

<b>Vorlage</b>		<b>Vorlage-Nr:</b> FB 61/0514/WP18
Federführende Dienststelle: FB 61 - Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur Beteiligte Dienststelle/n:		Status: öffentlich
		Datum: 11.10.2022
		Verfasser/in: Dez. III / FB 61/300
<b>Projektierung der S-Bahn Rheinisches Revier - Abschnitt West - Bedburg-Jülich-Aachen</b>		
<b>Ziele:</b> Klimarelevanz positiv		
<b>Beratungsfolge:</b>		
<b>Datum</b>	<b>Gremium</b>	<b>Zuständigkeit</b>
27.10.2022	Mobilitätsausschuss	Anhörung/Empfehlung
09.11.2022	Rat der Stadt Aachen	Entscheidung

**Beschlussvorschlag:**

Der Mobilitätsausschuss nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis und empfiehlt dem Rat der Stadt Aachen, den folgenden Beschluss zu fassen:

„Der Rat der Stadt Aachen bekräftigt die Bedeutung der Westtangente der S-Bahn Rheinisches Revier als notwendige überregionale Anbindung der Oberzentren der Rheinschiene Köln/Düsseldorf mit den Hochschul- und Forschungsstandorten Jülich und Aachen und als erforderliche Neubautrasse zur Erschließung bislang nicht an den SPNV angebundener Kommunen.“

Der Rat der Stadt Aachen hält es für erforderlich, angesichts wahrnehmbarer Zurückhaltung in der Projektierung gegenüber dem Land NRW, dem Regionalrat Köln, den zuständigen SPNV-Aufgabenträgern und der DB Netz AG die Aufnahme konkreter Planungsleistungen für das im Investitionsgesetz Kohleregionen platzierte Projekt einzufordern.

Vor dem Hintergrund einer in diesem Sinne einheitlichen Beschlussfassung der Kreistage Düren, Rhein-Erft-Kreis, dem Rat der Stadt Aachen und des Städteregionstages Aachen wird die Verwaltung beauftragt, den benannten Akteuren gegenüber die Forderungen einzubringen und dort auf verbindliche Beschlussfassungen der jeweiligen politischen Gremien zu drängen.“

## Finanzielle Auswirkungen

	JA	NEIN	
		X	

Investive Auswirkungen	Ansatz 20xx	Fortgeschrieb ener Ansatz 20xx	Ansatz 20xx ff.	Fortgeschrieb ener Ansatz 20xx ff.	Gesamt- bedarf (alt)	Gesamt- bedarf (neu)
	Einzahlungen	0	0	0	0	0
Auszahlungen	0	0	0	0	0	0
Ergebnis	0	0	0	0	0	0
+ Verbesserung / - Verschlechterung	0		0			
	Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden		Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden			

konsumtive Auswirkungen	Ansatz 20xx	Fortgeschrieb ener Ansatz 20xx	Ansatz 20xx ff.	Fortgeschrieb ener Ansatz 20xx ff.	Folge- kosten (alt)	Folge- kosten (neu)
	Ertrag	0	0	0	0	0
Personal-/ Sachaufwand	0	0	0	0	0	0
Abschreibungen	0	0	0	0	0	0
Ergebnis	0	0	0	0	0	0
+ Verbesserung / - Verschlechterung	0		0			
	Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden		Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden			

**Weitere Erläuterungen (bei Bedarf):**

## Klimarelevanz

### Bedeutung der Maßnahme für den Klimaschutz/Bedeutung der Maßnahme für die Klimafolgenanpassung (in den freien Feldern ankreuzen)

Zur Relevanz der Maßnahme für den Klimaschutz

Die Maßnahme hat folgende Relevanz:

<i>keine</i>	<i>positiv</i>	<i>negativ</i>	<i>nicht eindeutig</i>
	X		

Der Effekt auf die CO<sub>2</sub>-Emissionen ist:

<i>gering</i>	<i>mittel</i>	<i>groß</i>	<i>nicht ermittelbar</i>
			X

Zur Relevanz der Maßnahme für die Klimafolgenanpassung

Die Maßnahme hat folgende Relevanz:

<i>keine</i>	<i>positiv</i>	<i>negativ</i>	<i>nicht eindeutig</i>
X			

Die Klimarelevanz wird für diese Vorlage mit „keine“ beurteilt.

## Größenordnung der Effekte

Wenn quantitative Auswirkungen ermittelbar sind, sind die Felder entsprechend anzukreuzen.

Die **CO<sub>2</sub>-Einsparung** durch die Maßnahme ist (bei positiven Maßnahmen):

gering	<input type="checkbox"/>	unter 80 t / Jahr (0,1% des jährl. Einsparziels)
mittel	<input type="checkbox"/>	80 t bis ca. 770 t / Jahr (0,1% bis 1% des jährl. Einsparziels)
groß	<input type="checkbox"/>	mehr als 770 t / Jahr (über 1% des jährl. Einsparziels)

Die **Erhöhung der CO<sub>2</sub>-Emissionen** durch die Maßnahme ist (bei negativen Maßnahmen):

gering	<input type="checkbox"/>	unter 80 t / Jahr (0,1% des jährl. Einsparziels)
mittel	<input type="checkbox"/>	80 bis ca. 770 t / Jahr (0,1% bis 1% des jährl. Einsparziels)
groß	<input type="checkbox"/>	mehr als 770 t / Jahr (über 1% des jährl. Einsparziels)

Eine Kompensation der zusätzlich entstehenden CO<sub>2</sub>-Emissionen erfolgt:

<input type="checkbox"/>	vollständig
<input type="checkbox"/>	überwiegend (50% - 99%)
<input type="checkbox"/>	teilweise (1% - 49%)
<input type="checkbox"/>	nicht
X	nicht bekannt

Mit der Planung von neuen Bahnverbindungen ist eine Attraktivierung und eine Verbesserung der Zugänglichkeit des SPNV mit steigenden Fahrgastzahlen verbunden. Hierdurch werden positive Effekte auf den Klimaschutz erwartet, die sich derzeit jedoch noch nicht konkret quantifizieren lassen.

## Erläuterungen:

Auf Initiative des Rhein-Kreis-Neuss und mit großer Zustimmung der Gebietskörperschaften Rhein-Erft-Kreis, Kreis Düren, Städteregion und Stadt Aachen wurde die S-Bahn Rheinisches Revier – Abschnitt West- (eine mögliche SPNV-Neubaustrecke mit einer Linienführung von Aachen über Jülich bis Bedburg) als Bestandteil des Arbeitstitels „S-Bahn Netz RR“ gegenüber dem Bund und dem Land NRW als Infrastrukturprojekt des Strukturwandels benannt. In diesem Zuge ist es gelungen, das Projekt in das Investitionsgesetz Kohleregionen (08.08.2020) aufzunehmen und damit die Realisierungschancen zu festigen.

In etwa zeitgleich haben die maßgeblichen SPNV-Verkehrsverbünde (NVR, VRR) über die Zukunftsagentur Rheinisches Revier (ZRR) im Zuge des Sofortprogramms Plus auch für die S-Bahn RR West Fördermittel für eine Machbarkeitsstudie, eine Raumanalyse und zusätzliches Personal beantragt. Parallel wurden die Fördermittel auch im Förderkorridor „Planungsvorrat“ des Landes NRW angemeldet. Laut Anlage 1 dieser Vorlage wurde die Maßnahme durch den NVR im Förderkorridor "Planungsvorrat" mit Recht hoch priorisiert.

Die jüngste Resolution der Verbandsversammlung des Zweckverbandes Nahverkehr Rheinland (Anlage 2) macht in diesem Zusammenhang eindrucksvoll deutlich, wie es nach Ablauf von zwischenzeitlich zwei Jahren nach Inkrafttreten des Investitionsgesetzes Kohleregionen um die SPNV-Projekte des Strukturwandels in Gänze tatsächlich bestellt ist.

Bei fokussierter Betrachtung nur der S-Bahn Rheinisches Revier – Abschnitt West – Bedburg-Jülich-Aachen lässt sich aus den nachfolgenden Erkenntnissen folgender Sachstand ableiten:

- Als aufwändig zu planende und umzusetzende **Neubaustrecke** genießt die S-Bahn RR West offensichtlich keine Priorität.
- Unter TOP 6 des Vortrages des NVR in der Kommission Rheinisches Revier der Bezirksregierung Köln „Planungsstand Schienenverkehrsprojekte im Rheinischen Revier“ am 06.05.2022 wurde ein guter Gesamtüberblick vermittelt, ohne dass die S-Bahn RR West behandelt worden wäre.
- Für die S-Bahn RR West ist im Gegensatz zu vielen anderen Projekten noch nicht einmal ein erster Planungsschritt (Machbarkeitsstudie) angegangen worden; dass hierfür seitens des NVR noch nach Förderoptionen – auch für Personal – gesucht wird ist legitim, sollte aber erste Schritte nicht dauerhaft hemmen. Wenn nicht bereits geschehen, könnten Anträge auf vorzeitigen Maßnahmenbeginn hilfreich sein.
- Eine fehlende Priorisierung lässt sich auch daraus ableiten, dass die S-Bahn RR West auch bei der Darstellung der Zielnetzkonzeption 2032/2040 völlig unberücksichtigt bleibt.
- Andererseits wurde jüngst in Form eines Kommunaldialogs/im Zuge der Raumstrategie 2038+ über den Revierknoten Raum Ansätze einer Raumplanung / Linienführung der S-Bahn RR West vorgestellt, die auf völliges Unverständnis insbesondere bei den Vertretern der Kreise und betroffenen Bürgermeistern (z.B. aus Jülich und aus Titz) geführt hat. Hauptkritikpunkt an dieser Studie durch externe Büros

war, dass man offensichtlich am lebendigen Bedarf z.B. einer (SPNV-) Ersterschließung von Kommunen (z.B. Gemeinde Titz) vorbei allein raumplanerische Aspekte betrachtet hat. Zudem bleibt fraglich, woher die Legitimation einer solchen Studie – ohne vorliegende Machbarkeitsbetrachtung der Verkehrsverbünde – durch den Revierknoten Raum kommt.

- Frühere Mutmaßungen, aber auch jüngste Einschätzungen der Verkehrsverbünde lassen darauf schließen, dass auch die DB Netz AG, der nach dem Investitionsgesetz die Planungsaufgabe zukommt, eher Zurückhaltung übt und fehlende Personalkapazitäten ins Feld führt.

Dies vorausgeschickt gibt es andererseits neben den Bemühungen der Verkehrsverbünde auch andere günstige Rahmenbedingungen, die sehr bald genutzt werden sollten.

Im aktuellen Regionalplanentwurf ist für die S-Bahn RR West unter Verwendung des Planzeichens "Schienenwege für den überregionalen und regionalen Verkehr/Bedarfsplanmaßnahmen ohne räumliche Festlegung" bereits eine raumplanerische Verortung und damit Berücksichtigung enthalten. Damit verbindet sich gleichzeitig eine sehr wahrscheinliche Erschließung neuer Siedlungsflächen entlang der endgültigen SPNV-Trasse.

Auch wurde bereits in Erwartung mangelnder Kapazitäten bei der DB Netz AG auf Anregung des Kreises Düren, der Städteregion Aachen und der Stadt Aachen und "SPNV-nahe" Organisationen in der Region am 26.05.2021 eine gemeinsame Erklärung abgefasst und dem NVR ein alternatives Angebot unterbreitet (Anlage 3), anstelle der DB Netz AG die anstehenden Planungsleistungen aufzunehmen und fortzuentwickeln. Diese Alternative verfolgt einzig und allein den Zweck, das Vorhaben mit einer Variante zur Durchführung der Planungsleistungen auszustatten ohne hiermit eine zwingende Umsetzung dieser Variante einzufordern. Nur im Einvernehmen mit dem NVR und der DB Netz AG kann es hierzu eine Festlegung zur planungsseitigen Zuständigkeit und Zuordnung geben.

Ohne eine mit dieser Vorlage beabsichtigten regionalen Initiative steht zu befürchten, dass das Projekt S-Bahn RR-West - trotz Aufnahme in das Investitionsgesetz bis zum Jahr 2038 nicht umgesetzt und damit aus Mitteln des Strukturwandels nicht finanziert werden kann.

Die Stadtverwaltung Aachen empfiehlt in Abstimmung mit den regionalen Partnern, einen gleichlautenden Beschluss in den politischen Gremien zu fassen. Hierdurch soll die besondere Bedeutung der S-Bahn Rheinisches Revier – Abschnitt West – herausgestellt und die Verwaltungen der beteiligten Gebietskörperschaften beauftragt werden, gegenüber den zuständigen Stellen (Land NRW, Regionalrat Köln, SPNV-Aufgabenträger, DB Netz AG) die Aufnahme konkreter Planungsleistungen einzufordern.

#### **Anlage/n:**

Anlage 1: Mitteilung NVR Gremien

Anlage 2: Resolution Verbandsversammlung NVR

Anlage 3: Absichtserklärung

**M I T T E I L U N G**

Drucksachennummer

NVR-49/2022

BL	GF A	GF B	GF C
Fr	Rei	Sed	

**öffentlich**

<b>Beratungsfolge</b>		<b>Datum</b>
Hauptausschuss	TOP 8.7	03.06.2022
Verbandsversammlung	TOP 14.3	24.06.2022

Gegenstand:

**Förderung von Planungsleistungen zur Bildung eines Planungsvorrates  
(FöRi-Planungsvorrat)**

**Erläuterungen:**

Die Richtlinie zur Förderung von Planungsleistungen zur Bildung eines Planungsvorrates (FöRi-Planungsvorrat) hatte das Land mit Runderlass des Landesverkehrsministeriums vom 22.12.2021 fortgeschrieben (vgl. Vorgang NVR-4/2022 zur Sitzung des Hauptausschusses am 11.03.2022).

Für seinen Zuständigkeitsbereich hatte der NVR daraufhin – auf der Grundlage der bis Ende Januar d. J. eingegangenen und geprüften Anmeldungen – einen priorisierten Programmvorschlag beim Landesverkehrsministerium eingereicht (vgl. Anlage 3 zur DS-Nr. NVR-4/2022). Zu einzelnen Anmeldungen waren zwischenzeitlich noch Abstimmungen zwischen dem Verkehrsministerium, dem NVR und den Antragstellern erforderlich.

Der Programmlerlass des Landes wird voraussichtlich bis zur Sitzung des Hauptausschusses vorliegen und nachgereicht.

gez. Santelmann

Der Verbandsvorsteher

**Priorisierung der Anmeldungen zur Förderung von Planungsleistungen nach der FöRi-Planungsvorrat zum 31.01.2022 (Durchführung im Zeitraum bis 2025)**

**Meldung bis 15. März 2022 an das Landesverkehrsministerium**

Hinweise: Laufende Nr. (Lfd. Nr.) aus Anlage 2; vgl. auch Hinweise zu Bewertungsmethodik

Lfd. Nr.	Antragsteller	Bezeichnung	Bewertungskriterien und Punkte							Ergebnis Pkt.	Prio
			1 Verknüpfung neu	2 Landesförderung	3 Kapazität	4 Betriebsqualität	5 Innovationsgrad	6 Prio Antragsteller	7 Realisierung		

\* = auch zur Gewährung einer Förderung aus Mitteln des Rheinischen Reviers angemeldet

**SPNV einschließlich Anträge des NVR bei der Bezirksregierung Köln**

1	Beteiligungsges. Kreis Düren mbH	Reaktivierung <b>Linnich – Baal</b>	3	3	2	1	3	3	3	2,55	1
NVR 1	Nahverkehr Rheinland	<b>S-Bahn Rheinisches Revier – Westteil Aachen – Jülich – Bedburg</b> *	3	3	3	1	0	3	2	2,40	2
3	Rurtalbahn GmbH	Bahnsteigverlängerungs- und -erhöhungsprogramm der <b>RB 21</b>	0	2	3	3	0	3	3	2,35	3
NVR 2	Nahverkehr Rheinland	Reaktivierung <b>Siersdorf – Jülich</b> *	3	3	2	1	0	2	2	2,05	4
4	EVS EUREGIO Verkehrsschienen-netz GmbH	Elektrifizierung des <b>Streckennetzes der EVS, 2. Ausbaustufe</b>	0	3	1	2	0	3	2	1,95	5
NVR 3	Nahverkehr Rheinland	Reaktivierung <b>Wassenberg – Hückelhoven-Ratheim – Baal Güterbahnhof</b> *	3	3	2	0	0	1	2	1,70	6
NVR 6	Nahverkehr Rheinland	Nachnutzung der <b>Schieneninfrastruktur der RWE-Power</b> für den SPNV *	3	3	2	0	0	0	2	1,50	7
NVR 7	Nahverkehr Rheinland	Schienenachse <b>Bedburg – Horrem – Erftstadt</b> *	3	3	2	0	0	0	2	1,50	8
2	Rurtalbahn GmbH	Fahrzeioptimierung durch Anpassung der Bahnübergangssicherung auf dem <b>Rurtalbahn Südast</b>	0	0	1	3	0	2	3	1,45	9
NVR 4	Nahverkehr Rheinland	Neubau des Haltepunktes <b>Kerpen-Geilrath</b> im Zuge der S 13/S 19 Köln – Düren *	0	2	1	0	0	0	2	0,85	10
NVR 5	Nahverkehr Rheinland	Güterverkehr <b>Montzenroute</b> *	0	0	2	0	0	0	2	0,60	11

Bewertungskriterien 1- 7:

**1** Neue Verknüpfung ÖPNV/SPNV, SPNV/SPNV oder Lückenschluss, **2** Effektivität der Landesförderung, **3** Effekt auf Kapazität, **4** Effekt auf Betriebsqualität, **5** Innovationsgrad, **6** Priorität Antragsteller, **7** Realisierungshorizont Bau

**CDU**



**BÜNDNIS 90  
DIE GRÜNEN**



**Freie  
Demokraten**  
Fraktion  
NVR **FDP**

**Gemeinsamer Antrag der Fraktionen in der Verbandsversammlung des ZV NVR —  
Resolution zur Planungsbeschleunigung von SPNV-Maßnahmen**

Um den Strukturwandel adäquat zu gestalten und schnell in der Region umzusetzen, fordert die Verbandsversammlung des ZV NVR das Land Nordrhein-Westfalen und die Bundesregierung auf,

- alle SPNV-Maßnahmen im Rheinland, die im Investitionsgesetz Kohleregionen (InvKG) festgehalten sind (außer Westspange), durch das Bund-Länder-Koordinierungsgremium (BLKG) zu verabschieden bzw. zu priorisieren, sodass die Finanzierung für alle strukturwandelrelevanten Projekte gesichert ist;
- alle SPNV-Maßnahmen im Rheinland, die im InvKG festgehalten sind (außer Westspange), in die Sammelvereinbarungen des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) und der DB AG aufzunehmen, sodass zeitnah die Planungen bei der DB Netz AG, DB Station&Service AG und DB Energie GmbH beginnen können;
- eine frühzeitige Bürgerbeteiligung bei allen SPNV-Maßnahmen im Rheinland, die im InvKG festgehalten sind, zu finanzieren und durchzuführen, sodass Klagen und Desinformation zu den Projekten in der Bevölkerung verhindert werden;
- zusätzliches Personal bei den zuständigen Bewilligungsbehörden zu finanzieren, insbesondere beim Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA), beim Eisenbahn-Bundesamt (EBA) und beim ZV NVR, sodass Projekte und Anträge zügig bearbeitet werden können.



## **Absichtserklärung zur Initiierung einer Interessensgemeinschaft "S-Bahn Rheinisches Revier"**

zwischen den

Partnern:

**Kreis Düren**, Bismarckstr. 16, 52351 Düren

**Städteregion Aachen**, Zollernstraße 10, 52070 Aachen

**Stadt Aachen**, Markt, 52058 Aachen

**EVS Euregio Verkehrsschienenetz GmbH**, Rhenaniastr. 1, 52222 Stolberg

**Beteiligungsgesellschaft Kreis Düren mbH**, Bismarckstr. 16, 52351 Düren

**Rurtalbahn GmbH**; Kölner Landstraße 271, 52351 Düren

### **Absichtserklärung**

Die S-Bahn Rheinisches Revier wurde in das Strukturstärkungsgesetz aufgenommen. Als Projektträger wurde die DB Netz AG festgelegt. Die Projektierung steht allerdings unter dem Vorbehalt, dass bei der DB Netz AG ausreichend Planungskapazitäten vorhanden sind. Zusätzlich hat der Zweckverband Nahverkehr Rheinland (NVR) eine Machbarkeitsstudie für die "S-Bahn Rheinisches Revier – Aachen-Jülich –Bedburg" in das „Sofortprogramm Plus“ platziert.

Vor diesem Hintergrund besteht unter den Partnern die Sorge, dass eine zügige Fortentwicklung des Projektes an den Planungsressourcen der DB Netz AG scheitern könnte.

Die Partner bilden deshalb mit Unterzeichnung dieser Erklärung eine Interessensgemeinschaft (IG) mit dem Ziel, sich frühzeitig als alternative Planungsebene zur Übernahme von Planungsarbeiten für die Neubaustrecke Bedburg-Jülich-Aachen zu positionieren. Das in der Region stark vertretende SPNV Infrastruktur Know-How soll genutzt werden, die Planungsgeschwindigkeit zu beschleunigen, um eine Projektabwicklung innerhalb des Förderzeitraumes "Strukturwandel" bis zum Jahr 2038 sicher zu stellen.

Die eventuelle Aufnahme von Planungsaktivitäten durch die IG setzt eine Abstimmung mit der DB Netz AG sowie personelle und finanzielle Rahmenbedingungen voraus, die zur gegebenen Zeit spezifiziert werden. Im Falle einer positiven Machbarkeitsstudie ist es darüber hinaus erklärtes Ziel der IG die gemeinsamen Leistungen für die Umsetzung der Neubaustrecke zu vervollständigen. Des Weiteren wird der infrastrukturelle Betrieb der S-Bahnstrecke durch die Eisenbahninfrastrukturunternehmen als gemeinsames Ziel fokussiert.

**Kreis Düren**

Düren, 12.05.2021;



Wolfgang Spelthahn

**Städtereion Aachen**

Aachen, 11.05.2021;



Dr. Tim Grüttemeier

**Stadt Aachen**

Aachen, 26.05.2021;



Sibylle Keupen

**EVS Euregio Verkehrsschienennetz GmbH**

Stolberg, 11.05.2021;



Thomas Fürpeil

Stolberg, 11.05.2021;

Christian Hartrampf

**Beteiligungsgesellschaft Kreis Düren mbH**

Düren, 12.05.2021;

Beteiligungsgesellschaft  
Kreis Düren mbH



Dirk Hürtgen

**Rurtalbahn GmbH**

Düren, 18.05.2021;



Herbert Häner