

Die von NVR und VRR für das Rheinische Revier beantragten Maßnahmen im Überblick

Lückenschluss Siersdorf – Jülich: Raumanalyse und Standardisierte Bewertung

Gegenstand der Machbarkeitsstudie: Klärung des optimalen Trassenverlaufs zwischen Aldenhoven-Siersdorf und Jülich; Betriebskonzept

Aachen – Jülich – Bedburg (S-Bahn Rheinisches Revier West): Raumanalyse und vereinfachte Standardisierte Bewertung

-Gegenstand der Machbarkeitsstudie: Klärung des Trassenverlaufs zwischen Aachen, Jülich und Bedburg sowie Betrachtung der Gesamtachse Aachen – Jülich – Bedburg – Düsseldorf; Betriebskonzept

Nutzung von RWE-Trassen für Schienenpersonennahverkehr: Raumanalyse und Standardisierte Bewertung

Gegenstand der Machbarkeitsstudie: Untersuchung der „Nord-Süd-Bahn“ und „Hambachbahn“ bzgl. Einbindung in das regionale SPNV-Streckennetz und dafür notwendige Infrastrukturmaßnahmen; Betriebskonzept

Güterverkehr Aachen – Montzen: Vorstudie

Gegenstand der Machbarkeitsstudie: Erweiterung des Gutachtens zum Knoten Aachen; Abschätzung der weiteren Entwicklung des Güterverkehrs zu den Häfen Antwerpen und Zeebrügge über Montzen und darauf aufbauend Klärung der Auswirkung auf die Kapazität für den Fern-, Güter und Nahverkehr auf den Strecken Aachen – Köln und Aachen – Mönchengladbach – Duisburg

Neubau Haltepunkt Kerpen-Geilrath: Standardisierte Bewertung

Gegenstand der Machbarkeitsstudie: Klärung der Auswirkungen eines Bahnhofsneubaus auf den Fahrplan und die Infrastruktur der S 13 Horrem – Düren, Betriebskonzept

Verlängerung der S 8 oder RB 35 von Mönchengladbach nach Hückelhoven-Ratheim, ggf.

Wassenberg: Standardisierte Bewertung

Gegenstand der Machbarkeitsstudie: Reaktivierung zwischen Baal und Hückelhoven-Ratheim, ggf. Wassenberg, Betrachtung der Gesamtachse Mönchengladbach – Hückelhoven-Ratheim, ggf. Wassenberg, Betriebskonzept

Ausbau SPNV-Achse Bedburg – Kerpen-Horrem – Erftstadt

Gegenstand der Machbarkeitsstudie: Untersuchung eines weiteren Ausbaus des Streckenabschnitts Bedburg – Kerpen-Horrem und Weiterführung einer SPNV-Linie in Richtung Erftstadt, Klärung des Trassenverlaufs im Rahmen einer Raumanalyse Kerpen-Horrem – Erftstadt, Erarbeitung eines Betriebskonzepts

Brennstoffzellentriebzüge im Netz Düren (nur NVR)

Für das „Netz Düren“ ist ab Dezember 2025 eine Neuvergabe des Verkehrsvertrages durch den Zweckverband (ZV) NVR geplant. Im Rahmen des SofortprogrammPlus der ZRR hat der ZV NVR zusammen mit dem Kreis Düren einen Antrag für Brennstoffzellenzüge gestellt, die

mit Wasserstoff betrieben werden sollen. Für das „Netz Düren“ werden bis zu 17 Brennstoffzellentriebzüge (inklusive Betriebs- und Instandhaltungsreserve) benötigt. Ferner wurde eine Tankstelleninfrastruktur für Wasserstoff durch den Kreis Düren sowie ein dazugehöriges „Brennstoffzellentriebzug-Pilotprojekt“ ab frühestens Mitte 2023 beim Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) beantragt.

Mobilstationen der Zukunft (NVR und VRR)

Im Rahmen des Projekts „Mobilstationen der Zukunft“ soll ein neues Förderprogramm für Kommunen zur Einrichtung innovativer Mobilstationen aufgelegt werden. An diesen Verknüpfungspunkten verschiedener Verkehrsmittel sollen neben bekannten Ausstattungselementen und Mobilitätsangeboten heutiger Haltestellen (z. B. B+R-Anlagen, ÖPNV-Haltestellen, WC) auch innovative Elemente wie E-Ladesäulen, Verleihsysteme für (Elektro-)Fahrräder, E-Scooter und Carsharing sowie öffentliches WLAN oder Co-Working Spaces zur Verfügung stehen. Gelder sollen zusätzlich für die Planung der Mobilstationen und als Anschubfinanzierung für den Betrieb innovativer Ausstattungselemente zur Verfügung gestellt werden.

Smarte Pendlerparkplätze (NVR, VRS und VRR)

Im Rahmen des Projekts Smarte Pendlerparkplätze sollen Park-and-ride-Plätze im Rheinischen Revier möglichst flächendeckend mit Detektionstechnik ausgestattet werden. Durch die daraus resultierenden Parkbelegungsdaten können der Umstieg auf den ÖPNV gefördert und P+R-Plätze im Rheinischen Revier attraktiver gemacht werden. Auf der Grundlage eines vorgeschalteten externen Gutachtens sollen P+R-Anlagen identifiziert werden, die sich, etwa aufgrund hoher Auslastung und Attraktivität, besonders für eine Digitalisierung eignen. Mit einem flankierenden Förderprogramm soll der Ausbau der Anlagen finanziell unterstützt werden. Zusätzlich wird ein Hintergrundsystem benötigt, um die Daten verfügbar zu machen, damit diese den Weg in diverse digitale Dienste (u. a. Mobilitäts-Apps, Web-Portale, Auskunftssysteme) finden. VRS, NVR und VRR koordinieren dabei und geben den Kommunen technische und organisatorische Unterstützung bei Planung und Umsetzung.