Kreistagsfraktion
Valkenburger Straße 45
52525 Heinsberg
Tel. 02452/131730
Fax 02452/131735

Gruene-Fraktion@Kreis-Heinsberg.de
www.gruene-kv-heinsberg.de

An den Vorsitzenden des Ausschusses
für Umwelt und Verkehr
Herrn Franz-Michael Jansen
An der Vogelstange 7
52511 Geilenkirchen

Fraktionen im Kreistag z. K.

10. Okt. 2014

Antrag nach § 5 GeschO zur Beratung in der nächsten Umweltausschusssitzung
Reaktivierung von Bahnstrecken nach der Straßenbahn- Bau- und -Betriebsordnung

Sehr geehrter Herr Jansen,

vor dem Hintergrund der durchgeführten Fahrgastanalyse des Ingenieurbüros Rödel und Pachan ist der Lückenschluss Linich – Baal mit der Weiterführung nach Hückelhoven/Wassenberg nur mit deutlich schlankeren Strukturen bei den Bau- und Betriebskosten zu realisieren. Die BOStrab (Straßenbahn- Bau- und Betriebsordnung) ist ein Weg dazu, die Reaktivierung der beim NVR beantragten Strecken zu beschleunigen.

Beschlussvorschlag:
Daher beschließt der Ausschuss für Umwelt und Verkehr, die Verwaltung zu beauftragen,
die Machbarkeit einer Reaktivierung bzw. den Neubau der Eisenbahnstrecken

a) Linnich – Baal
b) Baal – Hückelhoven Stadt bzw. Ratheim – Wassenberg
c) Dalheim – Roermond (NL mit niederländischer Beteiligung „Light Rail“)

unter dem Aspekt zu prüfen, diese Strecken nach der Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung (BOStrab) zu reaktivieren. Bei dieser Prüfung soll durch die Verwaltung in Zusammenarbeit mit der WestVerkehrGmbH und dem Nahverkehr Rheinland NVR ermittelt werden, welche planerischen und ökonomischen Vorteile sich durch eine Reaktivierung dieser Strecken nach BOStrab generieren ließen.

Begründung:
Grundsätzlich gibt es in Deutschland mehrere Möglichkeiten zum Bau und Betrieb von Eisenbahnstrecken. Normalerweise findet bei der Reaktivierung und dem späteren Betrieb einer Eisenbahnstrecke die **Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO)** Verwendung. So auch z. B. bei der Reaktivierung der Eisenbahnstrecke Lindern – Heinsberg.
Eine weitere Möglichkeit, eine Bahnstrecke in Deutschland zu bauen und zu betreiben ist die **Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung (BOStrab)**. Insbesondere bei neuartigen Nahverkehrskonzepten, bei denen die Trennlinien zwischen klassischer Eisenbahn und Stadtbahn zunehmend verschwimmen und Vorteile beider Systeme miteinander gebündelt werden, findet auch die BOStrab bei Planung, Bau und Betrieb der Anlagen ihre entsprechende Verwendung. So z. B. beim Karlsruher Modell, Zwickauer Modell oder der RegioTram Kassel.

Die BOStrab ermöglicht im direkten Vergleich zur EBO deutliche planerische Vorteile, wie eine höhere planerische Flexibilität, teilweise deutlich geringere Baukosten sowie ein günstigeres Signal- und Sicherungssystem. Konkret heruntergebrochen auf die oben aufgeführten drei vorgeschlagenen Reaktivierungsstrecken ließen sich folgende Vorteile beim Benutzen der BOStrab erzielen:

- günstigere Baukosten: Nach der EBO sind an neu einzurichtenden Kreuzungspunkten zwischen Schiene und Straße keine neuen Bahnübergänge mehr zulässig, sofern die Schienenstrecke einmal entwidmet wurde. Entsprechend sind an Kreuzungspunkten zwischen Schiene und Straße teure Über- oder Unterführungen notwendig, die im einzelnen Kosten in zweistelliger Millionenhöhe verursachen können. Nach der BOStrab ließen sich solche Querungen als Bahnübergang ausführen.

- planerische Flexibilität: Da beispielsweise die ehemalige Eisenbahnstrecke auf Wassenberger Stadtgebiet bereits entwidmet und zugebaut ist, ließe sich mit Hilfe einer Trassierung nach BOStrab eine neue Bahnstrecke parallel zur L 117 bis zum neuen Rathaus trassieren.

- Verhinderung von Güterverkehr auf der Trasse des „Eisernen Rheins“: Würde die Eisenbahnstrecke Dalheim – Roermond nach der BOStrab für den Personenverkehr reaktiviert, wäre dadurch gleichzeitig dem Güterverkehr ein Riegel vorgeschoben.

Mit freundlichen Grüßen

Ulrich Horst
Mitglied im Ausschuss
für Umwelt und Verkehr

Sofia Tillmanns
Fraktionsgeschäftsführerin