

<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
<i>+ Verbesserung / - Verschlechterung</i>	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
<i>+ Verbesserung / - Verschlechterung</i>	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-Verkehrsverbände (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