

## **NIEDERSCHRIFT**

über die **2.** Sitzung  
**des Mobilitätsausschusses**  
(XVIII. Wahlperiode)

### **öffentlicher Teil**

Tag der Sitzung: **05.05.2026**  
Ort der Sitzung: Kreishaus Grevenbroich  
Kreissitzungssaal (1. Etage)  
Auf der Schanze 4, 41515 Grevenbroich  
(Tel. 02181/601-2172)  
Navigation: [www.rkn.nrw/TR814](http://www.rkn.nrw/TR814)  
Beginn der Sitzung: 17:03 Uhr  
Ende der Sitzung: 18:30 Uhr  
Den Vorsitz führte: Herr Lars Becker

### **Sitzungsteilnehmer:**

#### **• stv. Vorsitzende(r)**

1. Herr Lars Becker

#### **• CDU-Fraktion**

2. Herr Heiner Cöllen
  3. Herr André Dresen
  4. Herr Thomas Jung
  5. Frau Sabina Kram
  6. Herr Harald Lenden
  7. Frau Birgitta Pannenbecker
  8. Herr Conrad Schots
- Vertretung für Frau Petra Indenhuck  
Vertretung für Herrn Thomas Klann  
Vertretung für Frau Tanja Lützenrath  
Vertretung für Herrn Markus Steins

#### **• SPD-Fraktion**

9. Herr Dirk Banse
  10. Herr Horst Fischer
  11. Frau Nicole Jockisch
  12. Frau Dagmar Kaisers
  13. Herr Wolfgang Kaisers
  14. Herr Christian Stupp
- Vertretung für Herrn Dietmar Ibach  
Vertretung für Frau Christina Borggräfe

#### **• AfD-Fraktion**

15. Frau Hannelore Byhahn
  16. Herr Michael Daniels
  17. Herr Arthur Rupprecht
- Vertretung für Herrn Christoph Welskop  
Vertretung für Frau Petra Stefen

- **Fraktion Bündnis 90/Die Grünen**

- 18. Herr Dirk Schimanski
- 19. Frau Birgit Wollbold

- **FDP-Fraktion**

- 20. Herr Tim Tressel Vertretung für Herrn Rainer Weber

- **Kreistagsfraktion Die Linke/Die PARTEI**

- 21. Herr Dr. Johannes Wagner

- **Kreistagsgruppe UWG/ Freie Wähler/ Zentrum**

- 22. Frau Monika Werner Vertretung für Herrn Roland Buske

- **beratende Mitglieder**

- 23. Herr Heribert Adamsky nur öffentlicher Teil bis 18.30 Uhr

- **Gäste**

- 24. Frau Bianca Achilles
- 25. Herr Georg Seifert

- **Verwaltung**

- 26. Herr Kreisdirektor Dirk Brügge
- 27. Herr Dezernent Sebastian Johnen
- 28. Herr Dezernent Gregor Küpper
- 29. Herr Arnd Ludwig
- 30. Herr Christian Bromm
- 31. Herr Nico Kückemanns
- 32. Herr Thomas Lörner
- 33. Frau Tanja Plümäkers
- 34. Frau Sabine Richarz

- **Schriftführerin**

- 35. Frau Steffi Lorbeer

- **Schriftführer**

- 36. Herr Achim Kuska

## INHALTSVERZEICHNIS

Punkt	Inhalt	Seite
1.	Feststellung der ordnungsgemäß erfolgten Einladung und der Beschlussfähigkeit.....	4
2.	Verpflichtung von sachkundigen Mitgliedern des Mobilitätsausschusses.....	4
3.	Bestellung einer Schriftführerin / eines Schriftführers Vorlage: 66/0799/XVIII/2026 .....	4
	Protokoll:.....	4
	Beschlussempfehlung: .....	4
4.	Vorstellung des Projektes "Revierbahn West" durch go.Rheinland Vorlage: 61/0771/XVIII/2026 .....	5
5.	Änderung der Beförderungsentgelte im Gelegenheitsverkehr mit Taxen für den Rhein-Kreis Neuss Vorlage: 36/0753/XVIII/2026.....	7
6.	Einleitung des Verfahrens zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans des Rhein-Kreises Neuss Vorlage: 61/0810/XVIII/2026 .....	7
	Beschlussempfehlung: .....	7
7.	Anträge.....	7
7.1.	Antrag der Fraktion Die Linke/Die PARTEI: Prüfauftrag "Kostenfreier ÖPNV im Rhein-Kreis Neuss" Vorlage: 61/0773/XVIII/2026 .....	7
	Beschlussempfehlung: .....	8
8.	Mitteilungen .....	8
8.1.	Sachstandsbericht zum geplanten Neubau der AS Delrath an der A 57 / K 33n Vorlage: 66/0781/XVIII/2026 .....	8
8.2.	VRR Stationsbericht 2025 Vorlage: 61/0765/XVIII/2026 .....	9
9.	Anfragen .....	10
9.1.	Anfrage der SPD-Kreistagsfraktion zur Sanierung und Geschwindigkeitsbegrenzung auf der B477 sowie Umsetzung der B477n Vorlage: 61/0775/XVIII/2026 .....	10
9.2.	Anfrage der SPD über Entwicklung des Marktes der Taxi- und Mietwagen-Unternehmen („Bolt“, „Uber“ und Co.) Vorlage: 36/0874/XVIII/2026 .....	10
9.3.	Anfrage der Kreistagsfraktionen von CDU und FDP vom 23.04.2026 zur Revierbahn Ost Vorlage: 61/0858/XVIII/2026.....	10
10.	Bericht der Verwaltung/ Beschlusskontrolle .....	11

## 1. **Feststellung der ordnungsgemäß erfolgten Einladung und der Beschlussfähigkeit**

### **Protokoll:**

Der Ausschussvorsitzende begrüßte die anwesenden Ausschussmitglieder, die Verwaltung und die beiden Gäste von go.Rheinland und VRR und stellte fest, dass zur Sitzung form- und fristgerecht geladen wurde.

### **Mobil/20260505/Ö1**

### **Beschluss:**

Nach vorheriger Abstimmung in den Fraktionen wurde einstimmig beschlossen den TOP 5 von der Tagesordnung zu nehmen und in die nächste Sitzung zu verschieben.

### **Abstimmungsergebnis:**

Einstimmig beschlossen

## 2. **Verpflichtung von sachkundigen Mitgliedern des Mobilitätsausschusses**

### **Protokoll:**

Das noch nicht verpflichtete **Ausschussmitglieder Schots** wurden durch den **Vorsitzenden** verpflichtet.

## 3. **Bestellung einer Schriftführerin / eines Schriftführers** **Vorlage: 66/0799/XVIII/2026**

### **Protokoll:**

Da keine Wortmeldungen vorlagen, wurde die Beschlussvorlage zur Abstimmung gestellt.

### **Mobil/20260505/Ö3**

### **Beschlussempfehlung:**

Der Mobilitätsausschuss bestellt die vorgenannten Personen zur Schriftführerin/zum Schriftführer. Die Schriftführung wird durch beide Kreisbediensteten themenbezogen wahrgenommen.

Die Bestellungen erfolgen für die Dauer der XVIII. Wahlperiode des Kreistages.

## **Abstimmungsergebnis:**

Einstimmig beschlossen

## **4. Vorstellung des Projektes "Revierbahn West" durch go.Rheinland Vorlage: 61/0771/XVIII/2026**

### **Protokoll:**

Der **stellvertretende Ausschussvorsitzende Becker** begrüßte die anwesenden Redner **Frau Bianca Achilles**, Co-Projektleitung bei der go.Rheinland GmbH, und **Herrn Georg Seifert**, Abteilungsleiter Abteilung SPNV/ Betrieb/ Verkehrsplanung bei der VRR AöR. Beide stellten anhand einer foliengestützten Präsentation die Projekte Revierbahn West und Ost sowie den Sachstand zum Ausbau der S6 vor.

**Frau Achilles** verwies auf das ausgeteilte Handout und führte aus, dass für das Projekt Revierbahn West mangels gesicherter Finanzierung und aufgrund fehlender Planungen zunächst die Durchführung einer Machbarkeitsstudie erforderlich sei. Diese verfolge das Ziel, die Realisierbarkeit einer zweigleisigen und elektrifizierten Schienenverbindung in der Achse Aachen – Jülich – Ertfachse mit einer weiteren Anbindung über Bedburg in Richtung Grevenbroich, Neuss und Düsseldorf zu prüfen.

Der Ausbau des Knotens Aachen sei nach ihrer Auffassung ein zentraler Grundpfeiler für die Verkehrsverbindungen in Richtung der ZARA-Häfen, da dieser bereits heute als überlastet gelte. Ebenso müsse der Knoten Grevenbroich ausgebaut werden, um zusätzliche Zugleistungen auf dieser Strecke zu ermöglichen. Mit dem Projekt seien positive Entwicklungsperspektiven für den Rhein-Kreis Neuss verbunden.

Im Anschluss stellte **Herr Seifert** den aktuellen Stand der Planungen zu den Netz- und Stationsmaßnahmen auf der Strecke Düsseldorf – Neuss – Grevenbroich – Bedburg (Revierbahn Ost) sowie die umfangreichen Infrastrukturmaßnahmen zum Projekt der S6 vor. Die Finanzierung dieser beiden Projekte sei über Strukturmittel gesichert und die Umsetzung bis zum Jahre 2038 gewährleistet. **Frau Achilles** fügte hinzu, dass die S6-Teilmaßnahmen Jüchen und Hochneukirch aufgrund der Internationalen Gartenausstellung 2037 vorgezogen würden.

**Frau Achilles** schilderte anschließend das weitere Vorgehen. Die Erstellung einer weiteren Machbarkeitsstudie solle dann dazu dienen, alternative Finanzierungswege, beispielsweise über das Gemeindefinanzierungsgesetz oder Mischfinanzierungsmodelle, zu prüfen. Sie stellte nochmals klar, dass man allein durch die Revierbahn nicht mehr Verkehre in die Region bekommen werde, da der Ausbau des Knotens Aachen erforderlich sei. Die Strecke Neuss – Grevenbroich – Bedburg würde momentan für den S-Bahn-Ausbau vorgesehen. Einzelne Güterverkehre könnten hierüber abgewickelt werden, jedoch nicht die Masse.

Auf die Frage des **sachkundigen Bürgers Cöllen** nach der Einbindung der RWE-Werksbahnen antwortete **Frau Achilles**, dass alle nicht entwidmeten Strecken in die Machbarkeitsstudie einfließen würden. Auf seine Frage nach der Zuständigkeit im Falle

der Gründung von Schiene.NRW entgegnete sie, dass es darauf ankäme, bei welcher Organisation die Infrastrukturentwicklung und -planung zukünftig angesiedelt wäre.

Die Verständnisfrage des **sachkundigen Bürgers Cöllen** zum weiterhin vorgesehen Umstiegsort Bedburg beantwortete **Herr Seifert**. Er verwies auf den Nahverkehrsplan des VRR aus dem Jahre 2025. Demnach werde nach wie vor von einem Brechpunkt in Bedburg ausgegangen. Alternative Lösungen würden derzeit nicht weiterverfolgt.

**Ausschussmitglied Fischer** lobte die Planungen zur Revierbahn Ost und fragte nach, ob das Projekt möglicherweise nicht schneller umgesetzt werden könne als bislang bis 2038 vorgesehen. Der Planungsträger DB InfraGO, so **Herr Seifert**, hielte sich momentan bedeckt mit konkreten Aussagen zum Zeitplan. Man wolle zum Teil beschleunigte Verfahren anwenden. **Frau Achilles** ergänzte, dass im Kölner Raum ein Überwerfungsbauwerk gebaut werden müsse, und ohne dieses Bauwerk könne kein S-Bahn-Verkehr erfolgen.

**Ausschussmitglied Wollbold** hinterfragte, ob ein zweigleisiger Ausbau der Strecke für den Güterverkehr grundsätzlich ausreiche. **Frau Achilles** bejahte und verwies auf die Notwendigkeit des Ausbaus von Bahnsteigen und des Baus von Ausweichmöglichkeiten, so dass der Zugverkehr in den städtischen Knoten reibungsloser verläuft.

**Ausschussmitglied Schimanski** erläuterte, dass sich entlang der Strecke der Revierbahn Ost viele Ortschaften mit Bahnübergängen befänden, an denen es zu langen Wartezeiten komme. **Herr Seifert** führte hierzu aus, dass im Rahmen der Grundlagenermittlung, deren Abschluss bis Ende 2027 vorgesehen sei, geprüft werde, welche Ertüchtigungs- und sonstige Maßnahmen notwendig seien.

Auf die Nachfrage von **Ausschussmitglied Banse** erläuterte **Frau Achilles**, dass alle Lenkungskreismitglieder die Möglichkeit hätten, Stellungnahmen sowie ihre fachliche Meinung in den Prozess einzubringen.

Die Verständnisfrage von **Ausschussmitglied Daniels** zur Finanzierung beantwortete **Herr Seifert** dahingehend, dass von einer Mischfinanzierung auszugehen sei. Die Finanzierung des Schienenpersonennahverkehrs sei in Deutschland grundsätzlich leichter zu realisieren als die des Schienengüterverkehrs.

Abschließend dankte der **stellvertretende Vorsitzende Becker** und schloss den Tagesordnungspunkt.

### **Beschluss:**

Der Mobilitätsausschuss nimmt die Ausführungen zur Kenntnis.

**5. Änderung der Beförderungsentgelte im Gelegenheitsverkehr mit Taxen für den Rhein-Kreis Neuss**  
**Vorlage: 36/0753/XVIII/2026**

**Protokoll:**

Der Tagesordnungspunkt wird auf die nächste Sitzung verschoben (siehe Beschluss Mobil/20260505/Ö1).

**Mobil/20260505/Ö5**

**6. Einleitung des Verfahrens zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans des Rhein-Kreises Neuss**  
**Vorlage: 61/0810/XVIII/2026**

**Protokoll:**

**Kreisdirektor Brügge** verwies auf die ausführliche Vorlage. Da keine weiteren Wortmeldungen hierzu erfolgten, wurde die Vorlage zur Beschlussfassung gestellt.

**Mobil/20260505/Ö6**

**Beschlussempfehlung:**

1. Der Mobilitätsausschuss empfiehlt dem Kreistag, die Einleitung des Verfahrens zur Überprüfung und Neuaufstellung des Nahverkehrsplans für das Gebiet des Rhein-Kreises Neuss gemäß §§ 8 und 9 des ÖPNVG NRW zu beschließen.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, alle zur Durchführung des Verfahrens erforderlichen Schritte einzuleiten.

**Abstimmungsergebnis:**

Einstimmig beschlossen

**7. Anträge**

**7.1. Antrag der Fraktion Die Linke/Die PARTEI: Prüfauftrag "Kostenfreier ÖPNV im Rhein-Kreis Neuss"**  
**Vorlage: 61/0773/XVIII/2026**

**Protokoll:**

Unter Verweis auf die Vorlage führte der Antragsteller und **Ausschussmitglied Dr. Wagner** aus, dass dem Rhein-Kreis Neuss Daten zur Mobilität und zu Verkehrsprognosen fehlten. Er warb weiterhin um Zustimmung zum Antrag, jedoch ohne die darin vorgesehene zeitliche Begrenzung für die Bearbeitung der angeführten Sachverhalte.

**Ausschussmitglied Schimanski** äußerte Sympathie für den Antrag, wies jedoch gleichzeitig darauf hin, dass der Umfang einer solchen Studie derzeit nicht finanzierbar sei.

**Ausschussmitglied Dr. Wagner** erklärte, dass ihm die derzeitige Haushaltssituation bekannt sei und warb dafür, das Projekt mit internen Kräften umzusetzen.

**Kreisdirektor Brügge** verwies auf fehlende personelle Kapazitäten, insbesondere auf das Fehlen eines Verkehrsplaners. Des Weiteren erläuterte er die Finanzierung des ÖPNV über die Verkehrsgesellschaft Kreis Neuss.

Da keine weiteren Wortmeldungen hierzu erfolgten, wurde die Vorlage zur Beschlussfassung gestellt.

### **Mobil/20260505/Ö7.1**

#### **Beschlussempfehlung:**

Der Mobilitätsausschuss lehnt den Antrag der Fraktion Die Linke/Die PARTEI ab.

#### **Abstimmungsergebnis:**

Mehrheitlich beschlossen bei einer Gegenstimme (Die Linke/ Die PARTEI)

## **8. Mitteilungen**

### **8.1. Sachstandsbericht zum geplanten Neubau der AS Delrath an der A 57 / K 33n**

**Vorlage: 66/0781/XVIII/2026**

#### **Protokoll:**

Dezernent Küpper berichtete über den aktuellen Sachstand der Maßnahme. Zur Historie verwies er auf die bisherigen ausführlichen Berichte in den vergangenen Ausschüssen.

Zuletzt wurden durch die Bezirksregierung Düsseldorf eine Stellungnahme zu einem aktuellen Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes vom 08.10.2025 (Az. 9 A 4.24) zum Thema Klimaschutz angefordert. Dieses wurde durch ein 26seitiges Gutachten der beratenden Rechtsanwaltskanzlei Gleiss Lutz vollumfänglich beantwortet. Die Kanzlei kommt zu dem Ergebnis, dass dieses Urteil für die Maßnahme Anschlussstelle Delrath des Kreises keine Auswirkungen.

Weiterhin wurde nach Aufforderung der Bezirksregierung das Bundesverkehrsministerium mit der Bitte zur Bestätigung des Gesehenvermerkes zur geplanten Maßnahme angeschrieben. Das positive Antwortschreiben des Ministeriums zeigt ebenso, dass der Rhein-Kreis Neuss als Vorhabenträger der Anschlussstellenplanung erneut bestätigt wird.

Weiterhin beraten der Planungs- und Hauptausschuss der Stadt Dormagen in Kürze über den B-Plan Silbersee. Dies zeigt, dass alle Akteure an der Realisierung der Maßnahme arbeiten.

Abschließend bleibt festzuhalten, dass der Rhein-Kreis Neuss erneut alle Vorgaben der Bezirksregierung abgearbeitet hat, um eine positive Entscheidung durch die Bezirksregierung zeitnah zu erhalten.

Da keine weiteren Wortmeldungen vorlagen, wurde der Tagesordnungspunkt geschlossen.

## **8.2. VRR Stationsbericht 2025** **Vorlage: 61/0765/XVIII/2026**

### **Protokoll:**

Der **stellvertretende Ausschussvorsitzende Becker** verwies auf die Vorlage.

**Ausschussmitglied Fischer** führte die positiven Bewertungen zu den Haltepunkten in Kaarst an. Zugleich kritisierte er die derzeitige Situation an den Haltestellen, deren Modernisierung erst im Zuge des Ausbaus der S6 vorgesehen sei, als nicht hinnehmbar.

Da keine weiteren Ergänzungswünsche vorlagen, berichtete der **stellvertretende Ausschussvorsitzende** über den aktuellen Stand zur Gründung von Schiene.NRW. Er erläutere die vorgesehene Trennung von Fahrbetrieb und Infrastruktur im SPNV sowie die Bündelung der Aufgaben der drei Verkehrsverbände in einer landesweiten Organisation. Ferner ging er auf die damit verbundenen Anpassungen der Gesellschafterstrukturen ein.

**Kreisdirektor Brügge** verwies auf die landesseitig vorgegebenen Rahmenbedingungen des Gesetzgebungsverfahrens mit Inkrafttreten zum 01.01.2027. Er hob hervor, dass die Einflussmöglichkeiten der Kreise und kreisfreien Städte dadurch deutlicher geringer würden als bisher. In diesem Zusammenhang äußerte er die Sorge, dass die Interessen der großstädtischen Räume die Belange der ländlichen Gebiete dominieren könnten. Die Frage der kommunalverfassungsrechtlichen Zulässigkeit sei vor dem Hintergrund der weiterhin kommunal getragenen Kosten noch offen.

Auf die Frage von **Ausschussmitglied Wollbold** nach möglichen Nachteilen für die Regiobahn führte **Kreisdirektor Brügge** aus, dass der Verkehrsvertrag mit dem VRR im Rahmen eines Inhouse-Geschäfts geschlossen worden sei und dies auch bei einer Neuorganisation unter dem Dach von Schiene.NRW unverändert Bestand haben würde.

Der **stellvertretende Ausschussvorsitzende Becker** ergänzte, dass der Kreis mit drei Vertretern sowie Herrn Petruschke, Landrat a. D., und zwei weiteren Vertretern der Stadt Neuss in den Gremien des VRR stark vertreten sei. Gleichwohl bestünde die Befürchtung, dass der Kreis im Rahmen der künftigen Strukturen an Einfluss verlieren könnte.

Weitere Wortmeldungen lagen nicht vor.

**Beschluss:**

Der Mobilitätsausschuss nimmt den Sachstandsbericht zur Kenntnis.

**9. Anfragen**

**9.1. Anfrage der SPD-Kreistagsfraktion zur Sanierung und Geschwindigkeitsbegrenzung auf der B477 sowie Umsetzung der B477n  
Vorlage: 61/0775/XVIII/2026**

**Protokoll:**

Es wurde auf die Vorlage verwiesen.

**9.2. Anfrage der SPD über Entwicklung des Marktes der Taxi- und Mietwagen-Unternehmen („Bolt“, „Uber“ und Co.)  
Vorlage: 36/0874/XVIII/2026**

**Protokoll:**

Da keine Wortmeldungen vorlagen, wurde der Tagesordnungspunkt geschlossen.

**9.3. Anfrage der Kreistagsfraktionen von CDU und FDP vom 23.04.2026 zur Revierbahn Ost  
Vorlage: 61/0858/XVIII/2026**

**Protokoll:**

Der **stellvertretende Ausschussvorsitzende Becker** verwies auf die Vorlage. **Kreisdirektor Brügge** stellte eine ausführliche Stellungnahme für die nächste Sitzung des Mobilitätsausschusses in Aussicht.

Auf die mündliche Anfrage von **Ausschussmitglied Wollbold** zum Stand des Radverkehrskonzeptes erklärte **Kreisdirektor Brügge**, dass auch hierzu in der nächsten Sitzung des Mobilitätsausschusses berichtet werde.

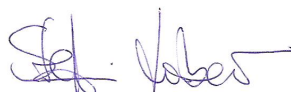
Der **stellvertretende Ausschussvorsitzende** schloss den öffentlichen Teil der Sitzung.

## 10. Bericht der Verwaltung/ Beschlusskontrolle

Da keine weiteren Wortmeldungen vorlagen, schloss der Vorsitzende um 18:30 Uhr den öffentlichen Teil der Sitzung.



**Lars Becker**  
Vorsitz



**Steffi Lorbeer**  
Schriftführung



**Achim Kuska**  
Schriftführung

# Revierbahn West und Ost Ausbau Köln - Mönchengladbach

Projektvorstellungen

Dienstag, der 05. Mai 2026  
Rhein-Kreis-Neuss

Gefördert durch:

 Bundesministerium  
für Wirtschaft  
und Energie

aufgrund eines Beschlusses  
des Deutschen Bundestages



# Revierbahn West

Bianca Achilles

Co-Projektleitung go.Rheinland

# Maßnahmen im Investitionsgesetz Kohleregionen 2,3 Mrd. Euro

Revierbahn West

S-Bahn-Ausbau Köln –  
Mönchengladbach

Revierbahn Ost

Erft-S-Bahn

Ausbau Aachen – Köln

Die Finanzierung ist  
ausgeschöpft

Revierbahn West  
nicht von BLKG  
beschlossen

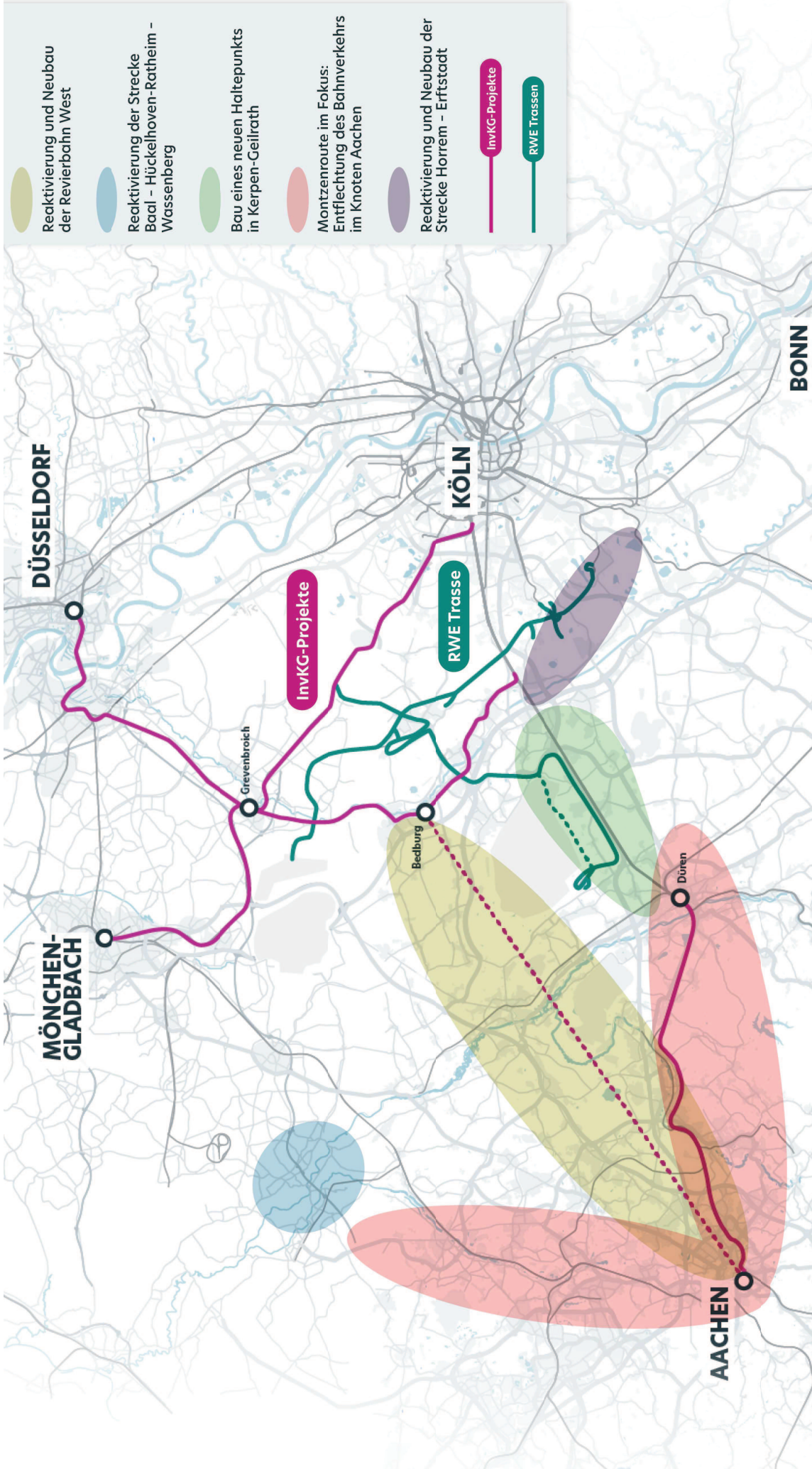
Gespräche auf  
Landesebene finden  
statt










# Investitionsgesetz Kohleregionen

- Im Investitionsgesetz Kohleregionen (InvKG) in Anlage<sup>°</sup>4<sup>°</sup>Abschnitt<sup>°</sup>2<sup>°</sup>lfd.<sup>°</sup>Nr.<sup>°</sup>38 festgehalten:  
„**S-Bahn-Netz Rheinisches Revier**“
- In §<sup>°</sup>21 festgehalten, dass der „**verkehrliche und volkswirtschaftliche Nutzen der Projekte [...]**  
**aus Gründen der Strukturförderung gegeben [ist]**. Die **Feststellung des Bedarfs** ist für die  
Planfeststellung verbindlich.“
- In Beschlussempfehlung (Drucksache 19/20714 (neu)) heißt es:

*Für den Strukturwandel im Rheinischen Revier ist der Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs und der Anschluss möglichst vieler Kommunen an den Schienenverkehr immens wichtig. Eine zukünftige **S-Bahn-Linie von Aachen über Jülich und Bedburg nach Düsseldorf** würde die Attraktivität der Region als Wirtschaftsstandort deutlich erhöhen und den Pendelverkehr auf den Straßen nach Aachen und Düsseldorf entlasten. Über den Ausbau bzw. die Ertüchtigung der Schienenstrecke soll ebenso der **Schienengüterverkehr gestärkt** werden. Eine durchgehende Elektrifizierung steigert die Effizienz der Verbindung in das und aus dem Gebiet massiv und erhöht die Konkurrenzfähigkeit der Bahn im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr (MIV).*



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

DÜSSELDORF

MÖNCHEN-GLADBACH

Grevenbroich

Bedburg

KÖLN

RWE Trasse

InvKG-Projekte

Düren

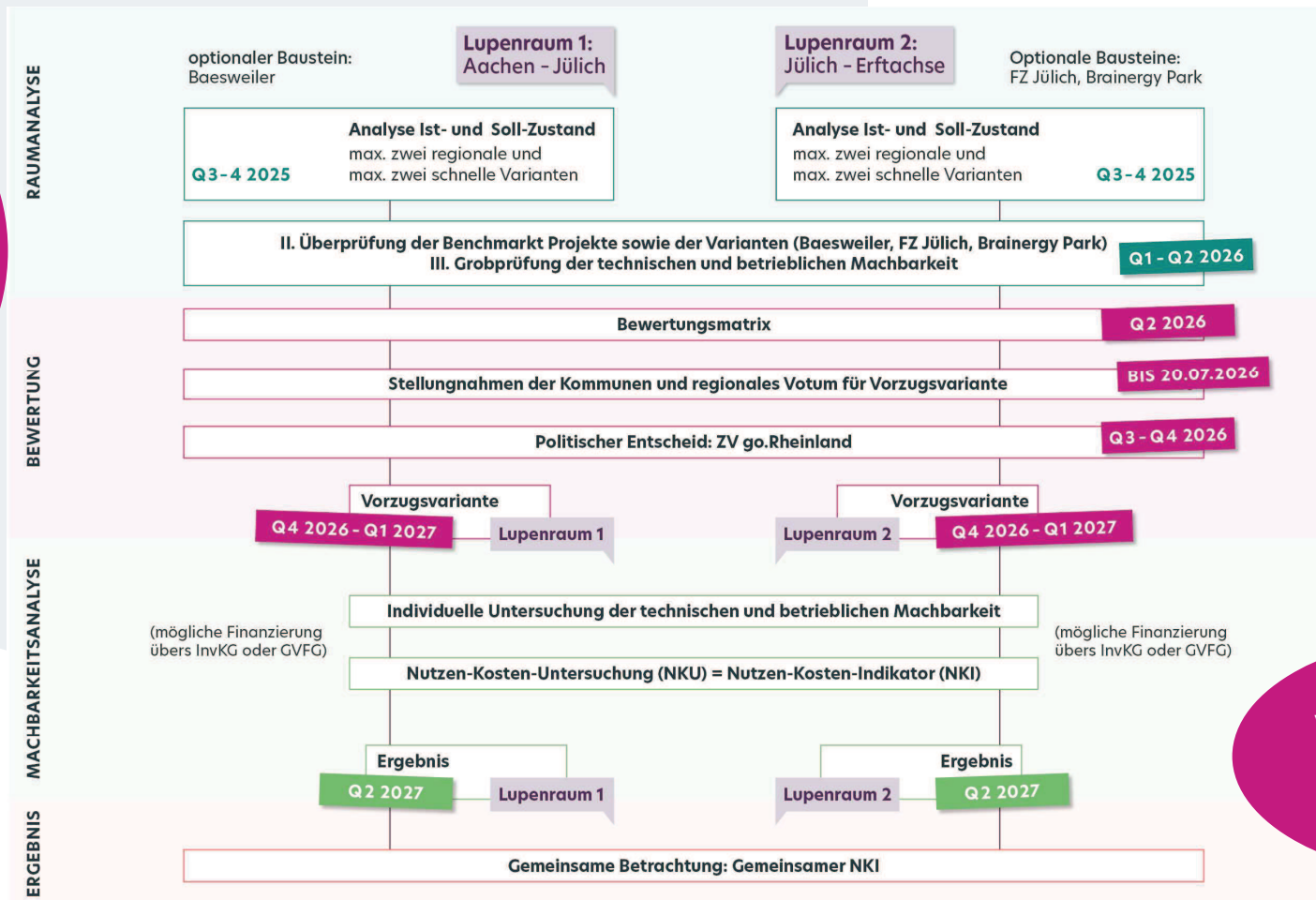
AACHEN

BONN

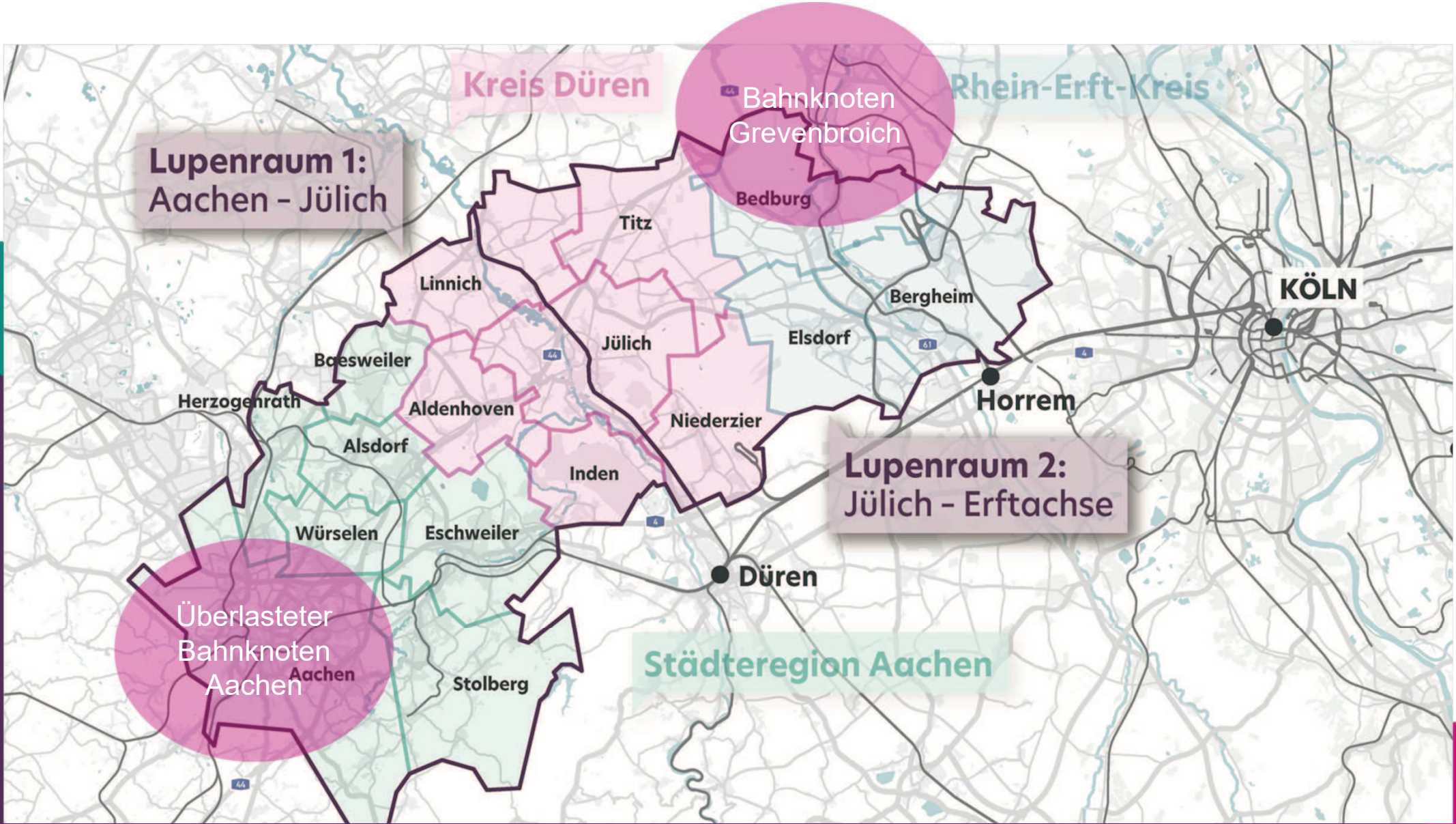
# Verabschiedete Vorgehensweise: GVFG zusätzlich zum InvKG als Finanzierungsweg mitdenken



Schnelle und für den Güterverkehr taugliche Varianten wurden von Anfang mitgedacht



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



**Lupenraum 1:**  
Aachen - Jülich

**Kreis Düren**

**Bahnknoten Grevenbroich**

**Rhein-Erft-Kreis**

**KÖLN**

**Lupenraum 2:**  
Jülich - Erftachse

**Überlasteter Bahnknoten Aachen**

**Städtereion Aachen**

# Schritt 1: Methodische Durchführung der Raumanalyse

Untersuchung anhand rechtskräftiger Unterlagen

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

## Bestandsaufnahme

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

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

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

## SPNV-Haltpunktverortung

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

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

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

## Raumwiderstandsklassifizierung

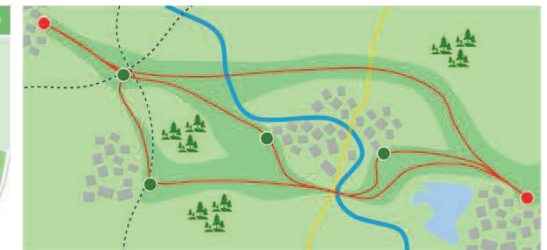
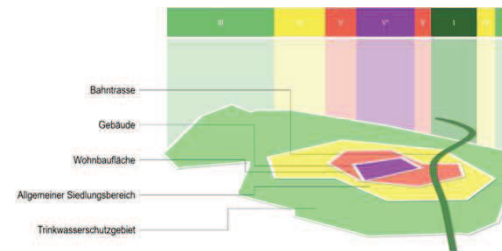
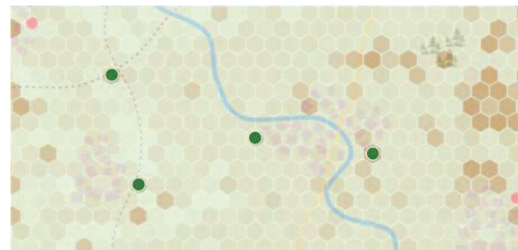
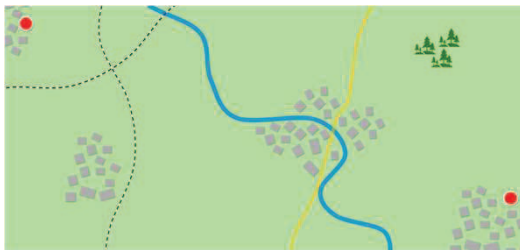
Damit aktuelle und zukünftige **räumliche Schutzgüter** wie bspw. Wohnbebauung oder Naturschutzgebiete **nicht überplant** werden, müssen alle **rechtskräftigen Unterlagen** geprüft werden.

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

## Grobtrassenfindung

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

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



# Schritt 2: Strukturwirksame Projekte

Einbeziehung von (noch)  
nicht rechtskräftigen Projekten



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

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

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

- **Masterpläne**, sofern sie konkrete Berechnungen zum Verkehrsaufkommen beinhalten.

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

# Schritt 3: Optionale Varianten

Forschungszentrum Jülich, Brainergy Park,  
Anschluss Baesweiler

# Verabschiedete Vorgehensweise



optionaler Baustein:  
Baesweiler

Lupenraum 1:  
Aachen - Jülich

Lupenraum 2:  
Jülich - Erftachse

Optionale Bausteine:  
FZ Jülich, Brainergy Park

Q3-4 2025

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

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

Q3-4 2025

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

Q1 - Q2 2026

**Bewertungsmatrix**

Q2 2026

**Stellungnahmen der Kommunen und regionales Votum für Vorzugsvariante**

BIS 20.07.2026

**Politischer Entscheid: ZV go.Rheinland**

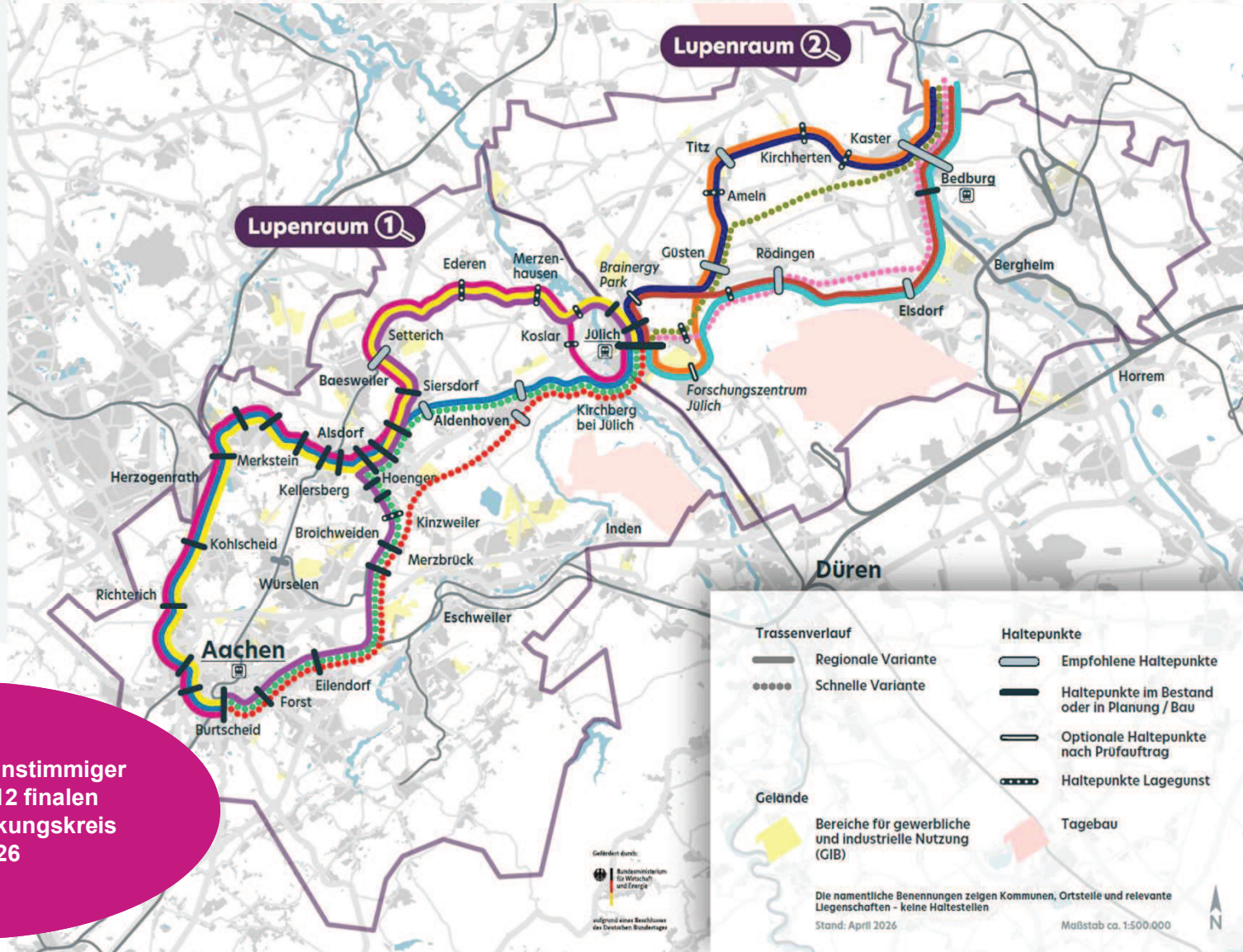
Q3 - Q4 2026

**Vorzugsvariante**

**Vorzugsvariante**

# Finale Trassenvarianten

# Revierbahn West: Übersicht Varianten



Vorstellung und einstimmiger Beschluss der 12 finalen Varianten im Lenkungskreis 11.03.2026

# Entwicklung einer Bewertungsmatrix

# Bewertungsmatrix (Auszug aus den Kriterien)



# Was sagt die Bewertungsmatrix aus?

- Die Bewertungsmatrix ermöglicht eine einheitliche und transparente Bewertung der Varianten.
- Sie dient nicht der Ermittlung einer „besten“ Variante oder einer automatischen Empfehlung.
- Die Kategorien sind nicht vergleichbar und nicht gewichtet.
- Die Matrix ist eine Entscheidungshilfe und ersetzt keine fachliche oder politische Abwägung.

## Bewertungsmatrix

Lupenraum 1



Kategorien	Varianten					
	LR1_R_1	LR1_R_2	LR1_R_3	LR1_R_4	LR1_S_1	LR1_S_2
<b>Raumwiderstand</b>						
K 1: Böden, Bodenschätze und Bodenschutz	--	--	0	--	0	++
K 2: Naturschutz	--	--	+	--	+	++
K 3: Infrastruktur (Bestand und Planung)	0	--	+	0	+	++
K 4: Wasser- und Wasserschutz	--	-	++	--	+	+
K 5: Kultur- und Sachgüter	0	--	+	0	+	++
K 6: Wald und Vegetation / Landwirtschaft	--	--	++	--	+	0
<b>Attraktivität</b>						
K A: Fahrgastnutzen	-	--	--	++	++	0
<b>Technik und Betrieb</b>						
K I: Baukosten	0	0	++	--	0	0
K II: Technische Komplexität / Anschluss Bestand	+	++	++	--	--	-
K III: Betriebliche Restriktionen	+	+	+	-	-	-
K IV: Betriebliche Aufwände	-	--	0	0	+	++

Vorstellung Projekt „Reaktivierung und Neubau der Revierbahn West und Ost“ | 05. Mai 2026

# Was sagt die Bewertungsmatrix aus?

- Die Bewertungsmatrix ermöglicht eine einheitliche und transparente Bewertung der Varianten.
- Sie dient nicht der Ermittlung einer „besten“ Variante oder einer automatischen Empfehlung.
- Die Kategorien sind nicht vergleichbar und nicht gewichtet.
- Die Matrix ist eine Entscheidungshilfe und ersetzt keine fachliche oder politische Abwägung.

## Bewertungsmatrix

Lupenraum 2

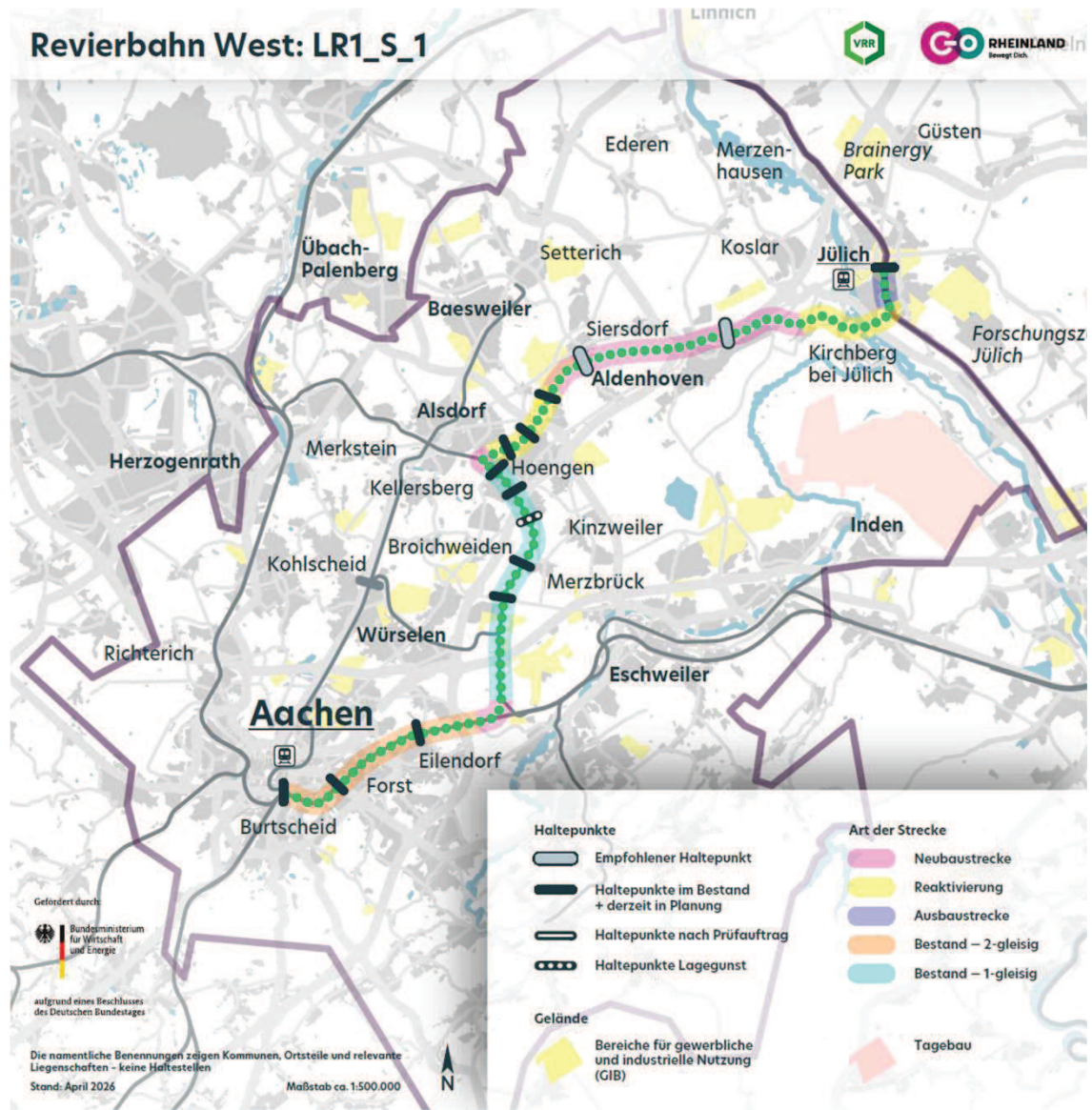


Kategorien	Varianten					
	LR2_R_1 terra- kotta	LR2_R_2 dunkel- blau	LR2_R_3 türkis	LR2_R_4 orange	LR2_S_1 rosa	LR2_S_2 olivgrün
<b>Raumwiderstand</b>						
K 1: Böden, Bodenschätze und Bodenschutz	-	--	--	--	0	++
K 2: Naturschutz	0	++	--	--	0	0
K 3: Infrastruktur (Bestand und Planung)	--	-	--	0	0	++
K 4: Wasser- und Wasserschutz	+	-	-	--	+	++
K 5: Kultur- und Sachgüter	+	0	--	--	++	--
K 6: Wald und Vegetation / Landwirtschaft	-	-	--	--	-	++
<b>Attraktivität</b>						
K A: Fahrgastnutzen	-	++	-	++	--	-
<b>Technik und Betrieb</b>						
K I: Baukosten	+	-	0	-	++	0
K II: Technische Komplexität / Anschluss Bestand	+	--	+	--	+	--
K III: Betriebliche Restriktionen	-	+	-	+	-	+
K IV: Betriebliche Aufwände	0	0	-	--	++	++

# Schnelle Varianten

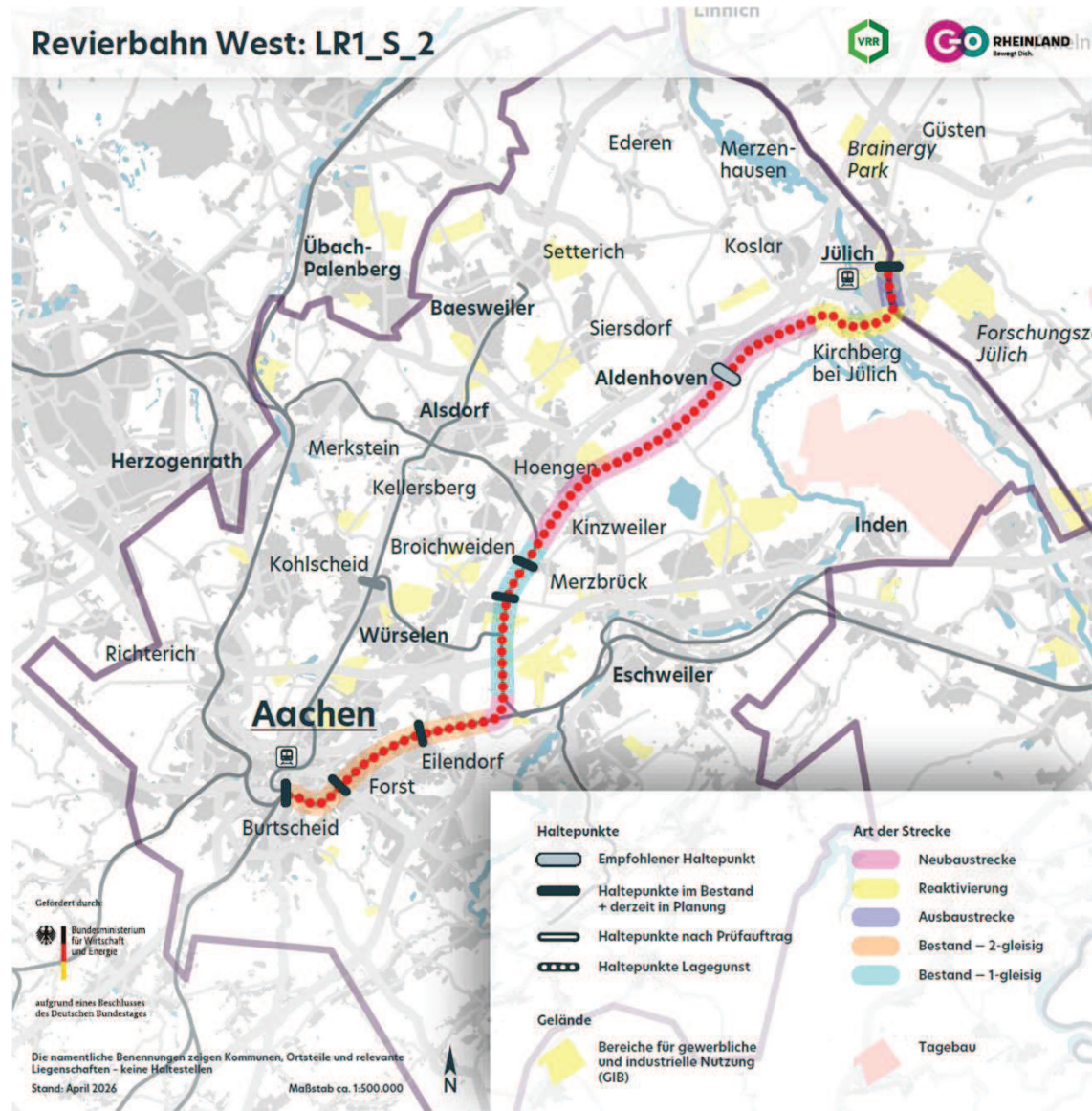
**Fazit:**

Die Variante **LR1\_S\_1** bietet durch direkte Bedienung von Pendlerströmen zwischen Jülich, Aldenhoven und Aachen eine vergleichsweise hohe Erschließungswirkung und erfordert lediglich die Überwindung von mittleren aggregierten Raumwiderständen. Die Raumwiderstände und technisch-betrieblichen Herausforderungen ergeben sich aus hohen Herstellungsaufwänden zur Anbindung an die Strecke Aachen – Köln, trotz der nachfolgenden Nutzung von Bestandsstrecken und einer direkten Zuführung nach Jülich.



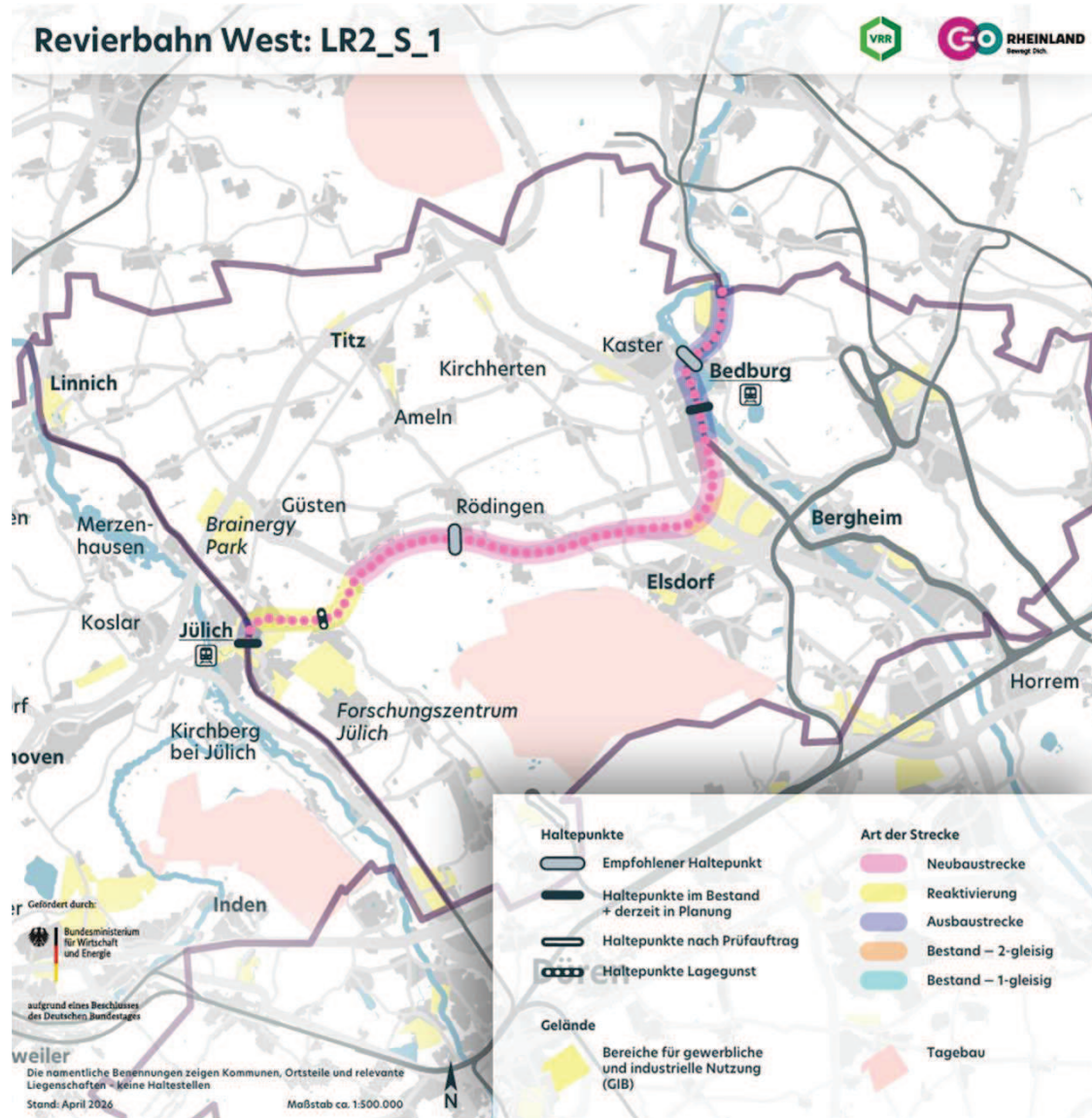
**Fazit:**

Die Variante **LR1\_S\_2** bietet durch die kürzeste Streckenlänge im Lupenraum 1 die geringste Fahrzeit zwischen Aachen über Aldenhoven nach Jülich. Die Pendlerströme zwischen Jülich, Aldenhoven und Aachen werden damit nur teilweise erschlossen. Durch die sehr direkte Streckenführung sind sowohl die Raumwiderstände als auch die technisch-betrieblichen Rahmenbedingungen als lösbar einzustufen, da die größte Herausforderung in den hohen Herstellungsaufwänden zur Anbindung an die Strecke Aachen – Köln bestehen.



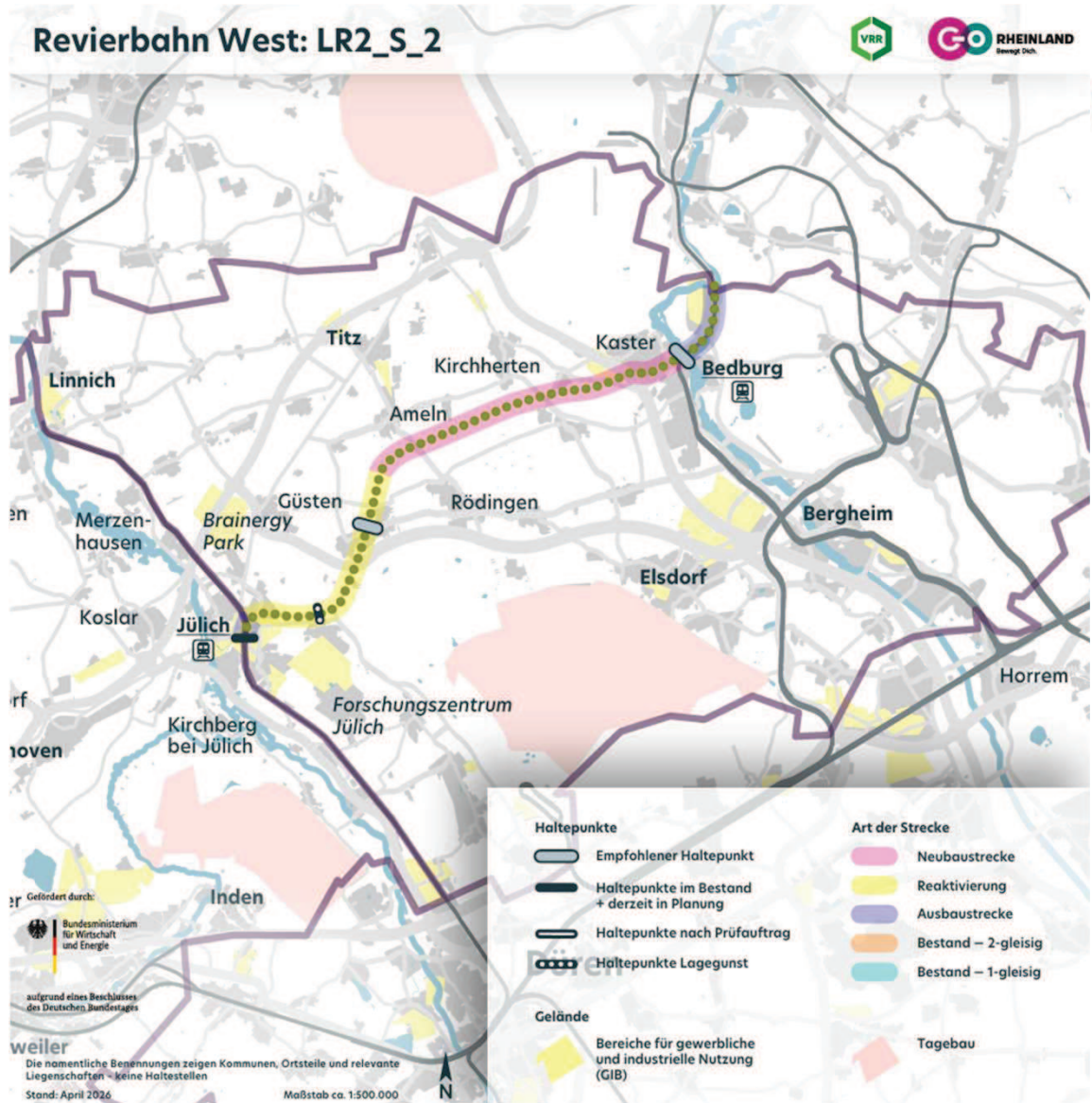
**Fazit:**

Die Variante **LR2\_S\_1** wird vor allem aus Perspektive der betrieblich-technischen Machbarkeit als performant eingestuft, denn sowohl im Bereich der entstehenden Baukosten als auch im Bereich der betrieblichen Aufwände schneidet die Trasse gut ab. Die Raumwiderstände werden großenteils als mäßig bis gut geeignet eingestuft. Lediglich im Bereich des Fahrgastnutzens ist die Trasse innerhalb des Lupenraumes die vergleichsweise am wenigsten performante Variante.



## Fazit:

Die Variante **LR2\_S\_2** ist vor allem aus Perspektive der Raumwiderstände gut realisierbar. Im Bereich der Kultur- und Sachgüter werden allerdings überproportional viele Einzugsgebiete von Denkmälern beeinflusst. Der Bestandsanschluss wird aufgrund einer komplexen Verkehrssituation nördlich von Bedburg als sehr komplex gewertet. Hinsichtlich des Fahrgastnutzens schneidet die Trasse vergleichsweise wenig performant ab.





# Revierbahn Ost

## S-Bahn-Ausbau auf der Strecke Düsseldorf – Neuss – Grevenbroich – Bedburg

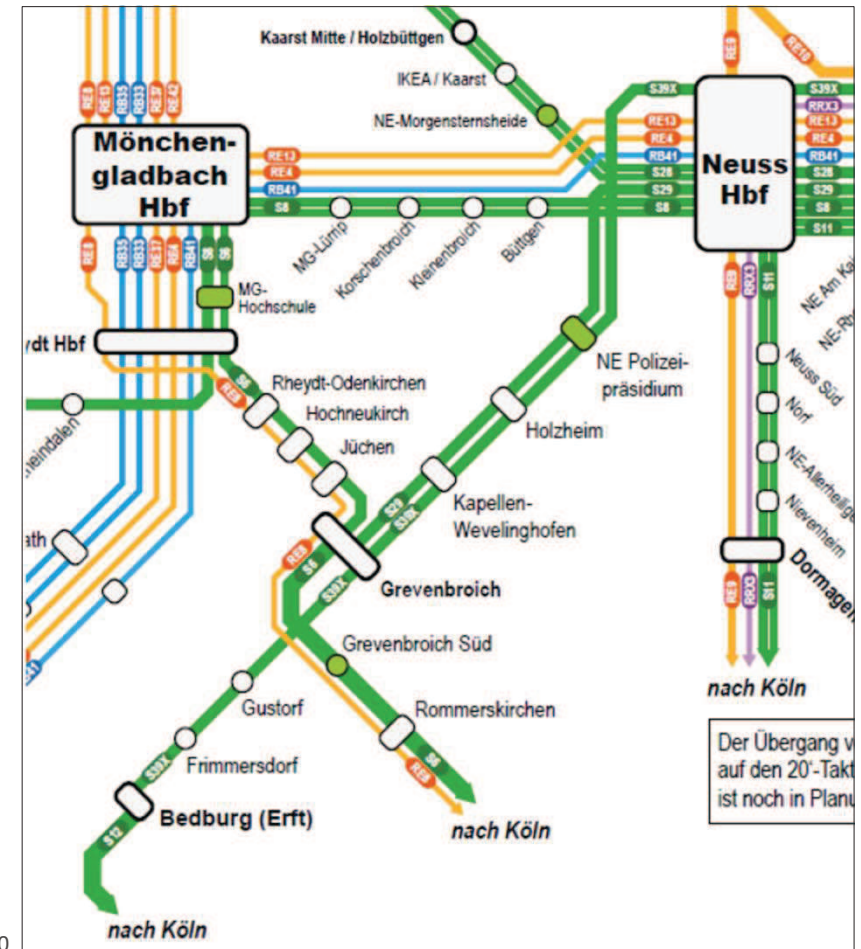
Georg Seifert | Abteilungsleiter Abteilung SPNV / Betrieb / Verkehrsplanung | Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AÖR

# S-Bahn Revierbahn Ost



## Ziel:

- Verdichtung und Taktausweitung des SPNV (heute RB39) auf einen 15-Minuten Takt Düsseldorf – Neuss – Grevenbroich und 30-Minuten Takt bis Bedburg aus S29 und S39X
- Verbesserung des Nahverkehrsangebots im Rheinischen Revier → bei Umsetzung Verdopplung der Verkehrsleistungen
- Elektrischer Betrieb mit positiven ökologischen (Immissionen, CO2) und ökonomischen (günstigerer Betrieb) Folgen



Quelle: VRR Zielnetz 2040

# S-Bahn Revierbahn Ost



## Netzmaßnahmen:

- Elektrifizierter Streckenausbau Neuss – Bedburg
- Zweigleisiger Streckenausbau (u.a. Neuss Abzw. Nordkanal – Holzheim)
- Höhenfreie Einfädelung in Grevenbroich und Neuss
- Kapazitätssteigernde Maßnahmen Düsseldorf – Neuss

## Stationsmaßnahmen:

- Zusätzliche Bahnsteigkanten im Bahnhof Bedburg
- Ausbau und barrierefreie Erschließung der Bestandsstationen Gustorf, Frimmersdorf, Kapellen-Wevelinghoven und Holzheim
- Prüfung eines neuen Haltepunkts Neuss-Polizeipräsidium im Rahmen der Grundlagenermittlung



Quelle: DB InfraGo



# S-Bahn Ausbau S6

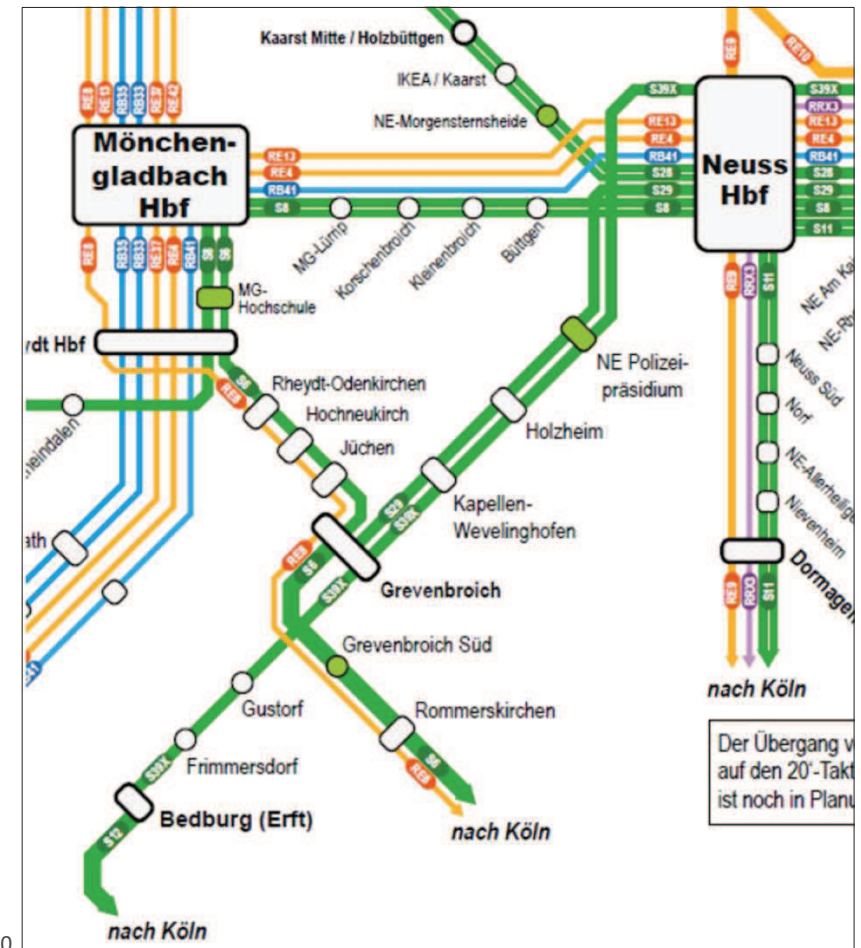
Köln – Grevenbroich – Mönchengladbach

# S-Bahn Ausbau S6 Köln – Mönchengladbach



## Ziel:

- Mehr Kapazität durch Verlagerung von Regionalbahnleistungen auf die S-Bahn
- S-Bahn S6 im 20-Minuten Takt zwischen Köln und Grevenbroich
- Zusätzliche stündliche Weiterführung der S6 ab Grevenbroich nach Rheydt
- Zusätzliche stündliche Weiterführung der S6 ab Grevenbroich nach Mönchengladbach
- RE8 weiterhin stündlich
- Verkürzung der Reisezeit Köln – Mönchengladbach auf ca. 48 Minuten



Quelle: VRR Zielnetz 2040

Vorstellung Projekt „Reaktivierung und Neubau der Revierbahn West und Ost“ | 05. Mai 2026

# S-Bahn Ausbau S6 Köln – Mönchengladbach



## Maßnahmen (Auszug):

- Streckenausbau mit höhenfreier Einfädelung in S-Bahn-Stammstrecke Köln
- Umbau des Bahnhofs Grevenbroichs (inkl. höhenfreier Einfädelung RB Ost und Wendeanlage)
- Zweigleisiger Ausbau zwischen Rheydt Hbf und Rheydt-Odenkirchen
- Neubau von drei Haltepunkten in Köln-Bocklemünd, Pulheim-Gewerbepark und Grevenbroich Süd
- Umbau und barrierefreier Ausbau von den Stationen Pulheim, Stommeln, Grevenbroich, Jüchen, Hochneukirch



Quelle: DB InfraGo

# Ausblick und nächste Schritte

Bianca Achilles  
Co-Projektleitung go.Rheinland

# Stellungnahmenverfahren



## Weiteres Vorgehen

- Kommunen, Kreise und weitere LK-Mitglieder verfassen ihre Stellungnahmen bis zum **20.07.2026**
- go.Rheinland erstellt daraus eine Synopse, in der alle Stellungnahmen gleich gewichtet werden
- Im 2. Halbjahr 2026 soll im ZV go.Rheinland eine Vorzugsvariante verabschiedet werden
- Kommunen können Stellungnahmen ausschließlich für den Lupenraum abgeben, in dem sie räumlich verortet sind. Ausnahme:
  - Kreis Düren
  - Stadt Jülich
  - **Rhein-Kreis-Neuss**

# Fazit

# Fazit



- go.Rheinland und VRR begrüßen die Prognoseanalyse zum Güterverkehr des Rhein-Kreis-Neuss
  - go.Rheinland stellt für den Gutachter aktuell erhobene Prognosedaten für den Knoten Aachen bereit
- Allein durch die Revierbahn West sind nicht mehr Verkehre auf der Schiene möglich
  - Insbesondere der überlastete Knoten Aachen sowie auch die Strecke Bedburg – Neuss müssen über das bisher anvisierte Volumen ausgebaut werden
- Sollte eine Finanzierung über das InvKG nicht stattfinden, wird eine Finanzierung übers GVFG angestrebt
- Ob Güterverkehr möglich ist, hängt von folgenden Faktoren ab:
  - Ausbau der Knotenpunkte
  - Finanzierung (ggf. Mischfinanzierung)
  - Güterverkehrstaugliche Vorzugsvariante

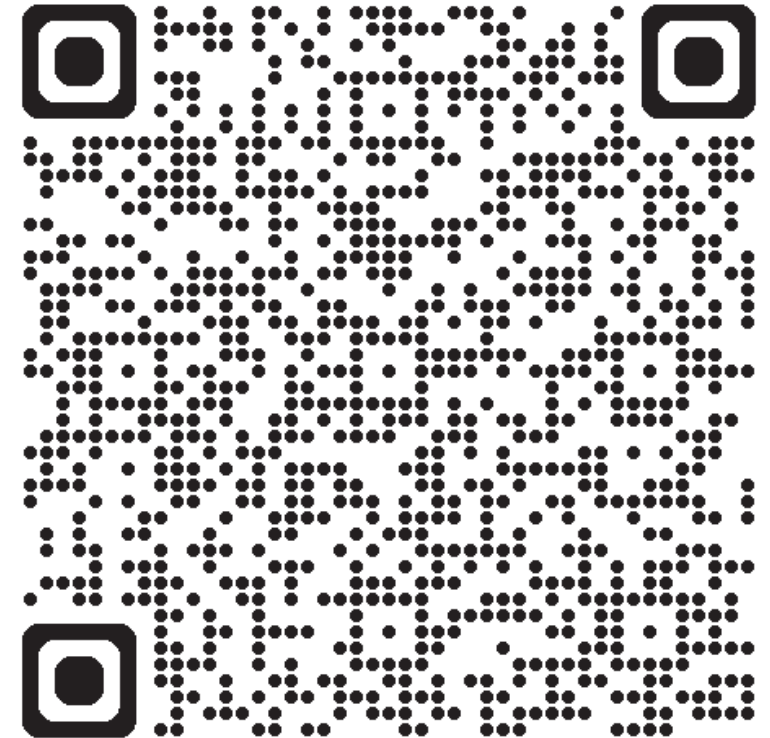
# Fragerunde

## Detailansicht der 12 Einzelvarianten



Die 12 Trassenvarianten finden Sie auf unserer Projekt-Website:

[https://wir.gorheinland.com/fileadmin/B2B/Downloads/Ausbau/RheinischesRevier/Machbarkeitsstudien/Trassenverlaeuft\\_alle.pdf](https://wir.gorheinland.com/fileadmin/B2B/Downloads/Ausbau/RheinischesRevier/Machbarkeitsstudien/Trassenverlaeuft_alle.pdf)





Wir sind für Ihre Fragen da.



# Trassenverläufe und Bewertungsmatrix

## Machbarkeitsstudie zur Revierbahn West

Wir bereiten  
den Weg für ein  
vernetztes  
Rheinisches Revier

Gefördert durch:



Bundesministerium  
für Wirtschaft  
und Energie

aufgrund eines Beschlusses  
des Deutschen Bundestages



Verkehrsverbund  
Rhein-Ruhr



**RHEINLAND**  
Bewegt Dich.

# Kurzbeschreibung Kategorien und Kriterien

Kriterium	Kurzbeschreibung
<b>Kategorie: Raumwiderstand</b>	
<b>K 1</b> Böden, Bodenschätze und Bodenschutz	Berücksichtigung besonderer Bodennutzungen, Böden mit hoher natürlicher Funktionserfüllung nach BBodSchG (u. a. Archiv- und Lebensraumfunktionen) sowie Flächen zur Sicherung und zum Abbau oberflächennaher Bodenschätze gemäß Regionalplan.
<b>K 2</b> Naturschutz	Schutzgebiete und -objekte nach BNatSchG (u. a. NSG, LSG, FFH-Gebiete, gesetzlich geschützte Biotope, Alleen) aus DLM, LANUV-Daten, Regional- und Landschaftsplänen.
<b>K 3</b> Infrastruktur (Bestand und Planung)	Bestehende und geplante Siedlungs- und Verkehrsinfrastruktur aus DLM/DLKM, Regionalplan, Bundes- und Landesverkehrswegeplanung sowie Bauleitplanung (FNP, Bebauungspläne).
<b>K 4</b> Wasser und Wasserschutz	Fließ- und Stillgewässer sowie Wasserschutz- und Überschwemmungsgebiete nach WHG, einschließlich Hochwassergebieten mit hoher Eintrittswahrscheinlichkeit.
<b>K 5</b> Kultur- und Sachgüter	Bau- und Bodendenkmäler sowie räumlich abgegrenzte Denkmalbereiche.
<b>K 6</b> Wald, Vegetation und Landwirtschaft	Wälder, Gehölze, Moore sowie grün-, forst- und landwirtschaftlich genutzte Flächen aus DLM, Regional- und Flächennutzungsplanung.
<b>Kategorie: Attraktivität</b>	
<b>KA</b> Attraktivität (Fahrgastnutzen)	Abbildung des Fahrgastnutzens gemäß Standardisierter Bewertung auf Basis des Landesverkehrsmodells NRW. Berücksichtigt werden Zu-/Abgangszeiten, Fahrzeiten sowie Umsteigevorgänge. Der Nutzen wird als jährliche Zeiterparnis ausgewiesen und lupenraumbezogen relativ bewertet.
<b>Kategorie: Technik und Betrieb</b>	
<b>K I</b> Baukosten	Herstellungskosten (+ 30 % Kostenzuschlag nach standardisierter Bewertung) der Trassenvarianten für Neu-, Ausbau- und Reaktivierungsstrecken auf Basis erfahrungsbasierter Kostenansätze. Enthalten sind Unter- und Oberbau, Elektrifizierung, Leit- und Sicherungstechnik, Ingenieurbauwerke, Verkehrsstationen, Lärmschutz sowie pauschale Umweltleistungen. Die Bewertung erfolgt lupenraumbezogen relativ.
<b>K II</b> Technische Komplexität Anschluss Bestand	Bewertung des technischen Aufwands zur Anbindung an das bestehende Eisenbahnnetz, abhängig von den örtlichen Gegebenheiten und dem Ausbaustandard der anzuschließenden Bestandsstrecken.
<b>K III</b> Betriebliche Restriktionen	Einschränkungen der Betriebsführung durch Kapazitäten auf Bestandsstrecken und Bahnhöfen (insb. stark ausgelastete Zuführungen und Netzeinbindungen). Qualitativ und absolut bewertetes Kriterium.
<b>K IV</b> Betriebliche Aufwände	Relativer und lupenraumbezogener Vergleich der betrieblichen Aufwände anhand der Linienlängen und des Fahrzeugeinsatzes je Trassenvariante in Anlehnung an die Standardisierte Bewertung.

# Bewertungsmatrix

Lupenraum 

Kategorien	Varianten					
	LR1_R_1 gelb	LR1_R_2 magenta	LR1_R_3 cyan- blau	LR1_R_4 violett	LR1_S_1 grün	LR1_S_2 rot
<b>Raumwiderstand</b>						
K 1: Böden, Bodenschätze und Bodenschutz	--	--	0	--	0	++
K 2: Naturschutz	--	--	+	--	+	++
K 3: Infrastruktur (Bestand und Planung)	0	--	+	0	+	++
K 4: Wasser- und Wasserschutz	--	-	++	--	+	+
K 5: Kultur- und Sachgüter	0	--	+	0	+	++
K 6: Wald und Vegetation / Landwirtschaft	--	--	++	--	+	0
<b>Attraktivität</b>						
K A: Attraktivität	-	--	--	++	++	0
<b>Technik und Betrieb</b>						
K I: Baukosten	0	0	++	--	0	0
K II: Technische Komplexität / Anschluss Bestand	+	++	++	--	--	-
K III: Betriebliche Restriktionen	+	+	+	-	-	-
K IV: Betriebliche Aufwände	-	--	0	0	+	++

Die Bewertungsmatrix stellt sicher, dass die Bewertung der Varianten anhand einheitlicher, transparenter und fachlich begründeter Kriterien erfolgt. Sie ermöglicht eine nachvollziehbare Abwägung unterschiedlicher Zielsetzungen und unterstützt eine fundierte, sachgerechte Entscheidungsfindung im weiteren Projektverlauf.

Ziel der Bewertungsmatrix ist es nicht, eine eindeutig „beste“ Variante zu ermitteln oder eine automatische Empfehlung auszusprechen. Aufgrund der unterschiedlichen fachlichen Herleitungen, Bewertungsdimensionen und Skalen sind die einzelnen Kategorien nicht untereinander vergleichbar und werden bewusst nicht gewichtet oder zu einem Gesamtwert zusammengeführt. Die Bewertungsmatrix dient damit als strukturierte Entscheidungsgrundlage und nicht als Ersatz für die nachgelagerte fachliche und politische Abwägung.

# Bewertungsmatrix

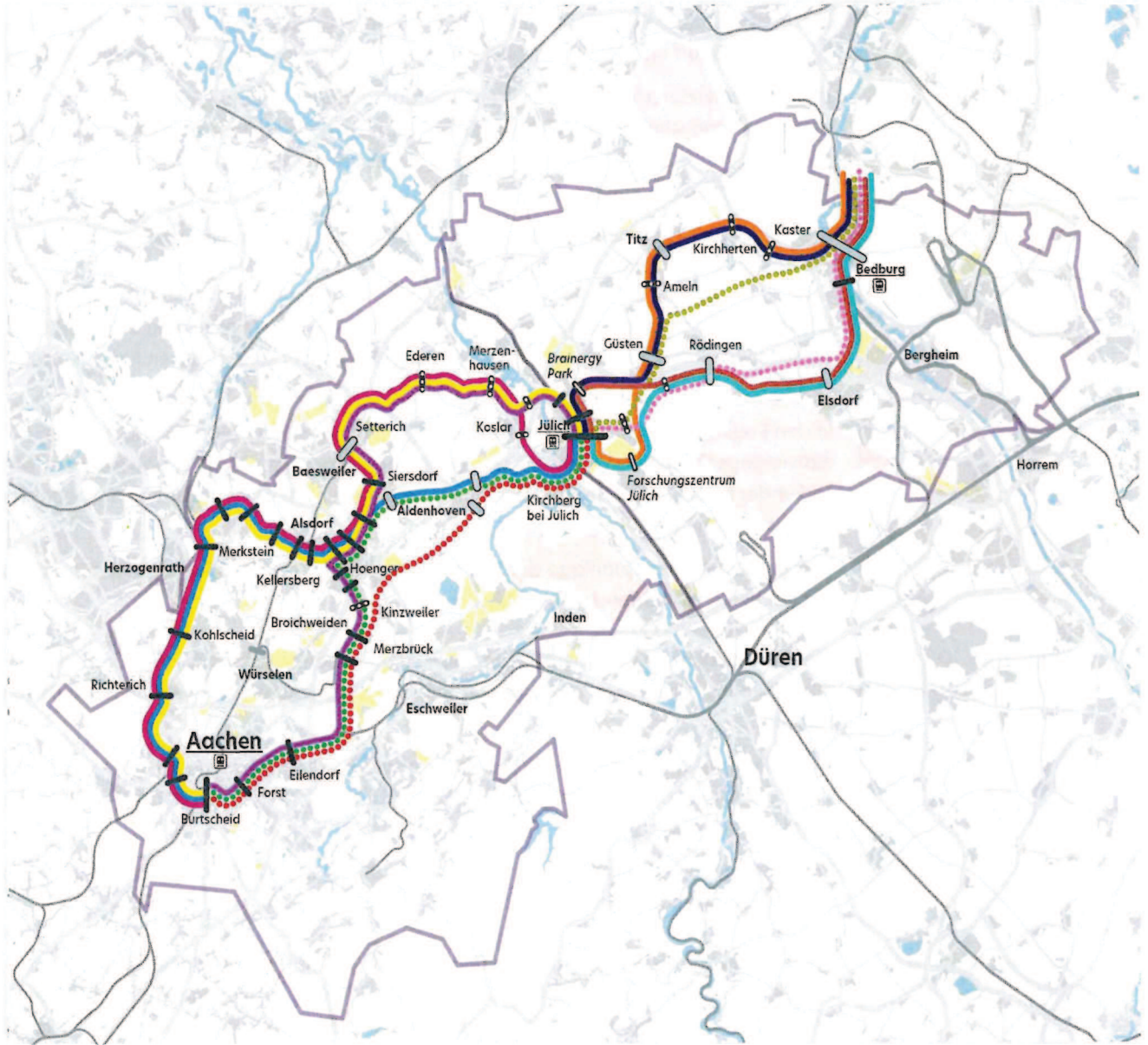
Lupenraum 

Kategorien	Varianten					
	LR2_R_1 terra- kotta	LR2_R_2 dunkel- blau	LR2_R_3 türkis	LR2_R_4 orange	LR2_S_1 rosa	LR2_S_2 olivgrün
<b>Raumwiderstand</b>						
<b>K 1:</b> Böden, Bodenschätze und Bodenschutz	-	--	--	--	0	++
<b>K 2:</b> Naturschutz	0	++	--	--	0	0
<b>K 3:</b> Infrastruktur (Bestand und Planung)	--	-	--	0	0	++
<b>K 4:</b> Wasser- und Wasserschutz	+	-	-	--	+	++
<b>K 5:</b> Kultur- und Sachgüter	+	0	--	--	++	--
<b>K 6:</b> Wald und Vegetation / Landwirtschaft	-	-	--	--	-	++
<b>Attraktivität</b>						
<b>K A:</b> Attraktivität	-	++	-	++	--	-
<b>Technik und Betrieb</b>						
<b>K I:</b> Baukosten	+	-	0	-	++	0
<b>K II:</b> Technische Komplexität / Anschluss Bestand	+	--	+	--	+	--
<b>K III:</b> Betriebliche Restriktionen	-	+	-	+	-	+
<b>K IV:</b> Betriebliche Aufwände	0	0	-	--	++	++

Die Bewertungsmatrix stellt sicher, dass die Bewertung der Varianten anhand einheitlicher, transparenter und fachlich begründeter Kriterien erfolgt. Sie ermöglicht eine nachvollziehbare Abwägung unterschiedlicher Zielsetzungen und unterstützt eine fundierte, sachgerechte Entscheidungsfindung im weiteren Projektverlauf.

Ziel der Bewertungsmatrix ist es nicht, eine eindeutig „beste“ Variante zu ermitteln oder eine automatische Empfehlung auszusprechen. Aufgrund der unterschiedlichen fachlichen Herleitungen, Bewertungsdimensionen und Skalen sind die einzelnen Kategorien nicht untereinander vergleichbar und werden bewusst nicht gewichtet oder zu einem Gesamtwert zusammengeführt. Die Bewertungsmatrix dient damit als strukturierte Entscheidungsgrundlage und nicht als Ersatz für die nachgelagerte fachliche und politische Abwägung.

# Geografische Gesamtübersicht aller Varianten



- Trassenverlauf**
- Regionale Variante
  - Schnelle Variante

- Haltepunkte**
- Empfohlene Haltepunkte
  - Haltepunkte im Bestand oder in Planung / Bau
  - Optionale Haltepunkte nach Prüfauftrag
  - Haltepunkte Lagegunst

- Gelände**
- Bereiche für gewerbliche und industrielle Nutzung (GIB)

- Tagebau

Die namentliche Benennungen zeigen Kommunen, Ortsteile und relevante Liegenschaften - keine Haltestellen

Stand: April 2026

Maßstab ca. 1:500.000



**Lupenraum 1**

- LR1\_R\_1
- LR1\_R\_2
- LR1\_R\_3
- LR1\_R\_4
- LR1\_S\_1
- LR1\_S\_2

**Lupenraum 2**

- LR2\_R\_1
- LR2\_R\_2
- LR2\_R\_3
- LR2\_R\_4
- LR2\_S\_1
- LR2\_S\_2

# Kurzbeschreibung aller Varianten

## Lupenraum 1: Aachen - Jülich

<p><b>LR1_R_1</b> gelb</p>	<p>Die Trassenvariante gewährleistet mit ihrer Linienlänge eine feinräumige Erschließung zwischen Alsdorf und Jülich, erschließt dabei jedoch nur in geringen Maße Pendlerströme.</p> <p>In den Raumwiderständen ist die Trasse aufgrund langer Neubau-, Ausbau- und Reaktivierungsabschnitte vergleichsweise weniger performant, da die Länge trotz positiv wirkender Nutzung der Trasse der ehemaligen Jülicher Kreisbahn zu hohen aggregierten Raumwiderständen führt.</p> <p>Die Nutzung der Fahrplanlage der RB20 ist vor allem für die Einbindung in den Bahnknoten Aachen entscheidend vereinfachend.</p>
<p><b>LR1_R_2</b> magenta</p>	<p>Die Trassenvariante gewährleistet mit ihrer Linienlänge eine feinräumige Erschließung zwischen Alsdorf und Jülich, erschließt dabei jedoch nur in sehr geringen Maße Pendlerströme.</p> <p>In den Raumwiderständen ist die Trasse aufgrund langer Neubau-, Ausbau- und Reaktivierungsabschnitte vergleichsweise weniger performant, da die Länge trotz positiv wirkender Nutzung der Trasse der ehemaligen Jülicher Kreisbahn zu hohen aggregierten Raumwiderständen führt.</p> <p>Die Nutzung der Fahrplanlage der RB20 ist vor allem für die Einbindung in den Bahnknoten Aachen entscheidend vereinfachend.</p>
<p><b>LR1_R_3</b> cyan-blau</p>	<p>Die Trassenvariante sorgt bei Nutzung der bestehenden Streckenführung über die direkte Führung nach Aldenhoven für mäßige Fahrzeit bei guter Erschließung nördlich von Aachen.</p> <p>In den Raumwiderständen ist die Trasse aufgrund kürzerer Neubau-, Ausbau- und Reaktivierungsabschnitte performanter, da die kurze Länge zu geringeren aggregierten Raumwiderständen führt.</p> <p>Die Nutzung der Fahrplanlage der RB20 ist vor allem für die Einbindung in den Bahnknoten Aachen entscheidend vereinfachend.</p>
<p><b>LR1_R_4</b> violett</p>	<p>Die Trassenvariante bietet durch die feinräumige, jedoch ausgewogene Bedienung von Pendlerströmen eine hohe Erschließungswirkung. Zur Gewährleistung der Erschließungsfunktion müssen hohe aggregierten Raumwiderständen überwunden werden. Die Raumwiderstände und auch die technisch-betrieblichen Herausforderungen ergeben sich aus hohen Herstellungsaufwänden und einer umwegigen Streckenführung im Zulauf auf Jülich.</p>
<p><b>LR1_S_1</b> grün</p>	<p>Die Trassenvariante bietet durch direkte Bedienung von Pendlerströmen zwischen Jülich, Aldenhoven und Aachen eine vergleichsweise hohe Erschließungswirkung und erfordert lediglich die Überwindung von mittleren aggregierten Raumwiderständen. Die Raumwiderstände und technisch-betrieblichen Herausforderungen ergeben sich aus hohen Herstellungsaufwänden zur Anbindung an die Strecke Aachen - Köln, trotz der nachfolgenden Nutzung von Bestandsstrecken und einer direkten Zuführung nach Jülich.</p>

<b>LR1_S_2</b> rot	Die Trassenvariante bietet durch die kürzeste Streckenlänge im Lupenraum 1 die geringste Fahrzeit zwischen Aachen über Aldenhoven nach Jülich. Die Pendlerströme zwischen Jülich, Aldenhoven und Aachen werden damit nur teilweise erschlossen. Durch die sehr direkte Streckenführung sind sowohl die Raumwiderstände als auch die technisch-betrieblichen Rahmenbedingungen als lösbar einzustufen, da die größte Herausforderung in den hohen Herstellungsaufwänden zur Anbindung an die Strecke Aachen – Köln bestehen.
-----------------------	---

## Lupenraum 2: Jülich - Ertfachse

<b>LR2_R_1</b> terrakotta	Die Variante LR2_R_1 ist hinsichtlich ihrer technischen und betrieblichen Belange vor allem in den Kriterien Baukosten (K I) und im Hinblick auf den Anschluss an den Bestand gut realisierbar, wenn auch mit betrieblichen Restriktionen gerechnet werden muss. Die Erschließungswirkung bleibt aber hinter den Vergleichsvarianten im Lupenraum zurück. Im Hinblick auf die Raumwiderstände kommt es vor allem im Bereich der bestehenden und geplanten Infrastrukturen (K 3) zu Konflikten.
<b>LR2_R_2</b> dunkelblau	Die Variante LR2_R_2 zeichnet sich im Vergleich durch eine sehr hohe Attraktivität im Sinne des Fahrgastnutzens aufgrund der Pendlerverflechtungen aus. Im Kriterienkomplex Raumwiderstände schneidet sie besonders im Bereich des Naturschutzes sehr gut ab, gleichzeitig führen flächendeckende schützenswerte Böden zu einer geringen Eignung im Kriterium K 1. Aus Perspektive der technischen und betrieblichen Machbarkeit ist, bedingt durch die Geländetopographie und die Verkehrsinfrastrukturen im Bestand nördlich von Bedburg, mit maßgeblichen Komplikationen beim Anschluss an den Bestand zu rechnen.
<b>LR2_R_3</b> türkis	Die Variante ist sowohl aus Perspektive des Raumwiderstandes, der Attraktivität als auch der betrieblich-technischen Machbarkeit herausfordernd. Vor allem im Bereich der Raumwiderstände ist, exemplarisch bedingt durch massive Eingriffe in NSG und geschützte Böden, mit Komplikationen zu rechnen. Vergleichsweise weniger intensiv ausgeprägte Pendlerverflechtungen mindern darüber hinaus die Attraktivität. [JL14.1] Betriebliche Restriktionen und erhöhte Aufwände verschlechtern das Abschneiden der Variante zusätzlich. Lediglich im Bereich der vsl. Baukosten schneidet die Variante vergleichsweise gut ab.
<b>LR2_R_4</b> orange	Variante LR2_R4 zeichnet sich vor allem durch einen hohen Fahrgastnutzen aus. Im Bereich der Raumwiderstände schneidet die Trasse weniger gut ab – Eingriffe in NSG, Trinkwasserschutz- und Hochwassergefahrengebiete bedingen eine Bewertung als weniger geeignet. Die betrieblichen Restriktionen werden als herausfordernd jedoch realisierbar eingeschätzt, allerdings verbunden mit einer komplexen Herstellung des Anschlusses an den Bestand in Bedburg Nord.
<b>LR2_S_1</b> rosa	Die schnelle Variante LR2_S1 wird vor allem aus Perspektive der betrieblich-technischen Machbarkeit als performant eingestuft, sowohl im Bereich der entstehenden Baukosten als auch im Bereich der betrieblichen Aufwände schneidet die Trasse gut ab. Die Raumwiderstände werden großenteils als mäßig bis gut geeignet eingestuft. Lediglich im Bereich des Fahrgastnutzens ist die Trasse innerhalb des Lupenraumes die vergleichsweise am wenigsten performante Variante.
<b>LR2_S_2</b> olivgrün	Die Variante ist vor allem aus Perspektive der Raumwiderstände gut realisierbar. Im Bereich der Kultur- und Sachgüter werden allerdings überproportional viele Einzugsgebiete von Denkmälern beeinflusst. Der Bestandsanschluss wird aufgrund einer komplexen Verkehrssituation nördlich von Bedburg als sehr komplex gewertet. Hinsichtlich des Fahrgastnutzens schneidet die Trasse vergleichsweise wenig performant ab.