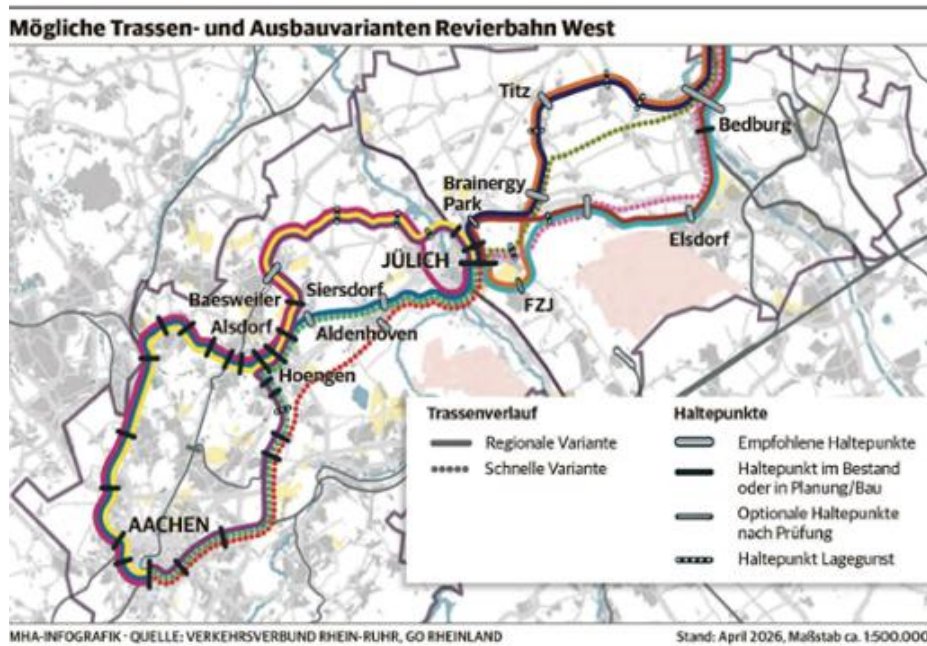


# Revierbahn West: Lokale Knotenpunkte



Machbarkeitsstudie: Neue Varianten berücksichtigen das Forschungszentrum Jülich und den Brainergy-Park als relevante Anbindungsziele – allerdings nur als Entweder-Oder-Lösung.

**JÜLICH/KÖLN** Mit der Präsentation der Bewertungsmatrix hat die Machbarkeitsstudie „Reaktivierung und Neubau der Revierbahn West“ kürzlich ein wichtiges weiteres Zwischenziel erreicht: Go Rheinland und der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) präsentierten im Rahmen der jüngsten Sitzung des Lenkungskreises die vollständige Bewertungsmatrix für die zwölf untersuchten Trassenvarianten der Revierbahn West. Die Ermittlung der Vorzugsvarianten in den zwei Fokusbereichen, den sogenannten Lupenräumen, rückt damit näher.

Im Rahmen der Machbarkeitsstudie wurden die verschiedenen Trassenvarianten zusammen mit den Kommunen entwickelt und vertieft untersucht. Lupenraum 1 umfasst den Korridor zwischen Aachen und Jülich, Lupenraum 2 den Bereich zwischen Jülich und der Erft-Achse (Bergheim/Bedburg). Für jeden Lupenraum wurden jeweils sechs Varianten – vier regionale Varianten und zwei schnelle Varianten – erarbeitet.

## Engmaschig erschließen

Die regionalen Varianten legen den Fokus auf eine engmaschige Erschließung der Region und binden möglichst viele zentrale Siedlungs- und Wirtschaftsbereiche an. Die schnellen

Varianten priorisieren hingegen höhere Reisegeschwindigkeiten und kürzere Fahrzeiten zwischen den Hauptverkehrsknoten bei etwas geringerer Haltestellendichte. Zwischen Jülich und Bedburg etwa würden bei diesen Varianten Forschungszentrum und Brainergy-Park ebenso außen vor bleiben wie Haltepunkte in Titz und Elsdorf.

In einer Bewertungsmatrix wurden die Varianten gegeneinander abgewogen. Sie ermöglicht einen systematischen, nachvollziehbaren Vergleich der Varianten innerhalb definierter Bewertungskategorien. Die Bewertungsmatrix gliedert sich in drei Hauptkategorien: „Raumwiderstand“, „Attraktivität“ sowie „Technik und Betrieb“. Im Raumwiderstand wird bewertet, wie stark eine Trasse in bestehende Raumstrukturen eingreift. Die Attraktivität bewertet, wie gut eine Variante die verkehrliche Erschließungsqualität der Region verbessert und relevante Ziele anbindet. Die Kategorie Technik und Betrieb widmet sich der Bewertung der technisch-betrieblichen Machbarkeit und bewertet die Umsetzbarkeit und den Aufwand der Varianten unter infrastrukturellen und betrieblichen Gesichtspunkten. Bei der Bewertungsmatrix werden die Varianten ausschließlich innerhalb der jeweiligen Bewertungskategorie miteinander verglichen – eine Gewichtung oder Verrechnung der Hauptkategorien untereinander findet bewusst nicht statt. Landesverkehrsminister Oliver Krischer: „Die Revierbahn West ist ein zentrales Verkehrsprojekt der Zukunft fürs Rheinische Revier. Wir brauchen Klarheit und einen Konsens in der Region über die Trasse, damit die konkrete Planung beginnen kann. Die Studie schafft dafür die nötige sachliche und fachliche Grundlage, damit dieses Zukunftsprojekt vorangehen kann.“

## **Besonders relevant**

Auf ausdrücklichen Wunsch der kommunalen Partner wurden Trassenvarianten berechnet, die die zukünftige Entwicklung der Region in den Blick nehmen. Zu den prominentesten Beispielen zählen der Brainergy-Park in Jülich, der in zwei der Trassenvarianten angefahren wird, sowie das Forschungszentrum Jülich, das auf zwei alternativen Routen berücksichtigt würde. Im weiteren Verlauf geht es jeweils entweder über Güsten und Titz oder über Rödingen und Elsdorf weiter.

Beide Standorte stünden exemplarisch für die wirtschaftliche und wissenschaftliche Strahlkraft der Region und seien daher als besonders relevante Anbindungsziele in die Variantenprüfung aufgenommen worden, heißt es von Go Rheinland. Darüber hinaus seien weitere kommunale Entwicklungsziele und strukturpolitische Überlegungen in die Haltepunktverortung und Trassenführung eingeflossen.

Im nächsten Schritt sind die Kommunen und Lenkungskreismitglieder nun aufgefordert, auf Grundlage der Ergebnisse der Bewertungsmatrix Stellungnahmen zu erarbeiten, in

denen sie die von ihnen favorisierten Varianten herausstellen und dies begründen. Ziel ist es, auf dieser Basis die Vorzugsvarianten in beiden Lupenräumen zu identifizieren.

Gemäß dem aktualisierten Projektzeitplan ist die abschließende politische Entscheidung über die Vorzugsvarianten durch die Verbandsversammlung des Zweckverbands Go Rheinland für das zweite Halbjahr 2026 vorgesehen. Bis dahin werden die Ergebnisse der Bewertungsmatrix innerhalb der Kommunen mit der Politik diskutiert, um dann anhand eingereicher kommunaler Stellungnahmen einen für die Region optimalen Kompromiss zu erarbeiten.

## **Weitere Untersuchungen**

Nach der politischen Entscheidung werden die Vorzugsvarianten auf ihre betriebliche und technische Machbarkeit hin untersucht. Im Rahmen dieser Machbarkeitsanalyse wird auch eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchgeführt. Zusätzlich erfolgt eine Betrachtung beider Lupenräume im Verbund, um eine durchgängige Vorzugsvariante zu identifizieren.

Der Bedarf der Revierbahn West ist bereits durch das Investitionsgesetz Kohleregionen (von 2020) anerkannt – darin ist festgehalten, dass ein „S-Bahn-Netz Rheinisches Revier“ ausgebaut werden soll. Jedoch sind bislang keine weiteren finanziellen Mittel bereitgestellt worden.

Der in der NKU ermittelte Nutzen-Kosten-Indikator (NKI) ist eine wichtige Grundlage, um Eingang in das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz zu finden, und stellt eine Alternative für die weitere Finanzierung des Vorhabens dar, sofern der NKI größer als 1 ist, die Kosten also den Nutzen übersteigen. Gegebenenfalls kommt eine Finanzierung dann auch nur für Teilbereiche der Revierbahn West in Frage.

Die Raumanalyse und die Machbarkeitsstudie zur Revierbahn West sollen Anfang 2027 abgeschlossen vorliegen.**(red)**