links: Aushangplakat „NRW-Design“, rechts: Vorankündigungsplakat „NRW-Design“. Darstellung: go.Rheinland GmbH



Bei Ersatzkonzepten im Rahmen von auswirkungstarken Baumaßnahmen wird erwartet, dass die SPNV-Aufgabenträger eine intensivere koordinierende Rolle einnehmen und dass die Baumaßnahmen nach dem Federführungsprinzip von einem EVU begleitet und umgesetzt werden. Diese Vorgehensweise wird in der „Branchenvereinbarung zur Zusammenarbeit von Aufgabenträgern und Eisenbahnverkehrsunternehmen bei der Planung

von Baustellen“ geregelt und ordnet den Vereinbarungspartnern in bestimmten Planungsphasen spezifische Aufgaben zu. Ziel ist es, den Kundinnen und Kunden ein fahrgastfreundliches und einheitliches Ersatzkonzept anzubieten. Zur Zielerreichung wird daher festgelegt, dass im Falle von auswirkungstarken Baumaßnahmen Ersatzkonzepte gemeinsam von SPNV-Aufgabenträgern und EVU entwickelt werden.

Die neu definierte Rolle der SPNV-Aufgabenträger bietet die Möglichkeit, die Rahmenbedingungen für das Ersatzverkehrskonzept vorzugeben. Das „Federführungsprinzip“ verpflichtet die EVU, v. a. bei Mehrfachbetroffenheit mehrerer EVU, sich in festgelegten Abstimmungsterminen zur Federführerschaft bei allen identifizierten Baumaßnahmen zu verständigen und die mit dem SPNV-Aufgabenträger abgestimmten Ersatzkonzepte in die Praxis umzusetzen. Das Land unterstützt die Finanzierung der Aufgaben durch die Erhöhung der Pauschale nach § 11 Abs. 1 ÖPNVG NRW mit einem Gesamtvolumen von mindestens 30 Mio. Euro für Baustellenkommunikation und -koordination (10 Mio. Euro) sowie Baustellenfolgekosten (20 Mio. Euro) für alle 3 NRW-Aufgabenträger. Die SPNV-Aufgabenträger in NRW haben infolgedessen eine Kooperationsvereinbarung geschlossen, die eine Zusammenarbeit im Bereich der Baustellenkommunikation und des Baustellenmanagements für übergreifende Projekte mit einheitlichen Standards regelt.

Durch das koordinierte Handeln bei der Baustellenkommunikation werden Synergien und positive Effekte für eine einheitliche und konsistente Reisendeninformation in allen Medien in Kombination mit der baustellenbezogenen Anwohnendeninformation erreicht. Insgesamt wird der Außenauftritt der Vereinbarungspartner durch diese Maßnahmen in erheblichem Maße professionalisiert, schafft mehr Orientierung für die Fahrgäste und Betroffenen und trägt damit zu einer weiteren Akzeptanzsteigerung des Verkehrsträgers Schiene und der zur Erhaltung und zum Ausbau des Verkehrsträgers notwendigen Bautätigkeiten bei.

Bisher wurden Reisende – insbesondere bei Mehrfachbetroffenheit verschiedener EVU – mit vielen unterschiedlichen Aushängen und Informationen je EVU überfrachtet. Die Kommunikationsmaßnahmen der EVU waren i. d. R. nicht abgestimmt und führten häufig dazu, dass die Linien der anderen EVU nicht berücksichtigt wurden. Schlussendlich musste sich der Fahrgast die Informationen mühselig zusammentragen und es kam teilweise zu Problemen in der Übermittlung der Informationen. Durch die getroffenen Vereinbarungen gelingt es zunehmend besser, die Fahrgastinformation „aus einem Guss“ zu gestalten.

Schienenersatzverkehre

Die Zusammenarbeit bei der Baustellenplanung berührt auch die Organisation und Umsetzung der Ersatzverkehre mit Bussen (SEV), sodass einheitliche

Fahrzeiten und eine gemeinsame Kommunikation forciert werden. In diesem Zusammenhang ist auch das Pilotprojekt zur Digitalisierung und gemeinsamen Beschaffung von Busnotverkehren (BNV) zu erwähnen, welches zunächst im Korridor zwischen Krefeld und Hagen via Düsseldorf und Wuppertal (VRR) getestet und im Erfolgsfall NRW-weit ausgerollt werden soll. Hier geht es um eine effiziente, zügige und gleichzeitig ressourcenschonende Beschaffung und Umsetzung von Ersatzverkehrsleistung.

Umsetzung der Baustellenkommunikation



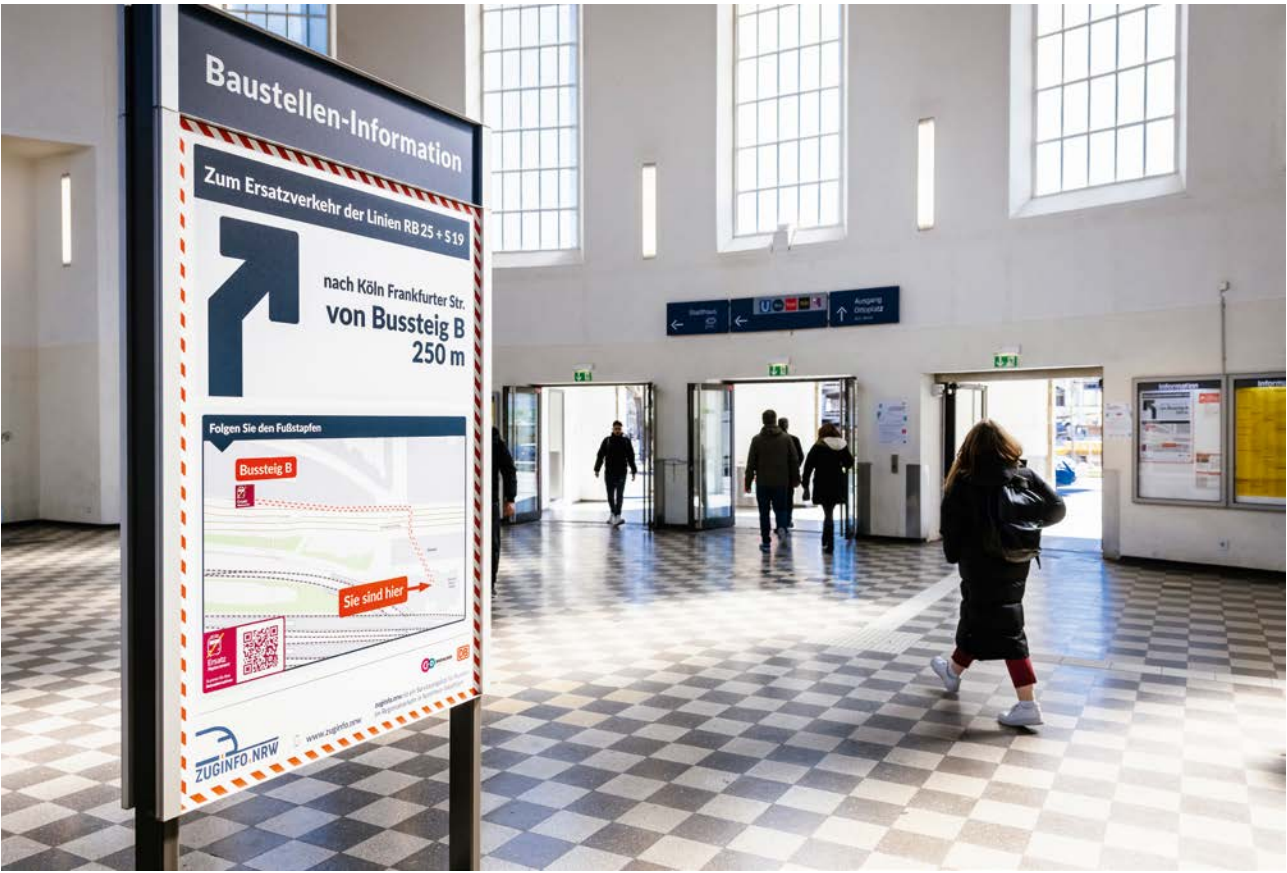
In der Umsetzung der allgemeinen Baustellenkommunikation spielen heute verschiedene Kommunikationskanäle und -produkte eine Rolle. Neben den Aushangplakaten im erwähnten NRW-Design werden weitere Printmedien wie Vorankündigungsplakate (vgl. Abbildung B3-10) und Spannbanner angebracht. Alle Medien sind darüber hinaus digital verfügbar und werden zentral über „zuginfo.nrw“ veröffentlicht. Auf dieser Homepage werden von sogenannten Koffis der SPNV-Steuerungszentrale die aktuellen Baustelleninformationen bereitgestellt (vgl. Kapitel B3.6). Jedes EVU und die SPNV-Aufgabenträger spiegeln die Informationen dieser Homepage, sodass bei verschiedenen Informationsquellen keine Unterschiede auftreten. Zu den Nutzenden des ÖPNV gelangen die Baustelleninformationen zudem über die Informations-Hintergrundsysteme der Verkehrsverbünde VRS und AVV, die die Meldungen von „zuginfo.nrw“ an ihre Zielsysteme (z. B. VRS-App und AVV naveo) ausspielen (vgl. Kapitel C4.1 und C4.3.2). Vor Ort wird stets die Wegeleitung weiterentwickelt und verbessert, so z. B. durch den Einsatz von 4 Informations-Stelen (vgl. Abbildung B3-11) im Gebiet von go.Rheinland.

Durch diese Informations-Stelen wird die Kommunikation sowie Wegeleitung bei Großbaustellen hervorgehoben. Ferner wurden im Laufe des Jahres 2024 vermehrt Asphaltfolien als Mittel für die Wegeleitung eingesetzt. Diese Bodenlinienführungen sollen insbesondere dort zum Einsatz kommen, wo der Weg zwischen SPNV- und SEV-Halt nicht sofort ersichtlich ist. Schlussendlich wird auch weiterhin auf den direkten Kontakt zu Kundinnen und Kunden durch den Einsatz von Servicepersonal („Promotoren“) gesetzt. Infolge der neuralgischen Schnittstelle zwischen SPNV und SEV hinsichtlich der Übergangs- und Wartezeiten werden neuerdings und in Zukunft vermehrt Buskoordinatorinnen und Buskoordinatoren eingesetzt, die insbesondere ein hohes Maß der Anschlussicherung gewährleisten sollen. Während der Baumaßnahmen werden zudem punktuell Profitesterinnen und Profitester zur Qualitätsprüfung eingesetzt. Ihre Rückmeldungen tragen dazu bei, dass Missstände schnell behoben werden können, denn durch die Einrichtung der Stabsstelle „Baustellenkommunikation, -koordination und -management“ bei der go.Rheinland GmbH ist eine schnelle Handlungsfähigkeit gewährleistet. Neben den NRW-weiten Tätigkeiten im Bereich der



Baustellenkommunikation wurde auch die gezielte Informationspolitik für das Gebiet von go.Rheinland weiterentwickelt und so wird inzwischen quartalsweise eine 12-Wochen-Vorschau der anstehenden Baumaßnahmen mit entsprechender Detailtiefe veröffentlicht. Darüber hinaus wird zweimal jährlich eine Baustellenjahresvorschau für die Stakeholder versandt. Beide Formate werden darüber hinaus auf der Homepage von go.Rheinland mit regelmäßig aktualisiertem Status veröffentlicht.

Abbildung B3-11: Einsatz der Informations-Stele in Köln Messe/Deutz.
Darstellung: Smilla Dankert/go.Rheinland GmbH



B3.7.2 Weitere Entwicklungen

Zur Verbesserung der Kommunikation im SEV hatten die 3 SPNV-Aufgabenträger in NRW die Entwicklung und Produktion von Haltestellenmasten mit elektronischem Fahrplankasten (E-Paper, vgl. Abbildung B3-12) ausgeschrieben. Bis Ende Oktober 2024 sind 40 Exemplare für den Einsatz im Gebiet von go.Rheinland ausgeliefert worden (NRW-weit insgesamt 140 Stück). Die Maßnahme soll v. a. für konsistente und verständliche Fahrgastinformationen sorgen und zu einem besseren Erscheinungsbild der SEV-Halte beitragen.

Das Display des elektronischen Fahrplankastens kann Echtzeitdaten bzw. Sollfahrplandaten (falls keine Echtzeitdaten zur Verfügung stehen), den Ausgangsfahrplan der betroffenen Station und sonstige Informationen wie bspw. ein Baustellenplakat anzeigen. Die Haltestellenmasten werden zunächst bei auswirkungstarken Baumaßnahmen eingesetzt, die über einen längeren Zeitraum andauern. Bei erfolgreicher Einführung besteht die Option, dass weitere Exemplare nachbestellt werden können. Mit der Logistik für den Einsatz der Haltestellenmasten ist ein externer Dienstleister beauftragt.

Weiterhin wurde eine Dienstleistung zur Verstärkung und Ausweitung der Baustellenkommunikation vergeben, der die „Vereinbarung zur Kommunikation bei Baustellen an der Eisenbahninfrastruktur in NRW“ zugrunde liegt. NRW-weit geht es um etwa 180 Baumaßnahmen. Oberstes Ziel dabei ist eine EVU-übergreifende Baustellenkommunikation „aus einem Guss“.

Nächste Maßnahmen sind die Weiterentwicklung des Styleguides für die Baustellenkommunikation sowie die Bereitstellung einer digitalen Baustellenkarte auf der Plattform zuginfo.nrw, über die sich Reisende frühzeitig zu auswirkungstarken Baumaßnahmen informieren können. Schließlich treiben die NRW-Aufgabenträger die Bereitstellung von Echtzeitdaten des SEV in den Auskunft-Apps, die stationäre Wegeleitung und die landesweite Standardisierung von Maßnahmen hinsichtlich Inhalt und Design voran.

Abbildung B3-12: Haltestellenmast mit elektronischem Fahrplankasten. Darstellung: go.Rheinland GmbH



B4 Weiterentwicklung des SPNV-Angebotes

43 – 50 →



B4.1 Einleitung

Die bereits heute an vielen Stellen im Schienennetz des Rheinlandes nicht ausreichenden Trassenkapazitäten erfordern eine offensive Ausweitung der Infrastruktur. Um die Infrastruktur entsprechend den politischen und gesellschaftlichen Rahmenbedingungen zu dimensionieren und den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) im Zuge des Klimaschutzes als zentrales Element einer Verkehrswende zu stärken, ist in einem ersten Schritt zunächst die Frage zu beantworten, wie die zu erwartende, gesteigerte Fahrgastnachfrage durch ein attraktives und kundenorientiertes Angebot aufgefangen werden kann.



Von Seiten des Bundesverkehrsministeriums wird diese Fragestellung im Rahmen des sogenannten Deutschlandtaktes beantwortet. Zentrales Ziel ist es hierbei, ein vertaktetes und in sich konsistentes Eisenbahnsystem zu schaffen, welches eine ideale Verknüpfung zwischen dem Schienenpersonennah- und -fernverkehr ermöglicht und dabei attraktive, merkbare und verlässliche Reiseketten schafft. Gleichzeitig werden aber auch die Belange des Schienengüterverkehrs berücksichtigt. Aus dem im Rahmen des Deutschlandtaktes erarbeiteten Fahrplan werden in einem zweiten Schritt die Infrastrukturbedarfe abgeleitet (fahrplanbasierte Infrastrukturplanung).

Aufbauend auf den Überlegungen des Deutschlandtaktes haben sich heruntergebrochen auf die Landesebene Nordrhein-Westfalens die drei Aufgabenträger go.Rheinland, Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) und Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) mit dem Kompetenzzentrum Integraler Taktfahrplan (KC ITF) und dem NRW-Verkehrsministerium zusammengeschlossen, um die Angebotsplanungen und -ideen aufgabenträgerübergreifend zusammenzutragen und in NRW-Zielnetzen festzuschreiben. Im September 2021 ist erstmalig ein abgestimmter Stand für die beiden Zeithorizonte 2032 und 2040

fertiggestellt worden. Dieser ist bis heute in weiteren Iterationsschleifen aktualisiert worden. Das Zielnetz 2032 bündelt dabei landesweit bereits geplante und angedachte Verbesserungen, die konkrete Realisierungsperspektiven haben. Die im Zielnetz 2040 gelisteten Maßnahmen sollen als Langfristperspektive mit vollständiger Berücksichtigung des Deutschlandtaktes spätestens bis dahin umgesetzt sein.

Beide Zeitscheiben sind jeweils aufwärts- bzw. abwärtskompatibel aufgebaut und mit einem gerechneten Fahrplan hinterlegt.

Die in den nachfolgenden Kapiteln für das Gebiet von go.Rheinland dargestellten Linienkonzepte finden sich in den o. g. NRW-Zielnetzen wieder. Darüber hinaus sind weitere Entwicklungen und Überlegungen berücksichtigt worden, welche ebenfalls im laufenden Prozess der Aktualisierungen der Zielnetze eingearbeitet werden. Der Liniennetzplan 2025 sowie die Zielnetze 2032 und 2040 für das Verbandsgebiet von go.Rheinland sind Anhang 1 zu entnehmen.

B4.2 Zielnetz 2032

B4.2.1 Teilnetz Aachen

Auf der Achse Aachen Hbf – Mönchengladbach Hbf bleibt das Angebot so wie im heutigen Fahrplan zunächst erhalten. Die beiden Linien RE 4 und RB 33 stellen in ihren jeweiligen Produktkategorien das Grundangebot sicher. Zur Hauptverkehrszeit werden die Leistungen durch zusätzliche Verstärkerfahrten des RE 4 zwischen Aachen und Düsseldorf verdichtet. Das Flügelkonzept der RB 33 zwischen Heinsberg und Lindern bleibt erhalten.

Zwischen Herzogenrath und Aachen Hbf wird das bestehende Betriebsprogramm durch einen durchgehenden Halbstundentakt der in die Niederlande und nach Belgien verkehrenden Linie RE 18 (Aachen Hbf – Maastricht – Liège) ergänzt. Über Maastricht hinaus verkehrt der RE 18 stündlich nach Liège. go.Rheinland verfolgt die Absicht, die zweite stündliche, grenzüberschreitende Leistung des RE 18 auf niederländischer Seite von Heerlen aus nach Eindhoven zu führen, um somit eine attraktive Direktverbindung zwischen Aachen und Eindhoven zu schaffen.

Die Linie RB 34 verkehrt weiterhin zwischen Mönchengladbach Hbf und Dalheim, wobei der heutige Zwei-Stunden-Takt an Wochenenden auf einen Stundentakt verdichtet wird.



Im grenzüberschreitenden Verkehr nach Belgien wird ein durchgehender RE 29 zwischen Bruxelles und Köln Messe/Deutz eingerichtet. Die einzusetzenden Mehrsystemfahrzeuge sind für eine Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h ausgelegt, sodass auf belgischer Seite die Hochgeschwindigkeitsstrecke (französisch Ligne à grande vitesse/LGV 3) zwischen Liège und Aachen Hbf genutzt werden kann. Auf deutscher Seite ist der RE 29 zwischen Aachen Hbf und Köln in der Verstärkerfahrplan des heutigen „Aachen-Köln-Express“ des RE 1 (RRX) unterwegs. Stark beschleunigt durch eine restriktive Haltepolitik (Stolberg Hbf, Düren, Köln Hbf) sowie durch das Ausfahren der Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h, liegt die Fahrzeit des RE 29 zwischen Aachen Hbf und Köln Hbf bei ca. 40 Minuten. Zur Kompensation der Beschleunigung des RE 29 zwischen Liège und Aachen (kein Unterwegshalt) wird mit der Linie S 41 der S-Bahn Liège eine zweite, grenzüberschreitende Linie nach Aachen Hbf beibehalten. Diese übernimmt weiterhin zwischen Liège und Aachen Hbf alle heutigen Unterwegshalte im Sinne einer Regionalbahn. Der angenäherte Halbstundentakt der Linien RE 1 (RRX) und RE 9 mit der aktuellen Haltepolitik bleibt auf der Achse Aachen – Köln erhalten.

Das Netz der **euregiobahn** RB 20 inkl. der Reaktivierungen zwischen Stolberg Altstadt – Stolberg-Breinig und Alsdorf-Kellersberg – Aldenhoven-Siersdorf ist zukünftig vollständig elektrifiziert und

entsprechend mit elektrischen SPNV-Fahrzeugen befahrbar. Im Zuge der Reaktivierung werden die heute in Alsdorf Annapark endenden Fahrten im 60-Minuten-Takt über Alsdorf-Kellersberg nach Aldenhoven-Siersdorf verlängert. Eine weitere Verlängerung der RB 20 über Aldenhoven-Siersdorf hinaus Richtung Baesweiler ist abhängig von der Realisierung der geplanten Regiotram und wird darüber hinaus im Rahmen der Machbarkeitsstudie zur Revierbahn West als optionaler Baustein untersucht.

Nach dem entsprechenden Vollausbau der Bördebahn beträgt die Fahrzeit der RB 28 zwischen Düren und Euskirchen 36 Minuten. Sowohl in Düren als auch in Euskirchen werden die jeweiligen Umsteigeknoten erreicht, sodass aus der RB 28 heraus attraktive Umsteigsverbindungen Richtung Aachen/Köln/Eifel/Voreifel möglich sind.

Der Halbstundentakt der RB 23 wird zukünftig bis Abenden ausgeweitet. Die Linie RB 21 wird über Linnich hinaus im 30-Minuten-Takt nach Hückelhoven-Baal verlängert und ermöglicht dort neue Umsteigsverbindungen Richtung Aachen und Mönchengladbach.

B4.2.2 Teilnetz Bonn

Bedingt durch die massive Zerstörung der Infrastruktur auf der Eifel-, Erfttal- und Voreifelbahn durch die Hochwasserkatastrophe im Juli 2021 haben sich die Länder Nordrhein-Westfalen und Rheinland-Pfalz gemeinsam mit dem Bund, DB InfraGO und den beiden Aufgabenträgern go.Rheinland und Zweckverband SPNV Rheinland-Pfalz Nord (SPNV Nord) darauf verständigt, die geplante Elektrifizierung der Strecken durch vorausschauendes Bauen beim Wiederaufbau sowie durch eine schnellere Finanzierung massiv zu beschleunigen. Aus der Elektrifizierung ergeben sich neue Möglichkeiten für ein zukunftsgerichtetes Betriebsprogramm, bspw. durch ein besseres Beschleunigungsverhalten von Elektrofahrzeugen im Vergleich zu den heutigen Dieselfahrzeugen.

Es ist geplant, zukünftig einen durchgehenden 30-Minuten-Takt durch die beiden Linien RB 22 und RB 24 zwischen Köln und Kall einzurichten, sodass erstmalig alle Unterwegshalte zwischen Köln und Euskirchen zweimal stündlich bedient werden. Zwischen Euskirchen und Kall kann die Linie RB 22 nur in Mechernich halten und wird dann als durchgehende RB-Linie mit allen Unterwegshalten stündlich bis nach Trier Hbf geführt. Die Linie RE 12 verkehrt stündlich beschleunigt mit einer entsprechend restriktiven Haltepolitik bis Gerolstein. Im rheinland-pfälzischen Teil der Eifel ist es geplant, die Linie RE 12 dann zweistündlich bis nach Trier Hbf zu führen, verbunden mit der Option, diese bis Luxemburg durchzubinden.



Mit Fertigstellung der Elektrifizierung verkehrt die S 23 weiterhin zwischen Bonn Hbf und Rheinbach im 15-Minuten-Takt und zwischen Rheinbach und Euskirchen im 30-Minuten-Takt. Eine Fahrlage der S 23 wird weiterhin stündlich von Euskirchen nach Bad Münstereifel durchgebunden.

Durch einen weiteren entsprechenden Ausbau der Voreifelbahn wird im Zielnetz 2032 die S 23 zwischen Rheinbach und Bonn Hbf auf einen 10-Minuten-Takt und zwischen Rheinbach und Euskirchen auf einen 20-Minuten-Takt verdichtet. Stündlich ist weiterhin eine Leistung der S 23 über Euskirchen hinaus nach Bad Münstereifel durchgebunden.

Als ebenfalls massiv von der Hochwasserkatastrophe betroffene Strecke wird auch die Ahrthalbahn im Zuge des Wiederaufbaus elektrifiziert. Vom Betriebsprogramm her ist weiterhin eine stündliche Leistung der Linie RB 30 zwischen Bonn Hbf und Ahrbrück geplant. Zwischen Remagen und Ahrbrück wird im rheinland-pfälzischen Teil ein durchgehender 20-Minuten-Takt eingerichtet.

Auf der linken Rheinstrecke setzt sich das Verkehrsangebot weiterhin aus den Linien RB 26 und RB 48 sowie aus dem schnellen RE 5 (RRX) zusammen.

Die rechte Rheinstrecke wird jeweils stündlich durch die Linien RE 8 (Koblenz – Mönchengladbach) und RB 27 (Koblenz – Köln) bedient. Auch nach Inbetriebnahme der neuen S-Bahn-Linie S 13 zwischen Bonn-Oberkassel und Düren verkehrt die Linie RB 27 weiterhin über den Köln/Bonn Flughafen in den Knoten Köln.

Die S 13 stellt mit ihrem 20-Minuten-Takt und der Bedienung der neuen Halte Bonn-Vilich und Bonn-Ramersdorf West sowie ihrer Anbindung an den Köln/Bonn Flughafen das neue Grundangebot auf der rechten Rheinstrecke dar. Zur Durchbindung der S 13 über Troisdorf hinaus in den Knoten Köln ist neben der Südanbindung Köln-Nippes sowie dem Ausbau der Kölner Stammstrecke und der Einrichtung einer Zugfolgezeit von 2,5 Minuten zwischen Köln Messe/Deutz und Köln Hansaring auch ein Überwerfungsbauwerk in Troisdorf Nord zur konfliktfreien Einfädelung der neuen S-Bahn-Strecke auf die Siegstrecke notwendig. Bis diese infrastrukturellen Ausbauten fertiggestellt sind, wird die S 13 zunächst in einem Pendelbetrieb zwischen Bonn-Oberkassel und Troisdorf verkehren. Geplant ist ein 20/40-Minuten-Takt der S 13, wobei die dritte stündliche Leistung zu einem ungefähren 20-Minuten-Takt zwischen Bonn-Oberkassel und Troisdorf durch Führung der Linie RB 27 über die neuen S-Bahn-Gleise zwischen Bonn und Troisdorf sichergestellt wird.

B4.2.3 Teilnetz Köln

Das Zielnetz 2032 ist ein entscheidender Meilenstein, um das S-Bahn-System als zentrales Rückgrat des Schienenpersonennahverkehrs im Rheinland weiterzuentwickeln. Durch die Inbetriebnahme vieler Infrastrukturausbaumaßnahmen rund um den Knoten Köln werden massive Angebotsausweitungen realisierbar.

Die Linie S 6 wird aus Düsseldorf kommend im 20-Minuten-Takt über Langenfeld und Leverkusen Mitte nach Köln Hbf geführt. Ab Köln Hbf wird die Linie neu über Köln-Ehrenfeld Richtung Grevenbroich und Mönchengladbach Hbf geführt und ersetzt auf diesem Streckenabschnitt die bisher stündlich verkehrende Linie RB 27. Die neue S 6 fährt alle 20 Minuten bis Grevenbroich. Hinter Grevenbroich verkehrt die S 6 stündlich bis Mönchengladbach Hbf. Der RE 8 verkehrt auf dieser Achse weiterhin stündlich als überregionales Produkt.



Die Achse zwischen Köln und Bergisch Gladbach ist im Zielnetz 2032 mit deutlich mehr Leistungen bedacht. Neben der Bestandslinie S 11 (heute Düsseldorf Flughafen Terminal – Bergisch Gladbach; zukünftig Wuppertal-Vohwinkel – Bergisch Gladbach) wird mit Fertigstellung der Zweigleisigkeit und dem Ausbau des Bahnhofs Bergisch Gladbach die neue Linie S 10 zwischen Köln-Worringen – Bergisch Gladbach eingeführt. Durch Überlagerung der beiden Linien S 10 und S 11 entsteht somit auf diesem Abschnitt ein attraktiver 10-Minuten-Takt, welcher in der Hauptverkehrszeit zusätzlich mit der neuen S-Bahn-Linie S 14 zwischen Köln-Nippes und Bergisch Gladbach auf einen annähernden 5-Minuten-Takt verdichtet wird.

Die Erftbahn zwischen Bedburg und Horrem wird nach entsprechendem Ausbau und Elektrifizierung in das Betriebskonzept der S 12 eingebunden. Dazu wird die aus dem Siegtal bzw. aus Köln kommende S 12 in Horrem im 20-Minuten-Takt nach Bedburg verlängert und ersetzt damit vollständig die heutige

Linie RB 38. Aus Düsseldorf und Neuss kommend ergeben sich in Bedburg Umstiegsmöglichkeiten von der/auf die Linie RB 39.

Der 20-Minuten-Takt zwischen Köln und Düren wird zukünftig durch die neue Linie S 13 (Bonn-Oberkassel – Düren) sichergestellt. S 12 und S 13 überlagern sich zwischen Horrem und Troisdorf mit Anbindung des Flughafens Köln/Bonn zu einem 10-Minuten-Takt. In der Hauptverkehrszeit wird das Angebot zwischen Horrem und Köln Hansaring durch Verlängerung der Linie S 19 weiter verdichtet. Die neue S 19 verkehrt regulär im 20-Minuten-Takt von Köln-Nippes über den Knoten Köln und Porz ins Siegtal.

Spätestens mit Auslieferung der Neufahrzeuge der S-Bahn Rheinland wird der 20-Minuten-Takt tagsüber auf allen S-Bahn-Linien der Metropole Köln auch an Sonn- und Feiertagen angeboten.

Die Regionalexpress-Linien des RRX-Vorlaufbetriebes, RE 1 (RRX), RE 5 (RRX) und RE 6 (RRX), verkehren im Zielnetz 2032 analog zum Status quo. Gleiches gilt i.W. auch für die Linien RE 8 (Koblenz – Mönchengladbach Hbf) und RE 9 (Aachen Hbf – Siegen Hbf).

Zur Steigerung der Betriebsqualität wird die Linie RE 7 aus Rheine kommend zukünftig bereits in Köln Hbf enden. Der Streckenabschnitt zwischen Köln Hbf und Krefeld Hbf in der heutigen RE-7-Fahrlage wird zukünftig von der Linie RB 27 übernommen.

Auf der Oberbergischen Bahn verkehrt weiterhin die Linie RB 25. Diese startet im Knoten Köln in Köln Hansaring und verkehrt im 20-Minuten-Takt bis Hoffnungsthal. Diese Taktverdichtung dient neben der Angebotsausweitung auch der Harmonisierung der Fahrlage der RB 25 auf der S-Bahn-Stammstrecke Köln Hansaring – Köln Messe/Deutz. Über Hoffnungsthal hinaus verkehrt die Linie RB 25 im 30-Minuten-Takt bis Gummersbach und wird dort stündlich bis Lüdenscheid verlängert.



B4.3 Zielnetz 2040

B4.3.1 Teilnetz Aachen

Im Zuge des Strukturwandels im Rheinischen Revier ist die Einrichtung der Revierbahn West Aachen – Jülich – Erftachse sowie der Revierbahn Ost zwischen Bedburg, Neuss und Düsseldorf geplant. Während letztere bereits fahrplanbasiert in der NRW-Zielnetzgrafik 2040 in einer ersten Baustufe als Linie S 39X vermerkt ist, muss für die Revierbahn West zunächst eine Raumanalyse und Machbarkeitsstudie erstellt werden. Erst in dieser Untersuchung wird durch die Sachverständigen eine konkrete mögliche Trasse erarbeitet, sodass zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch keine konkreten Linienverläufe oder Haltepunkte in der Zielnetzgrafik aufgenommen werden können.

Das Angebot auf der Grenzlandbahn Aachen – Mönchengladbach wird im Zielnetz 2040 deutlich ausgeweitet. Eine neue schnelle Linie RE 37 verkehrt von Aachen Hbf analog zum RE 4 über Herzogenrath, Geilenkirchen und Erkelenz nach Mönchengladbach Hbf. Von dort verkehrt der RE 37 über Viersen und Krefeld weiter nach Duisburg Hbf.

Als Grundangebot mit Bedienung aller Unterwegshalte und unter Berücksichtigung des Flügels Lindern – Heinsberg bleibt weiterhin die Linie RB 33 bestehen. Darüber hinaus ergänzt die neue Linie RB 41 zwischen Aachen Hbf und Mönchengladbach Hbf das Angebot der Linie RB 33. Diese verkehrt dann weiter nach Düsseldorf und bildet ganztagig mit dem RE 4 einen angenäherten Halbstundentakt auf der Relation Aachen – Düsseldorf.

Nach erfolgreicher Reaktivierung des Streckenabschnitts Erkelenz – Wassenberg wird die heutige Linie RB 35 über Mönchengladbach hinaus nach Wassenberg verlängert.

Der grenzüberschreitende Verkehr in die Niederlande ist weiterhin im 30-Minuten-Takt durch den RE 18 sichergestellt.

Als ambitioniertes Ziel beinhaltet das Zielnetz 2040 die Vision, die heute in Dalheim endende Strecke aus Mönchengladbach wieder über die Bundesgrenze hinaus nach Roermond zu reaktivieren. Diese Reaktivierung ermöglicht eine Verlängerung der heute in Mönchengladbach endenden Linie S 8 über Rheydt und Wegberg nach Roermond. Die S 8 soll auf diesem Streckenabschnitt im 30-Minuten-Takt verkehren und die heutige Linie RB 34 ersetzen.

Damit werden attraktive Verbindungen im SPNV zwischen Roermond, Mönchengladbach, Neuss und Düsseldorf möglich.

Richtung Belgien bleibt weiterhin das im Zielnetz 2032 beschriebene Betriebskonzept (schnelle RE-Linie Bruxelles – Köln und S-Bahn mit allen Unterwegshalten zwischen Liège – Aachen) bestehen.

Die **euregiobahn** RB 20 verkehrt i.W. analog zum Zielnetz 2032. Es sind allerdings noch weitere Ausbaustufen denkbar. So ist eine neue grenzüberschreitende Verbindung nach Eupen über Walheim und Schmithof vorgesehen. Darüber hinaus kann die RB 20 durch den Bau eines dritten Gleises zwischen Langerwehe und Düren zukünftig auch im Halbstundentakt bis Düren gefahren werden. Nach erfolgreicher Elektrifizierung der Bördebahn wird die RB 20 über Düren und Zulpich nach Euskirchen im Stundentakt durchgebunden.

Das Betriebskonzept im „Netz Düren“ (RB 21 Nord und RB 23) ist bereits im Zielnetz 2032 hinterlegt. Seitens go.Rheinland wird zudem angestrebt, den Halbstundentakt der RB 23 zukünftig über Abenden hinaus bis nach Heimbach zu verlängern.



● verkehrt im Zielnetz 2040

Auf der Hauptachse zwischen Köln und Aachen verkehren im Zielnetz 2040 neben dem RE 29 nun jeweils stündlich die beiden Linien RRX 1 (Aachen – Köln – Düsseldorf – Dortmund) und RRX 2 (Aachen – Köln – Düsseldorf – Dortmund – Hamm – Paderborn – Kassel-Wilhelmshöhe), welche gemeinsam einen attraktiven 30-Minuten-Takt bilden.

B4.3.2 Teilnetz Bonn

Durch Fertigstellung und Inbetriebnahme der sogenannten Kölner Westspange sowie durch Beseitigung von Eingleisigkeiten auf der Eifelstrecke lässt sich das Betriebskonzept des Zielnetzes 2032 ausweiten. Als neues Rückgrat des SPNV zwischen Eifel und Köln wird die neue S-Bahn-Linie S 15 im



20-Minuten-Takt eingeführt. Diese bedient zwischen Köln Hbf und Kall alle Unterwegshalte. Die S 15 überlagernd verkehren stündlich die Linien RE 22 (Köln – Trier), welche südlich von Kall in eine RB 22 überführt wird, sowie die Linie RE 12 als sehr schnelles, überregionales Angebot zwischen Köln und Trier mit einer Zielfahrzeit von 2 Stunden 20 Minuten.

Auf der Voreifelbahn bleibt mit der S 23 das Betriebskonzept des Zielnetzes 2032 erhalten, wobei eine Verlängerung der S 23 über Bonn Hbf hinaus nach Bonn-Mehlem angestrebt wird.

Nach Ausbau der Erfttalbahn zwischen Euskirchen und Bad Münstereifel mit einem entsprechenden Kreuzungsbahnhof wird der Takt auf dieser Relation auf einen 30-Minuten-Takt verdichtet. Diese neue, zweite stündliche Leistung kommt ebenfalls aus einer bisher in Euskirchen endenden Fahrlage der S 23.

Zwischen Köln und Bonn ist die Einrichtung der neuen S-Bahn-Linie S 17 im 20-Minuten-Takt als Grundangebot geplant. Verstärkt wird dieses Angebot durch die stündlich verkehrende und ins Ahrtal durchgebundene Linie RB 48 (Ahrbrück – Wuppertal-Oberbarmen). Die schnelle Bedienung des linken Rheins wird im Zielnetz 2040 durch die beiden Linien RRX 4 (Remagen – Bonn – Köln – Düsseldorf – Dortmund – Hamm – Bielefeld – Minden) und RRX 6 (Koblenz – Bonn – Köln – Düsseldorf – Hamm – Bielefeld – Herford) sichergestellt, welche sich zwischen Remagen und Herford zu einem Halbstundentakt verbinden. Der im Zielnetz 2032 realisierte 20-Minuten-Takt im Ahrtal zwischen Ahrbrück und Remagen findet sich ebenfalls im Zielnetz 2040 wieder.

Auf der rechten Rheinseite ist weiterhin der stündliche Verkehr der Linie RE 8 (Koblenz – Mönchengladbach) sowie der Linie RB 27 (Koblenz – Krefeld Hbf)

angedacht. Die Grundbedienung zwischen Bonn-Oberkassel, Troisdorf, Köln/Bonn Flughafen und Köln Hbf wird durch die Linie S 13 sichergestellt.

B4.3 Teilnetz Köln

Das Zielnetz 2040 stellt mit den abgeleiteten Infrastrukturausbaumaßnahmen neben dem Zielnetz 2032 den zweiten großen Meilenstein zur Weiterentwicklung der S-Bahn im Rheinland dar. Die Betriebsprogramme der Linien S 6, S 10, S 11 und S 13 bleiben unverändert zum Zielnetz 2032. Die Linie S 14 verkehrt weiterhin in der Hauptverkehrszeit als dritte Linie zwischen Bergisch Gladbach und Köln, wird aber ab Köln Hansaring Richtung Horrem geführt und ersetzt auf diesem Abschnitt die im Zielnetz 2040 nicht mehr enthaltene Linie S 19. Mit den Linien S 15 (Kall – Gummersbach/Marienheide) und S 17 (Bonn Hbf – Opladen) werden zukünftig 2 neue Linien über die Kölner Stammstrecke geführt.

Neu angeboten wird zudem die Linie S 16, welche von Langenfeld aus kommend über Leverkusen Mitte und die Kölner Stammstrecke Richtung Köln Süd und dann über die Südbrücke wieder zurück auf die rechte Rheinseite Richtung Köln/Bonn Flughafen geführt wird. Von dort verkehrt die S 16 weiter ins Siegtal. Die Linien S 6 und S 16 bilden zwischen Langenfeld und Köln Hansaring neu einen 10-Minuten-Takt. Mit der S 16 werden wichtige neue städtische Haltepunkte erschlossen, welche allesamt sehr gute Übergänge auf das Kölner ÖPNV-System bieten und die geplanten neuen Stadtquartiere Parkstadt Süd und Deutzer Hafen anbinden.

Die aus Bonn kommende S 17 wird im Zielnetz 2040 über Köln Hbf im 20-Minuten-Takt bis Opladen geführt. Auch darüber hinaus wird das Leistungsangebot auf der Wupperachse ausgebaut. Neben dem stündlichen RE 7 und der zwischen Köln und Wuppertal halbstündlich verkehrenden RB 48 wird eine weitere RE-Leistung mit der neuen Linie RE 2 (Köln Hbf – Wuppertal – Hagen – Bochum – Recklinghausen – Münster) eingeführt.

Aus Düsseldorf und über Neuss und Grevenbroich kommend wird zukünftig die Linie S 39X den Endbahnhof Bedburg im Halbstundentakt mit entsprechenden Anschlüssen auf die S 12 erreichen.

Als weitere große Meilensteine sind der Ausbau und die Elektrifizierung der Oberbergischen Bahn im Zielnetz 2040 hinterlegt. Dadurch wird ein elektrischer S-Bahn-Betrieb im 20-Minuten-Takt zwischen Köln und Gummersbach mit der aus der

Eifel kommenden Linie S 15 ermöglicht. Diese wird über Gummersbach hinaus im 20/40-Minuten-Takt bis Marienheide verlängert. Weiter wird noch eine mögliche, stündliche Durchbindung der S 15 über Marienheide hinaus bis Lüdenscheid geprüft. Darüber hinaus verkehrt nach erfolgreicher Reaktivierung der Wiehlalbahn noch die neue Linie RB 26 zwischen Waldbröl und Gummersbach, welche in Gummersbach-Dieringhausen Anschlüsse auf die S 15 bietet.

Neben den bereits beschriebenen RRX-Linien RRX 1, RRX 2, RRX 4 und RRX 6, durch welche sich ein 15-Minuten-Takt auf der Achse Köln – Düsseldorf – Essen – Dortmund ergibt, wird im Zielnetz 2040 auch die Linie RRX 3 aus Münster (Westf.) bzw. Dortmund kommend über Wanne-Eickel, Oberhausen, Duisburg, Düsseldorf, Neuss und Dormagen nach Köln Hbf und weiter bis zum Köln/Bonn Flughafen geführt.

B4.4 Weitere Planungsvorstellungen

Neben den in den Zielnetzen 2032 und 2040 vorgestellten und durch Machbarkeits- bzw. Fahrplanstudien bereits konkretisierten Planungen existieren im Rheinland noch weitere SPNV-Entwicklungspotenziale, welche langfristig erschlossen werden sollen.

Das S-Bahn-System, das bis 2040 speziell im Raum Köln deutlich ausgeweitet wird, soll weiter dezentralisiert werden. Im Teilnetz Köln ist dabei die Einrichtung einer Ostspange im Bereich Köln-Kalk denkbar, wodurch z. B. die Möglichkeit geschaffen werden könnte, eine echte Ringlinie oder weitere Tangentiallinien ohne Bedienung der S-Bahn-Stammstrecke zwischen Köln Hansaring und Köln Messe/Deutz einzurichten.



Um langfristig eine S-Bahn Rheinland als Grundangebot in der gesamten Region zu etablieren, wird auch eine Ausweitung des S-Bahn-Systems in den Teilnetzen Aachen und Bonn angestrebt. Sowohl aus der heutigen euregiobahn als auch aus der zukünftig geplanten Revierbahn West lässt sich in Kombination mit der Reaktivierung weiterer Strecken – möglicherweise auch grenzüberschreitend – ein auf den Knoten Aachen zugeschnittenes S-Bahn-Netz schaffen. Im Raum Bonn könnten die im Zielnetz 2040 vorhandenen Linien S 13, S 17 und S 23 perspektivisch jeweils Richtung Süden/Rheinland-Pfalz verlängert werden.

Auch in den Produktkategorien Regionalbahn und Regionalexpress wird langfristig die Einrichtung weiterer Tangentiallinien angestrebt. Bspw. ist ein direktes Produkt zwischen Aachen, Düren, Euskirchen und Bonn unter Aussparung des Knotens Köln wünschenswert. Ebenso ist zu überlegen, inwieweit die Verkehrsstation Köln Messe/Deutz (tief) als Umfahrung der stark belasteten Hohenzollernbrücke zukünftig nutzbar ist, um neue, attraktive Direktverbindungen im SPNV zu schaffen.

Basierend auf den definierten Bedienstandards strebt go.Rheinland an, dass langfristig jeder Streckenabschnitt mindestens im 30-Minuten-Takt bedient wird.

Bei allen Leistungsausweitungen und Netzerweiterungen genießt das Thema Resilienz des Angebotes oberste Priorität. go.Rheinland will ein attraktives, verlässliches und betriebsstabiles Angebot für die Fahrgäste bereitstellen. Unter dieser Prämisse werden bei der Fahrplankonstruktion der geplanten Betriebsprogramme sowie bei der Dimensionierung der zukünftigen Infrastruktur, soweit es möglich ist, entsprechende Puffer und Flexibilitäten vorgesehen. Aus diesem Grund unterstützt go.Rheinland in seiner Rolle als SPNV-Aufgabenträger u. a. sehr stark die Digitalisierung von Verkehrsleit- und Sicherungssystemen für die Schiene (ETCS) sowie die Umsetzung von Infrastrukturprojekten, die den SPNV auch nur mittelbar betreffen, bspw. die Nachnutzung der heutigen RWE-Trassen im Rheinischen Revier zur weiteren Entflechtung von Schienengüterverkehr (SGV) und SPNV.



B5

Weiterentwicklung der SPNV-Infrastruktur

51 – 80 →

B5.1 Einleitung

Die Bahnknoten Köln und Aachen zählen zu den großen Engpassstellen im deutschen Schienennetz (vgl. Kapitel B3.3). Durch ihre zentralen Lagen entlang der transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN-V) haben beide Bahnknoten auch eine europäische Dimension, da sie sowohl entlang der Achse von den ZARA-Häfen (Zeebrügge, Antwerpen, Rotterdam und Amsterdam) in Richtung Gotthardtunnel und Hafen Genua (Rhein-Alpen-Korridor) als auch innerhalb des Nord-Ostsee-Korridors entlang der Achse von den ZARA-Häfen zu den baltischen Häfen liegen. Zudem sollen die Verkehrsangebote im Regional- und Nahverkehr im Sinne der angestrebten Mobilitätswende erheblich erhöht werden. Daher sind für beide Knoten umfangreiche Investitionsvorhaben zur Steigerung der Kapazität und der Betriebsqualität vorgesehen. Diese sollen die Attraktivität des Schienenverkehrs erhöhen und die Angebotsausweitungen gemäß den Zielnetzen 2032 und 2040 (vgl. Kapitel B4.2 und B4.3) ermöglichen.

Für das gesamte Bahnsystem in Deutschland hat die aktuelle Bundesregierung folgende Ziele formuliert:

- Anteil des Schienengüterverkehrs auf 25 % erhöhen bis 2030
- Verkehrsleistung im Personenverkehr verdoppeln bis 2030
- Umsetzung des Deutschlandtaktes ab sofort einleiten
- Elektrifizierung von 75 % des Streckennetzes bis 2030

Aus den übergeordneten politischen Zielsetzungen sowie den konkreten Zielnetzplanungen 2032 und 2040 leitet sich die Notwendigkeit ab, das Schienennetz im Verbandsgebiet einschließlich der Bahnhöfe für die zukünftigen Bedarfe und Herausforderungen mit dem Ziel der Steigerung von Kapazität und Betriebsqualität auszubauen. Für das Rheinland und die Knoten Aachen, Köln und Bonn existieren dabei nachfolgende Herausforderungen:

Herausforderungen und Ausbauplanungen im Knoten Aachen

Der Bahnknoten Aachen hat im deutschen Schienennetz eine entscheidende Scharnierfunktion zum Schienennetz Belgiens. Über ihn verlaufen sowohl die Zufahrten zu den belgischen Nordseehäfen Antwerpen und Zeebrügge als auch zum Kanal-

tunnel in Richtung Großbritannien. Dies führte dazu, dass der Verkehr auf der Bahnstrecke Aachen – Köln in den letzten Jahren kontinuierlich zugenommen hat, ohne dass die Engpässe entscheidend beseitigt wurden. Diese Entwicklung stellt die Eisenbahninfrastruktur im Bahnknoten Aachen vor erhebliche Herausforderungen. Es ist davon auszugehen, dass der Umfang des Schienengüterverkehrs über die deutsch-belgische Grenze zu den Seehäfen Antwerpen und Zeebrügge in Zukunft weiter wachsen wird – prognostiziert ist ein jährliches Wachstum des Güterverkehrs aller ZARA-Häfen von 2,7 % bis 2030 (IHK-Initiative Rheinland, 2016). Auch ein weiterer Anstieg des nationalen und internationalen Schienenverkehrs rund um den Bahnknoten Aachen ist voraussehbar. Ein wichtiges Projekt ist dabei der geplante Euregio-Railport in Stolberg als Umschlaganlage für den Containerverkehr.

Wie bereits 2010 zum Bahnknoten Köln hat der Zweckverband go.Rheinland im Jahr 2016 auch zum Bahnknoten Aachen ein Gutachten erstellen lassen – in Zusammenarbeit mit lokalen bzw. betroffenen Partnern wie den Industrie- und Handelskammern (IHKs) im Rheinland, dem Kreis Düren, dem Rhein-Erft-Kreis, der Logistikregion Rheinland sowie dem Hafen Antwerpen. Die im Gutachten erarbeiteten Maßnahmen bilden eine Kombination aus punktuellen Verbesserungen der Infrastruktur und fahrplantechnischen Anpassungen. Das Gutachten sieht u. a. eine neue Weichenverbindung im Hbf Aachen, ein Überwerfungsbauwerk in Herzogenrath und ein weiteres Gleis über das Burtscheider Viadukt vor. Ein weiteres von den IHKs im Rheinland in Zusammenarbeit mit go.Rheinland beauftragtes Gutachten von railistics aus dem Jahr 2025 belegt, dass die Prognosen des Bundes für das Jahr 2040 den Güterzuwachs aus den ZARA-Häfen auf der Schiene weiterhin systematisch unterschätzen (IHK Initiative Rheinland GbR, 2025). Zur Bewältigung des wachsenden Güterverkehrs und zur Entflechtung von Personen- und Güterverkehr auf den Relationen zwischen Belgien sowie den Niederlanden und dem Rheinland sind daher erhebliche infrastrukturelle Ausbaumaßnahmen erforderlich, die über die im Bundesverkehrswegeplan 2030 hinterlegten Maßnahmen deutlich hinausgehen.



Im Bahnknoten Aachen liegen momentan 2 Überlastungserklärungen vor, die entsprechend der Verwaltungsrichtlinie des Eisenbahn-Bundesamts und der Bundesnetzagentur am 11. November 2019 durch die heutige DB InfraGO verkündet wurden:

- Strecke 2550 Aachen Hbf – Aachen West
- Strecke 2600 Stolberg Hbf – Aachen Hbf

Für diese Streckenabschnitte hat die DB InfraGO Kapazitätsanalysen durchgeführt und Pläne zur Erhöhung der Schienenwegkapazität erarbeitet. Das Gutachten zum Bahnknoten Aachen bildet dafür eine fundierte Grundlage.

Zur Abwicklung des Güterverkehrs und erwarteter Mehrverkehre sind betriebliche Maßnahmen und/oder Ausbauten auf weiteren Strecken und im Bahnknoten Mönchengladbach notwendig. Aufgrund der immer deutlicher werdenden Kapazitätsengpässe im Bahnknoten Aachen haben die Kreise, Städte und Gemeinden aus der Region Aachen mit Unterstützung von go.Rheinland im Januar 2020 Medienwirksam eigens ein „Bündnis Knoten Aachen“ gegründet. Damit wollen sie ihrer Forderung nach schnellstmöglicher Modernisierung und Ausbau der Schieneninfrastruktur rund um den Bahnknoten Aachen besonderen Nachdruck auf Landes- und Bundesebene verleihen.

Herausforderungen und Ausbauplanungen im Knoten Köln

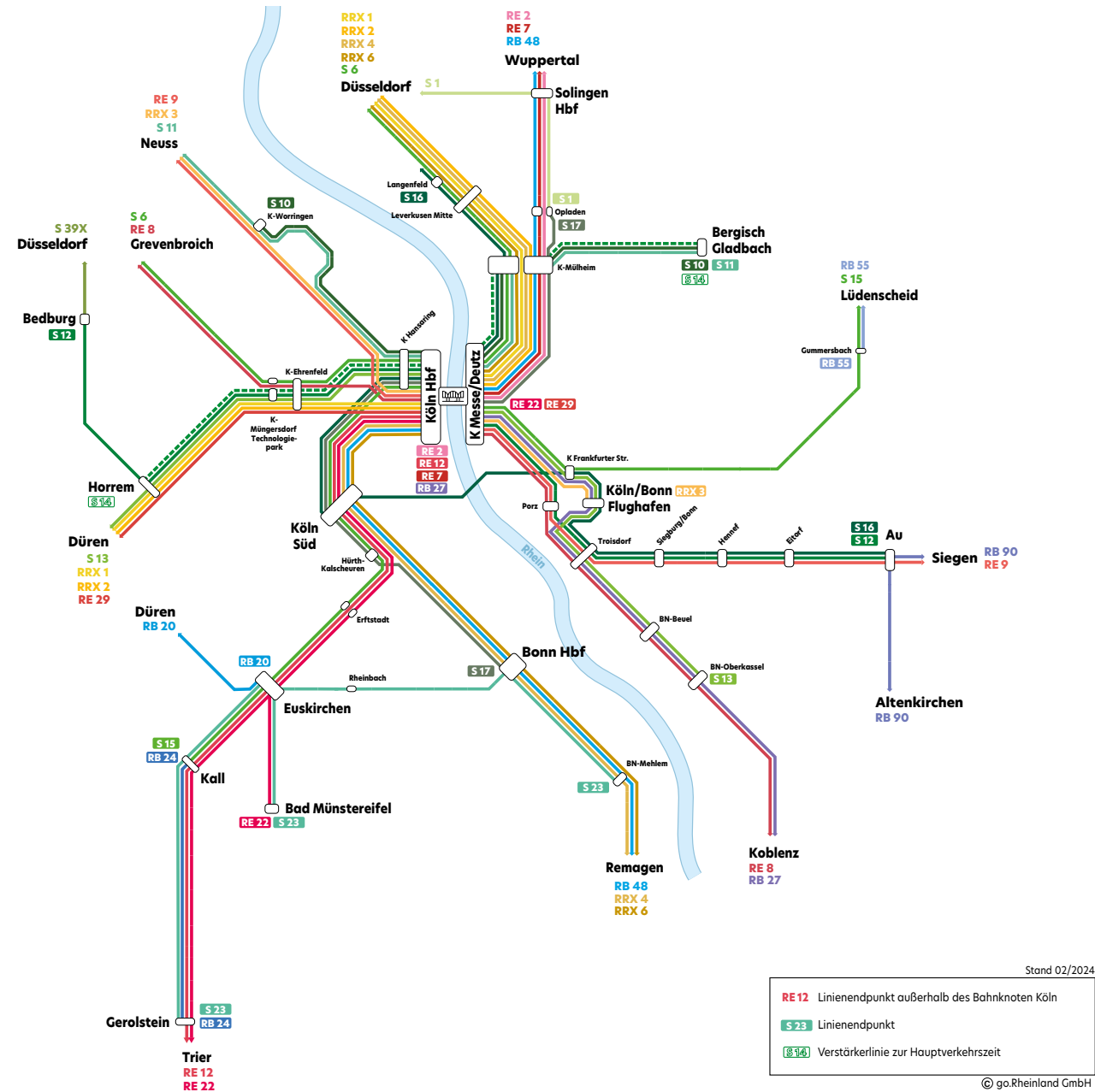
In vielen Streckenabschnitten im Knoten Köln teilen sich Züge des Fern- und Nahverkehrs sowie des Güterverkehrs die Gleise. Das führt zu gegenseitigen Behinderungen und damit zu Kapazitäts-

einschränkungen der Strecken. Mit dem Ausbau der Infrastruktur, insbesondere dem Ausbau des S-Bahn-Netzes, lassen sich schnelle und langsame Züge trennen, Engpässe beseitigen und Überholmöglichkeiten schaffen. Mit zusätzlichen Haltepunkten kann das S-Bahn-Netz zudem noch besser mit den Stadtbahnen und Buslinien in Köln und Bonn verknüpft werden.

Der Bahnknoten Köln erfüllt die Verteilungsfunktion im transeuropäischen Schienennetz, v. a. im Rhein-Alpen-Korridor. Die Infrastruktur des Bahnknotens Köln ist jedoch bereits heute veraltet und überlastet – der Knoten stößt mitsamt seinen Zulaufstrecken an seine Kapazitätsgrenzen. Die Zunahme der Überlastungserklärungen im Bereich Köln durch die DB InfraGO (derzeit 4) macht erneut die Dringlichkeit der Ausbaumaßnahmen deutlich. Der Zweckverband go.Rheinland hat dazu mit der DB InfraGO eine Knotenpunktuntersuchung in Köln initiiert, um einen zukünftigen Kollaps des Personen- und Güterverkehrs im größten Ballungsraum des Gebietes von go.Rheinland zu verhindern.

Ein erster Schritt ist der Neubau eines elektronischen Stellwerks (ESTW) für den Hbf Köln. Dieses löst die alte, teilweise sehr störanfällige Stellwerkstechnik ab. Hinzu kommt, dass die neue Stellwerkstechnik auch für zukünftige Entwicklungen der Leit- und Sicherungstechnik, wie die digitale Zugsteuerungstechnik European Train Control System (ETCS), gerüstet ist. Das ETCS funktioniert nach einem einheitlichen europäischen Standard.

Abbildung B5-2: Gesamtübersicht SPNV-Infrastrukturmaßnahmen im Knoten Köln und Teilnetz Bonn, Zielnetz 2040.
Darstellung: Heimrich & Hannot GmbH/go.Rheinland GmbH



Mit Wirkung vom 18. Oktober 2017 hat die DB InfraGO zusätzlich die Streckengleise zwischen Köln Hbf und Bf Köln Messe/Deutz sowie zwischen Bf Köln Messe/Deutz und Bf Köln-Mülheim für überlastet erklärt. Hier wurde die DB InfraGO verpflichtet, eine Kapazitätsanalyse gemäß § 58 ERegG durchzuführen und anschließend einen Plan zur Erhöhung der Schienenwegkapazität (PEK) gemäß § 59 ERegG zu erarbeiten. Ein PEK enthält neben einer Beschreibung betrieblich sinnvoller Infrastrukturergänzungen Restriktionen, wie z. B. eine Angebotsbegrenzung auf die Hauptverkehrszeiten. Eine Überlastungserklärung liegt auch für den Streckenabschnitt Hürth-Kalscheuren – Bonn – Remagen vor.

Die rechte Rheinstrecke zwischen Köln-Gremberg – Troisdorf – Wiesbaden ist stark ausgelastet, aber noch nicht überlastet. Erweiterte Kapazitäten sollen im Bereich Bonn durch die Fertigstellung der S13 zwischen Troisdorf und Bonn-Oberkassel geschaffen werden.

Der Zweckverband go.Rheinland hat in seinen bisherigen Stellungnahmen die Restriktionen aus den jeweiligen Plänen zur Erhöhung der Kapazität (PEK) für den SPNV stets abgelehnt, jedoch die geplanten Ausbaumaßnahmen begrüßt. Gleichzeitig werden die bereits identifizierten Maßnahmen oft nicht als ausreichend erachtet, weshalb ein weitgehender

Schienenausbau gefordert wird, um die Streckenleistungsfähigkeit zukunftsgerecht zu erhöhen.

Einige Strecken, insbesondere im Großraum Köln, sind von kürzeren eingleisigen Streckenabschnitten geprägt, wie z. B. Köln-Dellbrück – Bergisch Gladbach oder die S-Bahn-Gleise zwischen Horrem und Düren. Die Leistungsfähigkeiten dieser Strecken werden dadurch mehr als halbiert, da immer nur ein Zug in den eingleisigen Abschnitt einfahren kann. So kann das gewünschte Leistungsangebot (hinsichtlich Taktfolgen, Taktzeiten und Anschlussbeziehungen) nicht immer gewährleistet werden. Darüber hinaus können sich über die erforderlichen Zugkreuzungen in den Bahnhöfen die Zugverspätungen einer Richtung auf die Pünktlichkeit von Zügen der Gegenrichtung auswirken. Die Beseitigung solcher Engpässe ist eine wesentliche Aufgabe der kommenden Jahre und Jahrzehnte.

Herausforderungen und Ausbauplanungen im Knoten Bonn

Bonn liegt an der linken und rechten Rheinstrecke, 2 hochbelasteten und aufkommensstarken Schienekorridoren, die eine Ausweitung der Verkehre aufgrund der begrenzten Kapazität im derzeitigen Ausbauzustand nicht zulassen. Zudem sind die Verbindungen in die Region (Eifel, Ahrtal) durch die Hochwasserkatastrophe 2021 stark beeinträchtigt. Nach Wiederaufbau und Elektrifizierung der Strecken lassen sich zusätzliche Angebote generieren. Hierzu zählt auch der Aufbau eines S-Bahn-Netzes für die Bonner Region sowie als Verbindung zum Köln/Bonn Flughafen und nach Köln. Langfristig kann eine S 23 Euskirchen – Bonn Hbf – Bonn-Mehlem eine leistungsfähige Verbindung der linksrheinischen Stadtteile in Bonn ermöglichen.

Dekarbonisierung des SPNV

Neben den Ausbaumaßnahmen zur Adressierung der Engpässe in den Bahnknoten verfolgt der Zweckverband go.Rheinland das Ziel, die z. T. noch eingesetzte Dieseltraktion durch klimafreundlichere Antriebsarten im SPNV abzulösen. Im Koalitionsvertrag der aktuellen Landesregierung wurde im Sommer 2022 festgehalten, dass bei Neuausschreibungen im SPNV keine Netze mehr mit Dieselantrieb ausgeschrieben werden sollen. Bestehende Verträge über Dieselnetze dürfen nur in begründeten Ausnahmefällen verlängert werden („Zukunftsvertrag für Nordrhein-Westfalen“ – Koalitionsvereinbarung von CDU und Grünen 2022 – 2027, S. 36). Als mögliche Varianten der Dekarbonisierung bieten sich im

Schienenverkehr grundsätzlich folgende Antriebsarten an:

- Elektrifizierung von Bahnstrecken mit Einsatz von Elektrotriebwagen (EMU)
- batterieelektrische Triebfahrzeuge (BEMU)
- Triebfahrzeuge mit Brennstoffzellen, die Wasserstoff als Antriebsmittel nutzen (HEMU)

Der Zweckverband go.Rheinland strebt bei den meisten bestehenden Dieselstrecken eine Elektrifizierung an. Diese ermöglicht eine bessere Einbindung der betreffenden Strecken in das Gesamtnetz, was zu größerer Flexibilität und potenziell bedarfsgerechteren Angeboten führt. Die im Einzelnen geplanten infrastrukturellen Maßnahmen zur Dekarbonisierung finden sich in den nachfolgenden Kapiteln unter den Teilnetzen.

In den Kapiteln B5.2 und B5.3 werden die vorgesehenen Infrastrukturmaßnahmen, gegliedert nach den Zielnetzen 2032 und 2040 sowie den räumlichen Teilnetzen, im Einzelnen dargestellt. Die Projekte des Rheinischen Reviers nach dem Investitionsgesetz Kohleregionen (InvKG) erhalten ein eigenes Kapitel im Zielnetz 2040. In Kapitel B5.4 werden die geplanten Schritte zur weiteren Digitalisierung aufgeführt.

Die Grafik in Anhang 3 erläutert vereinfacht die notwendigen Schritte von der Machbarkeitsstudie bis zum SPNV-Infrastrukturausbau.

In Anhang 4 befindet sich eine Tabelle mit Kostangaben für alle vorgesehenen infrastrukturellen Maßnahmen im Gebiet von go.Rheinland.

Im Zuge der Neuaufstellung des ÖPNV-Bedarfsplanes des Landes Nordrhein-Westfalen hat go.Rheinland im Oktober 2024 für die Zielnetze 2032 und 2040 relevante (Anhang 5) sowie darüber hinausgehende SPNV-Infrastrukturmaßnahmen (Anhang 6) angemeldet (vgl. Erläuterungen in Kapitel B1.3).

B5.2 Zielnetz 2032

B5.2.1 Rhein-Ruhr-Express (RRX)

Der RRX soll gemäß den NRW-Zielnetzen nach dem Jahr 2030 als neues Produkt den Nahverkehr in der bevölkerungsstarken Metropolregion Rhein-Ruhr mit einem 15-Minuten-Takt auf der Kernachse Dortmund – Essen – Duisburg – Düsseldorf – Köln prägen. Damit das Konzept umgesetzt werden und seine volle Wirkung entfalten kann, sind infrastrukturell einige Voraussetzungen zu schaffen.

Zur betrieblichen Abwicklung der 4 Linien im 15-Minuten-Takt und zur Realisierung der Reisezeitverkürzungen des RRX-Betriebes sind verschiedene Infrastrukturmaßnahmen im Bereich von go.Rheinland sowohl auf dem Hauptast zwischen Köln und Düsseldorf als auch auf den darüber hinaus verlaufenden Streckenabschnitten erforderlich:

- Viergleisiger Streckenausbau Köln – Düsseldorf auf seiner gesamten Länge. Die größten Aus- und Umbaumaßnahmen stellen hierbei die Planfeststellungsabschnitte (PFA) 1.2 (Leverkusen Chempark – Leverkusen-Küppersteg) und 1.3 (Leverkusen-Rheindorf – Langenfeld-Berghausen) dar. Auf diesen Abschnitten werden die Gleise auf einer Länge von 5,5 km zweigleisig ausgebaut, jeweils 6 Eisenbahnüber- und Fußgängerunterführungen angepasst, über 5,4 km zusätzlicher Schallschutz verbaut, die Leit- und Sicherungstechnik erneuert sowie die Oberleitungsanlagen ausgebaut.
- Rückbau des bisherigen S-Bahn-Außenbahnsteigs am Bahnhof Leverkusen Mitte und Ersatz durch einen Mittelbahnsteig mit Zugang zum Busbahnhof. Zudem wird der gesamte Bahnhof barrierefrei ausgebaut.

Die Maßnahmen wurden, abgesehen von der Aufzugsnachrüstung am Bahnhof Leverkusen Mitte, die erst Ende 2024 erfolgt ist, im zweiten Halbjahr 2023 fertiggestellt. Die aufwendigsten Infrastruktur-

maßnahmen (6-gleisiger Ausbau Düsseldorf-Reisholz – Duisburg, Umbau Düsseldorf Hbf und Dortmund Hbf) liegen jedoch außerhalb des Gebietes von go.Rheinland.

Für die zur angestrebten Kapazitätssteigerung beschafften RRX-Fahrzeuge ist ein einheitlicher Infrastrukturstand notwendig, der eine Bahnsteiglänge von mindestens 215 m Nutzlänge sowie eine Bahnsteighöhe von 76 cm vorsieht. Die notwendigen Bahnsteigverlängerungen auf den RRX-Außenästen Köln – Koblenz, Köln – Aachen und Aachen – Mönchengladbach sind größtenteils abgeschlossen. Im Verbandsgebiet stehen Bahnsteigverlängerungen lediglich noch für die Haltepunkte Aachen Schanz und Köln Süd aus. Die barrierefreie Zugänglichkeit wurde bis auf die beiden o. g. Maßnahmen sowie Aachen West (barrierefreier Ausbau im Rahmen von MOF 3) flächendeckend hergestellt. Für einen RRX-Halt in Köln-Mülheim bedarf es des Baus eines „Gleises 0“ auf der Bahnhofwestseite. Die Maßnahme ist im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplanes enthalten.

B5.2.2 Teilnetz Aachen

Im Teilnetz Aachen sind für das Zielnetz 2032 eine Reihe von Maßnahmen erforderlich, die im Folgenden beschrieben werden. Am Ende des Abschnitts befindet sich eine tabellarische Übersicht über die Maßnahmen.

Aachen Rothe Erde – Eilendorf: Drittes Gleis/Hbf Eschweiler: Ausbau
Die Maßnahmen zur Ausbaustrecke (ABS) 4 Köln – Aachen wurden in den letzten Jahren durch DB InfraGO weitergeführt. Fertiggestellt wurde im Jahr 2020 der Umbau des Hauptbahnhofes Eschweiler. Hier wurden die Bahnsteiganlagen erneuert und barrierefrei gestaltet. Für den Güterverkehr sind 740 m lange Überholgleise gebaut worden. Außerdem wurde der Bahnübergang Jägerspfad in Eschweiler beseitigt und durch eine Eisenbahnüberführung ersetzt. Von Aachen Rothe Erde bis kurz vor Eilendorf wurde das dritte Gleis im Rahmen der Ausbaustrecke verlängert. Allerdings werden die Baumaßnahmen voraussichtlich erst 2029 vollständig abgeschlossen.

Aachen Rothe Erde: Zusätzlicher Bahnsteig
Der Bahnhof Aachen Rothe Erde erhält im Rahmen des Klimaschutzprogramms des Bundes einen weiteren Außenbahnsteig. Damit werden eine Flexibilisierung des Betriebes und eine Erhöhung der Kapazitäten ermöglicht.



Der neue Bahnsteig wird mit einem Aufzug barrierefrei zugänglich sein.

Aachen-Richterich: Neubau Haltepunkt
Auf der Strecke Aachen – Mönchengladbach wird zwischen Aachen West und Kohlscheid der zusätzliche Haltepunkt Aachen-Richterich von der DB InfraGO AG eingerichtet. Er wird von der Regionalbahn (RB) 20 im Halbstundentakt bedient. Geplant ist der Neubau von 2 Außenbahnsteigen mit barrierefreien Zugängen. Das Vorhaben wird als Bestandteil der Kapazitätsoffensive Bahnhöfe über das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) finanziert.

„die euregiobahn“: Stolberg Altstadt – Breinig und Abzweig Alsdorf-Kellersberg – Aldenhoven-Siersdorf: Reaktivierung
Das Grundnetz der EVS EUREGIO Verkehrsschienen-netz GmbH (EVS) wird seit 20 Jahren weiterent-wickelt und umfasst derzeit folgende Strecken:

- Herzogenrath – Stolberg Hbf (Ringbahn)
- Stolberg Hbf – Eschweiler – Langerwehe (Eschwei-ler Talbahn)
- Stolberg Hbf – Stolberg Altstadt

Auf dem Grundnetz der EVS aufbauend wird die Infrastruktur in den kommenden Jahren weiter ausgebaut. Als erster Schritt erfolgt die Reaktivie-rung von Stolberg Altstadt nach Stolberg-Breinig (geplant 2025), gefolgt von der Reaktivierung vom Abzweig Alsdorf-Kellersberg bis Aldenhoven-Siersdorf (geplant 2026). Die Finanzierung der Maßnah-men übernimmt der Zweckverband go.Rheinland mit Fördermitteln nach § 12 ÖPNVG.

EVS-Grundnetz sowie Ergänzungsnetz: Elektrifizierung
Für die Weiterentwicklung der Regionalbahn (RB) 20 sollen die Strecken der EVS elektrifiziert werden, damit die RB 20 zukünftig in elektrischer Traktion verkehren kann. Stand Anfang 2025 laufen die Schaffung des Baurechtes sowie weitere bauvor-bereitende Maßnahmen. Die Planungen/Bauarbei-ten auf der Ringbahn für die Elektrifizierung sollen Anfang 2026 starten. Das Vorhaben wird über das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) finanziert.

Auch die Erweiterungen des EVS-Netzes nach Breinig und Aldenhoven-Siersdorf (Ergänzungsnetz) sollen elektrifiziert werden, damit diese in das Flü-gelkonzept der RB 20 einbezogen werden können. Nach derzeitigem Stand soll die Elektrifizierung dieser Streckenabschnitte des Ergänzungsnetzes in der ersten Hälfte der 2030er-Jahre erfolgen.

Eifel-Bördebahn Düren – Euskirchen: Reaktivierung und Elektrifizierung



Im Jahr 2019 wurde die Strecke Düren – Euskirchen durch die Rurtalbahn GmbH (RTB) als Eisenbahn-infrastrukturunternehmen reaktiviert. Seit Januar 2023 ist nach einem weiteren Ausbau der Bahn-übergangstechnik die Einführung eines Stundentak-tes möglich geworden. Der Vollausbau mit verkürz-ten Fahrzeiten zwischen Düren und Euskirchen soll voraussichtlich Ende 2025 fertiggestellt sein. Finan-ziert wird der Vollausbau mit Fördergeldern des Zweckverbandes go.Rheinland nach § 12 ÖPNVG.

Linnich – Hückelhoven-Baal: Lückenschluss
Für den Nordast der Rurtalbahn des Dürener Netzes ist der Lückenschluss zwischen Linnich und Hückel-hoven-Baal geplant. Allerdings ist keine physische Verbindung zur Strecke Aachen – Mönchengladbach vorgesehen. Im Zuge des Lückenschlusses werden auch die beiden neuen Haltepunkte Linnich-Körrenzig und Hückelhoven-Rurich geschaffen. Das Vorhaben soll über das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) finanziert werden. Mit einer Inbetriebnahme der neuen Teilstrecke ist Anfang der 2030er-Jahre zu rechnen.

„Netz Düren“: Dekarbonisierung
Im „Netz Düren“ (RB 21 mit Nordast und Süd-ast – künftig RB 21 und RB 23 – sowie RB 28 Dü-ren – Euskirchen) war zunächst eine Umstellung der Traktion vom heutigen Dieselbetrieb auf Brennstoff-zellenbetrieb vorgesehen. Nach erneuter Wirt-schaftlichkeitsbetrachtung soll der sogenannte „Dü-rener Stern“ (RB 21, RB 23, RB 28) gemäß Beschluss der Verbandsversammlung von go.Rheinland von Ende November 2024 elektrifiziert werden. Aktuell werden verschiedene Varianten geprüft, neben einer vollständigen Elektrifizierung auch der Einsatz von batterieelektrischen Triebfahrzeugen auf dem Südast der Rurtalbahn (RB 23).

Tabelle B5-1: Maßnahmen im Teilnetz Aachen mit Finanzierungsquelle im Zielnetz 2032

Maßnahmen	Finanzierung
Im Bau	
Reaktivierung Stolberg Altstadt – Breinig und Befahrbarmachung Alsdorf-Kellersberg – Aldenhoven-Siersdorf	§ 12 ÖPNVG
Drittes Gleis Aachen Rothe Erde/Ausbau Hbf Eschweiler	InvKG
Reaktivierung der Eifel-Bördebahn Düren – Euskirchen	§ 12 ÖPNVG
Im Planungsprozess	
Elektrifizierung EVS-Grundnetz	GVFG
Elektrifizierung EVS-Ergänzungsnetz	GVFG
Lückenschluss Linnich – Hückelhoven-Baal	GVFG
Zusätzlicher Bahnsteig Aachen Rothe Erde	InvKG
Neubau Haltepunkt Aachen-Richterich	GVFG
Elektrifizierung Bördebahn Düren – Euskirchen (Eifel-Bördebahn)	GVFG
Dürener Stern: Elektrifizierung bzw. Einsatz von BEMU (Südast)	GVFG bzw. Sonderförderung des BMV (BEMU)

B5.2.3 Teilnetz Bonn

Im Teilnetz Bonn sind neben Maßnahmen zur Besei-tigung der Folgen der Flutkatastrophe 2021 für das Zielnetz 2032 eine Reihe von Maßnahmen erfor-derlich, die im Folgenden beschrieben werden. Am Ende des Abschnitts befindet sich eine tabellarische Übersicht über die Maßnahmen.

Troisdorf – Bonn-Oberkassel (S 13): Ausbau
Seit Herbst 2016 wird die S 13 im Abschnitt Trois-dorf – Bonn-Oberkassel ausgebaut. Es entsteht eine eigenständige S-Bahn-Infrastruktur parallel zur rechten Rheinstrecke. In Bonn-Vilich und Bonn-Ramersdorf West entstehen neue S-Bahnhöfe. Der Streckenabschnitt Troisdorf – Bonn-Beuel wird im Rahmen der Ertüchtigung des Hochleistungs-korridors Troisdorf – Wiesbaden voraussichtlich bis Dezember 2026 fertiggestellt. Der Abschnitt Bonn-Beuel – Bonn-Oberkassel wird nach aktuellem Stand ab 2030 gebaut. Das für die Einfädelung auf die Hauptstrecke und somit für eine Verbindung der S 13 mit dem Köln/Bonn Flughafen und dem Knoten Köln notwendige Überwerfungsbauwerk Troisdorf wird in der zweiten Hälfte der 2030er-Jahre errich-tet. Das gesamte Vorhaben wird seitens des Bundes

im Rahmen der Leistungs- und Finanzierungsverein-barung (LuFV) (Nahverkehrsmaßnahmen in Anhang 8.6 der LuFV) finanziert.

Troisdorf: Überwerfungsbauwerk
Das Überwerfungsbauwerk Troisdorf dient der Ent-flechtung des Teilknotens Troisdorf und führt die S 13 höhenfrei in die S-Bahn-Strecke Richtung Köln ein. Diese Maßnahme ist essenziell für die Einbin-dung der S 13 in den Knoten Köln. Nach Abschluss der Grundlagenermittlungen soll nach angepasstem Zeitplan der DB InfraGO die Vorplanung der Maß-nahme im Jahr 2026 starten. Verbunden mit dem Bau des Brückenbauwerks sind auch signaltech-nische Anpassungen der S-Bahn-Strecke zwischen Troisdorf und Porz-Wahn notwendig. Der Bau erfolgt voraussichtlich in der zweiten Hälfte der 2030er-Jahre.

Eifelstrecken: Wiederaufbau und Elektrifizierung
Im Zuge der Beseitigung der Schäden aus der Flutkatastrophe vom Juli 2021 hat der Bund Mög-lichkeiten zu einer beschleunigten Elektrifizierung sowohl der Eifelstrecke als auch der Voreifelbahn und der Erfttalbahn geschaffen. Das Land Nord-rhein-Westfalen, der Zweckverband go.Rheinland

und die DB AG haben am 10. Februar 2022 eine Realisierungs- und Finanzierungsvereinbarung (RuFV) zur Elektrifizierung der Eifelstrecke Hürth-Kalscheuren – Landesgrenze NRW/RP, der Voreifelbahn Euskirchen – Bonn Güterbahnhof und der Erfttalbahn Euskirchen – Bad Münstereifel unterzeichnet. Die Maßnahmen sind bereits in Planung/Umsetzung und werden voraussichtlich im Laufe

des Jahres 2028 vollständig abgeschlossen sein. Für die Elektrifizierung der Ahrtalbahn und des Streckenabschnitts von der Landesgrenze bis Trier hat das Land Rheinland-Pfalz eine ergänzende Vereinbarung mit der Deutschen Bahn AG abgeschlossen. Der Zugbetrieb wird im Rahmen des Vertrags für das „Kölner Dieselnetz“ auf eine elektrische Traktion umgestellt. Die Verhandlungen hierzu laufen derzeit.

Tabelle B5-2: Maßnahmen im Teilnetz Bonn mit Finanzierungsquelle im Zielnetz 2032

Maßnahmen	Finanzierung
Im Bau	
S 13 Troisdorf – Bonn-Oberkassel	LuFV
Elektrifizierung der Eifelstrecken	GVFG
Im Planungsprozess	
Überwerfungsbauwerk Troisdorf	Bundesverkehrswegeplan

B5.2.4 Teilnetz Köln

Im Bahnknoten Köln sind aktuell 16 Ausbauprojekte mit weiteren Unterprojekten für eine leistungsfähigere Schieneninfrastruktur in Planung und Bau. Der Ausbau der S-Bahn ist dabei ein wichtiger Baustein, um die Region für die Verkehrsströme der Zukunft zu rüsten und die angestrebte Verkehrswende zu ermöglichen.

Gummersbacher Straße (ASG) in Köln: Ausbau
Im Rahmen dieses Projektes werden zwei separate Gleise für den Fernverkehr vom Bf Köln Messe/Deutz (tief) bis zum Abzweig Gremberghoven gebaut. Die ursprünglich für Mitte/Ende der 2020er-Jahre vorgesehene Maßnahme muss angesichts der anstehenden Sanierungen der Hochleistungskorridore und der Brücken auf dem Kölner Eisenbahnring neu terminiert werden. In Rede steht eine Realisierung zu Beginn der 2030er-Jahre. Finanziert wird die Maßnahme über den Bedarfsplan Schiene des Bundes.

S 11-Kernpaket
Das S 11-Kernpaket umfasst u. a. den Neubau von zusätzlichen S-Bahnsteigen im Hbf Köln und Bf Köln Messe/Deutz, den Neubau des S-Bahnhofs Köln-Kalk West und den zweigleisigen Ausbau der Strecke Köln-Dellbrück bis Bergisch Gladbach einschließlich einer neuen Abstellanlage und drei zusätzlicher Gleise im Bf Bergisch Gladbach. Darüber hinaus werden die Bestandsbahnsteige in Köln-

Dellbrück, Köln-Holweide und Duckterath modernisiert und aufgehöht. Zusätzlich sind der Neubau der Fassade des Hbf Köln sowie der Neubau des Vordaches am Breslauer Platz Bestandteil des Projektes. Des Weiteren ist der Neubau eines ESTW am Hbf Köln für die S-Bahn und die signaltechnische Ausrüstung des Streckenabschnitts Köln-Mülheim – Bergisch Gladbach vorgesehen. Damit wird v. a. die Stammstrecke des S-Bahn-Netzes Köln zwischen Bf Köln Hansaring und Bf Köln Messe/Deutz bzw. Abzweig Posthof leistungsfähig ausgebaut und dient als Grundlage für weitere Angebotsausweitungen im S-Bahn-Netz Köln.

Während das Planfeststellungsverfahren für den Ausbau des Bf Bergisch Gladbach seit November 2022 läuft, wurden im Laufe des Jahres 2023 die drei verbleibenden Planfeststellungsverfahren für den Ausbau Hbf Köln, Bf Köln Messe/Deutz und für den Abschnitt Köln-Dellbrück bis zum Bahnübergang Tannenbergsstraße in Bergisch Gladbach zur Schaffung des Baurechts eingeleitet. Inzwischen haben die Offenlagen für alle Planungsabschnitte stattgefunden. Die Finanzierung des Vorhabens soll über das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) erfolgen, DB InfraGO wird den Finanzierungsantrag im 2. Quartal 2025 beim Bund einreichen.

S 11-Ergänzungspaket
Das S 11-Ergänzungspaket wird im Rahmen des Investitionsgesetzes Kohleregionen (InvKG) (vgl.

Kapitel B5.3.4) in Planung und Bau vom Bund finanziert. Die Maßnahmenbestandteile sind der Ausbau der Erft-S-Bahn zwischen Kerpen-Horrem und Bedburg (Elektrifizierung, Streckenausbau und Modernisierung der Stationen) sowie als Teilmaßnahme 2 der Neubau des S-Bahnhofs Köln Berliner Straße. Zur höhenfreien Einfädelung der Erft-S-Bahn in die S-Bahn-Strecke Köln – Düren wird ein eingleisiges Überwerfungsbauwerk östlich von Kerpen-Horrem errichtet. Der neue S-Bahnhof Köln Berliner Straße im Stadtteil Mülheim ermöglicht eine Korrespondenz zur Stadtbahnlinie 4.

Erftbahn
Die Planung zur Elektrifizierung und zum Ausbau der Erftbahn Horrem – Bergheim – Bedburg liegt in der Entwurfsplanung (Lph. 3 HOAI; vgl. Anhang 3 Planungsschritte der Infrastrukturentwicklung und Förderung im SPNV) vor. Geplant ist, dass die Erftbahn als Erft-S-Bahn im 20-Minuten-Takt in das S-Bahn-Netz Köln integriert wird. Notwendig hierfür ist ein Überwerfungsbauwerk in Horrem. Mit der Elektrifizierung werden die Haltepunkte für einen barrierefreien Zugang ertüchtigt.

S 6 Köln – Pulheim – Mönchengladbach
Die Einbeziehung der Bahnstrecke Köln – Mönchengladbach in das S-Bahn-Netz Köln ist ebenfalls Bestandteil der Maßnahmen des InvKG (vgl. Kapitel B5.3.4). Folgende Teilmaßnahmen werden dazu umgesetzt:

- höhenfreie Ausfädelung der S-Bahn im Bereich Köln-Müngersdorf Technologiepark aus der S-Bahn-Stammstrecke Köln Messe/Deutz – Horrem

- Neubau von S-Bahnhöfen in Köln-Bocklemünd, Pulheim-Gewerbepark und Grevenbroich Süd
- Neubau einer Wendeanlage im Bahnhof Grevenbroich
- Neubau eines zweiten Gleises zwischen Rheydt-Odenkirchen und Rheydt Hbf
- Anpassungen der Bahnsteige an den vorhandenen Haltepunkten der Strecke an den S-Bahn-Betrieb
- barrierefreier Ausbau der Bestandsbahnhöfe entlang der Strecke

Durch die Aufnahme in die Sammelvereinbarung für Planungen Lph. 1 & 2 HOAI (Grundlagenermittlung und Vorplanung) seitens des Bundes im Dezember 2022 läuft der Planungsprozess derzeit an.

Revierbahn Ostteil
Der Streckenabschnitt Bedburg – Grevenbroich – Neuss wird derzeit im Dieselsbetrieb von der RB 39 befahren. Das Investitionsgesetz Kohleregionen (InvKG) sieht einen zweigleisigen Ausbau und eine Elektrifizierung der Strecke vor. Da die Planungsphase noch nicht erreicht ist, kann erst Ende der 2030er-Jahre mit einer Aufnahme des elektrischen Betriebes gerechnet werden. Das NRW-Zielnetz 2040 sieht einen 30-Minuten-Takt der RB 39 zwischen Bedburg und Düsseldorf Hbf vor. Mit welcher Traktionsform im Folgeverkehrsvertrag ab 2029 der Betrieb der RB 39 weitergeführt wird, ist noch nicht festgelegt.

RB 90
Die Ländergrenzen überschreitende Linie RB 90 Limburg – Au (Sieg) wird auf batterieelektrischen Antrieb (BEMU) umgestellt.

Tabelle B5-3: Maßnahmen im Teilnetz Köln mit Finanzierungsquelle im Zielnetz 2032

Maßnahmen	Finanzierung
Im Bau	
Ausbau südlich Gummersbacher Straße (ASG) in Köln	Bedarfsplan Schiene
Im Planungsprozess	
S 11-Kernpaket	GVFG
S 11-Ergänzungspaket	InvKG
Erftbahn	InvKG (Planung bis Lph. 2: § 11 ÖPNVG NRW)
S 6 Köln – Pulheim – Mönchengladbach	InvKG (Planung und Bau)
RB 90	Keine Förderung notwendig



B5.3 Zielnetz 2040

Im Kapitel B5.3 werden getrennt nach Teilnetzen die infrastrukturellen Maßnahmen aufgeführt, die für das Zielnetz 2040 erforderlich sind. Da sich die Maßnahmen in frühen Planungsstadien befinden, sind v. a. Aussagen zu Fertigstellungsterminen noch nicht möglich.

B5.3.1 Teilnetz Aachen

Investitionsgesetz Kohleregionen (InvKG):
Aachen West – Düren

Zu den geplanten infrastrukturellen Maßnahmen gehören:

- ein neues Überholgleis zwischen Aachen Hbf und Aachen Rothe Erde unter Einbeziehung des Burtseider Viadukts, wodurch auf der Strecke Köln – Aachen mehr Kapazität geschaffen werden kann
- der Ausbau des Bahnhofs Aachen West zu einem leistungsfähigen Verknüpfungspunkt im Gebiet des Campus der RWTH Aachen
- Neubau von Überwerfungsbauwerken in Stolberg und Langerwehe zur höhenfreien Einfädelung der RB 20
- Umbau des Güterbahnhofs Aachen West mit einem neuen Richtungsgleis Aachen – Mönchengladbach auf der Ostseite des Bahnhofs
- Neubau von Überholgleisen bei Geilenkirchen und zwischen Langerwehe und Düren

- Maßnahmen zur Verbesserung der Infrastruktur im Hbf Aachen (z. B. zusätzliche Weichenverbindungen zwischen Gleis 6 und Gleis 7 für parallele Einfahrten)
- Blockverdichtung Aachen Hbf – Aachen West
- Blockverdichtung Übach-Palenberg – Aachen West

Mit Blockverdichtungen sind Verbesserungen bei der Signaltechnik der o. g. Streckenabschnitte gemeint. Seitens des Zweckverbandes go.Rheinland wird damit gerechnet, dass die DB InfraGO die Planungen zur Umsetzung der Maßnahmen ab dem Jahr 2025 aufnehmen wird.

Strecke Köln – Aachen: Ausbau

Im Bereich des Bahnknotens Aachen ist der weitere Ausbau der Strecke Köln – Aachen im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) gelistet. Die Maßnahme wurde darüber hinaus auch ins Investitionsgesetz Kohleregionen (InvKG) vom 8. August 2020 aufgenommen. Die Ausbaustrecke Köln – Aachen ist zum einen im aktuell gültigen BSWAG als laufendes Vorhaben des vordringlichen Bedarfs mit einem Restvolumen < 50 Mio. Euro enthalten; zum anderen wurde am 06. November 2018 bekannt gegeben, dass weitere, noch zu definierende Maßnahmen an der Strecke durch den Bund im Rahmen des Projekts „Deutschlandtakt“ in den vordringlichen Bedarf aufsteigen. Von Bedeutung für die Region ist auch die Maßnahme „Ausbaustrecke Grenze D/NL – Kaltenkirchen – Viersen – Rheydt-Odenkirchen“ auf dem Gebiet des Regierungsbezirks Düsseldorf, die sich ebenfalls im vordringlichen Bedarf des BVWP

befindet und zur Entlastung des Knotens Aachen beiträgt. Mit dieser Maßnahme werden die Kapazitäten für den Güterverkehr zu den ZARA-Häfen (Zeebrugge, Antwerpen, Rotterdam, Amsterdam) erweitert.

Hbf Aachen: Maßnahmen für den Güterverkehr

Der Knoten Aachen wurde im Jahr 2023 als Maßnahme des Deutschlandtakts neu in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen. Hierbei sind folgende Teilmaßnahmen für den Güterverkehr erfasst:

- Aachen Hbf: Bau einer doppelten Weichenverbindung zu Gleis 28 im Westkopf und Anbindung des Gleises 26 von Aachen West
- Herstellung zweier mittiger Überholgleise im Hbf Aachen als Warteposition für Güterzüge mit 740 m Nutzlänge
- Verlegung der Systemwechselstelle Aachen Hbf

Rheydter Kurve

Mit einer Neubaustrecke zwischen Herrath und Hochneukirch, die die Strecken Aachen – Mönchengladbach und Mönchengladbach – Köln verbindet, können die bestehenden Engpässe im Güterverkehr zwischen Aachen und Köln umfahren werden. Die Maßnahme befindet sich derzeit in der Kategorie „potenzieller Bedarf“ des Bundesverkehrswegeplanes. Planungen können jedoch erst aufgenommen werden, wenn sie in den „vordringlichen Bedarf“ hochgestuft wird. Flankierend zu dieser Maßnahme sollen Überholgleise bei Geilenkirchen ausgebaut werden.

Herzogenrath: Überwerfungsbauwerk

Das geplante Überwerfungsbauwerk nördlich des Bf Herzogenrath soll die RB 20 höhenfrei in Fahrtrichtung Aachen in die Strecke Mönchengladbach – Aachen führen. Damit wird die Betriebssituation im Knoten Herzogenrath entspannt, da das Richtungsgleis Aachen – Mönchengladbach nicht mehr gekreuzt werden muss. Als Infrastrukturbetreiberin wird die EVS fungieren.

Langerwehe – Düren: Drittes Gleis

Die Machbarkeitsstudie wurde in Zusammenarbeit mit dem Kreis Düren, der Stadt Düren und der Gemeinde Langerwehe durchgeführt. Die Studie ergab, dass eine eigene Gleisinfrastruktur für die RB 20 Düren – Langerwehe baulich möglich ist. Das zusätzliche Gleis soll auf der Nordseite im Bahnhof beginnen und mit einem Überwerfungsbauwerk zwischen Langerwehe und Schlich auf die Südseite der Strecke

Aachen – Köln verlagert werden. Im Bahnhof Düren wird die Südseite erreicht. Damit ist eine Verlängerung der RB 20 in Richtung Euskirchen möglich. Dabei sind zusätzliche Haltepunkte in Langerwehe-Schlich und Düren-Derichsweiler vorgesehen. Das Nutzen-Kosten-Verhältnis wurde mit 3,3 unter Berücksichtigung eines Kostenpuffers von 30 % errechnet. Damit wäre eine etwaige Förderfähigkeit nach dem GVFG gegeben. Die Maßnahme wurde aber inzwischen in das InvKG aufgenommen. Damit die Durchbindung der RB 20 nach Euskirchen (s. u.) erfolgen und das dritte Gleis seine volle Funktionsfähigkeit erhalten kann, muss im Bahnhof Düren das Gleis 7 einen Bahnsteig für den RB-Halt erhalten.

Eifel-Bördebahn: Elektrifizierung

Nach dem Vollausbau der Eifel-Bördebahn ist als nächster Schritt die Elektrifizierung der Strecke vorgesehen. Damit kann mit der RB 20 auch eine Direktverbindung von Euskirchen nach Aachen geschaffen werden. Auf der eingleisigen Strecke werden die Haltepunkte Zulpich und Vettweiß-Rommelsheim als Kreuzungsbahnhöfe ausgebaut. Neu eingerichtet werden die Haltepunkte Ülpnich und Dürscheven im Stadtgebiet Zulpich sowie Düren-Distelrath. Die Elektrifizierung der Eifel-Bördebahn ist für eine Förderung durch das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) angemeldet.

Netz Düren: Bahnsteigverlängerungsprogramm

Im Netz Düren („Dürener Stern“) müssen die Bahnsteige für den geplanten elektrischen Betrieb verlängert und aufgehört werden. Die genaue Ausgestaltung ist abhängig von der zukünftig gewählten Traktion (vgl. Kapitel B5.2.2) und differiert z. T. zwischen Nordast, Südast und Bördebahn.

„die euregiobahn“: Verlängerung von Stolberg-Breinig über Walheim bis Schmithof, optional weiter bis Landesgrenze D/B, Raeren (B) und Eupen (B) Für diese Maßnahme im Netz der EVS EUREGIO Verkehrsschienennetz GmbH ist zunächst eine Machbarkeitsstudie vorgesehen, die die technische und wirtschaftliche Machbarkeit der grenzüberschreitenden Reaktivierung bestätigen soll. Als Rückfallebene könnte die Strecke bis zur Bundesgrenze ausgebaut werden.

Schwalm-Nette-Bahn: Verlängerung von Dalheim bis Roermond

Eine mögliche Reaktivierung des Streckenabschnitts Dalheim – Roermond ist als Verlängerung der S 8 Mönchengladbach – Roermond im Zielnetz 2040 NRW vorgesehen. Sollte es zu einer Reaktivierung dieser Strecke kommen, wird der Zweckverband go.Rheinland in Abstimmung mit den entsprechenden Akteuren in den Niederlanden die Wiederaufnahme des SPNV auf dem Streckenabschnitt Dalheim – Roermond anstreben.

RB 34 Dalheim – Mönchengladbach

Diese Strecke ist zwischen Dalheim und Rheydt Güterbahnhof nicht elektrifiziert. Die RB 34 verkehrt im Stundentakt in Dieseltraktion. Im Zielnetz 2040 ist auf der Strecke die Verlängerung der S 8 von Mönchengladbach nach Roermond vorgesehen. Ob sich das Projekt wirtschaftlich realisieren lässt, ist noch zu untersuchen. Mit welcher Traktionsform im Folgeverkehrsvertrag ab 2029 der Betrieb weitergeführt wird, ist noch nicht festgelegt.

RB 35 Erkelenz – Wassenberg

Für eine Durchbindung der RB 35 bis Wassenberg ist die Reaktivierung des Streckenabschnitts Hückelhoven-Baal bis Wassenberg erforderlich (vgl. Kapitel B5.3.4). Die Planungen für diese Maßnahme haben noch nicht begonnen.



Tabelle B5-4: Maßnahmen im Teilnetz Aachen mit Finanzierungsquelle im Zielnetz 2040

Maßnahmen	Finanzierung
Investitionsgesetz Kohleregionen Aachen West – Düren	InvKG (Planung und Bau)
Rheydter Kurve	InvKG (Planung und Bau)
Überwerfungsbauwerk Herzogenrath	FöRi-Planungsvorrat (Planung)
Drittes Gleis Langerwehe – Düren	InvKG (Planung und Bau)
Verlängerung der euregiobahn von Stolberg-Breinig über Walheim bis Schmithof, optional weiter bis Raeren (B) und Eupen (B)	FöRi-Planungsvorrat (Planung)
„Netz Düren“: Bahnsteigverlängerungsprogramm	GVFG
Verlängerung der Schwalm-Nette-Bahn von Dalheim bis Roermond	offen
RB 34 Dalheim – Mönchengladbach	GVFG
Ausbau der Strecke Köln – Aachen	InvKG (Planung und Bau)
Maßnahmen im Hbf Aachen	Bundesverkehrswegeplan
RB 35 Erkelenz – Wassenberg	offen

B5.3.2 Teilnetz Bonn

Siegstrecke: Ausbau

Der Ausbau der Siegstrecke Troisdorf – Siegen ist Bestandteil des „Mittelrheinkorridors I“ im vor-dringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans. Vorgesehen ist die Herstellung der Zweigleisigkeit in den Abschnitten Blankenberg – Merten und Schladern – Rosbach. Es handelt sich bei den eingleisigen Abschnitten um Folgeschäden des Zweiten Weltkriegs. Der Wiederaufbau erfolgte damals nur eingleisig. Ferner sollen die Tunnel für ein Profil überarbeitet werden, das einen Betrieb mit Güterzügen des kombinierten Ladungsverkehrs (KLV) ermöglicht. Ein Planungsbeginn für die Vorplanung für diese Maßnahmen wurde bislang noch nicht kommuniziert.

Eifelstrecke: Ausbau für die S-Bahn-Linie S 15 Süd

Eine südliche Fortsetzung der Westspange Köln bildet die Eifelstrecke. Diese ist für den vorgesehenen S-Bahn-Betrieb der S 15 mit folgenden Maßnahmen zu ertüchtigen:

- Neubau S-Bahnhof Hürth-Fischenich
- Neubau S-Bahnhof Euskirchen West
- Anpassungen an den Bahnsteigen der Bestandshaltepunkte
- Neubau einer Abstellanlage in Kall
- Ausbau einer viergleisigen Einfahrt in den Bahnhof Euskirchen an der Ostseite
- Verlängerung der Zweigleisigkeit der Strecke von Kall bis Kall-Sötenich (1. Baustufe)
- weitere Verlängerung der Zweigleisigkeit von Kall-Sötenich bis Nettersheim
- Beseitigung von Bahnübergängen an der Strecke durch höhenfreie Eisenbahnkreuzungen

Tabelle B5-5: Maßnahmen im Teilnetz Bonn mit Finanzierungsquelle im Zielnetz 2040

Maßnahmen	Finanzierung
Siegstrecke: Ausbau	Bedarfsplan Schiene (Bund)
Eifelstrecke: Ausbau für die S-Bahn-Linie S 15 Süd	GVFG (Bau), § 11 ÖPNVG NRW (Planung)
Voreifelbahn S 23: Elektrifizierung und Verlängerung	GVFG (Bau), § 11 ÖPNVG NRW (Planung)

Ursprünglich war auch die Elektrifizierung der Eifelstrecke zwischen Hürth-Kalscheuren und Kall Bestandteil des Projektes. Diese wurde aber im Zusammenhang mit dem Wiederaufbau der Eifelstrecke nach der Flutkatastrophe 2021 herausgelöst (vgl. Kapitel B5.2.3) und in einem eigenen GVFG-Projekt weiterverfolgt. Die Leistungsphasen 1 und 2 des Ausbauprojektes werden gemeinsam mit der Westspange (vgl. Kapitel B5.3.3) über § 11 ÖPNVG NRW durch den Zweckverband go.Rheinland finanziert. Aktuell wird aufgrund der zeitlichen Abhängigkeit von den Planungen zur Westspange diskutiert, die Maßnahme in zwei aufeinander aufbauende Bauabschnitte zu unterteilen.

Voreifelbahn S 23: Elektrifizierung und Verlängerung

Die Verlängerung der S 23 ab Bonn Hbf bis nach Bonn-Mehlem soll künftig die innerstädtischen Lagen Bonns mit einem zuverlässigen S-Bahn-Verkehr mit dichter Taktfolge erschließen. Nach einem umfangreichen Gutachten wurde herausgearbeitet, dass die Verlängerung der S 23 im Vergleich zur S 17 bis Mehlem einen deutlich geringeren Eingriff in die Infrastruktur erfordern und daher ein geringerer finanzieller Aufwand entstehen würde. Voraussetzung für den S-Bahn-Betrieb, für den auch 2 neue Haltepunkte in Rheinbach-Oberdrees und Alfter-Witterschlick geplant sind, sind die Elektrifizierung und der zweigleisige Ausbau der Strecke.

B5.3.3 Teilnetz Köln

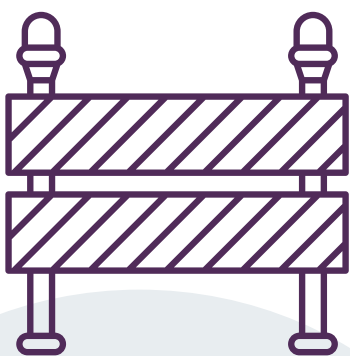
Westspange Köln

Die Westspange Köln umfasst eine Erweiterung der linken Rheinstrecke um zwei Gleise für den S-Bahn-Betrieb zwischen Köln Hansaring und Hürth-Kalscheuren. Zum Umfang der Infrastruktur wurden in den letzten Jahren durch go.Rheinland mehrere Machbarkeitsstudien (s. u.) durchgeführt. Die Westspange soll gemäß Zielkonzept 2040 NRW drei S-Bahn-Linien aufnehmen:

- S 15 Lüdenscheid/Gummersbach – Köln Hbf – Hürth-Kalscheuren – Kall
- S 16 Langenfeld – Köln Hbf – Köln Süd – Köln/Bonn Flughafen – Hennef – Au (Sieg)
- S 17 (Solingen –) Opladen – Köln Hbf – Hürth-Kalscheuren – Bonn Hbf

Die Bestandsbahnhöfe Köln Hansaring, Köln West und Köln Süd werden für den S-Bahn-Betrieb ertüchtigt. Der Bf Köln Hansaring erhält dabei einen zusätzlichen Bahnsteig. Der Haltepunkt Hürth-Kalscheuren wird barrierefrei ausgebaut. Neu errichtet werden die Haltepunkte Köln Aachener Straße/ Moltkestraße, Köln Weißhausstraße und Köln Klettenberggürtel. Die Vorplanungen werden voraussichtlich Ende 2025 abgeschlossen. Die Finanzierung der Baumaßnahme erfolgt durch das GVFG mit Finanzmitteln des Bundes und des Landes NRW.

Vor dem Hintergrund des Fachkräftemangels und der Vielzahl der bereits begonnenen Planungen im Bahnknoten Köln erweist sich die Schaffung zusätzlicher Planungskapazitäten als sehr schwierig. Mit der DB InfraGO konnte aber für die Oberbergische Bahn (S 15 nordöstlicher Teil) und für den Ausbau der Voreifelbahn (S 23 südlicher Teil) die Erstellung der verkehrlichen Aufgabenstellung (VAst) und der Betrieblichen Aufgabenstellung (BAst) als wesentliche Punkte der Grundlagenermittlung (Lph. 1 HOAI) vereinbart werden.



Oberbergische Bahn: Machbarkeitsstudie Elektrifizierung (S 15)



Ein in früheren Überlegungen angedachter durchgehender Regionalexpress (RE 22) zwischen Lüdenscheid und Trier lässt sich aufgrund der schwierigen Topographie der Oberbergischen Bahn, die eine Dammlage sowie Flora-Fauna-Habitate umfasst, nicht realisieren. Die dafür erforderlichen Ausbauten an der Strecke hätten starke städtebauliche Eingriffe in den Kommunen Rösrath, Overath und Engelskirchen zur Folge. Zudem sind die absehbaren Kosten für den RE im Streckenabschnitt der Oberbergischen Bahn mit rund 1,6 Mrd. Euro als sehr hoch anzusehen. In mehreren Sitzungen mit den Kommunen wurde der Betrieb einer elektrifizierten S-Bahn im 20-Minuten-Takt befürwortet.

Durch die Umstellung der Strecke auf elektrischen Betrieb und die Einführung einer S-Bahn mit 3 Fahrten pro Stunde und Richtung bis Gummersbach kann die Strecke beschleunigt und verdichtet bedient werden. Das Zielnetz 2040 NRW sieht eine Verlängerung der Leistung der S 15 nach Lüdenscheid vor. Zudem soll eine Linie RB 55 Dortmund – Gummersbach im Stundentakt das Angebot der S 15 laut Zielnetz 2040 NRW ergänzen.

Die Kosten für die S-Bahn bis Gummersbach in Höhe von etwa 305 Mio. Euro wurden mit einem NKI auf der Grundlage der neuen Verfahrensanleitung 2016+ als volkswirtschaftlich rentabel und förderwürdig nachgewiesen.

Um die S 15 zu realisieren, ist eine Vielzahl von Infrastrukturmaßnahmen notwendig:

- Ausziehgleis (erleichtert die Rangierbewegung für Güterzüge bei der Zusammenstellung der Züge) für die Abfallwirtschaftsbetriebe Köln (AWB) in Heumar

- Umbau der Haltepunkte in Rösrath-Stümpen, Lohmar-Honrath und Overath-Vilkerath zu einem Kreuzungsbahnhof
- zweigleisiger Ausbau zwischen Osberghausen und Dieringhausen
- Abstellgleise östlich und westlich des Bahnhofs in Gummersbach
- Verlängerung des Bahnsteigs in Gummersbach
- zweigleisiger Ausbau des Hoffnungsthaler Tunnels mit einer zweiten Röhre: Während der Sanierung der vorhandenen Röhre kann die zweite, neu gebaute Röhre zur Befahrung genutzt werden. Die Maßnahme ist aufgrund der vorhandenen Erbelastung als schwierig einzustufen und bedarf sorgfältiger Planung in Abstimmung aller Beteiligten.

Aufgrund des Umfangs der Maßnahme erscheint eine Aufteilung der Gesamtmaßnahme in Bauabschnitte geboten. Ein „Starterpaket“ für die S 15, das in einem ersten Schritt einen zuverlässigeren Betrieb mit der vorhandenen Traktionsart gewährleisten soll, befindet sich aktuell in Abstimmung.

Kölner Südbahn (S 16): Machbarkeitsstudie

Aufbauend auf der abgeschlossenen Vorstudie wurde im Juli 2017 das Vergabeverfahren für die Machbarkeitsstudie eingeleitet. Originäres Ziel der Studie war die Untersuchung der technischen und betrieblichen Machbarkeit einer S-Bahn-Tangentialverbindung, die nicht über den Hbf Köln führt, sondern im Süden von Köln verläuft. Für die Weiterführung der S 16 von Köln/Bonn Flughafen weiter nach Troisdorf und ins Siegtal liegt ein Sondergutachten vor, dessen Ergebnisse mit der DB InfraGO abgestimmt wurden. Der Endbericht der Studie wurde im Sommer 2020 vorgestellt.

Der infrastrukturelle Ausbau zur Etablierung der S 16 in das Kölner S-Bahn-Netz ist mit einem geringeren Aufwand verbunden, wenn die Südbrücke als losgelöstes Projekt betrachtet wird. Die S 16 nutzt vorwiegend die bestehende Infrastruktur. Anpassungen in Form von Überwerfungsbauwerken und Weichenverbindungen sind allerdings vorzunehmen; hier bedarf es weitergehender Planungen, zumal insbesondere im Rechtsrheinischen aufgrund unterschiedlicher Höhenlagen umfangreichere Ingenieurbauwerke erforderlich werden. Trotz Loslösung der Brückensanierung aus dem Projekt der S 16 ist die Sanierung der Südbrücke von elementarer Bedeutung für den Zug- und insbesondere für den Güterverkehr.

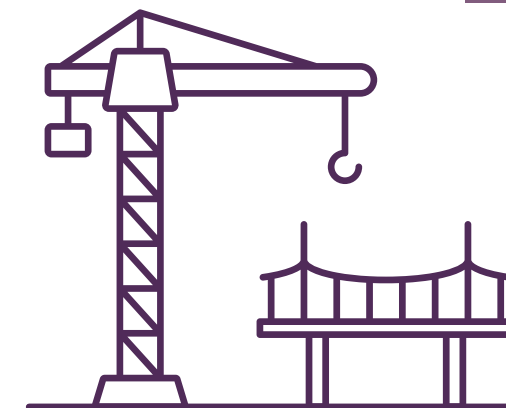
Im Rahmen der Tangentialverbindung sollen drei neue Haltepunkte, „Köln Bonner Wall“, „Köln Deutzer Hafen“ und „Köln TH-Campus“, entlang der Strecke

gebaut werden, um neue innerstädtische Lagen zu erschließen. Die neuen Haltestellen sind auch Teil der Stadtentwicklungskonzepte „Parkstadt Süd“ (Haltepunkt Köln Bonner Wall) und „Deutzer Hafen“ (Haltepunkt Köln Deutzer Hafen). Insbesondere für die neue Station „Köln Bonner Wall“, welche die „Parkstadt Süd“ erschließen soll, sind ein neuer Bahnsteig sowie neue Weichenverbindungen notwendig, um einen weitestgehend vom Güterverkehr unabhängigen Regionalverkehr zu ermöglichen. Darüber hinaus wird eine zweite S-Bahn-Linie über den Köln/Bonn Flughafen eingeführt.

Folgende Maßnahmen sind konkret erforderlich:

Linksrheinisch:

- vollständiger zweigleisiger Neubau inkl. eines neuen Überwerfungsbauwerks östlich Köln Süd
- Südbrücke:
Variante 1: Neubau einer eingleisigen Brücke nördlich der Bestandsbrücke für die S-Bahn
Variante 2: Neubau einer zweigleisigen Brücke südlich der Bestandsbrücke für den Güterverkehr. Die Bestandsbrücke wird lärmsaniert und nur von leisen S-Bahnen befahren. Dadurch kann die Lärmbelastung signifikant verringert werden. Es entstehen Mehrkosten im Vergleich zur Variante 1 um ca. 60 %. Ein zusätzlicher Nutzen wird für Umleiterverkehre und während der Sanierungsphase der alten Südbrücke generiert.



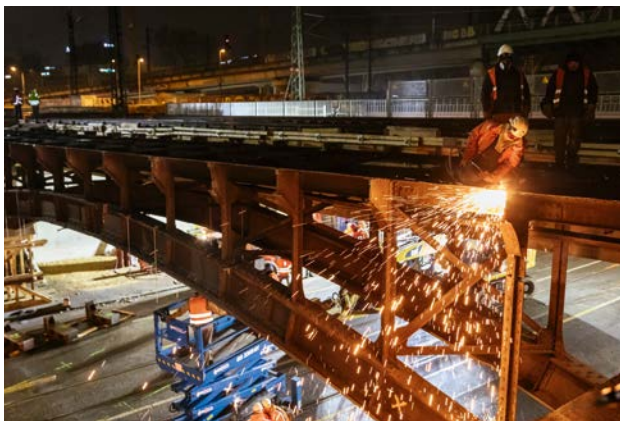
Rechtsrheinisch:

- Hinter dem Bf Deutzer Hafen findet nur ein eingleisiger Neubau statt; bis zum Bf Kalk kann in Fahrtrichtung West die Güterstrecke mitgenutzt werden.
- Vom Bf Kalk bis Abzweig Flughafen Nordwest wird ein eingleisiger Neubau errichtet, ein neues Überwerfungsbauwerk gebaut und das bestehende Überwerfungsbauwerk am Abzweig Flughafen Nordwest umgebaut.

Die Studie wird in Abstimmung mit der Stadt Köln 2026 unter Anwendung der neuen Verfahrensanleitung 2016+ der Standardisierten Bewertung und geänderter betrieblicher und infrastruktureller Rahmenbedingungen überarbeitet. Dabei sollen die bisherigen Ansätze vertiefend betrachtet werden.

S17 Nord Köln – Opladen/Solingen/Düsseldorf: Machbarkeitsstudie

Die Sachverständigen des Bundes für die Neuaufrstellung des BVWP haben 2018 erkannt, dass eine Leistungssteigerung im Knoten Köln v. a. durch die Umwandlung von Regionalbahnleistungen zu S-Bahn-Linien unter Nutzung der S-Bahn-Stammstrecke erfolgen kann. Ein Beispiel ist der heute von der Regionalbahn (RB) 48 befahrene Korridor Wuppertal-Oberbarmen – Bonn, auf dem parallel eine Weiterentwicklung des Angebotes durch eine neue Linie S17 erfolgen soll. Um diese Linie in die S-Bahn-Infrastruktur im Knoten Köln einzufädeln, wurden die Überwerfungsbauwerke nördlich des Bahnhofs Köln-Mülheim als Bestandteil des Knotens Köln in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen.



Im Anschluss an die Überwerfungsbauwerke (Brücken) Köln-Mülheim lassen die Zweckverbände go.Rheinland und VRR die Machbarkeit einer S-Bahn-Linie zwischen Köln und Opladen bzw. Solingen untersuchen. Ziel der Studie ist die teilweise Verlagerung des Betriebes der Regionalbahn (RB) 48 auf die S-Bahn-Infrastruktur im Knoten Köln und die Erschließung neuer Siedlungsgebiete im Nordosten von Köln (Höhenhaus, Dünnwald, Leverkusen-Morsbroich/Schlebusch). Des Weiteren soll auch eine Durchbindung von S-Bahn-Leistungen von Opladen über Leichlingen und Solingen nach Düsseldorf untersucht werden. Als erster Schritt wurde ein Betriebskonzept für die Linie S17 Köln – Opladen – Solingen im 20-Minuten-Takt erstellt. In einem zweiten Schritt wurde die darauf aufbauende

Infrastruktur entwickelt unter der Maßgabe, auf der Grundlage der Verfahrensanleitung 2016+ der Standardisierten Bewertung eine Förderfähigkeit zu erzielen. Die Studie wurde Anfang 2025 fertiggestellt. Im Ergebnis wird eine Führung der S17 bis Opladen empfohlen.

S-Bahn Köln – Bonn linksrheinisch S17: Machbarkeitsstudie

Angeichts der hohen Nachfrage nach sinnvoll vertakteten SPNV-Angeboten zwischen Köln und Bonn ist es folgerichtig, eine linksrheinische S-Bahn auf eigener und vom übrigen Eisenbahnverkehr unabhängiger Infrastruktur voranzutreiben. Grund hierfür ist eine bereits hohe Belegung der Trassen durch den Nah-, Fern- und Güterverkehr. DB InfraGO hat den Ausbau der S17 als Maßnahme zur Beseitigung des als überlastet eingestuften Korridors anerkannt. Durch die neue S-Bahn-Verbindung S17 sollen die dringend neu benötigten Kapazitäten geschaffen werden. Andernfalls ist keine zukunftsorientierte Angebotsausweitung denkbar – vielmehr kann angesichts der Vielzahl von Baumaßnahmen sogar eine Einschränkung bestehender Angebote nicht ausgeschlossen werden.

In Abstimmung mit der Stadt Bonn, dem Rhein-Sieg-Kreis, dem Kreis Euskirchen und dem Rhein-Erft-Kreis wurde entschieden, das Maßnahmenbündel S17 und S23 nach neuer Verfahrensanleitung 2016+ der Standardisierten Bewertung zu untersuchen. Für die Teilstrecken Euskirchen – Bonn Hbf, Hürth-Kalscheuren – Bonn Hbf und Bonn Hbf – Bonn-Mehlem sollen auch separate Nutzen-Kosten-Indikatoren berechnet werden. Als erster Schritt der Überarbeitung wird das geplante Betriebsprogramm einer Überprüfung unterzogen.

Hürth-Kalscheuren: Überwerfungsbauwerke
Bestandteil des Knotens Köln im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) ist der Bau von Überwerfungsbauwerken in Hürth-Kalscheuren einerseits zur höhenfreien Einbindung der Eifelstrecke (Strecke 2631) in die linke Rheinstrecke (Strecke 2630) und andererseits zur höhenfreien Anbindung der linken Rheinstrecke mit den Gütergleisen zum Containerbahnhof Köln-Eifeltor und Ehrenfeld/Longerich (Strecke 2640). Dabei werden die Planungen für die Westspange Köln ebenso wie die zukünftige S17 zwischen Hürth-Kalscheuren und Bonn mitberücksichtigt. Die Maßnahme ist derzeit in der Vorplanung. Die Planung und der Bau werden über den Bedarfsplan Schiene seitens des Bundes finanziert.

Abzweig Gremberghoven – Abzweig Steinstraße

Die südliche Fortsetzung des Ausbaus südlich der Gummersbacher Straße (ASG) (vgl. Kapitel B5.2.4) schließt die Lücke zwischen dem Endpunkt der Schnellfahrstrecke Köln – Rhein/Main am Abzweig Steinstraße in Porz und dem Ausbauabschnitt der ASG am Abzweig Gremberghoven. Mit Vollendung dieser Maßnahme kann der Hochgeschwindigkeitsverkehr zwischen Köln Messe/Deutz und dem Rhein-Main-Gebiet komplett auf einer unabhängigen Infrastruktur laufen. SPNV und Fernverkehr werden zwischen Bf Köln Messe/Deutz und Porz entmischt. Dieser Teilabschnitt ist derzeit in der Vorplanungsphase.



S-Bahn-Netz Köln: Kapazitätsausweitung („Kapa Köln“-Programm)

Die neuen S-Bahn-Fahrzeuge im S-Bahn-Netz Rheinland werden eine Fahrzeuglänge von etwa 150 m (Kurztyp) bzw. 170 m (Langtyp) aufweisen. Dies erfordert eine Anpassung der bestehenden Bahnsteiglängen aller Bahnsteige der S-Bahn-Linien S6, S11 (jeweils einschließlich der Bahnsteige im VRR-Gebiet), S12 und S13 auf die neue Nutzlänge von 170 m (im VRR 150 m), sofern noch nicht auf diese Länge ausgebaut. Um einen Puffer für ungenaues Bremsen zu berücksichtigen, wird eine Baulänge von 175 m realisiert. Im Rahmen des Programms „Kapa Köln“ werden auch fehlende Blindenleitsysteme realisiert. Im Zuge der Bahnsteigverlängerungen werden an ausgewählten Bahnsteigen auch Bahnsteigaufhöhungen auf die Höhe von 96 cm mit Rückbauoption auf 76 cm gemäß dem Bahnsteighöhenkonzept des Bundes bzw. Teilaufhöhungen (sogenannte „Endemannhügel“) durchgeführt.

An den beiden Haltepunkten Sindorf und Köln Trimbornstraße werden größere Bauarbeiten zur Kapazitätserweiterung der Stationen durchgeführt. Die Maßnahmen sollen sukzessive bis Ende der

Köln/Bonn Flughafen: Wendeanlage

Für den am Köln/Bonn Flughafen endenden RE 6 (RRX) wird die Regelwende außerhalb des Tunnelbereichs angestrebt. Derzeit wendet der RE 6 an einer Bahnsteigkante mit einer Höhe von 96 cm und verdrängt die S-Bahn an eine Bahnsteigkante mit einer Höhe von 76 cm. Zur Kapazitätserhöhung im Flughafenbahnhof ist daher die Errichtung eines Wendegleises erforderlich. Die Maßnahme wird im Rahmen des Programms „Robustes Netz II“ mit Mitteln des Landes Nordrhein-Westfalen realisiert.

2020er-Jahre umgesetzt werden. Finanziert wird die Planungsphase durch den Zweckverband go.Rheinland. Die Baumaßnahmen sollen über das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) mit Mitteln des Bundes und des Landes NRW finanziert werden. Eine hierfür erforderliche Nutzen-Kosten-Untersuchung im Rahmen einer Standardisierten Bewertung nach Verfahrensanleitung 2016+ wird erarbeitet.

Im Rahmen des „Kapa Köln“-Programmes werden auch die vorhandenen Wendeanlagen Hansaring, Nippes, Zoobrücke und Worringen auf die notwendige Nutzlänge erweitert. Die Wendeanlage Horrem weist bereits im Bestand eine ausreichende Länge auf.

Betriebswerk Köln-Nippes: Neubau Südzufahrt

Diese Maßnahme dient der Verbesserung der Betriebsqualität im S-Bahn-Netz Köln. Sie schafft eine direkte Verknüpfung der S-Bahn-Stammstrecke mit dem Betriebswerk in Köln-Nippes. Mit Stand Anfang 2025 ist diese Maßnahme noch im Planfeststellungsverfahren. Die Finanzierung erfolgt mit Finanzmitteln des Bundes im Rahmen der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV).



Weitere Studien

Im Gebiet von go.Rheinland existieren mehrere Strecken, die derzeit nicht bzw. nur für touristische Fahrten genutzt werden. Für folgende dieser Strecken wird über Machbarkeitsstudien eine perspektivische Reaktivierung für den SPNV untersucht:

- Wiehltalbahn zwischen Osberghausen an der Bahnstrecke Köln – Gummersbach (2657) und Waldbröl im Oberbergischen Kreis. Die Grundstücke, auf denen die Strecke verläuft, sind im Besitz der Kommunen; das Eisenbahninfrastrukturunternehmen ist die Rhein-Sieg-Eisenbahn GmbH.
- Oleftalbahn Kall – Schleiden – Hellenthal. Eisenbahninfrastrukturunternehmen für die Strecke ist die Rhein-Sieg-Eisenbahn GmbH im Rahmen eines Pachtvertrages mit der DB InfraGO. Für eine volkswirtschaftlich sinnvolle Reaktivierung wäre vorab eine Beseitigung der Flutschäden erforderlich, entsprechende Förderzugänge werden aktuell eruiert.

Tabelle B5-6: Maßnahmen im Teilnetz Köln mit Finanzierungsquelle im Zielnetz 2040

Maßnahmen	Finanzierung
Westspange Köln	§ 13 ÖPNVG NRW (Planung) und GVFG (Bau)
Machbarkeitsstudie „Oberbergische Bahn / Elektrifizierung / S 15“	Eigenmittel go.Rheinland und Kommunen
Oberbergische Bahn	GVFG (Bau)
Machbarkeitsstudie „Kölner Südbahn S 16“	Eigenmittel go.Rheinland und Stadt Köln
Machbarkeitsstudie „S 17 Nord Köln – Opladen – Solingen / Düsseldorf“	Eigenmittel go.Rheinland und Kommunen
Machbarkeitsstudie „S-Bahn Köln – Bonn linksrheinisch S 17“	Eigenmittel go.Rheinland und Kommunen
Überwerfungsbauwerke Hürth-Kalscheuren	GVFG (Bau)
Abzweig Gremberghoven – Abzweig Steinstraße	Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung (Planung) und Bedarfsplan Schiene (Bau)
Wendeanlage Flughafen Köln / Bonn	§ 13 ÖPNVG NRW
Kapazitätsausweitung S-Bahn-Netz Köln („Kapa Köln“-Programm)	§ 11 ÖPNVG NRW (Planung) und GVFG (Bau; geplant)
Neubau Südzufahrt Betriebswerk Köln-Nippes	LuFV-Finanzierung



B5.3.4 Rheinisches Revier

Herausforderungen

Um einen breiten gesellschaftlichen Konsens über die Gestaltung des energie- und klimapolitisch begründeten Strukturwandels in Deutschland zu generieren, hat die Bundesregierung mit Einsetzungsbeschluss vom 06. Juni 2018 die Kommission „Wachstum, Strukturwandel und Beschäftigung“ einberufen. Dabei stand die Schaffung konkreter Perspektiven für neue, zukunftssichere Arbeitsplätze in den betroffenen Braunkohle- und Steinkohlerevieren im Vordergrund. Die Mitglieder der Kommission repräsentierten einen breiten Querschnitt der gesellschaftlichen, politischen und wirtschaftlichen Akteure. Die Vorschläge der Kommission „Wachstum, Strukturwandel und Beschäftigung“ sollen das Ergebnis einer ausgewogenen Abwägung der verschiedenen Interessen darstellen. Sie sollen sicherstellen, dass Deutschland unter den Zielen Versorgungssicherheit, Bezahlbarkeit sowie Sicherung von Beschäftigung und Wertschöpfung die Lücke zum 40-Prozent-Klimaziel so weit wie möglich schließt und dass die Energiewirtschaft ihr Sektorziel für 2030 zuverlässig erreicht. Am 31. Januar 2019 überreichte der Vorsitzende der Kommission der Bundesregierung den Bericht. Die Empfehlungen der Kommission können als Grundpfeiler für den Ausstieg aus der Kohleverstromung bis 2038 in der Bundesrepublik und den damit einhergehenden Strukturwandel in den Revieren gesehen werden.

Das Rheinische Revier soll sich zu einer europäischen Modellregion für Energieversorgungs- und Ressourcensicherheit entwickeln – so sieht es das Kohleausstiegs- und Strukturstärkungsgesetz vom 08. August 2020 vor. Eine zentrale Voraussetzung dafür ist die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur. Der Zweckverband go.Rheinland gestaltet die zukünftige Mobilität aktiv mit, u. a. durch die Erstellung von mehreren Machbarkeitsstudien. Darüber hinaus wurden mehrere Schienenausbauprojekte in das Investitionsgesetz Kohleregionen aufgenommen, das ebenfalls am 08. August 2020 in Kraft getreten ist. Dazu zählen: die Ausbaustrecke Bundesgrenze – Aachen – Köln, das dritte Gleis Langerwehe – Düren, der S-Bahn-Ausbau zwischen Köln und Mönchengladbach (S 6) sowie zwischen Horrem und Bedburg (S 12), außerdem die Revierbahn (Aachen – Jülich – Erftachse – Neuss).

Das Rheinische Revier erstreckt sich im Gebiet von go.Rheinland über den Kreis Euskirchen, den Rhein-Erft-Kreis, den Kreis Heinsberg, den Kreis Düren sowie die StädteRegion Aachen. Im Gebiet des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr gehören der Rhein-Kreis Neuss und die Stadt Mönchengladbach ebenso zum Rheinischen Revier. Im Gesamten umfasst es eine Fläche von 4.800 km² mit etwa 2,5 Mio. Einwohnerinnen und Einwohnern.

Kohleausstiegs- und Strukturstärkungsgesetz, Investitionsgesetz Kohleregionen (InvKG) sowie vorgezogener Kohleausstieg 2030 in NRW
Mit dem Kohleausstiegsgesetz werden die energiepolitischen Empfehlungen der Kommission „Wachstum, Strukturwandel und Beschäftigung“ (Kohlekommission) umgesetzt.

Konkret bedeutet dies, die Kohleverstromung schrittweise zu verringern und bis spätestens Ende 2038 vollständig zu beenden. Das Gesetz ergänzt das im August 2019 vom Kabinett beschlossene Strukturstärkungsgesetz Kohleregionen. Das Strukturstärkungsgesetz Kohleregionen ist ein Artikelgesetz, das zum einen mit dem Investitionsgesetz Kohleregionen (InvKG) ein neues Stammgesetz geschaffen und zum anderen verschiedene Verkehrswegegesetze geändert hat.

Im Oktober 2022 hatten sich die Bundesregierung, das Land Nordrhein-Westfalen und der Versorger RWE auf einen vorgezogenen Kohleausstieg im Rheinischen Revier bis 2030 geeinigt. Das Kabinett

hat den Gesetzentwurf für den früheren Ausstieg am 02. November 2022 beschlossen. Damit wird das vorherige Enddatum 2038 im Rheinischen Revier aufgehoben. Nach der erfolgten Zustimmung des Bundesrats ist das Gesetz am 24. Dezember 2022 in Kraft getreten.

InvKG-Maßnahmen

Alle deutschen Braunkohleregionen erhalten gemäß dem im Strukturstärkungsgesetz enthaltenen Investitionsgesetz Kohleregionen (InvKG) bis zum Jahr 2038 Finanzhilfen von bis zu 14 Mrd. Euro für besonders bedeutsame Investitionen für die Bundesländer und Gemeinden. Zudem unterstützt der Bund die Regionen durch weitere Maßnahmen in seiner eigenen Zuständigkeit mit bis zu 26 Mrd. Euro bis 2038, etwa durch Erweiterung von Forschungs- und Förderprogrammen, den Ausbau von Verkehrsinfrastrukturprojekten oder die Ansiedelung von Bundeseinrichtungen. Für das Land Nordrhein-Westfalen und damit das Rheinische Revier sind 37% der Mittel vorgesehen, das entspricht rund 15 Mrd. Euro.

Für den Schienenverkehr im Rheinischen Revier wurden fünf Maßnahmen in das Strukturstärkungsgesetz aufgenommen:

- Westspange im Knoten Köln (vgl. Kapitel B5.3.3)
- Ergänzungspaket S11 (S-Bahn-Ausbau Köln – Bedburg) (vgl. Kapitel B5.2.4)
- Ausbau Köln – Aachen (vgl. Kapitel B5.3.1)
- S-Bahn-Ausbau Köln – Mönchengladbach (vgl. Kapitel B5.3.3)
- Revierbahn: Aus- und Neubau Düsseldorf – Erftachse – Jülich – Aachen (vgl. Kapitel B5.2.4)

Im Jahr 2021 wurde zwischen dem Bund und dem Land Nordrhein-Westfalen vereinbart, dass die Westspange im Bahnknoten Köln über das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) finanziert wird, der Bedarf ist aber fortwährend über das InvKG gegeben, wodurch kein Wirtschaftlichkeitsnachweis erforderlich ist.

Machbarkeitsstudien

Das Förderprogramm „Stärkung der Transformationsdynamik und Aufbruch in den Revieren und an den Kohlekraftwerkstandorten“ (STARK) des Bundesamts für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA) zielt darauf ab, den Transformationsprozess in den Kohleregionen durch Zuwendungen für nicht-investitive Projekte zur Strukturstärkung zu unterstützen. Die go.Rheinland GmbH hat zusammen mit der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR und der Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH einen Antrag auf Förderung für 5 gemeinsame Machbarkeitsstudien zusammen mit einer begleitenden Öffentlichkeitsbeteiligung über diesen Förderzugang gestellt.

Trassenfindung und Machbarkeitsstudie Revierbahn West: Aachen – Jülich – Erftachse inkl. Untersuchung des Lückenschlusses Aldenhoven-Siersdorf – Jülich

Innerhalb der geographischen Ausdehnung zwischen Aachen – Jülich – Erftachse sollen Grobtrassen für eine neue Schienenverbindung untersucht werden. Eine genaue Vorgabe der örtlichen Einbindung in die bestehenden Schienennetze wird den Sachverständigen nicht vorgeschrieben, daher wird der Suchraum zwischen Aachen, Jülich und Erftachse weiträumig gehalten. Dabei soll der Fokus der Untersuchung sowohl auf Regionalität als auch auf schnelle Verbindungsstrassen gelegt werden. „Regional“ bedeutet in diesem Zusammenhang die profitable Anbindung der Neubautrasse an den Großteil der Siedlungsstruktur und die dortige Bevölkerung. Dies hätte aber zur Folge, dass eine geringere Geschwindigkeit im Bahnverkehr erreicht werden würde, da bei kleinräumiger Erschließung engere Kurvenradien entstehen. Bei einer schnellen Variante der Neubautrasse wird eine Geschwindigkeit von mindestens 140 km/h auf der Trasse vorgesehen, auf der z. B. Regionalexpress-Linien und ggf. auch Güterverkehr verkehren können.

Der Suchraum wird in zwei Lupenräume unterteilt:
Lupenraum 1: Aachen – Jülich. Es sollen zwei regionale und zwei schnelle Varianten sowie eine optionale Anbindung nach Baesweiler und ein Lückenschluss zwischen Siersdorf und Jülich untersucht werden. Parallel dazu wurde eine Anbindung Baesweilers durch das ÖPNV-Projekt Regiotram bereits mittels einer Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) analysiert. Der Nutzen-Kosten-Indikator (NKI) fiel bei dieser Untersuchung positiv aus.

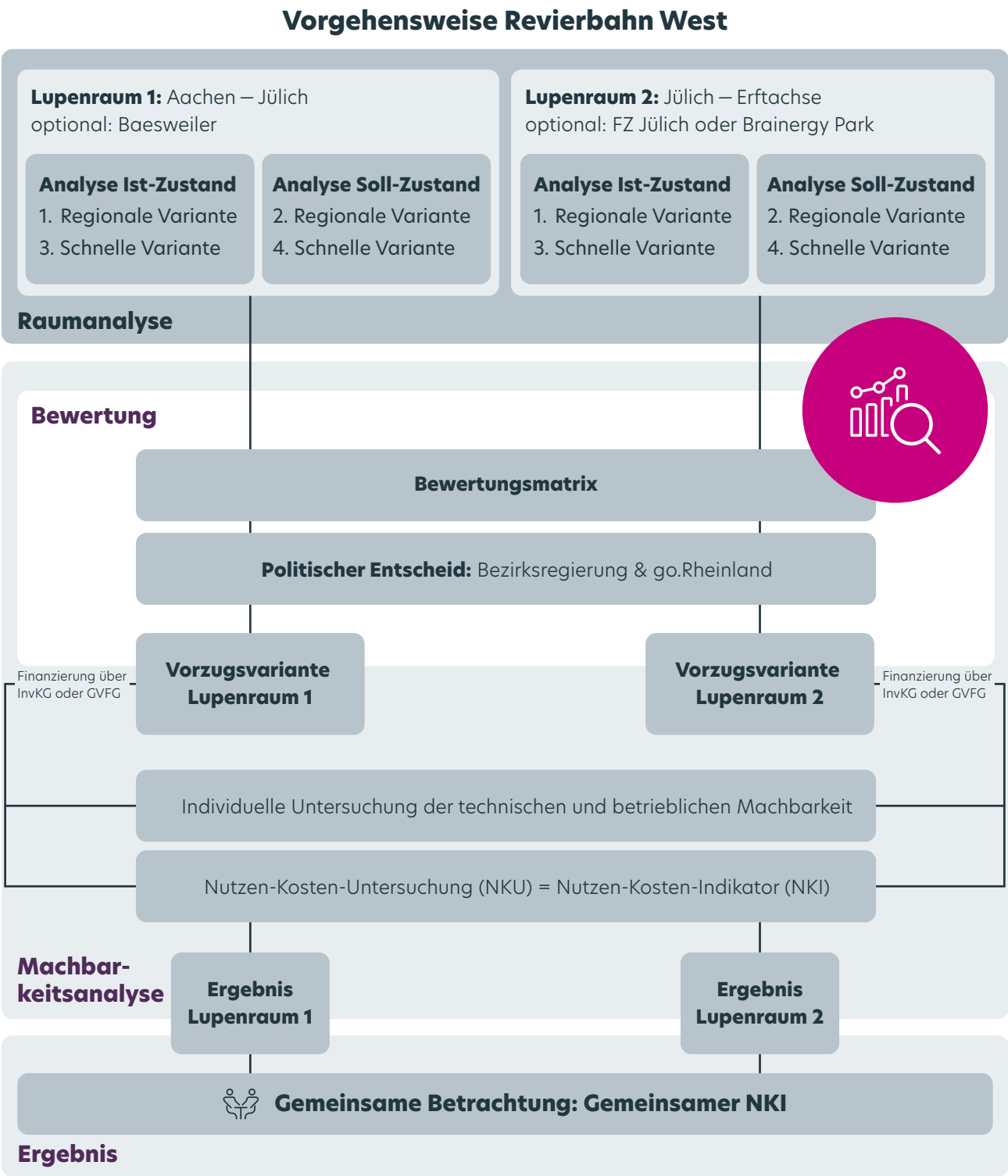
Lupenraum 2: Jülich – Erftachse. Es sollen zwei regionale und zwei schnelle Varianten mit optionalen Anbindungen an den Brainergy Park in Jülich und/oder das Forschungszentrum Jülich untersucht werden. Die genaue Einbindung der neuen Revierbahn West im Stadtgebiet Jülich und entlang der Erftachse (im Bereich der Städte Bedburg und Bergheim) wird nicht von go.Rheinland festgelegt. Das beauftragte Sachverständigenbüro soll einen Vorschlag unterbreiten, wie eine Einbindung der Revierbahn West in technischer, städtebaulicher und betrieblicher Hinsicht optimal zu gestalten ist.

Abbildung B5-3: Fördersystematik Rheinisches Revier. Darstellung: MWIKE NRW/go.Rheinland GmbH



Für die Vorzugsvarianten des Lupenraums 1 und 2 soll jeweils eine Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU), inkl. betrieblicher und technischer Machbarkeit, durchgeführt werden. Darüber hinaus wird eine übergreifende NKU für beide Lupenräume gemeinsam durchgeführt. Der durch die NKU ermittelte Nutzen-Kosten-Indikator (NKI) soll den Bedarf nachweisen, der durch das InvKG gefordert wird. Parallel dazu ermöglicht die Ermittlung des NKI den Nachweis für eine Förderfähigkeit nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG), welches ggf. für Teilbereiche der Strecke zum Tragen kommen kann. In diesem Fall muss der NKI-Wert höher als 1 sein.

Abbildung B5-4: Vorgehensweise Machbarkeitsstudie Revierbahn West. Darstellung: go.Rheinland GmbH



Vorstudie Güterverkehr Aachen – Montzen
Im Jahr 2016 wurde – mit Blick auf den stetig wachsenden Fern-, Güter- und Nahverkehr – im Auftrag von go.Rheinland und der IHK Aachen ein Gutachten zur Entwicklung des Güter-, Fern- und Nahverkehrs auf der Achse Aachen – Köln erarbeitet. Ziel des Gutachtens war u. a. eine Einschätzung der sich abzeichnenden starken Zunahme des Güterverkehrs auf der Schienenachse Antwerpen – Montzenroute – Aachen – Köln und im Knoten Aachen. Daraus resultierend wurden Fahrplankonzepte insbesondere für die Strecke Aachen – Köln entwickelt. Für den noch nicht ausgebauten Bereich Aachen – Düren wurde von den Sachverständigen ein Maßnahmenbündel für den Infrastrukturausbau entwickelt, welches sich wie ein drittes Gleis auswirken soll. Dieses Maßnahmenbündel wurde in das Strukturstärkungsgesetz aufgenommen.

Der Güterverkehr im Untersuchungsraum wird hauptsächlich über die internationalen Trassen der Montzenroute geführt. Diese Leistungen verkehren hauptsächlich zwischen den belgischen Seehäfen und Süddeutschland sowie dem Ruhrgebiet. Daraus ergibt sich eine Aufteilung der Verkehre im Bereich Aachen West in Richtung Köln und in Richtung Mönchengladbach. Beide Strecken bilden wichtige Hauptachsen im Rheinischen Revier.

Mit dem Lückenschluss der Elektrifizierung zwischen Montzen und dem Gemmenicher Tunnel ging ein erheblicher Rückbau der Gleisanlagen im belgischen Güterbahnhof Montzen einher. Seitdem

konzentrieren sich die betrieblichen Abläufe der internationalen Verkehre, z. B. der Personalwechsel, auf den ebenfalls teilweise zurückgebauten Bahnhof Aachen West. Züge der Relation Belgien – Köln wechseln in Aachen West darüber hinaus die Fahrtrichtung und kreuzen zusätzlich bei der Ausfahrt aus dem Bahnhof Aachen West die Strecke Aachen – Herzogenrath niveaugleich.

Die Vorstudie soll vor dem Hintergrund folgender Entwicklungen erstellt werden:

- Korrektur und Aktualisierung der Statistikdaten grenzüberschreitender Güterzüge
- Berücksichtigung der Verlagerungsziele der belgischen Seehäfen auf den Schienenverkehr
- Vorgaben und Eckdaten der Europäischen Union (EU) zum Seehafenhinterlandverkehr
- Vorschläge für die Entflechtung und einen optimierten Betriebsablauf beim Güter- und Nahverkehr in Aachen West

Machbarkeitsstudie Neubau des S-Bahnhofs Kerpen-Geilrath
Ziel ist die Erarbeitung einer Machbarkeitsstudie für den Neubau eines S-Bahnhofs Kerpen-Geilrath und ein weiterer Ausbau der S-Bahn-Infrastruktur der S13 westlich zwischen Kerpen-Horrem und Düren.



Die S-Bahnstationen Sindorf und Horrem im Stadtgebiet Kerpen sind durch Pendlerströme nahezu ausgelastet. Um für das Umland, insbesondere für Pendelnde aus den Kommunen Elsdorf und Nörvenich, eine verbesserte Anbindung an die S 13 anzubieten und um neue Entwicklungsimpulse im Westen des Stadtgebiets Kerpen zu setzen, ist der Neubau des Haltepunktes Kerpen-Geilrath notwendig.

Die Auswirkungen eines Neubaus des S-Bahnhofs Kerpen-Geilrath sollen im Rahmen der Machbarkeitsstudie ermittelt werden. Dabei liegt der Fokus auf dem Betriebsprogramm der S 13. Ferner muss die Dimensionierung des S-Bahnhofs Kerpen-Geilrath auf Grundlage potenzieller Pendlerzahlen und identifizierter Verkehrsverflechtungen erfolgen – u. a. unter Berücksichtigung der erforderlichen Größe von P+R- und B+R-Anlagen.

Auf Grundlage dieser Zielsetzung der Machbarkeitsstudie entstehen folgende Abhängigkeiten, die in die Untersuchung mit einfließen:

- Der Bau eines neuen S-Bahnhofs entlang der S 13 hat höchstwahrscheinlich Auswirkungen auf den Bahnhof Düren, wo voraussichtlich ein weiterer Bahnsteig für eine zukünftige überschlagende Wende von S-Bahn-Zügen notwendig wird. Dies ermöglicht, dass zwei Züge einer Linie gleichzeitig vor Ort halten können (die Bahnsteigkapazitäten sind am Bahnhof Düren aktuell ausgeschöpft).
- Eine Mehrung von S-Bahn-Verkehren und veränderte Taktlagen durch einen weiteren Bahnhof

entlang der Strecke hätten auch Auswirkungen auf die Infrastruktur der Bördebahn Düren – Euskirchen, da sowohl S-Bahn-Infrastruktur als auch die Bördebahn an der Südseite des Bahnhofs Düren angesiedelt sind und potenzielle Mehrverkehre sich dort konkurrenzieren.

- Zur möglichen Erhöhung der Leistungsfähigkeit von Haupt- und S-Bahn östlich von Düren sollte zusätzlich eine Verbindung zwischen dem Vorbahnhof Düren und dem Bahnhof Düren Nord auf der Nordseite der Gleisanlagen (teilweise unter Ausnutzung eines bereits vorhandenen Abstellgleises) untersucht werden.
- Darüber hinaus sollte untersucht werden, ob der vollständig zweigleisige Ausbau der S-Bahn zwischen Düren und Sindorf (Abschnitte Düren – Merzenich und Buir – Sindorf) einen positiven Nutzen für die Verkehre hat.
- Außerdem soll die Möglichkeit des Baus einer Verbindungskurve zwischen Merzenich (entweder Hauptstrecke oder S-Bahn) und der Infrastruktur der Rurtalbahn in Richtung Jülich sowie deren betriebliche Möglichkeiten (u. a. Verlängerung der S 13 in Richtung Jülich) untersucht werden.
- Ein weiterer Bestandteil der Untersuchung werden mögliche Optionen zur baulichen Erweiterung des Außenbahnsteigs im S-Bahnhof Sindorf sein, da dieser zunehmend an seine Kapazitätsgrenze stößt.

Machbarkeitsstudie zur Reaktivierung der Strecke Baal – Hückelhoven-Ratheim – Wassenberg für den SPNV und Verlängerung der RB 35 aus Richtung Mönchengladbach

Es soll eine Machbarkeitsstudie über die Reaktivierung der stillgelegten Strecke Baal Güterbahnhof – Hückelhoven-Ratheim – Wassenberg erstellt werden, um die RB 35 ab Mönchengladbach dorthin zu verlängern (vgl. Kapitel B5.3.1). Dies würde das westliche Rheinische Revier, insbesondere den Kreis Heinsberg, umsteigefrei in Richtung des Oberzentrums Düsseldorf und in Richtung Niederrhein und Ruhrgebiet anbinden. Der zukünftige Linienverlauf wäre wie folgt: Hückelhoven-Ratheim – Mönchengladbach – Viersen – Krefeld – Duisburg – Wesel.

Bei dem stillgelegten Streckenabschnitt Baal – Hückelhoven-Ratheim handelt es sich um eine eingleisige, im Abschnitt Baal West bis Ratheim ehemals elektrifizierte Vollbahn. Die ursprüngliche Strecke verläuft ausgehend vom Bahnhof Jülich bis Baal durch die Jülicher Bördelandschaft und schließlich durch die, früher vom Steinkohlebergbau geprägten, Städte Hückelhoven und Wassenberg bis nach Dalheim.

Der Streckenabschnitt ist weitestgehend nicht von Betriebszwecken freigestellt, was einen Vorteil für eine schnelle Reaktivierung darstellt.

Eine Vorstudie aus dem Jahr 2015 zu diesem Thema liegt bereits vor. Für den Abschnitt Ratheim – Wassenberg müsste eine neue Streckenführung gefunden werden.

- Untersuchungsgegenstand ist die Reaktivierung der Strecke von Baal Güterbahnhof bis Hückelhoven-Ratheim sowie eine Neutrassierung bis Wassenberg.
- Die Untersuchung beinhaltet darüber hinaus eine Erarbeitung eines Betriebskonzepts für ein Nahverkehrsangebot mit Zielrichtung Oberzentrum Mönchengladbach.
- Weiterhin werden die Auswirkungen auf den Streckenabschnitt Mönchengladbach Hbf – Rheydt Hbf einschließlich der Ermittlung von notwendigen Ausbaumaßnahmen für diesen Streckenabschnitt identifiziert.
- Erarbeitet werden soll neben möglichen Betriebskonzepten auch die optimale Lage von zukünftigen Haltepunkten.
- Schließlich wird eine Nutzen-Kosten-Analyse erstellt.

Raumanalyse und Machbarkeitsstudie zum Ausbau der SPNV-Achse Bedburg – Kerpen-Horrem – Erftstadt
Eines der gesetzten Projekte für den Ausbau der Schieneninfrastruktur im Rheinischen Revier ist der Ausbau und die Elektrifizierung der Erftbahn (zukünftige S 12), enthalten im Strukturstärkungsgesetz. Als Betriebskonzept ist die Verlängerung der bisher in Horrem endenden S 12 bis Bedburg vorgesehen. Die Infrastruktur der Erftbahn wird auf die Taktlagen der S-Bahn im Rahmen des 20-Minuten-Taktes ausgerichtet.



Der Rhein-Erft-Kreis sieht darüber hinaus die Notwendigkeit, entlang der Erftachse Bedburg – Bergheim – Kerpen – Erftstadt ein leistungsfähiges Nahverkehrsangebot zu etablieren. Dies steht im Einklang mit dem Agglomerationskonzept für die Region Köln, welches als wesentliches Ergebnis die Stärkung der tangentialen Verbindungen im Ballungsraum vorsieht. Die Machbarkeitsstudie und die Raumanalyse sollen sich daher mit dem Verkehrsangebot und dem darauf aufbauenden Infrastrukturausbau befassen. Mögliche Ergebnisse wären der vollständige zweigleisige Ausbau zwischen Bedburg – Horrem sowie der Neubau der südlich angrenzenden Relation Horrem – Erftstadt. Besonders betrachtet werden im Neubauabschnitt die Reaktivierung sowie die Neuanlage von Haltepunkten. Auf der stillgelegten Strecke existieren noch die Haltepunkte in Mödrath, Törnich und Brüggen (Erft). Denkbar ist auch eine völlige Neukonzeption von Haltepunkten, um die aktuelle Siedlungsentwicklung besser abzubilden.

B5.4 Digitalisierung

Allgemeines

Das Schienennetz in Deutschland bedarf einer grundlegenden Modernisierung und Digitalisierung der Infrastruktur. Letzteres soll durch einen Flächen-Rollout des European Train Control System (ETCS), flankiert durch den Ausbau von digitalen Stellwerken (DSTW) und Einführung von 5G-Mobilfunktechnik, vollzogen werden. Bestehende elektronische Stellwerke werden dabei nachgerüstet. Der neue Signalisierungsstandard wird ETCS Level 2 sein. DB InfraGO beabsichtigt, bei der Neuausstattung von Strecken auch im Rheinland schrittweise ETCS Level 2 ohne Signale (ETCS L2oS) zu verwenden. Bei diesem Signalsystem müssen an den Strecken keine konventionellen Signale mehr aufgestellt werden, wodurch sich die Investitions- und Unterhaltungskosten für den Infrastrukturbetreiber verringern. Diese Strecken können ausschließlich von Fahrzeugen genutzt werden, die über eine ETCS-Ausrüstung verfügen. Hierzu wird ein umfangreiches Programm zur Fahrzeugumrüstung erforderlich sein. Neu zu beschaffende Fahrzeuge, wie z. B. für die S-Bahn Köln, werden mit den entsprechenden On-Board-Units für ETCS ausgerüstet sein.

Züge, die auf demselben Streckengleis hintereinanderfahren, verkehren im sogenannten Blockabstand. In einem Blockabschnitt darf sich jeweils nur ein Zug befinden. Je nach den örtlichen Rahmenbedingungen ist ein Blockabschnitt bei konventioneller Signaltechnik rund 1.000 m lang. ETCS ermöglicht eine Reduzierung der Blockabschnittslängen auf 100 m oder weniger; damit einher geht eine deutliche Erhöhung der Streckenkapazität (siehe unten, Beispiel S-Bahn-Stammstrecke). Die Planungen für das NRW-Zielnetz 2040 beinhalten Angebotsausweitungen, die auf zahlreichen Engpassabschnitten – wie etwa der Hohenzollernbrücke (Köln Hbf – Köln Messe/Deutz) – nur durch die Umstellung auf ETCS L2oS möglich sind.

Umsetzung Digitalisierung/ETCS-Ausbau



Ziel von DB InfraGO ist es, die verschiedenen Streckenausbauten in den beiden Knoten Köln und Aachen zu verknüpfen, sodass in den 2030er-Jahren alle Hauptstrecken der Region digitalisiert sind, inkl. des S-Bahn-Netzes. Angestrebt wird die vollständige Umstellung der Netzbezirke Köln, Troisdorf und Bonn bis 2035.

Der Knoten Köln ist einer der wichtigsten Knoten im transeuropäischen Schienennetz, v. a. im Rhein-Alpen-Korridor Rotterdam/Antwerpen – Genua. Aufgrund der vertraglichen Verpflichtungen der Bundesrepublik Deutschland gegenüber der Europäischen Union (EU) sind die transeuropäischen Korridore vorrangig mit ETCS auszurüsten.

Im Juli 2023 hat die DB ihre ETCS-Migrationsstrategie offiziell bekannt gegeben. Demnach soll die von ICE-Zügen genutzte Schnellfahrstrecke Frankfurt/Main – Troisdorf (– Köln) 2028 auf ETCS L2oS umgestellt werden. Bereits in den Jahren 2026 und 2027 sollen die Strecken Köln – Wuppertal, Troisdorf – Koblenz und Köln – Düsseldorf auf ETCS Level 2 mit Signalen (ETCS L2mS) umgerüstet werden. Strecken, die auf ETCS L2mS umgestellt wurden, können weiterhin auch mit konventionell ausgestatteten Fahrzeugen befahren werden, d. h., eine Fahrzeugumrüstung ist hier zunächst nicht erforderlich. Außerdem gibt es seitens der DB Pläne, den Knoten Aachen im Dezember 2029 auf ETCS L2oS umzustellen.

Machbarkeitsstudie Digitalisierung Knoten Köln
Mit finanzieller Zuwendung des Bundes hat die DB InfraGO eine Machbarkeitsstudie zur Digitalisierung des Knotens Köln durchgeführt und dabei besonderes Augenmerk auf das S-Bahn-Netz gelegt. Die Studie hat die wichtigsten Bausteine definiert, um die

Digitalisierung des Knotens Köln zu vervollständigen, und einen Ausblick auf mögliche Leistungssteigerungen auf der S-Bahn-Stammstrecke Köln-Hansaring – Köln Messe/Deutz geliefert. Unter Nutzung von ETCS L2oS und ATO (Automatic Train Operation) ist es demnach möglich, die Kapazität von 24 Zügen je Richtung (konventionelle Signaltechnik) auf 33 Züge je Richtung zu steigern.

Umrüstung von Bestandsfahrzeugen und Kosten

Basierend auf der Annahme, dass der Knoten Köln bis 2034 schrittweise digitalisiert und auf ETCS L2oS umgestellt wird, hat die Deutsche Bahn eine Kostenschätzung für die entsprechende Umrüstung der SPNV-Fahrzeuge („Bestandsfahrzeuge“) durchgeführt, welche bereits heute eingesetzt werden und auch noch im Jahr 2034 fahren werden. Dabei geht go.Rheinland davon aus, dass knapp 500 Fahrzeuge umzurüsten sein werden. Betroffen sind rund 20 verschiedene Fahrzeugarten bzw. Baureihen, die zunächst eine Baureihenzulassung für die Umrüstung auf ETCS erhalten müssen. Danach können alle weiteren Fahrzeuge dieser Baureihen schrittweise umgerüstet werden.

Die Kostenschätzung der DB geht davon aus, dass mehrere Baureihen bereits im Rahmen des Pilotprojektes „Digitaler Knoten Stuttgart“ (DKS, geplante Inbetriebnahme 12/2026) oder anderer Projekte eine Zulassung erhalten haben bzw. erhalten werden. Die entsprechenden Kosten wurden dabei nicht dem Knoten Köln zugeordnet; letztlich basiert die Kostenschätzung auf der Annahme, dass lediglich 7 Baureihenzulassungen für die Digitalisierung des Rheinlandes erforderlich sind.

Im Ergebnis weist die Kostenschätzung der DB für das Rheinland einen Betrag von insgesamt knapp 450 Mio. Euro aus. Aktuell existiert noch keine rechtsverbindliche Förderrichtlinie für die Umrüstung von Bestandsfahrzeugen. Angestrebt wird von go.Rheinland eine vollständige Übernahme der Kosten durch den Bund, da dieser Veranlasser der Digitalisierung ist. Eine hundertprozentige Förderung der Kosten ist jedoch unwahrscheinlich, da im Pilotprojekt DKS lediglich 90 % (Baureihenzulassung) bzw. 50 % (Umrüstung der Serienfahrzeuge) der Kosten durch den Bund gefördert werden. Mit diesen Fördersätzen des DKS ergibt sich für die im Rheinland verkehrenden Fahrzeuge ein Eigenanteil von knapp 170 Mio. Euro. Dieser ist größtenteils voraussichtlich von den Aufgabenträgern (go. Rheinland, VRR, NWL) zu tragen, da nur einzelne

Verkehrsverträge eine Kostenbeteiligung der Eisenbahnverkehrsunternehmen vorsehen.

Herausforderungen der Digitalisierung

Mit der Digitalisierung des Eisenbahnnetzes kann allein durch Modernisierung der Signaltechnik eine deutliche Steigerung der Streckenleistungsfähigkeit erreicht werden. Der Weg bis zu einer vollständigen Digitalisierung des Eisenbahnnetzes und der auf diesem verkehrenden Eisenbahnfahrzeuge ist jedoch lang und mit einigen Herausforderungen und Risiken verbunden.

Das Gesetz über den Ausbau der Schienenwege des Bundes (BSWAG) beinhaltet seit seiner Änderung am 03. Juli 2024 auch die optionale und anteilige Förderung der erforderlichen Fahrzeugumrüstungen durch den Bund. Bislang gibt es jedoch noch keine Richtlinie für die finanzielle Förderung der Fahrzeugumrüstungen. Zudem fehlen weiterhin die entsprechenden Haushaltsmittel, d. h., die entscheidende Finanzierungsfrage ist somit noch offen. Hier ist jedoch Eile geboten, denn die Umrüstung einer Fahrzeugbaureihe kann rund 5 bis 6 Jahre beanspruchen. Allein die technische Ausrüstung, Erprobung und Zulassung des jeweils ersten Fahrzeugs einer Baureihe inkl. der Ausschreibung und Vergabe der entsprechenden Leistungen kann nach Angaben der DB 4 Jahre Zeit in Anspruch nehmen. Vor diesem Hintergrund ist der oben beschriebene ursprüngliche Zeitplan der DB für die Digitalisierung erster Streckenabschnitte mit ETCS L2oS faktisch nicht umsetzbar. Wenn eine auskömmliche Förderrichtlinie für die Umrüstung der SPNV-Fahrzeuge nicht rechtzeitig, d. h. mit einem Vorlauf von rund 6 Jahren, in Kraft tritt, ist eine Streckenausstattung mit ETCS L2mS erforderlich; andernfalls können nicht umgerüstete Fahrzeuge auf den entsprechenden Streckenabschnitten nicht mehr eingesetzt werden. Aufgrund der hohen Investitionskosten für die Umrüstung von Fahrzeugen besteht daher die Alternative, von dem Ziel der Umrüstung auf ETCS L2oS zunächst Abstand zu nehmen und die in den 2020er-Jahren umzurüstenden Strecken nach ETCS L2mS zu ertüchtigen.





B5.5 Mindestausstattung der SPNV-Haltestellen

Ein gut ausgestatteter und ansprechend gestalteter Bahnhof oder Haltepunkt spielt eine entscheidende Rolle für das Reiseerlebnis der Fahrgäste. Als Ausgangspunkt, Umstiegspunkt oder Endstation einer Bahnreise beeinflusst er maßgeblich den ersten und letzten Eindruck, den Reisende von ihrer Fahrt gewinnen. Eine angenehme Atmosphäre, ein modernes und eindeutiges Wegeleit- und Informationssystem, barrierefreie Zugänge und komfortable Wartebereiche tragen dazu bei, dass sich die Fahrgäste wohl und sicher fühlen. An größeren Knotenpunkten erhöhen moderne Einrichtungen wie saubere Sanitäranlagen und gastronomische Angebote die Zufriedenheit und Bequemlichkeit der Reisenden. Darüber hinaus fördert ein gepflegtes Erscheinungsbild das Vertrauen in die Zuverlässigkeit und Qualität des öffentlichen Nahverkehrs. Insgesamt trägt ein gut gestalteter Bahnhof dazu bei, die Attraktivität des Bahnreisens zu steigern und die Nutzung des öffentlichen Verkehrs zu fördern.

Zur Mindestausstattung der Anlagen sollten folgende Elemente gehören:

- Sitzgelegenheiten
- Witterungsschutz

- Abfallbehälter
- Beleuchtung
- Beschilderung
- Informationsvitriten
- Lautsprecher zur Information der Fahrgäste
- optische Fahrgastinformationssysteme (DFI) mit Anzeige der Uhrzeit
- Fahrkartenautomat (soweit keine Automaten im Zug vorgesehen sind)
- fester Bodenbelag
- taktiles Leitsystem

Darüber hinaus sind – abhängig von der verkehrlichen Bedeutung (z. B. lokale oder regionale Funktion, Verknüpfungs- oder Knotenbahnhof) und dem vorhandenen Fahrgastaufkommen – zahlreiche weitere Ausstattungselemente denkbar und in vielen Fällen empfehlenswert.

Für die Stationen in der Verantwortung von DB InfraGO existiert ein Handbuch zu den Ausstattungskategorien nach Größe und Bedeutung der Stationen (vgl. „Ausstattungskatalog der Bahnhofskategorien 1 bis 7, Version 2022“). Es dient als Mindeststandard für alle DB-Stationen und kann auch als Orientierung für die Stationen in Verantwortung anderer Eisenbahninfrastrukturunternehmen herangezogen werden.

B5.6 Öffentlichkeitsbeteiligung

Dauerhafte Akzeptanz ist die Grundvoraussetzung für eine positive Grundeinstellung von Politik, Verwaltung und Gesellschaft zu Infrastrukturprojekten. Dazu müssen die Infrastruktur- und Förderabteilungen sowie Infrastrukturbetreiber frühzeitig, stetig und transparent in den Austausch mit allen Beteiligten gehen, darunter politisch Entscheidende, Kommunen, Anwohnende, Pendelnde, Natur- und Umweltverbände sowie weitere Institutionen. Ziele der Kommunikation in der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung sind die erfolgreiche, akzeptanzbasierte Umsetzung des Infrastrukturprojektes und das Minimieren von Klagerisiken bei der Offenlegung der Planungsunterlagen.

Im Rahmen des Modellprojekts „Frühzeitige Bürgerbeteiligung beim S-Bahn-Ausbau Knoten Köln“, gefördert durch das Bündnis für Mobilität (Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen), sammelten die Deutsche Bahn AG (DB AG) und go.Rheinland in den Jahren 2017 bis 2022 positive Erfahrungen in der Stakeholder-Kommunikation. Politische Entscheidungstragende, Interessenverbände und die Bevölkerung wurden frühzeitig und transparent über den S-Bahn-Ausbau in Köln informiert und aktiv einbezogen.

Dank unterschiedlicher Kommunikationskanäle und Veranstaltungen erreichten die Projektbeteiligten die Bevölkerung vor Ort. Dadurch konnten Anregungen von Bürgerinnen und Bürgern, Interessensgruppen und Kommunen frühzeitig bei den Planungen berücksichtigt werden. Zusätzlich haben die Projektbeteiligten für die Pandemiezeit eine Wanderausstellung entwickelt, durch die sich die



Bürgerinnen und Bürger kontaktarm über den Infrastrukturausbau, u. a. am Hbf Köln, informieren konnten. Über die Website www.sbahnkoeln.de wurden ein Newsletter, ein Blog sowie ein Onlinedialog zu den geplanten S-Bahn-Ausbauten eingeführt, die positiv von den Stakeholdern angenommen wurden.

Während des Modellprojekts bauten go.Rheinland und die DB AG ihre Kompetenzen und ihr Engagement bei der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung aus, bei der DB AG u. a. durch Aufstockung der Personaldichte im Stakeholdermanagement. Seit Ende 2023 existiert bei der DB InfraGO eine eigene Website, auf welcher die Ausbauprojekte im Knoten Köln erläutert werden.

Künftig werden die Deutsche Bahn (DB AG) und go.Rheinland die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit getrennt, aber eng abgestimmt durchführen. Die DB AG wird sich insbesondere auf die Information der Bevölkerung bei den einzelnen Ausbauprojekten konzentrieren. Ergänzend dazu wird go.Rheinland verstärkt die Zusammenhänge zwischen den Projekten erklären und den gesamten Ausbauprozess der Schienennetze darstellen – von der Planung des Liniennetzes über den Ausbau bis hin zur Vergabe von Verkehrsverträgen.





B6 Rahmenbedingungen im SPNV für Vergabe- verfahren und Verkehrsverträge

81 – 88 →

B6.1 Wettbewerb

Um den Fahrgästen an Rhein, Rur, Erft und Sieg langfristig finanzierbare und attraktive Leistungen auf der Schiene bieten zu können, vergibt der Zweckverband go.Rheinland seit der Gründung im Jahr 2008 Linien und Netze in europaweiten Wettbewerbsverfahren auf Grundlage des europäischen Rechtsrahmens.

Gemäß dem Zuwendungsbescheid der SPNV-Pauschale nach § 11 Absatz 1 ÖPNVG NRW ist der Zweckverband go.Rheinland verpflichtet, die haushaltsrechtlichen Bindungen sowie sonstige gesetzliche Bestimmungen bei der Verwendung der Mittel einzuhalten. Als gesetzliche Bestimmungen gelten hierbei insbesondere der Teil 4 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB) sowie die Verordnung über die Vergabe öffentlicher Aufträge (VgV), welche die Umsetzung und Einhaltung der öffentlichen Auftragsvergabe regeln.

Grundsätzlich ist der Zweckverband verpflichtet, Beschaffungen im Wettbewerb vorzunehmen und so zu gestalten, dass einer möglichst großen Anzahl von Bewerbern bzw. Bieter die Möglichkeit eröffnet wird, sich für den zu vergebenden Auftrag zu bewerben.

Zur Realisierung eines kundenorientierten SPNV werden die Verkehrsdienstleistungen für alle Linien bzw. Linienbündel somit regelmäßig europaweit öffentlich ausgeschrieben und anschließend in einem SPNV-Verkehrsvertrag mit dem jeweiligen EVU festgehalten. Seit einigen Jahren erfolgt der Abschluss dieser Verträge fast ausschließlich nach dem Brutto-Prinzip, wodurch dem Zweckverband go.Rheinland die Fahrgelderlöse zustehen und folglich auch die unternehmerischen Chancen und Risiken auf ihn übergehen (siehe dazu Kapitel B6.3). Damit gehen auch zusätzliche Gestaltungsmöglichkeiten bei den Verträgen einher. In Zukunft sollen in den Vergabeverfahren zur Sicherstellung der gleichbleibend hohen Qualität neben dem Preis auch weitere Kriterien zur Wertung hinzugezogen werden. Hierbei ist es besonders wichtig, eine gesunde Balance zwischen auskömmlichen und wirtschaftlich zu finanzierenden Angeboten der Bieter auf der einen Seite und dem Fokus auf ein qualitativ hochwertiges SPNV-Angebot auf der anderen Seite sicherzustellen. Mit dem durchzuführenden Wettbewerb unter den EVU wird den Fahrgästen im Gebiet des Zweckverbandes go.Rheinland langfristig eine wirtschaftliche, finanzierbare und attraktive Verkehrsdienstleistung im SPNV geboten.

Ergebnisse des Wettbewerbs sind eine deutliche Verbesserung der Qualität für die Fahrgäste insbesondere durch neue Fahrzeuge und mehr Zugkilometerleistungen auf der Schiene mit ggf. neuen EVU. Ziel der Wettbewerbsverfahren ist es, eine möglichst hohe und konstante Qualität bei möglichst niedrigem bzw. finanzierbarem Zuschussbedarf zu erreichen.

Der Zweckverband go.Rheinland ist bestrebt, in jedem Vergabeverfahren durch die von ihm vorgegebenen Rahmenbedingungen für möglichst hohe Wettbewerbsintensität zu sorgen. Vor diesem Hintergrund ist es unerlässlich, bei jedem anstehenden Vergabeverfahren im Blick zu behalten, wie sich die Fahrzeugfinanzierungsaspekte und die spezifischen Qualitäts- und Fahrzeuganforderungen auf die erwartete Wettbewerbsintensität auswirken.

Um einen höheren Anreiz für EVU zu schaffen, sich an Vergabeverfahren für Verkehrsdienstleistungen im SPNV zu beteiligen, hat der Zweckverband go.Rheinland in Zusammenarbeit mit den anderen nordrhein-westfälischen SPNV-Aufgabenträgern verschiedene Instrumente entwickelt, um den Wettbewerb zu fördern und Hemmnisse für EVU zu beseitigen oder zumindest zu verringern. Insbesondere die Unterstützung bei der Fahrzeugfinanzierung mithilfe des NRW-RRX-Modells ist dabei bedeutend (vgl. Kapitel A4.3.5). Mit Ausnahme des Südstates der Rurtalbahn (RB 21 Süd), die im Rahmen des künftigen „Netz Düren“ (RB 21, RB 28) erstmals wettbewerblich vergeben werden soll, hat der Zweckverband go.Rheinland alle anderen SPNV-Linien mindestens einmal in den Wettbewerb gestellt.

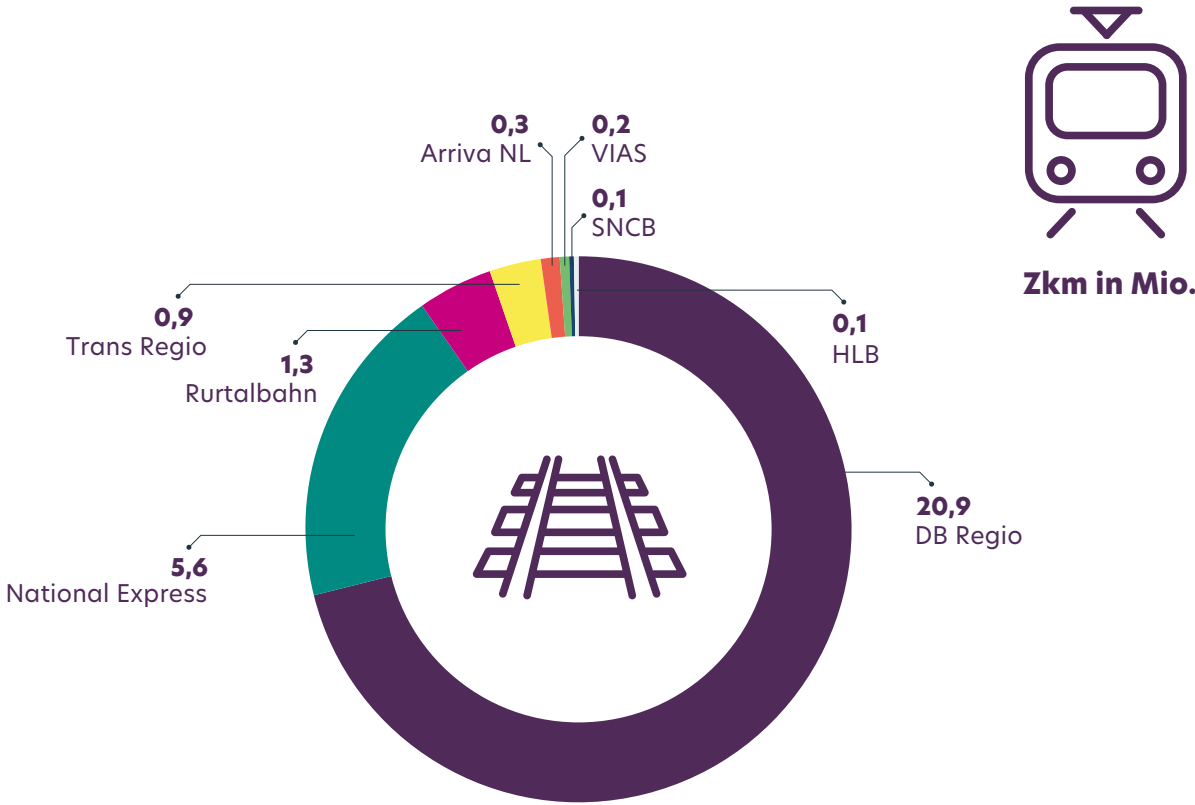
Stand 2024 werden die Vergabeverfahren „Rhein-Sieg-Express“ (RE 9), „die euregiobahn“ (RB 20) und „Netz Düren“ (RB 21, RB 28) vorbereitet, welche in den kommenden Monaten bzw. Jahren ausgeschrieben werden sollen.

B6.1.1 Aktuelle Marktstruktur

Im Jahr 2024 erbringen 9 EVU im Gebiet des Zweckverbandes go.Rheinland Verkehrsdienstleistungen. Von den insgesamt gut 29 Mio. Zugkilometern pro Jahr werden im Bezugsjahr 2024 rund 72 % von der DB Regio (DB Arriva und DB Regio Region NRW)

erbracht. Die weiteren 29 % teilen sich auf die EVU Hessische Landesbahn GmbH (HLB), National Express Rail GmbH, Rurtalbahn GmbH, Société nationale des chemins de fer belges (SNCB), TRI Train Rental GmbH, Trans Regio Deutsche Regionalbahn GmbH und VIAS Rail GmbH auf.

Abbildung B6-1: Aufteilung der Zkm im Zweckverband go.Rheinland für das Bezugsjahr 2024.
Darstellung: go.Rheinland GmbH



Mit dem Bezugsjahr 2024 werden von den derzeit 22 abgeschlossenen Verkehrsdienstleistungsverträgen mit Verkehr im Gebiet von go.Rheinland federführend 14 Verträge durch den Zweckverband go.Rheinland betreut. Die weiteren Verkehrsverträge werden durch die benachbarten SPNV-Aufgabenträger betreut, bspw. die Mittelrheinbahn (RB 26) durch den Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord oder auch die Verkehre des Rhein-Ruhr-Express durch den Verkehrsverbund Rhein-Ruhr.

Bei den vergangenen Ausschreibungen ist der deutschlandweite Trend zu immer weniger Bie-

tern auch im Bediengebiet des Zweckverbandes go.Rheinland zu verzeichnen. Laufzeiten und Größen (Zugkilometer pro Jahr) der Netze sind dabei unterschiedlich. Bei den Vergabeverfahren nehmen, abhängig von den netzspezifischen Randbedingungen, sowohl kleine und mittelständische Unternehmen, wie die Rurtalbahn GmbH und VIAS Rail GmbH, als auch Global Player, wie die Trans Regio Deutsche Regionalbahn GmbH und DB Regio AG, teil.

Die nachfolgende Tabelle B6-1 gibt einen Überblick über die im Wettbewerb vergebenen Teilnetze bzw. Linien seit Gründung des Zweckverbandes go.Rheinland:

Tabelle B6-1: Überblick über die im Wettbewerb vergebenen Teilnetze bzw. Linien (Bezug ab dem 01.01.2008)

Teilnetz	Linie	Laufzeit	Betreiber	Mio. Zkm p. a. in den Linienabschnitten im Gebiet von go.Rheinland	Mio. Zkm p. a. über die gesamte(n) Linienlänge(n)
Mittelrheinbahn	RB 26	12/2008 bis 12/2023	Trans Regio Deutsche Regionalbahn GmbH	0,7	2,9
Rhein-Sieg-Express	RE 9	12/2010 bis 12/2025	DB Regio AG, Region NRW	1,6	1,9
Kölner Dieselnetz	RE 12 RE 22 RB 24 RB 25 RB 30 S/RB 23	12/2013 bis 12/2033	DB Regio AG, Region NRW	4,9	7,2
RE 7 (Los A)/ RB 48 (Los B)	RE 7 RB 48	12/2015 bis 12/2030	National Express Rail GmbH	1,8	5,1
die euregiobahn	RB 20	12/2016 bis 12/2021	DB Regio AG, Region NRW	1,4	1,4
Nordost der Rurtalbahn	RB 21	12/2016 bis 12/2021	Rurtalbahn GmbH	0,4	0,4
Eifel-Bördebahn	RB 28	12/2016 bis 12/2018	Rurtalbahn GmbH	0,03	0,03
Erft-Schwalm-Netz	RB 34 RB 39	12/2017 bis 12/2029	VIAS Rail GmbH	0,2	0,8
Südost der Erftbahn	RB 38	12/2017 bis 12/2023 (+ Option)	DB Regio AG, Region NRW	0,6	0,6
Maastricht-Aachen-Express	RE 18	12/2018 bis 12/2031	Arriva	0,2	0,2
Eifel-Bördebahn	RB 28	12/2018 bis 12/2019 (+ Option)	Rurtalbahn GmbH	0,1	0,1
RRX-Vorlaufbetrieb (Los 2)	RE 5 (RRX) RE 6 (RRX)	06/2019 bis 12/2033 (+ Option) 12/2019 bis 12/2033 (+ Option)	National Express Rail GmbH	1,2	6,1
RE 8 (Los 1)/ RB 33 (Los 2)	RE 8 RB 33	12/2019 bis 12/2034 12/2020 bis 12/2034	DB Regio AG, Region NRW	1,8	3,9
RB 27	RB 27	12/2019 bis 12/2026 (+ Option)	DB Regio AG, Region NRW	1,1	2,4

Teilnetz	Linie	Laufzeit	Betreiber	Mio. Zkm p. a. in den Linienabschnitten im Gebiet von go.Rheinland	Mio. Zkm p. a. über die gesamte(n) Linienlänge(n)
RRX-Vorlaufbetrieb (Los 1)	RE 1 (RRX)	06/2020 bis 01/2022	Abellio Rail NRW GmbH	1,5	3,6
RRX-Vorlaufbetrieb (Los 3)	RE 4	12/2020 bis 12/2033 (+ Option)	National Express Rail GmbH	0,7	2,4
die euregio-bahn	RB 20	12/2021 bis 12/2025	DB Regio AG, Region NRW	1,5	1,5
Nordost der Rurtalbahn	RB 21	12/2021 bis 12/2025	Rurtalbahn GmbH	0,5	0,5
Eifel-Börde-bahn	RB 28	12/2021 bis 12/2025	Rurtalbahn GmbH	0,3	0,3
RRX-Vorlaufbetrieb (Los 1) (Notmaßnahme)	RE 1 (RRX)	02/2022 bis 12/2023	National Express Rail GmbH	1,5	3,6
RRX-Vorlaufbetrieb (Los 1)	RE 1 (RRX)	12/2023 bis 12/2033	National Express Rail GmbH	1,5	3,6
Mittelrhein-bahn	RB 26	12/2023 bis 12/2033 (+ Option)	Trans Regio Deutsche Regionalbahn GmbH	0,9	3,3
S-Bahn Rheinland Stufe 1	S 6 S 10 S 11 S 12 S 13 (ab 12/28) S 19 S 38 (ab 12/29) S 68	12/2023 bis 12/2032 (+ Option)	DB Regio AG, Region NRW	Fplj. 2024: 8,4 Fplj. 2032: 10,2	Fplj. 2024: 12,3 Fplj. 2032: 14,2

B6.1.2 Zukünftige Marktstruktur

Die Marktstruktur im Zweckverband go.Rheinland wird sich in den kommenden Jahren nur geringfügig ändern. Erst mit der finalen Umsetzung des NRW-RRX-Modells bei der S-Bahn Rheinland Stufe 1, d. h. mit der Beistellung der Neufahrzeuge durch den künftigen Fahrzeughersteller im Verbund mit den neuen Eisenbahninfrastrukturen (u. a. zusätzliche Bahnsteigkanten in Köln Hbf und Köln Messe/Deutz sowie Zweigleisigkeit bis Bergisch Gladbach), wird sich einerseits das Leistungsangebot deutlich erhöhen, andererseits wird mit dem Abschluss der Elektrifizierungen der „die euregiobahn“ (RB 20) und des „Kölner Dieselnetzes“ (hierbei besonders im Fokus die Eifel-, Erfttal- und Voreifelbahn) das Leistungsvolumen sukzessive gesteigert.

Des Weiteren stehen in den kommenden Jahren einzelne Wettbewerbsvergaben an, u. a. die Neuvergabe der „die euregiobahn“ (RB 20) mit neuen elektrischen Fahrzeugen, wie auch Interimsvergaben, u. a. des Rhein-Sieg-Express (RE 9) sowie des Südastes der Erftbahn (RB 38).

Eine große Herausforderung aufgrund der Flutauswirkungen aus dem Sommer 2021 wird sein, dass das heutige „Kölner Dieselnetz“ eine Anpassung des bestehenden Verkehrsvertrages erhält, um das elektrische Zeitalter samt einer entsprechenden Fahrzeugflotte sukzessive ab Dezember 2025 einzuläuten.

Die nachfolgende Tabelle B6-2 gibt einen Überblick über die noch im Wettbewerb zu vergebenden Teilnetze bzw. Linien bis Ende dieses Jahrzehnts:

Tabelle B6-2: Überblick über die im Wettbewerb vergebenen Teilnetze bzw. Linien bis Ende dieses Jahrzehnts

Teilnetz	Linie	Laufzeit	Betreiber	Mio. Zkm p. a. in den Linienabschnitten im Gebiet von go.Rheinland	Mio. Zkm p. a. über die gesamte(n) Linienlänge(n)
Rhein-Sieg-Express	RE 9	12/2025 bis 12/2031 (+ Option)	vsl. nachfolgende Umsetzung der RRX-Teilflotte B	1,9	2,48
Südast der Erftbahn	RB 38	12/2025 bis 12/2030 (+ Option)	nachfolgend Bestandteil der „S-Bahn Rheinland Stufe 1“	0,6	0,6
Dürener Stern	RB 21 RB 23 RB 28	12/2025 bis 12/2037 (+ Option)	nachfolgend die Umstellung auf elektrischen Betrieb; ggf. der Einsatz von bis zu sechs Batterietriebzügen auf dem Südast der Rurtalbahn (RB 23)	1,54	1,54
die euregio-bahn (Interim)	RB 20	12/2026 bis 12/2029 (+ Option)	nachfolgend die Umstellung auf elektrischen Betrieb	1,7	1,7
die euregio-bahn	RB 20	12/2030 bis 12/2045 (+ Option)	Betrieb mit neuen Elektrotriebzügen	Fplj. 2031: 1,8 Fplj. 2036: 2,2	Fplj. 2031: 1,8 Fplj. 2036: 2,2



B6.2 Fahrzeugeigenbetrieb

Ein seit dem Jahr 2018 laufendes Großprojekt, welches den Zweckverband go.Rheinland auch in den kommenden Jahren beschäftigen wird, ist die Vorbereitung und Durchführung des Vergabeverfahrens zur „S-Bahn Rheinland“. Hierbei führt der Zweckverband go.Rheinland erstmals als Federführer nach dem Vorbild des NRW-RRX-Modells die

Ausschreibung mit einem Lebenszyklusansatz für die Fahrzeuge und die Instandhaltung durch. Der Zweckverband go.Rheinland übernimmt hierbei gemeinsam mit der VRR AöR als Partner die Rolle des Fahrzeugeigentümers und stellt die Fahrzeuge den in einem separaten Vergabeverfahren für die betrieblichen Verkehrsdienstleistungen obsiegenden EVU zur Verfügung.



Rechtlicher Eigentümer der Fahrzeuge wird der im Rahmen der Vergabeverfahren zum Rhein-Ruhr-Express gegründete Eigenbetrieb, go.Rheinland Eigenbetrieb Fahrzeuge (go.Rheinland FA-EB). Die Verkehrsverträge zur betrieblichen Leistungserbringung werden nach dem Prinzip eines Bruttoverkehrsvertrags ausgeschrieben. Dies bedeutet, dass die zukünftigen Markt- bzw. Erlöschancen/-risiken vom Zweckverband go.Rheinland getragen werden und ihm sämtliche Tarifierlöse zustehen. Ohne die zwingend erforderliche Vereinnahmung der Tarifierlöse durch die SPNV-Aufgabenträger ist das Lebenszyklusmodell für die SPNV-Aufgabenträger nicht auskömmlich zu gestalten, da die Regionalisierungsmittel des Bundes für Fahrzeugbeschaffung, Wartung und Betrieb insgesamt nicht ausreichen. Die Erlösverantwortung liegt somit beim Zweckverband go.Rheinland, der damit Vertragspartner der jeweiligen Einnahmenaufteilungen (bspw. im AVV und im VRS) ist.

B6.3 Bruttoverkehrsvertrag

Seit der Ausschreibung des RRX-Vorlaufbetriebs mit Betriebsstart 2019 werden Verkehrsverträge nach dem sogenannten Bruttoprinzip ausgeschrieben. Dies bedeutet, dass die EVU von wirtschaftlichen Risiken, die sich aus der Entwicklung der Fahrgelder ergeben, freigestellt werden. Im vorher üblichen Nettovertrag wurden die Fahrgelder von den EVU kalkuliert und bei der Bildung des Angebotspreises saldiert. Der Zweckverband go.Rheinland hatte also einen Nettopreis, den er für die Verkehrsleistung aufwandte. Chancen und Risiken, die sich aus der tatsächlichen Fahrgeldentwicklung ergaben, fielen vollständig in das Risiko des betreibenden EVU. Dadurch sollte ein besonderer Anreiz für das EVU geboten werden, qualitativ hohe Verkehrsleistungen zu erbringen, um mehr Fahrgäste zu gewinnen und dadurch das Unternehmensergebnis zu verbessern.

Im Bruttoverkehrsvertrag werden diese Chancen und Risiken nun vom Zweckverband go.Rheinland übernommen. Hintergrund ist eine schwer kalkulierbare Fahrgeldsituation, die sich seit einigen Jahren eingestellt hat. Langfristige Verträge, politisch bedingte Tarifsenkungen, eine hohe Baustellenbelastung ohne Einflussmöglichkeiten der EVU sowie unsichere Einnahmenverteilungen haben dazu beigetragen, dass Vergabeverfahren zunehmend Beanstandungen und Anpassungsforderungen seitens der an Ausschreibungen teilnehmenden EVU nach sich ziehen. Ziel der Ausschreibung nach dem Bruttoprinzip war es, dieses Risiko aus den Verträgen herauszunehmen und die Erlösverantwortung selbst zu übernehmen.

Mit der Übernahme des Fahrgeldrisikos durch den Zweckverband go.Rheinland können die EVU nun sicherer kalkulieren und erhalten die vollen kalkulierten Kosten, die aus dem Betrieb der Verkehrsleistung entstehen. Um dieses Risiko angemessen zu managen, setzt go.Rheinland auf eine eigens entwickelte Bruttostrategie. Diese umfasst neben einer konsequenten Gestaltung zukünftiger Verkehrsverträge nach dem Bruttoprinzip auch die Entwicklung eines unternehmerischen Geschäftsbereichs, um die Aufgaben der EVU zu übernehmen. Seitdem ist der Zweckverband go.Rheinland als Kooperationspartner aktiv in die Verkehrsverbünde eingebunden, sowohl bei der tariflichen und vertrieblichen Gestaltung als auch bei der Aufteilung der Einnahmen, gemeinsam mit den kommunalen Verkehrsunternehmen, weiteren SPNV-Unternehmen und anderen Aufgabenträgern. Darüber hinaus sind auch weitere unternehmerische Zweige, wie die Entwicklung eines starken und modernen Vertriebs und der aktiven Kundenansprache durch Kommunikationsmaßnahmen unter der Dachmarke go.Rheinland, zu den Aufgaben hinzugekommen.

Die EVU unter dem Bruttoverkehrsvertrag haben sich in gleichen Teilen, wie sie der Zweckverband go.Rheinland übernommen hat, aus den wirtschaftlichen Tätigkeiten zur Fahrgelderwirtschaftung zurückgezogen. Werbung, Vertrieb oder die Mitarbeit in den Tarifverbünden wurden reduziert und werden perspektivisch komplett eingestellt. Diese Lücke, die der SPNV hinterlässt, gilt es weiter durch Eigenleistungen des Zweckverbandes go.Rheinland zu schließen. Gleichzeitig bietet dies wieder die Chance für den SPNV, eine eigene starke regionale Marke aufzubauen, die unabhängig von den betreibenden EVU entwickelt und ausgebaut werden



kann. Aus der o. g. neuen Risikoverteilung aus den Fahrgeldentwicklungen ergeben sich beim Zweckverband go.Rheinland neue Aufgabengebiete bzw. ein neuer Blick auf bestehende Aufgaben, die im Rahmen einer sogenannten „Bruttostrategie“ adressiert werden (vgl. Kapitel A4).

So soll das SPNV-Produkt in Bezug auf Bedienung und Qualität, neben seiner Funktion als Teil der Daseinsvorsorge, stärker auf die Erlösgenerierung ausgerichtet werden. Gleichzeitig entstehen durch Tarifgestaltung, Vertrieb und Kundenkommunikation vollständig neue Aufgaben, die der Zweckverband go.Rheinland eigenständig übernehmen und neu gestalten muss (vgl. Kapitel B7).

Zur Bewältigung dieser Aufgaben zählt auch eine umfassende Datenstrategie, die sich sowohl mit der Auswertung und Verschneidung bestehender Daten befasst als auch mit der Generierung neuer Datenquellen. Die Analyse und weitere Bearbeitung erfolgen über sogenannte Business-Intelligence-(BI)-Tools, die nach und nach weiter ausgearbeitet werden, um so Prozesse zu beschleunigen, neue Erkenntnisse zu gewinnen und zahlenbasierte Entscheidungen treffen zu können.



B7

Erlöswirksames Marketing

89 – 92 →



Marketingmaßnahmen leisten einen wichtigen Beitrag, den Zweckverband go.Rheinland erfolgreich bei seinen Kundinnen und Kunden zu positionieren. Richtig eingesetzt, steigern gezielte Marketingmaßnahmen die Fahrgast- bzw. Ticketverkaufszahlen und damit die Wirtschaftlichkeit des SPNV, sodass weniger öffentliche Mittel zur SPNV-Finanzierung eingesetzt werden müssen bzw. die Einnahmesteigerungen zur Ausweitung der SPNV-Betriebsleistungen genutzt werden können. Der Zweckverband go.Rheinland hat seine strategischen Ziele klar definiert: Vor dem Hintergrund seiner Rolle als erlöswirksamer Aufgabenträger und im Rahmen seiner Bruttostrategie sollen eine deutliche Nachfragesteigerung nach Ticketprodukten, die Gewinnung von mehr Fahrgästen für den SPNV und ÖPNV sowie die Maximierung der Fahrgelderlöse angestrebt werden, um dauerhaft eine möglichst stabile Finanzierungssäule auf Basis der Beiträge der Nutzenden sicherzustellen.

Mit dem vollumfänglichen Übergang der Erlösverantwortung auf den Zweckverband go.Rheinland war es erforderlich, dass der Zweckverband go.Rheinland die zugehörigen Tätigkeitsfelder und Aufgaben im Bereich erlöswirksames Marketing von den EVU übernimmt. Diese leiten sich aus der Bruttostrategie sowie aus den sogenannten „4 P“ des Marketing-Mixes ab. Dazu zählen:

- das **Produkt** in Form des SPNV-Angebots. Das SPNV-Angebot ist die Dienstleistung, die der Zweckverband go.Rheinland produziert und den Kundinnen und Kunden zu einem Preis (siehe weiter unten) zur Nutzung anbietet. Die Ausprägungen des Produkts, d. h. des SPNV-Angebots, im Hinblick auf Dimensionierung (Sitzplatzanzahl, Verbindungsqualität, Betriebsprogramm bzw. -zeiten etc.) und Qualität sind für den unternehmerischen Erfolg des Zweckverbandes go.Rheinland die maßgeblichen Größen.
- der **Preis** mit seinen Tarifen und der jeweiligen Einnahmenaufteilung. Ausprägung und Qualität des Produkts determinieren den Preis, zu dem das Produkt (das SPNV-Angebot) den Kundinnen und Kunden angeboten werden kann. I. d. R. schließen sich erlösverantwortliche Partner zu Tariforganisationen zusammen und stimmen Einheitspreise gegenüber der Kundschaft ab. In diesem Fall gilt es für den Zweckverband go.Rheinland bei der Einnahmenaufteilung gegenüber den übrigen Verkehrsunternehmen zu verhandeln, dass der

Zweckverband go.Rheinland für das Erbringen der SPNV-Verkehrsleistungen mit den eher längeren Reiseweiten einen nachfragegerechten Anteil an den Gesamteinnahmen innerhalb eines Tarifverbunds erhält.

- das **Placement**/der Vertrieb von Tickets. Nur mit einem leistungsfähigen SPNV-Vertriebssystem kann der Abverkauf von Tickets an Kundinnen und Kunden gewährleistet werden. Dies beinhaltet u. a. konventionelle und digitale Vertriebskanäle. Ziel des Zweckverbandes go.Rheinland ist es, über seine Kunden-Frontends neben den ÖPNV-Leistungen weitere Mobilitätsdienstleistungen zu vertreiben, um der Kundschaft ein ganzheitliches Mobilitätsangebot anbieten zu können.
- die **Promotion**, also die direkte Ansprache der Kundinnen und Kunden durch verkaufsfördernde Marketingmaßnahmen und Projekte zur Kundenkommunikation. Im Gegensatz zur Stakeholder-Kommunikation steht beim erlöswirksamen Marketing der Abverkauf von Tickets im Vordergrund.

Im Bereich der Promotion wird zukünftig die Weiterentwicklung der Kundenkommunikation unter der neuen Marke „go.Rheinland“ forciert. Dazu zählen u. a. der Auf- und Ausbau einer einheitlichen und gezielten Endkundenansprache, die auf die bessere Wahrnehmung der Produkte des SPNV am Markt zielt. Mit den geplanten Maßnahmen soll die Marktpräsenz gestärkt und die Kommunikation mit Neu- und Bestandskundinnen und -kunden rund um die Zukunftsthemen des SPNV, des nachhaltigen Mobilitätsmixes sowie des Klimaschutzes und der Verkehrswende weiter ausgebaut werden.

Eine starke Marke im Sinne der Außenwirkung und Wahrnehmung bei den Kundinnen und Kunden ist unverzichtbar, um eine deutliche Nachfragesteigerung der SPNV-Produkte zu erreichen. Hierzu hat der Zweckverband go.Rheinland seine Marketing- und Kommunikationsmaßnahmen Anfang 2023 unter der neuen Dachmarke „go.Rheinland“ gebündelt. Damit wurde im Verbandsgebiet von go.Rheinland eine neue, wettbewerbsfähige und sichtbare Marke geschaffen, die Stakeholder sowie Neu- und Bestandskundinnen und -kunden durch verkaufsfördernde Maßnahmen von den Themen des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) überzeugen und den Wechsel vom motorisierten Individualverkehr (MIV) hin zur multimodalen und umweltverträglichen Fortbewegung fördern soll.

Lag der Fokus der bisherigen erlösorientierten Kundenkommunikation auf der Finanzierung und Beteiligung an einzelnen Projekten, wie der Entwicklung digitaler Tools oder der Bewerbung einzelner SPNV-Strecken und -Linien, steht jetzt der ganzheitliche Ansatz im Fokus. Unter der neuen Marke go.Rheinland werden die Themen und Produkte gebündelt und fokussiert bei den Fahrgästen platziert. Dazu werden bereits bestehende analoge und digitale Informationskanäle genutzt, aber auch neue,

v. a. zukunftsorientierte Vertriebswege und -kanäle erschlossen, die insbesondere im digitalen Bereich angesiedelt sind. Für den jeweiligen Vertriebskanal, der unterschiedliche Zielgruppen aller Altersstufen anspricht, werden dann passende Inhalte und Informationen entwickelt, die das SPNV-Produkt in den Fokus stellen. Hierbei ist darauf zu achten, dass die bereitgestellten Kommunikationsmaßnahmen einen gezielten Mehrwert für die Fahrgäste bieten und zum Kauf animieren.

Abbildung B7-1: Marketingkampagne Tagesticket zu Fußball-EM 2024. Darstellung: go.Rheinland GmbH

Tiki Taka Tagesticket!
Tiki Taka day ticket!

Einfach am Automaten ein **Tagesticket NRW** für 1 oder bis zu 5 Personen* holen und mit Bus & Bahn rund um den Fußball mobil sein!

Simply pick up an NRW day ticket for 1 person or up to 5 people* at the ticket machine and get easy access to bus and train travel around the matches!

avv **VRS**

GO RHEINLAND
Bewegt Dich.

* Das Tagesticket im NRW-Tarif: 34,80 EUR für eine Person, 52,50 EUR für bis zu fünf Personen. Gilt montags bis freitags ab 9 Uhr bis 3 Uhr des Folgetages, an Wochenenden ganztägig für beliebig viele Fahrten. NRW day ticket tariff: EUR 34,80 for one person, EUR 52,50 for up to five people. Valid Mondays to Fridays from 9:00 am to 3:00 am the following day. Can be used all day at weekends for as many journeys as you like.

Als Beispiel ist hier die zielgruppenspezifische und anlassbezogene Marketingkampagne zum Deutschlandticket zu nennen, das als neues Tarifprodukt zum 01. Mai 2023 am Markt eingeführt wurde. Ziel dieser und weiterer Kampagnen war und ist es, neben einer positiven Einstellung der Kundinnen und Kunden zur Marke go.Rheinland und zum SPNV-Angebot mit seinen multimodalen Begleitprodukten insbesondere neue Fahrgäste hinzuzugewinnen, zum Kauf von für sie passenden Tarifprodukten anzuregen und damit die wirtschaftliche Entwicklung des Zweckverbandes

go.Rheinland positiv zu steuern. Gut platzierte Botschaften zu den Tarifprodukten, die sich sowohl an Neu- als auch an Bestandskundinnen und -kunden richten, tragen entscheidend zum ökonomischen Erfolg bei. Ziel ist es, die Fahrgäste mit einer überregionalen und einheitlichen Kundenkommunikation über alle Vertriebs- und Kommunikationskanäle hinweg langfristig an die Marke go.Rheinland und die Tarifprodukte zu binden und damit den wirtschaftlichen Erfolg des Zweckverbandes go.Rheinland auszubauen und zu stärken.



Traumpass: Tagesticket!
Dream pass: day ticket!

Einfach am Automaten ein **Tagesticket NRW** für 1 oder bis zu 5 Personen* holen und mit Bus & Bahn rund um den Fußball mobil sein!

Simply pick up an NRW day ticket for 1 person or up to 5 people* at the ticket machine and get easy access to bus and train travel around the matches!

avv **VRS**

GO RHEINLAND
Bewegt Dich.

* Das Tagesticket im NRW-Tarif: 34,80 EUR für eine Person, 52,50 EUR für bis zu fünf Personen. Gilt montags bis freitags ab 9 Uhr bis 3 Uhr des Folgetages, an Wochenenden ganztägig für beliebig viele Fahrten. NRW day ticket tariff: EUR 34,80 for one person, EUR 52,50 for up to five people. Valid Mondays to Fridays from 9:00 am to 3:00 am the following day. Can be used all day at weekends for as many journeys as you like.

B8 Qualität des SPNV

93 – 104 →



B8.1 Ziele

go.Rheinland verfolgt das Ziel, im Schienenpersonennahverkehr ein leistungsfähiges und kundenorientiertes Angebot bereitzustellen und die Infrastruktur des öffentlichen Personennahverkehrs und des Schienenpersonennahverkehrs durch die Investitionsförderung bedarfsgerecht zu verbessern. Um dieses Ziel zu erreichen, ist es unerlässlich, ein umfassendes Qualitätscontrolling zu unterhalten, um bestehende Qualitätsprobleme erkennen und beheben zu können.

In den letzten Jahrzehnten hat sich die Qualitätssicherung der EVU mit zunehmender Automatisierung und fortschreitender technischer Ausstattung der Züge stetig weiterentwickelt. Die Einhaltung der Qualitätsanforderungen an Verkehrsleistung, Fahrzeuge und Personal ist daher anhand zahlreicher Kriterien überprüfbar. Neben der Verfügbarkeit des Leistungsangebotes – etwa hinsichtlich Pünktlichkeit, Zug- und Kapazitätsausfällen – werden auch die Funktionsfähigkeit der Zugausstattung (z. B. Türen, Toiletten, Beleuchtung, Fahrgastinformation), die Sauberkeit (z. B. Toiletten, Sitze, Scheiben, Außenbereiche) und der Personaleinsatz im Zug systematisch erfasst.

Die EVU legen dem Aufgabenträger Daten als Nachweis zur Verfügbarkeit des Leistungsangebotes sowie zu den weiteren Kriterien vor. Diese Lieferrichtlinien werden stichprobenhaft durch die Profitesterinnen und Profitester (siehe Kapitel B8.4) geprüft sowie mit den Erkenntnissen aus dem Kundendialog abgeglichen. Etwaige Falschmeldungen werden empfindlich bestraft.

Das Erbringen einer guten Qualität, gestützt durch die betriebliche Verantwortung des EVU und durch das Controlling des Bestellers der Leistungen, ist Voraussetzung für eine hohe Zufriedenheit der Kundinnen und Kunden und trägt dazu bei, dass der SPNV mehr Fahrgäste gewinnen und seine Verkehrsleistungen wirtschaftlicher erbringen kann.

Die Betreiber der SPNV-Stationen stehen nicht im direkten Vertragsverhältnis zu go.Rheinland. Dennoch wird die Qualität der Bahnhöfe und Haltepunkte im Gebiet von go.Rheinland zweimal jährlich flächendeckend erhoben, um die Stationsbetreiber und weitere Akteure auf etwaige Qualitätsmängel aufmerksam zu machen (siehe Kapitel B8.3).

Zur Erreichung einer dauerhaft verbesserten Qualität ist – neben der Umsetzung individueller Handlungsansätze auf den einzelnen Linien – eine wichtige Bedingung, die Schieneninfrastruktur in einen ausreichend leistungsfähigen Zustand zu versetzen. Die entsprechenden Infrastrukturausbaumaßnahmen im Zusammenhang mit den NRW-Zielnetzen sind Kapitel B5 zu entnehmen.

B8.2 Angebotsqualität

Im Gebiet von go.Rheinland verkehren insgesamt 31 Linien des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV): 10 Regionalexpress-(RE)-, 15 Regionalbahn-(RB)- und 6 S-Bahn-Linien inkl. dem ab Fahrplanjahr 2025 als S 41 geführten RE 29. Diese Linien halten an 200 Verkehrsstationen.

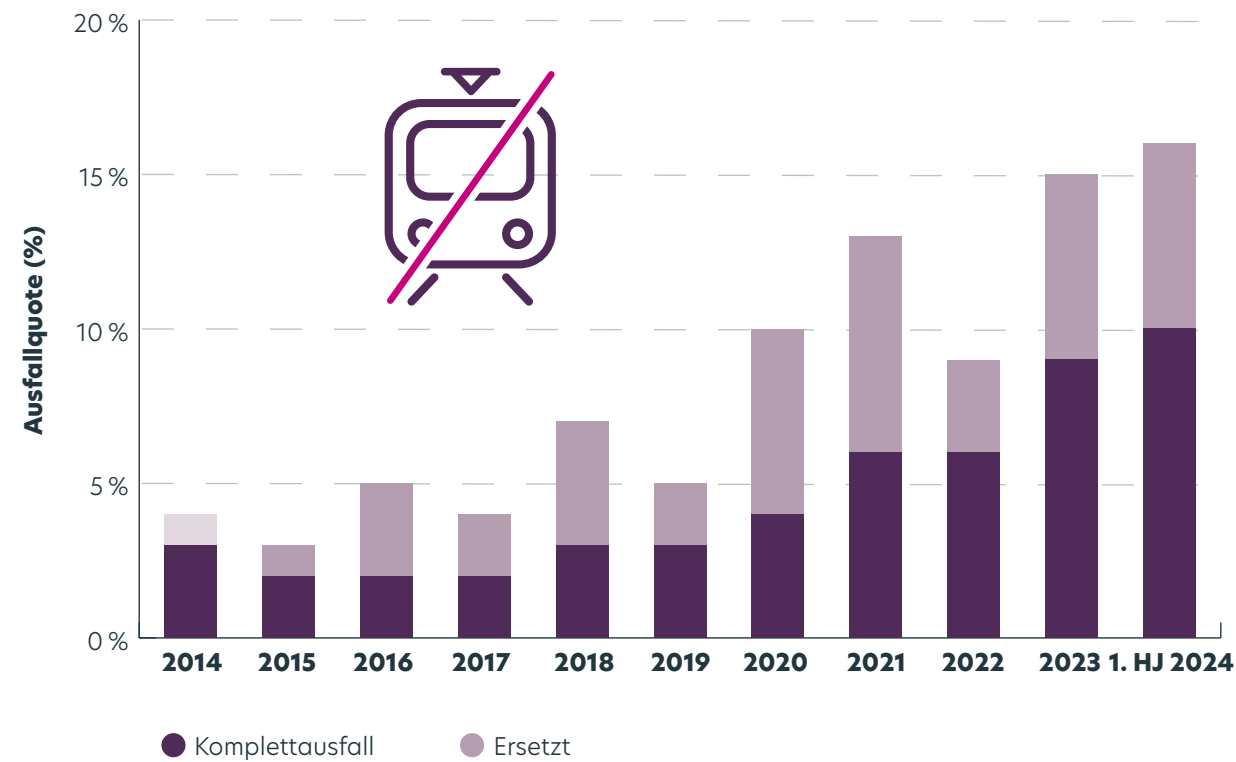
Im Folgenden werden die grundlegenden Qualitätsstandards des SPNV-Angebotes erläutert. Hierzu gehören die Zugausfälle und die Pünktlichkeit als wichtigste Parameter für die Zuverlässigkeit des SPNV sowie die Kapazitäten und der Fahrzeugzustand als Kriterien für ein bedarfsgerechtes und komfortables Angebot.

B8.2.1 Zugausfälle

Aufgrund des inzwischen ausgeprägten Bausehens hat sich der Anteil der Zugausfälle im Gebiet von go.Rheinland auf einem recht hohen, aber konstanten Niveau eingependelt. Im Jahr 2020 kamen außerdem direkt oder indirekt durch die Corona-Pandemie bedingte Zugausfälle („Corona-Fahrplan“) hinzu. Im Juli 2021 führte das Unwetter „Bernd“ – mit den Ausfällen während des Ereignisses und der teils bis heute gesperrten Infrastruktur – zu neuen Höchstwerten beim Zugausfall. Im Jahr 2022 stabilisierte sich das Ausfallgeschehen.

Für das Jahr 2022 ließ sich für das Gebiet von go.Rheinland insgesamt eine Verbesserung feststellen. Die durchschnittlichen Zugausfälle sanken von knapp 13,4 % im Jahr 2021 auf 9,5 % im Jahr 2022 (vgl. Abbildung B8-1). Im Jahr 2023 ist die Zugausfallquote jedoch wieder gestiegen, auf einen Wert von 14,9 %. Während im Jahr 2021 etwa 33 % der Ausfälle direkt durch Baumaßnahmen (ausgenommen Wiederaufbau nach Unwetter „Bernd“) bedingt waren, lag dieser Anteil 2022 bereits bei 48 % und stieg 2023 sogar auf ca. 63 %. Davon entfiel der größte Anteil auf die S-Bahnen.

Abbildung B8-1: Zugausfälle in den Jahren 2014 bis 2024. Darstellung: go.Rheinland GmbH



Immerhin konnten für etwa 41% der Zugausfälle im Jahr 2023 Ersatzverkehre angeboten werden. Das sind gegenüber dem Vorjahr 9% mehr. Im oft städtischen Umfeld der S-Bahn sind seltener Ersatz-Busverkehre vonnöten als außerhalb der großen Ballungsgebiete, da hier oftmals Parallelverkehre zur Verfügung stehen.

Im ersten Halbjahr 2024 ist die Zugausfallquote nochmals gestiegen, und zwar auf einen Höchstwert von 16,1%. Hauptursache war auch in diesem Jahr das hohe Baustellenaufkommen, gefolgt von personalbedingten Ausfällen aufgrund von Personalmangel und Streiks. Für 55% der Ausfälle konnte Ersatzverkehr angeboten werden.

Ein weiteres Risiko für Zugausfälle besteht durch den Personalmangel im SPNV. Personalengpässe stellen für die Verkehrsunternehmen aktuell eine große Herausforderung dar, der go.Rheinland gemeinsam mit dem Land NRW, den weiteren SPNV-Aufgabenträgern und den Eisenbahnverkehrsunternehmen bspw. durch eine Ausbildungs-offensive begegnet. Im Jahr 2022 waren mehrere Linien von personalbedingten Ausfällen betroffen, insbesondere die S 6, die RB 33, der RE 8 sowie die RB 20. Hier kam es z. T. zu erheblichen Einschränkungen. Insgesamt 18% der Zugausfälle waren 2022 durch Personalmangel begründet. Im Jahr 2023 war fehlendes Personal für ca. 21% die Ausfallursache.

Auf der S 6 musste der Südast von Januar bis April 2023 eingestellt werden und wurde anschließend in ausgedünntem Takt bedient. Auch Streiks bei den Bahngewerkschaften führten vermehrt zu Zugausfällen. Im ersten Halbjahr 2024 waren knapp 27% der Zugausfälle durch fehlendes Personal bedingt.

Seit Jahresbeginn 2025 läuft das Aktionsprogramm „Personal & Betrieb“, das den Fahrgästen einen stabileren Fahrplan mit weniger kurzfristigen Ausfällen bieten und mittelfristig den Personal-mangel bei Triebfahrzeugführern deutlich minimieren soll. Neben Unterstützungen bei der Qualifikation und Ausbildung von Triebfahrzeugführern soll ein reduziertes Leistungsangebot dabei Fahrgästen mehr Verlässlichkeit bringen. Darauf haben sich die drei NRW-Aufgabenträger go.Rheinland, Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) und Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) gemeinsam mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen verständigt.

In einem gemeinsamen Prozess wurden alle ausfallkritischen Linien in einem landesweiten, unternehmensübergreifenden Ansatz geprüft und entsprechende Angebotsanpassungen entwickelt. Das reduzierte Fahrplankonzept ist eine Antwort auf die vielen Ausfälle, die so kurzfristig sind, dass die Reisenden erst unmittelbar vor der Abfahrt erfahren, dass ihre Verbindung nicht funktioniert.

Im Fahrplanjahr 2025 werden, wie schon im Jahr 2024, Fahrten reduziert, um die nötige Verlässlichkeit zu schaffen. Die landesweit angebotenen Zugkilometer (Zkm) werden von 117 auf rund 112,5 Mio. reduziert. Das entspricht etwa 4% des Gesamtangebotes. Dabei sind 60% der Maßnahmen bereits in der Umsetzung. Bei der Erstellung des reduzierten Fahrplankonzeptes war allen Beteiligten wichtig, dass Fahrgästen in NRW ein verlässliches Grundangebot zur Verfügung steht und es alternative Fahrtmöglichkeiten gibt. Das bedeutet, dass sie auf andere SPNV-Linien oder Busse ausweichen können und ihre Reise planbar bleibt. Besonders berücksichtigt wurden Fahrten zur Hauptverkehrszeit sowie die Schülerverkehre, um die Einschnitte so gering wie möglich zu halten. Aktuelle Fahrpläne sind in den digitalen Auskunftsmitteln und Ticket-Apps verfügbar.

Die Eisenbahnverkehrsunternehmen haben zusammen mit der landesweiten Brancheninitiative Fokus Bahn NRW seit September 2023 bereits über 300 neue Lokführerinnen und Lokführer qualifiziert, aus den laufenden Kursen kommen im neuen Jahr noch einmal mehr als 350 neue Mitarbeitende dazu.

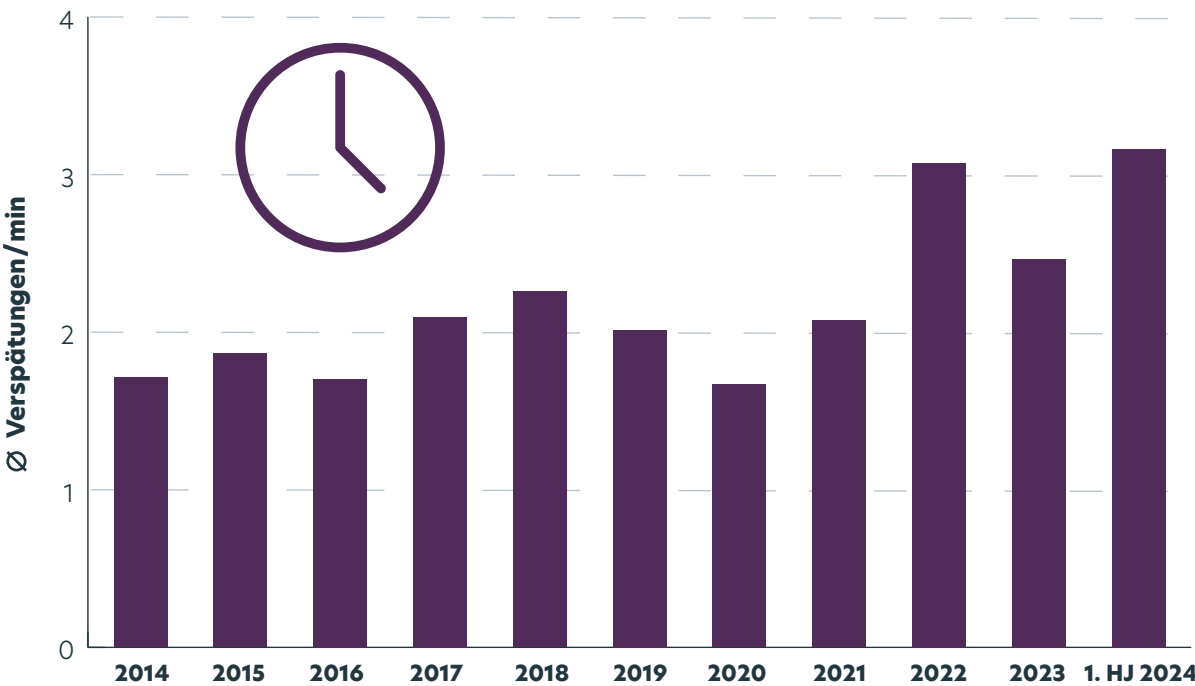
Zur langfristigen Stabilisierung der Situation erarbeiten die Aufgabenträger mit dem NRW-Verkehrs-

ministerium derzeit ein umfassendes Programm, das u. a. 700 neue Plätze zur Qualifizierung von Lokführerinnen und Lokführern beinhaltet. Bis 2026 sollen so Personallücken geschlossen werden, damit eine Rückkehr zum vertraglich vereinbarten Fahrplanangebot erfolgen kann.

B8.2.2 Pünktlichkeit

Probleme bei der Pünktlichkeit der Züge bereiten insbesondere die zunehmende Anzahl von Baustellen (insbesondere auf der Rheinschiene) sowie Trassenkonflikte (mit dem Güter- und Fernverkehr). Das Netz ist so ausgelastet bzw. teilweise überlastet, dass es insbesondere im Knoten Köln zu erheblichen Problemen bei der Pünktlichkeit kommt. Hier kann nur durch den dringend benötigten Ausbau der Infrastruktur und eine zunehmende Digitalisierung der Stellwerke Abhilfe geschaffen werden. Immer komplexer werdende Baustellen wirken sich zusätzlich negativ auf das Gesamtsystem aus. Verbesserte Konzepte bei Baustellen und Wetterereignissen führen zu Verbesserungen der Pünktlichkeit, während sukzessive Angebotsausweitungen, z. B. bei der S-Bahn, bei gleichbleibendem Fahrzeug-einsatz zu einer Verschlechterung der Pünktlichkeit führen können.

Abbildung B8-2: Entwicklung der Pünktlichkeit in den Jahren 2014 bis 2024. Darstellung: go.Rheinland GmbH



Nachdem die Zugverspätungen im Gebiet von go.Rheinland zwischen 2018 bis 2020 – u. a. infolge geringerer Fahrgastzahlen und eines zeitweise reduzierten Fahrplans während der Corona-Pandemie – um rund 26 % zurückgegangen waren, verschärfte sich die Verspätungssituation ab 2021 deutlich. Im Jahr 2022 wurde ein vorläufiger Höchststand erreicht. 2023 verbesserte sich die Pünktlichkeit wieder, lag im ersten Halbjahr 2024 jedoch wieder etwa auf dem Niveau von 2022.

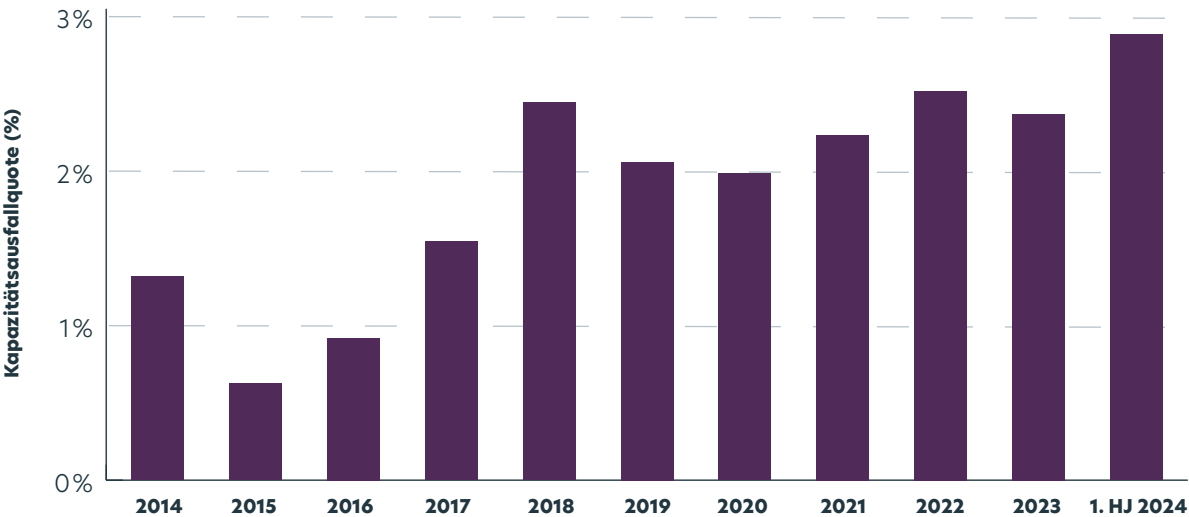
B8.2.3 Kapazitäten

Verkehrsunternehmen lassen Kapazitäten v. a. dann ausfallen, wenn die benötigten Fahrzeuge nicht zur Verfügung stehen. Gründe für eine geringe Fahrzeugverfügbarkeit sind u. a. Verzögerungen bei der Auslieferung oder Erstzulassung neuer Schienenfahrzeuge, Mängel an Neufahrzeugen, die durch aufwändige Rollkuren beseitigt werden müssen, Häufungen von Fahrzeugschäden, unvorhergesehene Schäden bei der morgendlichen Inbetriebnahme

sowie zunehmende Probleme bei der Fahrzeugverfügbarkeit der Fahrzeuge der Baureihe ET 420, die bei der S-Bahn zum Einsatz kommen, da diese aufgrund ihres Alters eine erhöhte Störanfälligkeit aufweisen.

Die Corona-Pandemie hat nur einen sehr geringen Einfluss auf die Bereitstellung der vertraglich vereinbarten Kapazitäten genommen. Zwar wurden die Fahrzeuge und ihre Komponenten aufgrund geringerer Fahrgastzahlen nicht gleichermaßen beansprucht (WC, Türen etc.), doch scheint die geringere Personalverfügbarkeit im Betrieb und in den Werkstätten diesen positiven Effekt insgesamt aufgehoben oder sogar umgekehrt zu haben. Auch das Unwetter „Bernd“ im Juli 2021 hatte insgesamt keinen größeren Einfluss auf die Kapazitäten der Züge, da die beschädigten Fahrzeuge wegen der gesperrten Strecken dort nicht benötigt wurden und bei der teilweisen Wiederinbetriebnahme der Streckenabschnitte z. T. vereinfachte Betriebskonzepte mit geringer Sollkapazität gefahren werden.

Abbildung B8-3: Entwicklung der Kapazitätsausfallquote in den Jahren 2014 bis 2024. Darstellung: go.Rheinland GmbH



Das zunehmende Baugeschehen erschwert teilweise die Zuführung zu den Werkstätten, sodass auch dies ein Risikofaktor bei der Beseitigung von (kurzfristigen) Schäden an Fahrzeugen ist. In den letzten Jahren ist zusätzlich der Personalmangel zu einem erschwerenden Faktor geworden. Er führt u. a. dazu, dass Fahrten z. B. in Einfach- statt Doppeltraktion gefahren werden müssen, weil vor Ort kein Personal für das Kuppeln, Rangieren und ähnliche Aufgaben verfügbar ist. Auch in den Werkstätten ist das Personal knapp. So ist seit 2020 die Kapazitätsausfallquote wieder gestiegen,

im ersten Halbjahr 2024 auf den bislang schlechtesten Wert von knapp 2,9 %.

Bei Fahrzeugengpässen haben Verkehrsunternehmen nicht immer passende Ersatzfahrzeuge zur Verfügung. Sollte dies der Fall sein, ist es für den Fahrgast prioritär, dass Zugausfälle vermieden werden. Kapazitätsausfälle werden dann in Kauf genommen. Aus betrieblichen Gründen sind in erster Linie die Verstärkerfahrten in den Hauptverkehrszeiten betroffen.

B8.2.4 Fahrzeugzustand

Für eine zunehmende Anzahl von Verkehrsverträgen sind Zustandsmängel an den Fahrzeugen vom Verkehrsunternehmen wagen- und tagesscharf zu melden. Dies ermöglicht go.Rheinland eine exakte Aussage darüber, welcher Anteil an der Verkehrsleistung durch Fahrzeuge erbracht wurde, die sich zur morgendlichen Betriebsaufnahme nicht in einwandfreiem Zustand befunden haben.

Darüber hinaus haben die Fahrzeuge im Gebiet von go.Rheinland innen und außen in einem sauberen und ordnungsgemäßen Zustand zu sein. Akute Verschmutzungen und sicherheitsgefährdende Mängel sind unverzüglich zu beseitigen. Den Verkehrsunternehmen wird ein Plan mit Mindestanforderungen an ihre Reinigungspflichten vorgegeben. Auch Vandalismusschäden sind zu beseitigen.

Aktuell liegen oben beschriebene Fahrzeugzustandsdaten für folgende Linien vor:

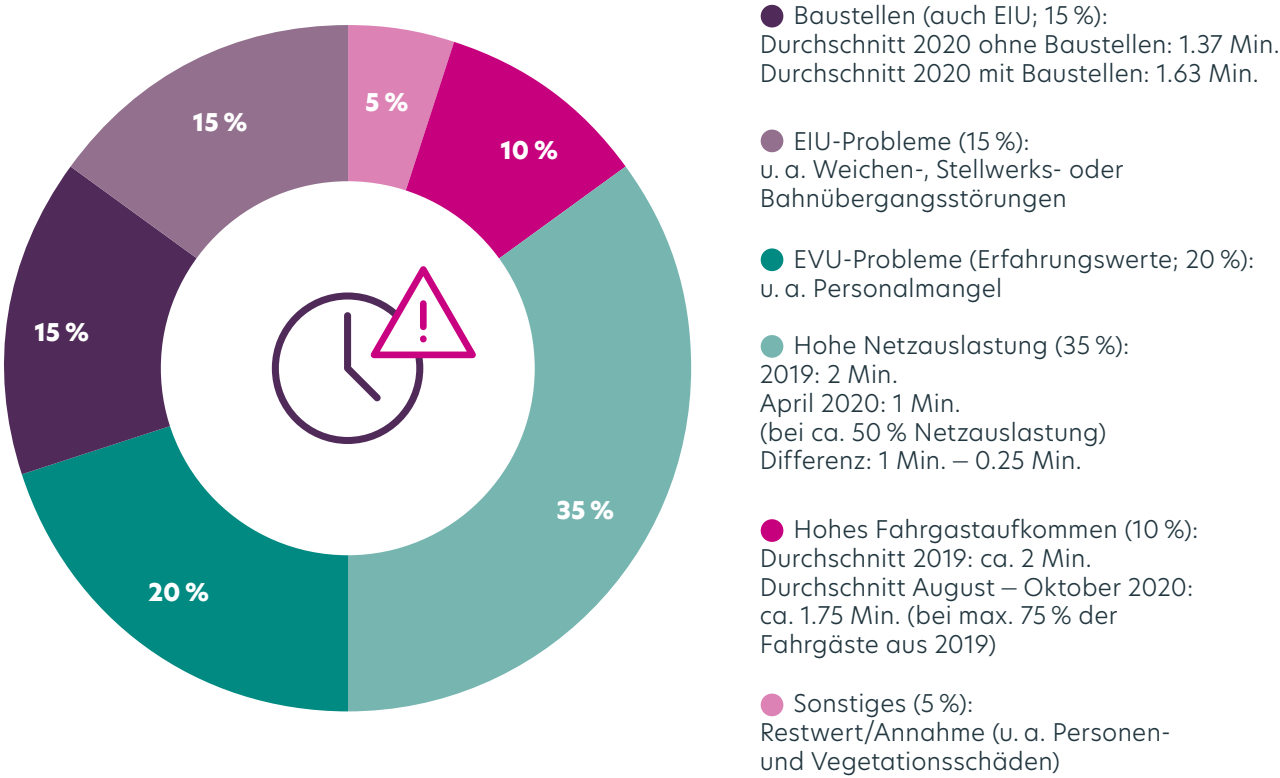
- RB 26 (seit 2009)
- RE 9 (seit 2011)
- RE 12, RE 22, RB 24, RB 25, RB 30, S 23 (seit 2014)
- RB 38 (seit 2018)
- RE 8 und RB 27 (seit 2020)

- RB 33 (seit 2021)
- RB 20 (seit 2022)
- RB 21 Nord (seit 2022)
- RB 28 (seit 2022)

B8.2.5 Spezielle Risiken und zukünftige Herausforderungen

Durch die Pandemie mit dem Corona-Sonderfahrplan zwischen März und Juni 2020 war das Gesamtsystem im Jahr 2020 pünktlicher (1,41 Minuten) als in den Vorjahren und es kam seltener zu Verspätungsübertragungen. In dieser Zeit wurde ein geringeres Leistungsangebot gefahren, daher kam es zu weniger Trassenkonflikten und die Pünktlichkeit stieg an. Außerdem gab es seit Beginn der Pandemie weniger Fahrgäste, daher verkürzten sich die Fahrgastwechselzeiten. Die verschiedenen Phasen zu Beginn der Corona-Pandemie konnten z. T. Aufschluss über den Anteil der Verspätungsursachen liefern. So hatte die Reduzierung des SPNV um 50 % im April 2020 und somit eine deutlich geringere Netzauslastung eine Verspätungsreduzierung von 35 % zur Folge. Ein um 25 % geringeres Fahrgastaufkommen (Zeitraum August bis Oktober 2020) führte zu einer um 10 % besseren Pünktlichkeit.

Abbildung B8-4: Verspätungsursachen anhand der Erkenntnisse aus 2020. Darstellung: go.Rheinland GmbH



In den Jahren 2021 und 2022 hatte sich die Verspätungssituation deutlich verschlechtert. Unter anderem hatte das Unwetter „Bernd“ im Juli 2021 einen negativen Einfluss. Die Infrastruktur wurde beschädigt, was eine Reihe von zusätzlichen Baumaßnahmen auslöste. Hinzu kam, dass in den Monaten Juni, Juli und August 2022 das 9-Euro-Ticket eine deutliche Steigerung der Fahrgastnachfrage verursachte. Einige Abschnitte im Bahnsystem stießen in dieser Zeit insbesondere an den Wochenenden an ihre Grenzen, was zu langen Fahrgastwechselzeiten an den Bahnhöfen führte und damit zu hohen Verspätungen, die sich an den Jahreswerten ablesen lassen. Dies betraf insbesondere die Rheinschiene zwischen Bonn, Köln und Düsseldorf. So ist die durchschnittliche Verspätung im Jahr 2022 auf 3,05 Minuten gestiegen.



Es kommt immer häufiger zu Netzüberlastungen, Trassenkonflikten und Verspätungsübertragungen an den zentralen Bahnknoten in Köln, Bonn und Aachen sowie den überlasteten Streckenabschnitten. Weitere Risikofaktoren sind Störungen im Netz, die zum Großteil technisch bedingt sind (insbesondere Stellwerks-, Weichen- und Bahnübergangsstörungen) und sich nur durch Modernisierung der Infrastruktur beheben lassen, teilweise aber auch bei Personalmangel (wenn bspw. Stellwerke nicht besetzt sind) oder witterungsbedingt auftreten (z. B. Weichenstörungen durch Frost). Diese Störungen



im Netz führen zu Verspätungen und Zugausfällen. Die zunehmenden Baumaßnahmen sind daher unabdingbar, um die Strecken für die steigende Nachfrage zu erweitern und das Netz auf den neusten Stand der Technik zu bringen. In den kommenden Jahren wird sich die Bautätigkeit noch weiter deutlich erhöhen und es kommt auf den sogenannten Hochleistungskorridoren zu langfristi-

gen Streckensperrungen von i. d. R. 5 Monaten. Die bundesweite Generalsanierung der hochbelasteten Korridore begann 2024 und soll bis 2030 abgeschlossen sein. Künftige Einschränkungen durch wiederkehrende Baumaßnahmen sollen auf den dann leistungsfähigeren Strecken vermieden werden.

Zur Steigerung und Stabilisierung der Angebotsqualität werden die Pönalemittel, die durch Schlechtleistungen in den einzelnen Verkehrsverträgen entstehen, mit Priorität für betriebsstabilisierende Maßnahmen eingesetzt und im Sinne der Fahrgäste reinvestiert. Die go.Rheinland GmbH prüft gemeinsam mit den angrenzenden SPNV-Aufgabenträgern, den Eisenbahnverkehrs- und Eisenbahninfrastrukturunternehmen sowie weiteren relevanten Akteuren verschiedene Maßnahmen und Projekte, treibt sie voran und setzt sie bei entsprechender Erfolgsaussicht um. In den vergangenen Jahren gab es bspw. Kapazitätsausweitungen im VAREO-Netz und beim Rhein-Sieg-Express, zusätzliche Fahrzeuge auf der Mittelrheinbahn (RB 26), Ausweitung des Leistungsangebotes auf vielen Linien oder Modernisierungen diverser Fahrzeuge durch neue Möblierung und WLAN-Angebote. Die Auswirkungen der Maßnahmen werden durch die go.Rheinland GmbH stetig überprüft und in den Gremien vorgestellt.



B8.3 Stationsqualität

Jede Fahrt mit dem Schienenpersonennahverkehr (SPNV) beginnt an einer Station. Daher leistet das Erscheinungsbild der Stationen einen entscheidenden Beitrag zur Attraktivität des Gesamtsystems.

Seit dem Jahr 2013 werden alle SPNV-Stationen im Gebiet von go.Rheinland von Stationserfasserinnen und -erfassern getestet (vgl. Kapitel B8.4). Dabei stellt die Stationserhebung jeweils eine Momentaufnahme des Stationszustandes zum Zeitpunkt der Erfassung dar. Während bis einschließlich 2020 alle SPNV-Stationen einmal jährlich erhoben wurden, wird seit 2021 zweimal im Jahr (erstes und zweites Halbjahr) eine Vollerhebung durchgeführt.

Im Rahmen der Erfassung werden mittels eines app-basierten Fragenkatalogs alle vorhandenen Ausstattungselemente erhoben und nach festgelegtem Schema bewertet. Dabei werden einzelne Mängel dokumentiert, welche entweder nur zum Zeitpunkt der Erfassung oder über einen längeren Zeitraum bestanden haben.

Die festgestellten Mängel werden nach der Erhebung zwischen go.Rheinland und den jeweiligen Stationsbetreibern sowie mit weiteren verantwort-

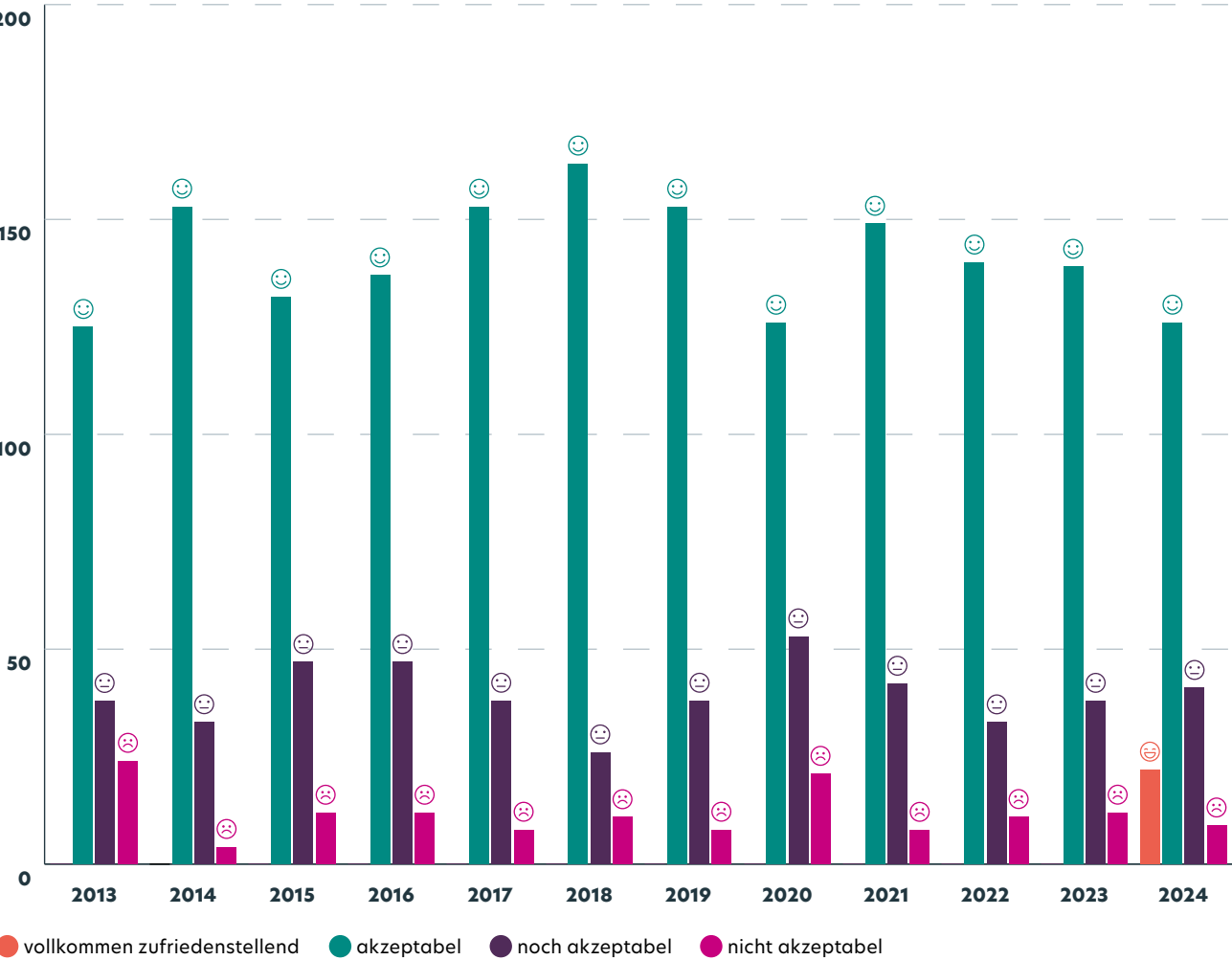
lichen Stellen erörtert. Ziel der Stationserfassung ist es, Mängel schnellstmöglich und dauerhaft zu beheben. Sie soll aber auch dazu beitragen, bei allen Verantwortlichen die Sensibilität für die hohe Bedeutung der Zugangsqualität als Teil der Qualität des Nahverkehrsangebots zu erhöhen.

Zum Zeitpunkt der Erfassung im Jahr 2024 gab es im Gebiet von go.Rheinland insgesamt 200 Stationen. Für einige Stationen liegen keine Erhebungsergebnisse vor, da diese aufgrund der Flutauswirkungen (Unwetter „Bernd“) nicht untersucht werden konnten.

Bewertungsschema

Es werden sowohl alle Bahnsteige als auch die Zugangsbereiche der Stationen erhoben. Für jede Station wird ein Gesamtwert ermittelt, welcher aus einem Teil der erhobenen Merkmale gebildet und dem Ampelsystem zugeordnet wird. Im Jahr 2024 wurde eine vierte Kategorie eingeführt, um die akzeptablen Stationen von den vollkommen zufriedenstellenden Stationen abzugrenzen (vgl. Abbildung B8-5). Der ermittelte Wert fasst das Gesamterscheinungsbild der Stationen zusammen und stellt eine Momentaufnahme zum Zeitpunkt der jeweiligen Erfassung dar. Die Ergebnisse der ersten und der zweiten Erhebung werden gemittelt, um den Jahreswert zu erhalten.

Abbildung B8-5: Entwicklung der Stationsqualität in den Jahren 2013 – 2024. Darstellung: go.Rheinland GmbH



Bei den Ausstattungselementen, die an einer Station vorhanden sind, werden jeweils die Funktionalität, die Sauberkeit und das Erscheinungsbild bewertet. Die Ausstattungsmerkmale sind unabhängig davon, ob sie im Zuständigkeitsbereich des jeweiligen Stationsbetreibers liegen oder nicht, Bestandteil des Gesamtergebnisses für eine Station.

Die Barrierefreiheit von Stationen wird ebenfalls erfasst. Sie geht allerdings nur hinsichtlich der Funktionalität der Aufzüge, Fahrtreppen und Rampen in die Bewertung ein.

Der stufenfreie Zugang und der Zugeinstieg werden nicht bewertet, da Verbesserungen diesbezüglich kurzfristig nicht erzielbar sind und die Erforderlichkeit baulicher oder betrieblicher Veränderungen (Fahrzeuge) nicht Gegenstand der Bewertung ist. Somit ist aus der Zuordnung im Ampelsystem nicht ersichtlich, ob die jeweilige Station barrierefrei ist (siehe hierzu Kapitel B3.4).

Einige Stationen (bspw. auf der Bördebahn) weisen einen deutlich niedrigeren Ausstattungsstandard

als die meisten anderen Stationen auf (u. a. fehlende Fahrplanvitri- nen, kein Wetterschutz). Da nur vorhandene Ausstattungselemente betrachtet werden, beschränkt sich die Bewertung dann auf entsprechend wenige Ausstattungselemente. Somit sind die Ergebnisse für diese Stationen nur eingeschränkt vergleichbar. Die Stationen auf der Bördebahn werden sukzessive modernisiert bzw. neu gebaut. Ein Teil der Modernisierungsarbeiten wurde bereits abgeschlossen.

Seit der ersten Stationserhebung im Jahr 2013 konnten zwar teilweise Verbesserungen der Stationsqualität erreicht werden, im Corona-Jahr 2020 kam es jedoch zu einem deutlichen Rückgang der Qualität. Ursache war die eingeschränkte soziale Kontrolle während der Lockdowns, die vermehrt Vandalismus zur Folge hatte. Bei den Stationen mit nicht akzeptabler Bewertung liegen die Gründe insbesondere in einer Häufung von Graffiti und Vandalismus. Graffiti, welche bspw. an mehreren Ausstattungsmerkmalen zu finden sind, führen jeweils zu einer Abwertung des Erscheinungsbildes.

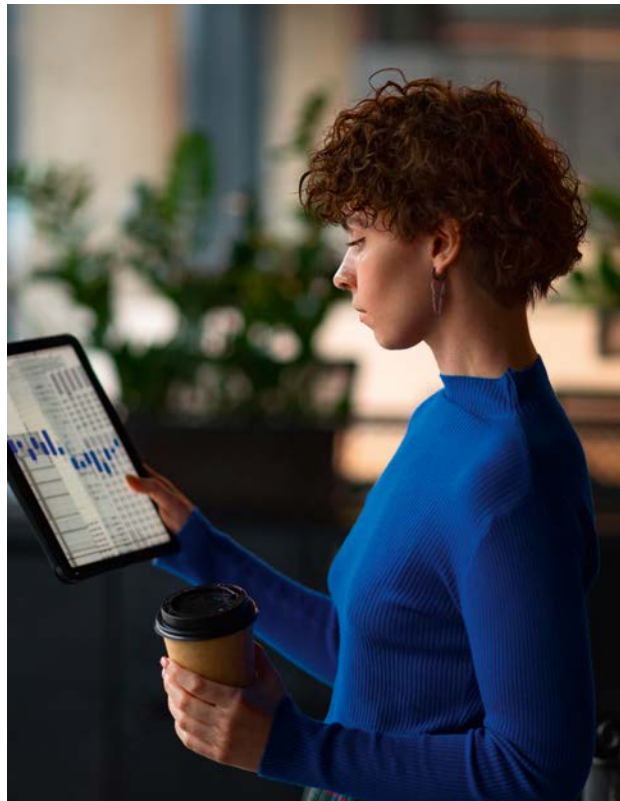


Eine Möglichkeit, um Vandalismusschäden insbesondere durch Schmierereien entgegenzuwirken und die Aufenthaltsqualität an den Stationen zu erhöhen, sind Kunstgraffiti. So haben go.Rheinland und die DB InfraGO AG im Jahr 2022 das gemeinsame Projekt der Graffiti-Offensive gestartet. Im Rahmen der Graffiti-Offensive werden zum einen sogenannte Tags und lieblos aufgebrachte Schriftzüge entfernt, zum anderen werden nach und nach einige Stationen im Gebiet von go.Rheinland mit Streetart aufgewertet. Die beauftragten und hochwertig gestalteten Malereien geben den Stationen ein freundliches Erscheinungsbild und helfen im Idealfall dabei, neuerliche Vandalismusschäden zu verhindern oder wenigstens einzugrenzen.

Im Gebiet von go.Rheinland wurden bereits eine ganze Reihe Stationen durch professionelle Street-art verschönert. Die einzelnen Streetart-Projekte werden auf der Website von go.Rheinland präsentiert. Neben dem gemeinsamen Projekt der Graffiti-offensive von go.Rheinland und DB InfraGO gibt es eigenfinanzierte Projekte der Eisenbahninfrastrukturunternehmen (DB InfraGO, EVS, RTB) oder von Kommunen umgesetzte Projekte. go.Rheinland bietet weiterhin eine Förderung über Infrastrukturmittel an.

Die Stationsqualität wird durch Ausbauarbeiten weiter verbessert. Außer zur Erneuerung von Ausstattungen trägt dies auch zur Verbesserung der Barrierefreiheit an den Stationen bei.





Das Controlling der SPNV-Angebotsqualität findet je nach Federführerschaft und Rahmenbedingungen der Verkehrsverträge entweder über das von go.Rheinland entwickelte Qualitätssystem „IQ+“ oder über das Qualitätssystem „QUMA NRW“ statt.

In beiden Datenbanksystemen sind für den jeweiligen Verkehrsvertrag der Soll-Fahrplan und das vereinbarte Leistungsangebot (Zughalte, Wagenanzahl bzw. Platzkapazitäten, Ersatzfahrzeuge etc.) hinterlegt. Das Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) liefert nach Durchführung der Verkehre Daten zur tatsächlichen Verfügbarkeit des Leistungsangebots. Dazu gehören bspw. Daten zur Pünktlichkeit, zu Zugausfällen, zu baustellenbedingten Busersatzverkehren, zu Kapazitätsausfällen oder zum Einsatz von Ersatzfahrzeugen. Je nach Vertragsart (Netto- oder Bruttovertrag) und Vertragsgestaltung sind die Kriterien, der Umfang und der Zeitpunkt der Datenerlieferung unterschiedlich definiert.

In den Verkehrsverträgen, bei denen das Qualitätscontrolling IQ+ zum Einsatz kommt, werden weitere Kriterien erfasst, wie bspw. der Zustand der Fahrzeuge (Klima, Lüftung, Beleuchtung, optische und akustische Information, Fahrgastzählsysteme, Videoüberwachung, Funktionsfähigkeit der Türen, Toiletten und weitere Komponenten) sowie die Sauberkeit und Schadensfreiheit. Die Erfüllung der Qualitätsstandards ist zugscharf, d. h., sie wird für jede einzelne Zugfahrt erfasst und vom EVU täglich,

für einzelne Kriterien auch monatlich, nachgewiesen.

In beiden Qualitätssystemen sind entsprechend den individuellen Vertragsregelungen Standards definiert, deren Schlecht- oder Nichterfüllung zu einer Kürzung der Zahlungen an das EVU führt. Auch ein verspätetes oder fehlerhaftes Berichtswesen wird sanktioniert. Das Instrument der Strafzahlung soll dem EVU einen Anreiz geben, die Fahrzeuge in einem guten Zustand zu halten und von Qualitätsmängeln betroffene Fahrzeuge schnellstmöglich wieder instand zu setzen.

Profitestersystem

Zur effektiven Steuerung der Chancen und Risiken sowie aufgrund der neuen Informations- und Analysebedarfe, die durch den Wechsel hin zu Bruttoverkehrsverträgen entstanden sind, bestand für go.Rheinland die Notwendigkeit, seine Controlling-Aktivitäten zu erweitern.

Bis zum Jahr 2020 basierte das Controlling der Verkehrsverträge insbesondere auf der Auswertung der vom EVU erstellten Lieferrachweise. Diese enthalten u. a. Daten zu Verspätungen, Ausfällen, Kapazitätsminderungen oder technischen Mängeln an Fahrzeugen. Nicht- bzw. Schlechtleistungen führen zur Pönalisierung, welche in dem jeweiligen Verkehrsvertrag geregelt ist. Zur Sicherstellung, dass die Lieferrachweise korrekte Daten beinhalten, sind im Falle von Falschmeldungen hohe Strafzahlungen in den Verkehrsverträgen festgelegt. Zudem werden Beschwerden von Kundinnen und Kunden zur Kontrolle der Lieferrachweise genutzt.

Zwar stellte diese Herangehensweise ein ordnungsgemäßes Qualitätscontrolling sicher, doch gewinnen die Vorteile des Einsatzes von Profitesterinnen und Profitestern, die vor Ort die Qualität des SPNV (z. B. den Zustand von Stationen, Fahrzeugen und den Vertrieb) erfassen, insbesondere im Zusammenhang mit der Umstellung auf Bruttoverträge, zunehmend an Bedeutung. Hier ist ein erweitertes Controlling sinnvoll, da das Verkehrsunternehmen ggf. nur eine geringe Eigenmotivation entwickeln kann, eine hohe Qualität sicherzustellen und weitere Fahrgäste zu gewinnen. An dieser Stelle setzt das Qualitätscontrolling mittels Profitesterinnen und Profitestern an.

So ermöglicht ein funktionierendes Profitestersystem ein unabhängigeres und schnelleres Erfassen von Qualitätsproblemen auf den SPNV-Linien und ein vollständigeres Bild der Qualität auf den SPNV-Linien sowie an den SPNV-Stationen. In Deutschland setzen bereits mehrere Aufgabenträger

Profitesterinnen und Profitester ein, mit dem Ziel einer stetigen Qualitätsanalyse des SPNV-Betriebes.

In älteren Verkehrsverträgen zwischen EVU und go.Rheinland war der Einsatz von Profitesterinnen und Profitestern noch nicht vorgesehen. In den neuen Verträgen hingegen gibt es detaillierte Vorgaben zu ihrem Einsatz, einschließlich Sanktionen, die bei schlechten Bewertungen verhängt werden. Aufgrund fortschreitender Ausschreibungsaktivitäten (insbesondere Bruttoverträge) wird zukünftig in vielen Verkehrsverträgen der Einsatz von Profitesterinnen und Profitestern gefordert. Die ersten Verkehrsverträge, bei denen dieser Einsatz durch go.Rheinland vorgeschrieben ist, haben mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2021 (Linie RB 20, Linie RB 21 Nord und RB 28) begonnen. Doch in gemeinsamen Verkehrsverträgen mit dem Nachbarzweckverband Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) gibt es bereits seit längerem Regelungen zum Einsatz von Profitesterinnen und Profitestern, z. B. bei den Regionalexpress-Linien RE 1 (RRX) und RE 4 bis RE 8 sowie der RB 27 und RB 48.

Um Erkenntnisse über die Qualität des SPNV im Gebiet von go.Rheinland zu erhalten, sind Qualitätsprüfungen vor Ort in den Zügen elementar. Die Profitestererhebungen dienen der ständigen Überprüfung von Qualitätsstandards. Es werden insbesondere die Fahrgastinformation im Regel- und Störfall, der Zustand der Fahrzeuge innen und außen in Bezug auf Sauberkeit und Funktionsfähigkeit der einzelnen Elemente, Verschmutzungen durch Graffiti/Vandalismus sowie das Vorhandensein von Zugbegleitpersonal erhoben.

Weiterhin dienen die Erhebungen der Profitesterinnen und Profitester punktuellen Kontrollen der Qualitätsnachweise (Pünktlichkeit, Kapazität, Ausfall, Fahrzeugzustand u. a.) der SPNV-Linien. Im Rahmen der durchgeführten Erhebungsfahrten werden die Abfahrts- und Ankunftszeit, die beobachtete Wagenzahl, die Anzahl der Zugbegleiterinnen und -begleiter im Zug und Ausfälle von Fahrten zusätzlich erhoben. Jede Linie wird je nach Kategorie zwischen 30- und 140-mal pro Jahr getestet.

Unter dem Blickwinkel der Erlösverantwortung für die Fahrgeldeinnahmen spielen zudem eine funktionsfähige und qualitativ hochwertige Vertriebsinfrastruktur sowie die Fahrausweiskontrolle eine entscheidende Rolle. Die Profitesterinnen und Profitester werden nicht nur zur Bestandsaufnahme und Funktionsprüfung von Fahrkartenautomaten an SPNV-Stationen eingesetzt, sondern auch in den



Zügen, um die Qualität der Fahrausweisprüfungen zu überprüfen. Darüber hinaus werden Testkäufe in Kundencentern und Kundenagenturen durchgeführt.

Die Profitesterinnen und Profitester überprüfen nicht nur die Betriebsqualität und die Qualität der Vertriebsinfrastruktur, sondern bewerten auch die SPNV-Stationenqualität (vgl. Kapitel B8.3). An den SPNV-Stationen sind darüber hinaus weitere Ausstattungsstandards, welche mit dem Ausbau von Stationen zu Mobilstationen verbunden sind, zu überprüfen (vgl. Kapitel C3). Außerdem werden alle zwei Jahre zusätzlich die Ausstattung und die Belegung von ggf. vorhandenen P+R- und B+R-Anlagen an allen SPNV-Stationen erfasst.

Die Ergebnisse werden durch go.Rheinland ausgewertet und dienen als Grundlage zur Erstellung des Stationsberichtes von go.Rheinland. Zudem fließen sie in den landesweiten Qualitätsbericht des Landes Nordrhein-Westfalen ein. Für den Qualitätsbericht von go.Rheinland werden zudem die Zustandsdaten der Fahrzeuge herangezogen.

Die Profitesterinnen und Profitester werden nach Bedarf zur Überprüfung des Schienenersatzverkehrs (SEV) und der Fahrgastinformation im Baustellenverkehr im Gebiet von go.Rheinland, zur Überprüfung von Infrastrukturmaßnahmen im Rahmen der Investitionsförderung sowie für weitere themenbezogene Umfragen oder Zählungen an SPNV-Haltepunkten bzw. Bahnhöfen oder Zügen im Gebiet von go.Rheinland eingesetzt. Seit 2023 testen sie auch die von go.Rheinland geförderten Schnellbuslinien.

Das Profitestersystem dient in der hier dargestellten Themenbreite als ein Baustein für die Erfassung, das Controlling und die Verbesserung der Qualität im SPNV. Durch diese Form der Qualitätsüberwachung wird insbesondere der Teil der Qualität kontrolliert, der von den Kundinnen und Kunden unmittelbar und im Tagesverlauf wahrgenommen wird.

Teil C

Integrierte Verkehrs-/Mobilitäts-
gestaltung





C1 Einleitung

3 – 4 →

In den letzten Jahren hat sich go.Rheinland gemeinsam mit dem Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS) und dem Aachener Verkehrsverbund (AVV) als Träger des Zweckverbands sowie mit dem Zukunftsnetz

Mobilität NRW (ZNM NRW) zum regionalen Mobilitätsverbund entwickelt. go.Rheinland sieht sich damit nicht nur in der Verantwortung als SPNV-Aufgabenträger und als Bewilligungsbehörde für die

Förderung von Investitionen des ÖPNV und SPNV, sondern weitergehend für die integrierte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs und den Beitrag des Verkehrssektors – insbesondere des ÖPNV – zu einer nachhaltigen Mobilität und zum Klimaschutz.

Nach dem Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW) hat der Zweckverband in Abstimmung mit seinen Mitgliedern auf eine integrierte Verkehrsgestaltung hinzuwirken. Im Fokus stehen dabei u. a. ein koordiniertes Verkehrsangebot im ÖPNV, Produkt- und Qualitätsstandards sowie Fahrgastinformations- und Betriebssysteme (vgl. § 5 Absatz 3 Satz 3 ÖPNVG NRW). Entsprechend hat der Zweckverband go.Rheinland diesen Auftrag in seine Satzung übernommen (vgl. § 3 Absatz 2 Satz 1 der Satzung für den Zweckverband go.Rheinland). Auf der Planungsebene werden Mobilität, Verkehr und Infrastruktur zusammengeführt. Die integrierte Betrachtung bezieht sich dabei auf übergeordnete bzw. übergreifende Strategien, Ziele, Aufgaben und Maßnahmen auf politischer, normativer, fachlicher und räumlicher Ebene.

Bei den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes unterstützt das Land NRW neben dem ÖPNV die Verbesserung des Radverkehrs und anderer Formen der Nahmobilität auf der Grundlage des 2022 eingeführten Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetzes (FaNaG). Gefördert werden Projekte im Bereich der vernetzten Mobilität und des Mobilitätsmanagements sowie – explizit benannt – das mit der Landesgeschäftsstelle und Koordinierungsstelle Rheinland bei go.Rheinland angesiedelte Zukunftsnetz Mobilität NRW.

Abgeleitet aus den gesetzlichen Zielen und seitens der Zweckverbandsorgane durch Beschlüsse bestätigt, trägt go.Rheinland in engem Zusammenwirken mit den Verkehrsverbünden VRS und AVV bei der integrierten Verkehrs-/Mobilitätsgestaltung insbesondere zur Vernetzung, Information, Beratung und Fortbildung der Akteure, zu einheitlichen regionalen und multimodalen Verkehrsangeboten, zu digitalen Dienstleistungen sowie zur Umsetzung und Evaluation von Maßnahmen bei.

Unter dem Ansatz der Integrierten Verkehrs-/Mobilitätsgestaltung werden nachfolgend die Aufgaben des Mobilitätsmanagements, der Mobilitätsentwicklung und digitaler Dienstleistungen erläutert. Abschließend wird auf Kooperationen eingegangen.

Mobilitätsmanagement wird hier als „zielorientierte und zielgruppenspezifische Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens mit koordinierenden, informatischen, organisatorischen und beratenden Maßnahmen, i. d. R. unter Einbeziehung weiterer Akteurinnen und Akteure über die Verkehrsplanung hinaus, verstanden (vgl. „Empfehlungen zur Anwendung von Mobilitätsmanagement“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen – FGSV). Die hieraus abgeleiteten Handlungsfelder sind – wie auch das Zukunftsnetz Mobilität NRW mit der Landesgeschäftsstelle und der Koordinierungsstelle Rheinland – im Bereich Mobilitätsmanagement der go.Rheinland GmbH verankert.

Unter Mobilitätsentwicklung fallen die Erarbeitung konzeptioneller Grundlagen auf regionaler Ebene für Mobilitätsplanungen im Rheinland und die beratende Begleitung von Kommunen und Verkehrsunternehmen bei der Umsetzung von investiven Maßnahmen zur vernetzten Mobilität. Die Aufgaben sind i. W. im Bereich Regionale Mobilitätsentwicklung der go.Rheinland GmbH platziert. Mobilitätsmanagement und Mobilitätsentwicklung arbeiten hier unter Berücksichtigung landesweiter Aufgaben und Interessen Hand in Hand.

Im Kapitel „Digitale Dienstleistungen“ werden Aufgaben im Zusammenhang mit der Entwicklung und dem Betrieb von Software, mit Datenmanagement und -analyse sowie mit der Bereitstellung von Daten beschrieben, die go.Rheinland, VRS oder AVV für Kundinnen und Kunden, Kommunen und Verkehrsunternehmen im Rheinland zur Verbesserung des ÖPNV und im Hinblick auf regionale Standards bereitstellen sowie im Rahmen der eigenen Tätigkeitsfelder nutzen. Auch hier wird die unternehmens- und zweckverbandsübergreifende bzw. landesweite Zusammenarbeit stets mit betrachtet.

Die o.g. Themen sind oft eng miteinander verwoben oder mindestens über Schnittstellen miteinander verbunden. Insoweit schafft die oben beschriebene Zusammenarbeit an vielen Stellen Synergien. Wie nach innen pflegt go.Rheinland die Zusammenarbeit auch nach außen. Ob in der Zusammenarbeit mit interkommunalen Kooperationen, in Kooperationen mit Verbänden, Kammern und Nichtregierungsorganisationen oder mit der regionalen Politik – go.Rheinland bringt sich in der Region unterstützend ein, setzt neue Themen und vermittelt fundiertes Fachwissen.

C2 Mobilitäts- management

5 – 12 →



C2.1 Definition

Der Ansatz des Mobilitätsmanagements basiert auf einer Unterscheidung zwischen Verkehr und Mobilität. Diese Differenzierung eröffnet neue Handlungsfelder für die kommunale Verkehrsplanung. Im Fokus stehen dabei die individuellen Faktoren des Mobilitätsverhaltens. Dazu zählen bspw. die Wahl des Verkehrsmittels sowie die Ursachen des Verkehrs, wie die räumliche Verteilung von Wohnen, Arbeiten und Freizeit.

Das Mobilitätsmanagement nähert sich der Lösung von Problemen des Verkehrs aus dem Blickwinkel der individuell bestimmenden Faktoren des Mobilitätsverhaltens. Es erweitert so die klassische Perspektive der Verkehrsplanung, bei der aggregierte und kollektive Faktoren wie Reisezeiten und Kosten im Mittelpunkt stehen, um die Erkenntnis, dass das Mobilitätsverhalten stark von individuellen Präferenzen, Gewohnheiten, Möglichkeiten und Informationsständen geprägt ist, zu deren Beeinflussung es spezifischer Maßnahmen, Konzepte und Strategien bedarf. Mobilitätsmanagement bildet so einen unverzichtbaren Baustein zur Bewältigung der Herausforderungen in den Bereichen Mobilität und Verkehr.

Unter dem Dach der integrierten Verkehrsplanung steht das Mobilitätsmanagement gleichberechtigt

neben den Bereichen Infrastrukturplanung und -betrieb und Verkehrsmanagement (siehe Abbildung C2-1). Als dritte Säule ergänzt es die klassische Bereitstellung von Verkehrsangeboten durch Instrumente, die sich explizit auf die Veränderung des Verhaltens von Individuen beziehen. Darüber hinaus erweitert das Mobilitätsmanagement den Handlungsraum des Verkehrswesens, indem es darauf abzielt, Kooperationen mit Akteuren des Verkehrssektors und auch außerhalb des staatlichen Systems, z. B. Arbeitgebenden, einzugehen. Gemeinsam werden Lösungen für die Herausforderungen nachhaltiger Mobilität erarbeitet und umgesetzt.

In diesem Sinne ist das Mobilitätsmanagement das moderierende Element zwischen klassischen Pull-Strategien zur Verbesserung der Angebotsqualität nachhaltiger Alternativen zum Motorisierten Individualverkehr (MIV) und restriktiven, ordnungspolitischen Push-Strategien: Das Mobilitätsmanagement hilft einerseits, die Angebote besser mit den Mobilitätsbedürfnissen der mobilen Menschen in Einklang zu bringen, zur Nutzung dieser Angebote zu motivieren und so letztlich die Effektivität von Push-Strategien zu verstärken; andererseits hilft das Mobilitätsmanagement, nicht intendierte Wirkungen von Push-Strategien frühzeitig abschätzen zu können und zielgerichtete Maßnahmen zur Minderung negativer Effekte umzusetzen.

Abbildung C2-1: Drei Säulen der integrierten Verkehrsplanung.
Darstellung: go.Rheinland GmbH nach Vorbild von FGSV, 2018



C2.1.1 Kommunales Mobilitätsmanagement

Kommunen sind von zentraler Bedeutung, wenn es um die Umsetzung der Mobilitätswende geht. Das Kommunale Mobilitätsmanagement schafft die notwendigen politischen, prozessualen und kommunikativen Rahmenbedingungen, mit denen die Mobilitätswende auf kommunaler Ebene zeitnah und erfolgversprechend angegangen werden kann. Ob beim Prozessmanagement in der Verwaltung, der Entwicklung neuer Mobilitätsangebote oder der Einbindung unterschiedlicher Zielgruppen in den politischen Meinungsbildungsprozess: Der Schlüssel zum Erfolg ist die Etablierung eines Kommunalen Mobilitätsmanagements.

Die entscheidende Herausforderung für die Kommunen liegt folglich darin, das neue Verständnis von Mobilität und die daraus resultierenden Planungsroutinen dauerhaft im alltäglichen Planen und Handeln der Verwaltung zu verankern und im Zusammenspiel mit der Kommunalpolitik und Zivilgesellschaft abzusichern. Mit einer handlungsstarken Kommunalverwaltung, die eindeutige politische Zielvorgaben umsetzt, kann die kommunale Mobilitätswende funktionieren. Eine positive Kommunikationsstrategie vermittelt die Mobilitätswende als Gewinnerthema.

Für die Umsetzung, Begleitung, Koordination, Evaluation und Weiterentwicklung des Mobilitätsmanagement-Prozesses ist die Benennung einer Mobilitätsmanagerin oder eines Mobilitätsmanagers innerhalb der Kommunalverwaltung unerlässlich. So werden von Beginn an eindeutige Zuständigkeiten innerhalb der Fachbereiche geschaffen und das klare Mandat der Verwaltungsspitze wird auch strukturell und personell untermauert.

Eine ausführliche Beschreibung der Prozessberatung zur Einführung eines Kommunalen Mobilitätsmanagements ist Anhang 7 zu entnehmen.

C2.1.2 Zielgruppen- und Standortspezifisches Mobilitätsmanagement

Das Mobilitätsmanagement für einzelne Zielgruppen und Standorte bildet als operative Ebene den praktischen Kern des Mobilitätsmanagements. Ein systematisches Mobilitätsmanagement ermöglicht es, die Rahmenbedingungen für das individuelle Mobilitätsverhalten gezielt zu optimieren und so Verkehr effektiv zu reduzieren und die Mobilität nachhaltig zu gestalten. Dies erfolgt auf lokaler

Ebene für konkrete Standorte über das betriebliche Mobilitätsmanagement und für konkrete Zielgruppen, z. B. über das schulische Mobilitätsmanagement. Neue Mobilitätsroutinen sollen zu einer verstärkten Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes führen.

Das betriebliche Mobilitätsmanagement ist als Teil der kommunalen Wirtschaftsförderung zu etablieren. Das Ziel ist, dass Arbeitgebende die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel, das Zufußgehen, das Fahrradfahren, die Bildung von Fahrgemeinschaften und die Nutzung von Shared Mobility für Arbeits- und Dienstwege attraktiver machen und Hemmnisse zur Nutzung dieser Optionen gezielt abbauen. Besonders wirksam ist die Kombination mit Push-Maßnahmen, die Fehlanreize zur Pkw-Alleinfahrt reduzieren – wie eine Parkraumregulierung oder -bewirtschaftung.

Auch mit dem Fokus auf konkrete Zielgruppen wie Seniorinnen und Senioren oder Neubürgerinnen und Neubürger kann eine gezielte Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens gut funktionieren. Besonders nachhaltig ist ein Mobilitätsmanagement für Kinder und Jugendliche, da hier bereits der Grundstein für das Mobilitätsverhalten der Verkehrsteilnehmenden von morgen gelegt wird. Hier lassen sich nicht nur konkrete Gefährdungen und Risiken auf Schul- und Kitawegen minimieren, sondern die Kinder und Jugendlichen erlernen auch ein eigenständiges umwelt- und klimaverträgliches Mobilitätsverhalten und werden in ihren sozialen, kognitiven und motorischen Fähigkeiten gefördert. Schulen oder Kitas arbeiten dabei eng mit der Kommune, den Eltern, der Polizei und vielen weiteren lokalen Akteuren zusammen.

C2.1.3 Umsetzung in Nordrhein-Westfalen

Der Ansatz des Mobilitätsmanagements wird vom Land Nordrhein-Westfalen über das Zukunftsnetz



Mobilität NRW unterstützt. Es gilt bundesweit als Vorbild zur Unterstützung der Kommunen bei der Mobilitätswende und wurde 2022 mit dem Deutschen Verkehrswendepreis der Allianz pro Schiene ausgezeichnet. Der Zukunftsvertrag der Landesregierung 2022 – 2027 führt in den unterschiedlichsten Bereichen die Förderung des Mobilitätsmanagements und des Zukunftsnetz Mobilität NRW explizit auf. Das Zukunftsnetz Mobilität NRW ist keine juristische Person, sondern ein Netzwerk auf zwei Ebenen, das von den SPNV-Aufgabenträgern in NRW gemeinschaftlich betreut wird.

Die bei go.Rheinland, VRR und NWL angesiedelten Koordinierungsstellen zur Unterstützung der Kommunen stimmen sich in ihrem Aufgabenportfolio zur Beratung, Qualifizierung und Vernetzung der Kommunen sehr eng ab. Das Verbandsgebiet von go.Rheinland wird durch die Koordinierungsstelle Rheinland bedient, wo auch die Landesgeschäftsstelle angesiedelt ist. Im Rahmen einer internen Organisationsmaßnahme wurde sie zum 01. Januar 2025 von der VRS GmbH in die go.Rheinland GmbH überführt – ein Schritt zur Stärkung von go.Rheinland als Mobilitätsmotor der Region und Botschafter der Verkehrswende.

Alle nordrhein-westfälischen Kommunen können Mitglied des Zukunftsnetz Mobilität NRW werden. Im Januar 2025 gehörten 333 – entsprechend rund 78 % – der Kommunen in Nordrhein-Westfalen dem Netzwerk an. In einer Rahmenvereinbarung zwischen dem Zukunftsnetz Mobilität NRW und der Mitgliedskommune wird neben den Angeboten der Koordinierungsstelle auch die Mitwirkungshandlung der Kommune festgehalten. Hierzu zählen u. a. nachfolgende Punkte:

- Benennung einer verantwortlichen Ansprechperson in der Verwaltung
- Einrichtung eines fachbereichsübergreifenden Arbeitskreises
- Umsetzung von zielgruppen- und standortbezogenen Maßnahmen des Mobilitätsmanagements

Zur Förderung des Mobilitätsmanagements in den Kommunen wurden Angebote und Formate für die kommunalen Handlungsfelder entwickelt. Durch diese werden die Kommunalverwaltungen und die Kommunalpolitik vernetzt, beraten, begleitet und qualifiziert. Die Grundlage bildet das Kommunale Mobilitätsmanagement mit seinen Schwerpunktthemen (siehe Abbildung C2-2). Diese spiegeln die Instrumente der Kommunen zur Gestaltung der Mobilitätswende wider.

Das Beratungs- und Unterstützungsangebot des Kommunalen Mobilitätsmanagements ist ein wichtiges Element, um in den Kommunen die Mobilitätswende bzw. die Stärkung und Vernetzung des ÖPNV zu etablieren. Die kommunalen Mobilitätsmanagerinnen und -manager werden durch verschiedene Formate bei ihrer Tätigkeit unterstützt. Zwischen den Mitgliedskommunen und der Koordinierungsstelle Rheinland finden kontinuierlich Abstimmungsgespräche statt.

Abbildung C2-2: Schwerpunkte des Kommunalen Mobilitätsmanagements. Darstellung: go.Rheinland GmbH



C2.2 Unterstützungsangebote

C2.2.1 Vernetzung

go.Rheinland, VRS und AVV legen großen Wert auf effizienten Wissenstransfer und die Vernetzung von Menschen, Projekten, Institutionen und Regionen. Viele der Akteure in der Region stehen vor ähnlichen Herausforderungen in den verschiedenen Themenfeldern. Damit kommunale und übergeordnete Erkenntnisse und das daraus gewonnene Wissen zu Problemlagen und Lösungen geteilt werden können, bieten go.Rheinland, VRS und AVV verschiedene Austauschformate im Kontext des Zukunftsnetz Mobilität NRW an, bei denen sich die Akteure austauschen und vernetzen können. Mit der „Mobimail“ gibt es einen regelmäßigen Newsletter mit aktuellen Informationen, Terminen und Studien rund um die nachhaltige Mobilitätsentwicklung sowie guten Beispielen aus den Kommunen.

Ein Kommunales Mobilitätsmanagement kann in der Verwaltung nur dann erfolgreich eingeführt und beschritten werden, wenn es von der Leitungsebene explizit befürwortet und getragen wird. Aus diesem Grund initiiert und begleitet das Zukunftsnetz Mobilität NRW mit den Hauptverwaltungsbeamtinnen und -beamten aller Kommunen Jahresgespräche und (landesweite) Konferenzen (i. d. R. gemeinsam mit dem für Verkehr zuständigen Landesministerium). Auch der Verwaltungsvorstand wirkt bei der Verwaltungsführung und der Planung von Aufgaben des Mobilitätsmanagements und der strategischen Mobilitätsplanung mit. Entsprechend richten sich weitere Unterstützungsangebote in Form von Austauschrunden (Großstädte Köln, Aachen, Bonn und Leverkusen sowie auf Kreisebene) sowie regelmäßigen Abstimmungsterminen an die Dezernentinnen und Dezernenten.



Voraussetzung für die erfolgreiche Umsetzung des Kommunalen Mobilitätsmanagements ist eine zentrale Gesamtkoordination, die Prozesse anstößt, zwischen den verschiedenen Verwaltungsbereichen vermittelt und bei gemeinsamen Projekten die Teilschritte abstimmt. Für Mobilitätsmanagerinnen und Mobilitätsmanager gibt es folgende Angebote:

- Quartalsgespräche mit den kommunalen Ansprechpartnerinnen und Ansprechpartnern bzw. den Mobilitätsmanagerinnen und Mobilitätsmanagern
- „Kreis-KOMM-Treffen“ mit den kommunalen Ansprechpartnerinnen und Ansprechpartnern auf Kreisebene
- landesweites Jahrestreffen der ausgebildeten Mobilitätsmanagerinnen und Mobilitätsmanager, i. d. R. in Kombination mit der Übergabe der Teilnahmeurkunden des Lehrganges Kommunales Mobilitätsmanagement durch den Verkehrsminister oder die Verkehrsministerin des Landes Nordrhein-Westfalen
- Fachgruppen und -tagungen, Beratung zu Einzelthemen und Fortbildungen
- Netzwerkjahrestreffen für die kommunalen Ansprechpartnerinnen und Ansprechpartner

Daneben gibt es folgende zentrale Vernetzungsangebote bzw. Informationsangebote, die der Vernetzung dienen bzw. diese anstoßen sollen:

- verwaltungsinterne Workshops, Exkursionen und Umsetzungsangebote
- Mobilitätsakademie von go.Rheinland, dem VRS und dem AVV
- Newsletter „Mobimail“ mit aktuellen Informationen, Terminen und Studien rund um die nachhaltige Mobilitätsentwicklung sowie guten Beispielen aus den Kommunen
- Handbücher

Die enge und konstruktive Einbindung der Kommunalpolitik ist ein wichtiger Erfolgsfaktor für das kommunale Mobilitätsmanagement. Folgende Angebote richten sich an Kommunalpolitikerinnen und -politiker:

- Austauschrunde für Verkehrsausschussvorsitzende auf Kreisebene
- Kommunalpolitisches Mobilitätsforum
- Mobilitätsakademie von go.Rheinland, dem VRS und dem AVV
- Vorträge und Workshops mit und in politischen Ausschüssen
- Web-Seminar „Kommunalpolitik trifft Wissenschaft“
- Exkursionen für Kommunalpolitikerinnen und -politiker
- Beratung zur Einrichtung von interfraktionellen Arbeitskreisen
- monatlicher Newsletter „Mobilitätswende konkret“ mit aktuellen Informationen, Terminen und Studien rund um die nachhaltige Mobilitätsentwicklung sowie guten Beispielen aus den Kommunen

Insbesondere die Fachgruppen charakterisieren das Vernetzungsangebot auf Arbeitsebene in den Verwaltungen. Sie dienen als themenspezifische Austauschforen zwischen den kommunalen Mitarbeitenden. Sie tagen mindestens zweimal jährlich und bieten neben neuen Impulsen ausreichend Raum für den kollegialen Austausch. Zu den nachfolgenden Themen werden Fachgruppen angeboten:

- **Kommunale Mobilitätskonzepte**, z. B. partizipative Planung und SUMP-Guidelines
- **Kommunikation und Beteiligung**, z. B. Workshop „Kommunikation gestalten“
- **Stadt- und Dorfentwicklung**, z. B. Mobilitätsmanagement in der Quartiersentwicklung und Stellplatzsatzungen
- **Verkehrsplanung**, z. B. ÖPNV-Erfahrungsaustausch, Radverkehrsförderung, Parkraummanagement, Straßenraum- und Platzgestaltung
- **Vernetzte Mobilität**, z. B. Carsharing und Mobilstationen
- **Wirtschaft und Betriebe**, z. B. Betriebliches Mobilitätsmanagement

- **Zielgruppenspezifisches Mobilitätsmanagement**, z. B. schulisches Mobilitätsmanagement, Mobilitätsmanagement für Neubürgerinnen und Neubürger

C2.2.2 Beratung

go.Rheinland, VRS und AVV informieren und beraten die Akteure vor Ort über Grundlagen, Chancen und Möglichkeiten einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung. Dies umfasst alle Themenfelder, die in den Kommunen auf dem Weg zur Mobilitätswende entstehen können. Die Beratung erfolgt sowohl in persönlichen Terminen, in lokalen oder regionalen Arbeitskreisen, in politischen Gremien oder auch in größeren Gruppen. Außerdem werden die Akteure in der Region bei ihren Projekten von go.Rheinland, VRS und AVV begleitet, die hierbei auf Erfahrungen aus zahlreichen Maßnahmen und Konzepten zurückgreifen können.

In den nachfolgenden Themenfeldern sind Beratungsleistungen etabliert. Diese umfassen die relevanten kommunalen Themen, die teilweise auch in den inhaltlichen Zuschnitten der vorgenannten Fachgruppen wiederzufinden sind:

- **Kommunale Mobilitätskonzepte**
- **Kommunales Mobilitätsmanagement**
- **Kommunikation und Beteiligung**
- **Stadt- und Dorfentwicklung**, z. B. kommunale Stellplatzsatzungen, Quartiersentwicklung

Zukunftsnetz Mobilität NRW, Jahrestreffen der Mobilitätsmanager*innen in NRW 2022



- **Verkehrsplanung**, z. B. ÖPNV, Radverkehr, Fußverkehr, E-Mobilität, Straßenraum- und Platzgestaltung, Parkraummanagement
- **Vernetzte Mobilität**, z. B. Mobilstationen in NRW, Fahrradmietsysteme, Carsharing, Mikromobilität
- **Wirtschaft und Betriebe**, z. B. Betriebliches Mobilitätsmanagement in der Kommunalverwaltung und in Gewerbegebieten
- **Zielgruppenspezifisches Mobilitätsmanagement**, z. B. schulisches Mobilitätsmanagement, Mobilitätsmanagement für Seniorinnen und Senioren, Mobilitätsmanagement für Neubürgerinnen und Neubürger

Die Beratungsangebote sind mit einer Kurzbeschreibung in Anhang 7 erläutert.

C2.2.3 Qualifizierung

Auf dem Weg zur Mobilitätswende ist die Qualifizierung der Mitarbeitenden in den Verwaltungen ein wichtiger Faktor. Hierfür bieten go.Rheinland, der VRS und der AVV verschiedene Formate an. In Schulungen, Workshops und Fortbildungen werden die kommunalen Akteure für die wichtige Aufgabe an der Schnittstelle zwischen Verwaltung, Politik sowie Bürgerinnen und Bürgern qualifiziert. Dies unterstützt die Kommunen in Zeiten des Personalmangels und führt zu dauerhaften Erfolgen. Durch digitale Angebote wie Erklärfilme, Handbücher und Leitfäden als Nachschlagwerke werden die qualifizierenden Maßnahmen ergänzt.

Ein besonders erfolgreiches Qualifizierungsangebot mit landesweiter Reichweite ist der Lehrgang „Kommunales Mobilitätsmanagement“. Ein zielgerichtetes Kommunales Mobilitätsmanagement braucht v. a. eines: eine zentrale Gesamtkoordination, die zwischen den verschiedenen Fachbereichen vermittelt und bei gemeinsamen Projekten die Teilschritte abstimmt. Mobilitätsmanagerinnen und Mobilitätsmanager übernehmen diese Schnittstellenaufgaben und koordinieren die fachbereichsübergreifende Kommunikation. In vielen Städten, Kreisen und Gemeinden ist das Kommunale Mobilitätsmanagement schon ein festes Aufgabenfeld – der Bedarf an Mobilitätsmanagerinnen und Mobilitätsmanagern steigt. In seinem mehrstufigen Lehrgang vermittelt das Zukunftsnetz Mobilität NRW kommunalem Personal das praxisnahe Handwerkszeug, um Mobilität in den Kommunen als abteilungsübergreifende Querschnittsaufgabe zu verankern und vernetzte und nachhaltige Lösungen für die Bürgerinnen und Bürger zu entwickeln. Dieses Handwerkszeug ist der Weg zum „Rathaus oder Kreishaus der Mobilitätswende“. Der Lehrgang umfasst insgesamt neun Tage in den drei Modulen Grundlagen, Handlungsfelder und Kommunikation.

Der Lehrgang hat auch über die Grenzen Nordrhein-Westfalens hinaus an Bekanntheit gewonnen. So sind 2019 und 2023 Lehrgänge in Niedersachsen und im Saarland entstanden, bei deren Entwicklung und Durchführung Kolleginnen und Kollegen aus dem Zukunftsnetz Mobilität NRW eingebunden sind bzw. waren.

Im Verlauf des Lehrgangs erarbeiten die Teilnehmenden unter fachlicher Begleitung der Expertinnen und Experten des Zukunftsnetz Mobilität NRW und im kollegialen Austausch, wie ein Kommunales Mobilitätsmanagement in ihrer Kommune konkret umgesetzt werden kann. Anfang Februar 2025 waren etwa 350 Verwaltungsmitarbeitende in NRW ausgebildet.

Neben dem Lehrgang „Kommunales Mobilitätsmanagement“ werden Fortbildungen in den folgenden Themengebieten angeboten:

- Moderationstraining
- Wohnen und Mobilität
- Betriebliches Mobilitätsmanagement in der Kommunalverwaltung
- Schulisches Mobilitätsmanagement
- Radfahren in Schule und Kita

Die Fortbildungsangebote werden in Anhang 8 durch Kurzbeschreibungen erläutert.

C2.3 Evaluation von Mobilitätsangeboten

Viele der Angebote des Zukunftsnetz Mobilität NRW inkludieren eine Evaluation während oder im Nachgang des Projektzeitraumes. Durch eine Prozessevaluation werden die Prozesse, die Beratungsleistungen externer Dienstleistender und interne Abläufe untersucht. Mithilfe einer Wirkungsevaluation können konkrete Ergebnisse analysiert und interpretiert werden. Daraus können Handlungsoptionen für künftige Projekte abgeleitet werden.

Stadtexperimente/Stadt-Terrassen

Im Jahr 2022 wurden insgesamt fünf Stadtexperimente (Köln, Essen, Radevormwald, Bochum und Everswinkel) evaluiert, bei denen die sogenannten „Stadt-Terrassen“ als Verleihangebot des ZNM NRW zum Einsatz kamen. Die Evaluation wurde durch das Fachgebiet Verkehrswesen, insbesondere nachhaltige Mobilität des Fachbereichs Bau- und Umweltingenieurwesen der Hochschule Bochum, begleitet. Untersucht wurden die Wirkung und Nutzung der Stadt-Terrassen sowie deren Akzeptanz. Im Rahmen der Evaluation wurde das Nutzungsverhalten beobachtet und es wurden Befragungen durchgeführt. Darüber hinaus haben Zählungen des MIV sowie des Rad- und Fußverkehrs stattgefunden.

Hintergrund: Stadt-Terrassen bestehen aus verschiedenen Modulen wie Sitznischen, Podesten und Fahrradständern und laden zum Verweilen ein. Sie bieten eine attraktive Möblierung der Straßenräume und Parkplätze, die die neu gewonnenen Flächen beleben und die Lebensqualität erhöhen.

Zentrale Ergebnisse der Evaluationen zeigen eine überwiegend positive Wirkung der Stadt-Terrassen. So konnte mit wenigen Ausnahmen (die z. B. mit der Witterung begründet werden können) die Attraktivität und Nutzung der Stadt-Terrassen (z. B. für Gespräche, für Pausen oder zum Essen und Trinken) nachgewiesen werden. Zugleich wurden während der Aktionen auch gegnerische Stimmen laut, die z. T. in Verbindung mit einer negativen medialen Berichterstattung stehen. Gerade bei den Gewerbetreibenden kann bei der Umnutzung von Pkw-Stellplätzen eine ablehnende Haltung erkannt werden. Umsatzrückgang und Komfortverlust für Kundinnen

und Kunden sind hierbei die am häufigsten genannten Befürchtungen. Zugleich äußerte insbesondere die Gastronomie eine Zunahme des Umsatzes. Die Evaluationen erfolgten in enger Abstimmung mit den Kommunen. Auch zukünftig ist geplant, den Einsatz der Stadt-Terrassen und die Stadtexperimente in den Kommunen zu evaluieren.

Fußverkehrs-Checks

Der Fußverkehrs-Check bietet Kommunen die Möglichkeit, den Fußverkehr zu fördern und erste Maßnahmen zur Verbesserung der Fußverkehrsinfrastruktur umzusetzen. Dabei werden Verwaltung und Politik für die Bedürfnisse der Fußgängerinnen und Fußgänger sensibilisiert und verschiedene Zielgruppen beteiligt. In den Jahren 2019 bis 2022 wurden bereits in 46 nordrhein-westfälischen Kommunen Fußverkehrs-Checks durchgeführt. Die zentrale Frage der Evaluation war, welche Wirkung die Durchführung der Fußverkehrs-Checks in den Kommunen entfaltet hat. Dafür wurden die 2019 bis 2021 durchgeführten Fußverkehrs-Checks evaluiert und aus den Erkenntnissen abgeleitet, welchen Beitrag das Instrument Fußverkehrs-Check für die Förderung des Fußverkehrs insgesamt in den Kommunen leistet und welche Rahmenbedingungen gut oder weniger gut funktionieren: Die Checks tragen zu einer allgemeinen Sensibilisierung für die Belange des Fußverkehrs auf kommunaler Ebene bei. Sie bieten Anreize für eine fachbereichsübergreifende Zusammenarbeit im Sinne eines Kommunalen Mobilitätsmanagements und dienen als Blaupause für die Querschnittsarbeit bei anderen Mobilitätsprojekten in der Kommunalverwaltung.

Fußverkehrs-Checks in NRW 2023: Urkundenübergabe im Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen



Carsharing in der Fläche (Landeswettbewerb)

Gegenstand des Landeswettbewerbs „Teil.Land NRW – Carsharing in der Fläche“ war die Förderung externer Beratungsleistungen im Zeitraum 2020 bis 2023, um die Kommunen im Prozess bzw. bei den notwendigen Schritten zu einem Carsharing-Angebot vor Ort zu unterstützen. Im Ergebnis haben mit einer Ausnahme alle teilnehmenden Kommunen einen deutlich wahrnehmbaren „Entwicklungssprung“ beim Thema Carsharing gemacht. Eine weitere Erkenntnis ist, dass Öffentlichkeitsarbeit, intensive Werbe- und Kommunikationsmaßnahmen eine zentrale Rolle einnehmen. Es zeigte sich, dass gerade bei der Frage der Gewinnung bzw. Einbindung von Bürgerschaft und lokalen Wirtschaftsunternehmen als lokalen (Anker-)Kundinnen und (Anker-)Kunden ein Konzept zur Ansprache dieser Gruppen direkt bzw. parallel zur Erstellung des Carsharing-Konzeptes mitentwickelt werden sollte. Nach Aufbau eines Carsharing-Angebotes vor Ort gilt es, das Angebot erfahrbar zu machen. Ferner können Patinnen und Paten aus der Bürgerschaft für Carsharing-Fahrzeuge als Multiplikatoren dienen.

Innovativer ÖPNV im ländlichen Raum (Landeswettbewerb)

Da gerade im ländlichen und suburbanen Raum das Angebot im ÖPNV besser werden muss, damit Pendelnde vom Auto auf Bus und Bahn umsteigen, unterstützt das Land NRW die Kommunen bei der Entwicklung innovativer Mobilitätskonzepte. Anfang 2020 wurden im Landeswettbewerb „Mobil. NRW – Modellvorhaben innovativer ÖPNV im ländlichen Raum“ 15 Modellvorhaben durch eine Fachjury ausgewählt, die bis Ende 2024 mit insgesamt 30 Mio. Euro vom Land gefördert wurden. Ziel des Landeswettbewerbs ist es, durch Modellprojekte Wege aufzuzeigen, wie in ländlich geprägten oder suburbanen Räumen ÖPNV-Angebote neu geschaffen oder bestehende Angebote attraktiver gestaltet werden können. Die Landesgeschäftsstelle des Zukunftsnetz Mobilität NRW begleitete die 15 Modellprojekte intensiv über die gesamte Laufzeit von drei Jahren. Sie wird die Projekte evaluieren, um daraus Empfehlungen für deren Fortführung zu entwickeln und Rückschlüsse auf die Übertragbarkeit auf andere Regionen in NRW zu ziehen.



C3 Mobilitäts- entwicklung

13 – 26 →

C3.1 Definition

Unter (nachhaltiger) Mobilitätsentwicklung versteht go.Rheinland organisatorische und konzeptionelle Aufgaben, die mit verbandweiten Konzepten, Projekten und Standards zu besser vernetzter Mobilität und zu einem attraktiven Zugang zum ÖPNV beitragen und die Kommunen bei der Umsetzung investiver Mobilitätsmaßnahmen unterstützen. Die aufgegriffenen Themen sind von regionaler Bedeutung und über den ÖPNV als Gesamtsystem mit der Rolle von go.Rheinland als erlösverantwortlichem SPNV-Aufgabenträger verknüpft.

Als Querschnittsaufgabe berührt die Mobilitätsentwicklung viele weitere Aufgaben der Trägerzweckverbände Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS) und Aachener Verkehrsverbund (AVV), aber auch der weiteren NRW-Zweckverbände, und ist an vielen Stellen mit einer engen Zusammenarbeit verbunden. Darüber hinaus besteht über das Zukunftsnetz Mobilität NRW ein Zugang zur Landesebene, der für eine landesweite Information und Abstimmung genutzt wird.

Weiterhin bietet go.Rheinland den ÖPNV-Aufgabenträgern in diesem Aufgabenbereich eine Plattform für Austausch und Information, die für alle relevanten gemeinsamen Themen der Zweckverbände und Aufgabenträger offen ist.

C3.2 Regionale Konzepte

go.Rheinland versteht sich als Stakeholder für den öffentlichen Verkehr im Rheinland sowie als Treiber der Mobilitäts- und Verkehrswende in der Region. In dieser Funktion repräsentiert go.Rheinland eine wichtige räumliche Planungsebene und nutzt diese Rolle, um planerische und konzeptionelle Grundlagen zu schaffen, wo eine solche regionale Betrachtungstiefe besonders sinnvoll ist. Dabei werden Themen aufgegriffen, die unmittelbar mit den Kernaufgaben von go.Rheinland verknüpft sind, aber auch Grundlagen geschaffen, die sich v. a. als Impuls und Ausgangspunkt für nachgelagerte Planungen auf kommunaler oder Kreisebene verstehen.

Auf diese Weise will go.Rheinland regionale Planungsgrundlagen schaffen, Themen setzen und Ergebnisse erzielen, die dazu beitragen, die Interessen der Region nach außen besser zu vertreten.

C3.2.1 Klimaschutzteilkonzept

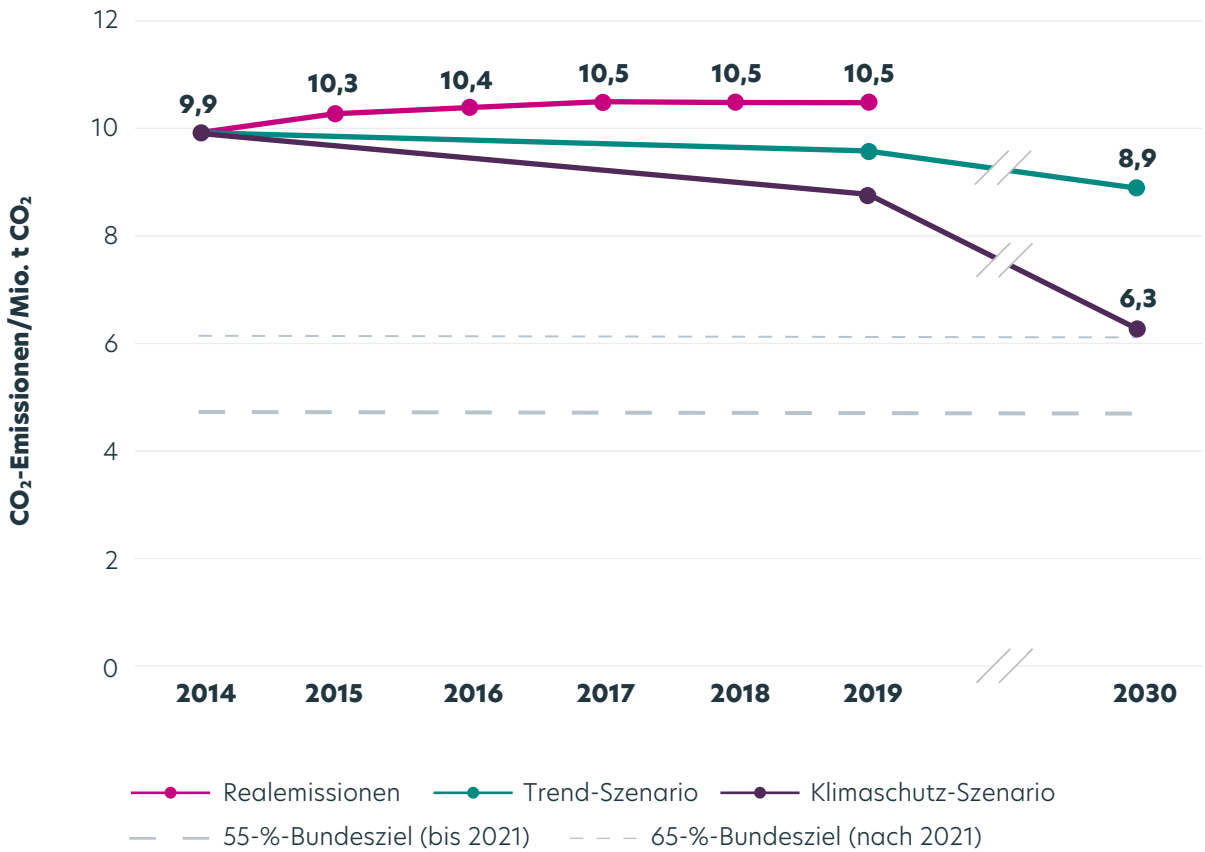
Aufgrund der politischen Anerkennung der Bedeutung des Verkehrssektors für den Klimaschutz hat go.Rheinland 2016 das Klimaschutzteilkonzept „Mobilität für das Rheinland“ erstellt. In diesem werden die Treibhausgasemissionen des gesamten Verkehrssektors des Verbandsgebietes in den Jahren 2008 bis 2014 sowie Vermeidungspotenziale für das Jahr 2030 berechnet. Aus den Vermeidungspotenzialen wurden zwei Szenarien für das Jahr 2030 gebildet: das Trend-Szenario ohne Klimaschutzbemühungen und das Klimaschutz-Szenario unter Berücksichtigung aller technisch-wirtschaftlich ausgeschöpfbaren Potenziale. In einem Werkzeugkoffer wurde ein Maßnahmenkatalog mit 8 Maßnahmenpaketen entwickelt, um die Klimaszutzziele für den Verkehrssektor des Verbandsgebietes zu erreichen.

Das Klimaschutzteilkonzept bildet die Basis für die Aufgaben von go.Rheinland als Mobilitätsverbund. U. a. die Etablierung von Mobilstationen, weitere Themen der vernetzten Mobilität sowie der Digitalisierung und des Mobilitätsmanagements haben ihren Ursprung im Klimaschutzteilkonzept. Zudem diente das Konzept als Grundlage für das regionale Klimaschutzmanagement, das in den Jahren 2019 bis 2022 bei go.Rheinland – und damit bundesweit erstmals bei einem SPNV-Aufgabenträger – verankert wurde.

Emissionsbilanz und Szenarien

Im Jahr 2014 betrugen die Emissionen des Verkehrssektors im Verbandsgebiet von go.Rheinland 9,9 Mio. t CO₂ und entwickelten sich seit dem Jahr 2010 mit -5% leicht rückläufig. Anhand des entwickelten Trend-Szenarios war davon auszugehen, dass die Treibhausgasemissionen bis zum Jahr 2030 um 10% auf 8,9 Mio. t CO₂ zurückgehen werden. Das Klimaschutz-Szenario wies einen deutlich stärkeren Rückgang auf. Bis zum Jahr 2030 wurde ein Rückgang auf 6,3 Mio. t CO₂ bzw. um 37% der CO₂-Emissionen gegenüber dem Jahr 2014 prognostiziert (siehe Abbildung C3-1). Das Ziel auf Bundesebene war zum Zeitpunkt der Erstellung des Klimaschutzteilkonzeptes eine Einsparung von 55% bis 2030 gegenüber dem Referenzjahr 1990. Das im Klimaschutzteilkonzept ermittelte Einsparungspotenzial des Klimaschutz-Szenarios erfüllte diese damals gültigen Klimaszutzziele des Bundes, das des Trend-Szenarios verfehlte sie deutlich. Im Jahr 2022 wurde die Treibhausgasbilanzierung aus dem Klimaschutzteilkonzept bis zum Jahr 2019 fortgeschrieben. Die Ergebnisse zeigen, dass im Zeitraum 2014 bis 2019 keine Reduzierung der Treibhausgase erfolgt ist.

Abbildung C3-1: Realemissionen des Verkehrssektors im Verbandsgebiet von go.Rheinland im Vergleich zu Potenzialen des Trend- und Klimaschutz-Szenarios aus dem Klimaschutzteilkonzept von go.Rheinland. Darstellung: go.Rheinland GmbH



Aufgrund der Verfassungswidrigkeit von Teilen des Bundes-Klimaschutzgesetzes wurden die Emissionseinsparziele des Bundes im Jahr 2021 von -55% auf -65% gegenüber dem Referenzjahr 1990 angehoben. Der Entfall von Sektorzielen gibt anderen Sektoren die Möglichkeit zum Ausgleich der Gesamtemissionen, jedoch bleibt der Handlungsdruck im Verkehrssektor bestehen.

Maßnahmenkatalog für die Reduzierung von Emissionen des Verkehrssektors

Um die Klimaschutzziele auf Basis des im Konzept entworfenen Klimaschutz-Szenarios zu erreichen, wurde ein Maßnahmenkatalog entwickelt. Er fokussiert mobilitätsbezogene Klimaschutzmaßnahmen, die der Weiterentwicklung des kommunalen Klimaschutzes und der interkommunalen Zusammenarbeit dienen. In dem sogenannten Werkzeugkoffer wurden acht Maßnahmenbündel (M1 – M8) mit lokalen und regionalen Stellschrauben zusammengestellt (siehe Abbildung C3-2).

Abbildung C3-2: Werkzeugkoffer des Klimaschutzteilkonzeptes „Mobilität für das Rheinland“ von go.Rheinland (2016). Darstellung: go.Rheinland GmbH



M1 – Umweltfreundliches Pendeln im Rheinland voranbringen

Der alltägliche Pendlerverkehr ist die bedeutendste Stellschraube im Kontext der regionalen Mobilität. Der Modal-Split-Anteil des Umweltverbundes soll gesteigert, der MIV-Anteil dagegen reduziert werden. Der unvermeidbare Autoverkehr soll so effizient wie möglich gestaltet werden.

M2 – Mit standardisiert gekennzeichneten Mobilstationen die Vernetzung der Mobilität fördern

Mobilstationen stellen ein wesentliches Infrastrukturelement und sichtbares Element einer umweltfreundlichen Mobilität dar. V.a. im städtischen Raum entstehen Entlastungseffekte im fließenden wie im ruhenden Kfz-Verkehr. Hinzu kommt, dass sich das Mobilitätsverhalten der Verkehrsteilnehmenden im Wandel hin zu einer multimodalen Ausrichtung befindet. Mobilstationen ermöglichen hierbei neben einer digitalen auch die physische Vernetzung der Mobilitätsangebote.

M3 – Mobilitätsmanagementkompetenz der Kommunen stärken

Mobilitätsmanagement ist ein strategischer Ansatz zur Entwicklung, Förderung und Vermarktung von verkehrsmittelübergreifenden Angeboten und zur Beeinflussung verkehrserzeugender Faktoren. Es verfolgt das Ziel einer kosteneffizienten, umwelt- und sozialverträglichen nachhaltigen Mobilitätsentwicklung.

M4 – Förderung von E-Mobilität bei verschiedenen Verkehrsträgern

Der Einsatz von Elektromobilität in allen Verkehrsrarten bietet in Verbindung mit dem Einsatz von regenerativen Energien die Chance, Treibhausgas-Emissionen im Verkehr in hohem Maße zu reduzieren.

M5 – Umweltfreundliche Mobilitätsangebote für Touristinnen und Touristen im Rheinland

Der Tourismus im Rheinland ist ein bedeutender Wirtschaftszweig. Hier gilt es umweltfreundliche Mobilitätsangebote zu schaffen bzw. auszuweiten,

um die Klimabilanz des touristisch induzierten Verkehrs zu verbessern. Insbesondere die Förderung des touristischen Radverkehrs sollte im regionalen Kontext intensiviert werden.

M6 – Mobilitätsoptionen im ländlichen Raum erhalten und erweitern

Der ländliche Raum zeichnet sich u. a. durch disperse Siedlungsstrukturen sowie ein im Vergleich zu Ballungsräumen eingeschränktes Mobilitätsangebot aus. Trotz dieser Herausforderungen soll die Möglichkeit der Mobilitätsteilhabe als Element der Daseinsvorsorge bestmöglich erhalten bleiben. Dafür ist es erforderlich, dass der ÖPNV als Rückgrat der kommunalen Mobilität aufrechterhalten und wo möglich das Angebot verstärkt wird. Als Ergänzung zum ÖPNV können flexible und alternative Bedienformen wie On-Demand-Verkehr, Carsharing oder Bürgerbusse fungieren.

M7 – Digitale Vernetzung der Mobilität im Rheinland forcieren

Die digitale Vernetzung hält seit einigen Jahren Einzug in (fast) alle Lebensbereiche. Prozesse, die in der Vergangenheit ausschließlich auf analogem Wege abgewickelt wurden, können durch den Einsatz von (stationären) Online-Anwendungen und (mobilen) Smartphone-Apps heutzutage zu großen Teilen auf elektronischem Wege erledigt werden. Für den Verkehrssektor bedeutet dies, dass im Hinblick auf Fahrgastinformation, Ticketing/Buchung, Nutzung und Abrechnung von Mobilitätsdienstleistungen damit enorme Vereinfachungen einhergehen.

M8 – Umweltfreundliche Mobilität in der Siedlungsentwicklung berücksichtigen

Bis dato werden die ÖPNV-Betreiber und -Aufgabenträger im Rheinland häufig nicht aktiv in die Bauleitplanung der Kommunen integriert. Dadurch entsteht Verkehr, welcher durch eine direkte Einbeziehung der Aufgabenträger vermieden werden könnte. Ziel sollte es sein, bei der zukünftigen Stadtentwicklung die lokale Verkehrsplanung schon in einer frühen Phase einzubeziehen.

Seit der Veröffentlichung des Klimaschutzteilkonzeptes setzen go.Rheinland, VRS und AVV Maßnahmen aus dem Klimaschutzteilkonzept um und unterstützen Kommunen auf dieser Grundlage. Diese Aufgabe wird in den folgenden Jahren weiterhin wahrgenommen, um den öffentlichen Nahverkehr und die verknüpften Angebote noch umweltverträglicher zu gestalten.

Übergabe Förderbescheid durch Michael Vogel, Geschäftsführer go.Rheinland, an Thomas Bette, Fahrradbeauftragter und Mobilitätsmanager der Stadt Pulheim, und David Gerhards, Abteilungsleiter ÖPNV und Abfallwirtschaft der Stadt Pulheim „Errichtung von Mobilstationen und Fahrradabstellanlagen an 13 Bushaltestellen in Pulheim“, 2024



C3.2.2 Mobilstationskonzept

Mit dem „Handbuch Mobilstationen Nordrhein-Westfalen“ des Zukunftsnetz Mobilität NRW wurde im Jahr 2015 ein erster Leitfaden zur Umsetzung von Mobilstationen in den Kommunen vorgelegt. Basierend auf dem Handbuch und dem Klimaschutzteilkonzept Mobilität im Rheinland von 2016 entstand das Ziel, im Rheinland das deutschlandweit erste flächendeckende regionale Mobilstationsnetz aufzubauen. Hierzu gab go.Rheinland ein verbandsweites Mobilstationskonzept in Auftrag. Dieses hatte zum Ziel, Ausstattungsstandards und Funktionen von Mobilstationen zu definieren sowie Potenzialstandorte für Mobilstationen im gesamten Verbandsgebiet zu identifizieren.

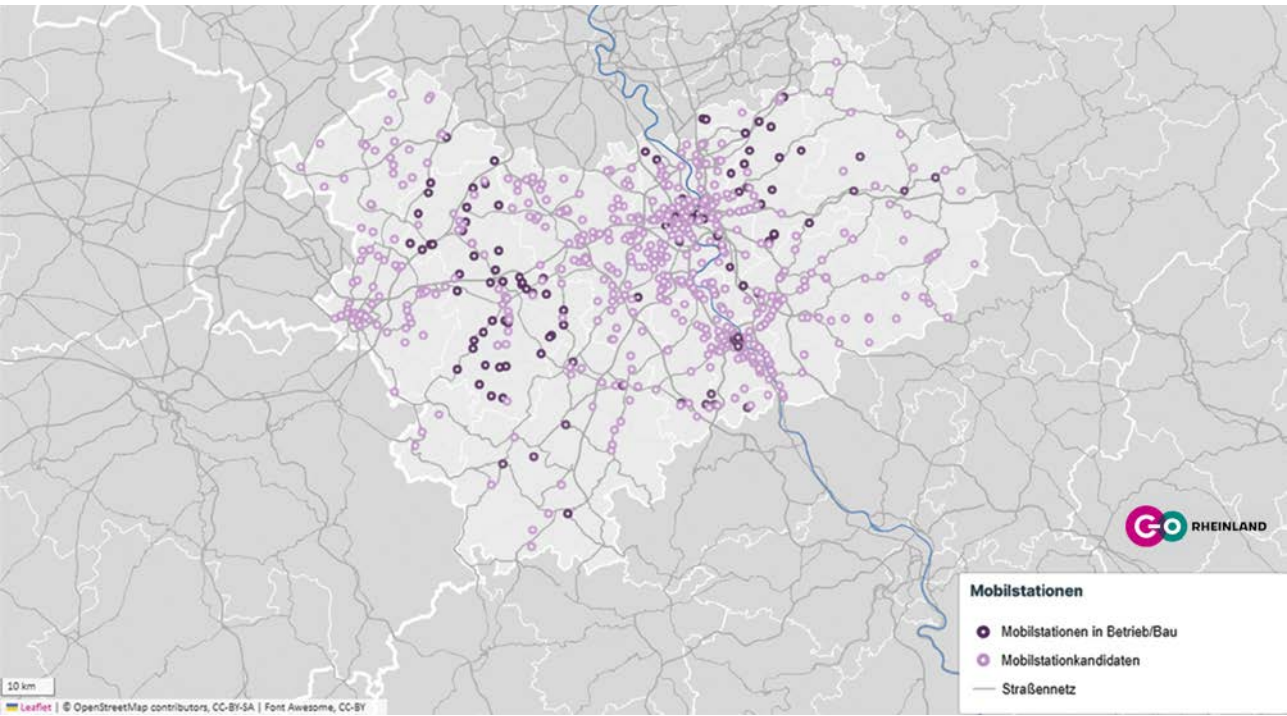
Im Ergebnis wurden in einem abgestuften Verfahren nach der Verknüpfungsfunktion und der Fahrgastanzahl rund 460 Haltestellen, unter Einbeziehung der ÖPNV-Aufgabenträger und der kommunalen Planungsträger, für eine vertiefende Untersuchung als potenzielle Mobilstationen ausgewählt. Die Kandidaten aus dem Konzept sowie im Betrieb oder Bau befindliche Standorte sind in Abbildung C3-3 dargestellt.

Für verschiedene Mobilstationstypen wurde im Konzept eine Mindestausstattung festgelegt. Sie ist die Grundlage für die Etablierung der Mindestausstattungsmerkmale in der Weiterleitungsrichtlinie des Zweckverbandes go.Rheinland (siehe auch Kapitel C3.3.1, Abschnitt „Investitionsförderung“). Diese umfasst nachfolgende Elemente:

- Wetterschutz bzw. Fahrgastunterstand
- Sitzgelegenheiten
- Beleuchtung zur Sicherstellung der Verkehrssicherheit und sozialen Sicherheit im öffentlichen Raum
- Fahrgastinformationsanzeiger, Informationsvitri- nen und Uhr
- Bike-and-Ride-Anlage als verschleißbare Sammel- abstellanlage und/oder Fahrradboxen und/oder überdachte (soweit baulich realisierbar) Stellplätze
- einheitliches Erscheinungsbild und Wegweisung durch Anwendung des Gestaltungsleitfadens des Landes NRW
- Mobilfunkempfang oder WLAN zur Nutzung digi- taler Angebote zu Dienstleistungen an der Mobil- station

Die Ausstattungselemente verdeutlichen den hoch- wertigen Charakter einer Mobilstation. Durch den einheitlichen Standard wissen Nutzende, was sie an einer Mobilstation erwarten können, und sind damit vertraut.

Abbildung C3-3: Mobilstationskandidaten und Mobilstationen in Betrieb/Bau (Stand 02/2025).
Darstellung: go.Rheinland GmbH



Neben der Verknüpfung von Verkehrsmitteln ist die Vernetzung von Mobilstationen in direkter räumlicher Verbindung zueinander anzustreben. Auf diese Weise kann das Potenzial von Mobilstationen durch ergän- zende Ausstattungselemente optimal ausgeschöpft werden. Diese Elemente sind lageabhängig – städtisch zentral gelegene Mobilstationen decken andere Mobilitätsbedürfnisse ab als regional peripher gelegene Mobilstationen. Aus diesem Grund spricht das Mobilstationskonzept konkrete Empfehlungen für zusätzliche Ausstattungselemente hoher, mittlerer und geringer Notwendigkeit aus, die nach der Lage der Mobilstation kategorisiert und nach einem Baukastenprinzip zu ergänzen sind:

Lage	Ausstattungselemente hoher Notwendigkeit
Städtisch zentral Hoher Vernetzungsgrad, integriert in die Bebauung, mit und ohne Anschluss an Schnellverkehre	Bike-and-Ride-Boxen, Carsharing, Fahrradverleihsystem
Städtisch peripher Hoher Vernetzungsgrad, nicht integriert in die Bebau- ung, mit und ohne Anschluss an Schnellverkehre	Bike-and-Ride-Boxen, Carsharing, Fahrradverleihsystem
Regional zentral Geringer bis kein Vernetzungsgrad, integriert in die Bebauung, mit Anschluss an Schnellverkehre	Bike-and-Ride-Boxen, Gepäckschließfächer, Taxistand
Regional peripher Geringer bis kein Vernetzungsgrad, nicht integriert in die Bebauung, mit Anschluss an Schnellverkehre	Bike-and-Ride-Boxen, Gepäckschließfächer, Park-and- Ride-Parkplatz/Parkhaue
Lokal Geringer bis kein Vernetzungsgrad, ohne Anschluss an Schnellverkehre	—

Über die Jahre verändern sich Anforderungen und Bedürfnisse und mit ihnen können Mindestausstattungsmerkmale sowie Ergänzungsempfehlungen immer wieder angepasst werden.

Das im Jahr 2018 fertiggestellte Mobilstationskonzept ist eine erfolgreiche Grundlage, auf die sich zahlreiche kreisweite Mobilstationsfeinkonzepte beziehen, um Feinkonzeptionen für Mobilstationsprojekte in den Kommunen der Region zu erstellen.

C3.2.3 Park-and-Ride-Konzept

In Räumen mit einem geringen ÖPNV-Angebot und in Abhängigkeit von den Bedienzeiten des straßengebundenen Zubringer-ÖPNV können insbesondere an Haltestellen des schienegebundenen ÖPNV, ggf. aber auch an Schnellbushaltestellen gelegene Park-and-Ride-(P+R)-Anlagen einen Anreiz zum Umstieg zwischen Pkw und ÖPNV schaffen. Der längere Anteil des Reiseweges sollte dabei mit dem ÖPNV zurückgelegt werden, was einen möglichst wohnortnahen Umstieg vom Pkw auf den ÖPNV bedingt. Hauptzielgruppe für die P+R-Angebote sind Pendelnde mit regelmäßigen Fahrten aus den Einzugsgebieten der großen Einpendlerstädte in die Zielstädte.



go.Rheinland hat im Rahmen seines Selbstverständnisses als Mobilitätsverbund und durch seine Aufgabe der Koordinierung des Verkehrsangebotes gemäß § 5 ÖPNVG NRW, durch die Funktion von P+R als Zubringer zu den von go.Rheinland zunehmend erlösverantwortlich bestellten SPNV-Leistungen sowie als Bewilligungsbehörde für Investitionen in

P+R-Anlagen ein großes Interesse an einer bedarfsgerechten Ausgestaltung des P+R-Angebotes in seinem Verbandsgebiet. Entsprechend verfolgt go.Rheinland das Ziel eines bedarfsgerechten Neu-, Aus- und Umbaus von P+R-Anlagen, wirkt auf attraktive Rahmenbedingungen hin (ausreichendes Stellplatzangebot, Ausstattung, Beauskunftung, Tarif) und stellt seinen Kommunen für Baumaßnahmen Fördermittel des Landes aus der pauschalierten Investitionsförderung bereit. Das Ziel besteht nicht nur darin, den ÖPNV attraktiver zu machen, sondern auch durch das P+R-Angebot zur Mobilitätswende beizutragen. Dies soll erreicht werden, indem Fahrten vom MIV auf den ÖPNV verlagert werden, was zu einer Reduzierung der Treibhausgasemissionen und der Anzahl der Autos – v.a. in den Innenstädten der großen Einpendlerstädte im Verbandsgebiet – führt. Dadurch sollen die negativen Begleitscheinungen verringert, Urbanität zurückgewonnen und lebenswerte Städte geschaffen werden.

Vor diesem Hintergrund hat go.Rheinland in den Jahren 2020 bis 2022 ein regionales P+R-Konzept erstellen lassen, das die Ermittlung von Standorten, die sich unter Berücksichtigung der lokalen Gegebenheiten für die Erweiterung bzw. den Neubau von P+R-Anlagen anbieten, zum Ziel hatte. Zusätzlich wurden im Rahmen des Projektes auch allgemeine Standards zu Qualität und Platzierung von P+R-Anlagen erarbeitet, Modelle für Bewirtschaftung und Zugangsbeschränkung von P+R-Anlagen untersucht und Standorte identifiziert, die sich für eine Bewirtschaftung anbieten würden. Nicht zuletzt wurden B+R-Potenziale an den P+R-Standorten ermittelt.

Im Gebiet des Zweckverbandes go.Rheinland existierten im Jahr 2024 rund 28.000 Stellplätze auf 183 P+R-Anlagen, wovon rund die Hälfte (14.300 Stellplätze) über das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW) gefördert wurden. Das P+R-Konzept weist ein Ausbaupotenzial von zusätzlich 2.400 Stellplätzen an 28 Standorten bis zum Jahr 2030 aus. Dies entspricht einem Anstieg von weniger als 10 % gegenüber dem Referenzjahr 2021. Das aktuelle Angebot kann also über die gesamte Region gesehen als weitgehend bedarfsgerecht bezeichnet werden. Die ermittelten Ausbaupotenziale gruppieren sich um die drei primären Zielstädte im Verbandsgebiet: Köln (5 Potenzialstandorte), Bonn (10 Potenzialstandorte) und Aachen (6 Potenzialstandorte). Mit Stand März 2025 sind im Verbandsgebiet von go.Rheinland 10 große P+R-Maßnahmen mit

einem Neu- oder Ausbau von i. d. R. mindestens 200 Stellplätzen in den Förderprogrammen von Bund und Land (§ 13 ÖPNVG NRW bzw. GVFG) bzw. des Zweckverbandes go.Rheinland (§ 12 ÖPNVG NRW) eingeplant. Die großen Fördermaßnahmen ergeben insgesamt einen Zubau von rund 3.500 P+R-Stellplätzen. Die Maßnahmen sind im regionalen P+R-Konzept berücksichtigt – soweit zum Zeitpunkt der Erstellung bekannt.

Für das Verbandsgebiet von go.Rheinland wird seitens des beauftragten Ingenieurbüros eine Bewirtschaftung bzw. Zugangsbeschränkung für Anlagen ab 50 Plätzen, mit einer Vollausslastung, einer festgestellten Fremdnutzerproblematik sowie einem guten ÖPNV- (d.h. Schienen-) und Straßenanschluss empfohlen. Dies trifft auf 40, d.h. knapp ein Viertel der Standorte im Verbandsgebiet zu.

Die Ergebnisse des P+R-Konzepts stellt go.Rheinland für (kommunale) P+R-Planungen zur Verfügung. Dabei sollten die Kommunen die Ergebnisse auch im Hinblick auf die Fragestellung nutzen, inwieweit Alternativen zu P+R (bessere Radinfrastruktur, optimierte Buszubringerverkehre zu den Bahnhöfen etc.) verbessert werden können, bevor teure Erweiterungsmaßnahmen in Angriff genommen werden. Hierzu liefern die Informationen zu den Einzugsbereichen der P+R-Anlagen und zu den B+R-Potenzialen im Konzept wertvolle Hinweise. Die errechneten Potenziale sind also nicht 1 : 1 als Ausbaubedarfe zu verstehen. Beim Aspekt der Förderwürdigkeit des Neu- oder Ausbaus einer P+R-Anlage ist das regionale P+R-Konzept zu berücksichtigen, ersetzt aber keine auf einen Einzelstandort bezogene, detaillierte Bedarfsermittlung. Für die Gewährung einer Förderung ist ein ggf. widersprüchliches Ergebnis zum Aus-/Neubaubedarf zwischen einer bereits vorliegenden Bedarfsermittlung und dem Ergebnis des regionalen P+R-Konzeptes im Zuge des Anmelde-/Antragsverfahrens von der beantragenden Stelle auszuräumen.

U. a. aufbauend auf dem regionalen P+R-Konzept soll im Rahmen des Projektes „Smarte Pendlerparkplätze im Rheinischen Revier“ das P+R-Angebot in dieser Teilregion des Verbandsgebietes von go.Rheinland gesamthaft weiterentwickelt werden. Dabei wird ein Fokus auf die Digitalisierung der Anlagen durch die Installation von Stellplatzdetektion und bessere Einbindung in die Beauskunftung gelegt (vgl. Kapitel C4.3.2).

C3.2.4 Güterverkehrsstudie

Mit der im Jahr 2022 fertiggestellten Güterverkehrsstudie für das Gebiet der Metropolregion Rheinland hat go.Rheinland ein Thema aufgegriffen, das auf regionaler Ebene bislang wenig diskutiert wurde und in Bezug auf das Flächenangebot für verkehrintensives Gewerbe über die originären Aufgaben von go.Rheinland als SPNV-Aufgabenträger hinausgeht. Vor dem Hintergrund der zunehmenden Engpässe im Schienenverkehr und der Zielsetzung der Untersuchung langfristiger Verbesserungsmöglichkeiten bei der Schieneninfrastruktur und bei der Regionalplanung begleitete go.Rheinland die Studie. Dabei ist es gelungen, die Akteure, die sich mit Gewerbeflächen und Logistik beschäftigen (z. B. die Industrie- und Handelskammern (IHK) und Regionalplanungsbehörden), intensiv in das Projekt einzubinden und die Hinweise der Studie konstruktiv aufzugreifen.

Die Ergebnisse der Studie, die gutachterlichen Empfehlungen und die bisherige Diskussion mit den Planungsträgern und in der Politik zeigen den Bedarf für eine langfristige Strategie bzw. für einen integrierten Handlungsansatz bei Infrastrukturausbau und Flächenentwicklung auf. Mit der Studie ist es gelungen, die Situation und die Zusammenhänge zwischen dem Verkehr, Verkehrsinfrastrukturen und Fläche für den Raum der Metropolregion Rheinland systematisch aufzuarbeiten und die Stakeholder für die daraus gewonnenen Erkenntnisse zu sensibilisieren.

Eine Federführung für dieses umfangreiche Thema liegt bzgl. der Flächennutzung und der Logistikentwicklung außerhalb der Aufgabenbereiche von go.Rheinland. Im Bereich der Infrastrukturausbaupfehlungen zeigt die Güterverkehrsstudie, dass die Konflikte zwischen verschiedenen Verkehrsarten auf dem Schienennetz im Rheinland zunehmen werden. Umso bedeutender sind die Infrastrukturvorhaben, die go.Rheinland auf verschiedenen Ebenen voranbringt.



C3.3 Unterstützungsangebote

Mit den genannten regionalen Konzepten als Grundlagen begleitet go.Rheinland Kommunen und Verkehrsunternehmen bei der Umsetzung von Investitionsmaßnahmen zur vernetzten Mobilität sowie bei der Schaffung einheitlicher regionaler und multimodaler Verkehrsangebote.

Die konkreten Unterstützungsangebote bzw. die Berührungspunkte von go.Rheinland mit den jeweiligen Angeboten werden im Folgenden erläutert.

C3.3.1 Mobilstationen

Auf der Basis des Mobilstationskonzeptes aus dem Jahr 2018 (vgl. Kapitel C3.2.2) unterstützt go.Rheinland in seinem Verbandsgebiet die Etablierung eines flächendeckenden Mobilstationsnetzes mit einheitlich hohen Standards.

Fast alle Kreise und kreisfreien Städte im Gebiet von go.Rheinland haben bis zum Jahr 2024 auf Basis des verbandsweiten Mobilstationskonzeptes ein detailliertes Feinkonzept erarbeitet. go.Rheinland hat die Kreise und kreisfreien Städte durch eine intensive Beratung von Beginn an bei der Erstellung der Feinkonzepte begleitet.

Definition und Ausstattungsumfang Mobilstationen

Mobilstationen sind Verknüpfungspunkte, an denen mindestens zwei Verkehrsmittel verknüpft werden. Durch die räumliche Konzentration der Angebote und entsprechende Wegweisungs- und Gestaltungselemente mit einem Wiedererkennungswert für die Nutzenden wird ein schneller Wechsel zwischen den Verkehrsmitteln erleichtert. Die Ausstattung von Mobilstationen kann je nach Standort variieren und um Service-Angebote ergänzt werden. Dabei ist eine nutzungsfreundliche und barrierefreie Gestaltung wichtig. Über die reine Funktion als Verkehrsknotenpunkt hinaus sollen sie als Orts-, Stadtteil- und Quartierszentren auch eine hohe Aufenthaltsqualität bieten.

Die Vernetzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes und die Förderung einer multimodalen Mobilität der Menschen im Rheinland sind hierbei zentrale Ziele. Mobilstationen sind der Startpunkt für vernetzte Mobilität und dadurch zentraler Baustein der Multimodalitätsstrategie bei go.Rheinland. Mobilstationen verknüpfen die Stärken von mindestens zwei Verkehrsmitteln und erleichtern

das Umsteigen – und damit multi- und intermodale Wegekettens. Gleichzeitig setzen sie ein sichtbares und wiedererkennbares Zeichen für eine umweltfreundliche Mobilität. Bei der Umsetzung von Mobilstationen unterstützt go.Rheinland die Kommunen in folgenden Bereichen:

Investitionsförderung

Als Träger der Investitionsförderung obliegt go.Rheinland die Förderung von Investitionen in den ÖPNV und SPNV gemäß den §§ 12 und 13 ÖPNVG NRW (vgl. Kapitel A4.1). Bei der Ausrichtung der Förderrichtlinien und damit der Fördergegenstände, -bedingungen und sonstiger Rahmenbedingungen ist den Zweckverbänden dabei ein gewisser Gestaltungsspielraum gewährt. Diesen nutzt go.Rheinland auch, um Maßnahmen zur vernetzten Mobilität voranzubringen. Für Mobilstationen ist go.Rheinland in seinem Verbandsgebiet der wichtigste Fördergeber.

Im Hinblick auf das Ziel, im Verbandsgebiet ein flächendeckendes Mobilstationsnetz einzurichten, hat go.Rheinland seine Weiterleitungsrichtlinien zur Förderung von ÖPNV-Investitionen angepasst: So wurde 2020 der Begriff „Mobilstation“ erstmals aufgenommen, dabei eine Mindestausstattung für Mobilstationen definiert und eine höhere Planungskostenpauschale gewährt. Zusätzlich wurde die Möglichkeit geschaffen, kleinere Mobilstationsprojekte außerhalb der ansonsten jährlichen Anmeldefrist jederzeit zur Förderung anzumelden bzw. die Förderung direkt zu beantragen.

Beratung

Bereits vor der Beantragung von Fördermitteln für Mobilstationen berät go.Rheinland die Kreise, Kommunen und Verkehrsunternehmen im Rheinland proaktiv zu einem sinnvollen regional abgestimmten Vorgehen bei der Umsetzung. Auch diese Vorgehensweise soll u. a. zum Erreichen einheitlich hoher Qualitätsstandards bei der Einrichtung von Mobilstationen im Rheinland beitragen. Die Mitarbeitenden in der Kommunalberatung bei go.Rheinland stehen dabei als Ansprechpersonen für alle Fragen rund um die Umsetzung von Mobilstationen bereit. Sie beraten bei der Konzeptionierung vor Ort, geben Hinweise zu den verschiedenen Fördermöglichkeiten und vernetzen die Ansprechpersonen in den Kommunen untereinander. Als zentrale Informationsplattform dient die Website von go.Rheinland, auf der alle Informationen rund um das Thema Mobilstationen und vernetzte Mobilität gebündelt bereitgestellt werden. Regelmäßige Vor-Ort-Termine, Veranstaltungen und Austauschformate zu konkreten Unterstützungsangeboten runden das Beratungsangebot ab. Darüber hinaus bietet

go.Rheinland gemeinsam mit dem Zukunftsnetz Mobilität NRW den Kommunen zur Konzipierung einer Arbeitsstruktur für die Umsetzung von Mobilstationen einen verwaltungsinternen Workshop an.

Als regionaler, gut vernetzter Stakeholder ist go.Rheinland Schnittstelle zwischen den Kommunen und anderen wichtigen Akteuren und setzt sich bei diesen für die Interessen der Kommunen ein. Dabei nutzt go.Rheinland seine Kontakte als SPNV-Aufgabenträger zur Deutschen Bahn – bspw. für die Einführung eines Verfahrens zum Flächenclearing, in dessen Rahmen Kommunen prüfen lassen können, ob Flächen der Deutschen Bahn an Bahnhöfen für Mobilstationselemente zur Verfügung stehen und sie ggf. Gestattungsverträge abschließen können. Als Kooperationspartner bei Forschungsprojekten hat go.Rheinland Schnittstellenfunktion zwischen Wissenschaft und Praxis. Durch die enge Einbindung bei den einzelnen Mobilstationsprojekten vor Ort kann go.Rheinland zudem auf einen breiten Erfahrungsschatz zurückgreifen und so den Wissensaustausch zwischen den umsetzenden Akteurinnen und Akteuren stärken.

Arbeitshilfen und Produkte

Zur weiteren Unterstützung der Kommunen bei der Einrichtung von Mobilstationen hat go.Rheinland schrittweise ein umfangreiches und stetig wachsendes Unterstützungsportfolio entwickelt, insbesondere in Bereichen,

- wo übergreifende Angebote zu einer Standardisierung von Mobilstationen beitragen können,
- wo Kommunen von Aufgaben entlastet werden können oder
- wo ein regionales Angebot prozessuale und finanzielle Vorteile für die Akteure in der Region und die Nutzenden bringen kann.

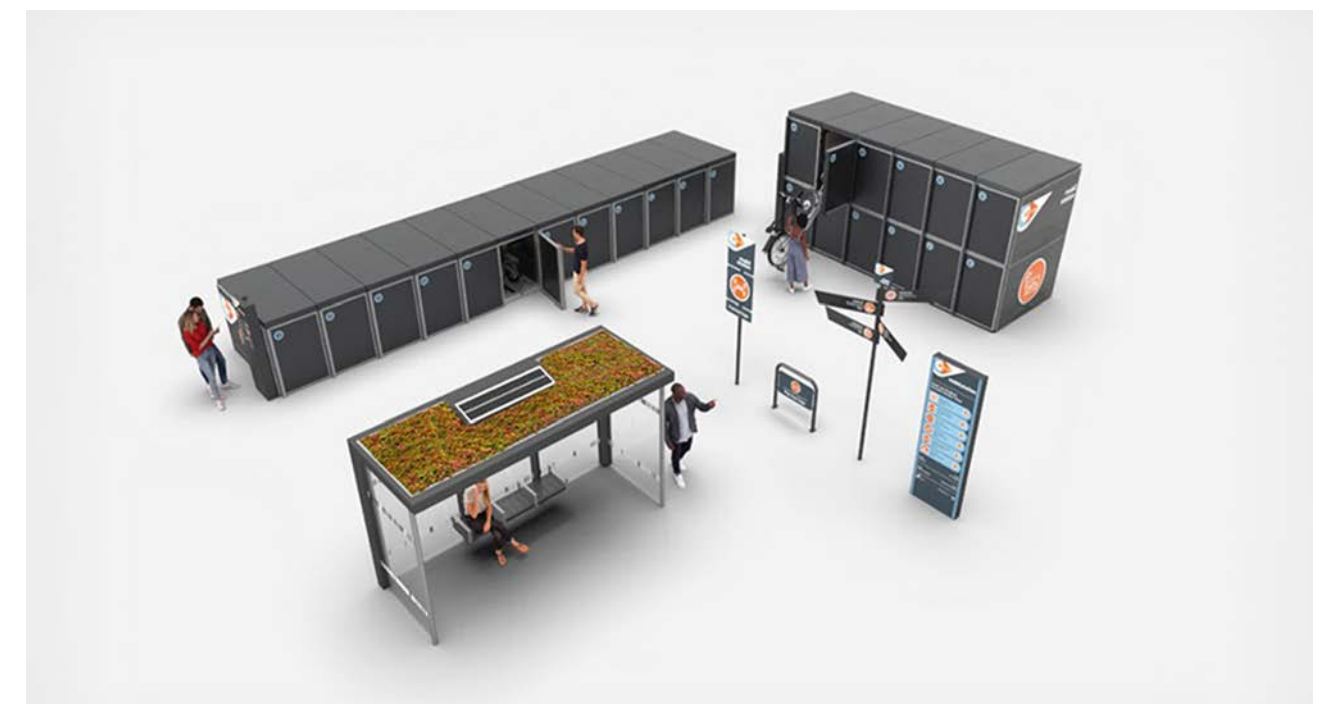
Folgende konkrete Angebote tragen dazu bei, die angestrebten einheitlich hohen Standards und die Anwendung des landesweiten Designs von mobil.nrw im Verbandsgebiet zu etablieren:

Mit der B+R-Offensive der Deutschen Bahn als Vorbild hat go.Rheinland im Jahr 2022 Rahmenverträge für die gebündelte Bereitstellung von wichtigen Ausstattungselementen für Mobilstationen (Fahrtgastunterstände mit Gründach, digitale Fahrradboxen, Mobilstationsstelen und Hinweisbeschilderung, vgl. Abbildung C3-4) abgeschlossen.

Diese ermöglichen es den Kommunen und Verkehrsunternehmen im Rheinland, die genannten Elemente ohne den Aufwand für eine Einzelausschreibung zu beschaffen. Aufgrund des regionalen Ansatzes mit hohen Absatzmengen konnten zusätzlich zur Aufwandsersparnis attraktive Preise erzielt werden, die den Kommunen einen finanziellen Vorteil im Vergleich zu einer eigenen Ausschreibung verschaffen.

Abbildung C3-4: Aus den Rahmenverträgen abrufbare Ausstattungselemente für Mobilstationen.

Darstellung: BIK TEC GmbH



Im Jahr 2025 werden die Rahmenverträge um digital buchbare verschließbare Fahrradsammelabstellanlagen und offen zugängliche Reihen- und Doppelstockparker mit Überdachung ergänzt.

Neben dem Gestaltungsleitfaden für Mobilstationen wird ein Webtool bereitgestellt, das den Akteuren und Akteuren vor Ort die einfache Erstellung von Druckdateien für die Beschilderung leitfadenskonform ermöglicht (vgl. Kapitel C4.2.2). Mit diesem Gestaltungstool wird es für die Kommunen deutlich einfacher, das landesweit einheitliche Design anzuwenden und die Beschilderung auch etwa nach Änderung von Mobilitätsangeboten aufwandsarm zu aktualisieren.

go.Rheinland stellt außerdem Musterausschreibungsunterlagen für Mobilstationsplanungen zur Verfügung, die Kommunen nutzen können, um Ingenieurbüros zur Begleitung der Mobilstationsplanungen vor Ort einfach und rechtssicher zu beauftragen. Herzstück ist ein umfangreiches Musterlastenheft, das die gesamte Bandbreite der Mobilstationsplanungen – von der ersten Grobkonzepterstellung bis zur Begleitung der Baumaßnahmen – abdeckt.

Um die Kommunen bei der Identifizierung von geeigneten Förderzugängen für ihr Mobilstationsprojekt (sowie alle anderen Vorhaben rund um das Thema nachhaltige und vernetzte Mobilität) zu unterstützen, hat go.Rheinland zusammen mit dem Zukunftsnetz Mobilität NRW den Förderfinder NRW entwickelt, eine webbasierte Suchmaschine für Förderzugänge im Mobilitätsbereich. Hier stehen auch alle Informationen zu Antragstellung und sonstigen Rahmenbedingungen übersichtlich zur Verfügung.

Ergänzt werden die genannten Unterstützungsangebote zur Umsetzung von Mobilstationen mit regionalen Mobilitätsdienstleistungen, wenn eine regional einheitliche Lösung nicht nur aus wirtschaftlichen, sondern auch pragmatischen Gründen sinnvoller ist als viele lokale Insellösungen. Hierzu zählen insbesondere zentrale digitale Hintergrundsysteme, die den Akteuren vor Ort viel Entwicklungsarbeit und den aufwändigen und kostenintensiven Eigenbetrieb von IT-Systemen ersparen (vgl. Kapitel C4.3).

Stand 2024 gibt es bereits über 100 Mobilstationen im Rheinland, sowohl in urbanen Zentren als auch im ländlichen Raum. Dies unterstreicht die Relevanz der vernetzten Mobilität, die bereits in der Breite der Kommunen angekommen ist. go.Rheinland sieht es als seine Aufgabe an, diesen Erfolgsprozess durch

Abbildung C3-5: Mobilstation am Bahnhof Köln-Mülheim. Darstellung: Smilla Dankert/go.Rheinland GmbH



die stetige Weiterentwicklung und Optimierung der Beratungs- und Unterstützungsangebote fortzuführen und auch zukünftig die kommunalen Planungsträger bestmöglich zu unterstützen. Ziel ist es, das bundesweit erste flächendeckende regionale Mobilstationsnetz weiter zu verdichten, um den Menschen im Rheinland die bestmöglichen Voraussetzungen für ihre multi- und intermodale Mobilität und eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung im Rheinland zu schaffen.

C3.3.2 Bike and Ride

Bike and Ride (B+R), das Fahren mit einem Fahrrad zu einer Haltestelle oder einem Haltepunkt des ÖPNV zu Umstiegswegen, ist in den letzten Jahren stark ausgebaut worden. Fahrradabstellanlagen an Haltestellen und -punkten des ÖPNV werden i. W. durch die Kommunen bereitgestellt. go.Rheinland fördert den Aus- und Neubau von B+R als zentrales Element zur Attraktivierung des Umstiegs auf den ÖPNV. Fahrradabstellanlagen sind – insbesondere im Vergleich zu P+R-Anlagen – platzsparend, günstig und schnell umzusetzen. Die positiven Effekte der Radverkehrsförderung erhöhen die Lebensqualität der Menschen durch die umweltfreundliche und ressourcensparende Fortbewegung Einzelner.

Zu den Qualitätsmerkmalen einer attraktiven B+R-Anlage gehört, dass der Fahrradrahmen diebstahlsicher an der Abstellanlage (Rahmenhalter) angeschlossen werden kann und die Anlage überdacht ist. Im Zuge des Ausbaus von Mobilstationen an vielen Standorten und im Zusammenhang mit den steigenden Verkaufszahlen von z. T. sehr hochpreisigen Pedelecs wird die Bereitstellung von sicheren, abschließbaren Fahrradparkmöglichkeiten immer wichtiger. In Fahrradboxen für einzelne Räder,

Sammelschließanlagen oder Fahrradparkhäusern können Fahrräder ohne Angst vor Diebstahl oder Beschädigung und witterungsgeschützt abgestellt werden. go.Rheinland unterstützt die Implementierung abschließbarer Fahrradabstellanlagen an ÖPNV-Haltepunkten u. a. über Rahmenverträge (vgl. Kapitel C3.3.1) und mit dem Bereitstellen des digitalen Buchungs- und Zugangssystems radbox.nrw (vgl. Kapitel C4.3.3).

An den (Haupt-)Bahnhöfen Köln, Aachen, Bonn, Horrem, Brühl und Bergisch Gladbach können „Radstationen“ genutzt werden. Diese mit Personal besetzten Fahrradparkhäuser bieten Platz für zahlreiche Räder und beinhalten z. T. eine Werkstatt, in der Kleinreparaturen durchgeführt werden können. Eine Übernahme der aktuell durch den ADFC gehaltenen Marke „Radstation“ durch die Zweckverbände in NRW und eine stärkere Integration der Radstationen in deren B+R-Aktivitäten (z. B. Integration in ein B+R-Buchungssystem) sind aktuell in Diskussion.

C3.3.3 Sharing-Angebote

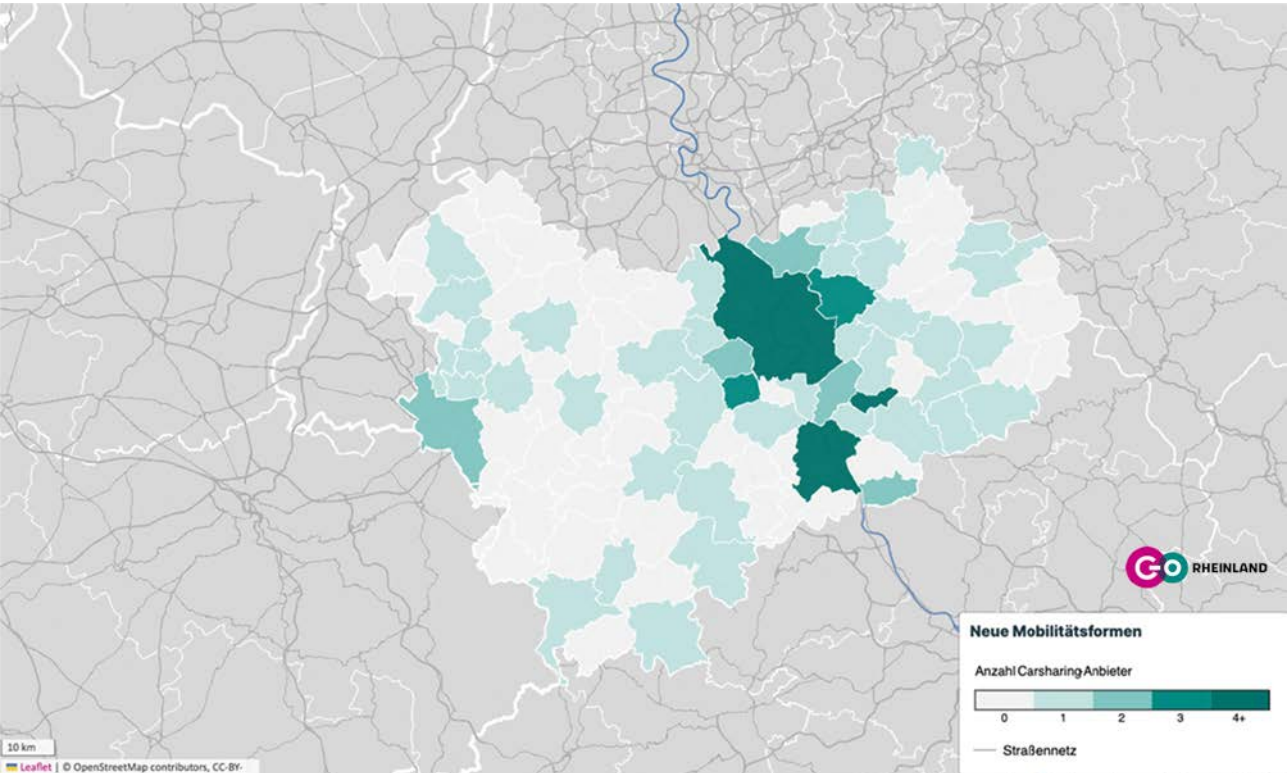
Carsharing

Beim Carsharing haben Nutzende die Möglichkeit, auf den Transportzweck zugeschnittene Pkw nach

Zeit- oder Streckentarifen anzumieten. Mit einem Carsharing-Fahrzeug werden je nach räumlichem Umfeld im Durchschnitt 4 bis über 10 private Fahrzeuge eingespart (vgl. UBA, 2022), und somit wird die Parkplatznachfrage in den Innenstädten deutlich entlastet. Hierdurch stehen öffentliche Flächen für eine andere Nutzung zur Verfügung. Durch die Zusammenarbeit von Verkehrsunternehmen und Carsharing-Anbietern lassen sich neue Kundengruppen erschließen und die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel steigt. Mobilstationen sind prädestinierte Standorte für Carsharing-Fahrzeuge, da sie als Drehscheiben für verschiedene Verkehrsmittel dienen.

In den Verbundräumen des VRS und des AVV wird das Carsharing durch Sonderkonditionen für Kundinnen und Kunden mit Abonnements für den ÖPNV attraktiviert. So entfällt oder reduziert sich bei vielen Partner-Anbietern (z. B. Cambio, wupsiCar, SHARENOW/Free2move) die Registrierungsgebühr und es wird ein Rabatt auf den Zeit-/Streckentarif oder ein Willkommensrabatt gewährt. Abbildung C3-6 zeigt die Verbreitung und die Anzahl der aktiven Carsharing-Anbieter im Verbandsgebiet von go.Rheinland, die Dienstleistungen im Free-Floating, d. h., Fahrzeuge können flexibel im öffentlichen Raum abgestellt werden (z. B. MILES, SHARENOW/Free2move), oder stationsgebunden (z. B. Cambio) anbieten.

Abbildung C3-6: Verbreitung und Anzahl der Carsharing-Anbieter im Verbandsgebiet von go.Rheinland (Stand 02/2025). Darstellung: go.Rheinland GmbH



Bikesharing

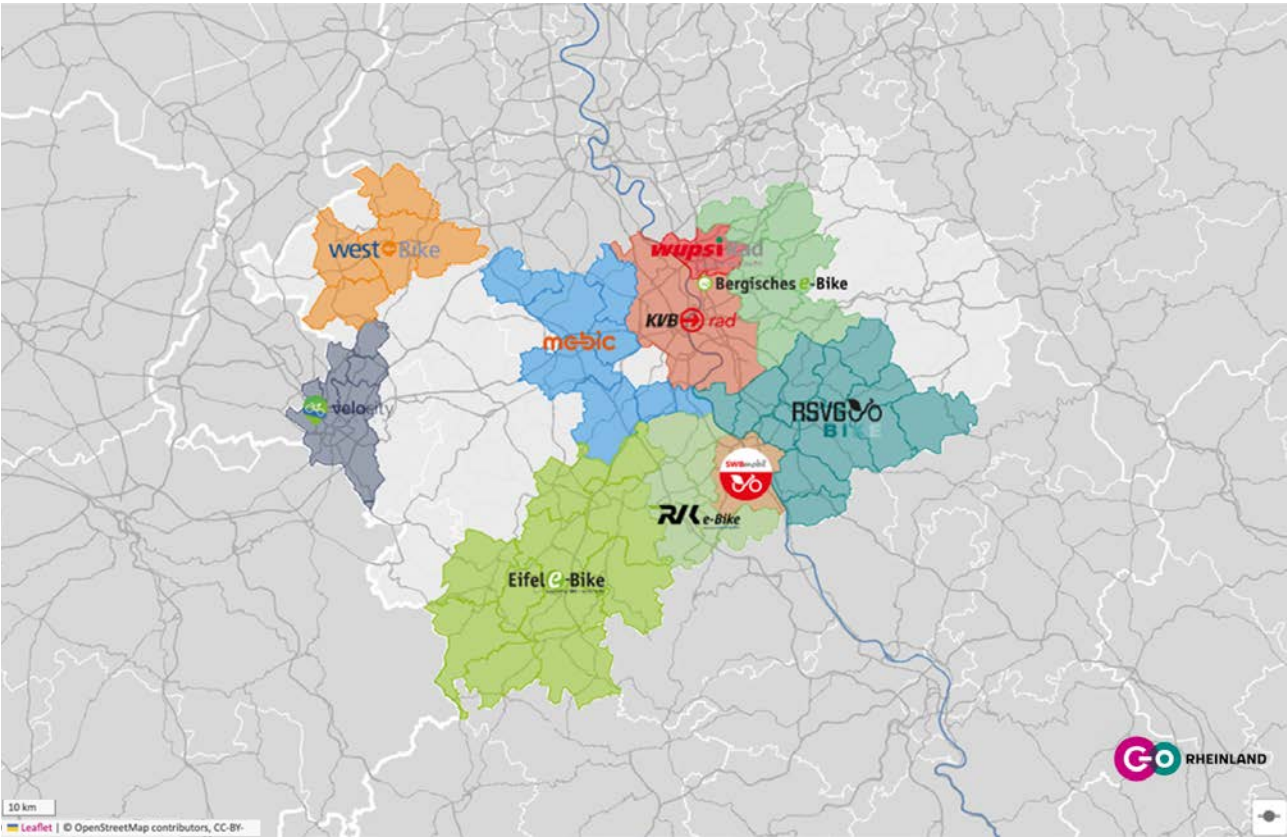
Öffentliche Fahrradverleihsysteme sind mit Carsharing vergleichbar. Über die Systeme können Fahrräder unkompliziert, auch für kurze Zeiträume und für Einwegfahrten entliehen werden. Mittlerweile sind die Bikesharing-Angebote ein Bestandteil der Mobilität vieler Menschen im Rheinland. Anfangs nur in den Großstädten etabliert, sind Bikesharing-Angebote heute auch im suburbanen und ländlichen Raum im Rheinland zu finden. Je nach Anbieter und räumlicher Lage werden Leihräder stationsgebunden oder im Free-Floating-Modell angeboten. Die Angebotspalette im Verbandsgebiet von go.Rheinland reicht von konventionellen Fahrrädern und E-Bikes bis hin zu elektrisch betriebenen Lastenrädern. Die Infrastruktur für Fahrradverleihsysteme wird durch go.Rheinland als ergänzendes Angebot zum ÖPNV gefördert. Ein attraktives Bikesharing-Angebot fördert nicht nur den Umweltverbund und die Funktion von Bikesharing als Zubringer zum ÖPNV, sondern kann, besonders in der Hauptverkehrszeit, dazu beitragen, den Anteil der in ÖPNV-Fahrzeugen transportierten Fahrräder zu reduzieren, sodass mehr Platz für Fahrgäste entsteht.

Bikesharing-Angebote betreibt der Anbieter nextbike im Auftrag der Verkehrsunternehmen Kölner Verkehrs-Betriebe (KVB), Stadtwerke Bonn Verkehrs-GmbH (SWB), wupsi, Regionalverkehr Köln (RVK), Rhein-Sieg-Verkehrsgesellschaft (RSVG), Rhein-Erft-Verkehrsgesellschaft (REVG) und West-Verkehr in Köln, Bonn, Leverkusen, dem Rheinisch-Bergischen Kreis, dem Kreis Euskirchen, dem Rhein-Sieg- und Rhein-Erft-Kreis sowie im Kreis Heinsberg (siehe Abbildung C3-7).

Bei allen Systemen bestehen mit Freiminuten und rabattierten Zeittarifen vergünstigte Konditionen für ÖPNV-Abokundinnen und -kunden. Das Bike-sharing-Angebot im Raum Aachen wird vom Anbieter Velocity betrieben.

Aufgrund des einheitlichen Betreibers nextbike rückt die Verknüpfung der Fahrradverleihsysteme in der Region, die bislang abgesehen von „Übergabestationen“ an den Grenzen i.W. auf ein Verleihgebiet (d.h. Kreis bzw. kreisfreie Stadt) beschränkt sind, zunehmend in den Fokus.

Abbildung C3-7: Bikesharing-Anbieter im Verbandsgebiet von go.Rheinland (Stand 02/2025). Darstellung: go.Rheinland GmbH





C4 Digitale Dienstleistungen

27 – 44 →

Für einen attraktiven ÖPNV, der als Rückgrat einer nachhaltigen Mobilität funktionieren kann, ist eine umfassende weitere Digitalisierung des Systems unerlässlich. Es sind v. a. IT-Applikationen, die die flexible und einfache Nutzung verschiedener Mobilitätsangebote und deren Kombination möglich machen. go.Rheinland kommt dabei gemeinsam mit dem VRS und dem AVV eine wichtige Rolle zu, da viele IT-Systeme und -Anwendungen am besten auf der regionalen Ebene zu platzieren sind, um Synergieeffekte durch die zentralisierte Bereitstellung von Anwendungen zu erzielen und den Fahrgästen ein einheitliches Angebot zu bieten. Entsprechend gehören zum Aufgabenportfolio der drei Partner Kundenauskunfts- und Mobilitäts-Apps, Online-Tools, Hintergrundsysteme sowie Datenmanagement und -analyse.

C4.1 Mobilitäts-Apps

Fahrtinformationen über eine Smartphone-App abzurufen und dort ein Ticket zu kaufen, gehört für die meisten Menschen zur Nutzung des ÖPNV dazu. Neben überregionalen Apps wie dem DB Navigator der Deutschen Bahn und den lokalen Apps der Verkehrsunternehmen im Verbandsgebiet werden die Apps der Verkehrsverbünde VRS (VRS-App) und AVV (naveo) intensiv durch die Menschen im Rheinland genutzt. Die VRS-App wird durch den VRS betrieben und weiterentwickelt und ist vertriebslich an das gemeinsame Online-Vertriebssystem (OVS) der über 20 VRS-Verkehrsunternehmen angeschlossen – mit einem monatlichen Umsatz von deutlich über 3 Mio. Euro (Stand Mai 2024). naveo wird gemeinschaftlich durch den AVV und die AVV-Partnerunternehmen entwickelt und betrieben.

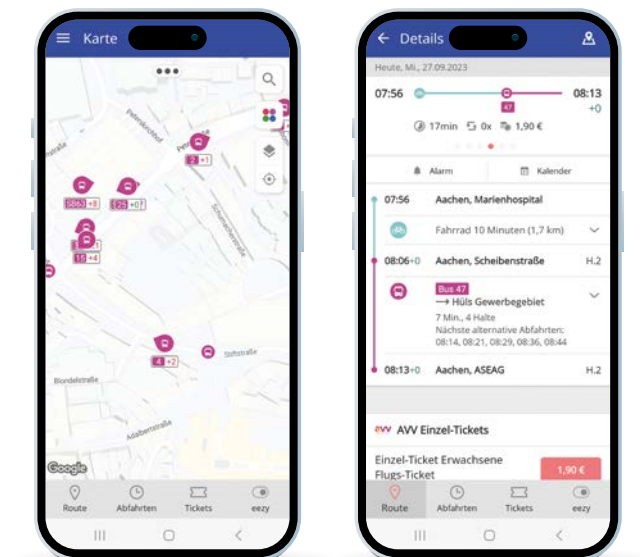
Die VRS-App und naveo befinden sich in einem stetigen Entwicklungsprozess, der sich stets an den Bedürfnissen von Kundinnen und Kunden des ÖPNV orientiert und die neuesten Entwicklungen der Mobilität berücksichtigt. Vor diesem Hintergrund werden Aspekte wie die Nutzungsfreundlichkeit und der Funktionsumfang in fortlaufenden Prozessen weiterentwickelt. Mittel- bis langfristig sollen die Apps im Zusammenhang mit der Förderung der vernetzten Mobilität und durch die Integration von multimodalen Mobilitätsangeboten von Auskunfts- und Vertriebs-Apps zu vollwertigen „Mobilitäts-Apps“ weiterentwickelt werden. go.Rheinland unterstützt diese kooperativen und effizienten Vertriebs- und Informationssysteme und beteiligt sich an deren Pflege sowie Weiterentwicklung.

Durch das diversifizierte öffentliche Mobilitätsangebot werden die Kernfunktionen von Apps der

Verkehrsverbünde und -unternehmen – die Fahrplanauskunft und der Ticketvertrieb – zunehmend erweitert. Mobilitäts-Apps inkludieren die inter- und multimodale Beauskunftung, also das Zurücklegen eines Weges auf mehreren Teilabschnitten mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln, und die Tiefenintegration der hierzu benötigten Verkehrsmittel, sodass diese anbieterunabhängig und ohne die App zu verlassen gebucht und bezahlt werden können. Zudem wächst die Menge mobilitätsrelevanter Informationen, die in Mobilitäts-Apps abgebildet werden können. Hierzu zählen z. B. Echtzeit- und Prognosedaten des Schienenpersonenverkehrs oder von P+R-Anlagen, Ereignismeldungen und Informationen zur Barrierefreiheit.

Mobilitäts-Apps sind durch die erweiterten Funktionen und das erweiterte Angebot Chance und Herausforderung zugleich – Chance, weil an einem Ort eine Vielzahl von Informationen und Funktionen untergebracht werden kann. Herausforderung, weil die Informationen für Kundinnen und Kunden bedarfsgerecht, qualitativ hochwertig und übersichtlich aufzubereiten sind.

Abbildung C4-1: links: Live Map, rechts: multimodale Beauskunftung in der naveo-App. Darstellung: naveo-App/AVV GmbH

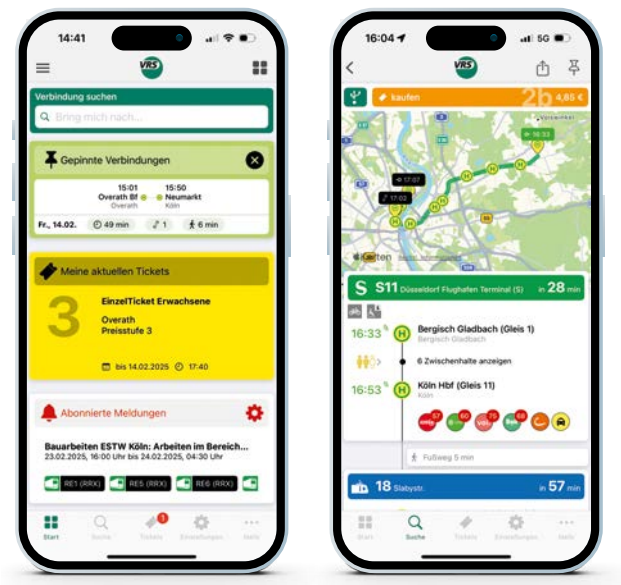


Die VRS-App und naveo wurden für die Fahrplanauskunft im ÖPNV entwickelt. Die VRS-App erschien erstmals im Jahr 2010, naveo ist seit 2022 verfügbar und löste die 2014 eingeführte App avvconnect ab. In den ersten Jahren nach der Veröffentlichung wurden die Apps um den digitalen Ticketvertrieb ergänzt – die VRS-App im Jahr 2014 und naveo im Jahr 2022. Aufgrund der zunächst getrennten Entwicklung der beiden Apps greifen sie jeweils auf unterschiedliche auskunftsseitige und vertriebsliche

Hintergrundsysteme zurück: die VRS-App auf das Fahrplanauskunftssystem ASS der Ingenieurgruppe IVV sowie das gemeinsame Online-Vertriebssystem (OVS) der Verkehrsunternehmen im VRS; naveo auf das HaCon Fahrplan-Auskunfts-System (HAFAS) der Hannover Consulting sowie auf naveo-Core, die zentrale mandantenfähige Vertriebsplattform (ZVP) des AVV.

Neben den bekannten Tickets der regionalen Verbundtarife werden durch die VRS-App und die naveo-App das Deutschlandticket, Sondertickets zu Veranstaltungen (z. B. KarnevalsTicket zu den karnevalistischen Hochzeiten oder QueerCityPass im Pride Month) und der luftlinienbasierte Tarif eezy.nrw vertrieben. Im Verbundraum des AVV sind zudem grenzüberschreitende Verkehre nach Belgien und in die Niederlande relevant: Hierzu bietet naveo das grenzüberschreitende Check-in/Be-out-System (CiBo) easyConnect an, das mit eezy.nrw verknüpft ist und dadurch auch grenzüberschreitende Reisen mit Startpunkt in Nordrhein-Westfalen ermöglicht.

Abbildung C4-2: links: neues Dashboard mit funktionalen Kacheln, rechts: Verbindungsdetailseite mit Kartendarstellung und Einbindung intermodaler Alternativen an den Knotenpunkten. Darstellung: VRS-App/VRS GmbH



VRS und AVV nutzen für die Fahrgastinformation gemeinsame Hintergrundsysteme und Datenbasen in den Apps, z. B. die Multimodale Datendrehscheibe NRW (MDD NRW, siehe Kapitel C4.3.1), den Infrastrukturatlas von go.Rheinland (ISA, siehe Kapitel C4.4.2), die Echtzeitdatendrehscheibe DDS oder das Auslastungsprognosemodul des VRS. Mit diesen und weiteren gemeinsamen Grundlagen werden die Funktionen der aktuellen App-Versionen und künftige Weiterentwicklungen gemeinsam angereichert.

naveo wurde im Bereich der Fahrgastinformation um die Auslastungsprognose des SPNV durch das Prognosemodul des VRS erweitert. Weiterführend sind das barrierefreie Routing, die Anbindung an DELFI (Durchgängige Elektronische FahrgastInformation) NRW für bundesweite Fahrplanauskünfte sowie regionale und nationale Tariffinformation in Umsetzung. Die multimodale Auskunft und das multi- und intermodale Routing werden – ergänzt durch die Integration weiterer Mobilitätsservices wie radbox.nrw (siehe Kapitel C4.3.3) – ebenso im Entwicklungsfokus stehen.

Der digitale Vertrieb in naveo wird zukünftig durch die nachfolgenden Planungen ergänzt:

- Bestellung und Verwaltung sämtlicher Abonnementprodukte für Schülerinnen und Schüler, Studierende, Jobticket inkl. Deutschlandticket-Familie über naveo-Core (ZVP)
- tiefenintegrierte Buchung, Verwaltung und Abrechnung multimodaler Services über naveo-Core (ZVP)
- Eventtickets und Angebot für Vorverkaufsstellen

Die Weiterentwicklung der VRS-App zur Mobilitäts-App wurde durch eine grundlegende Neukonzeptionierung und einen Relaunch der App im Jahr 2024 markiert. Sie verbindet das klassische ÖPNV-Angebot und das Ticketing mit Sharing-Angeboten, einem fortschrittlichen Design und optimierter Bedienbarkeit. Mit einem neuen Dashboard kann die Startseite der VRS-App individuell gestaltet werden, sodass die Nutzenden möglichst schnell auf ihre persönlich präferierten Funktionen und Informationen zugreifen können (siehe Abbildung C4-2 links). Dabei sind Funktionen in Form von einzelnen Kacheln verfügbar, die von Nutzenden individuell anwählbar und anzuordnen sind. Diese Systematik wird sukzessive mit weiteren Funktionen angereichert.

Die neue multimodale Karte setzt den Fokus auf die direkte Umgebung der Nutzenden und präsentiert unmittelbar verfügbare Mobilitätsoptionen und nützliche Zusatzinformationen. Mit der Anbindung an die Multimodale Datendrehscheibe NRW bildet die VRS-App eine Vielzahl von Sharing-Angeboten ab. Die Sharing-Angebote sind nicht nur auf der multimodalen Karte sichtbar und unkompliziert über die Systeme der jeweiligen Anbieter buchbar, sondern auch in die Verbindungssuche integriert. An den Knotenpunkten einer Verbindung stehen sie als zusätzliche Mobilitätsoptionen zur Verfügung.

Weitere kurz- bis mittelfristige Ziele sind die Integration des kommenden On-Demand-Systems „Kraft-

raum-Shuttle“ (vgl. Kapitel C4.3.5), die Anbindung an DELFI NRW für bundesweite Fahrplanauskünfte, ein vollintegriertes intermodales Routing sowie die vertriebliche Tiefenintegration von Sharing-Systemen. Zudem ist die Implementierung eines Indoor-Fußwegeroutings für Stationen in Entwicklung, welches bei Umstiegen unterstützen und insbesondere das barrierefreie Routing erheblich verbessern wird.

Für die Weiterentwicklung der Mobilitäts-Apps über die bisherigen Abstimmungen hinaus entwickeln go.Rheinland, der VRS und der AVV eine Gesamtstrategie auf der Grundlage der Gremienbeschlüsse über die Vertiefung der Zusammenarbeit (vgl. Zweckverband go.Rheinland, 2024).

Ergänzend hat go.Rheinland im April 2025 die my-GO-App veröffentlicht – eine eigene App auf Basis von naveo-Core (ZVP). Mit ihr schafft go.Rheinland erstmals einen eigenen digitalen Vertriebskanal, um der Erlösverantwortung im SPNV nachzukommen, Kundinnen und Kunden zu gewinnen und Einnahmen durch Direktvertrieb zu sichern. Die Entwicklung des Systems erfolgte unter Federführung von go.Rheinland in Zusammenarbeit mit den Aufgabenträgern in Rheinland-Pfalz und dem NWL mit dem Ziel, weitere Synergien zu nutzen und das Hintergrundsystem naveo-Core (ZVP) weiter zu skalieren.

C4.2 Online-Tools

Zur Unterstützung der Kommunen bei der Planung und Bewertung von Mobilitätsprojekten sowie im Interesse eines wirtschaftlichen und sparsamen Einsatzes öffentlicher Mittel entwickelt go.Rhein-

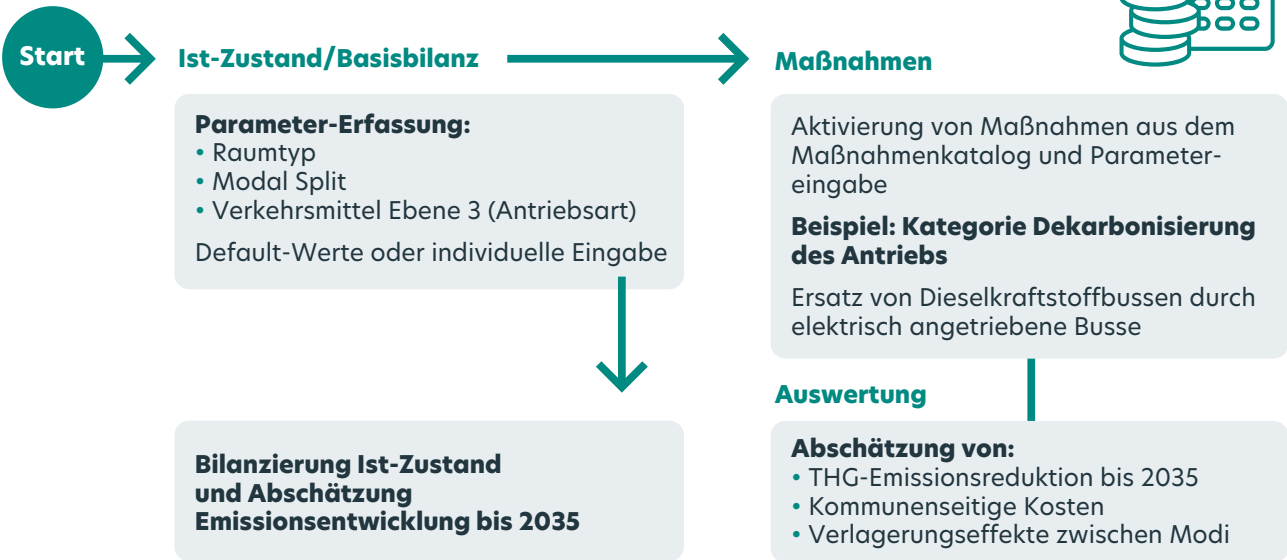
land in Zusammenarbeit mit dem Zukunftsnetz Mobilität NRW für übergreifende Aufgaben Online-Tools zur gemeinsamen, kostenfreien Nutzung. Aktuell sind das ein CO₂- und Kosteneffizienz-Rechner für kommunale Mobilitätsmaßnahmen, ein Gestaltungstool für die Wegweisung bei Mobilstationen sowie der Förderfinder NRW.

C4.2.1 CO₂- und Kosteneffizienz-Rechner

Die Abschätzung der Wirkungen kommunaler Maßnahmen auf CO₂-Emissionen des Verkehrssektors und die Quantifizierung deren wirtschaftlicher Effekte stellen Kommunen heute oft vor Herausforderungen. Mit der Ermittlung dieser Effekte werden bislang meist externe Dienstleistende beauftragt. Die Ergebnisse sind allerdings mangels standardisierter Vorgehensweise und aufgrund unterschiedlicher Datengrundlagen z. T. nicht reproduzier- und vergleichbar, was eine transparente Bilanzierung sowie Prognostizierung der CO₂-Emissionen für die durchgeführten und geplanten Maßnahmen erschwert.

Aussagekräftige Zahlen zu den Auswirkungen potenzieller verkehrlicher Maßnahmen sind jedoch wichtig sowohl für die Planung und Priorisierung bei den umsetzenden Stellen als auch für die politische Willensbildung und die Kommunikation gegenüber der Öffentlichkeit. Gleichzeitig gewinnt die Abschätzung von Maßnahmenpotenzialen an Bedeutung, da Fördermittelgeber als Bewertungskriterium zunehmend die Darlegung eines CO₂-Vermeidungspotenzials einfordern.

Abbildung C4-3: Schema der Tool-Struktur des CO₂- und Kosteneffizienz-Rechners „CoKo“. Darstellung: go.Rheinland GmbH



Die qualitative und quantitative Abschätzung von wirtschaftlichen und umweltrelevanten Aspekten durch Maßnahmen des kommunalen Verkehrssektors wird mit dem Online-Tool „CO₂- und Kosteneffizienz-Rechner (CoKo)“ gewährleistet. Dieses Tool wurde durch das Zukunftsnetz Mobilität NRW in Zusammenarbeit mit go.Rheinland entwickelt.

Zur Bewertung von Einzelmaßnahmen in den Bereichen Mobilitätsmanagement, Verkehrs- und Mobilitätsplanung sowie Klimaschutz im Verkehrssektor wird zunächst der Ist-Zustand (auch „Basisbilanz“) der anwendenden Kommune erfasst (vgl. Abbildung C4-3). Dieser bildet die Verrechnungsgrundlage für maßnahmenspezifische Vermeidungspotenziale. Um eine rasche und niederschwellige Nutzbarkeit des Online-Tools sicherzustellen, stellt CoKo für jede Kommune in Nordrhein-Westfalen vorberechnete Struktur- und Mobilitätsdaten bereit. Bei Bedarf können diese Daten von den Nutzenden mit kommunalen Datensätzen (z. B. aus lokalen Verkehrserhebungen und -befragungen) angereichert werden.

Derzeit stehen den Nutzenden 21 Maßnahmen für eine Bewertung zur Verfügung (Stand 02/2025). Diese sind jeweils einer der nachfolgenden Kategorien zugeordnet:

- Verkehrsvermeidung (Maßnahmenbeispiel: zentrales Parkleitsystem für Parkplätze mit Einfahrbeschränkung)
- Modal Shift (Maßnahmenbeispiel: Preiserhöhung Bewohnerparken)

- Dekarbonisierung des Antriebs (Maßnahmenbeispiel: Ersatz von Dieselmotorkraftstoffbussen durch elektrisch angetriebene Busse)
- zielgruppenspezifisches Mobilitätsmanagement (Maßnahmenbeispiel: Förderung betrieblicher Mobilität der Mitarbeitenden)

Der Anwendungsbereich ist insbesondere auf Mitarbeitende der nordrhein-westfälischen Kommunalverwaltungen in den Bereichen Mobilitätsmanagement, Mobilitäts- und Verkehrsplanung sowie Klima- und Umweltschutz zugeschnitten.

Kommunen und Verkehrsunternehmen können mit dem Tool die Kosteneffizienz und das Vermeidungspotenzial von CO₂-Emissionen von Maßnahmen im Verkehrssektor über einen wählbaren Zeitraum bis maximal 2035 abschätzen und die Ergebnisse für die Ersteinschätzung der Wirksamkeit von Maßnahmen heranziehen. Das Online-Tool ist aufgrund der umfassenden Datengrundlage für jede Kommune in Nordrhein-Westfalen einsetzbar und wird über die Website des Zukunftsnetz Mobilität NRW erreicht.

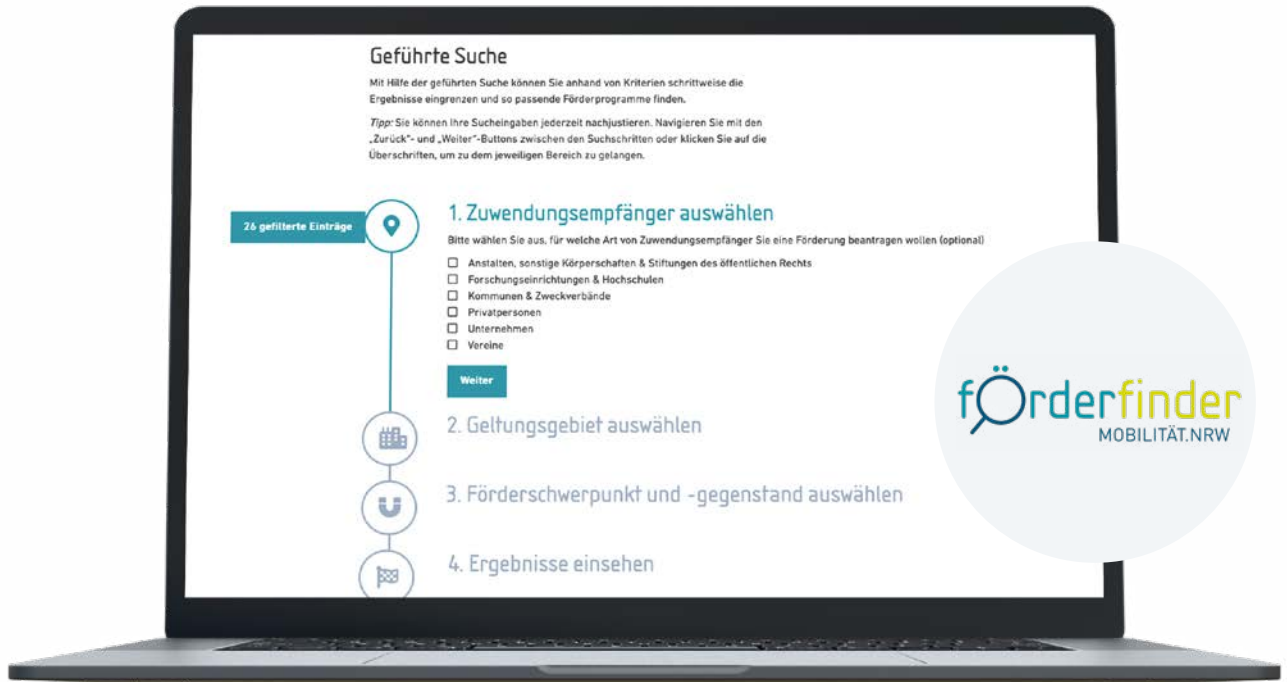
C4.2.2 Gestaltungstool für Wegweisung im mobil.nrw-Design

Die Begleitung der Kommunen und Verkehrsunternehmen im Verbandsgebiet bei der Umsetzung von Mobilstationen ist ein wichtiger Aufgabenschwerpunkt der Arbeit von go.Rheinland im Bereich der vernetzten Mobilität (vgl. Kapitel C3.3.1).

Abbildung C4-4: Beschilderung einer Mobilstation im Corporate Design von mobil.nrw. Darstellung: go.Rheinland GmbH



Abbildung C4-5: Vier Schritte durch die geführte Suche des Förderfinder Mobilität NRW. Darstellung: VRS GmbH



Mobilstationen sollen für die Nutzenden gut sichtbar und schnell erkennbar sein. Dabei kommt einer landesweit einheitlichen Marke mit hohem Wiedererkennungswert eine besondere Relevanz zu. Die Dachmarke „mobil.nrw“ verknüpft das landesweite Mobilitätsangebot mit einer klaren Markenidentität. Auf dieser Grundlage wurde ein Gestaltungsleitfaden entwickelt, der das einheitliche Erscheinungsbild von Mobilstationen in Nordrhein-Westfalen definiert. Der Gestaltungsleitfaden gibt neben dem Markenlogo das Design aller Elemente einer Mobilstation vor.

Der Leitfaden wird durch ein webbasiertes Gestaltungstool für Mobilstationsbeschilderungen ergänzt. Anhand des Tools wird den Akteurinnen und Akteuren vor Ort die Erstellung von Druckdateien für die Beschilderung leitfadenskonform ermöglicht. Dazu sind in dem Tool die Vorgaben aus dem Gestaltungsleitfaden, wie Beschriftungen, Logos, Farben, Piktogramme und Maße des Corporate Designs, hinterlegt. Mit dem Gestaltungstool wird es für die Kommunen deutlich einfacher, das landesweit einheitliche Design anzuwenden und die Beschilderung auch etwa nach Änderung von Mobilitätsangeboten aufwandsarm zu aktualisieren. Im Fokus der Entwicklung stand neben der korrekten Umsetzung des Corporate Designs von mobil.nrw die barrierearme Bedienbarkeit des Tools. Auch Nutzende ohne Vorkenntnisse im Gestaltungsbereich erzielen durch die intuitive Bedienbarkeit schnell ein druckfertiges Ergebnis.

C4.2.3 Förderfinder Mobilität NRW

Bei der Umsetzung von Maßnahmen im Verkehrssektor sind die Kommunen in Nordrhein-Westfalen auf finanzielle Zuwendungen aus Förderprogrammen höherer Verwaltungsebenen angewiesen. Förderungen für die Planung, den Neu- und Ausbau von Verkehrsinfrastruktur sowie den Betrieb von Mobilitätsangeboten können Kommunen über zahlreiche Förderprogramme einwerben. Die vielfältigen Förderoptionen unterliegen allerdings häufigen Änderungen, da Fördermittelgeber fortlaufend neue Förderrichtlinien, Wettbewerbe und Aufrufe veröffentlichen oder bestehende Förderzugänge schließen. Auch längerfristig bestehende Förderprogramme werden i. d. R. nach wenigen Jahren hinsichtlich ihrer Förderbedingungen oder -gegenstände überarbeitet.

Mitarbeitende in den Kommunalverwaltungen stehen vor der Herausforderung, stets einen aktuellen Überblick über die bestehenden Fördermöglichkeiten behalten zu müssen. Größere Kommunalverwaltungen haben u. a. zu diesem Zweck interne Personalressourcen zum Fördermittelmanagement geschaffen; mittlere und kleinere Verwaltungen sind i. d. R. hierzu nicht in der Lage. Vor diesem Hintergrund hat die bei go.Rheinland angesiedelte Geschäftsstelle des Zukunftsnetz Mobilität NRW das Webportal Förderfinder Mobilität NRW entwickelt. Der Förderfinder sammelt die wichtigsten Informationen zu allen aktuellen Fördermöglichkeiten mit Mobilitätsbezug.

Über eine Sofortsuchfunktion kann die hinterlegte Datenbank schnell nach individuellen Suchbegriffen gefiltert werden. Alternativ lassen sich die Suchergebnisse durch eine geführte Suche schrittweise eingrenzen (siehe Abbildung C4-5).

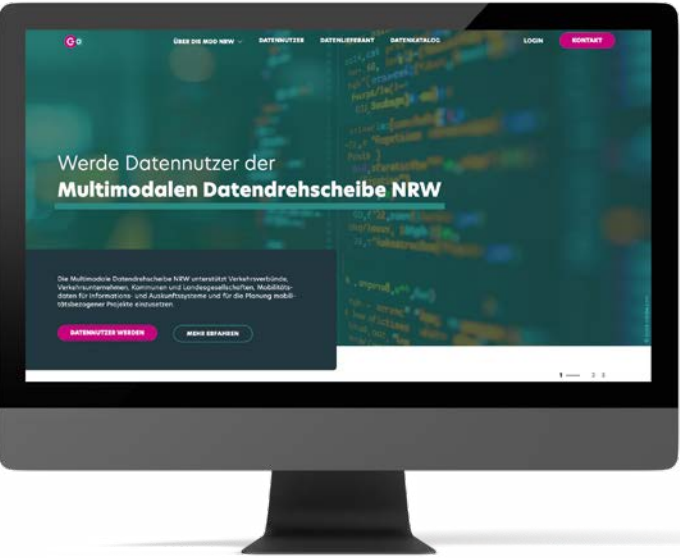
Das Portal leistet damit einen wesentlichen Beitrag zur Unterstützung der Kommunalverwaltungen bei der Identifikation und Akquisition notwendiger Fördermittel. Der überwiegende Teil der im Förderfinder Mobilität NRW hinterlegten Datensätze bezieht sich direkt oder indirekt auf den öffentlichen Nahverkehr, z. B. indem über Förderzugänge für den (Aus-)Bau von Mobilstationen, die Schaffung von On-Demand-Angeboten oder die Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme informiert wird.

Das Zukunftsnetz Mobilität NRW führt eine fortlaufende Datenrecherche durch, um eine größtmögliche Aktualität der Daten zu gewährleisten. Daten-Updates werden, soweit notwendig, in einem wöchentlichen Turnus ausgerollt. Das Angebot Förderfinder Mobilität NRW steht der Öffentlichkeit kostenfrei und ohne Zugangsbeschränkungen zur Verfügung.

C4.3 Hintergrundsysteme

Außer für die Förderung des physischen Ausbaus von Verknüpfungspunkten des ÖPNV zu Mobilstationen – u. a. durch die Ergänzung von unterschiedlichen Mobilitätsangeboten zur Förderung der Multimodalität – engagiert sich go.Rheinland gemeinsam mit seinen Trägerzweckverbänden VRS und AVV bei der digitalen Integration von Mobilitätsangeboten und Kundeninformationen für ein ganzheitliches Verkehrsangebot. Die Bereitstellung digitaler Hintergrundsysteme für lokale Angebote vor Ort bietet einen großen Mehrwert für die Kommunen, die Verkehrsunternehmen und die Fahrgäste.

go.Rheinland und die Partner VRS und AVV entwickeln und betreiben Hintergrundsysteme für verschließbare Bike-and-Ride(B+R)-Anlagen (rad-box.nrw), für Echtzeitbelegungsinformationen auf Park-and-Ride(P+R)-Anlagen (smarte Pendlerparkplätze) sowie für On-Demand-Verkehre (Kraftraum-Shuttle). Die Multimodale Datendrehscheibe NRW (MDD NRW) vereint Mobilitätsdaten aus diesen und weiteren Quellen, prüft und bündelt sie und stellt sie für Zielsysteme, z. B. Mobilitäts-Apps, bereit.



C4.3.1 Multimodale Datendrehscheibe NRW

Um dem Anspruch einer verkehrsmittelübergreifenden Mobilität gerecht zu werden, müssen SPNV-Aufgabenträger, Verkehrsverbünde und -unternehmen den Fahrgästen Angebote für multimodale Mobilität auch digital zur Verfügung stellen. Dies beinhaltet die Bereitstellung von Mobilitätsdaten verschiedener Verkehrssysteme (ÖPNV, Sharing-Systeme wie z. B. E-Tretroller, Bikesharing, Carsharing, Mitfahrangebote). Bisher sind Nutzende gefordert, eine Vielzahl teilweise isolierter Mobilitätsinformationen zu überblicken. Des Weiteren werden diese über unterschiedliche Endsysteme der jeweiligen Mobilitätsanbieter zur Verfügung gestellt.

Mit der Multimodalen Datendrehscheibe NRW (MDD NRW) werden diese Mobilitätsdaten über einen zentralen Zugangspunkt zusammengeführt und landesweit zur Verfügung gestellt. Darauf aufbauend können SPNV-Aufgabenträger, Verkehrsverbünde, Verkehrsunternehmen und Kommunen – als primäre Nutzengruppe der gebündelten Mobilitätsdaten – verkehrsträgerübergreifende Reiseketten für Bürgerinnen und Bürger in ihren digitalen Kundeninformationssystemen in Web und App berechnen. Diese enge Verzahnung ist eine zentrale Voraussetzung für vernetzte Mobilität und senkt die Hürden, weitere Mobilitätsangebote als Ergänzung des ÖPNV zu integrieren. Weiterhin stehen die Daten für planerische Zwecke, bspw. in Geographischen Informationssystemen (GIS) oder zur Erstellung von Planungswerken, wie einem Nahverkehrsplan, zur Verfügung.

Im Rahmen einer Förderung unterstützten der Bund und das Land Nordrhein-Westfalen den Aufbau und die Etablierung des Hintergrundsystems bis Ende 2024 mit rund 1,7 Mio. bzw. rund 170 Tsd. Euro. Nach Beendigung des Förderzeitraumes trägt der ÖV-Datenverbund NRW, bestehend aus AVV, VRS, VRR und NWL, den Weiterbetrieb. Die Partner verknüpfen die MDD NRW mit dem DELFI-Landesserver als gemeinsames landesweites Hintergrundsystem und integrieren sie in ihre Auskunftssysteme. So werden konsistente, landesweite, inter- und multimodale Auskunftssysteme geschaffen. Die MDD NRW stellt eine multimodale Erweiterung der bisherigen Zusammenarbeit innerhalb des ÖV-Datenverbundes NRW dar.

Für eine optimale Einbindung in die Daten- und Systemlandschaft befindet sich das Projekt in engem Austausch mit dem ÖV-Datenverbund NRW sowie der ÖPNV Digitalisierungsinitiative NRW. Abstimmungen zum Landesprogramm Mobility-as-a-Service (MaaS) NRW sowie mit der NRW.Mobidrom GmbH gewährleisten eine passgenaue Einbettung in die Mobilitätsdaten-Governance des Landes entlang der Zielsetzungen von MaaS NRW. Dazu wird die MDD NRW an den gebündelten Datenzugang des Landes (NAP) angebunden, welcher zukünftig von der NRW.Mobidrom GmbH betrieben wird.

Folgende mobilitätsrelevante Daten werden aktuell, einheitlich und räumlich übertragbar für ganz Nordrhein-Westfalen über die MDD NRW gebündelt bereitgestellt:

- ÖPNV-/SPNV-Daten, wie z. B. Daten zu Ankünften, Abfahrten, Haltestellen
- Daten aus Sharing-Systemen, wie z. B. Standorte und Verfügbarkeiten für Carsharing, E-Tretroller-Sharing, (E-)Bikesharing
- Mitfahrangebote
- Mobilstationen (u. a. Standorte, Mobilitätsangebote)
- Barrierefreiheit von Haltestellen (Standorte, Grad der Barrierefreiheit, Zugänge, Ausstattung)
- Aufzüge und Rolltreppen (Standorte, Status der Betriebsbereitschaft)
- mobilitätserzeugende Punkte (Point of Interest (POI), wie z. B. Ticketverkaufsstellen, Taxisstände, Ladesäulen)
- Umstiegspunkte (P+R und B+R inkl. verschließbarer Fahrradabstellanlagen)

Erste Integrationswelle

Die Datenlieferanten bestanden in der ersten Integrationswelle hauptsächlich aus Sharing-Anbietern.

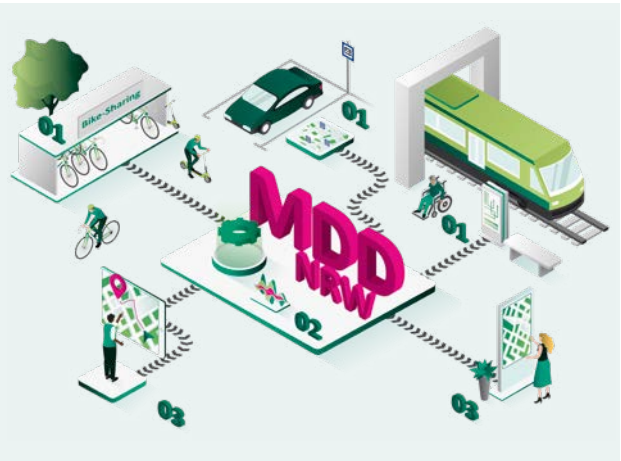
Da die MDD NRW keine eigenen Daten „produziert“, sondern auf vorhandene Systeme und Schnittstellen zugreift, ist die Anbindung der Datenlieferanten von hoher Bedeutung. In Bezug auf die räumlichen Gegebenheiten in NRW werden sowohl überregionale Anbieter als auch kleinere, lokale Mobilitätsanbieter (z. B. Bürgergenossenschaften, die Carsharing betreiben) berücksichtigt und angebunden.

Weiterhin werden bewährte, bereits im Einsatz befindliche Systeme von go.Rheinland, VRS und AVV sowie weiterer landesweiter Partner, wie VRR und NWL, sinnvoll mit der MDD NRW verknüpft. Eine Landschaft mit parallelen Strukturen wird somit vermieden.

Im Anschluss an die Anbindung von Schnittstellen der unterschiedlichen Mobilitätsanbieter werden die Daten geprüft, gebündelt und vereinheitlicht (siehe Abbildung C4-6). Nutzende können Mobilitätsdaten von der MDD NRW abrufen, um ihre Auskunftssysteme unkompliziert mit weiteren multimodalen Angeboten, z. B. für die erste und letzte Meile, zu ergänzen. Dadurch werden für die SPNV-Aufgabenträger, Verkehrsverbünde und Verkehrsunternehmen in ganz Nordrhein-Westfalen die Hürden gesenkt und Bürgerinnen und Bürger können sich vollumfänglich über ihre Reisekette informieren. Insgesamt wird die Fahrgastinformation entlang der gesamten Reisekette verbessert.

Der Start des Testbetriebes und die Integration in die neue VRS-App (siehe Kapitel C4.1), als erste Datennutzende, startete im November 2023. Im Oktober 2024 mündete dies im Produktivbetrieb des Hintergrundsystems mit allen Funktionalitäten eines Daten- und Informationsportales.

Abbildung C4-6: Erklär-Schaubild Multimodale Datendrehscheibe NRW. Darstellung: go.Rheinland GmbH/Strawbinary



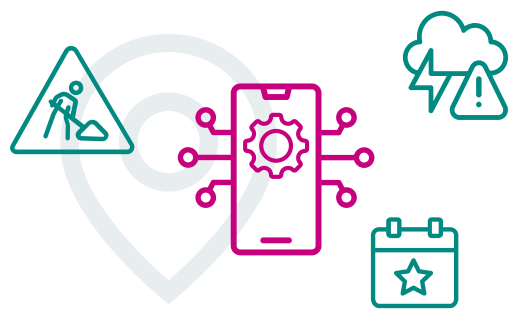
Ausblick: Projektübergang an go.Rheinland und Weiterentwicklung als Hintergrundsystem für smarte Pendlerparkplätze

Die MDD NRW wurde vom VRS, im Rahmen einer Förderung bis zum Förderende am 31.12.2024, umgesetzt. Aus strategischen Gründen ist das System zum 01. Januar 2025 an go.Rheinland übergegangen. Dies steht im Zusammenhang mit der Weiterentwicklung der MDD NRW als das Hintergrundsystem für smarte Pendlerparkplätze im Rheinischen Revier und darüber hinaus im landesweiten Kontext (siehe Kapitel C4.3.4).

Weiterhin wird eine breite Nutzung der bereitstehenden Mobilitätsdaten vorangetrieben. Dies umfasst die Integration in Kundenauskunfts- und Mobilitäts-Apps wie naveo sowie die kommunale Nutzung des Datenangebotes.

C4.3.2 Baustellen- und Sonderereignisinformationen

Im alltäglichen Fahrbetrieb gibt es Abweichungen vom Soll-Fahrplan. Diese entstehen durch Baustellen, Veranstaltungen, Unwetter und andere Ereignisse. Zeitgleich wächst das Interesse der Kundinnen und Kunden, über die Abweichungen möglichst genau informiert zu werden. Im Mittelpunkt dieses Interesses steht die digitale Fahrplanauskunft im Internet, in den Apps, über Social Media oder an den Stationen selbst. Ziel ist deshalb, möglichst viele der Abweichungen vom Soll-Fahrplan über angepasste Fahrplandaten abzubilden.



Das Ereignismeldungssystem (EMS)

Um Kundinnen und Kunden über Abweichungen und deren Auswirkungen zum normalen Fahrplan zu informieren, ist das sogenannte Ereignismeldungssystem beim VRS eingeführt worden. Im Fokus stehen Abweichungen aufgrund von Baustellen, aber auch durch weitere Faktoren, wie z. B. Veranstaltungen, Streiks und Unwetter. I. d. R. handelt es sich hier um geplante und somit im Vorfeld bekannte Ereignisse. Kurzfristige Störungen werden über Echtzeitdaten abgebildet.

Die (Ereignis-)Meldungen werden in verschiedenen Bereichen angezeigt, um eine möglichst hohe Reichweite zu garantieren. Dazu zählen die Web-Fahrplanauskunft des VRS, die VRS-App, das Haltestellen- und Linieninformationssystem und ein eigener Bereich auf der Website des VRS (Baustellen- und Ereignismeldungen). Weiterhin stehen die Meldungen auch allen anderen Systemen von Verkehrsunternehmen zur Verfügung, die an die VRS-Auskunft angeschlossen sind. Mittels Schnittstelle können die Ereignismeldungen in weitere Systeme integriert werden.

Die Meldungen werden über ein Redaktionssystem erstellt. Auf Wunsch erhält jedes Verkehrsunternehmen einen Zugang und kann für die eigenen Linien und Haltestellen Meldungen anlegen. Das Redaktionssystem bietet eine Vielzahl verschiedener Funktionen. Neben der Eingabe eines Titels und des Beschreibungstextes kann sowohl der Gültigkeitszeitraum der Meldung als auch der gewünschte Veröffentlichungszeitraum bestimmt werden. Zur Verdeutlichung der Meldung wird zwischen verschiedenen Ursachen und deren Auswirkungen gewählt. Weiterhin können Dateien und Links hinterlegt und eine Auswahl getroffen werden, wo die Meldung angezeigt werden soll (Website und/oder Fahrplanauskunft). Abschließend wird die Meldung zugeordnet. Hier können Haltestellen, Linien, Gemeinden und Verkehrsunternehmen ausgewählt werden. Über die Zuordnung erhalten nicht nur die Kundinnen und Kunden genaue Informationen zu den Betroffenen auf der Website. Die Meldung kann auch in der Fahrplanauskunft der jeweiligen Linie oder Haltestelle zugeordnet und zielgerecht dargestellt werden. Außerdem besteht die Möglichkeit, einen individuellen Hinweistext für jede Haltestelle anzulegen, um z. B. die Ersatzhaltestelle zu beschreiben.

Ausblick

Das Ereignismeldungssystem zur Eingabe von Baustellen- und Ereignismeldungen wird von Verkehrsunternehmen des VRS sowie vom VRS selbst genutzt. Die Integration des EMS in die Web-Fahrplanauskunft und die Apps bietet den Kundinnen und Kunden einen großen Mehrwert und ist für die nutzenden Verkehrsunternehmen, neben den angepassten Fahrplandaten, elementarer Bestandteil der Kundeninformation. Die Beispielung der verschiedenen Informationsmedien erfordert bei Nutzung des Ereignismeldungssystems keinen Mehraufwand, da die Meldungen automatisch in der Web-Auskunft, der App, auf der Website und im Haltestellen- und Linieninformationssystem ausgespielt werden können. Zusätzlich stehen die

Meldungen auch per Schnittstelle zur Verfügung und können in andere Auskunftssysteme sowie Websites integriert werden.

Für Verkehrsunternehmen, die bereits ähnliche Systeme nutzen, soll die Möglichkeit bestehen, die vorliegenden Informationen per Schnittstelle in das Ereignismeldungssystem einzuspielen. Bereits vorhandene Schnittstellen werden zukünftig um VDV-konforme Schnittstellen (VDV 736) ergänzt. Somit können alle Verkehrsunternehmen im Verbundraum in das Ereignismeldungssystem einbezogen werden – entweder als aktive Nutzende oder per Schnittstelle. Über die Bündelung der Informationen können mehr Kundinnen und Kunden erreicht werden und die Informationen werden vereinheitlicht.

Weiterhin betreibt der VRS aktiv die Integration von Informationen aus anderen Systemen. Im Jahr 2024 wurde die Integration der Meldungen aus zuginfo.nrw per Schnittstelle vorangetrieben, sodass NRW-weite Meldungen des SPNV aus dem Ereignismeldungssystem ausgespielt werden. Auch das EMS selbst obliegt einer ständigen Weiterentwicklung zur Verbesserung der Zuordnung und der Nutzendenfreundlichkeit.

HAFAS Information Manager (HIM)

Der AVV nutzt als Ereignismeldungssystem den HAFAS Information Manager (HIM) von HaCon. Der HIM dient als Redaktionssystem für Meldungen zu Ereignissen wie z. B. Baustellen, Haltestellenaufhebungen und -verlegungen, Umleitungen, Sperren, Störungen oder Streikmaßnahmen. Die Ereignisse können im HIM als haltestellenbezogene, linienbezogene, strecken- oder linienabschnittsbezogene, einzelfahrtbezogene, unternehmensbezogene, gebiets- oder gemeindebezogene oder globale Ereignismeldung abgebildet werden. Die Eingabe der Maßnahmen in das Redaktionssystem erfolgt für den Zuständigkeitsbereich des AVV durch die AVV-Verkehrsunternehmen (Schwerpunkt ÖSPV). Darüber hinaus verfügt der AVV-HIM über eine Kopplung mit dem landesweiten Ereignisdatenmanagementsystem „Zusatztexteplattform (ZTP)“ (zuginfo.nrw) über eine Schnittstelle, über welche NRW-weite Meldungen des SPNV in das AVV-Ereignismeldungssystem übernommen und integriert werden. Die Schnittstelle zwischen dem AVV-HIM und der ZTP ist prinzipiell für den bidirektionalen Datenaustausch ausgelegt, sodass perspektivisch auch lokale ÖSPV-Ereignismeldungen aus dem AVV an die ZTP geliefert und über die ZTP mit den anderen Auskunftssystemen der Verbünde in NRW ausgetauscht werden können.

Aus dem HIM werden die Ereignismeldungen in das AVV-Auskunftssystem integriert und in der AVV-Fahrplanauskunft sowie in der AVV-App naveo (siehe Kapitel C4.1) sowohl im Abfahrtsmonitor als auch in der Verbindungsauskunft kontextbezogen ausgespielt. Über die OpenService-Schnittstellen REST-API und TRIAS des AVV-Auskunftssystems stehen die Ereignismeldungen auch Drittsystemen zur Verfügung. Weiterhin werden Ereignismeldungen aus dem HIM als RSS-Feed bereitgestellt und in die Webauftritte des Verbundes und der AVV-Verkehrsunternehmen integriert. Über einen Export aus dem HIM zum Nachrichtendienst X (ehemals Twitter) werden die Ereignismeldungen zudem über den AVV-Twitteraccount an die Fahrgäste kommuniziert.

C4.3.3 radbox.nrw

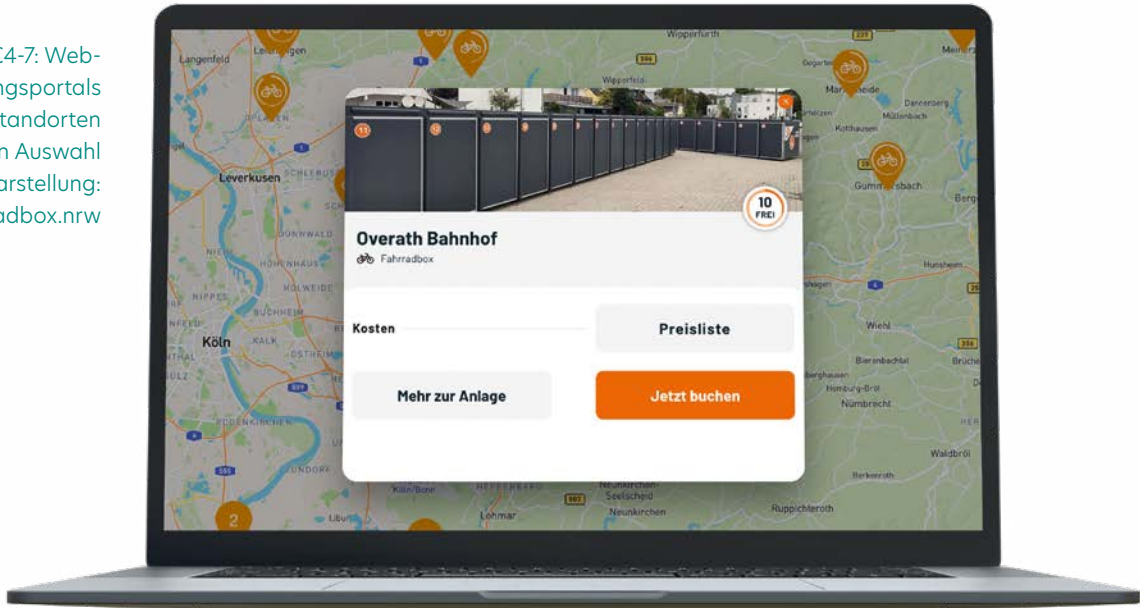
B+R-Anlagen an Haltestellen und -punkten des ÖPNV sind zentraler Bestandteil beim Ausbau eines flächendeckenden Mobilstationsnetzes in Verbindung mit dem Neu- und Ausbau schneller Radwegeverbindungen. Im Idealfall stehen Nutzenden des ÖPNV, die die erste bzw. letzte Meile mit dem Fahrrad zurücklegen möchten, sowohl offen zugängliche als auch verschließbare Abstellplätze, z. B. Sammelabstellanlagen oder Fahrradboxen mit elektronischem Zugang, zur Verfügung. Sie bieten einen vor Diebstahl und Beschädigung geschützten Abstellplatz für die Fahrräder.

Diese Anforderung greift das von go.Rheinland und Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) betriebene System radbox.nrw auf und ermöglicht die Buchung aller digital verschließbaren Fahrradabstellanlagen sowie digital buchbarer Schließfächer in NRW über ein Portal. Integriert in die Apps der Verkehrsverbünde können die Stellplätze ohne zusätzliche Anmeldung zentral und einfach gesucht, gebucht und bezahlt werden. Zusätzlich steht den Nutzenden eine native radbox.nrw-App in den Appstores zur Verfügung. So können Pendelnde ihre Fahrräder sicher vor Diebstahl und Beschädigung parken. Flexible Buchungszeiträume von wenigen Stunden bis zu einem Jahr sind möglich. Die Bezahlung und das Öffnen der Anlagen erfolgen digital, Rabatte für Nutzende des ÖPNV mit Abonnement erhöhen die Attraktivität.

Alle Anlagen in den Kommunen Nordrhein-Westfalens können herstellernerneutral angeschlossen werden; bestehende Buchungssysteme (z. B. des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr und der Deutschen Bahn) werden in radbox.nrw integriert. Auch die Anbindung der Radstationen im Verbandsgebiet ist Ziel

von go.Rheinland. Das System wird von den Zweckverbänden in Nordrhein-Westfalen zentral betrieben – so sparen die Kommunen Kosten und Aufwand beim Betrieb. radbox.nrw ist das erste und deutschlandweit einzige Portal, das herstellerunabhängig funktioniert.

Abbildung C4-7: Web-Oberfläche des Buchungsportals von radbox.nrw mit Standorten und der beispielhaften Auswahl der Anlage in Overath. Darstellung: radbox.nrw



Darüber hinaus wird die flächendeckende Verbreitung von radbox.nrw dadurch unterstützt, dass der Anschluss an das gemeinsame System bei go.Rheinland Fördervoraussetzung ist.

Im Jahr 2024 wurde die 100. B+R-Anlage an radbox.nrw angeschlossen. Damit ist radbox.nrw das größte B+R-Buchungs- und Zugangssystem in Deutschland.

C4.3.4 Smarte Pendlerparkplätze

Informationen über die Echtzeitbelegung von P+R-Anlagen sollen insbesondere Pendelnde, die ihre Fahrten bisher ausschließlich mit dem Pkw durchführen, dazu veranlassen, den Umstieg auf den ÖPNV in die individuelle Routenplanung einzubeziehen. Zur Verbesserung der Information über das P+R-Angebot soll das Projekt „Smarte Pendlerparkplätze im Rheinischen Revier“ beitragen.

Im Rahmen des bis 2028 laufenden Projektes sollen in einem ersten Schritt P+R-Anlagen im Rheinischen Revier möglichst flächendeckend mit Detektionstechnik ausgestattet werden. Die dadurch entstehenden zusätzlichen Informationen zur Parkplatzbelegung sollen in Echtzeit an Fahrgäste übermittelt

werden und so den Umstieg auf den ÖPNV fördern. Um die gewonnenen Belegungsdaten nutzbar zu machen, ist eine Einbindung in bestehende Datenplattformen vorgesehen, insbesondere in die MDD NRW (vgl. Kapitel C4.3.1).

Ein weiteres Ziel ist die Attraktivierung der P+R-Plätze im Rheinischen Revier, z. B. durch die Erweiterung von bereits sehr gut ausgelasteten Anlagen sowie die qualitative Aufwertung von Standorten. Im Rahmen des Projektes soll ein umfangreiches Beratungs- und Umsetzungsunterstützungsangebot für smarte P+R-Projekte im Rheinischen Revier bei go.Rheinland und dem VRR aufgebaut werden. Hier sind ein vertieftes P+R-Gutachten, das u. a. eine detaillierte aktuelle Bestandsaufnahme des P+R-Angebotes im Rheinischen Revier liefern soll, sowie Kommunikationsmaßnahmen zur Aktivierung der Kommunen und Information der Fahrgäste geplant.

Voraussetzung für die Nutzung der Daten aus digitalisierten P+R-Anlagen ist ein zwischen go.Rheinland und dem VRR abgestimmtes Datensystem. Hierzu haben sich die beiden Aufgabenträger im Vorfeld des Projektes auf eine gemeinsame – bundesweit etablierte – Datenstruktur für P+R geeinigt, die eine die Verbandsgrenzen übergreifende Weiterverarbeitung der Daten z. B.

über die Auskunft-Apps der Verbünde oder des Landes ermöglicht. Auf diese Weise soll die Basis für ein landesweites Ausrollen digitalisierter P+R-Anlagen in Nordrhein-Westfalen gelegt werden. Darüber hinaus soll die Einrichtung von Stellplatzdetektion an P+R-Anlagen im Rahmen dieses Projektes über ein aus Strukturwandelmitteln finanziertes komplementäres Förderprogramm vorangebracht werden.

C4.3.5 On-Demand-Verkehr

Der On-Demand-Verkehr in Nordrhein-Westfalen ist durch eine Vielzahl inselartiger, voneinander unabhängiger Bedienegebiete geprägt (vgl. Abbildung C4-8). Die eingerichteten On-Demand-Verkehre haben häufig den Status von Pilotprojekten, denen langfristig tragfähige Konzepte fehlen. Die Integration in Auskunftssysteme ist i. d. R. nicht vorhanden, sodass Fahrgäste die On-Demand-Fahrten in separaten Apps anfragen und buchen müssen. Durch die fehlende Präsenz in Auskunftssystemen bleibt das Angebot zudem häufig unbekannt und die Einstiegschürden für neue Fahrgäste sind durch die Notwendigkeit einer App-Installation und Registrierung hoch.

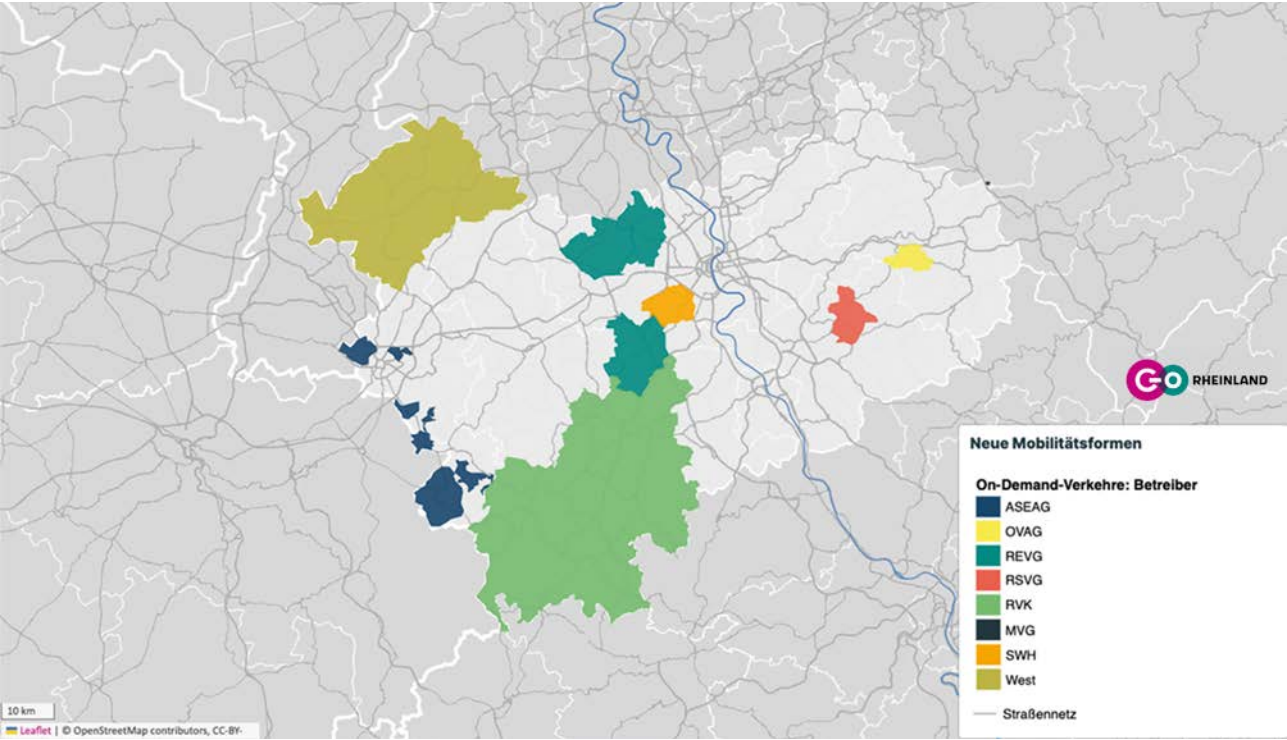
Für Kommunen und Verkehrsunternehmen ist die Einrichtung von On-Demand-Verkehren zudem mit hohem Aufwand verbunden, der u. a. durch die notwendigen Vergabeverfahren für die digitalen

Plattformen, die Beschaffung passender Fahrzeuge und die Erarbeitung von Bedienkonzepten entsteht. Zudem begeben sich die Betreiber der On-Demand-Verkehre in eine Abhängigkeit von gewinnorientierten Systemanbietern, zu denen es bisher keine Alternative gibt.

Das Projekt „Kraftraum-Shuttle“ greift diese Herausforderungen als öffentliche Plattform für On-Demand-Verkehre im Rheinischen Revier auf und möchte Lösungen für Betreiber und Fahrgäste anbieten. Die Etablierung eines effizienten und nachhaltigen On-Demand-Verkehrs kann hier eine notwendige Ergänzung zum bestehenden ÖPNV liefern und somit zu einem zukunftsfähigen und attraktiven Mobilitätsangebot beitragen. In der Projektlaufzeit von 3 Jahren bis Dezember 2025 werden 5 Teilprojekte realisiert, welche von der Kreisstadt Bergheim, dem VRS und der Rhein-Erft-Verkehrsgesellschaft mbH (REVG) umgesetzt werden. Der Rhein-Erft-Kreis ist assoziierter Partner und in seiner Funktion als zuständiger ÖSPV-Aufgabenträger für die Kreisstadt Bergheim in das Projekt eingebunden. Für das Projekt erhalten die Projektpartner im Rahmen des Förderprogramms „Modellprojekte zur Stärkung des ÖPNV“ Zuwendungen aus Bundes- und Landesförderprogrammen.

Das Ziel des Modellprojektes Kraftraum-Shuttle ist es, die Verkehrswende durch die Entwicklung einer einheitlichen, skalierbaren Lösung für

Abbildung C4-8: Bedienegebiete und Betreiber von On-Demand-Angeboten im Verbandsgebiet von go.Rheinland, Stand 02/2025. Darstellung: go.Rheinland GmbH



On-Demand-Mobilität für Nordrhein-Westfalen voranzubringen. Hierfür wird unter der Federführung des VRS die Kraftraum-Shuttle-Plattform konzipiert und umgesetzt. Das zentrale Element dieser Plattform ist eine IT-Anwendung, über welche die Verkehre geplant, beauskunftet und gebucht werden können. Diese Plattform umfasst eine Web-Anwendung für Plattformverwalter und Disponenten, über die auf das Hintergrundsystem zugegriffen werden kann. Zudem wird es eine App für Fahrpersonal geben.

Eine wesentliche Anforderung an das neue System ist, dass die On-Demand-Verkehre vollständig in bestehende Auskunftssysteme und -Apps eingebunden werden, sodass die Beauskunftung und Buchung intermodaler Reiseketten möglich werden. Für den Fahrgast werden vorhandene On-Demand-Angebote damit präsenter und einfacher zugänglich. Auch das Angebot interkommunaler On-Demand-Verkehre soll durch die Etablierung einer einheitlichen Plattform einfacher werden. Im Zielzustand der Plattform müssen die On-Demand-Buchungsvorgänge vollständig in die Fahrplanauskunft bestehender Auskunftssysteme tiefenintegriert sein. Als Zwischenschritt ist eine Teilintegration möglich. Mit einem Deeplink in der VRS-Auskunft kann seit März 2025 direkt auf die On-Demand-Buchungsseite gesprungen werden, um dort die Buchung abzuschließen.

Der erste Kraftraum-Shuttle-Verkehr, der auf der neuen Plattform aufbaut, hat im 4. Quartal 2024 seinen Betrieb in Bergheim aufgenommen. Im März 2025 folgte die Betriebsaufnahme in der Gemeinde Rommerskirchen. Nach erfolgreicher Umsetzung in diesen Pilotgebieten soll das Kraftraum-Shuttle-Projekt – mit allen Erfahrungswerten – in den Aufbau einer landesweiten Plattform einfließen, die künftig allen interessierten Städten und Gemeinden in NRW offensteht. Eine solche Plattform wird derzeit vom Kompetenzzentrum Digitalisierung (KCD) beim VRR entwickelt.



Ein solches Teilhabenden-System verfolgt die Ziele, inselartige On-Demand-Angebote in einer mandantenfähigen Plattform zu bündeln und durch Skaleneffekte in der Plattformverwaltung wirtschaftlich attraktiver zu gestalten. Die bislang hierfür entstehenden Kleinstlösungen für Städte oder Stadtteile sollen über ein zentrales System zukünftig in einem Gesamtsystem vernetzt werden. Somit soll die Kraftraum-Shuttle-Plattform als die Standardplattform für On-Demand-Verkehre in Nordrhein-Westfalen etabliert werden.

C4.4 Datenmanagement und -analyse

Die Menge an elektronisch verfügbaren Informationen zur Mobilität ist in den vergangenen Jahren stetig gestiegen. Durch die Analyse, das gezielte Management und die Verknüpfung von Mobilitätsdaten entstehen neue Möglichkeiten, die Mobilität vielfältiger Zielgruppen und das Angebot im ÖPNV zu verbessern. Diese Potenziale möchten go.Rheinland, AVV und VRS gezielt nutzen. Dafür stehen unterschiedliche Datengrundlagen zur Verfügung: etwa Befragungsergebnisse der Studie „Mobilität in Deutschland“ (MiD) (siehe Kapitel C4.4.4), Echtzeitinformationen aus qualifizierten Zielsystemen der Verbünde (siehe Kapitel C4.1) sowie mobilitätsrelevante (Geo-)Informationen aus Tools wie dem Infrastrukturatlas (siehe Kapitel C4.4.2) oder dem Mobilitätsatlas (siehe Kapitel C4.4.1). Diese Daten bilden eine wichtige Planungsgrundlage und dienen als Arbeitshilfe für die Weiterentwicklung des Mobilitätsangebotes im Rheinland.

Der Aufbau zentraler Datenstrukturen und die genaue Kenntnis über die intern verfügbaren Daten bilden die Grundlage, um diese Potenziale nutzen zu können. Darauf aufbauend müssen die Daten in Bezug zueinander gesetzt werden, um ein ganzheitliches Bild der Mobilität im Verbandsgebiet zu erzeugen. Die Ergänzung geprüfter externer Datenquellen – auch aus dem Bereich der offenen Daten – vervollständigt dieses Bild.

Im Mobilitätsbereich werden Projekte oft langfristig geplant, der Weg von der Projektskizze zur Ausschreibung bis hin zur Umsetzung ist lang. Umso wichtiger ist es, in der Gegenwart zukunftsichere Datenstrukturen zu schaffen. Dazu gehört die Automatisierung von Prozessen, die bisher manuell vorgenommen werden mussten. Die Umstellung von manueller Datenbearbeitung auf digitale Datenverarbeitung ist ein zentraler Schritt für eine Zukunft, in der die verschiedenen Mobilitätsformen nahtlos kombiniert werden, um Nutzende sicher und schnell an ihr Ziel zu bringen.

Durch die Analyse und die Verknüpfung von Mobilitätsdaten entwickeln go.Rheinland und seine Trägerzweckverbände VRS und AVV konkrete Produkte für unterschiedliche Zielgruppen, die die Entwicklung der Mobilität unterstützen.

C4.4.1 Grundlagenuntersuchung Mobilität im Rheinland

Ziele und Vorgehensweise

Die Anfang 2024 fertiggestellte „Grundlagenuntersuchung Mobilität im Rheinland“ ist als Planungs- und Informationsgrundlage für die konzeptionelle Arbeit zur Mobilitäts- und Verkehrsentwicklung sowie zum Mobilitätsmanagement im Verbandsgebiet von go.Rheinland erstellt worden. Sie bietet ein vielfältiges Abbild des Status quo sowie der zukünftigen Entwicklungen im Mobilitätsbereich, indem sie

- Grundlagendaten aus verschiedenen Quellen sammelt, aufbereitet und anschaulich nutzbar macht,
- relevante Trends und sich daraus ergebende Zukunftsszenarien für die regionale Mobilität skizziert und
- Prognosen zur Entwicklung der Mobilität im Rheinland entwickelt und illustriert.

Im Besonderen sollen die Ergebnisse der Studie für folgende Anwendungen herangezogen werden:

- Bereitstellung von Mobilitätsdaten insbesondere für Kommunen, aber auch für weitere Akteure im Bereich Verkehr und Mobilität im Verbandsgebiet von go.Rheinland (z. B. für kommunale Mobilitätskonzepte, Nahverkehrspläne, Sustainable Urban Mobility Plans)
- Bildung einer Klammer bzw. Zusammenführung der Ergebnisse teilregionaler und sektoraler Untersuchungen, Projekte und Konzepte
- Lieferung von Impulsen für weitere Projekte und Maßnahmen in der Region
- Schaffung ergänzender Planungsgrundlagen für die Fortschreibung des Mobilitätsplans von go.Rheinland und Verwendung für eigene Projekte von go.Rheinland, VRS und AVV zur regionalen Mobilitätsentwicklung

Für die Grundlagenuntersuchung Mobilität im Rheinland wurden verschiedenste Daten, die frei verfügbar sind (z. B. Bevölkerungsdaten, Pendlerdaten) bzw. die bei go.Rheinland, VRS und AVV vorliegen (z. B. Fahrgastzahlen, Ergebnisse aus dem regionalen P+R-Konzept, siehe Kapitel C3.2.3), aufgenommen, weiterverarbeitet und für Analysen und Visualisierungen verwendet. Die Akteure aus der

Region waren bei der Erarbeitung der Grundlagenuntersuchung Mobilität im Rheinland in verschiedene Formate wie Interviews, Fach-Workshops und Befragungen eingebunden. Insbesondere bei der Trendanalyse konnten dank einer parallel im VRR erarbeiteten Grundlagenuntersuchung Mobilität Synergieeffekte und kooperationsraumübergreifende Ergebnisse erzielt werden.

Ergebnisse

Die Ergebnisse aus der Analyse und die aus Gesprächen mit Expertinnen und Experten entwickelten Handlungsempfehlungen sind in einem Abschlussbericht sowie durch die Visualisierungen der Daten in einem Online-Karten-Tool, dem sogenannten „Mobilitätsatlas“, dokumentiert.

Der Abschlussbericht enthält zur Weiterentwicklung der Aufgaben des Zweckverbandes go.Rheinland 4 zentrale Handlungsempfehlungen:

- Kerngeschäft ÖV ausbauen
- Umweltverbund: ÖV, Rad und neue Mobilität verknüpfen
- Datenkompetenzen aufbauen
- zukünftige Entwicklungen antizipieren



In Bezug auf diese Handlungsempfehlungen dienen die Analysen und Visualisierungen der Grundlagenuntersuchung nicht nur als Planungs- und Datengrundlage. Sie können auch Impulse geben, etwa zur Konkretisierung dieser Empfehlungen sowie zur Ableitung von Fragestellungen, Handlungsbedarfen und Maßnahmen für die Region, Teilräume oder einzelne Kommunen.

Die Grundlagenuntersuchung enthält eine umfangreiche Szenarioanalyse, die die unterschiedlichen zukünftigen Entwicklungsmöglichkeiten der Mobilität im Rheinland aufzeigt. So wurde die „Autoorientierte Multimodalität“, ausgehend von dem Ergebnis der Kommunalbefragung als wahrscheinlichstes Szenario, als Basisszenario genutzt: Hier steigt der Anteil des Umweltverbundes am Modal Split bis 2025 auf 55 %. Im Alternativszenario I „Fortsetzung privater Automobilität“ sinkt der Modal Split des Umweltverbundes auf 35 %, beim Alternativszenario II „Grüne Multimodalität“ hingegen wird von einem Anstieg auf 80 % ausgegangen. Als zentrale Schlüsselfaktoren für die Mobilität von morgen wurden der Ausbau von Infrastrukturen des Umweltverbundes, Energiepreise, politische Vorgaben zur Verkehrswende, Bewusstsein und Handlungsdruck im Klimaschutz sowie vernetzte Mobilitätsangebote identifiziert. Diese Schlüsselfaktoren sollten beobachtet werden, da sie entscheidenden Einfluss auf

die Entwicklung der Mobilität in der Region ausüben. Autonomes Fahren hat ein enorm disruptives Potenzial und könnte die Art und Weise unserer Fortbewegung signifikant verändern. In den 4 aufgestellten Szenarien nimmt es eine mal mehr und mal weniger wichtige Rolle ein.

Mobilitätsatlas

Der im Rahmen der Grundlagenuntersuchung Mobilität im Rheinland zusammengetragene Datenschatz ist über ein Webkartentool auf der Website von go.Rheinland öffentlich zugänglich. Besonderheit des Mobilitätsatlases ist, dass die verwendeten Grundlagendaten – soweit rechtlich möglich – zum Download zur Verfügung gestellt werden. Auf diese Weise werden die Ergebnisse der Analysen sowie die Datengrundlagen transparent gemacht und der Region für Bewertungen, Einschätzungen und weitergehende Untersuchungen zur Verfügung gestellt.

Ziel ist es, den Mobilitätsatlas als regionale Plattform zur Visualisierung und Auswertung von Mobilitätsdaten zu etablieren. Dazu werden die verwendeten Datengrundlagen regelmäßig aktualisiert. Zusätzlich soll das Angebot inhaltlich weiterentwickelt und es sollen perspektivisch weitere Datengrundlagen wie z. B. das Landesverkehrsmodell oder neue Daten aus der bundesweiten Untersuchung zur „Mobilität in Deutschland“ (MiD) (vgl. Kapitel C4.4.4) herangezogen werden. Impulse aus den Kommunen und von weiteren

Nutzendengruppen sollen aufgenommen und auf eine mögliche Berücksichtigung in kommenden Entwicklungsstufen der Grundlagenuntersuchung Mobilität im Rheinland hin geprüft werden.

C4.4.2 Infrastrukturatlas (ISA)

Der Infrastrukturatlas (ISA) ist ein webbasiertes Geoinformationssystem, das go.Rheinland seit 2012 mit dem Ziel betreibt, möglichst alle relevanten Infrastrukturdaten im Verbandsgebiet auf einen Blick einsehen zu können. Daten aus unterschiedlichen Quellen werden hier zusammengeführt und miteinander verknüpft, um Arbeitsabläufe zu vereinfachen. Eine wesentliche Datenquelle sind die Daten des VRS-Auskunftssystems. Damit ist sichergestellt, dass der ISA immer den aktuellen Stand der Stationen und Haltestellen enthält.

Zu den abgebildeten Informationen gehören:

- Daten zu Linienabschnitten im SPNV, wie z. B. Linienabschnittslängen und Traktionsart
- Infrastrukturdaten zu SPNV-Stationen (z. B. Bahnsteighöhen und -längen) inkl. Daten zu P+R- und B+R-Anlagen (z. B. Anzahl Plätze und Belegung)
- Qualitätsdaten zu SPNV-Stationen der Profitesterhebungen (u. a. Zustand der Stationen und Ausstattungsmerkmale), die zweimal im Jahr durchgeführt werden
- Standorte von Mobilstationen

- Erfassungsdaten zu fast 10.000 (Bus-)Haltestellenmasten, insbesondere zur Barrierefreiheit
- aktuelle Fotos der Stationen und Bushaltestellen
- Fördermaßnahmen aus der Datenbank „Kommunales Zuschusswesen NRW (KomZuNRW)“

Die Daten des ISA bilden die Grundlage für die Bewertung und Priorisierung der Bushaltestellen im Hinblick auf einen schrittweisen barrierefreien Ausbau sowie – in Kombination mit den Daten zu den Betriebszuständen von Aufzügen und Fahrtreppen – für die Auskunft barrierefreier Reiseverbindungen in den Auskunftssystemen der VRS-App und von AVV naveo (siehe Kapitel C4.1).

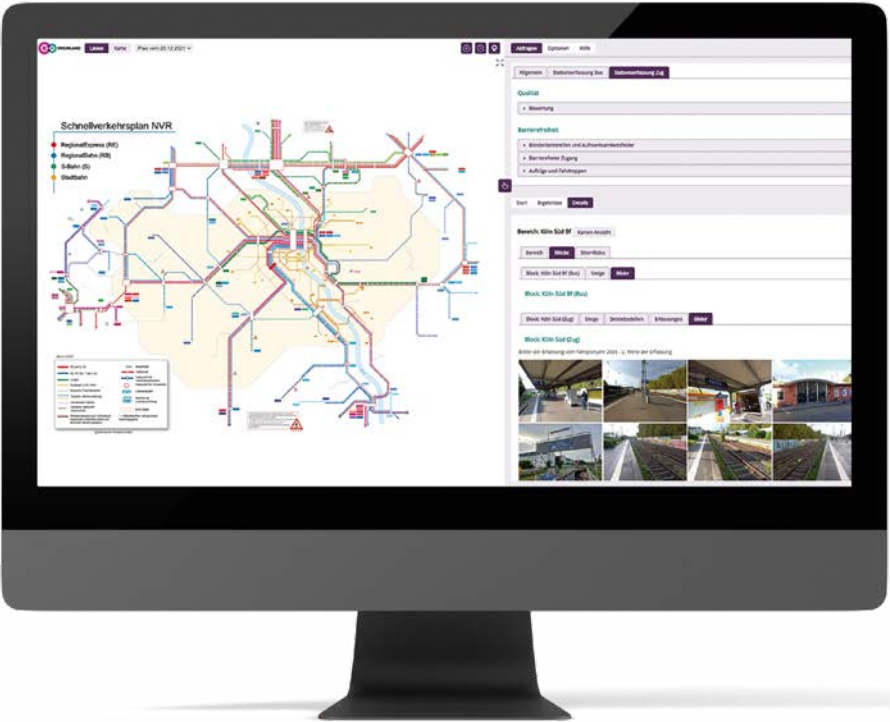
Der ISA ist ein nicht öffentliches System, das sowohl intern als auch extern (ÖPNV-Aufgabenträger, kommunale Verkehrsunternehmen, Eisenbahninfrastrukturunternehmen) genutzt wird.

Auswertungen der Stationsqualität werden bspw. im jährlichen Stationsbericht veröffentlicht. Der VRS verwendet Daten zur Barrierefreiheit von Bushaltestellen für die VRS-Auskunft ohne Stufen. Darüber hinaus enthält der ISA Echtzeitdaten zu Aufzügen und Fahrtreppen, die ebenso wie Informationen zu P+R- und B+R-Anlagen sowie zum Vorhandensein von WCs in das Haltestelleninformationssystem (HIS) des VRS eingespeist werden. Ferner gibt es Web-Feature-Service-Schnittstellen (WFS-Schnittstellen) zur Ausgabe der Daten der Stations- und Bushaltestellenerhebung, der P+R- und B+R-Anlagen sowie der Standorte von Mobilstationen.

Datenkompetenzen auf: Aus bereits erfassten Daten entsteht ein messbarer Mehrwert – für Kundinnen und Kunden ebenso wie für Verkehrsunternehmen, die den VRS mit der Erstellung einer Prognose für ihre Linien beauftragen können. Seit dem Jahr 2024 wird zusätzlich zu den Prognosen für den SPNV eine Auslastungsprognose für den ÖSPV im Busverkehr eines kommunalen Verkehrsunternehmens aus dem Verbandsgebiet umgesetzt. Perspektivisch ist die Einbindung von Stadtbahnverkehren ebenfalls möglich. Die Betreuung der Prognose erfolgt VRS-intern, so werden eine unmittelbare Bearbeitung und Weiterentwicklung sowie die Einhaltung der Datenschutzvorgaben gewährleistet.

Zusätzlich werden alle Entwicklungen von VDV-Standards in der zuständigen Brancheninitiative Auslastungsinformation (BRAIN) sowie dem Arbeitskreis Marketing Tarif Vertrieb Information (AK MTVI) begleitet. Die Ergebnisse werden in die Prognose integriert, sodass die Daten über standardisierte Schnittstellen angefragt werden können. Hierdurch wird gewährleistet, dass deutschlandweite Regelungen zu Themen wie der Definition des Füllgrades eines Verkehrsmittels erstellt werden. Darüber hinaus wird der Aspekt Vereinheitlichung der Darstellung der Auslastung – an Haltestellen, in Fahrzeugen und in Informationsmedien – bearbeitet. Um in Nordrhein-Westfalen bereits vor der Umsetzung dieser Regelungen eine verbundübergreifende Auskunft zu erreichen, arbeitet der VRS in der AG Auslastungsinformationen NRW gemeinsam mit den SPNV-Aufgabenträgern VRR und NWL auf eine Zusammenführung aller Prognosedaten in Nordrhein-Westfalen hin.

Abbildung C4-9: Dreiteilige Ansicht im Frontend des Infrastrukturatlas (ISA). Darstellung: go.Rheinland GmbH



C4.4.3 Fahrgastaufkommen

Auslastungsprognose

Wie voll wird mein Bus oder meine Bahn morgen sein? Lohnt es sich, meinen Pendelweg vom Auto in den ÖPNV zu verlagern? Diese Fragen stellen sich Nutzende des ÖPNV. Mit der vom VRS erstellten Auslastungsprognose für den SPNV können Kundinnen und Kunden ihre Reisekette zuverlässig planen. Pendelnde können in Zeiten von flexiblen Arbeitszeitmodellen und Homeoffice abwägen, wann und wie sie ihren Arbeitsweg antreten möchten. Dadurch entsteht in der tatsächlichen Auslastung der Verkehrsmittel eine Fahrgastlenkung, die zu flüssigeren Abläufen im Betrieb führt. Auf Seiten der Kundinnen und Kunden entsteht eine messbar höhere Zufriedenheit, da eine der Ungewissheiten der ÖPNV-Nutzung durch Erwartbarkeit abgelöst wird.

Die in Eigenleistung erarbeitete Auslastungsprognose zeigt die Vorteile der intern vorgehaltenen

Großereignisse

Das Fahrgastaufkommen ist in den letzten Jahren unberechenbarer geworden. Der Publikumsverkehr ändert sich, viele Baustellen beeinflussen den Verkehrsfluss und die Nutzung der verschiedenen Verkehrsmittel. Dies stellt ein Problem in der Ressourcenplanung vieler Bereiche des ÖPNV dar. Viele Großereignisse werden mit geringem zeitlichen Vorlauf geplant und überschneiden sich häufig. In solchen Fällen ist das Abschätzen des Fahrgastaufkommens ein wichtiger Faktor, um die Sicherheit im öffentlichen Raum gewährleisten zu können. Auch in diesem Fall helfen Mobilitätsdaten und deren Analyse, einige der Ungewissheiten auszuräumen. Aus dem Zusammenspiel von mehreren Datenquellen werden Schätzwerte ermittelt, die bei kontinuierlicher Betrachtung Ausschläge in der Fahrgastmenge abschätzbar machen.

Zukunftsnetz Mobilität NRW, Chefsache Mobilität, Hauptverwaltungsbeamtenkonferenz 2023, Rheinterrassen Düsseldorf



Im Unterschied zur kontinuierlichen Fahrgastprognose ist es in solchen Fällen möglich, punktuelle Analysen mit weiteren Datensätzen, z. B. mit Wetterdaten, anzureichern und hierdurch eine noch größere Menge an Faktoren in die Einschätzung mit einfließen zu lassen.

Ein Beispiel für solche Großereignisse ist die Einführung des 9-Euro-Tickets, zu der die Fahrgastzahlen stark angestiegen sind. Auf der Grundlage von Anfragen an die Fahrplanauskunft konnte antizipiert werden, dass die Auslastungsspitzen im Wochenverlauf verändert ausfallen würden. Auch an den Karnevalstagen im Rheinland wird ein verändertes Fahrgastverhalten festgestellt. Dieser Zeitraum wird ebenfalls über die Analyse von historischen Fahrgastzahlen mit aktuellen Daten wie Auskunftsanfragen in einer Prognose begleitet.

Infrastrukturplanungen

Um die Machbarkeit einer neuen Haltestelle oder die Reaktivierung von Strecken zu beschließen, braucht es sehr viel Zeit und groß angelegte Studien. Vor diesen Studien wird durch statistische Auswertung und Verschneidung von bereits vorliegenden Mobilitätsdaten, wie Fahrgastzahlen, Auskunftsanfragen oder soziodemographischen

Bevölkerungszahlen, das statistisch mögliche Fahrgastaufkommen berechnet. Ergänzend fließen weitere Parameter wie Freizeitangebote, Bildungseinrichtungen, Gesundheitszentren oder Beschäftigungszahlen definierter Gebiete in die Betrachtung ein. Mithilfe dieser Voreinschätzungen ist es bei go.Rheinland und den Trägerzweckverbänden möglich, die Machbarkeit von Großprojekten bereits in einem frühen Stadium abzuschätzen und so den planerischen Entscheidungsprozess zu vereinfachen.

C4.4.4 Mobilitätsverhalten

Eine der größten Studien und bedeutsamer Datenlieferant zum Mobilitätsverhalten der Bevölkerung in Deutschland ist die Querschnittsstudie „Mobilität in Deutschland“ (MiD). Die Datenerhebung findet seit dem Jahr 2002 in unregelmäßigen Abständen statt (2002, 2008, 2017 und 2023). Auftraggeber ist das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV). Das Studiendesign geht auf die kontinuierliche Erhebung zum Verkehrsverhalten (KONTIV) zurück, die erstmals im Jahr 1976 in Westdeutschland durchgeführt wurde.

In Nordrhein-Westfalen beteiligt sich eine Vielzahl regionaler „Aufstocker“, wie z. B. das Kompetenzzentrum Marketing NRW im Auftrag des Ministeriums für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen, go.Rheinland oder der VRS. Diese zusätzlichen, „aufgestockten“ Interviews ermöglichen detailliertere Auswertungen auf regionaler Ebene.

Erhebung 2023/2024

Insgesamt wurden im Erhebungsjahr 2023/2024 bundesweit rund 185.000 zufällig ausgewählte Haushalte befragt. Davon entfielen ca. 40.000 Haushaltsinterviews auf die Basisstichprobe des BMDV. Weitere 140.000 Haushaltsinterviews wurden bundesweit durch sogenannte regionale Partner aufgestockt (infas, 2023a).

Von den insgesamt anvisierten über 40.000 befragten Haushalten in Nordrhein-Westfalen entfielen im Erhebungsjahr 2023 ca. 15.000 Haushaltsinterviews auf das Verbandsgebiet von go.Rheinland (infas, 2023b). Dies entspricht ca. 30.000 Personeninterviews und ca. 90.000 berichteten Wegen pro Tag.

Die Datengrundlage erlaubt es nicht nur, das Verkehrsverhalten von Befragten im Verbandsgebiet von go.Rheinland zu betrachten, sondern ermöglicht auch die Auswertung von Ergebnissen auf Verbund- und Kreisebene unter der Berücksichtigung von Mindestfallzahlen an Interviews. Eine Auswertung auf kommunaler Ebene ist von Fall zu Fall zu prüfen.

Neben diesen regionalspezifischen Analysen ermöglicht die Studie Auswertungen für siedlungsstrukturelle Raumtypen, also für Gruppen von Städten und Gemeinden, die ähnliche Raum- und Siedlungsstrukturen aufweisen, wie z. B. ländliche Gemeinden oder große Städte. Als Kompromiss zwischen Übersichtlichkeit und Differenziertheit wurde bereits bei der MiD 2017 bei vielen (insb. bundes- und landesweiten) Auswertungen die Regionalstatistische Raumtypologie (RegioStaR) verwendet.

Verwendung der Studienergebnisse

Die zentrale Aufgabe der Studie besteht darin, repräsentative und verlässliche Informationen über die Alltagsverkehre von Haushalten zu erfassen. Die Studie bietet daher aktuelle Datengrundlagen zu wichtigen Einflussgrößen der Mobilität und bildet die Basis für Verkehrsmodelle.

Nicht nur für die Verkehrsplanung, die Forschung und das wissenschaftliche Erkenntnisinteresse sind die Ergebnisse von Bedeutung. Auch für konkrete politische Entscheidungen im Verkehrssektor liefert die Studie unverzichtbare quantitative Hintergrundinformationen. Die Datensätze der Studie werden für mehrere hundert Anwendungen genutzt, u. a. zur Unterstützung der Bundesverkehrswegeplanung. Auf regionaler Ebene werden aus den Daten u. a. Zieldefinitionen für einzelne Regionen und Gemeinden abgeleitet. Auch in Projekten von go.Rheinland und seinen Trägerzweckverbänden werden die Daten und Parameter der Studie gezielt eingesetzt. Bspw. liefert die Studie relevante Strukturdaten für den CO₂- und Kosteneffizienz-Rechner CoKo (vgl. Kapitel C4.2.1), und für die Grundlagenuntersuchung Mobilität im Rheinland (vgl. Kapitel C4.4.1) dienen die Datensätze als Kenngröße, um eine Aussage über das Verkehrsverhalten im Verbandsgebiet von go.Rheinland zu treffen.



C5 Kooperationen

45 – 48 →



Die Mobilitätsbranche ist von einer großen Akteursvielfalt geprägt. Zudem ist die Gestaltung von Mobilität und Verkehr wichtiger Bestandteil regionaler Planungsprozesse. Ein intensiver Austausch mit anderen Akteuren in der Region ist daher für go.Rheinland und seine Trägerzweckverbände AVV und VRS unerlässlich, um die eigenen Aufgaben bestmöglich erfüllen zu können und um im Rahmen der Gemeinwohlverpflichtung zur nachhaltigen Entwicklung der Gesamtregion beizutragen. Die Einbindung der regionalen Politik spielt bei den kommunal getragenen Zweckverbänden eine ebenso bedeutende Rolle.

Dabei verfolgt go.Rheinland zusammen mit dem AVV und dem VRS insbesondere folgende zentrale Ziele:

- Aufgaben, Projekte und Strategien von go.Rheinland und seinen Partnern transparent machen und erklären
- fachliche Expertise in regionale Prozesse einbringen
- eigene Angebote und Produkte in der Region platzieren und in Planungsprozesse einbringen
- Wissenstransfer in der Region befördern und Akteure zusammenbringen

C5.1 Interkommunale Kooperationen

Die Mobilität der Menschen macht nicht an den kommunalen Grenzen halt. Im Verbandsgebiet von go.Rheinland mit seiner polyzentrischen Struktur und seinem sehr hohen funktionalen Verflechtungsgrad ist eine gute Vernetzung und Abstimmung der mit Verkehr befassten Stellen eine wichtige Voraussetzung auf dem Weg zu nachhaltiger Mobilität. Hierzu tragen go.Rheinland, der VRS und der AVV v. a. durch das Einbringen von mobilitätsbezogener Expertise und regionalen Impulsen in die regionalen Planungsprozesse und interkommunalen Kooperationen bei. Dabei wird stets ein regionaler Konsens über die eigenen Belange wie den Ausbau der SPNV-Infrastruktur angestrebt. Die Zusammenarbeit reicht vom Abschluss eines Letter of Intent (LoI) bis hin zur Projektkooperation und (Mit-)Finanzierung.

In die Arbeit der folgenden regionalen Akteure sind go.Rheinland und seine Partner eingebunden:

- **Region Köln/Bonn** – Zusammenarbeit beim Agglomerationskonzept und Sitz in der Steuerungsgruppe beim Agglomerationsprogramm

- **Metropolregion Rheinland** – Gast im Arbeitskreis Mobilität und Infrastruktur, Zusammenarbeit bei der Güterverkehrsstudie für das Gebiet der Metropolregion Rheinland
- **Region Aachen Zweckverband** – LoI zur Zusammenarbeit bei Mobilitätsthemen
- **Stadt-Umland-Kooperationen „Köln & rechtsrheinische Nachbarn“, „Stadt Umland Netzwerk (S.U.N.)“ und „Nachhaltige Entwicklung durch Interkommunales Landmanagement (NEILA)“** – Ansprechpartner für Mobilitätsfragen
- **Netzwerk Mobilitätswende Region Aachen (NEMORA)** – AVV als Partner und intensives Engagement in den Arbeitsgruppen der regionalen Zukunftsfelder „Starke ÖPNV-Achsen“, „Mobilstationen und Multimodalität“ und „Regionale Radinfrastruktur“ sowie Leitung einer übergreifenden Arbeitsgruppe „Finanzierung der Mobilitätswende“ und Beteiligung der Geschäftsführung des AVV an einer Koordinierungsgruppe
- **Zukunftsagentur Rheinisches Revier (ZRR)** – Zusammenarbeit im Rahmen der Mobilitätsprojekte im Rheinischen Revier; regelmäßiger Austausch und Teilnahme am Koordinierungskreis
- **Tagebaumfeldinitiativen Neuland Hambach, LANDFOLGE Garzeiler und indeland** – Mitarbeit in der Arbeitsgruppe zum Mobilitätskonzept der indeland GmbH und zum Rheinischen Radverkehrsrevier beim Zweckverband LANDFOLGE Garzeiler. Unterstützung von Neuland Hambach durch Bereitstellung von Daten und Gutachten sowie regelmäßige Austauschtermine im Rahmen der Planungen zur Erschließung des Tagebaumfeldes

Außer in den o.g. Zusammenschlüssen bzw. kommunal getragenen Regionalmanagements arbeiten go.Rheinland, der VRS und der AVV an regional bedeutsamen kommunalen Planungsprozessen einzelner Planungsträger mit: etwa an den Mobilitätskonzepten der Großstädte in der Region (z. B. Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP) Köln) oder an mobilitätsrelevanten Strategien auf Kreisebene (z. B. Mobilitätskonzept Oberbergischer Kreis, Raumperspektive Rhein-Erft-Kreis, aktive Beteiligung des AVV am Betrieblichen Mobilitätsmanagement in der StädteRegion Aachen). Bei kommunalen Bauleitplanverfahren, Raumordnungs- und Planfeststellungsverfahren und der Neuaufstellung des Regionalplans Köln bringt go.Rheinland seine Belange und Anregungen über Stellungnahmen und Fachbeiträge ein.

go.Rheinland, VRS und AVV bieten darüber hinaus eigenständig oder in Zusammenarbeit Austauschplattformen an, um Inhalte gegenüber den Vertreterinnen und Vertretern aus den Kommunen der Region zu kommunizieren und das Gespräch untereinander zu fördern. Hierzu gehören z. B. das regelmäßige Treffen der ÖPNV-Aufgabenträger im Verbandsgebiet und die Unterstützungsangebote des Zukunftsnetz Mobilität NRW (vgl. Kapitel C2.2).

C5.2 Verbände, Kammern und Nichtregierungsorganisationen

go.Rheinland, VRS und AVV unterhalten Kooperationen mit Verbänden, Kammern und sonstigen Nichtregierungsorganisationen, über die eigene Inhalte kommuniziert werden bzw. mit denen im Rahmen von Projekten zusammengearbeitet wird. Über die bei go.Rheinland angesiedelte Landesgeschäftsstelle des Zukunftsnetz Mobilität NRW werden Kooperationen mit landesweiter Bedeutung eingegangen:

- **Industrie- und Handelskammern (IHK)** – Gemeinsame Förderung des Betrieblichen Mobilitätsmanagements u. a. über ein „IHK-Netzwerkbüro Betriebliche Mobilität NRW“ und Zusammenarbeit beim Projekt „ways2work“; verschiedene Projekte teilweise im Rahmen der IHK-Initiative Rheinland, z. B. gemeinsame Mobilitätskongresse, Mitfinanzierung der Güterverkehrsstudie für das Gebiet der Metropolregion Rheinland, gemeinsame Studien zum Infrastrukturausbaubedarf im Schienenknoten Aachen
- **Westdeutscher Handwerkskammertag (WHKT)** – Einrichtung eines „Mobility Hub Handwerk“ beim WHKT zur gemeinsamen Förderung des Betrieblichen Mobilitätsmanagements sowie der Intensivierung des Austausches zwischen Kommunalverwaltungen, insbesondere der für Stadt- und Verkehrsplanung zuständigen Ämter sowie der kommunalen Wirtschaftsförderung und den zuständigen Handwerksorganisationen sowie den ortsansässigen Handwerksbetrieben
- **Verkehrsclub Deutschland (VCD)** – LoI und Zusammenarbeit im „Bundesweiten Netzwerk Wohnen und Mobilität“

Mit weiteren Verbänden bestehen darüber hinaus regelmäßige Austausche. Hierzu gehören der Regionalverband Köln des VCD, der Fahrgastverband PRO BAHN, der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club (ADFC), der Allgemeine Deutsche Automobil-Club (ADAC), die Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW (AGFS) sowie die Landesseniorenvertretung NRW. Insbesondere bei den Infrastrukturausbaumaßnahmen zur S11 hat sich eine vertrauensvolle Zusammenarbeit mit den Umweltverbänden Bund für Umwelt- und Naturschutz Deutschland, Landesverband NRW (BUND), Naturschutzbund Deutschland, Landesverband NRW (NABU) und dem (Rheinisch-) Bergischen Naturschutzverein (RBN) etabliert. Die Ziele sind, frühzeitig Bedenken gegenüber den Vorhaben aufzunehmen, potenzielle Konflikte durch die enge Zusammenarbeit zu vermeiden und wertvolle Hinweise in die Planungen mit aufnehmen zu können. Darüber hinaus übernimmt die Kooperation eine vermittelnde Rolle zu den EVU und Infrastrukturbetreibern. Dieses erfolgreiche Vorgehen soll bei zukünftigen Ausbaumaßnahmen weitergeführt werden, da es zur Vermeidung von Vorhabenverzögerungen und somit zur Planungsbeschleunigung beitragen kann.



Podiumsdiskussion zum Mobilitätsplan/SPNV-Nahverkehrsplan 2025 auf der Mobilitätsakademie 2024 am 30. September 2024. Darstellung: Smilla Dankert/go.Rheinland GmbH

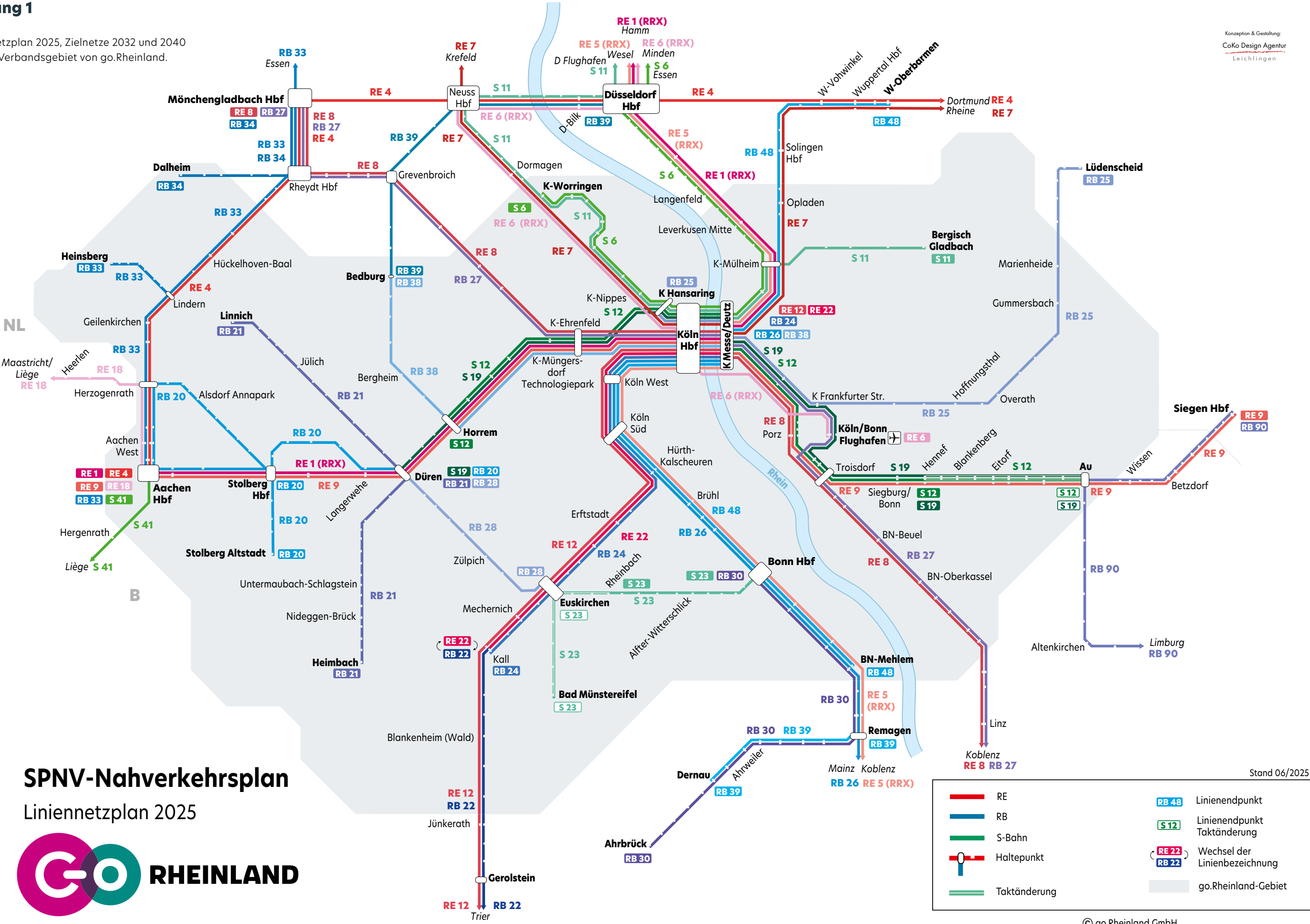


Anhang

Anhang 1

Linienetzplan 2025, Zielnetze 2032 und 2040
für das Verbandsgebiet von go.Rheinland.

Konzeption & Gestaltung:
CoKo Design Agentur
Leichlingen



SPNV-Nahverkehrsplan

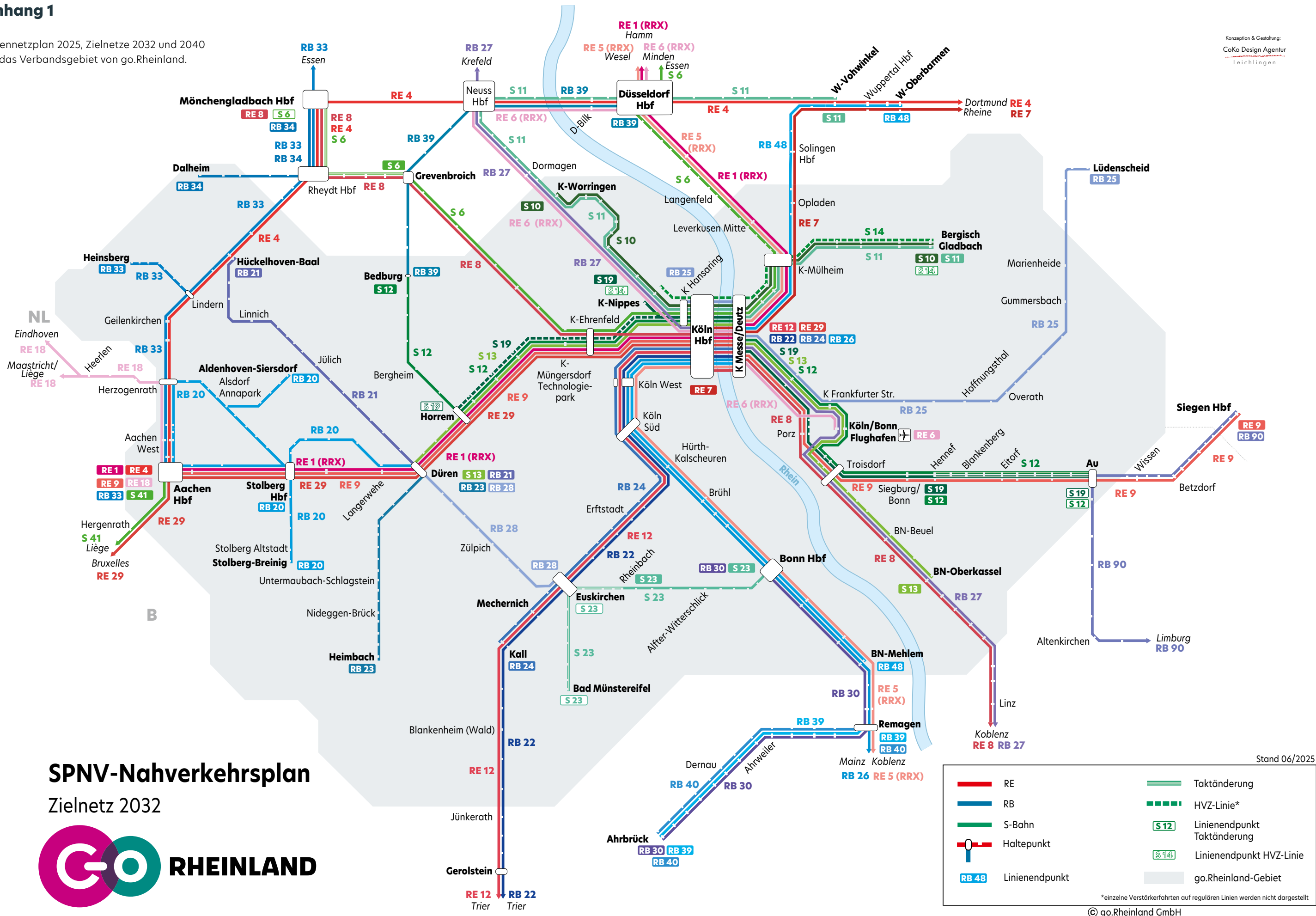
Linienetzplan 2025



Anhang 1

Linienetzplan 2025, Zielnetze 2032 und 2040
für das Verbandsgebiet von go.Rheinland.

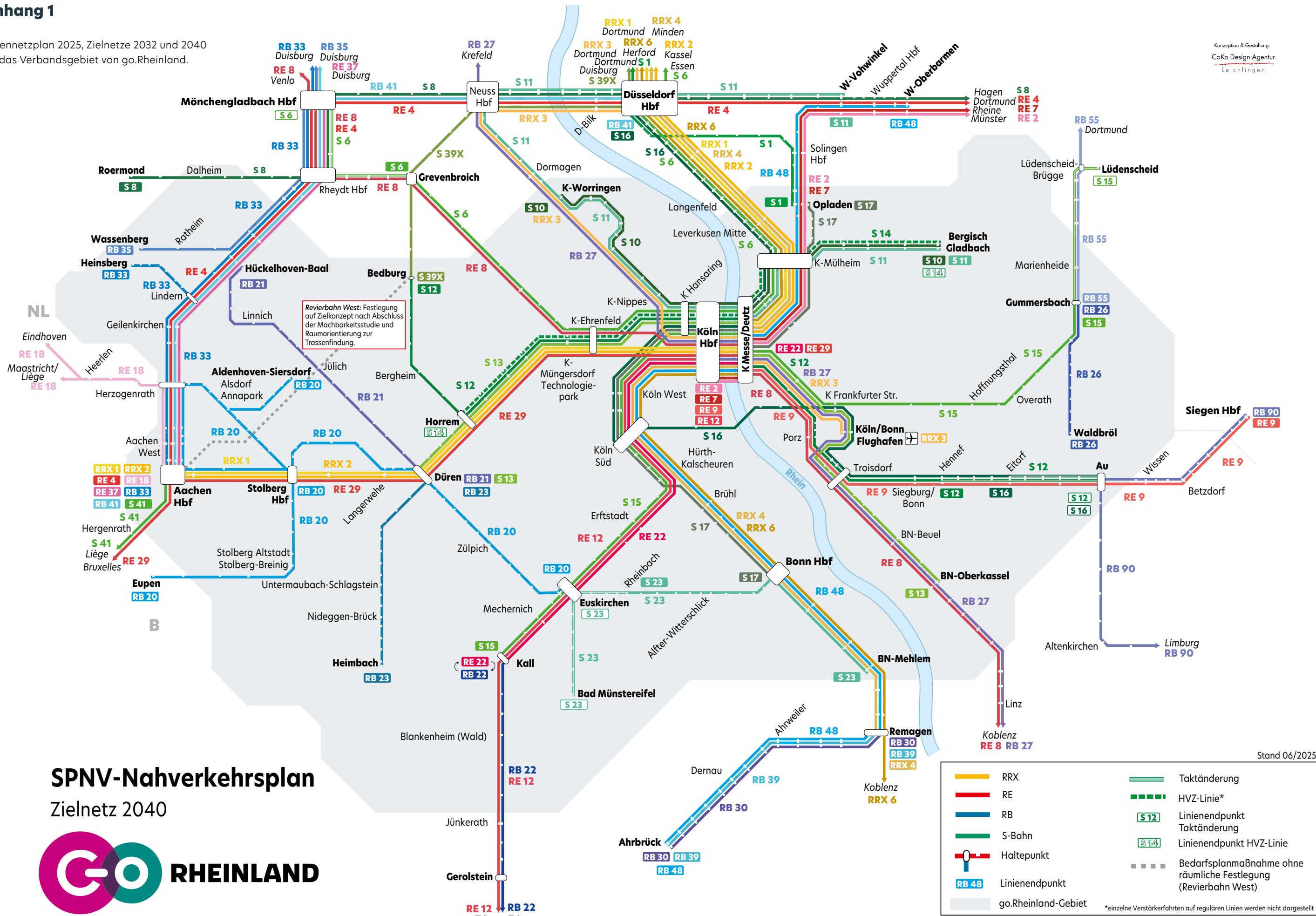
Konzeption & Gestaltung:
CoKo Design Agentur
Leichlingen



Anhang 1

Linienetzplan 2025, Zielnetze 2032 und 2040
für das Verbandsgebiet von go.Rheinland.

Konzeption & Gestaltung:
CoKo Design Agentur
Leichlingen



Revierbahn West: Festlegung auf Zielkonzept nach Abschluss der Machbarkeitsstudie und Raumorientierung zur Trassenfindung.

SPNV-Nahverkehrsplan
Zielnetz 2040



RRX

RE

RB

S-Bahn

Haltepunkt

Linienendpunkt

go.Rheinland-Gebiet

Taktänderung

HVZ-Linie*

Linienendpunkt Taktänderung

Linienendpunkt HVZ-Linie

Bedarfsplanmaßnahme ohne räumliche Festlegung (Revierbahn West)

Stand 06/2025

© go.Rheinland GmbH

Anhang 2

Liniensteckbriefe go.Rheinland

Hinweise:

- alle Angaben beziehen sich auf das Verbandsgebiet von go.Rheinland
- Betriebsleistungen beziehen sich auf Soll-Daten aus dem Jahr 2024
- Fahrgastzahlen und Beförderungsleistungen beziehen sich auf das Jahr 2023
- alle Werte sind auf die zweite Nachkommastelle gerundet

Bildnachweise:

go.Rheinland GmbH/Smilla Dankert, Arriva Personenvervoer Nederland B.V., Transdev TransRegio Deutsche Regionalbahn GmbH, HLB Hessenbahn GmbH, DB Regio AG



Liniensteckbrief go.Rheinland
RE 1 (RRX) – NRW-Express

Hardfacts

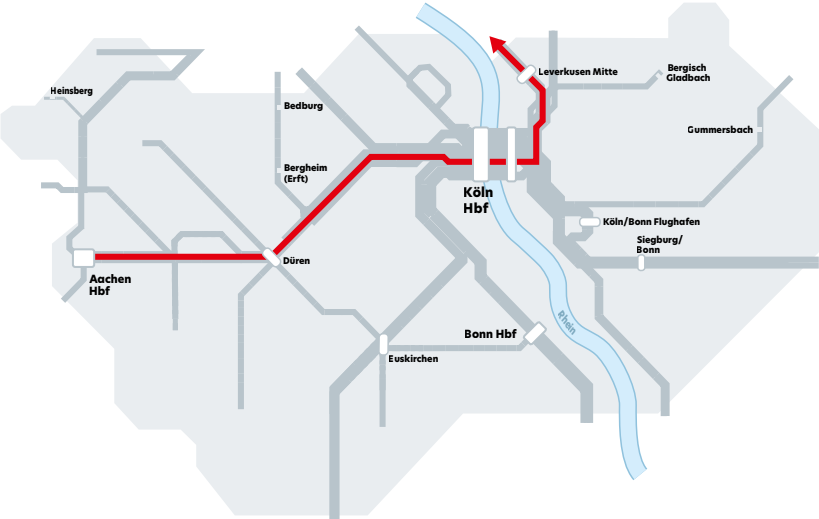
Linienlänge	243,56 km, davon 114,72 km im Verbandsgebiet von go.Rheinland	Betriebsleistung	1,47 Mio. Zkm p. a.
Fahrgastzahlen	9,98 Mio. Fahrgäste p. a.	Beförderungsleistung	293,09 Mio. Pkm p. a.
Vertragslaufzeit	bis Dez. 2033	Betreiber	National Express Rail GmbH
Taktung	60 Min. (Regeltakt, HVZ-Leistungen in Einzellagen)	Regelfahrzeuge	Siemens Desiro HC (ET 462)
Sitzplatzkapazitäten	400 Sitzplätze (Einzeltraktion) 800 Sitzplätze (Doppeltraktion)		

Linienband



stufenfreier Zugang
 teils stufenfreier Zugang

Streckenverlauf



Fahrzeuge



Liniensteckbrief go.Rheinland

RE 4 – Wupper-Express

Hardfacts

 Linienlänge	gesamt: 173,88 km, davon 48,93 km im Verbandsgebiet von go.Rheinland	 Betriebsleistung	746,67 Tsd. Zkm p. a.
 Fahrgastzahlen	3,10 Mio. Fahrgäste p. a.	 Beförderungsleistung	62,28 Mio. Pkm p. a.
 Vertragslaufzeit	bis Dez. 2033	 Betreiber	National Express Rail GmbH
 Taktung	60 Min. (Regeltakt, HVZ-Leistungen in Einzellagen)	 Regelfahrzeuge	Siemens Desiro HC (ET 462)
 Sitzplatzkapazitäten	400 Sitzplätze (Einzeltraktion) 800 Sitzplätze (Doppeltraktion)		

Linienband

- Aachen Hbf

Aachen-Schanz

Aachen West

Kohlscheid *

Herzogenrath

Übach-Palenberg

Geilenkirchen

Lindern

Brachelen *

Hückelhoven-Baal

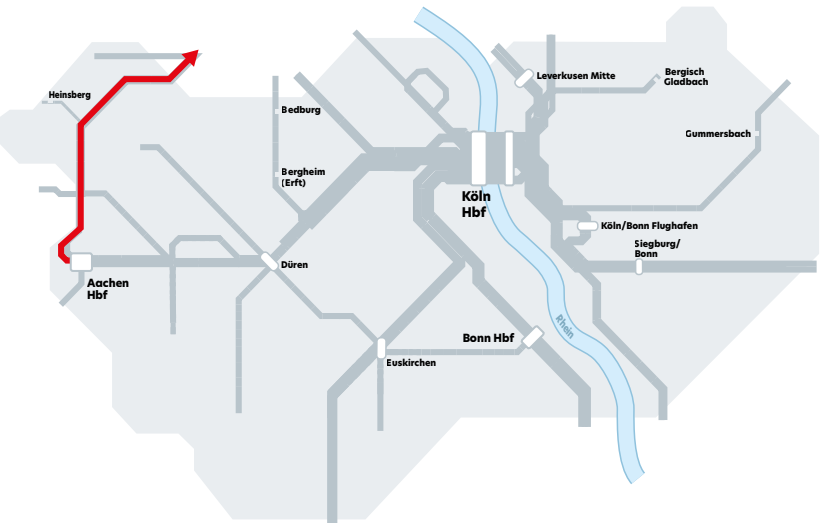
Erkelenz

Weiter nach Mönchengladbach Hbf – Neuss Hbf – Düsseldorf Hbf – Wuppertal Hbf – Hagen Hbf – Dortmund Hbf

 stufenfreier Zugang

* nur HVZ

Streckenverlauf



Fahrzeuge



Liniensteckbrief go.Rheinland

RE 5 (RRX) – Rhein-Express

Hardfacts

 Linienlänge	gesamt: 224,18 km, davon 64,63 km im Verbandsgebiet von go.Rheinland	 Betriebsleistung	817,11 Tsd. Zkm p. a.
 Fahrgastzahlen	8,89 Mio. Fahrgäste p. a.	 Beförderungsleistung	206,39 Mio. Pkm p. a.
 Vertragslaufzeit	bis Dez. 2033	 Betreiber	National Express Rail GmbH
 Taktung	alle 60 Min. (Regeltakt, ohne HVZ-Leistungen)	 Regelfahrzeuge	Siemens Desiro HC (ET 462)
 Sitzplatzkapazitäten	400 Sitzplätze (Einzeltraktion) 800 Sitzplätze (Doppeltraktion)		

Linienband

- Von Koblenz Hbf – Andernach – Remagen

Bonn-Bad Godesberg

Bonn UN Campus

Bonn Hbf

Brühl

Köln Süd

Köln Hbf

Köln Messe/Deutz

Köln-Mülheim

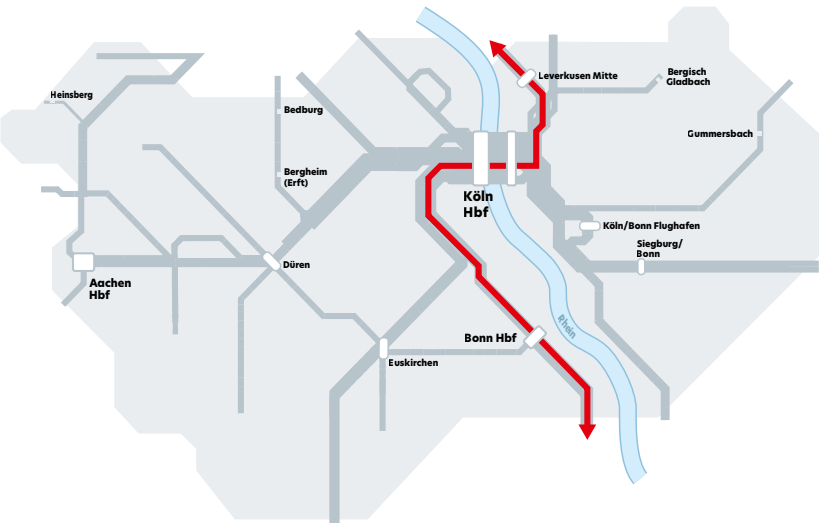
Leverkusen Mitte

Weiter nach Düsseldorf Hbf – Düsseldorf Flughafen – Duisburg Hbf – Oberhausen Hbf – Wesel (– Emmerich)

 stufenfreier Zugang

 teils stufenfreier Zugang

Streckenverlauf



Fahrzeuge



Liniesteckbrief go.Rheinland

RE 6 (RRX) – Rhein-Weser-Express

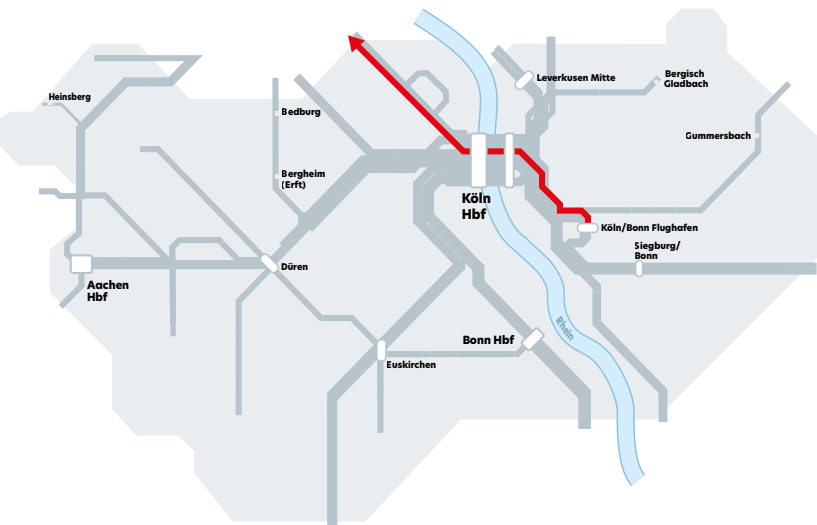
Hardfacts

 Linienlänge	gesamt: 282,44 km, davon 32,86 km im Verbandsgebiet von go.Rheinland	 Betriebsleistung	503,74 Tsd. Zkm p. a.
 Fahrgastzahlen	2,21 Mio. Fahrgäste p. a.	 Beförderungsleistung	38,85 Mio. Pkm p. a.
 Vertragslaufzeit	bis Dez. 2033	 Betreiber	National Express Rail GmbH
 Taktung	alle 60 Min. (Regeltakt, ohne HVZ-Leistungen)	 Regelfahrzeuge	Siemens Desiro HC (ET 462)
 Sitzplatzkapazitäten	400 Sitzplätze (Einzeltraktion) 800 Sitzplätze (Doppeltraktion)		

Linienband



Streckenverlauf



Fahrzeuge



Liniesteckbrief go.Rheinland

RE 7 – Rhein-Münsterland-Express

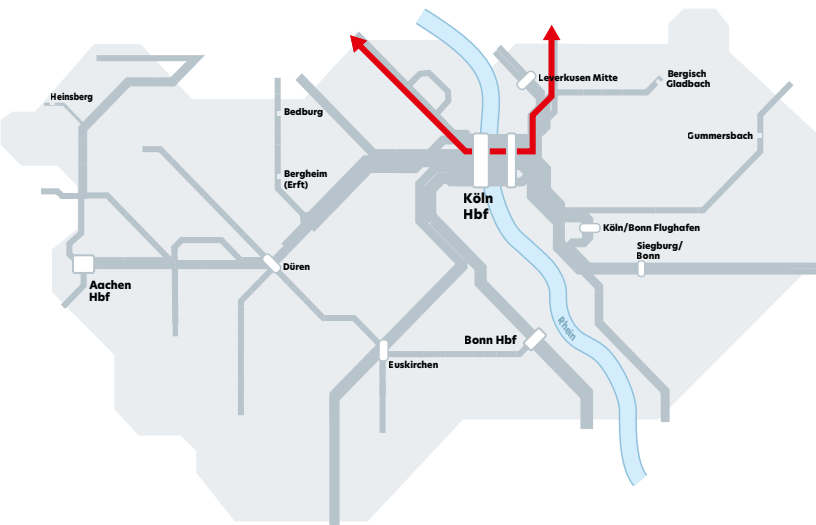
Hardfacts

 Linienlänge	gesamt: 250,02 km, davon 41,03 km im Verbandsgebiet von go.Rheinland	 Betriebsleistung	547,70 Tsd. Zkm p. a.
 Fahrgastzahlen	5,03 Mio. Fahrgäste p. a.	 Beförderungsleistung	91,36 Mio. Pkm p. a.
 Vertragslaufzeit	bis Dez. 2030	 Betreiber	National Express Rail GmbH
 Taktung	alle 60 Min. (Regeltakt, ohne HVZ-Leistungen)	 Regelfahrzeuge	Bombardier Talent 2 (ET 442)
 Sitzplatzkapazitäten	Fünfteiler: 255 Sitzplätze (Einzeltraktion), 510 Sitzplätze (Doppeltraktion)		

Linienband



Streckenverlauf



Fahrzeuge



Liniensteckbrief go.Rheinland
RE 8 – Rhein-Erft-Express

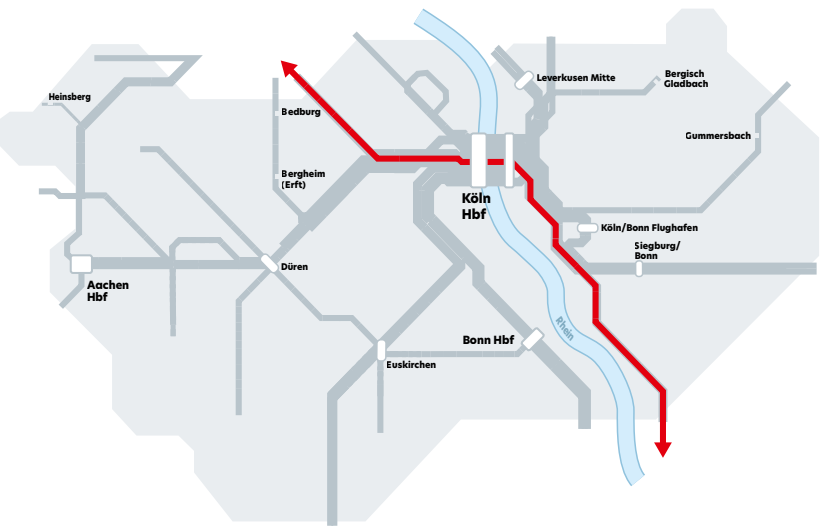
Hardfacts

	Linienlänge	gesamt: 174,63 km, davon 67,14 km im Verbandsgebiet von go.Rheinland		Betriebsleistung	932,18 Tsd. Zkm p. a.
	Fahrgastzahlen	3,32 Mio. Fahrgäste p. a.		Beförderungsleistung	87,57 Mio. Pkm p. a.
	Vertragslaufzeit	bis Dez. 2034		Betreiber	DB Regio, Region NRW (DB Regio NRW)
	Taktung	alle 60 Min. (Regeltakt, HVZ-Leistungen in Einzellagen)		Regelfahrzeuge	Alstom Coradia Continental (ET 1440)
	Sitzplatzkapazitäten	Dreiteiler: 152 Sitzplätze (Einzeltraktion), 304 Sitzplätze (Doppeltraktion) Fünfteiler: 255 Sitzplätze (Einzeltraktion), 510 Sitzplätze (Doppeltraktion) Drei-/Fünfteiler: 407 Sitzplätze (Mischtraktion)			

Linienband

- Von Mönchengladbach Hbf – Grevenbroich – Rommerskirchen
- Stommeln
 - Pulheim
 - Köln-Ehrenfeld
 - Köln Hbf
 - Köln Messe/Deutz
 - Porz (Rhein)
 - Troisdorf
 - Friedrich-Wilhelmshütte
 - Menden (Rheinl)
 - Bonn-Beuel
 - Bonn-Oberkassel
 - Niederdollendorf
 - Rhöndorf
 - Bad Honnef (Rheinl)
- Weiter nach Unkel – Linz (Rhein) – Neuwied – Koblenz Hbf
- stufenfreier Zugang
 teils stufenfreier Zugang

Streckenverlauf



Fahrzeuge



Liniensteckbrief go.Rheinland
RE 9 – Rhein-Sieg-Express (RSX)

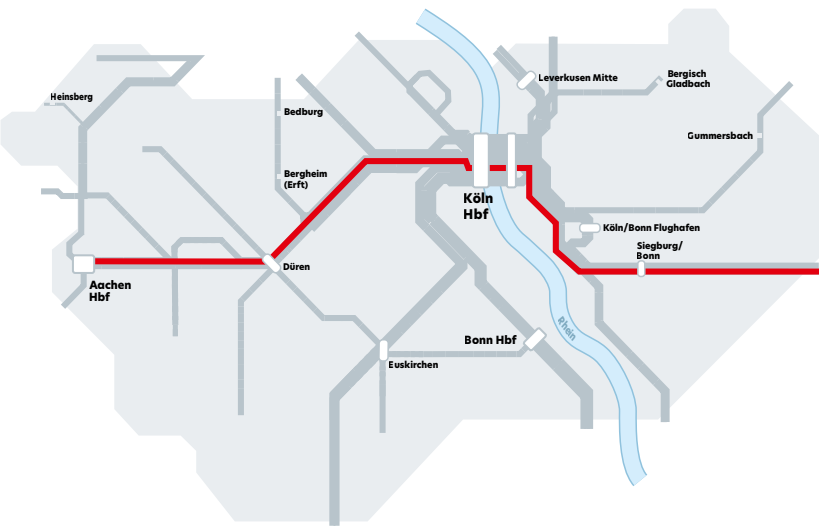
Hardfacts

	Linienlänge	gesamt: 170,92 km, davon 136,57 km im Verbandsgebiet von go.Rheinland		Betriebsleistung	1,78 Mio. Zkm p. a.
	Fahrgastzahlen	7,41 Mio. Fahrgäste p. a.		Beförderungsleistung	294,03 Mio. Pkm p. a.
	Vertragslaufzeit	bis Dez. 2025		Betreiber	DB Regio, Region NRW (DB Regio NRW)
	Taktung	alle 60 Min. (Regeltakt, HVZ-Leistungen in Einzellagen)		Regelfahrzeuge	Regelfahrzeuge: Bombardier Talent 2 (ET 442), Lok-Doppelstockwagen
	Sitzplatzkapazitäten	Talent 2, Vierteiler: 249 Sitzplätze Talent 2, Fünfteiler: 300 Sitzplätze Lok-Dosto 5 Wagen: 641 Sitzplätze Lok-Dosto 6 Wagen: 808 Sitzplätze			

Linienband

- Aachen Hbf
- Aachen-Rothe Erde
- Stolberg (Rheinl) Hbf
- Eschweiler Hbf
- Langerwehe
- Düren
- Horrem
- Köln-Ehrenfeld
- Köln Hbf
- Köln Messe/Deutz
- Porz (Rhein)
- Troisdorf
- Siegburg/Bonn
- Hennef (Sieg)
- Eitorf
- Herchen
- Schlader (Sieg)
- Au (Sieg)
- Weiter nach Wissen (Sieg) – Betzdorf (Sieg) – Siegen Hbf
- stufenfreier Zugang
 teils stufenfreier Zugang

Streckenverlauf



Fahrzeuge



Liniensteckbrief go.Rheinland

RE 12 – Eifel-Mosel-Express

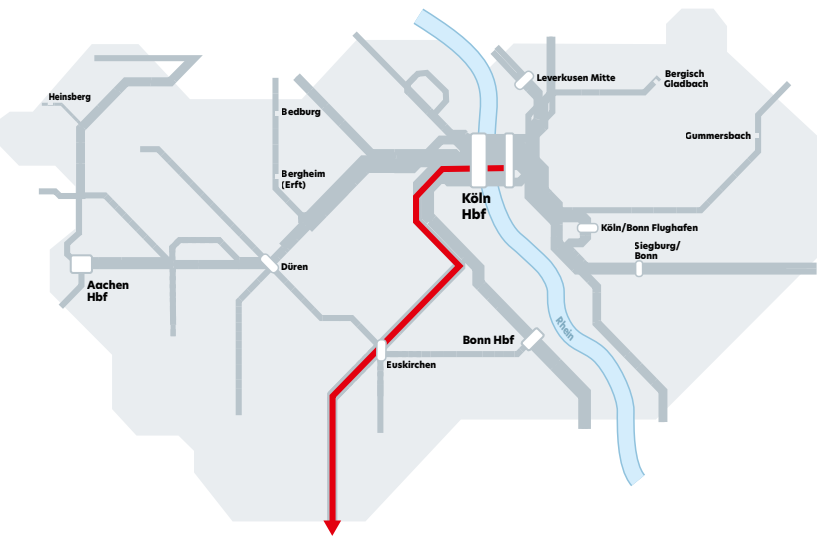
Hardfacts

	Linienlänge	gesamt: 182,63 km, davon 92,38 km im Verbandsgebiet von go.Rheinland		Betriebsleistung	155,75 Tsd. Zkm p. a.
	Fahrgastzahlen	118,98 Tsd. Fahrgäste p. a.		Beförderungsleistung	2,98 Mio. Pkm p. a.
	Vertragslaufzeit	bis Dez. 2033		Betreiber	DB Regio, Region NRW (DB Regio NRW)
	Taktung	einzelne Leistungen täglich (2–3 Zugpaare)		Regelfahrzeuge	Alstom Coradia LINT 81 (VT 620)
	Sitzplatzkapazitäten	LINT 81: 300 Sitzplätze (Einzeltraktion)			

Linienband

- Köln Messe/Deutz
- Köln Hbf
- Köln Süd
- Erftstadt *
- Weilerswist *
- Euskirchen
- Mechernich
- Kall
- Weiter nach Jünkerath – Gerolstein – Bitburg-Erdorf – Trier Hbf
- stufenfreier Zugang
- teils stufenfreier Zugang
- * nur ein Zugpaar

Streckenverlauf



Fahrzeuge



Liniensteckbrief go.Rheinland

RE 18 – Liège-Maastricht-Aachen-Express (LIMAX)

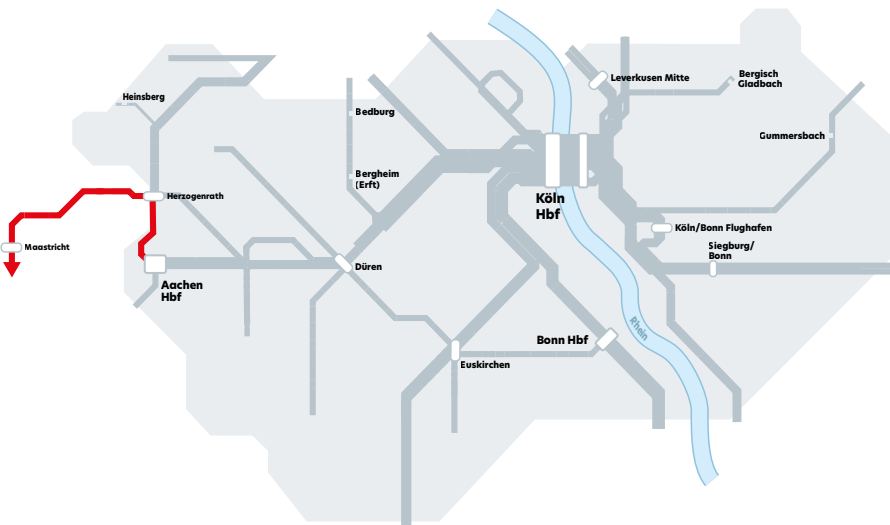
Hardfacts

	Linienlänge	gesamt: 49,8 km (bis Maastricht-Randwyck), davon 15,4 km im Verbandsgebiet von go.Rheinland		Betriebsleistung	338,92 Tsd. Zkm p. a.
	Fahrgastzahlen	267,97 Tsd. Fahrgäste p. a.		Beförderungsleistung	115,75 Tsd. Pkm p. a.
	Vertragslaufzeit	bis Dez. 2031		Betreiber	Arriva Personenvervoer Nederland B.V. (Arriva)
	Taktung	alle 30 Min. Aachen – Maastricht, alle 60 Min. Aachen – Liège		Regelfahrzeuge	Stadler FLIRT 3
	Sitzplatzkapazitäten	192 Sitzplätze (Einzeltraktion)			

Linienband

- Aachen Hbf
- Aachen-West
- Herzogenrath
- Weiter nach Eysgelshoven Markt – Landgraaf – Heerlen – Maastricht – Liège-Guillemins (Lüttich)
- stufenfreier Zugang

Streckenverlauf



Fahrzeuge



Liniensteckbrief go.Rheinland
RE 22 – Eifel-Mosel-Express

Hardfacts

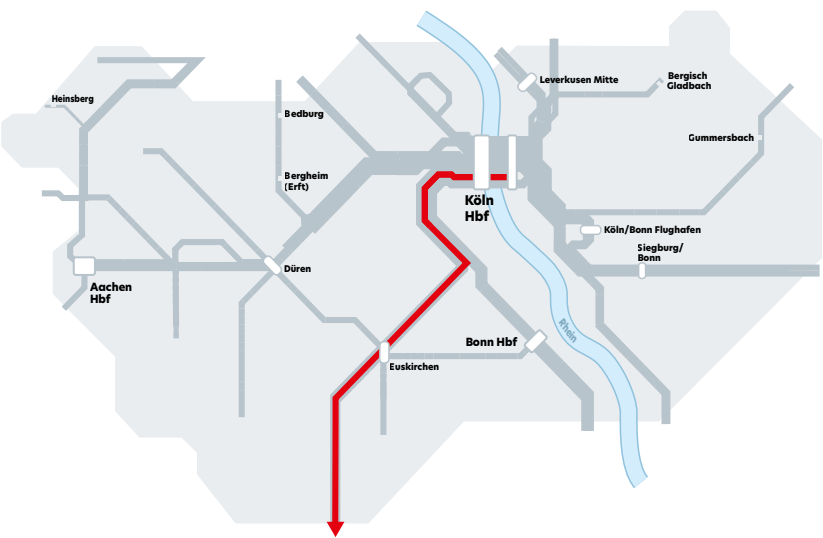
	Linienlänge	gesamt: 182,63 km, davon 92,38 km im Verbandsgebiet von go.Rheinland		Betriebsleistung	1,20 Mio. Zkm p. a.
	Fahrgastzahlen	2,34 Mio. Fahrgäste p. a.		Beförderungsleistung	61,15 Mio. Pkm p. a.
	Vertragslaufzeit	bis Dez. 2033		Betreiber	DB Regio, Region NRW (DB Regio NRW)
	Taktung	alle 60 Min. (Regeltakt, HVZ-Leistungen in Einzellagen)		Regelfahrzeuge	Alstom Coradia LINT 54/81 (VT 622/620)
	Sitzplatzkapazitäten	LINT 81: 300 Sitzplätze (Einzeltraktion), 600 Sitzplätze (Doppeltraktion) LINT 54: 180 Sitzplätze (Einzeltraktion), 360 Sitzplätze (Doppeltraktion) LINT 81 + 54: 480 Sitzplätze (Mischtraktion)			

Linienband

- Köln Messe/Deutz
- Köln Hbf
- Köln West
- Köln Süd
- Hürth-Kalscheuren *
- Brühl-Kierberg *
- Erftstadt
- Weilerswist
- Weilerswist-Derkum
- Euskirchen-Großbüllesheim
- Euskirchen
- Satzvey
- Mechernich
- Kall
- Urft (Steinfeld)
- Nettersheim
- Blankenheim (Wald)
- Schmidtheim
- Dahlem (Eifel)
- Weiter nach Jünkerath – Gerolstein – Bitburg-Erdorf – Trier Hbf

 stufenfreier Zugang
 teils stufenfreier Zugang
* nur einzelne Leistungen

Streckenverlauf



Fahrzeuge



Liniensteckbrief go.Rheinland
RB 20 – die euregiobahn

Hardfacts

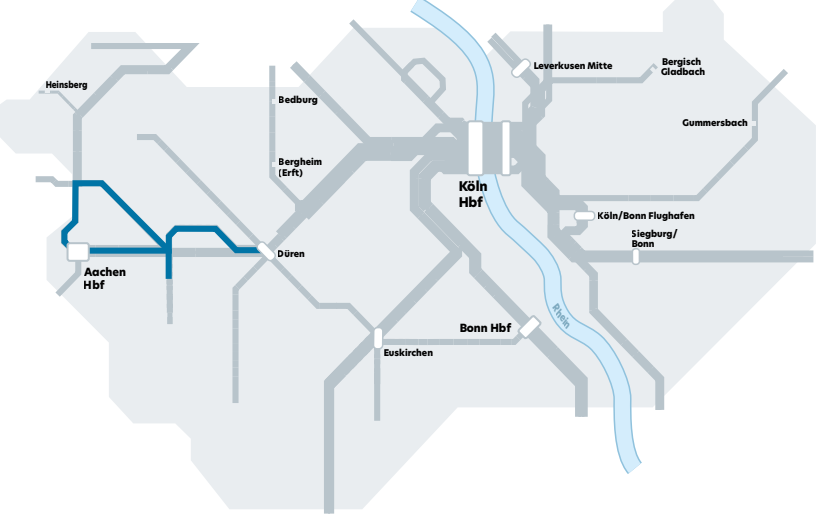
	Linienlänge	gesamt: 75,88 km, davon 75,88 km im Verbandsgebiet von go.Rheinland		Betriebsleistung	1,50 Mio. Zkm p. a.
	Fahrgastzahlen	5,25 Mio. Fahrgäste p. a.		Beförderungsleistung	51,36 Mio. Pkm p. a.
	Vertragslaufzeit	bis Dez. 2026		Betreiber	DB Regio, Region NRW (DB Regio NRW)
	Taktung	alle 30 Min. Langerwehe/Stolberg Altstadt – Alsdorf Annapark, alle 60 Min. Düren/Stolberg Altstadt – Stolberg (Rheinl) Hbf Gl. 44 (Regeltakt)		Regelfahrzeuge	Bombardier Talent 1 (VT 643.2)
	Sitzplatzkapazitäten	Einzeltraktion: 96 Sitzplätze Doppeltraktion: 192 Sitzplätze			

Linienband

- Düren
- Langerwehe
- Eschweiler-Weisweiler
- Eschweiler-Nothberg
- Eschweiler Talbf
- Eschweiler West
- Stolberg Altstadt
- Stolberg Rathaus
- Stolberg Mühlener Bf
- Stolberg-Schneidmühle
- Stolberg Hbf Gl. 27
Vereinigung/Flügelung mit Zugteil aus/nach Düren
- Stolberg (Rheinl) Hbf Gl. 1/43
- Eilendorf
- Aachen-Rothe Erde
- Aachen Hbf
- Aachen-Schanz
- Aachen West
- Kohlscheid
- Herzogenrath
- Herzogenrath-Alt Merkstein
- Herzogenrath August-Schmidt-Platz
- Alsdorf-Busch
- Alsdorf Annapark
- Alsdorf-Kellersberg
- Alsdorf-Mariendorf
- Alsdorf Poststraße
- Eschweiler-St. Jöris
- Forschungsflugplatz
- Würselen-Merzbrück
- Stolberg (Rheinl) Hbf Gl. 44

 stufenfreier Zugang

Streckenverlauf



Fahrzeuge



Liniesteckbrief go.Rheinland

RB 21 Nord – Rurtalbahn

Hardfacts

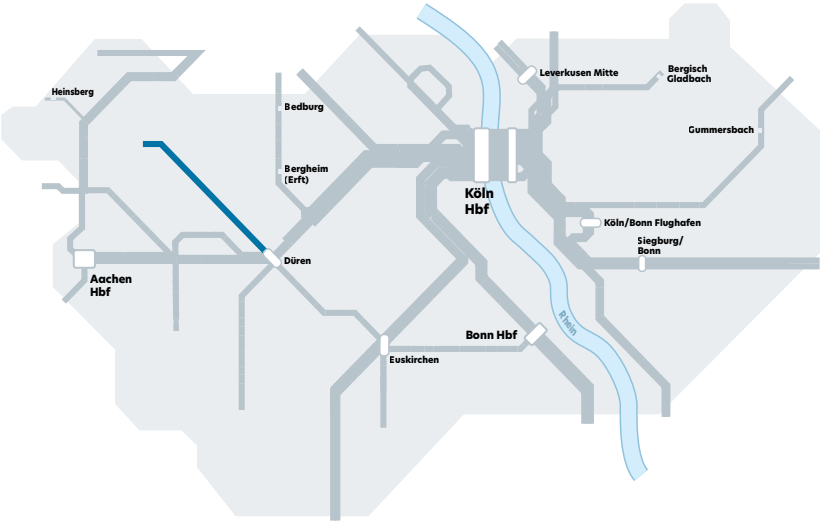
	Linienlänge	gesamt: 25,71 km, davon 25,71 km im Verbandsgebiet von go.Rheinland		Betriebsleistung	493,25 Tsd. Zkm p. a.
	Fahrgastzahlen	2,45 Mio. Fahrgäste p. a.*		Beförderungsleistung	27,30 Mio. Pkm p. a.*
	Vertragslaufzeit	bis Dez. 2025		Betreiber	Rurtalbahn GmbH (RTB)
	Taktung	alle 30 Min. Düren – Jülich Nord (in der HVZ, Mo.–Fr.), alle 60 Min. Düren – Linnich		Regelfahrzeuge	Alstom Coradia LINT 54 (VT 622)
	Sitzplatzkapazitäten	LINT 54: 180 Sitzplätze (Einzeltraktion)			

* zusammen mit RB21 Süd

Linienband

Streckenverlauf

- Düren
- Düren Im Großen Tal
- Huchem-Stammeln
- Selhausen
- Krauthausen
- Jülich-Selgersdorf
- Jülich Forschungszentrum
- Jülich
- Jülich Nord
- Jülich-Broich
- Linnich-Tetz
- Linnich SIG Combibloc



Fahrzeuge



Liniesteckbrief go.Rheinland

RB 21 Süd – Rurtalbahn

Hardfacts

	Linienlänge	gesamt: 29,86 km, davon 29,86 km im Verbandsgebiet von go.Rheinland		Betriebsleistung	467,95 Tsd. Zkm p. a.
	Fahrgastzahlen	2,45 Mio. Fahrgäste p. a.*		Beförderungsleistung	27,30 Mio. Pkm p. a.*
	Vertragslaufzeit	bis Dez. 2025		Betreiber	Rurtalbahn GmbH (RTB)
	Taktung	alle 30 Min. Düren – Untermaubach-Schlagstein (in der HVZ, Mo.–Fr.), alle 60 Min. Düren – Heimbach (Eifel)		Regelfahrzeuge	Stadler Regio-Shuttle RS1 (VT 650)
	Sitzplatzkapazitäten	Einzeltraktion: 71 Sitzplätze Doppeltraktion: 142 Sitzplätze Dreifachtraktion: 213 Sitzplätze			

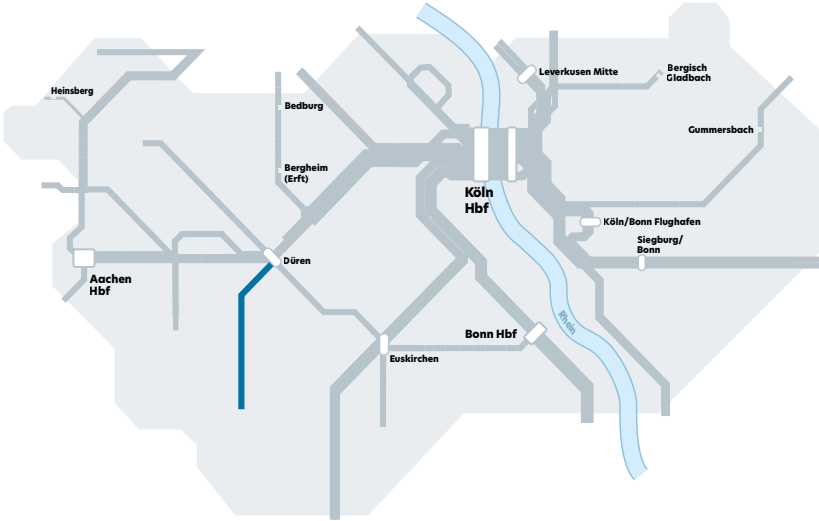
* zusammen mit RB21 Nord

Linienband

Streckenverlauf

- Düren
- Düren Annakirmesplatz
- Düren Kuhbrücke
- Düren-Lendersdorf
- Düren Renkerstraße/Krankenhaus
- Tuchmühle
- Kreuzau Bf
- Kreuzau Eifelstraße
- Üdingen
- Untermaubach-Schlagstein
- Obermaubach
- Zerkall
- Nideggen-Brück
- Abenden
- Blens
- Hausen (bei Düren)
- Heimbach (Eifel)

 stufenfreier Zugang



Fahrzeuge



Liniensteckbrief go.Rheinland

RB 24 – Eifelbahn

Hardfacts

	Linienlänge	gesamt: 182,63 km, davon 92,38 km im Verbandsgebiet von go.Rheinland		Betriebsleistung	1,09 Mio. Zkm p. a.
	Fahrgastzahlen	2,77 Mio. Fahrgäste p. a.		Beförderungsleistung	65,32 Mio. Pkm p. a.
	Vertragslaufzeit	bis Dez. 2033		Betreiber	DB Regio, Region NRW (DB Regio NRW)
	Taktung	alle 60 Min. (Regeltakt, HVZ-Leistungen in Einzellagen)		Regelfahrzeuge	Alstom Coradia LINT 54/81 (VT 622/620)
	Sitzplatzkapazitäten	LINT 81: 300 Sitzplätze (Einzeltraktion), 600 Sitzplätze (Doppeltraktion) LINT 54: 180 Sitzplätze (Einzeltraktion), 360 Sitzplätze (Doppeltraktion) LINT 54 + 81: 480 Sitzplätze (Mischtraktion)			

Linienband

- Köln Messe/Deutz

Köln Hbf

Köln West

Köln Süd

Hürth-Kalscheuren

Brühl-Kierberg

Erftstadt

Weilerswist

Weilerswist-Derkum

Euskirchen-Großbüllesheim

Euskirchen

Satzvey

Mechernich

Kall

Urft (Steinfeld) *

Nettersheim *

Blankenheim *

Schmidtheim *

Dahlem (Eifel) *

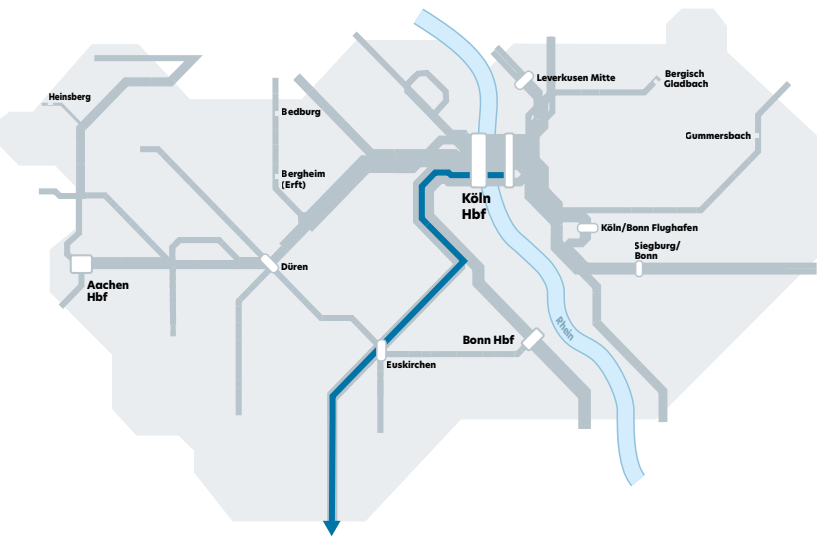
Weiter nach Jünkerath – Gerolstein (– Bitburg-Erdorf – Trier Hbf in Einzellagen)

stufenfreier Zugang

teils stufenfreier Zugang

* nur HVZ

Streckenverlauf



Fahrzeuge



Liniensteckbrief go.Rheinland

RB 25 – Oberbergische Bahn

Hardfacts

	Linienlänge	gesamt: 97,90 km, davon 73,54 km im Verbandsgebiet von go.Rheinland		Betriebsleistung	1,77 Mio. Zkm p. a.
	Fahrgastzahlen	4,33 Mio. Fahrgäste p. a.		Beförderungsleistung	80,02 Mio. Pkm p. a.
	Vertragslaufzeit	bis Dez. 2033		Betreiber	DB Regio, Region NRW (DB Regio NRW)
	Taktung	alle 30 Min. Köln Hansaring – Engelskirchen (in der HVZ bis Gummersbach), alle 60 Min. Köln Hansaring – Lüdenscheid		Regelfahrzeuge	Alstom Coradia LINT 54/81 (VT 622/620)
	Sitzplatzkapazitäten	LINT 81: 300 Sitzplätze (Einzeltraktion), 600 Sitzplätze (Doppeltraktion) LINT 54: 180 Sitzplätze (Einzeltraktion), 360 Sitzplätze (Doppeltraktion) LINT 54 + 81: 480 Sitzplätze (Mischtraktion)			

Linienband

- Köln Hansaring

Köln Hbf

Köln Messe/Deutz

Köln Trimbornstraße

Köln Frankfurter Straße

Rösrath-Stümpen

Rösrath

Hoffnungsthal

Honrath

Overath

Engelskirchen

Ründeroth

Gummersbach-Dieringhausen

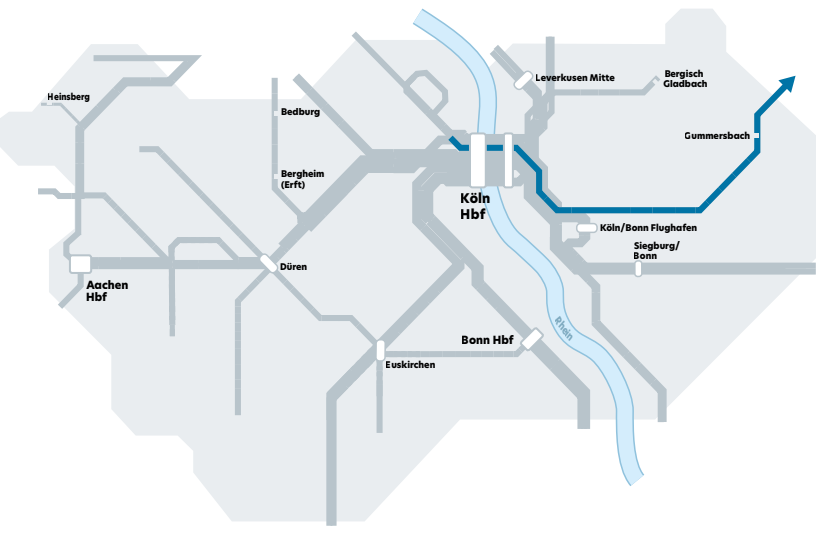
Gummersbach

Marienheide

Weiter nach Meinerzhagen – Kierspe – Halver-Oberbrügge – Lüdenscheid-Brügge (Westf) – Lüdenscheid
- stufenfreier Zugang

teils stufenfreier Zugang

Streckenverlauf



Fahrzeuge



Liniesteckbrief go.Rheinland

RB 26 – Mittelrheinbahn

Hardfacts

	Linienlänge	gesamt: 107,70 km (Köln/Bonn Flugh. – Koblenz Hbf), davon 60,66 km im Verbandsgebiet von go.Rheinland		Betriebsleistung	883,17 Tsd. Zkm p. a.
	Fahrgastzahlen	5,68 Mio. Fahrgäste p. a.		Beförderungsleistung	114,47 Mio. Pkm p. a.
	Vertragslaufzeit	bis Dez. 2033		Betreiber	Transdev Trans Regio Deutsche Regionalbahn GmbH (Trans Regio)
	Taktung	alle 60 Min. (Regeltakt)		Regelfahrzeuge	Siemens Desiro ML (ET 460)
	Sitzplatzkapazitäten	Non-Redesign: 252 Sitzplätze (Einzeltraktion), 504 Sitzplätze (Doppeltraktion), 756 Sitzplätze (Dreifachtraktion) Redesign: 224 Sitzplätze (Einzeltraktion), 448 Sitzplätze (Doppeltraktion), 672 Sitzplätze (Dreifachtraktion)			

Linienband

- 

Köln/Bonn Flughafen *
- 

Köln Messe/Deutz
- 

Köln Hbf
- 

Köln West
- 

Köln Süd
- 

Hürth-Kalscheuren
- 

Brühl
- 

Sechtem
- 

Roisdorf
- 

Bonn Hbf
- 

Bonn UN Campus
- 

Bonn-Bad Godesberg
- 

Bonn-Mehlem
- 

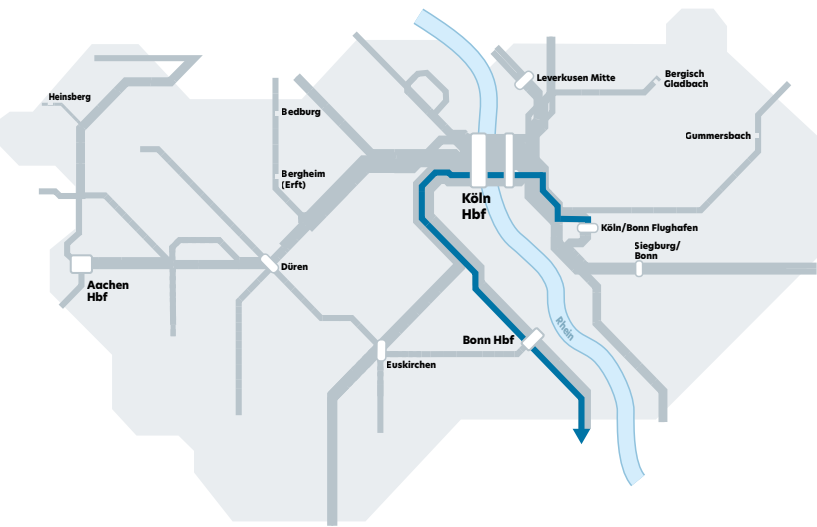
Weiter nach Rolandseck – Oberwinter – Remagen – Sinzig (Rhein) – Bad Breisig – Andernach – Koblenz Hbf – Boppard Hbf – St. Goar – Oberwesel – Bacharach – Bingen (Rhein) Hbf – Gau-Algesheim – Ingelheim – Mainz Hbf

 stufenfreier Zugang

 teils stufenfreier Zugang

* nur Spätfahrten

Streckenverlauf



Fahrzeuge



Liniesteckbrief go.Rheinland

RB 27 – Rhein-Erft-Bahn

Hardfacts

	Linienlänge	gesamt: 160,69 km, davon 73,08 km im Verbandsgebiet von go.Rheinland		Betriebsleistung	1,09 Mio. Zkm p. a.
	Fahrgastzahlen	4,57 Mio. Fahrgäste p. a.		Beförderungsleistung	73,72 Mio. Pkm p. a.
	Vertragslaufzeit	bis Dez. 2028		Betreiber	DB Regio, Region NRW (DB Regio NRW)
	Taktung	alle 60 Min. (Regeltakt)		Regelfahrzeuge	ET 425
	Sitzplatzkapazitäten	210 Sitzplätze (Einzeltraktion), 420 Sitzplätze (Doppeltraktion)			

Linienband

- 

Pulheim
- 

Köln-Ehrenfeld
- 

Köln Hbf
- 

Köln Messe/Deutz
- 

Köln/Bonn Flughafen
- 

Troisdorf
- 

Friedrich-Wilhelmshütte
- 

Menden (Rheinl)
- 

Bonn-Beuel
- 

Bonn Oberkassel
- 

Niederdollendorf
- 

Rhöndorf
- 

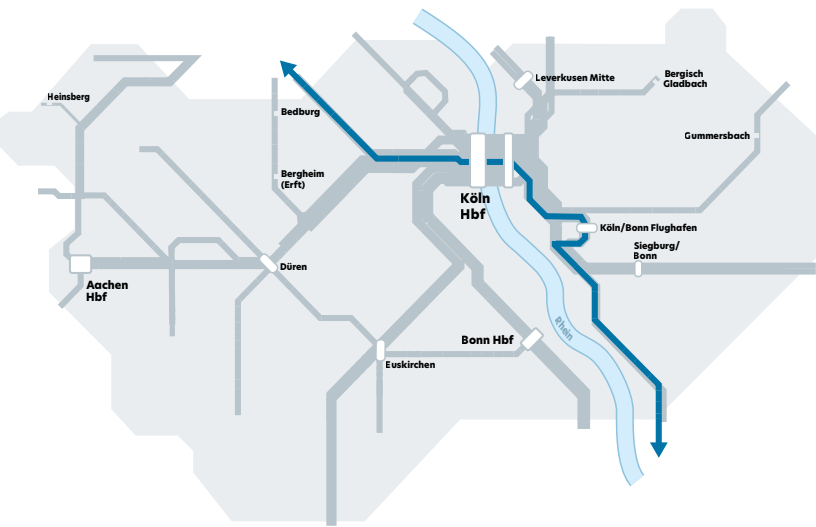
Bad Honnef (Rheinl)
- 

Weiter nach Unkel – Linz (Rhein) – Neuwied – Koblenz-Ehrenbreitstein – Koblenz Hbf

 stufenfreier Zugang

 teils stufenfreier Zugang

Streckenverlauf



Fahrzeuge



Liniesteckbrief go.Rheinland

RB 28 – Eifel-Bördebahn

Hardfacts

	Linienlänge	gesamt: 30,26 km, davon 30,26 km im Verbandsgebiet von go.Rheinland		Betriebsleistung	342,91 Tsd. Zkm p. a.
	Fahrgastzahlen	335,25 Tsd. Fahrgäste p. a.		Beförderungsleistung	Keine Beförderungsleistung für 2023 ausgewiesen
	Vertragslaufzeit	bis Dez. 2025		Betreiber	Rurtalbahn GmbH (RTB)
	Taktung	alle 60 Min. (Regeltakt)		Regelfahrzeuge	Stadler Regio-Shuttle RS1 (VT 650)
	Sitzplatzkapazitäten	71 Sitzplätze (Einzeltraktion)			

Linienband

- 

Düren
- 

Nörvenich-Binsfeld
- 

Nörvenich-Rommelsheim
- 

Vettweiß-Jakobwüllesheim
- 

Vettweiß
- 

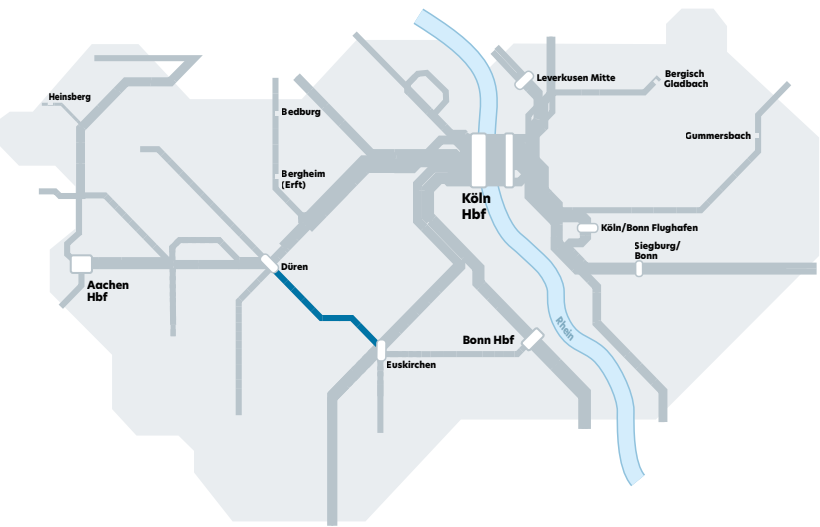
Zülpich
- 

Nemmenich
- 

Euskirchen
- 

stufenfreier Zugang

Streckenverlauf



Fahrzeuge



Liniesteckbrief go.Rheinland

RB 30 – Rhein-Ahr-Bahn/RB 39 (RLP) – Ahrtalbahn

Hardfacts

	Linienlänge	50,02 km, davon 12,21 km im Verbandsgebiet von go.Rheinland		Betriebsleistung	138,36 Tsd. Zkm p. a.
	Fahrgastzahlen	796,46 Tsd. Fahrgäste p. a.		Beförderungsleistung	5,79 Mio. Pkm p. a.
	Vertragslaufzeit	bis Dez. 2033		Betreiber	DB Regio, Region NRW (DB Regio NRW)
	Taktung	alle 60 Min. Bonn Hbf – Ahrbrück als RB 30, alle 20–40 Min. Remagen – Ahrbrück als RB 39 RLP		Regelfahrzeuge	Alstom Coradia LINT 54/81 (VT 622/620)
	Sitzplatzkapazitäten	LINT 81: 300 Sitzplätze (Einzeltraktion) LINT 54: 180 Sitzplätze (Einzeltraktion)			

Linienband

- 

Bonn Hbf
- 

Bonn UN Campus
- 

Bonn-Bad Godesberg
- 

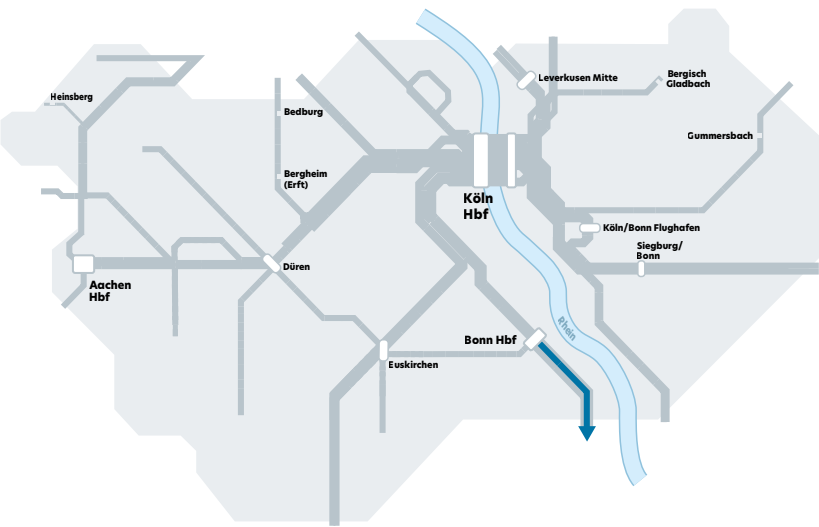
Bonn-Mehlem
- 

Weiter nach Oberwinter – Remagen – Bad Neuenahr-Ahrweiler – Walporzheim – Dernau – Mayschoß – Ahrbrück
- 

stufenfreier Zugang
- 

teils stufenfreier Zugang

Streckenverlauf



Fahrzeuge



Liniesteckbrief go.Rheinland

RB 33 – Rhein-Niers-Bahn

Hardfacts

	Linienlänge	gesamt: 130,27 km, davon 48,93 km im Verbandsgebiet von go.Rheinland		Betriebsleistung	897,12 Tsd. Zkm p. a.
	Fahrgastzahlen	2,70 Mio. Fahrgäste p. a.		Beförderungsleistung	53,50 Mio. Pkm p. a.
	Vertragslaufzeit	bis Dez. 2034		Betreiber	DB Regio, Region NRW (DB Regio NRW)
	Taktung	alle 60 Min. (Regeltakt, HVZ-Leistungen in Einzellagen)		Regelfahrzeuge	Alstom Coradia Continental (ET 1440)
	Sitzplatzkapazitäten	Dreiteiler: 152 Sitzplätze (Einzeltraktion), 304 Sitzplätze (Doppeltraktion) Fünfteiler: 255 Sitzplätze (Einzeltraktion), 510 Sitzplätze (Doppeltraktion) Drei-/Fünfteiler: 407 Sitzplätze (Mischtraktion)			

Linienband

- Aachen Hbf

Aachen-Schanz

Aachen West

Kohlscheid

Herzogenrath

Übach-Palenberg

Geilenkirchen

Lindern Flügelung/Vereinigung mit dem Zugteil aus/nach Heinsberg (Rheinl)

Heinsberg-Randerath

Heinsberg-Horst

Heinsberg-Porselen

Heinsberg-Dremmen

Heinsberg-Oberbruch

Heinsberg-Kreishaus

Heinsberg (Rheinl)

Brachelen

Hückelhoven-Baal

Erkelenz

Weiter nach Mönchengladbach Hbf – Viersen – Krefeld Hbf – Duisburg Hbf – Essen Hbf – Essen-Steele
- stufenfreier Zugang
- Streckenverlauf
-
- Fahrzeuge
-
-
- Stand: April 2025
- RHEINLAND

Bewegt Dich.
- Liniesteckbrief go.Rheinland

RB 34 – Schwalm-Nette-Bahn
- Hardfacts
- | | | | | | |
|---|-----------------------------|---|---|-----------------------------|---------------------------------|
|  | Linienlänge | gesamt: 22,17 km, davon 10,00 km im Verbandsgebiet von go.Rheinland |  | Betriebsleistung | 102,54 Tsd. Zkm p. a. |
|  | Fahrgastzahlen | 190,23 Tsd. Fahrgäste p. a. |  | Beförderungsleistung | 815,87 Tsd. Pkm p. a. |
|  | Vertragslaufzeit | bis Dez. 2029 |  | Betreiber | VIAS Rail GmbH |
|  | Taktung | alle 60 Min. (Mo.–Fr.), alle 120 Min. (Wochenende und Feiertage) |  | Regelfahrzeuge | Alstom Coradia LINT 41 (VT 648) |
|  | Sitzplatzkapazitäten | LINT 41: 120 Sitzplätze (Einzeltraktion) | | | |
- Linienband
- Dalheim

Arsbeck

Wegberg

Weiter nach Rheydt Hbf – Mönchengladbach Hbf

stufenfreier Zugang

Streckenverlauf

Fahrzeuge

Stand: April 2025

Liniensteckbrief go.Rheinland

RB 38 – Erftbahn

Hardfacts

	Linienlänge	gesamt: 34,12 km, davon 34,12 km im Verbandsgebiet von go.Rheinland		Betriebsleistung	600,96 Tsd. Zkm p. a.
	Fahrgastzahlen	1,24 Mio. Fahrgäste p. a.		Beförderungsleistung	29,29 Mio. Pkm p. a.
	Vertragslaufzeit	bis Dez. 2025		Betreiber	DB Regio, Region NRW (DB Regio NRW)
	Taktung	alle 30 Min. Horrem – Bedburg (Mo.–Fr.), alle 60 Min.Köln Messe/Deutz – Bedburg (täglich)		Regelfahrzeuge	Alstom Coradia LINT 81 (VT 620)
	Sitzplatzkapazitäten	300 Sitzplätze (Einzeltraktion), 600 Sitzplätze (Doppeltraktion)			

Linienband

- 

Köln Messe/Deutz
- 

Köln Hbf
- 

Köln-Ehrenfeld
- 

Horrem
- 

Quadrath-Ichendorf
- 

Bergheim (Erft)
- 

Zieverich
- 

Pfaffendorf
- 

Glesch
- 

Bedburg (Erft)

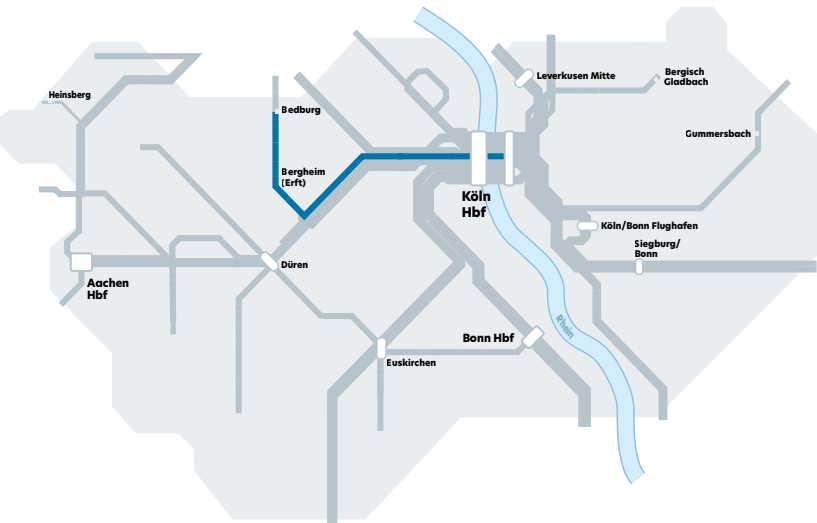


stufenfreier Zugang



teils stufenfreier Zugang

Streckenverlauf



Fahrzeuge



Liniensteckbrief go.Rheinland

RB 39 – Düssel-Erft-Bahn

Hardfacts

	Linienlänge	gesamt: 38,49 km, davon 5,32 km im Verbandsgebiet von go.Rheinland		Betriebsleistung	66,85 Tsd. Zkm p. a.
	Fahrgastzahlen	175,49 Tsd. Fahrgäste p. a.		Beförderungsleistung	639,71 Tsd. Pkm p. a.
	Vertragslaufzeit	bis Dez. 2029		Betreiber	VIAS Rail GmbH
	Taktung	alle 60 Min. Bedburg – Düsseldorf Hbf (Mo.–Fr.), alle 60 Min. Bedburg – Neuss Hbf (Wochenende und Feiertage)		Regelfahrzeuge	Alstom Coradia LINT 41/54 (VT 648/622)
	Sitzplatzkapazitäten	LINT 41: 120 Sitzplätze (Einzeltraktion), 240 Sitzplätze (Doppeltraktion) LINT 54: 180 Sitzplätze (Einzeltraktion), 360 Sitzplätze (Doppeltraktion) LINT 41 + 54: 300 Sitzplätze (Mischtraktion)			

Linienband

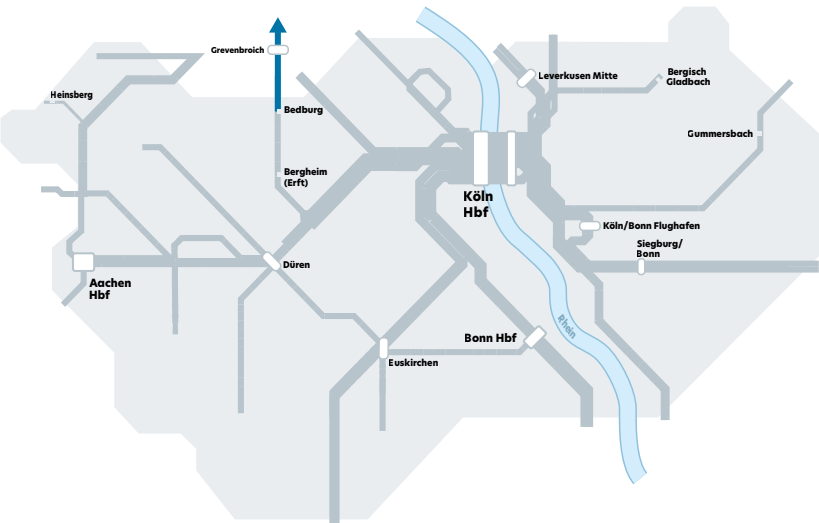
- 

Bedburg (Erft)
- 

Weiter nach Grevenbroich – Neuss Hbf – Düsseldorf Hbf
- 

stufenfreier Zugang

Streckenverlauf

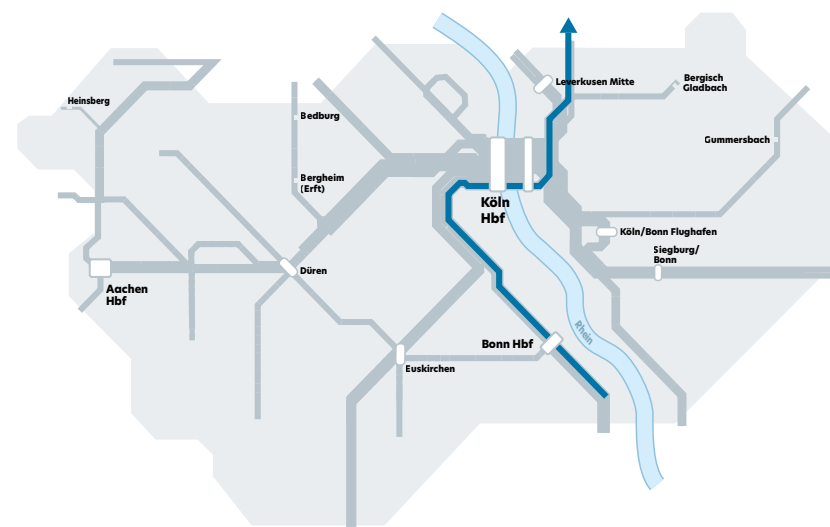


Fahrzeuge



	Linienlänge	gesamt: 93,86 km, davon 65,92 km im Verbandsgebiet von go.Rheinland		Betriebsleistung	1,50 Mio. Zkm p. a.
	Fahrgastzahlen	8,63 Mio. Fahrgäste p. a.		Beförderungsleistung	174,20 Mio. Pkm p. a.
	Vertragslaufzeit	bis Dez. 2030		Betreiber	National Express Rail GmbH
	Taktung	alle 60 Min. Bonn-Mehlem – Wuppertal-Oberbarmen, alle 25–35 Min. Köln Hbf – Wuppertal-Oberbarmen (in der HVZ bereits ab Bonn Hbf)		Regelfahrzeuge	Bombardier Talent 2 (ET 442)
	Sitzplatzkapazitäten	Dreiteiler: 160 Sitzplätze (Einzeltraktion), 320 Sitzplätze (Doppeltraktion) Fünfteiler: 255 Sitzplätze (Einzeltraktion) Drei-/Fünfteiler: 415 Sitzplätze (Mischtraktion)			

Streckenverlauf

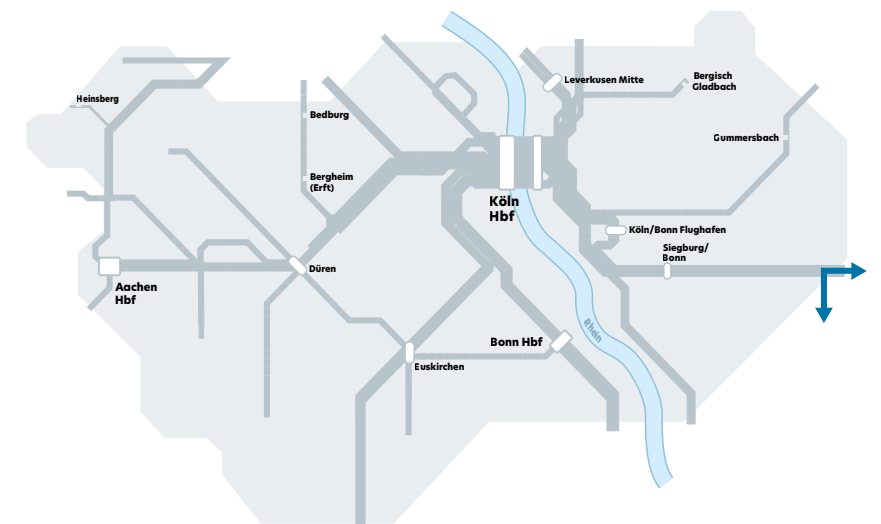
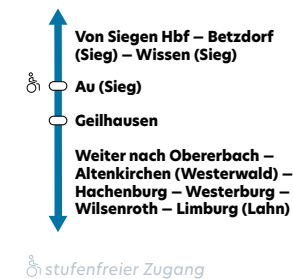


Fahrzeuge



	Linienlänge	gesamt: 48,35 km (Siegen – Altenkirchen), davon 3,44 km im Verbandsgebiet von go.Rheinland		Betriebsleistung	57,56 Tsd. Zkm p. a.
	Fahrgastzahlen	Keine Fahrgastzahlen für 2023 ausgewiesen		Beförderungsleistung	Keine Beförderungsleistung für 2023 ausgewiesen
	Vertragslaufzeit	bis Dez. 2030		Betreiber	HLB Hessenbahn GmbH
	Taktung	alle 60 Min. Siegen – Altenkirchen – Limburg (Lahn) (täglich), alle 20–40 Min. Betzdorf – Altenkirchen (Mo.-Fr.), einzelne Verstärkerfahrten in der HVZ (Mo.–Fr.)		Regelfahrzeuge	Alstom Coradia LINT 27/41 (VT 640/648/1648)
	Sitzplatzkapazitäten	LINT 27: 60 Sitzplätze (Einzeltraktion), 120 Sitzplätze (Doppeltraktion) LINT 27 + 41: 180 Sitzplätze (Mischtraktion) LINT 41: 120 Sitzplätze (Einzeltraktion), 240 Sitzplätze (Doppeltraktion) LINT 27 + 41 + 41: 300 Sitzplätze (Mischtraktion)			

Streckenverlauf



Fahrzeuge



Liniesteckbrief go.Rheinland

S 6 – S-Bahn Rheinland

Hardfacts

	Linienlänge	gesamt: 92,54 km, davon 34,81 km im Verbandsgebiet von go.Rheinland		Betriebsleistung	1,21 Mio. Zkm p. a.
	Fahrgastzahlen	4,84 Mio. Fahrgäste p. a.*		Beförderungsleistung	45,80 Mio. Pkm p. a.*
	Vertragslaufzeit	bis Dez. 2032		Betreiber	DB Regio AG, Region NRW (DB Regio NRW)
	Taktung	alle 20 Min. Köln-Worringen – Essen Hbf (Mo.–Fr.), alle 20–40 Min. Köln-Nippes – Essen Hbf, alle 60 Min. Köln-Nippes – Düsseldorf Hbf (Sa.), alle 30 Min. Köln-Worringen – Köln-Nippes – Essen Hbf (So.)		Regelfahrzeuge	ET 422
	Sitzplatzkapazitäten	384 Sitzplätze (Doppeltraktion)			

* niedrige Werte aufgrund ganzjähriger Bauarbeiten 2023

Linienband

- Köln-Worringen

Köln-Blumenberg

Köln-Chorweiler Nord

Köln-Chorweiler

Köln Volkhovener Weg

Köln-Longerich

Köln-Geldernstraße

Köln-Nippes

Köln Hansaring

Köln Hbf

Köln Messe/Deutz

Köln-Buchforst

Köln Mülheim

Köln-Stammheim

Leverkusen Chempark

Leverkusen Mitte

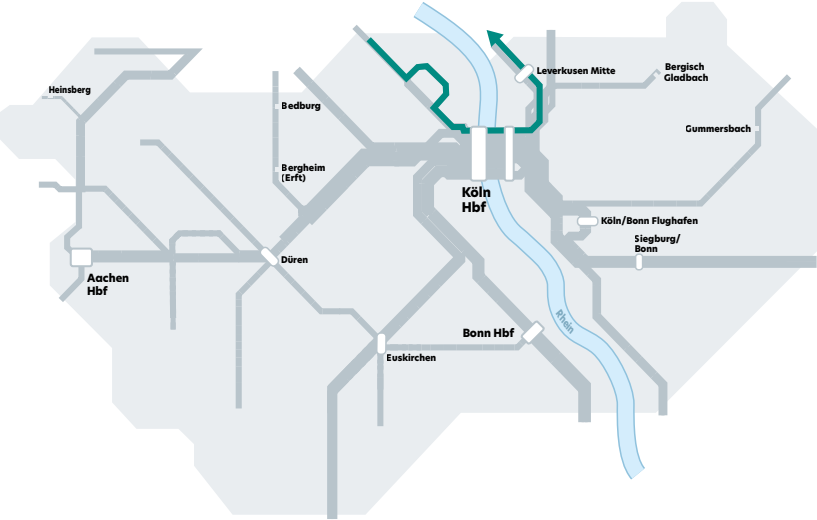
Leverkusen-Küppersteg

Leverkusen-Rheindorf

Weiter nach Langenfeld – Düsseldorf-Benrath – Düsseldorf Hbf – Düsseldorf-Derendorf – Ratingen Ost – Essen-Werden – Essen Hbf

 stufenfreier Zugang
 teils stufenfreier Zugang

Streckenverlauf



Fahrzeuge



Liniesteckbrief go.Rheinland

S 11 – S-Bahn Rheinland

Hardfacts

	Linienlänge	gesamt: 71,12 km, davon 33,18 km im Verbandsgebiet von go.Rheinland		Betriebsleistung	1,35 Mio. Zkm p. a.
	Fahrgastzahlen	14,45 Mio. Fahrgäste p. a.		Beförderungsleistung	129,07 Mio. Pkm p. a.
	Vertragslaufzeit	bis Dez. 2032		Betreiber	DB Regio AG, Region NRW (DB Regio NRW)
	Taktung	alle 20 Min. Bergisch Gladbach – Düsseldorf Flughafen Terminal (Mo.–Fr., So., Regeltakt), alle 20 Min. Bergisch Gladbach – Dormagen, alle 20–40 min. Bergisch Gladbach – Düsseldorf Flughafen Terminal (Sa.)		Regelfahrzeuge	ET 423 (S 11)
	Sitzplatzkapazitäten	384 Sitzplätze (Doppeltraktion)			

Linienband

- Bergisch Gladbach

Duckterath

Köln-Dellbrück

Köln-Holweide

Köln-Mülheim

Köln-Buchforst

Köln Messe/Deutz

Köln Hbf

Köln Hansaring

Köln-Nippes

Köln Geldernstraße/Parkgürtel

Köln-Longerich

Köln Volkhovener Weg

Köln-Chorweiler

Köln-Chorweiler Nord

Köln-Blumenberg

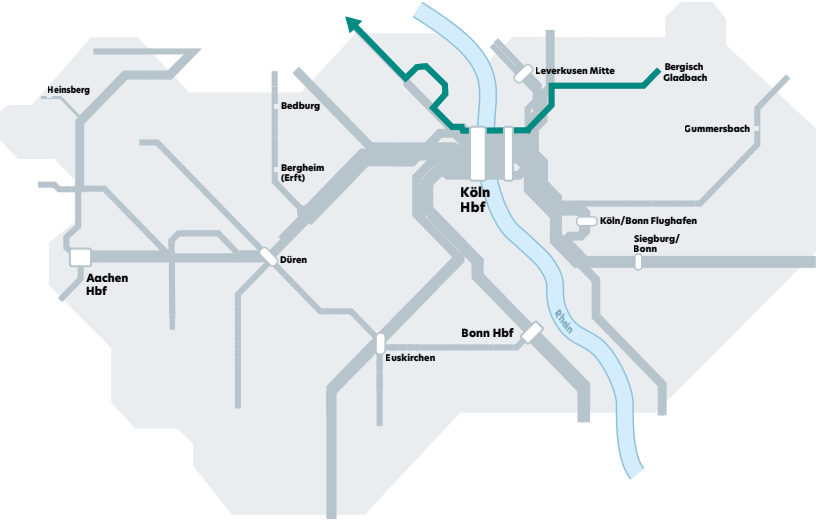
Köln-Worringen

Dormagen Chempark

Weiter nach Dormagen – Neuss Hbf – Düsseldorf-Bilk – Düsseldorf Hbf – Düsseldorf-Derendorf – Düsseldorf Flughafen Terminal

 stufenfreier Zugang
 teils stufenfreier Zugang

Streckenverlauf



Fahrzeuge



Liniesteckbrief go.Rheinland

S 12 – S-Bahn Rheinland

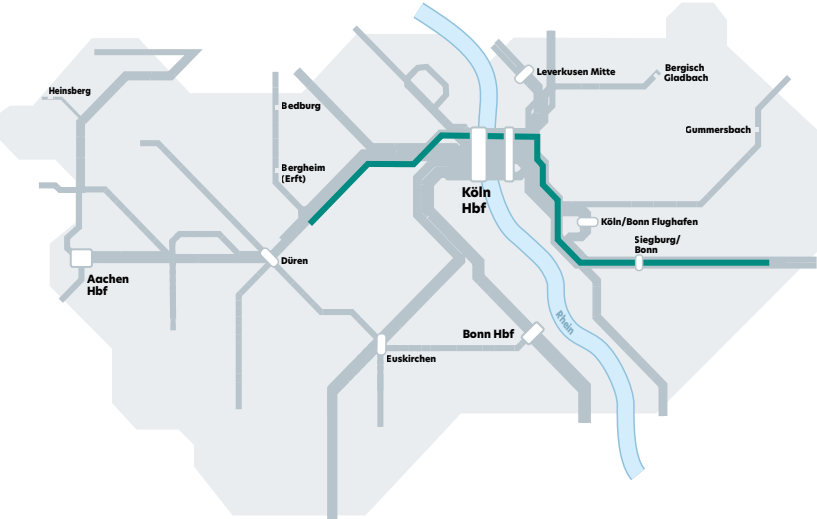
Hardfacts

	Linienlänge	gesamt: 87,93 km, davon 87,93 km im Verbandsgebiet von go.Rheinland		Betriebsleistung	2,22 Mio. Zkm p. a.
	Fahrgastzahlen	13,46 Mio. Fahrgäste p. a.		Beförderungsleistung	163,33 Mio. Pkm p. a.
	Vertragslaufzeit	bis Dez. 2032		Betreiber	DB Regio AG, Region NRW (DB Regio NRW)
	Taktung	alle 20 Min. Köln-Ehrenfeld – Hennef (Sieg) (in der HVZ bereits ab Horrem), alle 60 Min. Horrem – Au (Sieg) (Mo.–Fr.), alle 20 Min. Köln-Ehrenfeld – Troisdorf, alle 20–40 Min. Köln-Ehrenfeld – Hennef (Sieg), alle 60 Min. Köln-Ehrenfeld – Au (Sieg) (Sa.), alle 30 Min. Horrem/Köln-Ehrenfeld – Au (Sieg) (So.)		Regelfahrzeuge	ET 423
	Sitzplatzkapazitäten	384 Sitzplätze (Doppeltraktion)			

Linienband

Streckenverlauf

- Sindorf (nur eine Fahrt)
- Horrem *
- Frechen-Königsdorf *
- Köln-Weiden West *
- Köln-Lövenich *
- Köln-Müngersdorf Technologiepark *
- Köln-Ehrenfeld
- Köln-Hansaring
- Köln Hbf
- Köln Messe/Deutz
- Köln Trimbornstraße
- Köln Airport-Businesspark
- Köln Steinstraße
- Porz (Rhein)
- Porz-Wahn
- Spich
- Troisdorf
- Siegburg/Bonn
- Hennef (Sieg)
- Hennef Im Siegbogen
- Blankenberg (Sieg)
- Merten (Sieg)
- Eitorf
- Herchen
- Dattenfeld (Sieg)
- Schladern (Sieg)
- Rosbach (Sieg)
- Au (Sieg)



Fahrzeuge



stufenfreier Zugang

teils stufenfreier Zugang

* nur HVZ

Stand: April 2025

Liniesteckbrief go.Rheinland

S 19 – S-Bahn Rheinland

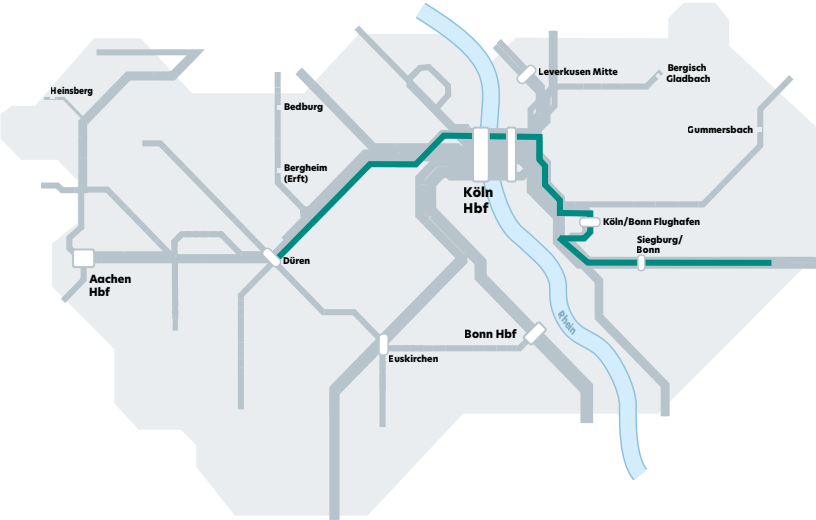
Hardfacts

	Linienlänge	gesamt: 141,71 km, davon 141,71 km im Verbandsgebiet von go.Rheinland		Betriebsleistung	3,66 Mio. Zkm p. a.
	Fahrgastzahlen	20,09 Mio. Fahrgäste p. a.		Beförderungsleistung	301,16 Mio. Pkm p. a.
	Vertragslaufzeit	bis Dez. 2032		Betreiber	DB Regio AG, Region NRW (DB Regio NRW)
	Taktung	alle 60 Min. Düren/Sindorf – Blankenberg (Sieg) (Mo.–Fr.), alle 20 Min. Sindorf – Hennef (Sieg), alle 20–40 Min. Düren – Hennef (Sieg), alle 60 Min. Düren – Au (Sieg) (Mo.–Sa.), alle 30 Min. Sindorf – Hennef (Sieg), alle 30-60 Min. Düren – Au (Sieg) (So.), zwei Zugpaare Aachen Hbf – Hennef (Sieg) (täglich)		Regelfahrzeuge	ET 423
	Sitzplatzkapazitäten	384 Sitzplätze (Doppeltraktion)			

Linienband

Streckenverlauf

- Aachen Hbf (2 Zugpaare)
- Aachen-Rothe Erde (2 Zugpaare)
- Stolberg (Rheinl.) Hbf (2 Zugpaare)
- Eschweiler Hbf (2 Zugpaare)
- Langerwehe (2 Zugpaare)
- Düren
- Merzenich
- Buir
- Sindorf
- Horrem
- Frechen-Königsdorf
- Köln-Weiden West
- Köln-Lövenich
- Köln Müngersdorf Technologiepark
- Köln-Ehrenfeld
- Köln Hansaring
- Köln Hbf
- Köln Messe/Deutz
- Köln Trimbornstraße
- Köln Frankfurter Straße
- Köln/Bonn Flughafen
- Porz-Wahn
- Spich
- Troisdorf
- Siegburg/Bonn
- Hennef (Sieg)
- Hennef Im Siegbogen
- Blankenberg (Sieg) *
- Merten (Sieg)
- Eitorf
- Herchen
- Dattenfeld (Sieg)
- Schladern (Sieg)
- Rosbach (Sieg)
- Au (Sieg)



Fahrzeuge



stufenfreier Zugang

teils stufenfreier Zugang

* nur Fahrten, die hier beginnen/enden

Stand: April 2025

Liniesteckbrief go.Rheinland

S 23 – Voreifelbahn

Hardfacts

	Linienlänge	gesamt: 48,10 km, davon 48,10 km im Verbandsgebiet von go.Rheinland		Betriebs- leistung	1,36 Mio. Zkm p. a.
	Fahrgast- zahlen	4,31 Mio. Fahrgäste p. a.		Beförderungs- leistung	59,79 Mio. Pkm p. a.
	Vertrags- laufzeit	bis Dez. 2033		Betreiber	DB Regio, Region NRW (DB Regio NRW)
	Taktung	alle 15 Min. Bonn Hbf – Rheinbach (in der HVZ, Mo.–Fr.), alle 30 Min. Bonn Hbf – Euskirchen, alle 60 Min. Bonn Hbf – Bad Münstereifel (täglich)		Regel- fahrzeuge	Alstom Coradia LINT 54/81 (VT 622/620)
	Sitzplatz- kapazitäten	LINT 81: 300 Sitzplätze (Einzeltraktion), 600 Sitzplätze (Doppeltraktion) LINT 54: 180 Sitzplätze (Einzeltraktion), 360 Sitzplätze (Doppeltraktion) LINT 81 + 54: 480 Sitzplätze (Mischtraktion)			

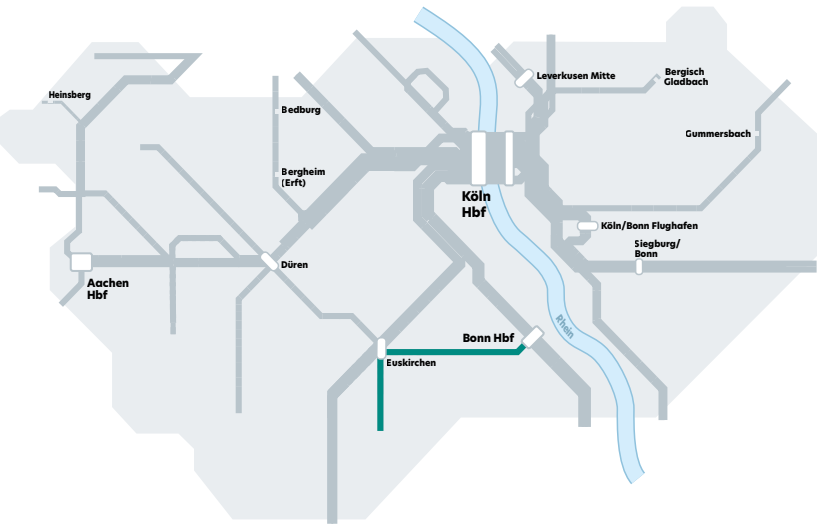
Linienband

- Bonn Hbf
- Bonn-Endenich Nord
- Bonn Helmholtzstraße
- Bonn-Duisdorf
- After-Impekoven
- After-Witterschlick
- Meckenheim Kottenforst *
- Meckenheim Industriepark
- Meckenheim
- Rheinbach Römerkanal
- Rheinbach
- Swisttal-Odendorf
- Euskirchen-Kuchenheim
- Euskirchen
- Euskirchen-Stotzheim
- Euskirchen-Kreuzweingarten
- Bad Münstereifel-Arloff
- Bad Münstereifel-Iversheim
- Bad Münstereifel

stufenfreier Zugang

* nur am WE stündlich bei Bedarf

Streckenverlauf



Fahrzeuge



Liniesteckbrief go.Rheinland

S 41 – euregioAIXpress

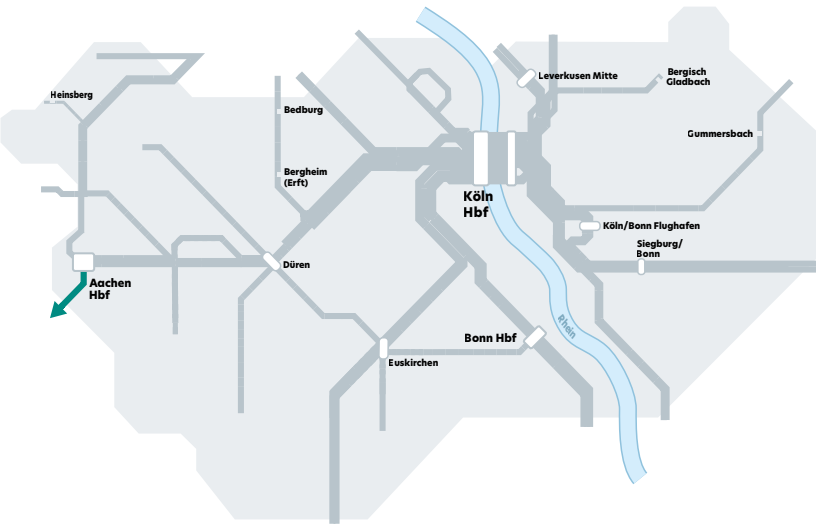
Hardfacts

	Linienlänge	6,77 km, davon 6,77 km im Verbandsgebiet von go.Rheinland		Betriebs- leistung	84,02 Tsd. Zkm p. a.
	Fahrgast- zahlen	276,19 Tsd. Fahrgäste p. a.		Beförderungs- leistung	1,30 Mio. Pkm p. a.
	Vertrags- laufzeit	bis Dez. 2028		Betreiber	Société nationale de chemins de fer belges (SNCB)
	Taktung	alle 60 Min. (Regeltakt)		Regel- fahrzeuge	Lok-I11-Wagen
	Sitzplatz- kapazitäten	278 Sitzplätze (4 Wagen)			

Linienband

- Aachen Hbf
- Weiter nach Welkenraedt –
Verviers – Pepinster –
Liège-Guillemins (Lüttich) –
Liège-Saint Lambert
- stufenfreier Zugang

Streckenverlauf



Anhang 3

Planungsschritte der Infrastrukturentwicklung und Förderung im SPNV



Anhang 4

Kostenangaben für alle infrastrukturellen Maßnahmen im SPNV nach §§ 12, 13 ÖPNVG NRW im Verbandsgebiet von go.Rheinland und im Zeitraum 01. Januar 2017 bis 30. Juni 2024

Infrastrukturelle Maßnahmen nach § 12 ÖPNVG NRW

	Maßnahme	Datum Baubeginn	Gesamtbaukosten (in Euro)	zwf. Kosten (in Euro)	§ 12-Zuwendungen (in Euro)
1	Infrastrukturanteile RB 25: Anpassung der Signalisierung Hoffnungsthal und Rösrath an Doppeltraktion LINT 81-Fahrzeug	20.02.2018	385.000	378.000	340.200
2	Bf. Blankenheim-Wald; Ausbau der Personenunterführung	02.05.2018	5.673.500	834.000	834.000
3	Bf. Blankenheim-Wald, ZIP: Barrierefreier Ausbau des Bahnhofes mit Personenunterführung		5.673.500	4.130.200	4.130.200
4	Neu- u. Ausbau der Informations- u. Kommunikationsinfrastruktur im Schienennetz der Rurtalbahn und Bördebahn (Sicherheit u. Service)		2.000.300	1.997.900€	1.798.100€
5	Befahrbarmachung der Strecke 2572 Stolberg Altstadt bis Stolberg-Breinig einschl. HP Breinig inkl. Erneuerung Rüstbachviadukt	05.12.2018	6.099.200	4.997.300	4.497.600
6	Funktionsverbesserung und Erhöhung von Verfügbarkeit und Sicherheit der Eisenbahninfrastruktur der Rurtalbahn – Teil 2		9.236.800	8.027.700	7.224.900
7	Erneuerung Stellwerkstechnik Linie 18, 1. BA	20.07.2017	12.120.000	11.800.000	10.620.000
8	Fahrstraßenanpassung und Nachrüstung von Signalen im Bf Düren	01.07.2019	3.768.673	3.166.700	2.850.000
9	Erneuerung Stellwerkstechnik Linie 18, 2. BA	20.07.2017	6.388.000	6.113.000	5.501.700
10	Reaktivierung der Bahnstrecke Düren – Euskirchen (Bördebahn) für den Personenverkehr	11.03.2019	11.367.300	7.190.300	6.471.300
11	Änderung der Weicheninfrastruktur in Köln Hbf inkl. Fahrstraßenanpassungen		1.217.700	1.038.700	934.800
12	Blockverdichtung Herchen – Eitorf durch neues Blocksignal	24.10.2015	711.000	626.000	563.400
13	Köln Hbf: Technische Erweiterung der 3-S-Zentrale und der FIA-Anlage	21.12.2017	3.819.200	2.508.800	2.257.900

	Maßnahme	Datum Baubeginn	Gesamtbaukosten (in Euro)	zwf. Kosten (in Euro)	§ 12-Zuwendungen (in Euro)
14	Blindenleitsystem Köln Hbf		4.988.800	4.383.900	3.945.500
15	Bf. Dahlem, ZIP: Aufhöhung Außenbahnsteige auf 76 cm, Länge 170 m, Neubau barrierefreier Zugang durch Rampe		2.672.000	2.644.510	2.644.500
16	Errichtung zusätzlicher Ausfahr-signale in Overath zur Erhöhung der betrieblichen Flexibilität und Fahrplanstabilität	27.11.2017	321.500	316.500	284.900
17	Signaltechnik Verbesserungen im Bf. Dieringhausen durch zusätzliche Hauptsignale, Gleiswechselanzeiger, Geschwindigkeits-Anzeiger	16.04.2018	1.791.827	1.741.826	1.567.600
18	Modernisierung von Aufzügen und Fahrtreppen an Stationen in Aachen, Düren, Köln und Meckenheim		2.607.800	2.167.700	1.950.900
19	Reaktivierung Strecke Heinsberg-Lindern go.Rheinland-Anteil nach § 12 ÖPNVG NRW	27.10.2017	26.874.300	9.381.500	7.921.500
20	Ausbau der barrierefreien Bahnsteigausstattung an Haltepunkten im Bereich des NVR (1. Bauabschnitt)	08.05.2017	2.933.800	2.893.500	2.604.200
21	Neubau Blockverdichtung Übach-Palenberg		581.100	413.900	372.500
22	Nachrüstung von Treppeneinhausungen am Bahnhof Köln Messe/Deutz	02.10.2017	1.380.300	1.059.400	953.500
23	Strecke Düren – Euskirchen (RB 28 „Eifel-Bördebahn“); Modernisierung Bahnsteig Zül-pich inkl. Folgemaßnahme		6.514.900	6.514.900	5.863.400
24	Neubau eines barrierefreien Zugangs an der Nordseite Bonn Hbf	04.05.2020	559.200	534.400	481.000
25	Strecke Düren – Euskirchen (RB 28 „Eifel-Bördebahn“); Modernisierung Haltepunkt Vettweiß		1.399.800	841.200	757.100

	Maßnahme	Datum Baubeginn	Gesamtbaukosten (in Euro)	zwf. Kosten (in Euro)	§ 12-Zuwendungen (in Euro)
26	Strecke Düren – Euskirchen (RB 28 „Eifel-Bördebahn“); Modernisierung Bahnhof Rommelsheim		547.500	547.500	492.800
27	Neubau Ausfahrtsignal an Gleis 3 in Aachen Hbf		683.000	493.700	444.300
28	Strecke Düren – Euskirchen (RB 28 „Eifel-Bördebahn“); Modernisierung Haltepunkt Jakobwüllesheim	24.07.2019	563.153	563.153	506.800
29	Strecke Düren – Euskirchen (RB 28 „Eifel-Bördebahn“); Modernisierung Haltepunkt Binsfeld	11.03.2019	444.202,04	444.202,04	399.800
30	Bf Herzogenrath; Optimierung der Ausfahr- und Zwischensignalisierung	01.08.2018	1.045.500	949.400	854.500
31	Köln-Dellbrück – doppelte Weichenverbindung Westkopf-Ein- und Ausfahrt aus Gleis 1		2.517.100	2.171.375	1.954.200
32	Nachsignalisierung im Bahnhof Stolberg Altstadt – Südseite	20.08.2023	10.254.100	9.879.400	8.891.500
33	Stolberg Hbf: Optimierung der Einfahrt aus Richtung Köln		1.522.200	1.522.200	608.900
34	Erneuerung der Beleuchtung 3 Bf'e in Köln, Bf'e Troisdorf, Bonn, Lev.-Mitte und Modernisierung PU sowie Treppenbereich K.-Süd		737.700	678.400	271.400
35	Erneuerung des Fahrdrahtes Linie 18	26.08.2019	1.160.900	1.160.900	464.400
36	Funktionsverbesserung u. Erhöhung von Verfügbarkeit und Sicherheit der Eisenbahninfrastruktur der Rurtalbahn Teil 3	23.01.2023	30.006.500	29.718.200	26.746.400

Infrastrukturelle Maßnahmen nach § 13 ÖPNVG NRW

	Maßnahme	Datum Baubeginn	Gesamtbaukosten (in Euro)	zwf. Kosten (in Euro)	§ 13-Zuwendungen (in Euro)
1	ITF NRW; Ausbau der S 13 (Troisdorf – Bonn-Oberkassel); hier HP Vilich		23.923.000	11.978.000	11.978.000
2	ITF NRW; Ausbau der S 13 (Troisdorf – Bonn-Oberkassel); hier Bf. Bonn-Beuel		10.533.000	8.708.200€	8.708.200
3	ITF NRW; Ausbau der S 13 (Troisdorf – Bonn-Oberkassel); hier HP Bonn-Ramersdorf		1.964.633	1.619.400	1.619.400
4	ITF NRW; Ausbau der S 13 (Troisdorf – Bonn-Oberkassel); hier Bf. Bonn-Oberkassel		11.354.000	9.358.500	9.358.500
5	Elektrifizierung der EVS-Strecken (Grundnetz)	16.01.2024	46.311.900	45.089.900	42.835.400
6	Bf. Herzogenrath, Umbau Nordkopf, 1. Baustufe	04.09.2017	9.583.800	7.983.800	7.983.800
7	Bonn Hbf; RRX-A: Anpassung Bahnsteiglänge Gleis 4 (Anteil go.Rheinland)	01.01.2018	1.811.400	1.089.200	1.089.200
8	Köln-Süd; RRX-A: Barrierefreier Ausbau und zusätzlicher Zugang (Anteil go.Rheinland)	09.10.2020	10.067.700	5.286.300	5.286.300
9	Eilendorf; RRX-A: Neubau Außenbahnsteige Gleis 1/2 (Länge 125 m) mit Bahnsteigausstattung (Anteil go.Rheinland)	12.03.2018	1.678.261	1.678.261	1.678.300
10	Langerwehe; RRX-A: Verlängerung der Bahnsteige, Neubau Bahnsteigdächer, Weichenverlegung und Änderung Signalstandorte (Anteil Land)	05.02.2018	1.634.900	1.086.800	1.086.800
11	Brachelen; RRX-A: Verlängerung Außenbahnsteige (Anteil go.Rheinland)	16.07.2018	1.196.000	1.183.400	1.183.400
12	RB 25: HP Rösrath-Stümpen mit Neubau Außenbahnsteig u. Zuwegung, neue Bahnsteigausstattung, taktiler Leitstreifen		1.465.300	1.307.500	1.307.500
13	Bonn Hbf; RRX-A: Ergänzung Bahnsteigausstattung, Erneuerung Bahnsteigbeläge, Neubau Blindenleitsystem (Anteil Land)	22.02.2018	1.816.200	114.500	114.500

	Maßnahme	Datum Baubeginn	Gesamtbau- kosten (in Euro)	zwf. Kosten (in Euro)	§ 13-Zuwen- dungen (in Euro)
14	Köln-Mülheim; RRX-A: hier 1. Bauabschnitt: Erneuerung Bodenbeläge und Änderung Signalstandorte (Anteil Land)	20.11.2017	173.400	65.700	65.700
15	Herzogenrath-Kohlscheid; RRX-A: Neubau von zwei Außenbahn- steigen (Länge 145 m) (Anteil go.Rheinland)	02.07.2018	4.532.800	4.502.100	4.502.100
16	Brühl; RRX-A: Modernisierung Bahnsteigdach (Anteil go.Rhein- land)	15.01.2018	4.254.800	1.233.100	1.233.100
17	Hückelhoven-Baal; RRX-A: Aufhöhung Mittelbahnsteig mit Neubau Aufzug (Anteil go.Rheinland)	25.06.2018	3.440.100	1.059.200	940.600
18	Aachen-Rothe Erde; RRX-A: Verlängerung Mittelbahnsteig (11 m) für Überholungsfall (Anteil go.Rheinland)	19.02.2018	433.900	124.800	124.800
19	Geilenkirchen-Lindern; RRX-A: Modernisierung PU und Verlän- gerung Bahnsteig Gleis 3 (Anteil go.Rheinland)	01.07.2018	65.700	65.000	65.000
20	Köln-Süd; RRX-A: Neubau Auf- züge, Bahnsteigdächer und RRX-Sonderausstattung (Anteil Land)		10.067.700	2.955.700	2.955.700
21	Aachen Hbf; RRX-A: Verlän- gerung und Aufhöhung Bahn- steig Gl. 6 + 7 auf 405 m (Anteil go.Rheinland)	19.02.2018	196.800	195.200	195.200
22	Langerwehe; RRX-A: Ver- längerung Bahnsteigkante 4 auf 223,50 m Baulänge (GWB) (Anteil go.Rheinland)	05.02.2018	1.634.900	133.000	133.000
23	Übach-Palenberg; RRX-A: Ver- längerung Außenbahnsteige am Gleis 1/2 (50 m) und Erneuerung Bahnsteigausstattung (Anteil Land)	09.07.2018	697.300	693.900	693.900
24	Herzogenrath; RRX-A: Verlänge- rung Bahnsteigkante Gl. 55 um 51 m (Anteil go.Rheinland)	19.05.2018	193.800	192.700	192.700
25	Geilenkirchen; RRX-A: Neubau Bahnsteige (Länge 220 m), Per- sonenunterführung mit Rampen, Bahnsteigdach und Ausstattung (Anteil Land)	19.05.2018	9.045.000	8.785.500	8.785.500

	Maßnahme	Datum Baubeginn	Gesamtbau- kosten (in Euro)	zwf. Kosten (in Euro)	§ 13-Zuwen- dungen (in Euro)
26	Aachen-Rothe Erde; RRX-A: Bahnsteigverlängerung Gleis 1/2 für den Regelfall (Anteil Land)	19.02.2018	433.900	307.100	307.100
27	Geilenkirchen-Lindern; RRX-A: Neubau Bahnsteige (Länge 220 m), Aufzug und Bahnsteig- ausstattung (Anteil Land)	01.07.2018	3.382.700	3.355.400	3.355.400
28	Erkelenz; RRX-A: Bahnsteig- verlängerung (50 m) und Bahn- steigausstattung (Anteil Land)	14.07.2018	2.174.300	230.200	230.200
29	Eschweiler Hbf; RRX-A: Neu- bau Bahnsteige mit Aufzügen; ehem. ABS 4; Länge 220 m (An- teil Land)		5.069.100	5.069.100	5.069.100
30	Aachen Hbf; RRX-A: Anpassung Bahnsteige und RRX-Sonderaus- stattung (Anteil Land)	19.02.2018	152.500	152.300	152.300
31	Herzogenrath; RRX-A: Bahn- steigverlängerung (50 m), Neu- bau Bahnsteigdach und Bahn- steigausstattung (Anteil Land)	19.05.2018	2.788.700	2.754.300	2.754.300
32	Modernisierung Hallendach Bonn Hbf	01.07.2017	35.956.547	12.224.397	12.224.400
33	RB 25: Bf Gummersbach-Diering- hausen, Erneuerung der Ver- kehrsstation	05.06.2018	2.070.500	1.740.400	1.740.400
34	RB 25: HP Köln-Hansaring		1.660.000	1.171.000	1.171.000
35	HGK 96 - Erneuerung Stadt- bahn-Hochkettenfahrleitung Linie 16; 5. Bauabschnitt		5.977.300	5.262.300	3.157.400
36	Brühl; RRX-A: Planungskosten Lph. 6 – 9 (Anteil go.Rheinland)		623.200	281.000	281.000
37	Geilenkirchen; RRX-A: Planungs- kosten Lph. 6 – 9 (Anteil Land)		2.065.000	1.576.900	1.576.900
38	Übach-Palenberg; RRX-A: Planungskosten Lph. 6 – 9 (Anteil Land)		597.000	442.400	442.400
39	Langerwehe; RRX-A: Pla- nungskosten Lph. 6 – 9 (Anteil go.Rheinland)		23.700	15.800	15.800
40	Langerwehe; RRX-A: Planungs- kosten Lph. 6 – 9 (Anteil Land)		449.000	298.800	298.800
41	Geilenkirchen-Lindern; RRX-A: Planungskosten Lph. 6 – 9 (Anteil Land)		1.632.800	1.231.300	1.231.300

	Maßnahme	Datum Baubeginn	Gesamtbau- kosten (in Euro)	zwf. Kosten (in Euro)	§ 13-Zuwen- dungen (in Euro)
42	Eilendorf; RRX-A: Planungs- kosten Lph. 6 – 9 (Anteil go.Rheinland)	03.09.2018	650.000	492.500	492.500
43	Geilenkirchen-Lindern; RRX- A: Planungskosten Lph. 6 – 9 (Anteil go.Rheinland)		52.200	39.300	39.300
44	Herzogenrath-Kohlscheid; RRX-A: Planungskosten Lph. 6 – 9 (Anteil go.Rheinland)		2.264.000	1.899.100	1.899.100
45	Brachelen; RRX-A: Planungs- kosten Lph. 6 – 9 (Anteil go.Rheinland)		630.000	472.200	472.200
46	Köln-Mülheim; RRX-A: Pla- nungskosten Teilzuwendung Lph. 6 – 9; 1. BA; (Anteil Land)		107.700	15.300	15.300
47	Aachen-Rothe Erde; RRX-A: Planungskosten Lph. 6 – 9 (Anteil go.Rheinland)		136.000	102.300	102.300
48	Hückelhoven-Baal; RRX-Außen- äste: Planungskosten Lph. 6 – 9 (Anteil go.Rheinland)		899.500	378.200	378.200
49	Aachen-Rothe Erde; RRX-A: Planungskosten Lph. 6 – 9 (Anteil Land)		281.400	230.800	230.800
50	Herzogenrath; RRX-A: Planungs- kosten Lph. 6 – 9 (Anteil Land)		1.161.700	899.700	899.700
51	Herzogenrath; RRX-A: Pla- nungskosten Lph. 6 – 9 (Anteil go.Rheinland)		122.000	94.400	94.400
52	Eschweiler Hbf; RRX-A: Pla- nungskosten Teilzuwendung Lph. 6 – 9 Hbf (Anteil Land)		1.397.000	1.292.300	1.292.300
53	Aachen Hbf; RRX-A: Planungs- kosten Lph. 6 – 9 (Anteil go.Rheinland)		281.400	230.600	230.600
54	Aachen Hbf; RRX-A: Planungs- kosten Lph. 6 – 9 (Anteil Land)		138.600	113.600	113.600
55	Bonn Hbf; RRX-A: Planungs- kosten Lph. 6 – 9 (Anteil go.Rheinland)		830.600	595.900	595.900
56	Bonn Hbf; RRX-A: Planungs- kosten Lph. 6 – 9 (Anteil Land)		92.300	47.100	47.100
57	Aachen-Schanz; RRX-A: Planungskosten Lph. 6 – 9 (Anteil Land)		329.800	192.600	192.600

	Maßnahme	Datum Baubeginn	Gesamtbau- kosten (in Euro)	zwf. Kosten (in Euro)	§ 13-Zuwen- dungen (in Euro)
58	Robustes Netz; Ergänzung der vorhandenen Weichenstraße Wupperstrecke (2730) – Güter- strecke (2324); hier Planungs- kosten (Anteil Land)	15.04.2020	1.460.000	693.500	554.800
59	Robustes Netz; Ergänzung der vorhandenen Weichenstraße Wupperstrecke (2730) – Güter- strecke (2324); hier Planungs- kosten (Anteil go.Rheinland)	15.04.2020	1.460.000	693.500	138.700
60	S 11 Kernpaket: Planungsverein- barung Lph. 3 & 4	11.02.2019	29.907.000	29.907.000	29.907.000
61	S 11 Kernpaket: Planungsverein- barung Lph. 3 & 4		7.117.000	7.117.000	7.117.000
62	Stolberg Hbf; RRX-A: Planungs- kosten Lph. 6 – 9 (Anteil Land)		126.500	66.800	66.800
63	Ausbau Knoten Köln, Westliche Stammstrecke im Knoten Köln (Westspanne) – Planungskosten Lph. 1 & 2	11.02.2019	60.000.000	60.000.000	60.000.000
64	Robustes Netz; Anbindung der Gleise 6 und 7 in K Messe/Deutz an die Siegstrecke (2631); hier: Planungskosten (Anteil Land)		2.040.900	1.938.000	1.550.400
65	Robustes Netz; Anbindung der Gleise 6 und 7 in K Messe/ Deutz an die Siegstrecke (2631); hier: Planungskosten (Anteil go.Rheinland)		2.040.900	1.938.000	387.600
66	Robustes Netz; Neubau von Gleiswechselbetrieb zwischen Köln Messe/Deutz (hoch) und Köln-Mülheim; Planungskosten go.Rheinland		1.490.000	707.800	707.800
67	Köln-Süd; RRX-A: Planungs- kosten Lph. 6 – 9 (Anteil Land)		1.152.000	925.000	925.000
68	Köln-Süd; RRX-A: Planungskosten Lph. 6 – 9 (Anteil go.Rheinland)		1.248.000	1.002.100	1.002.100
69	Robustes Netz; Anbindung der Gleise 6 und 7 in K Messe/Deutz an die Siegstrecke (2631); hier: Baukosten (Anteil Land)		8.503.900	8.078.700	6.463.000
70	Robustes Netz; Anbindung der Gleise 6 und 7 in K Messe/Deutz an die Siegstrecke (2631); hier: Baukosten (Anteil go.Rheinland)		8.503.900	8.078.700	1.615.700

	Maßnahme	Datum Baubeginn	Gesamtbau- kosten (in Euro)	zwf. Kosten (in Euro)	§ 13-Zuwen- dungen (in Euro)
71	HGK 100 – Erneuerung Fahr- leitungsmaste der Stadtbahn- linie 18 durch Herstellung von Nutzungsvorräten		185.400	180.000	108.000
72	HGK 15-20/56-60/83/91) – Er- neuerung von Schienen, Schwel- len und Weichen der Stadtbahn- linien 16, 17 und 18	18.03.2021	3.054.400	2.934.700	1.760.800
73	HGK 114 – Erneuerung der Klima- technik in Rechnerräumen der Stadtbahnlinien 16, 17 und 18		259.600	210.000	126.000
74	HGK 121-123 Erneuerung der BÜ- und Bahnsteigsbeleuchtung der Stadtbahnlinien 7, 16	22.03.2021	241.000	225.700	135.400
75	Erkelenz; RRX-A: Planungskosten Lph. 6 – 9 (Anteil Land)		365.100	134.100	134.100
76	Attraktivitätssteigerung an SPNV-Stationen im NVR-Gebiet	20.11.2020	1.937.900	1.841.000	1.656.900
77	HGK 119 – Erneuerung und Erweiterung Kabelanlage Stadt- bahnlinie 7		556.200	470.700	282.400
78	HGK 103 – Erneuerung Fahrleistungsstützpunkte der Stadtbahnlinie 18		1.087.500	976.000	585.600
79	HGK 115-116 – Erneue- rung Weichenantriebe und -verschlüsse Li. 7, 16, 18	29.04.2022	4.880.300	4.420.200	2.652.100
80	HGK 21-28/61-62/85 – Erneue- rung von Schienen, Schwellen und Weichen der Stadtbahn- linien 16, 17 und 18	20.02.2022	2.631.800	2.358.300	1.415.000
81	HGK 111 - Erneuerung der BÜ Schaltgeräte der Stadtbahn- linie 18; BÜ Weidenpeschweg, 2. Baustufe	29.04.2022	173.000	168.000	100.800
82	Planungsleistungen Lph. 1-4 Statikverbesserung Strecke 2572 km 1,401 (BÜ Eisenbahnstr.) bis km 1,935 (BÜ Europastr.)		758.800	458.700	412.800
83	HGK 111 – Erneuerung der BÜ Schaltgeräte der Stadtbahnlinie 18; BÜ Händelstraße, 1. Baustufe	12.04.2021	240.200	230.300	138.200
84	Erstellung verkehrliche und be- triebliche Aufgabenstellung der Elektrifizierung Voreifelbahn (Lph. 1)		122.000	122.000	122.000

	Maßnahme	Datum Baubeginn	Gesamtbau- kosten (in Euro)	zwf. Kosten (in Euro)	§ 13-Zuwen- dungen (in Euro)
85	Erstellung verkehrliche u. be- triebliche Aufgabenstellung und betriebswissenschaftliche Untersuchung Elektrifizierung Oberbergische Bahn		137.200	137.200	137.200
86	Standardisierte Bewertung Elek- trifizierung des Streckennetzes der EVS, 2. Ausbaustufe		120.000	120.000	120.000
87	Planungsleistungen Lph. 1 – 4 Fahrzeitorientierung durch An- passung der Bahnübergangs- sicherung auf dem Rurtalbahn Südast		427.800	345.800	311.200
88	FABB 1: Bahnsteigverlän- gerung im Haltepunkt Bad Münstereifel-Arloff	15.05.2023	1.333.332,11	215.992,62	216.000
89	Planungsleistungen Lph. 3 – 4 Reaktivierung der Strecke Lin- nich – Baal		1.784.500	954.900	859.400
90	Planungsleistungen Lph. 1 – 4 Bahnsteigverlängerungs- und -erhöhungsprogramm der RB 21		2.386.500	2.386.500	2.147.900
91	Elektrifizierung der Strecken Hürth-Kalscheuren – Landes- grenze NRW/RP, Bonn – Euskir- chen – Bad Münstereifel		342.187.000	342.187.000	34.218.700
92	Elektrifizierung der Strecken Hürth-Kalscheuren – Landes- grenze NRW/RP, Bonn – Euskir- chen – Bad Münstereifel (sonsti- ge Planungskosten)	31.01.2022	62.954.000	62.954.000	62.954.000
93	ZIP 2 – Ergänzungsantrag Arsbeck		1.228.500	8.300	8.300
94	ZIP 2 – Ergänzungsantrag Dalheim		794.000	9.300	9.300
95	ZIP 2 – Ergänzungsantrag Wegberg	24.06.2022	907.300	58.300	58.300
96	RRX-A: Planungskosten Köln- Mühlheim 2. BA, Lph. 1 – 2		350.000	262.500	262.500
97	RRX-A Planungskosten Bf. Lever- kusen-Manfort		3.106.002	1.553.000	1.553.000

Anhang 5

SPNV-Maßnahmenanmeldungen mit Relevanz für die Zielnetze 2032 und 2040 zur Neuauufstellung des ÖPNV-Bedarfsplanes des Landes Nordrhein-Westfalen

Teilnetz Region	Maßnahmentitel	Lage des Vorhabens (von ... über ... bis)	Prio 2024 ¹
AC	Ausbau ABS 4 Aachen - Köln soweit nicht BVWP oder InvKG („Ausbau Langerwehe – Düren“)	Langerwehe – Düren	1
AC	Dreigleisigkeit Burtscheider Viadukt und Dritte Bahnsteigkante Rothe Erde	Aachen Hbf – Aachen Rothe Erde	1
AC	Dreigleisigkeit Rothe Erde bis kurz vor Eilendorf: Vor Inbetriebnahme so verändern, dass mittlere Gleis wie die beiden anderen flexibel in Richtung und Geschwindigkeit genutzt werden kann (bisher nur als 80 km/h GV-Puffergleis Richtung Aachen geplant)	Aachen Rothe Erde – Eilendorf	1
AC/BN	Elektrifizierung der Bördebahn mit 5 neuen Haltepunkten sowie Ausbau von zweigleisigen Begegnungsabschnitten	Düren – Zülpich – Euskirchen	1
AC	Elektrifizierung und Ausbau des Südstas für die Verlängerung des 30-Minuten-Taktes bis Heimbach	Düren – Heimbach	1
AC	Engpassbeseitigung Bahnhof Düren/ Maßnahmenpaket „Knoten Düren“ u. a. mit planfreier Einbindung des Südstastes in den Nordteil des Dürener Bahnhofs u. weiterer Bahnsteigkante im Südteil des Dürener Bahnhofs	Düren Bf	1
AC	Ergänzungsnetz EVS inkl. Elektrifizierung: 1. BA: Kellersberg – Siersdorf	Alsdorf-Kellersberg – Aldenhoven-Siersdorf	1
AC	güterzuglanges Einfahr- und Überholgleis aus Aachen-West in Aachen Hbf	Aachen West – Aachen Hbf	1
AC	Reaktivierung inkl. Bauwerk-Sanierung, einschließlich HP Stolberg-Breinig; mit Elektrifizierung	Stolberg Altstadt – Stolberg-Breinig	1
AC	Reaktivierung/Neubau und Elektrifizierung Baal Gbf – Ratheim und ggf. Weiterführung bis Wassenberg	Baal Gbf – Ratheim (– ggf. Wassenberg)	1
AC	Überholgleise für Güterverkehr zur Verbesserung des SPNV: Stolberg Nordseite	Stolberg Hbf/Gbf	1
AC	Überwerfungsbauwerk Herzogenrath Gleis 5/7 Richtung Alsdorf	Herzogenrath – Alsdorf	1

1 Prio 1 u. 2: für die Umsetzung der Zielnetze 2032/2040 mit hoher bzw. geringerer Dringlichkeit erforderlich

Teilnetz Region	Maßnahmentitel	Lage des Vorhabens (von ... über ... bis)	Prio 2024 ¹
AC	Verlängerung der Rurtalbahn (Reaktivierung/Neubau) von Linnich nach Baal (tief)	Linnich – Baal (tief)	1
AC/K (D ²)	Elektrifizierung Erft-Schwalm-Netz	Dalheim – Rheydt Hbf und Bedburg (Erft) – Neuss Hbf	2
AC	Neuer Bahnsteig Aachen-West am Republikplatz und entsprechende Spurplanänderungen zur Beseitigung von Fahrtausschlüssen mit GV	Aachen Schanz – Aachen West	2
AC	Reaktivierung Dalheim – Roermond	Wegberg-Dalheim – Bundesgrenze – (NL/Roermond)	2
AC	Reaktivierung der EVS-Strecke Stolberg-Breinig bis Bundesgrenze mit Bauwerk-Sanierung, Elektrifizierung und Bau von 3 neuen Haltepunkten (Weiterführungsoption bis Eupen)	Stolberg-Breinig – Aachen-Walheim (Bundesgrenze)	2
AC	Stolberg Hbf/Gbf: Niveaufreie Einfädung von Gleis 43 Richtung Aachen	Stolberg Hbf/Gbf	2
AC	Überholgleise für Güterverkehr zur Verbesserung des SPNV: Übach-Palenberg Westseite und Geilenkirchen	Übach-Palenberg – Geilenkirchen	2
AC	Verbleibendes Bündel weiterer Maßnahmen zur Erhöhung der Streckenkapazität aus der IHK-Studie 2017 und dem PEK zum ÜLS Stolberg – Aachen West (Weichenänderungen, Signaländerungen, Blockverdichtungen)	Geilenkirchen – Aachen Hbf – Düren	2
AC	Verlängerung der Dreigleisigkeit von kurz vor Eilendorf bis zum Beginn des Eilendorfer Tunnels	Aachen Rothe Erde – Eilendorf	2
BN	Elektrifizierung der Eifelstrecke Kalscheuren – Kall und weiter bis Landesgrenze NW/RP	Hürth-Kalscheuren – Kall – Landesgrenze NRW/RP	1
BN	Elektrifizierung Voreifelbahn als Voraussetzung für den S-Bahn-Betrieb (S 23)	Bonn – Euskirchen – Bad Münstereifel	1
BN/K	Viergleisiger Ausbau Köln – Hürth-Kalscheuren (S-Bahn-Westspange) – Bonn-Mehlem (und ggf. weiter bis Remagen) inkl. Bau vier neuer Haltepunkte	Köln – Hürth-Kalscheuren – Bonn – BN-Mehlem Süd (– Remagen)	1

2 Regierungsbezirk Düsseldorf

Teilnetz Region	Maßnahmentitel	Lage des Vorhabens (von ... über ... bis)	Prio 2024 ¹
BN	Zweigleisiger Vollausbau der Voreifelbahn inkl. Bau neuer Haltepunkte und getrennter Einfahrt der Strecken 2631 und 2645 in den Bf Euskirchen	Bonn – Euskirchen – Bad Münstereifel	1
K	Ausbau und Elektrifizierung der Oberbergischen Bahn inkl. Bau eines neuen Haltepunktes	Köln-Frankfurter Straße – Gummersbach – Marienheide	1
K	Erweiterung der Güterbahn mit einer SPNV-Strecke (S 16) inkl. Bau drei neuer Haltepunkte	Köln Süd – Köln-Vingst	1
K	Reaktivierung der Bahnstrecke Waldbröl-Osberghausen (Wiehltalbahn)	Waldbröl – Osberghausen	2
K (D ³)	Reaktivierung der EKML-Strecke für den SPNV inkl. Bau vier neuer Haltepunkte	Köln-Mülheim – Leverkus – Opladen – Solingen	2
K (D ⁴)	Streckenausbau Gruiten – Solingen – Köln-Mülheim	Haan-Gruiten – Solingen – Köln-Mülheim	2

3 Regierungsbezirk Düsseldorf

4 Regierungsbezirk Düsseldorf

Anhang 6

SPNV-Maßnahmenanmeldungen ohne Relevanz für die Zielnetze 2032 und 2040 zur Neuauflstellung des ÖPNV-Bedarfsplanes des Landes Nordrhein-Westfalen

Teilnetz Region	Maßnahmentitel	Lage des Vorhabens (von ... über ... bis)	Prio 2024 ¹
AC	Alternative Weiterführung des EVS-Ergänzungsnetzes von Siersdorf in 2 Bauabschnitten bis Baesweiler Gewerbegebiet	Aldenhoven-Siersdorf – Baesweiler-Setterich – Baesweiler Gewerbegebiet	3
AC	Elektrifizierung „Bombardier-Gleis“ und Reaktivierung bis zu neuem HP am Schulzentrum Hüls und der Hofenburger Str.	Aachen-Rothe Erde – Schulzentrum Hüls/Hofenburger Str.	3
AC	Ergänzungsnetz EVS inkl. Elektrifizierung: 2. BA Siersdorf – Jülich	Aldenhoven-Siersdorf (– Jülich)	3
AC	Euregiobahn, Abschnitte zusammengefasst, Reaktivierung Aachen Nord – Würselen – Quinx – Stolberg	Aachen Nord – Würselen – Quinx – Stolberg	3
AC	Neubau von 2 Haltepunkten an der RB 29	Aachen Hbf – Aachen Süd – Bundesgrenze D/B	3
AC	Reaktivierung Richterich – Vetschau	Richterich – Vetschau (– Maastricht)	3
AC (D ²)	SPNV-Verbindung Aachen – Jülich – Erftachse (– Düsseldorf) (Revierbahn West)	Aachen (– Aachen Rothe Erde – Via St Jöris – Via Aldenhoven) – Jülich – Erftachse	3
AC	Stichstrecke zum Forschungszentrum Jülich zur besseren Anbindung von Aachen an das FZJ	Düren – Jülich/Jülich Bf – Jülich FZJ	3
BN	Ausbau rechte Rheinstrecke	Bonn-Oberkassel – Bad Honnef – Landesgrenze	3
BN/K	Flughafenanbindung Bonn über eine Neubaustrecke	Bonn – Köln/Bonn Flughafen	3
BN	Reaktivierung der Oleftalbahn für den SPNV	Kall – Olef – Hellental	3
BN	Überwerfung von der Linken Rheinstrecke (Strecke 2630) in die Voreifelbahn (Strecke 2645)	Bonn linke Rheinstrecke	3
K (AR ²)	Beseitigung der eingleisigen Abschnitte zwischen Rosbach und Schladern sowie zwischen Merten und Blankenberg.	Siegen Hbf – Köln Hbf	3
K (D ³)	Umsteigefreie Direktverbindung Leichlingen – Düsseldorf	(Köln – Opladen –) Leichlingen – Solingen – Düsseldorf	3
K/AC	Vollständiger zweigleisiger Ausbau der S-Bahn-Strecke Köln – Düren (Abschnitte Sindorf (inkl. Bf. Sindorf) – Buir und Merzenich – Düren)	Köln – Horrem – Düren	3

1 Prio 3: für die Umsetzung der Zielnetze 2032/2040 nicht erforderlich

2 Regierungsbezirk Arnsberg

3 Regierungsbezirk Düsseldorf

Anhang 7

Kurzbeschreibungen der Beratungsangebote für Kommunalverwaltungen und -politik

Prozessberatung zur Einführung und Umsetzung des Kommunalen Mobilitätsmanagements

Kommunales Mobilitätsmanagement erfordert erfahrungsgemäß v. a. eines: ein Umdenken der internen Prozesse. Typischerweise wird daher mit einer Analyse und Umstellung der Arbeitsprozesse in der Verwaltung begonnen – dem Change-Prozess. Denn Mobilitätsmanagement geht weit über Verkehrsplanung hinaus. Strategien, Konzepte und Maßnahmen zur Mobilität werden nicht mehr einzeln, sondern ganzheitlich betrachtet, um das Mobilitätsverhalten der Bürgerinnen und Bürger nachhaltig zu beeinflussen. Alle Abteilungen und Bereiche arbeiten in Mobilitätsfragen zusammen. Dies erfordert eine gute Koordination – am besten durch eine interdisziplinäre Schnittstelle.

Das Zukunftsnetz Mobilität NRW unterstützt bei der Einführung und Umsetzung des Kommunalen Mobilitätsmanagements.

Vor Beginn der Mitgliedschaft sind ein Gespräch auf Leitungsebene der Kommunalverwaltung, die Benennung einer Ansprechperson bzw. einer Mobilitätsmanagerin oder eines Mobilitätsmanagers und der Abschluss einer bindenden Rahmenvereinbarung über die Zusammenarbeit feste Voraussetzungen.

Ein tiefgreifender Veränderungsprozess kann auf der kommunalen Verwaltungsebene nur dann erfolgreich umgesetzt werden, wenn er von der Leitungsebene explizit befürwortet und getragen wird. Die Verwaltungsspitze muss aktiv die Ziele definieren. Auf dieser Basis können große, fachübergreifende Mobilitätsthemen mit einem starken Mandat bearbeitet werden. Das Zukunftsnetz Mobilität NRW legt daher sehr großen Wert darauf, die Leitungsebene in den Beratungsprozess einzubinden.

Für die Umsetzung, Begleitung, Koordination, Evaluation und Weiterentwicklung des Mobilitätsmanagement-Prozesses ist die Benennung einer Mobilitätsmanagerin oder eines Mobilitätsmanagers innerhalb der Kommunalverwaltung unerlässlich. Nur so werden von Beginn an eindeutige Zuständigkeiten innerhalb der Fachbereiche geschaffen und das klare Mandat der Verwaltungsspitze wird auch strukturell und personell untermauert.

Um den Prozess innerhalb der Verwaltung voranzutreiben, ist die Durchführung von verwaltungsinternen Workshops ein zentrales Angebot der Koordinierungsstellen.

Das Zukunftsnetz Mobilität NRW empfiehlt einen Handlungsrahmen für das Kommunale Mobilitätsmanagement, um der verwaltungsinternen Zusammenarbeit eine klare Struktur zu geben. Der Beschluss eines solchen Rahmens bildet die verwaltungsinterne „Geschäftsgrundlage“. Hier werden die Ziele und Aufgaben sowie die Organisations- und Arbeitsstruktur festgelegt. Der Handlungsrahmen beschreibt die verantwortlichen Akteurinnen und Akteure, definiert Arbeitspakete und notwendige Ressourcen, skizziert einen Zeitplan und Meilensteine. Dadurch kann sich in der Kommunalverwaltung ein fachbereichsübergreifendes Verständnis der Herausforderungen im Bereich Verkehr und Mobilität entwickeln, dass die Basis für ein abgestimmtes Planen und Handeln der verschiedenen Fachstellen bildet.

Beratung zu B+R-Anlagen

Sichere Fahrradabstell- bzw. B+R-Anlagen an ÖPNV-Haltestellen sind zentraler Bestandteil beim Ausbau eines flächendeckenden Mobilstationsnetzes und dem Neu- und Ausbau schneller Radwegeverbindungen. In Verbindung mit radbox.nrw als zentralem digitalen Buchungs- und Zugangssystem werden Fahrradfahrten im Verbund mit dem ÖPNV attraktiver und mehr Menschen werden zum Umstieg vom Pkw auf den Umweltverbund bewegt. go.Rheinland berät hierbei zur zielsicheren Planung, Umsetzung und Förderung von Fahrradabstellanlagen in den Kommunen. Zusätzlich unterstützt und organisiert go.Rheinland den Anschluss der Anlagen an radbox.nrw.

Beratung zu Carsharing

Die Etablierung und Ausweitung des Carsharing-Angebots als klimaschonende Maßnahme wird in vielen Kommunen im Rheinland immer populärer. Sowohl im urbanen als auch im ländlichen Raum steigt die Zahl der Carsharing-Fahrzeuge kontinuierlich. Das Zukunftsnetz Mobilität NRW unterstützt die Kommunen darin, ein Carsharing-System zu implementieren oder auszuweiten. Die Beratung erstreckt sich über die Gewinnung von Ankerkundinnen und Ankerkunden, die Ausweisung von Carsharing-Stellplätzen und Sondernutzungsgebühren bis zur Beratung bei der Erstellung von Ausschreibungsunterlagen. Außerdem wird über die aktuelle Förderkulisse im Bereich Vernetzte Mobilität und Carsharing informiert.

Beratung zu Fahrradverleihsystemen

Fahrradmietsysteme ergänzen in immer mehr Städten das Mobilitätsangebot. Aber auch außerhalb der Ballungsräume entstehen immer mehr flächendeckende Fahrradmietsysteme über mehrere Kommunen hinweg. Sie eröffnen eine umweltschonende und preiswerte Alternative für kurze und mittlere Distanzen und sind somit eine ideale Ergänzung zum ÖPNV. Das Zukunftsnetz Mobilität NRW unterstützt die Mitgliedskommunen und Kreise von der ersten Idee bis zur Umsetzung der Fahrradmietsysteme – v. a. im regionalen Zusammenspiel. Die lokalen Verkehrsunternehmen sind dabei ein wesentlicher Partner.

Beratung zu Fußverkehrsmaßnahmen

Die Stadt- und Verkehrsplanung der letzten Jahrzehnte war klar autozentriert, zu Fuß Gehenden wurde nicht viel Platz eingeräumt. Als Resultat gibt es kaum einladende Fußwege und Aufenthaltsmöglichkeiten. Dabei ist Gehen die natürlichste und nachhaltigste Art der Fortbewegung und eine unterschätzte Fortbewegungsart. Zudem erhöhen fußgängerfreundliche Wege und Plätze die Aufenthalts- und Lebensqualität in Kommunen deutlich. Die Beratung der Kommunen geht von verkehrsplannerischen bis hin zu kommunikativen Maßnahmen.

Beratung zu Instrumenten der Stadtplanung und bei Verfahren der Bauleitplanung

In Bauleitplanverfahren werden wichtige Rahmenbedingungen für die kommunale Mobilitätsentwicklung festgelegt. Oftmals stehen in diesen Verfahren andere Themen im Vordergrund, sodass die Mobilitätsplanung sich an den bereits festgeschriebenen Grundpfeilern aus Flächennutzungsplänen und Bebauungsplänen orientieren muss. Eine möglichst frühzeitige Einbeziehung der Belange nachhaltiger Mobilitätsentwicklung ist daher von hoher Relevanz, um weitreichende Gestaltungsspielräume zu ermöglichen. An dieser Stelle setzt die Beratung des Zukunftsnetz Mobilität NRW an: Wir möchten Kommunen dazu ermutigen, sich frühestmöglich in Planungsprozessen mit mobilitätsrelevanten Fragestellungen zu befassen und so eine enge Verzahnung von Raum-, Stadt- und Verkehrsplanung herzustellen. Die Beratungen fokussieren sich einerseits auf fachspezifische Aspekte, andererseits sind in diesem Kontext Aspekte des Kommunalen Mobilitätsmanagements, wie die abteilungsübergreifende Zusammenarbeit innerhalb der Kommunalverwaltungen, von besonderer Bedeutung.

Gleichermaßen ist o. g. Vorgehen auch bei informellen Planungsprozessen, wie städtebaulichen Rahmenplänen, Innenstadt- und Einzelhandelskonzepten usw., relevant. Deshalb steht das Zukunftsnetz Mobilität NRW auch in diesen Stadtplanungsprozessen Kommunen beratend zur Seite.

Beratung zu kommunalen Stellplatzsatzungen

Kommunale Stellplatzsatzungen stellen ein wichtiges Instrument zur mittel- und langfristigen Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens im Bereich des Parkraummanagements dar. Die Landesbauordnung gewährt Kommunen in NRW die Möglichkeit, individuelle Vorgaben zu Anzahl, Größe und Beschaffenheit von Kfz- und Fahrradstellplätzen für neue und umgenutzte Gebäude zu treffen. Gleichzeitig können innerhalb einer Stellplatzsatzung Maßnahmen des Mobilitätsmanagements zur Minderung der Kfz-Stellplatzzahl beschrieben, bauvorhabenbezogene Mobilitätskonzepte gefordert und viele weitere Aspekte eines nachhaltigen Mobilitätsmanagements rechtlich verankert werden.

Innerhalb der Beratung zu diesem Thema können gemeinsam mit der Verwaltung passgenaue Lösungen besprochen und entwickelt werden. Neben der direkten Beratung der Verwaltungen begleitet, moderiert und konzeptioniert das Zukunftsnetz Mobilität NRW gemeinsam mit den zuständigen Mitarbeitenden der Verwaltungen Workshops. Diese Workshops können sowohl verwaltungsintern die relevanten Fachabteilungen zusammenbringen als auch der Einbindung der Kommunalpolitik in Vorbereitung der notwendigen politischen Beschlüsse kommunaler Stellplatzsatzungen dienen.

Beratung zu Maßnahmen im ÖPNV

Damit die Mobilitätswende gelingt, bedarf es eines starken ÖPNV. In Ballungsräumen müssen die Kapazitäten erhöht, im ländlichen Raum muss das Angebot ausgebaut werden. Um die Menschen zum Umstieg vom Pkw auf den ÖPNV zu bewegen, ist ein abgestimmtes System aus regionalen SPNV- und Schnellbuslinien, aus interkommunalen Buslinien und aus Stadtbus- und Ortsbussystemen nötig. Hinzu sollten ein einprägsamer Takt, die Verknüpfung mit anderen Mobilitätsangeboten, eine umfangreiche Kundeninformation und ein ansprechendes Marketing kommen. Gemeinsam beraten go.Rheinland, der VRS und der AVV die Kommunen und insbesondere die ÖPNV-Aufgabenträger bei der

Aufstellung der Nahverkehrspläne und der Optimierung der ÖPNV-Angebote vor Ort.

Beratung zu Mobilitätsmanagement in Quartieren

Auf der Quartiersebene können neben weiteren Instrumenten insbesondere Bauleitpläne, eine kommunale Stellplatzsatzung, Quartiersmobilitätskonzepte und integrierte städtebauliche Entwicklungskonzepte (ISEK) die Voraussetzungen für multimodale Mobilitätsangebote oder eine sinnvolle Nahversorgung schaffen und die Belange einer nachhaltigen, zukunftsfähigen sowie bedürfnisorientierten und sozialverträglichen Mobilität von Beginn an berücksichtigen. Kompakte und funktionsdurchmischte Strukturen, eine hohe Qualität öffentlicher (Frei-)Räume sowie Angebote für aktive Mobilitätsformen in Quartieren fördern nicht nur die Nahmobilität, sondern auch die Aufenthaltsqualität und soziale Teilhabe.

Um verbindliche Voraussetzungen für eine nachhaltige Mobilität sowohl in Wohnvierteln und gemischten Quartieren als auch in Stadtzentren und Ortsmitten zu schaffen, stehen Kommunen verschiedene Instrumente der Stadtplanung und Quartiersentwicklung zur Verfügung, zu denen das Zukunftsnetz Mobilität NRW die Mitgliedskommunen berät. Weiterhin wurde eine Fortbildung entwickelt, die das Thema aufgreift.

Beratung zu Mobilitätsmanagementmaßnahmen für Neubürgerinnen und Neubürger

Mit einem Umzug ändern sich auch die täglichen Mobilitätsroutinen. Der Moment, in dem Menschen ihre Wege und die Fortbewegungsart neu planen, ist ein guter Moment zur Ansprache. Neubürgerinnen und Neubürger sind daher eine weitere wichtige Zielgruppe des Mobilitätsmanagements. Kommunen, die sich für eine erfolgreiche und nachhaltige Ansprache ihrer Neubürgerinnen und Neubürger interessieren, erhalten durch das Zukunftsnetz Mobilität NRW eine umfangreiche und kostenlose Beratung zu Best-Practice-Beispielen, Erfahrungen anderer Kommunen und Angeboten zur Maßnahmenentwicklung.

Beratung zu Mobilstationen

go.Rheinland und das Zukunftsnetz Mobilität NRW beraten Kommunen und Verkehrsunternehmen zur Umsetzung und Errichtung von attraktiven Umsteigepunkten, sogenannten Mobilstationen. Auf Basis eines verbandweiten und vertiefenden kreisweiten

Mobilstationskonzeptes wird zu konkreten Angeboten, Umsetzungshilfen und Fördermöglichkeiten beraten, um den verbandweiten Roll-out von Mobilstationen zu beschleunigen und zu unterstützen. Verwaltungsinterne Workshops und die Vorstellung in politischen Gremien helfen zusätzlich, die Umsetzung der Mobilstationen als abteilungsübergreifendes Thema zu begreifen und anzugehen.

Beratung zu Radverkehrsmaßnahmen

Der Radverkehr bietet auf dem Weg zur Mobilitätswende die größten Potenziale, denn 50 % der Pkw-Fahrten liegen im Entfernungsbereich bis zu fünf Kilometern. Das Zukunftsnetz Mobilität NRW unterstützt die Kommunen bei verschiedenen Bausteinen der kommunalen Radverkehrsförderung sowie bei der Aufstellung kommunaler Radwegekonzepte. Dazu zählen in erster Linie die Maßnahmen der Radverkehrsführung (Radschnellwege, Schutzstreifen, Fahrradstraßen, Öffnung von Fußgängerzonen etc.) und des Fahrradparkens (Abstellanlagen an Quell- und Zielorten, B+R-Anlagen, Radstationen). Diese Themenfelder ergänzt das Zukunftsnetz Mobilität NRW um den Themenbereich Kommunikation, damit Maßnahmen in der Öffentlichkeit auch wahrgenommen und positiv besetzt werden. Den Kern der Unterstützung bilden die Erstberatung und die Auslotung der verschiedenen Fördermöglichkeiten.

Beratung zu Verkehrsversuchen und Stadtexperimenten

Straßen und Plätze können viel mehr sein als Verkehrsraum für den MIV: Treffpunkte für Anwohnende, Spielraum für Kinder, Flaniermeilen für Besuchende. Um dieses Potenzial zu zeigen, empfiehlt das Zukunftsnetz Mobilität NRW in Kommunalberatungen Stadtexperimente: temporäre Umgestaltungen, die den Bürgerinnen und Bürgern vor Augen führen, dass eine Straße viel mehr sein kann als eine Reihe von Stellplätzen. Das Verleihangebot Stadt-Terrassen bietet Kommunen die Ausstattung dazu. Mit dem Stadtmobiliar können Kommunen insgesamt 150 meter Straßenraum neugestalten und Alternativen aufzeigen. Eine einheitliche Möblierung der Straßenräume und Parkplätze macht die neu gewonnenen Flächen attraktiver. Sie laden zum Sitzen und Liegen ein und beleben den Straßenraum neu. Damit sind die Stadt-Terrassen auch ein gutes Mittel, um mit den Bürgerinnen und Bürgern in den Dialog zu treten. Erfahrungen zeigen, dass aus der temporären Umgestaltung so auch durchaus eine dauerhafte Umgestaltung werden kann.

Beratung zum Betrieblichen Mobilitätsmanagement in Gewerbegebieten und Unternehmen

Im BMM kann man zielführend mit einem Quartiersansatz arbeiten. Arbeitgebende, die örtlich eng zusammenliegen, wie z. B. in Gewerbegebieten, können in der Analyse, Umsetzung und Evaluation Synergien erzeugen und Geld einsparen, indem die Arbeitsschritte gemeinsam vollzogen werden. So kann z. B. die Erreichbarkeitsanalyse oder Wohn- und Standortanalyse gemeinsam beauftragt und finanziell geteilt werden. Auch in der Maßnahmenumsetzung ergeben sich Synergien, z. B. ein gemeinsames öffentliches Carsharing zur Spitzenlastabdeckung der Fuhrparks oder die Zusammenlegung mehrerer Fuhrparks zur besseren Auslastung. Auch die Verhandlung mit dem ÖPNV-Anbieter zur Taktanpassung oder die Errichtung einer Mobilstation kann so gemeinschaftlich forciert werden.

In diesem Ansatz steht die Kommune in einer Doppelrolle. Sie ist selbst Arbeitgeberin, kann aber auch über die Aktivierung der Wirtschaftsförderung und/oder der örtlichen IHK BMM-Prozesse bei großen Arbeitgebern oder in Gewerbegebieten anstoßen und koordinieren. Dieser Ansatz ist mit „JOB-WÄRTS“ in Bonn und „clever mobil“ in der Städte-Region Aachen bereits sehr erfolgreich erprobt und verstetigt worden. Weitere Regionen werden folgen.

Beratung zum Betrieblichen Mobilitätsmanagement in Kommunalverwaltungen

Die Beratung der Kommunalverwaltungen in NRW erfolgt bestenfalls ganzheitlich und führt zu einem erprobten Vorgehen: Analysen, Planung, Priorisierung, Umsetzung, Evaluation. So wird in einem Erstgespräch die Gesamtsituation erfasst und erste Arbeitsschritte werden abgeleitet. So wird z. B. angeraten, eine Struktur- und Auslastungsanalyse des kommunalen Fuhrparks von externen Beratungsbüros durchführen zu lassen, um den tatsächlichen Fahrbedarf einer Kommunalverwaltung zu ermitteln und den Fuhrpark bedarfsgerecht auszurichten. Unerlässlich ist auch die parallel durchzuführende Mitarbeitendenbefragung. Das Zukunftsnetz Mobilität NRW begleitet die Kommune vom ersten bis zum letzten Schritt, stellt Musterunterlagen für Ausschreibungen, Umfragen oder Förderanträge zur Verfügung und arbeitet in Mobilitätsworkshops vor Ort mit.

Beratung zum Mobilitätsmanagement für Kinder und Jugendliche

Kommunen sind gefordert, ihren Beitrag zu einer sicheren und nachhaltigen Mobilität von Kindern zu leisten. Das Zukunftsnetz Mobilität NRW bietet hier Unterstützung in den beiden Strängen „Schulisches Mobilitätsmanagement“ und „Kinderfreundliche Stadt- und Verkehrsplanung“.

Schulisches Mobilitätsmanagement

Kinder erleben ihren Alltag zu Fuß, mit dem Rad oder Roller ganz anders als durch das Autofenster. Elterntaxis gehören aber längst zum allmorgendlichen Schulverkehr und stellen Kommunen zunehmend vor das Problem, die Verkehrssicherheit der Kinder, aber auch der übrigen Verkehrsteilnehmenden und Anwohnenden zu gewährleisten. Ein wirksamer Schutz der Jüngsten wird von den Eltern oft nicht berücksichtigt: die Eigenständigkeit. Denn Verkehrskompetenzen lernt man nicht vom Rücksitz des elterlichen Autos. Auch Kommunen sind gefordert, ihren Beitrag zu einer sicheren und nachhaltigen Mobilität von Kindern zu leisten.

Kinder sollen sich sicher und frei in ihrem Umfeld bewegen können. Grundvoraussetzung dafür sind verkehrssichere Wege, damit Eltern ihre Kinder ohne Sorge allein unterwegs sein lassen. Hier setzt das Schulische Mobilitätsmanagement an. Das Zukunftsnetz Mobilität NRW bietet diverse Angebote wie z. B. „Geh-Spaß statt Elterntaxi“, Workshops und Fortbildungen zum Schulischen Mobilitätsmanagement, Radfahr- und Bewegungsförderung, Unterrichtsmaterialien und Schulwettbewerbe.

Kinder- und jugendfreundliche Stadt- und Verkehrsplanung

Um Kommunen bei einer Stadt- und Verkehrsplanung zu unterstützen, die auf die Bedürfnisse von Kindern und Jugendlichen zugeschnitten ist, bietet das Zukunftsnetz seinen Mitgliedern eine umfangreiche und kostenlose Beratung an. Im Fokus steht dabei immer die Beteiligung von Kindern und Jugendlichen an Planungsvorhaben.

Angebote für Lehrkräfte

Das Zukunftsnetz ist Ansprechpartner, wenn es um Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung geht – für Lehrkräfte, Schulleitungen, Lehramtsanwärterinnen und -anwärter und ihre Auszubildenden. Es bietet Materialien, Programme und Anleitungen für den Unterricht. Wie diese aussehen und wie sie sinnvoll eingesetzt werden können, präsentiert das Zukunftsnetz z. B. auf Schulleitungsdienstbesprechungen.

Auch zukünftige Lehrkräfte stehen im Fokus. Da das Thema Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung kein Bestandteil der Ausbildung ist, unterstützt das Zukunftsnetz Mobilität NRW die Zentren für schulpraktische Lehrerausbildung (ZfsL) bei der Gestaltung von Mobilitätstagen für Lehramtsanwärterinnen und -anwärter.

Beratung zum Parkraummanagement

Parkraummanagement und damit verbunden die Umgestaltung des öffentlichen Raums als klassische Push-Maßnahme ist ein elementarer Faktor zum Erreichen der kommunalen Mobilitätswende. Das Zukunftsnetz Mobilität NRW unterstützt Kommunen bei verschiedenen Aspekten dieses Themenbereichs. So wird bspw. eine Beratung zur Vergabe von Parkraumkonzepten, zur Einführung von Bewohnerparkgebühren oder zum Umgang mit dem Einzelhandel angeboten. Auch in der begleitenden Kommunikation von Parkraummanagementmaßnahmen berät das Zukunftsnetz die Mitgliedskommunen im Rheinland.

Beratung zum zielgruppenorientierten Mobilitätsmanagement

Kinder und Jugendliche, Neubürgerinnen und Neubürger oder Seniorinnen und Senioren: Das zielgruppenorientierte Mobilitätsmanagement berücksichtigt die Bedürfnisse der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmenden und entwickelt die passenden Konzepte und Angebote. Dabei betrachtet es die Thematik aus dem Blickwinkel der individuell bestimmenden Faktoren des Mobilitätsverhaltens bzw. der Anlässe für den Verkehr.

Beratung zur Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern sowie Interessensgruppen

Kommunale Mobilitätskonzepte sind Gesamtstrategien zur Verbesserung der Lebensqualität in Kommunen und im regionalen Kontext. Ihre Basis sind die Mobilitätsbedürfnisse der heutigen sowie der zukünftigen Gesellschaft. Daher ist es unerlässlich, dass diese sich nicht nur entlang abgestimmter politischer und gesellschaftlicher Zielstellungen ausrichten, sondern auch die öffentliche Beteiligung am gesamten Planungsprozess integrieren. Auch bei der Evaluation und der Auswahl der geeigneten Maßnahmen ist ein öffentlicher Dialog von hoher Relevanz. Das Zukunftsnetz Mobilität NRW unterstützt Kommunen, die Mobilitätskonzepte partizipativ aufstellen und sich damit nach den EU-Richtlinien

zu Nachhaltigen Urbanen Mobilitätsplänen (SUMP) richten. Es finden regelmäßig Fachgruppen zu diesem Thema statt, zudem ist der persönliche Dialog zielführend.

Beratung zur E-Mobilität

Bzgl. Elektromobilität, Fahrzeugbeschaffung und Ladeinfrastruktur beschränkt sich die Beratung meistens auf ein Erstgespräch, um die Kommune an weitere beratende Stellen wie Elektromobilität. NRW zu verweisen. So wird der doppelte Aufbau von Beratungsstrukturen vermieden. Allerdings gibt es auch einzelne Angebote, wie z. B. eine Musterausschreibung für die Beschaffung von Elektroautos und Ladeinfrastruktur (LIS). Maßgeblich ist, der Kommune verständlich zu machen, dass LIS nicht von der Kommune flächendeckend im öffentlichen Raum umgesetzt wird, sondern dort, wo die Autos lange stehen: zu Hause und bei der Arbeitgeberin oder dem Arbeitgeber. Ebenso maßgeblich ist die Schnittstelle zum kommunalen Fuhrpark.

Beratung zur Erstellung von kommunalen Mobilitätskonzepten

Das zentrale strategische Instrument des kommunalen Mobilitätsmanagements ist ein kommunales Mobilitätskonzept. Wie ein Masterplan für das Thema Mobilität verbindet es die konkreten Lösungsansätze aus Infrastruktur, Baurecht, Planungsrecht, Information und Öffentlichkeitsarbeit zu einer integrierten Gesamtstrategie. Es gewährleistet auch bei kleinteiligen Maßnahmen ein zielführendes Vorgehen. Je klarer die Vorgabe, desto effizienter die Ausarbeitung. Im Idealfall geht das Mobilitätskonzept über einen klassischen Fachplan hinaus. Es soll als politischer Beschluss nicht nur für die Verwaltung und Aufgabenträger bindend sein, sondern auch Verkehrserzeuger und Mobilitätsdienstleister einbeziehen. Wichtig ist, dass das kommunale Mobilitätskonzept in der Kommunalverwaltung als dauerhaft fortlaufender Prozess verstanden wird. Nur so bekommt es auch die richtige Umsetzungsrelevanz. go.Rheinland begleitet zusammen mit dem VRS und dem AVV die Mitgliedskommunen des Zukunftsnetz Mobilität NRW kontinuierlich bei diesem Prozess. Dies umfasst sowohl die Beratung in der Vorbereitung, wie z. B. die Unterstützung mit Mustern zur Förderantragstellung oder Mustern für die Ausschreibung der Erstellung eines Mobilitätskonzepts und die intensive Beratung in dieser Vorbereitungsphase, als auch die Begleitung und Beratung im gesamten Aufstellungsprozess.

Beratung zur kommunalen Kommunikationsstrategie

Im Rahmen der Unterstützungsleistungen steht das Zukunftsnetz Mobilität NRW den Mitgliedskommunen auch mit Beratungsleistungen zu kommunikativen Fragen zur Verfügung. Dies beinhaltet sowohl Fragen zur kommunikativen Begleitung bei der Erstellung von Visionen und Zielbildern als auch zu konkreten Maßnahmen der Verkehrsplanung (Mobilitätskonzepte, SUMPs) und konkreten Projekten in allen Handlungsfeldern des kommunalen Mobilitätsmanagements.

Beratung zur Mikromobilität

Mikromobilität bedeutet geteilte Mobilität mit leichten elektrifizierten Verkehrsmitteln (Light Electric Vehicles, LEV), wie z. B. Pedelecs oder E-Tretroller. Letztere sind mittlerweile im Alltag angekommen und Kommunen regulieren das Angebot im öffentlichen Raum verträglich und im Zusammenspiel mit dem ÖPNV. Dies geschieht auch dank der umfassenden Beratung durch die Mitarbeitenden in ganz NRW. Die Beratung umfasst Impulsvorträge in verschiedenen Gremien und Ausschüssen, die Bereitstellung einer Muster-Ausschreibung sowie einer Muster-Sondernutzungssatzung und Unterstützung bei der Gestaltung von Bediengebietten.

Beratung zur Seniorenmobilität

Der demographische Wandel muss auch bei kommunalen Mobilitätskonzepten berücksichtigt werden. Die zunehmende Anzahl älterer und mobilitätseingeschränkter Verkehrsteilnehmender erfordert neue Lösungen. Das Zukunftsnetz Mobilität NRW bietet seinen Mitgliedskommunen deshalb ein kostenloses Beratungsangebot zur Förderung des eigenständigen Unterwegsseins älterer Menschen und zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität. V. a. durch die Erhöhung der Verkehrssicherheit wird eine stärkere und längere Eigenständigkeit erreicht. Hierzu bietet das Zukunftsnetz u. a. Sicherheitstrainings in den Kommunen an.

Beratung zur Straßen- und Platzgestaltung

Die Gestaltung der Straßen und Plätze hat einen entscheidenden Einfluss auf die Umwelt- und Lebensqualität in Städten und Gemeinden. Ist von Straßen die Rede, denkt man i. d. R. automatisch an Verkehr. Dabei können sie viel mehr sein: Treffpunkte für Anwohnende, Spielraum für Kinder, Flaniermeilen für Besuchende. Um dieses Potenzial zu zeigen, berät das Zukunftsnetz Mobilität NRW die Mitgliedskommunen zur zukunftsfähigen Umgestaltung von Straßen und Plätzen. Dabei finden u. a. Themen wie Verkehrssicherheit, Parkraummanagement, Stadtmobiliar, Beschattung und Klimaresilienz Berücksichtigung.

Beratung zur Zusammenarbeit von Politik und Verwaltung

Eine gute Zusammenarbeit zwischen kommunaler Politik und den Mitarbeitenden der Verwaltungen ist ein entscheidender Erfolgsfaktor für die Gestaltung einer Mobilitätswende vor Ort. Vorrangige Aufgabe der Politik ist es dabei, eine eindeutige Zielvorgabe für die Mobilitätswende festzulegen und der Verwaltung die notwendigen Rahmenbedingungen zur Umsetzung dieser Zielvorgaben zur Verfügung zu stellen.

Zur Unterstützung der Mitgliedskommunen im Rheinland hat das bei go.Rheinland angesiedelte Team des Zukunftsnetz Mobilität NRW eine Reihe von Unterstützungsangeboten und -formaten entwickelt, die sich speziell an Kommunalpolitikerinnen und -politiker richten. Sie vermitteln spezifisches und aktuelles Know-how zu den Handlungsfeldern des kommunalen Mobilitätsmanagements und ermöglichen die zielgerichtete Zusammenarbeit zwischen Verwaltungen und Kommunalpolitik.

Anhang 8

Kurzbeschreibungen der Fortbildungsangebote für Kommunalverwaltungen und -politik

Fortbildung Betriebliches Mobilitätsmanagement in der Kommunalverwaltung

Seit Start der Fortbildung im Jahr 2018 wurden in 9 Fortbildungen bisher knapp 240 kommunale Mitarbeitende in den Grundlagen des BMM geschult. Zunächst als Präsenzreihe gestartet, wurde die Fortbildung mit Corona zu einem digitalen Format mit aktuell 5 Vormittagen, an denen verschiedene Schwerpunktthemen vermittelt werden. Diese sind: Grundlagen des Betrieblichen Mobilitätsmanagements, Analyse und nachhaltige Gestaltung von Arbeits- und Dienstwegen, Analyse und Gestaltung bedarfsgerechter Fuhrpark, Kommunikationsprozess beim BMM sowie die Querschnittsthemen Digitalisierung sowie Datenschutz und steuer- und tarifrechtliche Fragestellungen des BMM. Hierbei wechseln sich fachliche Inputs mit Gruppenarbeiten und Best-Practice-Beispielen ab. Nach der Fortbildung erhalten die Teilnehmenden eine Urkunde sowie die Aufnahme in das BMM-Alumni-Netzwerk, in dem der weitere interkommunale Austausch gefördert wird. Seit 2024 hat sich das Format der Fortbildung geändert. So sind es nun 3 digitale Vormittage zu den Grundlagen und 2 volle Tage in Präsenz zum Thema „Kommunikation eines BMM-Prozesses“.

Fortbildung Moderationstraining

Mobilitätsmanagerinnen und Mobilitätsmanager koordinieren, stoßen Prozesse an, bringen Menschen zusammen, vermitteln und stimmen ab – sie kommen also immer wieder in Situationen, in denen sie Gruppen moderieren. Verwaltungintern oder auch mit Externen kann es dabei auch mal hoch her gehen – oder die Gruppe kommt nicht in Schwung. Dafür bietet das Zukunftsnetz Mobilität NRW regelmäßig ganztägige Trainings an, die von den Grundlagen der Moderation bis zur Konzeption von Terminen reichen. Diese Trainings sind stets auf die Bedarfe der Teilnehmenden abgestimmt und beinhalten einen hohen interaktiven Anteil.

Fortbildung Radfahren in Schule und Kita

Die Förderung des Radfahrens ist ein wesentlicher Bestandteil des eigenständigen und sicheren Unterwegsseins von Kindern im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung. Mit den Fortbildungen für Grund- und weiterführende Schulen und Kindergärten sowie dem dazugehörigen Online-Portal „Radfahren in der Schule und Kita“ können Erzieherinnen und Erzieher sowie Lehrkräfte kindgerechtes Radfahrtraining in der Kita und Schule anbieten. Das Konzept wurde in Zusammenarbeit mit der Deutschen Sporthochschule Köln entwickelt.

Mithilfe der eintägigen Fortbildung bekommen Lehrkräfte sowie Erzieherinnen und Erzieher das Handwerkszeug für abwechslungsreichen, kindgerechten und sicheren Fahrradunterricht. Expertinnen und Experten der Deutschen Sporthochschule Köln vermitteln Übungen und Spiele, Ideen für einen Fahrradparcours, Rechtswissen, Sicherheitstipps und Hintergrundwissen zu Radtouren. Kitagruppen und Schulklassen werden direkt bei der Umsetzung beobachtet. Schwerpunkt ist aber immer das eigene „Erfahren“ der Übungen.

Auf dem begleitenden Online-Portal finden sich alle aktuellen Termine, Unterrichtsmaterialien und anschaulich multimedial aufbereitete Informationen rund um das Thema Radausbildung und Verkehrssicherheit. Vorerfahrungen im Radunterricht sind nicht nötig.

Fortbildung Schulisches Mobilitätsmanagement

Im Rahmen der Beratung zum Schulischen Mobilitätsmanagement in Kommunen lassen sich immer wieder verschiedene Problemstellungen identifizieren, die einer erfolgreichen Verankerung des Themas in der Kommune im Wege stehen. Zuständigkeiten und Rollen sind ungeklärt, ausgebildete Mobilitätsmanagerinnen und Mobilitätsmanager verfügen nicht über zeitliche Kapazitäten und haben keine Partnerinnen und Partner für das Thema, Angebote und Formate sind unbekannt und/oder bieten nur Nadelstiche, nicht aber eine nachhaltige Implementierung des Themas.

Mit der Fortbildung „Schulisches Mobilitätsmanagement“ wollen wir kommunale Mitarbeitende für das Thema sensibilisieren und v. a. qualifizieren. Die vermittelten Inhalte befähigen in einer zweitägigen Präsenz-Fortbildung dazu, Schulisches Mobilitätsmanagement in den Kommunen aufzubauen und zu verstetigen. Ziel ist es, Kindern und Jugendlichen zu ermöglichen, ihre Schul- und Freizeitwege sicher, nachhaltig und eigenständig zu bewältigen. Verwaltungsmitarbeitende erhalten am Ende der Fortbildung das nötige Rüstzeug, um verwaltungsinterne Workshops zum Schulischen Mobilitätsmanagement umzusetzen.

Fortbildung Wohnen und Mobilität

Wie kann man nachhaltige Mobilität bei der Entwicklung von Neubauquartieren mitdenken? Antworten darauf bietet die Fortbildung „Wohnen und Mobilität“ für kommunale Planerinnen und Planer sowie Mobilitätsmanagerinnen und Mobilitätsmanager. In 3 Modulen wird sich mit fachlichem Input von Expertinnen und Experten im kollegialen Austausch gemeinsam dem Thema gewidmet. Anhand von Praxisbeispielen wird im Laufe der Fortbildung herausgearbeitet, wie bei der Entwicklung von Neubauquartieren das Thema nachhaltige Mobilität ab Planungsbeginn mitgedacht werden soll. Neue Wohnquartiere sind die geeignete Handlungsebene für eine zukunftsfähige Stadtentwicklung. Um dort Kfz-unabhängige Mobilität zu ermöglichen und die unerwünschten Wirkungen des Kfz-Verkehrs auf Flächenverbrauch und Emissionen auf ein Minimum zu begrenzen, müssen Angebote für nachhaltige Mobilitätsformen und den Kfz-Verkehr begrenzende Rahmenbedingungen und Maßnahmen von Anfang an mitbedacht und mitgeplant werden.

Das Zukunftsnetz Mobilität NRW hat ein Fortbildungsangebot entwickelt, das den Verantwortlichen in den Mitgliedskommunen hilft, Mobilität in der Wohnbaulandentwicklung in allen Facetten von Beginn an mitzudenken und mitzugestalten. Das Zukunftsnetz Mobilität NRW gibt den Teilnehmenden das passende Handwerkszeug mit und befähigt sie, die Zusammenhänge und Wechselwirkungen unterschiedlicher Disziplinen und Fachebenen zu erkennen und aktiv zu managen. Die Bedeutung von Beteiligung und deren Ausgestaltung ist ebenfalls wesentlicher Bestandteil der Fortbildung. Die Fortbildung richtet sich in erster Linie an Mitarbeitende der Mitgliedskommunen im Zukunftsnetz Mobilität NRW, insbesondere an diejenigen in den Bereichen Mobilitätsmanagement, Stadtplanung und Stadtentwicklung. Sie umfasst 3 Module, die in insgesamt sechs Tagen durchgeführt werden.

Literatur- verzeichnis

Literaturverzeichnis

Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) (2024): Die Zukunft braucht Wege – Infrastrukturdialog. Online unter: <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/infrastrukturdialog.html> [Abruf 27.05.2024].

Bundes-Klimaschutzgesetz (KSG) vom 12. Dezember 2019, zuletzt geändert durch Art. 1 des Gesetzes vom 15. Juli 2024.

DB InfraGo AG (2022): Ausstattungskatalog der Bahnhofskategorien 1 bis 7, Version 2022. Nach Registrierung unter: <https://infoplattform-personenbahnhoefe.deutschebahn.com/pbhf/baustandards/Ausstattungskataloge-7719230>.

Eisenbahn-Bundesamt (EBA) (2018): Nationaler Umsetzungsplan ETCS gemäß Kapitel 7.4.4 der TSI-Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung. Version 1.11. o.O. 2017.

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) Arbeitsgruppe Verkehrsplanung (2018): Empfehlungen zur Anwendung von Mobilitätsmanagement (EAM). Köln: FGSV Verlag, 2018.

Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr on Nordrhein-Westfalen – ÖPNVG NRW – vom 07.03.1995 i. d. F. vom 16.12.2023.

Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz – RegG) vom 27.12.1993, zuletzt geändert durch Art. 1 G vom 20.04.2023.

go.Rheinland GmbH (2023): Grundlagenuntersuchung Mobilität im Rheinland – wir.gorheinland.com. Online unter: <https://wir.gorheinland.com/vernetzte-mobilitaet/grundlagenuntersuchung-mobilitaet/>

go.Rheinland GmbH (2023): Klimaschutzteilkonzept für das Rheinland – wir.gorheinland.com. Online unter: <https://wir.gorheinland.com/vernetzte-mobilitaet/regionale-konzepte/klimaschutzteilkonzept-fuer-das-rheinland/?u=b&cHash=00322b5a068d710177746e71da245e21> [Abruf 14.04.2023].

go.Rheinland GmbH (2023): Mission – wir.gorheinland.com. Online unter: <https://wir.gorheinland.com/wir/mission/> [Abruf 14.08.2023].

go.Rheinland GmbH (2023): Unsere Aufgaben und Ziele – wir.gorheinland.com. Online unter: <https://wir.gorheinland.com/wir/aufgaben/> [Abruf 14.04.2023].

IHK Initiative Rheinland (IIR) (2016): Bedeutung der ZARA-Häfen für das Rheinland. Verkehrspolitischer Handlungsbedarf. Online unter: <https://www.ihk.de/blueprint/servlet/resource/blob/3434886/ca44569c0a851ecf2e3a63d56bd11fcb/studienergebnisse-data.pdf> [Abruf 07.08.2024].

infas Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH (2022): Mobilität in Deutschland 2023. Möglichkeit regionaler Stichprobenaufstockungen. Informationsunterlage für öffentliche Institutionen. Bonn, Januar 2022.

infas Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH (2023a): Mobilität in Deutschland. Hintergrundinformationen 2023. Bonn, 27. März 2023.

infas Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH (2023b): Mobilität in Deutschland 2023. Planung der Stichprobe in NRW. Mobilität in Deutschland. Bonn, 2023.

Landesbetrieb Information und Technik Nordrhein-Westfalen (IT.NRW) im Auftrag der Statistischen Ämter des Bundes und der Länder (Hrsg.) (2023): Regionaldatenbank Deutschland. Online unter: www.regionalstatistik.de [Abruf 09.01.2023].

Ministerium für Wirtschaft, Innovation, Digitalisierung und Energie des Landes Nordrhein-Westfalen (MWIDE NRW) (2022): Nordrhein-Westfalen wird klimaneutral. Bericht der Landesregierung zum Pilot-Klimaschutzaudit 2022. Online unter: https://www.wirtschaft.nrw/system/files/media/document/file/klimaschutzauditbericht_endfassung_barrierefrei.pdf [Abruf 29.02.2024].

Modernisierungspaket für Klimaschutz und Planungsbeschleunigung vom 28.03.2023. Online unter https://www.spd.de/fileadmin/Dokumente/Beschluesse/20230328_Koalitionsausschuss.pdf [Abruf 01.02.2024].

Mühlenbruch, Prof. Dr.-Ing. I. (2020): Monitoring und Evaluation. In: Zukunftsnetz Mobilität NRW (ZNM) (2020): Kommunales Mobilitätsmanagement als Change-Management-Prozess. Handbuch des Zukunftsnetz Mobilität NRW. Nachdruck: Oktober 2023. Köln, 2023. S. 45.

Nachhaltigkeit im SPNV – Innovationsansätze der Deutschen Bahn (nasa.de) [Abruf 19.03.2023].

Satzung für den Zweckverband go.Rheinland i. d. F. der 18. Änderungssatzung, beschlossen von der Versammlungsversammlung des Zweckverbandes go.Rheinland – in Kraft getreten am 01.01.2024. Online unter: https://wir.gorheinland.com/fileadmin/B2B/Downloads/Wir/Zweckverband/Zweckverband_goRheinland_Satzung_18teAenderung.pdf [Abruf 15.01.2024].

Umweltbundesamt (UBA) (2022): Carsharing entlastet die Umwelt und spart Ressourcen. Online unter: <https://www.umweltbundesamt.de/umwelttipps-fuer-den-alltag/mobilitaet/carsharing#so-sind-sie-mit-dem-auto-umweltfreundlicher-unterwegs> [Abruf 08.05.2024].

Umweltbundesamt (UBA) (2023): Anteil des Verkehrs an den Treibhausgasemissionen in Deutschland. Nationale Trendtabellen, Stand 03/2023. Online unter: <https://www.umweltbundesamt.de/daten/verkehr/emissionen-des-verkehrs#verkehr-belastet-luft-und-klima-minderungsziele-der-bundesregierung> [Abruf 26.08.2023].

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) (2013): Der Nahverkehr. Öffentlicher Personenverkehr in Stadt und Region. Düsseldorf: Alba Fachverlag, 2013.

Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2013 über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes und zur Aufhebung des Beschlusses Nr. 661/2010/EU. ABl. L 348 vom 20.12.2013, S. 1, geändert durch Deligierte Verordnung (EU) 2019/254 der Kommission vom 9. November 2018 ABl. L 43, S. 1, i. d. F. vom 14.02.2019.

Zukunftsnetz Mobilität NRW (ZNM) (2020): Kommunales Mobilitätsmanagement als Change-Management-Prozess. Handbuch des Zukunftsnetz Mobilität NRW. Nachdruck: Oktober 2023. Köln, 2023.

Zweckverband go.Rheinland (2024): Fraktionsübergreifendes Positionspapier. Das Rheinland unterwegs – WIR auf dem Weg zur Mobilitätswende. Online unter: https://wir.gorheinland.com/fileadmin/B2B/Bilder/Medienportal/Pressemitteilungen/2024/240205_Fraktionsuebergreifendes_Positionspapier_final.pdf [Abruf 29.05.2024].

Bildnachweise

Titel: go.Rheinland GmbH/Smilla Dankert, Frau rechts unten KI-generiert

S. 29 (Teil A) iStock.com/pixelfit, S. 42 (Teil A) © Alstom/Advanced & Creative Design,
S. 45 (Teil A) Deutsche Bahn AG/Dominic Dupont,

S. 5 (Teil B), 53 (Teil B) Adobestock.com/MaxSafaniuk, S. 26 (Teil B) Deutsche Bahn AG/
Max Lautenschläger, S. 74 (Teil B) AdobeStock.com/Paniti, S. 77 (Teil B) Deutsche Bahn AG/
Dominic Dupont,

Alle anderen Darstellungen: go.Rheinland GmbH/Smilla Dankert



Bleiben Sie auf dem Laufenden:
**[wir.gorheinland.com/
medienportal/aktuelles](http://wir.gorheinland.com/medienportal/aktuelles)**

go.Rheinland GmbH

Deutzer Allee 4 • 50679 Köln
wir.gorheinland.com

1. Auflage

Stand: Juni 2025