

Erläuterungen

Sitzung: öffentlich

Vorlage: 0015/2022

Lückenschluss der Bahnstrecke „Linnich-Baal“/ Verwaltungsvereinbarung der Kreise Heinsberg und Düren

Beratungsfolge:	
25.01.2022	Kreisausschuss
08.02.2022	Kreistag
Finanzielle Auswirkungen:	
	ca. 500.000,00 €
Leitbildrelevanz:	
	07.
Inklusionsrelevanz:	
	ja

Der Ausschuss für Umwelt, Klima, Verkehr und Strukturwandel hat in der Sitzung am 25.03.2021 die Wichtigkeit des seit Jahrzehnten geforderten Lückenschlusses Linnich – Baal für den Kreis Heinsberg mit einem einstimmigen Beschluss nochmals bestätigt.

Die Kreise Heinsberg und Düren setzen sich seit Langem für die Reaktivierung der Anbindung an die Hauptbahn Aachen-Düsseldorf mit viel personellem und finanziellem Engagement ein. Seit Ende 2019 gibt es eine Verwaltungsvereinbarung der beiden Kreise zur Finanzierung der Planungs- und Vorbereitungskosten der Vorplanungen für den Lückenschluss der Bahnstrecke „Linnich-Baal“ gem. der Leistungsphasen 1-3 der Honorarordnung für Architekten und Ingenieure (HOAI). Es wurden entsprechende Haushaltsmittel von 650.000 Euro für die Jahre 2019-2021 in die kommunalen Haushalte eingeplant. Die Kreise haben sich darauf verständigt, die Koordination und Vergabe der Planungsleistungen durch die Beteiligungsgesellschaft Kreis Düren GmbH (BTG) durchführen zulassen und finanzieren diese Leistung zu je 50%.

Der Nahverkehr Rheinland (NVR) hat zeitlich parallel die vom Land NRW geforderte Standardisierte Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen im schienengebundenen öffentlichen Personennahverkehr (Nutzen-Kosten-Untersuchung/NKU) in Auftrag gegeben, die anteilig von beiden Kreisen mitfinanziert wird. Die NKU wurde auf den Erkenntnissen der parallel angelegten Vorplanung der BTG durchgeführt. Gemeinsam mit dem Verkehrsministerium NRW steht man aktuell vor der Finalisierung der Nutzen-Kosten-Berechnung, die einen guten Wert von rund 1,8 (Stand 17.12.2021) ausweist.

Vor diesem Hintergrund wurde gemeinsam mit dem NVR und dem Kreis Düren folgende Zeitschiene vereinbart:

1. Fertigstellung der Standardisierten Bewertung bis zum 28.01.2022
2. Beantragung der Aufnahme des Lückenschlusses Linnich-Baal seitens des NVR in den ÖPNV-Bedarfsplan NRW (Verkehrsausschuss Landtag NRW voraussichtlich 09.03.2022)
3. Eintritt in Planfeststellungsverfahren zur Schaffung von Baurecht im lfd. Jahr 2022

Hinsichtlich der anstehenden umfangreichen Baurechtsverfahren ist einzuräumen, dass ein vollständiger Bestandsschutz der ehemaligen Altstrecke, nicht zuletzt auch angesichts der veränderten Linienführung, nicht mehr rechtssicher vorhanden ist. Hierzu konnten u. a. mit der Planfeststellungsbehörde der Bezirksregierung Köln mehrere Ortstermine durchgeführt

werden, in der sich beide Kreise dafür ausgesprochen haben, die Planfeststellung als ein einheitliches, kompaktes Verfahren durchzuführen.

Erschwerte Planungsprozesse, nicht zuletzt pandemiebedingt, führten zwar erneut zu teilweise erheblichen Verzögerungen, andererseits wurde nunmehr unter allen Beteiligten eine einvernehmliche Sichtweise und damit gute Voraussetzungen geschaffen, um noch vor der Landtagswahl im Frühjahr dieses Jahres eine Aufnahme in den ÖPNV-Bedarfsplan NRW zu erwirken. Auf dieser Grundlage können sich in Folge das Baurechtsverfahren sowie die Arbeiten an einem Finanzierungsantrag anschließen.

Sowohl dem Verkehrsministerium NRW als auch dem NVR ist bekannt, dass die beiden Kreise Düren und Heinsberg gemeinsam mit der BTG mit der Finanzierung und Durchführung der Vorplanung eine außergewöhnliche Bereitschaft zur Realisierung des Lückenschlusses Linnich-Baal zeigen. Angesichts dessen wird auch seitens des NVR und des Landes NRW nach Möglichkeiten einer insgesamt attraktiven Finanzierung gesucht. Nach Mitteilung des NVR vom 29.10.2021 ist bei einem Kostenvolumen von voraussichtlich 33 Mio. € für das Gesamtprojekt eine Förderung nach dem Gemeindeverkehrs-Finanzierungsgesetz (GVFG) möglich. Hierbei sieht der Bund für die Reaktivierung von Schienenstrecken einen Fördersatz von 90 % vor. Hinzu käme eine ergänzende Landesförderung von mind. 5 %, so dass insgesamt ein Fördersatz von mind. 95 % zur Anwendung kommen könnte. Für den Eintritt in diesen Förderkorridor GVFG bedarf es zwingend der Aufnahme in den ÖPNV-Bedarfsplan des Landes NRW und einer zusätzlichen Abstimmung der standardisierten Bewertung mit dem Bundesverkehrsministerium.

Auf Grundlage der NKU sowie der Vorplanungen wurden die Ausbaurkosten für den Lückenschluss auf voraussichtlich 33 Mio. € neu kalkuliert. Dies bedeutet eine deutliche Kostensteigerung gegenüber dem Stand 2018 mit Infrastrukturkosten von 20 – 25 Mio. €. Dies hat unmittelbare Auswirkungen auf die Honorierung von Planungsleistungen nach den Vorgaben der HOAI sowie auf die Grundannahmen der Verwaltungsvereinbarungen mit dem Kreis Düren für die Leistungsphasen 1 – 3.

Des Weiteren kommt hinzu, dass ein Förderantrag nach dem GVFG erst auf der Grundlage der Kostenermittlung nach Leistungsphase 4 der HOAI gestellt werden kann. Insofern macht es Sinn, die Planungsleistungen insoweit zu erweitern, als zusätzlich auch die Leistungsphase 4 "Genehmigungsplanung" beauftragt wird. Insgesamt sind nach der Kalkulation der BTG deshalb über die Aktualisierung der Verwaltungsvereinbarung neben Kostensteigerungen im Projekt Planungskosten in Höhe von 1,1 Mio. € für die Haushalte der Kreise Düren und Heinsberg in den nächsten Jahren zu veranschlagen. Die Aufteilung der Kosten wird gem. dem ursprünglichen Anteilsverhältnis von 40 % für den Kreis Heinsberg und 60 % für den Kreis Düren beibehalten. Erfreulicherweise hat der NVR in Aussicht gestellt, dass nach der Förderrichtlinie "Planungsvorrat" des Landes NRW für die Leistungsphasen 3 und 4 eine 90 %-ige Förderung für das Jahr 2022 in Aussicht gestellt werden kann. Dies bedeutet, dass voraussichtlich ein doch erheblicher Anteil der zusätzlichen Planungskosten gegenfinanziert werden könnte.

Darüber hinaus weist der NVR darauf hin, dass im Zuge der anschließenden Umsetzung der Maßnahme und einer Förderung der Gesamtmaßnahme nach GVFG zusätzlich von einem Planungskostenzuschuss von 10 % der gesamten Baukosten und damit ca. 3,3 Mio. € zu rechnen wäre. Mit diesem Betrag sollte es gem. Aussagen der BTG möglich sein, auch die vorverauslagten Planungskosten der beiden Kreise betreffend die Leistungsphasen 1 und 2 nach Projektabschluss ebenfalls einer Förderung zuzuführen. Diese umfänglichen Förderoptionen waren bislang in dieser Größenordnung nicht absehbar.

In der Verwaltungsvereinbarung sind sich die beiden Kreise auch darüber einig, Kosten für die

Projektleitung durch die BTG anteilig (je zur Hälfte) zu übernehmen. Die BTG veranschlagt für den Zeitraum 2022 – 2025 Projektleitungskosten in Höhe von insgesamt ca. 110.000 € (jährlich brutto 22.000 €). Ob für diese Ausgaben eine Refinanzierung möglich erscheint, bedarf noch der Abstimmung mit den zukünftigen Fördergebern.

Die Haushaltsmittel aus der Verwaltungsvereinbarung der Kreise Heinsberg und Düren waren in den Haushalten 2019/2020 des Kreises Heinsberg als Investitionszuschuss zum Lückenschluss Linnich-Baal (I-1501-007) veranschlagt. Auf Grund diverser Projektverzögerungen wurde eine Abschlagszahlung vom Kreis Düren erstmals im 4. Quartal 2021 angefordert und ausgezahlt. Die Restmittel werden per Ermächtigungsübertragung auch für das Haushaltsjahr 2022 in Höhe von 290.000 € zur Verfügung stehen. Die anteiligen Restkosten werden in notwendiger Höhe (voraussichtlich ca. 210.000 €, gemindert über bis dato vorliegende Förderbescheide) für den Haushaltsplanung 2023 ff. aus dem Fachamt (A61) gemeldet.

Auf Nachfrage der FW-Fraktion zu den Auswirkungen des Lückenschlusses auf FUTURE SITE InWEST erläutert Landrat Pusch in der Sitzung des Kreisausschusses, dass hierzu eine Verkehrsuntersuchung der Stadt Geilenkirchen laufe.

Die SPD-Fraktion zeigt sich erfreut über die Entwicklung des Projektes und wünscht gleichzeitig den weiteren Ausbau von Eisenbahnstrecken.

Beschlussvorschlag:

Die Ausführungen zum aktuellen Sachstand beim „Lückenschluss der Bahnstrecke Linnich-Baal“ werden zur Kenntnis genommen. Der aufgezeigten Vorgehensweise, insbesondere der Erweiterung der Vorplanungen zum Ausbau der Eisenbahnstrecke hinsichtlich der Leistungsphase 4 gem. HOAI und dem zu übernehmenden Kostenanteil wird zugestimmt.