



Die  
Reform  
des SPNV

# Die neue Schiene

Eine Organisation für ganz NRW.  
Für ein starkes Netz.

## Eine klare Steuerung statt drei Zuständigkeiten

Das Schienennetz in Nordrhein-Westfalen ist das dichteste Europas — hier legen Regionalzüge und S-Bahnen rund 4000 Kilometer zurück und halten an mehr als 750 Bahnhöfen. Mit der Strukturreform schafft das Land 2026 die Grundlage für eine einheitliche Organisation „Schiene.NRW“, die effizienter plant, das System ab 2027 verlässlicher macht und viele Vorteile für Fahrgäste und Kommunen bringt.

Bisher wird der Schienennahverkehr (SPNV) in Nordrhein-Westfalen regional gesteuert: go.Rheinland, der Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) und der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) stellen in ihren jeweiligen Regionen den Schienennahverkehr (SPNV) bereit. Sie planen, organisieren und finanzieren das Angebot. Dadurch arbeiten derzeit drei Organisationen parallel an den gleichen Aufgaben, obwohl die meisten Verbindungen quer durchs Land laufen.

Klarer, einfacher,  
effizienter

Eine Reform für ...

### Fahrgäste



Von einer effizienteren Organisation profitieren die Fahrgäste, weil die vorhandenen Kapazitäten zur Verbesserung von Angebot, Betrieb und Service eingesetzt werden können. Die neue Organisation „Schiene.NRW“ tritt als **starker Akteur** auf dem Eisenbahnmarkt auf und handelt im Interesse aller Menschen in Nordrhein-Westfalen

### und Kommunen



Die Reform schafft neue Sicherheiten. Die Kommunen erhalten mehr Geld für den lokalen ÖPNV. Das Land sichert finanziell die Bedienung aller Bahnhöfe und Strecken mit Regionalzügen und S-Bahnen ab. Die Rückzahlungsfrist für nicht verausgabte SPNV-Mittel wird deutlich verlängert und verschafft Puffer. Das Angebot wird gerecht für alle Regionen im ganzen Land geplant.

## Hier sorgt die Reform für Verbesserungen

Der Schienenverkehr leidet derzeit unter strukturellen, technischen und organisatorischen Problemen. Viele Strecken und Knotenpunkte stammen aus früheren Jahrzehnten und wurden nicht ausreichend modernisiert oder ausgebaut. Gleichzeitig ist das Verkehrsaufkommen weiter gestiegen. Die Erneuerung der Infrastruktur bedeutet viele Baustellen mit Umleitungen, längeren Fahrzeiten und Zugausfällen. Daran lässt sich nichts schönreden, der Bund hat die Probleme erkannt.

Was wir im Land verbessern können, sind die betrieblichen Abläufe: In NRW verkehren zahlreiche Eisenbahnverkehrsunternehmen, die sich Infrastruktur und Trassen teilen. Unterschiedliche Verantwortlichkeiten und die Vielzahl der Akteure erschweren eine reibungslose Abstimmung. Bei Störungen ist die Koordination der vielen Beteiligten schwieriger als durch eine Organisation.

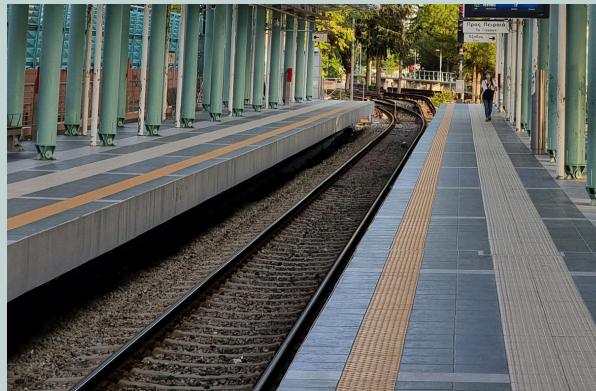
### Baustellen-Planung



Baufirmen müssen künftig nicht mehr mit mehreren Akteuren Absprachen treffen, sondern nur noch einfach. Die neue Struktur **erleichtert auch die Organisation der Ersatzverkehre.**



### Barrierefreiheit



Eine landesweite Organisation kümmert sich darum, dass die bisher unterschiedlichen technischen, baulichen und digitalen **Standards angeglichen werden**, zum Beispiel unterschiedliche Bahnsteighöhen.



### Fahrpläne



Künftig ist nur eine Organisation verantwortlich, so dass die Bahnen in einer **landesweit einheitlichen Taktung fahren** — mit weniger Reibungsverlusten und Wartezeiten an den Verbundgrenzen.



## Stark in den Regionen: go.Rheinland, NWL und VRR

Die Schiene ist nur ein Verkehrsträger, der die Menschen in Nordrhein-Westfalen bewegt. Das übrige öffentliche Angebot besteht aus Bussen, Straßen- und Stadtbahnen, die regional geplant werden müssen. Die Abstimmung mit Kommunen und Kreisen ist und bleibt die Kernkompetenz der drei Zweckverbände Zweckverbände go.Rheinland, NWL und VRR.

go.Rheinland, NWL und VRR fördern in ihren Regionen die Zusammenarbeit zwischen Kommunen und Verkehrsunternehmen, helfen bei der Aufstellung von Nahverkehrsplänen und stimmen sie zwischen den Kommunen ab. Sie definieren einheitliche bauliche, technische und digitale Standards, die für die Förderung im ÖPNV in NRW gelten. Und sie wirken z.B. auf einheitliche Tarife, ein koordiniertes Verkehrsangebot zwischen den Kommunen und dem Eisenbahnverkehr sowie einheitliche Technik für Fahrgastinformationen hin.

Die Kommunen sorgen für ein bedarfsgerechtes und abgestimmtes Verkehrsangebot mit öffentlichen Verkehrsmitteln und verknüpfen diese mit neuen Mobilitätsangeboten wie Sharing-Dienstleistern und On-Demand-Verkehren. Sie planen und bauen die Bus- und Straßenbahn-Haltestellen und sind für die Anlage von P+R-Flächen verantwortlich.

### Das lohnt sich für die Kommunen

Die ÖPNV-Pauschale wird von derzeit 130 auf 160 Millionen Euro jährlich erhöht und dynamisiert. Diese Mittel können die Kommunen und Verkehrsunternehmen zum Beispiel zur Anschaffung von neuwertigen und barrierefreien Fahrzeugen oder für den Umbau von Haltestellen nutzen. Die Verteilung der ÖPNV-Pauschale erfolgt nach einem festen Schlüssel. Unverändert erhalten die Kommunen auch die Pauschale für Ausbildungsverkehr.





# So profitieren die Kommunen

Der Betrieb mit Regionalzügen und S-Bahnen auf allen heute befahrenen Strecken und Bahnhöfen wird abgesichert: Das Gesetz schreibt erstmals ein Mindestangebot fest, das auf der Schiene erbracht werden muss. Fünf Gründe, warum die Kommunen die Gewinner dieser Reform sind:

Mehr als 750  
Bahnhöfe  
werden  
angefahren

Das  
Grundangebot  
entspricht  
100 Reisen zum Mond  
und zurück

## 1. Mehr Geld

Die Kommunen sind verantwortlich für den ÖPNV und SPNV. Die Organisation von Regionalzügen und S-Bahnen übernimmt für sie künftig „Schiene.NRW“. Insgesamt gibt es dafür mehr **finanzielle Sicherheiten**. Denn der Mindestbetrag der SPNV-Pauschale, aus dem das Angebot finanziert wird, wird von 1 Milliarde Euro **auf 1,6 Milliarden Euro jährlich erhöht**. Der Betrag wird außerdem dynamisiert.

## 2. Sichere Rücklage

**Die Rückzahlungsfrist für nicht verausgabte Mittel der SPNV-Pauschale wird auf 18 Monate verlängert** (bisher 6). Erst danach muss das Geld zurückgezahlt werden. Das Geld kann zur Absicherung des SPNV-Angebots genutzt werden. Die Kommunen sollen auch in Zukunft nicht für das Angebot auf der Schiene zahlen. Die Regelung stellt klar, dass für den SPNV weiterhin **keine kommunalen Umlagen** erhoben werden.

## 3. Zentrale Beschaffung

Bei der Vergabe der Verkehrsleistungen können Effizienzgewinne erzielt werden. Auch bei der Fahrzeugbeschaffung entstehen **Synergien** durch größere Lose, gebündelte Beschaffungs- und Vergabeeinheiten und eine **bessere Verhandlungsposition**. Kostensteigerungen und Lieferverzögerungen können besser abgefedert werden. Das senkt die Risiken für die Kommunen zusätzlich.

## 4. Perspektive

Das Land NRW setzt sich für eine **dauerhafte Finanzierungszusage** des Bundes ein, dessen Regionalisierungsgesetz Ende 2031 ausläuft. Ziel des Landes ist es, dass die **Zuweisungen des Bundes über 2031 hinaus** gesichert und zusätzlich erhöht werden. Dann stehen sowohl den Kommunen für Bus- und Stadtbahnverkehr als auch „Schiene.NRW“ für Regionalzüge und S-Bahnen mehr Geld zur Verfügung.



## 5. Ein ausreichendes Grundangebot wird per Gesetz festgeschrieben

Mit dem Grundangebot wird eine Mindestleistung von 85 Millionen Zugkilometern definiert und garantiert. Auf allen heute befahrenen Strecken und an allen Bahnhöfen ist damit die Bedienung gesichert. Das Land stellt dafür mindestens 1,6 Milliarden Euro jährlich bereit. Wichtig: Das Grundangebot ist **auch dann gesichert, wenn es zu unerwarteten Kostensteigerungen kommen sollte**.

**Regional gerecht:** Das Verhältnis zwischen dem Angebot in Westfalen-Lippe und Sauerland, Ruhrgebiet und Niederrhein oder dem Rheinland und der Eifel soll nicht verändert werden. Wenn in einem Raum mehr Leistungen angeboten werden sollen, muss auch in den anderen Räumen zusätzliche SPNV-Leistung bestellt werden.



## Das Land schafft eine transparentere Finanzierung

Das ÖPNV-Gesetz für Nordrhein-Westfalen legt die Regeln fest, nach denen öffentlicher Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen betrieben werden soll — also Bus, Straßen-/ Stadtbahn und Nahverkehrszüge. Es regelt auch, wer für welchen Teil des ÖPNV zuständig ist. Mit der Strukturreform entflechtet das Land 2026 auch die Finanzierung des Schienenverkehrs vom übrigen Verkehr und macht sie damit transparenter.

Alle Länder erhalten Regionalisierungsmittel vom Bund, damit sie den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) finanzieren können. Das ÖPNV-Gesetz NRW regelt deren Aufteilung:



- **Die SPNV-Pauschale** beträgt 2026 fast 1,7 Milliarden Euro und macht damit den größten Anteil aus. Sie wird künftig für die Bestellung von Regionalzügen und S-Bahnen an die neue Organisation „Schiene.NRW“ ausbezahlt.



- **Die ÖPNV-Pauschale** geht wie bisher an die Kommunen für den Bus-, Straßen- und Stadtbahnbetrieb, den Ausbau von Infrastruktur, Digitalisierungsmaßnahmen oder Fahrzeugbeschaffungen. Sie wird ab dem 01.01.2026 auf 160 Millionen Euro erhöht, die ab 2027 dynamisiert werden.



- **Die Verbundpauschale** geht an die drei Zweckverbände NWL, VRR und go.Rheinland für ihre verbliebenen Aufgaben. Sie dient insbesondere dazu, Personal- und Sachkosten abzudecken. Sie beträgt ab dem Gründungsjahr 2027 von „Schiene.NRW“ 50 Millionen Euro, die ab 2028 dynamisiert werden.

Das Land stellt außerdem weitere Mittel für den ÖPNV zur Verfügung. So trägt das Land zum Erneuerungsprogramm der kommunalen Schiene bei — 2025 mit Investitionen in Höhe von 1,5 Milliarden Euro.

## Das Land unterstützt auch den kommunalen Schienenverkehr

Straßen- und Stadtbahnen — oft als „kleine Schiene“ bezeichnet — sind das Rückgrat des kommunalen Nahverkehrs. Für ihren Erhalt und Ausbau übernimmt das Land Verantwortung und ergänzt die Bundesmittel um einen Landesanteil. Allein für die Erneuerung dieser kommunalen Systeme stehen bis 2031 mindestens 1 Milliarde Euro zur Verfügung. Das stärkt den ÖPNV vor Ort und kommt direkt Kommunen und Fahrgästen zugute.



**Diese 13 NRW-Kommunen beteiligen sich bereits am Bund-Länder-Programm „Erneuerungsförderung der kommunalen Schiene“.** Über das Programm konnten seit 2019 bereits Investitionen in Höhe von mehr als 1,5 Milliarden Euro ermöglicht werden. Davon übernehmen Bund und Land mehr als 680 Millionen Euro; die andere Hälfte tragen die Verkehrsunternehmen.

Von dem Geld werden beispielsweise Brücken und Tunnel für Stadtbahnen saniert, Haltestellen ausgebaut oder Fahrleitungen und Gleise erneuert.

# wir.bewegen.nrw

Bilder und Grafiken in dieser Handreichung: Canva  
Foto Titelseite: Kompetenzzentrum Marketing NRW

Mehr Informationen: [www.umwelt.nrw.de/strukturreform](http://www.umwelt.nrw.de/strukturreform) :.....