

Anlage 1 zur Ds.-Nr. go.Rheinland-28/2023

Weiterentwicklung des SPNV-Angebots im Rheinland

Zielnetze

Teilfortschreibung des Nahverkehrsplans des Zweckverbandes go.Rheinland

Köln, den 20. März 2023

Inhaltsverzeichnis	Seite
1 Einleitung	3
2 Zielnetz 2032	3
2.1 Teilnetz Aachen	3
2.2 Teilnetz Bonn	5
2.3 Teilnetz Köln	6
3 Zielnetz 2040	8
3.1 Teilnetz Aachen	8
3.2 Teilnetz Bonn	9
3.3 Teilnetz Köln	10
4 Weitere Planungsvorstellungen.....	11

ANLAGEN

Liniennetzplan 2023

Zielnetz 2032

Zielnetz 2040

Abkürzungsverzeichnis

ETCS	European Train Control System
ITF	Integraler Taktfahrplan
KC	Kompetenzcenter
NWL	Nahverkehr Westfalen-Lippe
RB	Regionalbahn
RE	Regionalexpress
RRX	Rhein-Ruhr-Express
SGV	Schienengüterverkehr
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
VRR	Verkehrsverbund Rhein-Ruhr
ZV	Zweckverband

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 Bundesministeriums für Digitales und Verkehr 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 mitberücksichtigt. Aus dem im Rahmen des Deutschlandtaktes erarbeiteten Fahrplan werden in einem zweiten Schritt die Infrastrukturbedarfe abgeleitet.

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) gemeinsam mit dem Kompetenzcenter 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 Januar 2023 in einer weiteren Iterationsschleife aktualisiert worden. Das Zielnetz 2032 bündelt dabei landesweit bereits geplante und angedachte Verbesserungen, die konkrete Aussichten auf Realisierungen haben. Das Zielnetz 2040 versteht sich hingegen als Langfristvision mit vollständiger Berücksichtigung des Deutschlandtaktes. Beide Zeitscheiben sind jeweils aufwärts bzw. abwärts kompatibel aufgebaut und mit einem gerechneten Fahrplan hinterlegt.

Die in den nachfolgenden Kapiteln für das Gebiet von go.Rheinland dargestellten Linienkonzepte finden sich in den oben genannten NRW-Zielnetzen wieder. Darüber hinaus sind weitere Entwicklungen und Überlegungen berücksichtigt worden, welche ebenfalls im laufenden Prozess der Aktualisierungen der Zielnetze eingearbeitet werden.

2 Zielnetz 2032

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 (RRX) und RB 33 stellen in ihren jeweiligen Produktkategorien das Grundangebot sicher. Die Fahrzeit der Linie RE 4 (RRX) zwischen Aachen und Düsseldorf soll bei gleicher Haltepolitik nach Möglichkeit weiter reduziert werden. Zur Hauptverkehrszeit werden die Leistungen durch zusätzliche Verstärkerfahrten des RE 4 (RRX) zwischen Aachen und Düsseldorf verdichtet. Hierbei wird geprüft, inwieweit – insbesondere mittels einer angepassten Haltepolitik – einzelne Fahrten zwischen Aachen und Düsseldorf als Sprinter mit besonders attraktiver Reisezeit angeboten werden können. 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. Nach entsprechendem Infrastrukturausbau in Aachen-Schanz (Bahnsteigverlängerung auf RRX-Standard 220 m Baulänge) und Aachen Hbf (Ausbau Gleis 3 u. a. mit Zugdeckungssignal) werden beide grenzüberschreitenden Leistungen des RE 18 bis nach Aachen Hbf geführt. 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. Nach erfolgreicher Reaktivierung des Streckenabschnittes Wassenberg – Erkelenz wird die heutige Linie RB 35 (Gelsenkirchen Hbf – Mönchengladbach Hbf) über Mönchengladbach Hbf hinaus nach Wassenberg verlängert.

Im grenzüberschreitenden Verkehr nach Belgien soll sukzessive eine attraktive Nahverkehrsdirektverbindung zwischen Köln, Aachen, Liège und Bruxelles geschaffen werden. In einem ersten Schritt wird die heutige Linie RE 29 in ihrer Fahrlage um ca. eine halbe Stunde gedreht und verkehrt aus Belgien kommend neu ab Liège-Saint-Lambert. Zwischen Liège und Aachen werden mit einer Fahrzeit von ca. 60 Minuten alle Unterwegshalte bedient.

Nach Verlegung der Systemwechselstelle zwischen dem deutschen und belgischen Stromsystem vom Aachener Hbf auf die freie Strecke zwischen Aachen Hbf und Bundesgrenze 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 (niederländisch Hogesnelheidslijn /HSL 3) zwischen Liège und Aachen Hbf genutzt werden kann. Auf deutscher Seite ist der RE 29 zwischen Aachen Hbf und Köln in der Verstärkerfahrlage des heutigen „Aachen-Köln-Express“ des RE 1 (RRX) unterwegs. Stark beschleunigt durch eine restriktive Haltepolitik (Stolberg Hbf, Düren, Köln-Ehrenfeld) 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. Seitens go.Rheinland besteht darüber hinaus das Ziel, den RE 29 über Köln Messe/Deutz perspektivisch nach Köln/Bonn Flughafen zu verlängern. Zur Kompensation der Beschleunigung des RE 29 zwischen Liège und Aachen (kein Unterwegshalt) ist eine zweite, grenzüberschreitende Linie nach Aachen Hbf geplant. Diese übernimmt zwischen Liège und Aachen Hbf alle heutigen Unterwegshalte im Sinne einer Regionalbahn. Eine Linienbezeichnung für die neue Linie ist noch nicht abgestimmt.

Das Netz der **eu**regio**bahn** RB 20 inklusive 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.

Für das Zielnetz 2032 ist ebenfalls eine Reaktivierung und Verlängerung der **eu**regio**bahn** über Breinig hinaus über die Aachener Ortsteile Walheim und Schmithof nach Eupen in Belgien geplant. Sollte eine Verlängerung

der RB 20 über die Bundesgrenze nicht möglich sein, wird mindestens eine Reaktivierung bis Walheim oder Schmithof angestrebt.

Das Netz Düren (RB 21 Nord, RB 21 Süd und RB 28) wird auf Brennstoffzellenfahrzeuge umgestellt. Nach dem entsprechenden Vollausbau der Eifel-Bördebahn beträgt die Fahrzeit der RB 28 zwischen Düren und Euskirchen 36 Minuten. Sowohl in Düren als auch in Euskirchen werden die jeweiligen Umstiegs-knoten erreicht, sodass aus der RB 28 heraus attraktive Umstiegsverbindungen Richtung Aachen / Köln / Eifel / Voreifel möglich sind.

Im Zuge der Elektrifizierung der Eifel- und Voreifelbahn wird seitens go.Rheinland eine Elektrifizierung der Eifel-Bördebahn angestrebt. Mit der erfolgreichen Elektrifizierung der Eifel-Bördebahn wird die Linie RB 28 aufgegeben und stattdessen die stündlich in Düren endende RB 20 der **euregiobahn** in der Fahrlage der RB 28 nach Euskirchen verlängert. Die dadurch freiwerdenden Brennstoffzellenfahrzeuge werden bezüglich Kapazitätsstärkungen auf den Linien RB 21 Nord und RB 21 Süd untergebracht.

Der Halbstundentakt der RB 21 Süd wird zukünftig bis Nideggen-Brück ausgeweitet. Die Linie RB 21 Nord wird über Linnich hinaus im 30-Minuten-Takt nach Hückelhoven-Baal verlängert und ermöglicht dort neue Umstiegsverbindungen Richtung Aachen und Mönchengladbach.

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, der DB Netz AG 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, beispielsweise durch ein besseres Beschleunigungsverhalten von Elektrofahrzeugen im Vergleich zu den heutigen Dieselfahrzeugen.

Mit der Elektrifizierung ist geplant, einen durchgehenden 30-Minuten-Takt durch die beiden Linien RE 12 und RB 22 zwischen Köln und Kall einzurichten, wobei beide Linien zwischen Hürth-Kalscheuren und Euskirchen alle Unterwegshalte bedienen und in Euskirchen in den Taktknoten eingebunden sind. 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 südlich von Kall 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.

Überlagernd zum 30-Minuten-Takt der Linien RE 12 und RB 22 zwischen Köln und Kall verkehrt mit der neuen Linie RE 24 noch ein weiteres, stündliches, schnelles Angebot zwischen Köln und Mechernich. Zwischen Euskirchen und Köln verkehrt diese Linie beschleunigt mit den Halten in Köln Hbf, Köln Süd, Erftstadt und Weilerswist.

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. Während eine Fahrlage der S 23 stündlich von Euskirchen nach Bad Münstereifel durchgebunden wird, verkehrt mindestens in der Hauptverkehrszeit

die zweite in Euskirchen ankommende Fahrlage der S 23 nach Kall, um erstmalig eine stündliche, umstiegsfreie Direktverbindung von der Eifel nach Bonn zu ermöglichen.

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. Durch Verlängerung einer eigentlich in Rheinbach endenden Fahrlage als vierte stündliche Leistung zwischen Rheinbach und Euskirchen wird weiterhin eine Direktverbindung über die S 23 zwischen Kall und Bonn Hbf sichergestellt.

Als ebenfalls massiv von der Hochwasserkatastrophe betroffene Strecke wird auch die Ahrtalbahn 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 Flughafen Köln/Bonn in den Knoten Köln.

Die S 13 stellt mit ihrem 20-Minuten-Takt und der Bedienung der neuen Halte Bonn-Vilich und Bonn-Ramersdorf sowie ihrer Anbindung an den Flughafen Köln/Bonn das neue Grundangebot auf der rechten Rheinstrecke dar. Zur Durchbindung der S 13 über Troisdorf hinaus in den Knoten Köln ist neben 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 beiden infrastrukturellen Ausbauten fertiggestellt sind, wird die S 13 zunächst in einem Pendelbetrieb zwischen BN-Oberkassel und Troisdorf verkehren. Geplant ist ein 20/40-Minuten-Takt der S 13, wobei die dritte stündliche Leistung zu einem echten 20-Minuten-Takt zwischen BN-Oberkassel und Troisdorf durch Führung der Linie RB 27 über die neuen S-Bahn-Gleise zwischen Bonn und Troisdorf sichergestellt wird.

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 Hansaring und Köln-Ehrenfeld Richtung Grevenbroich und Mönchengladbach Hbf geführt und ersetzt dort 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 / 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 durchgehenden 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 Köln 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 im Wesentlichen auch für die Linien RE 7 (Krefeld – Rheine) und RE 8 (Koblenz – Mönchengladbach Hbf).

Größere Anpassungen sind bei dem RE 9 (Rhein-Sieg-Express) vorgesehen. Um auf der Siegstrecke sowohl dem Bedürfnis nach einem schnellen Angebot zwischen Köln, Siegburg Au und Siegen mit sicheren Anschlussmöglichkeiten im ITF-Knoten Siegen Hbf (z. B. Richtung Ruhr-Sieg-Strecke oder Gießen / Frankfurt) als auch dem Bedürfnis nach einer stündlichen Bedienung aller Unterwegshalte zukünftig unter Berücksichtigung der Trassenknappheit im Knoten Köln gerecht zu werden, ist im Zielnetz 2032 das sogenannte Längsflügeln als neues Betriebskonzept für den RE 9 hinterlegt. Der RE 9 wird dabei aus Köln kommend zukünftig in Eitorf in zwei Zugteile geteilt. Der vordere Zugteil wird als RE 9a schnell Richtung Siegen Hbf geführt und bedient aus diesem Grund hinter Eitorf nur noch die Halte Au (Sieg), Wissen (Sieg) und Betzdorf. Damit verkürzt sich die Fahrzeit zwischen Köln Hbf und Siegen Hbf um fünf Minuten und es können in Siegen zuverlässiger als heute die entsprechenden Anschlüsse Richtung Hagen und Frankfurt hergestellt werden. Der hintere Zugteil verkehrt als RE 9b mit fast allen weiteren Unterwegshalten bis Siegen Hbf und wird dort voraussichtlich bis Kreuztal verlängert. In umgekehrter Richtung werden aus Siegen kommend der langsame und schnelle Zugteil des RE 9 in Eitorf vereinigt und verkehren gemeinsam Richtung Köln bzw. Aachen.

Auf der Oberbergischen Bahn verkehrt weiterhin die Linie RB 25. Diese startet im Knoten Köln zukünftig in Köln-Nippes 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.

3 Zielnetz 2040

3.1 Teilnetz Aachen

Im Zuge des Strukturwandels im Rheinischen Revier ist die Einrichtung der Revierbahn West Aachen – Jülich – Ertfachse 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 Gutachter 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 Linie RE 35 verkehrt von Aachen Hbf analog zum RE 4 über Herzogenrath, Geilenkirchen, Lindern, Hückelhoven-Baal und Erkelenz nach Rheydt Hbf und Mönchengladbach Hbf. Von dort verkehrt der RE 35 über Viersen und Krefeld weiter nach Duisburg Hbf. Dies ermöglicht gleichzeitig eine Anpassung der Haltepolitik der Linie RE 4 und eine Verringerung der Reisezeit zwischen Aachen und Düsseldorf.

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. Die im Zielnetz 2032 reaktivierte Strecke nach Wassenberg wird in der Zeitscheibe 2040 weiterhin durch die Linie RB 35 bedient, welche ab Erkelenz Richtung Mönchengladbach halbstündlich zur Linie RB 33 geführt werden wird.

Der grenzüberschreitende Verkehr in die Niederlande ist weiterhin im 30-Minuten-Takt durch die RE 18 sichergestellt. In Abstimmung mit den niederländischen SPNV-Aufgabenträgern werden mögliche SPNV-Konzepte für einen Lückenschluss zwischen den Bahnstrecken bei Aachen-Richterich und Kerkrade (NL) erarbeitet.

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 Regionalbahn mit allen Unterwegshalten zwischen Liège – Aachen) bestehen.

Die **euregiobahn** RB 20 verkehrt im Wesentlichen analog zum Zielnetz 2032. Es sind allerdings noch weitere Ausbaustufen denkbar. Die im Zielnetz 2032 implementierte neue grenzüberschreitende Verbindung nach Eupen kann im Zeithorizont 2040 – sofern sie nicht bereits 2032 in Betrieb geht – auf einen 30-Minuten-Takt verdichtet werden. Darüber hinaus kann die RB 20 durch den Bau eines dritten Gleises zwischen Langerwehe und Düren zukünftig auch im Halbstundentakt bis Düren gefahren werden. Weiterhin ist die Durchbindung der RB 20 über Düren und Zülpich nach Euskirchen angesetzt.

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

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.

3.2 Teilnetz Bonn

Durch Fertigstellung und Inbetriebnahme der sogenannten Kölner Westspange sowie durch Beseitigung von Engpassstellen auf der Eifelstrecke lässt sich das ambitionierte Betriebskonzept des Zielnetzes 2032 noch einmal 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. Zwischen Kall und Gerolstein ist ebenfalls die Einrichtung eines 20-Minuten-Taktes im RB-Verkehr denkbar. Neben der stündlichen RB 22 wird weiterhin einmal die Stunde eine Leistung der S 23 über Euskirchen nach Kall durchgebunden und kann im Zielnetz 2040 sogar bis Gerolstein geführt werden. Darüber hinaus kann eine dritte RB-Linie zwischen Kall und Gerolstein verkehren. 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 in Euskirchen-Kreuzweingarten wird der Takt auf dieser Relation auf einen 30-Minuten-Takt verdichtet. Diese neue, zweite stündliche Leistung soll als Flügelteil aus der Linie RE 22 (Flügelung in Euskirchen) angeboten werden, sodass erstmalig auch eine stündliche Direktverbindung Bad Münstereifel – Köln angeboten werden kann.

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

3.3 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 – Solingen Hbf) werden zukünftig zwei neue Linien über die Kölner Stammstrecke geführt.

Neu angeboten wird zudem die Linie S 16, welche von Langenfeld aus kommend über Leverkusen Mitte und der 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 durchgehenden 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 neuen geplanten Stadtquartiere Parkstadt Süd und Deutzer Hafen anbinden.

Die aus Bonn kommende S 17 wird im Zielnetz 2040 über Köln Hbf im 20-Minuten-Takt mindestens bis Solingen Hbf 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.

Die zweite linksrheinische, stündliche RE-Leistung zwischen Neuss und Köln wird im Zielnetz 2040 neu durch die Linie RE 9 übernommen. Diese kommt entsprechend dem Betriebsprogramm 2032 als vereinigter Zug aus dem Siegtal und übernimmt neu den heutigen Linienast des RE 7 zwischen Köln und Krefeld. Die Linie RE 7 hingegen wird auf den Linienweg Köln Hbf – Wuppertal – Hagen – Hamm – Rheine eingekürzt und lässt sich dann auch unter Bedienung des Unterwegshalts Köln-Mülheimbetreiben. 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 Wiehltalbahn 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 Flughafen Köln/Bonn geführt.

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 erreicht werden sollen.

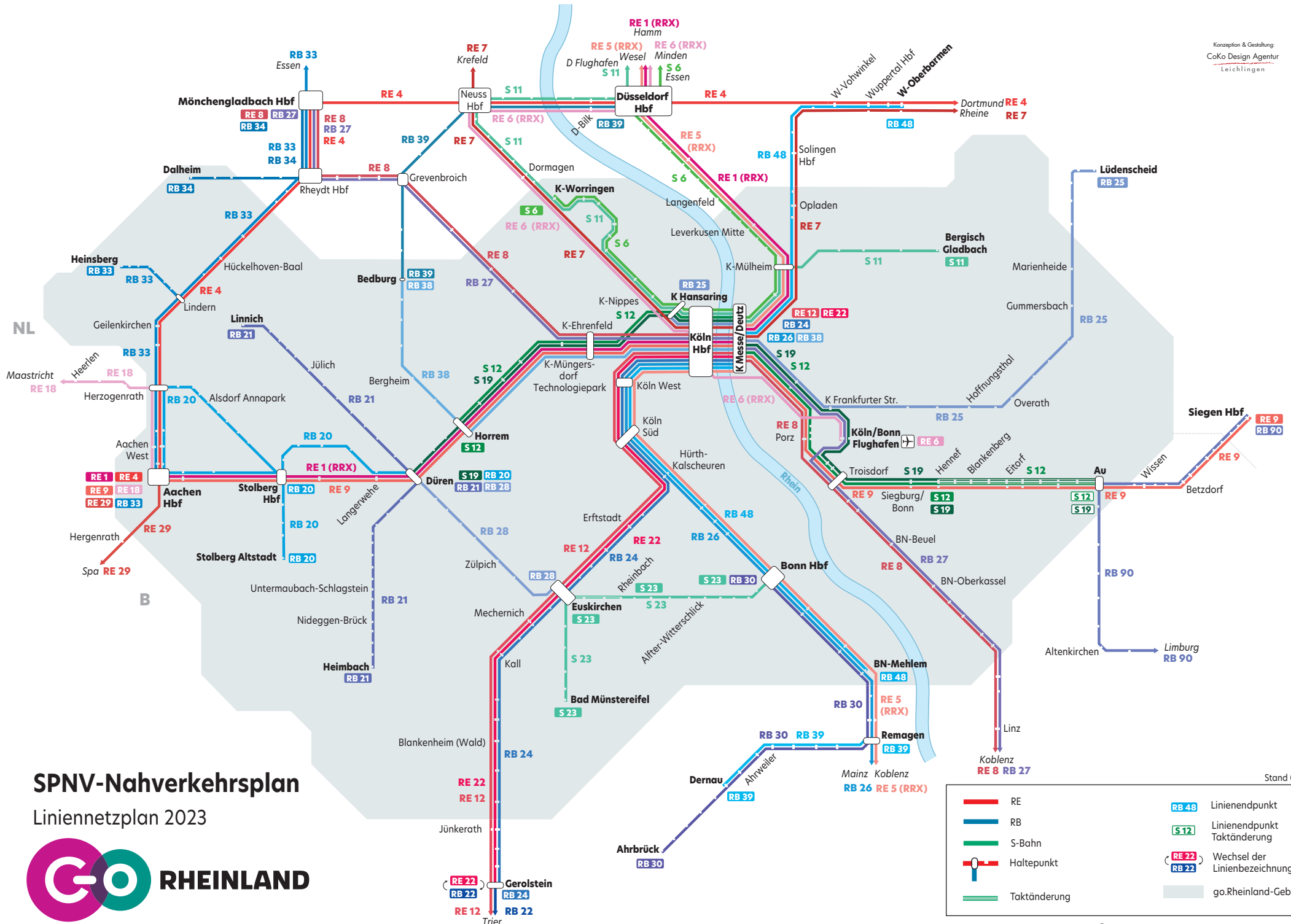
Das S-Bahn-System, das bis 2040 speziell im Raum Köln deutlich ausgeweitet wird, soll weiter dezentralisiert werden. Im Teilnetz Köln ist dabei die Einrichtung einer Ostspange im Bereich Köln-Kalk denkbar, wodurch z. B. die Möglichkeit geschaffen werden könnte, eine echte Ringlinie oder weitere Tangentiallinien 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. Beispielsweise ist ein direktes Produkt zwischen Aachen, Düren, Euskirchen und Bonn unter Aussparung des Knoten Kölns 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 anbieten. 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 Aufgabenträger des SPNV beispielsweise sehr stark die Digitalisierung von Verkehrsleit- und Sicherungssystemen für die Schiene („ETCS“) und die Umsetzung auch nur mittelbar den SPNV betreffenden Infrastrukturprojekte wie beispielsweise eine Nachnutzung der heutigen RWE-Trassen im Rheinischen Revier zur weiteren Entflechtung von Schienengüterverkehr (SGV) und SPNV.



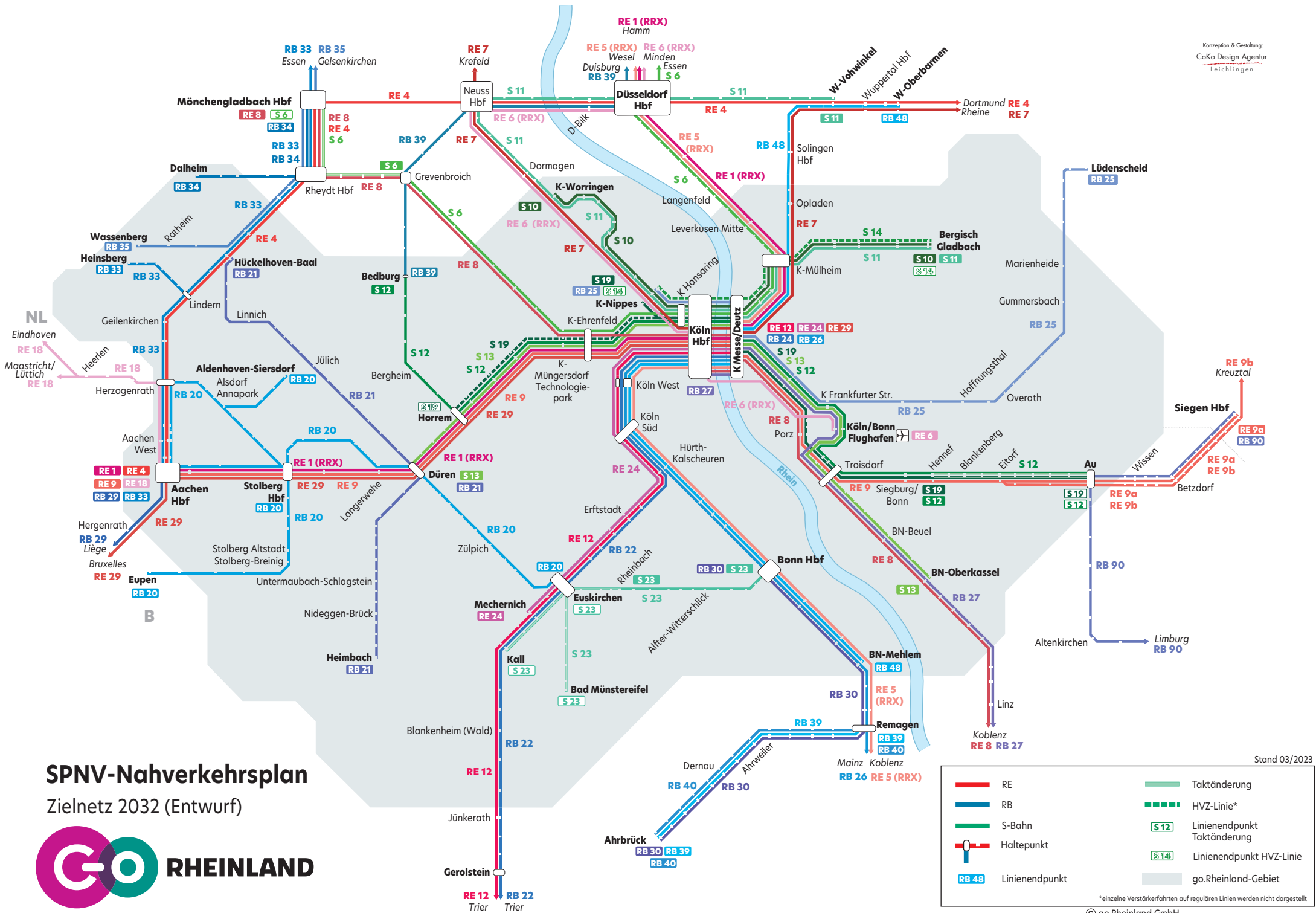
SPNV-Nahverkehrsplan

Liniennetzplan 2023



Stand 03/2023

— RE	RB 48 Linienendpunkt
— RB	S 12 Linienendpunkt Taktänderung
— S-Bahn	RE 22 Wechsel der Linienbezeichnung
Haltepunkt	 go.Rheinland-Gebiet
— Taktänderung	



SPNV-Nahverkehrsplan

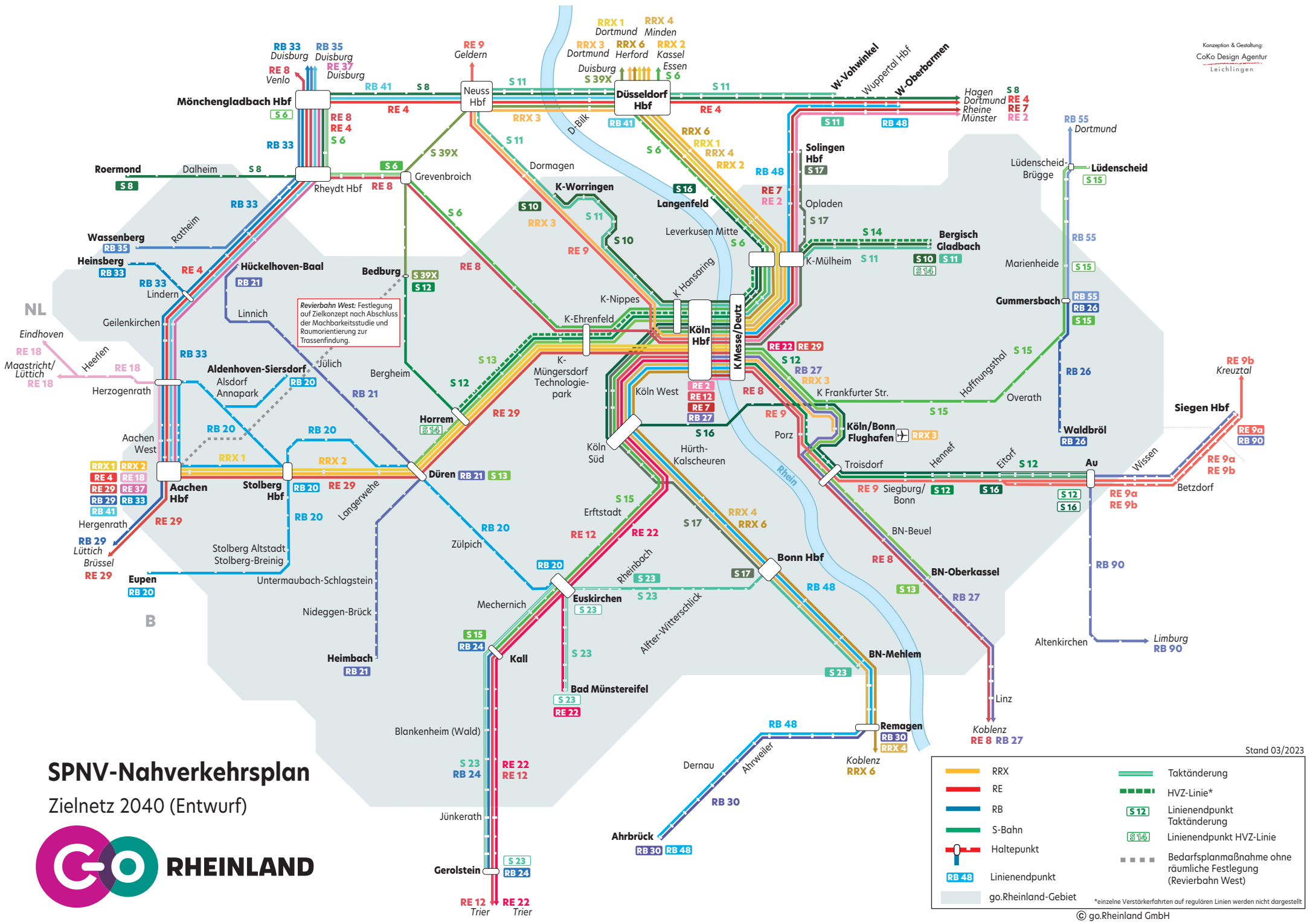
Zielnetz 2032 (Entwurf)



Stand 03/2023

	RE		Taktänderung
	RB		HVZ-Linie*
	S-Bahn		Linienendpunkt Taktänderung
	Haltepunkt		Linienendpunkt HVZ-Linie
	Linienendpunkt		go.Rheinland-Gebiet

* einzelne Verstärkerfahrten auf regulären Linien werden nicht dargestellt



Revierbahn West: Festlegung auf Zielkonzept nach Abschluss der Machbarkeitsstudie und Raumorientierung zur Trassenfindung.

SPNV-Nahverkehrsplan

Zielnetz 2040 (Entwurf)



Stand 03/2023

	RRX		Taktänderung
	RE		HVZ-Linie*
	RB		Linienendpunkt Taktänderung
	S-Bahn		Linienendpunkt HVZ-Linie
	Haltepunkt		Bedarfsplanmaßnahme ohne räumliche Festlegung (Revierbahn West)
	Linienendpunkt		
	go.Rheinland-Gebiet		

*einzelne Verstärkerfahrten auf regulären Linien werden nicht dargestellt

© go.Rheinland GmbH