Kooperationsvereinbarung

zwischen

dem **Land Nordrhein-Westfalen**
vertreten durch den Ministerpräsidenten Hendrik Wüst
sowie durch den Minister für Umwelt, Naturschutz und Verkehr
Horionplatz 1
40213 Düsseldorf

nachstehend „Land“ genannt

und

der **Deutschen Bahn AG**
vertreten durch den Vorstandsvorsitzenden Dr. Richard Lutz
Potsdamer Platz 2
10875 Berlin

nachstehend „DB AG“ genannt

sowie

der **DB InfraGO AG**
vertreten durch den Vorstandsvorsitzenden Dr. Philipp Nagl
Adam-Riese-Straße 11-13
60237 Frankfurt

nachstehend „DB InfraGO“ genannt

Sofern DB AG und DB InfraGO zusammenerfasst sein sollen, werden sie „DB“ genannt.
Ist von allen Vertragsparteien die Rede, werden sie nachfolgend „Kooperationspartner“ genannt.

I.
Präambel

1. Das Land und die DB bekennen sich ausdrücklich zum gemeinsamen Ziel eines leistungsstarken Schienengüter- und Personenverkehrs in Nordrhein-Westfalen, um den Lebens- und Wirtschaftsstandort nachhaltig zu stärken. Nur mit einer robusten, leistungsstarken, zuverlässigen und sicheren Eisenbahninfrastruktur ist die gute Erreichbarkeit unserer wirtschaftlichen Zentren und die klimagerechte Versorgung unserer Industrie mit Gütern gewährleistet.
2. In der bestehenden Eisenbahninfrastruktur der DB InfraGO in Nordrhein-Westfalen existiert derzeit ein ausgeprägter Sanierungsstau aus den vergangenen Jahrzehnten. Die Personenbahnhöfe im Land schneiden mit einer Zustandsnote von 3,02 im bundesweiten Vergleich (3,03)

durchschnittlich ab. Die Infrastrukturzustandsnote der Fahrwege ist im bundesdeutschen Vergleich von 3,27 unterdurchschnittlich (3,00 Gesamtnetz).

3. Zur Verbesserung dieses Zustandes verfolgen das Land und die DB bereits eine Vielzahl von ambitionierten Projekten (siehe II.). Es ist erklärter Wille des Landes und der DB, diese Projekte und weitere notwendige Infrastrukturmaßnahmen in enger kooperativer und vertrauensvoller Zusammenarbeit zu befördern.

4. Um vorhandene Potenziale zu heben, werden das Land und die DB gemeinsam ihre Ressourcen bündeln sowie innovative Projektansätze zur Realisierung notwendiger Infrastruktursanierungs- und -ausbauprojekte nutzen.

5. Auch im Bereich des Schienenverkehrs bestehen bereits heute gemeinsame Projekte und Maßnahmen. Das Land und die DB bekennen sich ausdrücklich dazu, einen leistungsstarken und nachhaltigen Schienenverkehr und ÖPNV in Nordrhein-Westfalen im Interesse der Kundinnen und Kunden ermöglichen zu wollen.

6. Als bundesweit einmalige erfolgreiche Kooperation (seit April 2002) zwischen DB und Land trägt die BahnflächenEntwicklungsGesellschaft Nordrhein-Westfalen mbH (BEG NRW) – gemeinsame Tochter der DB InfraGO und des Landes– maßgeblich zu Verbesserung der Kommunikation, Verzahnung und Zusammenarbeit zwischen DB, Land, SPNV-Aufgabenträgern und Kommunen bei.

7. Ebenfalls - bundesweit in dieser Ausprägung und Verbindlichkeit einmalig – besteht seit Anfang 2023 eine Branchenvereinbarung zur Kommunikation bei Baustellen an der Eisenbahninfrastruktur in Nordrhein-Westfalen, die - auf Initiative von Land und DB – zwischen den in Nordrhein-Westfalen tätigen Aufgabenträgern, Eisenbahnverkehrsunternehmen und Eisenbahninfrastrukturunternehmen abgeschlossen wurde. Durch koordiniertes Handeln aller Vereinbarungspartner werden Synergien und positive Effekte für eine einheitliche und konsistente Information, der von großen Baumaßnahmen der DB in Nordrhein-Westfalen betroffenen Reisenden erreicht. Für Nordrhein-Westfalen ist es aufgrund der langlaufenden Linien, die viele Ballungszentren verbinden, auch in der Nacht wichtig, dass ein verlässlicher Fahrplan für die Bürgerinnen und Bürger zur Verfügung stehen muss. Dabei werden in Zukunft die Akteure der DB InfraGO, die SPNV-Aufgabenträger und die betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmen ihre jeweiligen Interessen insbesondere bei den geplanten Container-Maßnahmen zur Instandhaltung des Netzes und der Knoten noch enger synchronisieren.

II.
Inhalte Eisenbahninfrastruktur

Das Land und die DB wollen die Eisenbahninfrastruktur in Nordrhein-Westfalen – in Zusammenarbeit mit dem Bund - nachhaltig verbessern. Das neu eingerichtete „Sondervermögen Infrastruktur und Klimaneutralität“ bietet für das Land und die DB InfraGO dabei die Chance, die Eisenbahninfrastruktur grundlegend zu erneuern und zu modernisieren. Die Effekte dieser Erneuerung sollen anhand einer positiven Entwicklung der Zustandsnoten von Schienennetz und Personenbahnhöfen in den kommenden Jahren auch in Nordrhein-Westfalen konkret messbar werden. Wesentlicher Hebel ist dabei in erster Linie die Erneuerung der bestehenden Infrastruktur.

Das Land wird darüber hinaus prüfen, wichtige Ausbau-Maßnahmen mit eigenen Mitteln zu unterstützen. Die DB begrüßt diese Bereitschaft des Landes ausdrücklich. Die Kooperationspartner teilen die Ansicht, dass für eine zielgerichtete, bundesweite Priorisierung solcher Projekte eine Überarbeitung der bestehenden Prozesse und Regularien notwendig ist.

Zur Erreichung dieser Ziele und Qualitätssteigerungen verfolgen das Land und die DB insbesondere folgende Punkte:

1. Umsetzung Deutschlandtakt

Für die Verwirklichung des Deutschlandtakts (D-Takt) in Nordrhein-Westfalen streben Land und DB eine höhere Verbindlichkeit bei Planung, Umsetzung und Finanzierung der prioritären Maßnahmen an, um die zukunftsweisenden Projekte für den D-Takt und die Zielnetzkonzeption 2040 schnellstmöglich und gezielt umzusetzen. Dazu werden das Land und die DB InfraGO den Bund im Zuge der Gespräche zur Bund-Länder-DB-Vorhabenkonferenz einbinden und ihre Prioritäten gegenseitig abgleichen:

- Bundesprojekte (BVWP-Projekte, hier insb. Etappierung D-Takt)
- Landesprojekte (SPNV-Maßnahmen Zielnetzkonzeption 2040)
- Weitere Maßnahmen Kern-LuFV + LuFV Anlage 8.7 / LV InfraGO mit größeren Auswirkungen auf das Schienennetz in Nordrhein-Westfalen (z.B. ESTW / DSTW / Brücken etc.)

Zudem sollen die zeitlichen Aspekte und Finanzierungen der Projekte vor dem Hintergrund einer deutlich transparenteren Kommunikation mit den folgenden Konzeptionen diskutiert werden:

- Laufende Maßnahmen des Bundes und Landes Nordrhein-Westfalen (z.B. MOF, FABB I und II)
- Korridorsanierung HLK / Flächennetz in und mit Auswirkungen auf Nordrhein-Westfalen
- Ersatz / Erneuerung Ingenieurbauwerke (insbesondere Brücken, Tunnel)
- Einpassung der Maßnahmen Robustes Netz I und II in die Gesamtkonzeption
- Digitalisierung (z.B. ETCS-Migrationsstrategie für Nordrhein-Westfalen unter Berücksichtigung der fahrzeugseitigen Anforderungen des Landes)
- Konzeption Stromversorgung DB Energie GmbH zum D-Takt

Auf Basis einer solchen erstmaligen gemeinsamen Betrachtung, können alle Beteiligten (Bund/ DB InfraGO/ SPNV-Aufgabenträger/ Land) den avisierten zeitlichen Rahmen für die Planung und Umsetzung sowie die Finanzierungen der Prioritäten festlegen, um gezielt die wichtigsten Meilensteine zur Stärkung der Schiene in Nordrhein-Westfalen voranzutreiben sowie Projekte nach Möglichkeit im Sinne des Erfolgsprojektes „Münster – Lünen“ zu finanzieren und umzusetzen. Die potenzielle Finanzierung von Maßnahmen aus den absehbar steigenden Investitionsmitteln des Bundes (u.a. aus dem oben genannten dem Sondervermögen) soll dabei vorrangig mit Berücksichtigung finden.

2. Die anstehenden Korridorsanierungen werden vom Land grundsätzlich begrüßt. Die DB InfraGO überprüft aktuell die weitere Planung der Korridore bundesweit und wird das Land in den anstehenden Evaluierungsprozess der Korridore in Nordrhein-Westfalen aktiv einbeziehen. Die notwendigen Maßnahmeninhalte werden dabei frühzeitig kommuniziert und bei gemeinsamer Zuständigkeit mit dem Land und den SPNV-Aufgabenträgern abgestimmt.
3. Zur Vorbereitung von Umleiterstrecken, u.a. bedingt durch die anstehenden Korridorsanierungen in Nordrhein-Westfalen, aber auch sonstige Bauvorhaben, beabsichtigt die DB InfraGO mit dem Konzept der Kleinen und Mittleren Maßnahmen kurzfristig zusätzliche Kapazitäten im eigenen Bestandsnetz herzustellen, Engpässe zu reduzieren und den Betrieb auf der eigenen Infrastruktur im Störungsfall zu verbessern.
4. Zur Reduzierung des Sanierungsstaus und Sicherstellung der Verfügbarkeit der Bestandsanlagen wollen die Kooperationspartner gemeinsam eine Beschleunigung bei planungsintensiven Projekten erreichen. Hierzu werden sie an geeigneter Stelle, z.B. im Austausch mit den Regulierungsbehörden, für schnelle und zielgerichtete Genehmigungsverfahren werben sowie auf Bundesebene für geeignete Maßnahmen zur Planungsbeschleunigung eintreten.
5. Mit dem Konzept der Zukunftsbahnhöfe modernisiert die DB InfraGO entlang eines standardisierten und abgestimmten Katalogs Bahnhöfe in ganz Deutschland. So werden die Bahnhöfe leistungsfähig, kundenorientiert und nachhaltig und wieder zum Aushängeschild der Eisenbahn. Die DB InfraGO wird das Land bei der Umsetzung der weiteren Zukunftsbahnhöfe frühzeitig einbinden und bei direkter Landesbeteiligung mit dem Land abstimmen. Das Land unterstützt den ganzheitlichen Ansatz der Bahnhöfe und deren Umfeld. Hierbei unterstützt die BEG

NRW bei der Bahnhofs- und Bahnhofsumfeldentwicklung mit Modellcharakter mit dem Ziel, umfassende „Zukunftsbahnhöfe“ zu schaffen. Im Sinne von kurzfristigen Verbesserungen beabsichtigen das Land und die DB zudem, das gemeinsame Engagement im Bereich Sicherheit, Sauberkeit und Ordnung zu intensivieren.

6. Die DB InfraGO wird in Abstimmung mit Bund, Land, SPNV-Aufgabenträgern und Branche eine angepasste ETCS-Migrationsstrategie entwickeln. Dabei werden auch die fahrzeugseitigen Anforderungen des Landes, insbesondere für den SPNV, einbezogen.
7. Land und DB wollen darüber hinaus die notwendigen und geplanten Maßnahmen am Schienennetz gemeinsam und stringent umsetzen. Dazu gehört, eine Umsetzung von Projekten wie zum Beispiel:
    a. Rhein-Ruhr-Express (RRX)
    b. ABS Grenze D/NL – Emmerich – Oberhausen
    c. ABS/NBS Dortmund – Hamm, ABS/NBS Hannover – Bielefeld – Hamm
    d. ABS Grenze D/NL – Kaldenkirchen – Viersen – Rheydt-Odenkirchen
    e. ABS Köln/Hagen – Siegen – Hanau (inkl. zweigleisiger Ausbau Siegstrecke)
    f. Projekte des InvKG im Rheinischen Revier
        i. Strecke Aachen – Köln
        ii. S 11-Ergänzungspaket
        iii. S-Bahn Köln, Köln – Mönchengladbach
        iv. S-Bahn-Netz Rheinisches Revier
    g. 3/4-gleisige Ausbau der Eisenbahnstrecke Troisdorf – Bonn-Oberkassel
    h. S 11 Kernpaket
    i. ABS Münster – Lünen
    j. Ausbau der Westspange (inkl. Anbindung Eifeltor)
    k. Kapazitätsoffensive Bahnhöfe
    l. Projekte der FABB I und II
    m. Ausbau des Niederrhein-Münsterland-Netzes (BEMU)
    n. Bau der zweiten Verbindungskurve Bochum-Langendreer
    o. Elektrifizierung der Eifelstrecken
    p. Reaktivierung der Ratinger Weststrecke
    q. Reaktivierung der Walsumbahn
    r. S-Bahn Münsterland
    s. S-Bahn Ostwestfalen (OWL)
8. Land und DB werden gemeinsam Wege prüfen, um die Planung und den Bau der unter lit. 7. genannten Projekte zu beschleunigen und effizienter zu gestalten. Insbesondere bei grenzüberschreitenden Projekten wird sich das Land für eine Unterstützung der betroffenen Bundesländer oder Staaten einsetzen.
9. Vor dem Hintergrund der stetig hohen Bauvolumina – auch im Zuge der genannten Projekte – setzen sich DB und Land weiter für eine standardisierte und hoch professionalisierte Baustellenkommunikation gemäß der NRW-Branchenvereinbarung ein. Im Zusammenwirken mit einer verlässlichen Reisendeninformation wird so mehr Orientierung für die Fahrgäste allgemein und insbesondere für die von Baumaßnahmen betroffenen Reisenden erreicht und die Akzeptanz für den Verkehrsträger Schiene und die zur Erhaltung und Ausbau notwendigen Bautätigkeiten gesteigert. Baustellenkommunikation und Reisendeninformation werden dabei gesamthaft betrachtet und verstetigt.

III.
Weitere Inhalte

Neben den infrastrukturbezogenen Themen vereinbaren das Land und die DB auch in weiteren Bereichen ein Fortführen sowie den Ausbau bestehender Kooperationen:

1. Die DB und das Land verfolgen das Ziel, eine direkte Fernverkehrsverbindung auf der Schiene zwischen Deutschland und London mit Zustiegsmöglichkeit in Nordrhein-Westfalen zu realisieren. Eine Direktverbindung wäre auch für das Land wesentlich attraktiver als derzeitige grenzüberschreitende Verbindungen mit Umstieg und Grenzkontrollen in Brüssel. Hierfür sind sowohl die Finanzierung und der Bau eines Abfertigungsterminals in Deutschland als auch ein Staatsvertrag zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Vereinigten Königreich notwendig. Die Kooperationspartner werden sich auf Bundesebene für eine Umsetzung einsetzen. Eine Direktverbindung könnte zudem einen wesentlichen Beitrag zur Verlagerung vom Flugverkehr auf die umweltfreundliche Schiene leisten.
2. Nordrhein-Westfalen ist Ziel und Quelle sowie Transitland zahlreicher internationaler Güterverkehre. Die Seehäfen in Antwerpen, Rotterdam und Amsterdam sind zentral für die nordrhein-westfälische wie deutsche Industrie. Die Erreichung der europäischen Verkehrs- und klimapolitischen Ziele, wie sie in der „Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität“ der Europäische Kommission formuliert sind, stellt das Bahnnetz im Rheinland vor große Herausforderungen. Die Bahnverkehrsknoten in Aachen, Köln und Mönchengladbach bedürfen eines Ausbaus, um mehr Verkehre aufnehmen zu können. Die öffentliche Weiternutzung des RWE-Werksbahnnetz kann hier ein wichtiges Verbindungsstück sein, um die beschriebenen Kapazitätsprobleme dauerhaft zu lösen. Gemeinsam wollen wir ein tragfähiges Umsetzungs- und Finanzierungskonzept zur Kapazitätserhöhung der Bahnverkehre insbesondere für den Schienengüterverkehr unter Einbeziehung der genannten Knoten und des RWE-Werksbahnnetz erarbeiten und umsetzungsreif machen.
3. Planungsbeschleunigung: Das Land und die DB InfraGO werden, zur beschleunigten Umsetzung von Infrastrukturmaßnahmen in Nordrhein-Westfalen, Musterverträge zur Zielnetzkonzeption 2040 für Planungs- und Bauleistungen - unter Beachtung der jeweils für den Kooperationspartner vorhandenen Regularien - erarbeiten. Die DB InfraGO wird zudem die aktuellen Engpässe in Nordrhein-Westfalen (z.B. Erstellung der betrieblichen Aufgabenstellung), intern eruieren und nach Möglichkeit kurzfristig durch zusätzliche Kapazitäten oder die Einbindung von externen Kapazitäten beseitigen.
4. Ohne einen attraktiven Schienengüterverkehr ist das Ziel einer klimaneutralen Industrieregion beziehungsweise sind die deutschen und europäischen Verkehrsverlagerungs- und Klimaschutzziele nicht zu erreichen. Klimaneutrale Logistikketten werden immer bedeutender. Hierfür braucht die Wirtschaft attraktive Transportketten auf der Schiene von der Quelle bis zum Ziel. Hierfür bedarf es eines bedarfsgerecht mit Zugangsstellen und vorgelagerter Infrastruktur ausgestatteten Schienennetzes. Gemeinsam wollen die Kooperationspartner Maßnahmen entwickeln, die zur Umsetzung der Gleisanschlusscharta des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. zusammen mit 56 Verbänden, Vereinigungen und Initiativen aus dem Bereich Industrie, Handel, Logistik, Bauwesen, Agrar, Holz, Recycling und Kommunen beitragen.

IV.
Kommende Schritte

1. Die Umsetzung der unter II. und III. genannten Punkte steht unter dem Vorbehalt insbesondere der bedarfsgerechten Verfügbarkeit von Finanzierungsmitteln, des Erlasses aller etwaig notwenigen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen, der Verfügbarkeit der notwendigen Ressourcen

(„Mensch, Material, Maschine“) und der Verfügbarkeit aller notwendigen betrieblichen Sperrpausen.

2. Die Fortschritte bei der Umsetzung dieser Vereinbarung werden durch das Land und die DB im Rahmen regelmäßiger Austauschtermine zwischen dem Land, vertreten durch das für den Verkehr zuständige Ministerium in Nordrhein-Westfalen, und die DB, vertreten durch das Vorstandsressort Infrastruktur, regelmäßig nachgehalten.

Düsseldorf, den 15. Juli 2025

Der Ministerpräsident des Landes Nordrhein-Westfalen	Der Vorstandsvorsitzende der DB AG
Der Minister für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen	Der Vorstandsvorsitzende der DB InfraGO AG