

**Ausschuss für Umwelt und Verkehr**

**25. März 2015 – TOP 1**



HEINSBERG Kreis

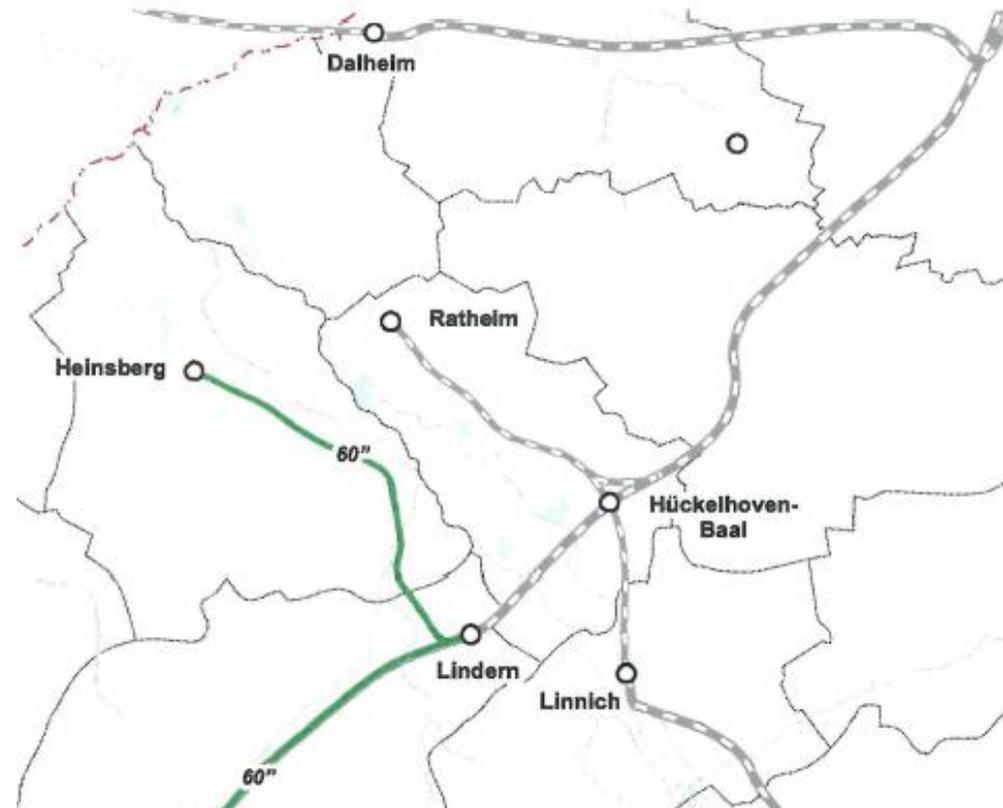
.....Der Landrat

**Antrag der Kreistagsfraktion  
GRÜNE vom 10.10.2014:  
Reaktivierung von Bahnstrecken  
nach BOStrab**

# Informationen zur Thematik:

Im Antrag benannte Bahnstrecken:

- Linnich – Baal
- Baal – Hückelhoven Stadt bzw. Ratheim – Wassenberg
- Wegberg – Dalheim – Roermond / NL



# Informationen zur Thematik:

1. Status Quo dieser Strecken in Programmen bzw. aktuellen Untersuchungen beim Land NRW und zuständigem Aufgabenträger NVR
2. BOStrab (Straßenbahn -Bau- und Betriebsordnung) vs. EBO (Eisenbahn -Bau- und Betriebsordnung)
3. Weiteres Vorgehen:
  - Machbarkeitsstudie zur Verlängerung der RB33 Wesel – Mönchengladbach über Erkelenz nach Hückelhoven
  - Betriebsprogrammstudie der DB Netz AG

# Bisherige Beratung:

## 15. Sitzung des Ausschusses für Umwelt und Verkehr am 7.03.2013

- Vorstellung der Ergebnisse der Machbarkeitsstudie (1. Teil) zum Lückenschluss Linnich - Baal / Lindern durch Herrn Pachan vom Büro BSV Rödel und Pachan
  - Die potenzielle Nachfrageentwicklung ist mit gut 1.700 Fahrgästen je Normalwerktag positiv zu bewerten
  - Problematisch erscheinen die hohen Investitionskosten, insbesondere bezogen auf die Kosten je Streckenkilometer
  - Ziel sollte daher sein, die Kosten soweit möglich zu reduzieren, um ein gutes Nutzen/Kosten-Verhältnis zu erreichen

# Bisherige Beratung:

## 15. Sitzung des Ausschusses für Umwelt und Verkehr am 7.03.2013

- Beschluss zur Beauftragung des zweiten Teils der Machbarkeitsstudie unter Einbeziehung des Hückelhovener Teilabschnittes Baal – Ratheim in Zusammenarbeit mit dem Kreis Düren und dem Nahverkehr Rheinland (NVR)



# Nahverkehr Rheinland - Aufgabenträger SPNV



Nahverkehr Rheinland

## RB - Linien im Zielnetz 2020

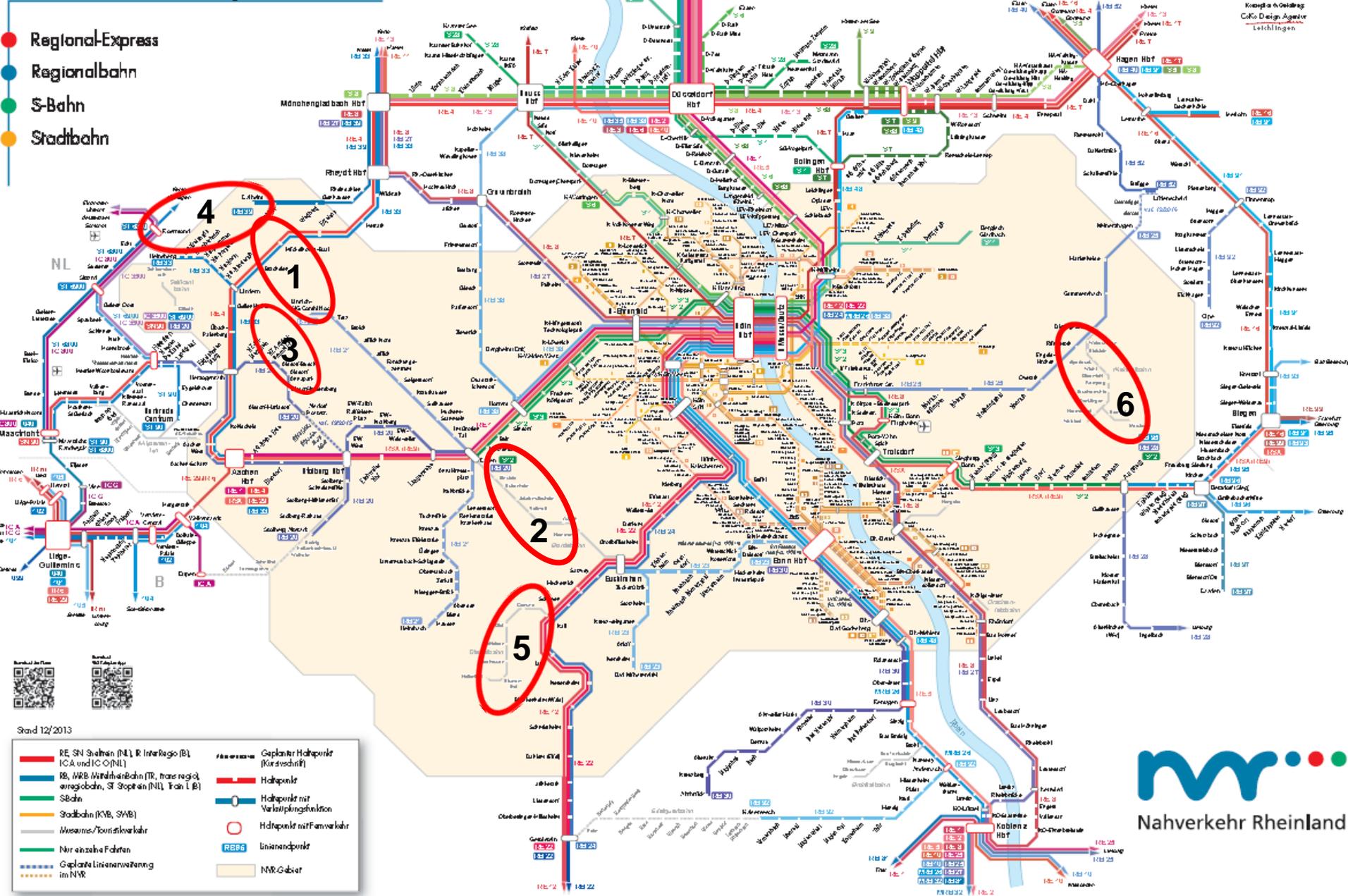
Linie	Laufweg	Status	Takt
RB 20A	Alsdorf – Herzogenrath – Aachen – Stolberg Hbf – Stolberg Altstadt/Düren	Bestand	60-Min-T
RB 20B	Stolberg Hbf – Alsdorf – Herzogenr. – Aachen – Stolberg Hbf – Langerw./Stolberg Altst.	Bestand	60-Min-T
RB 21 A	Düren – Untermaubach-Schlagstein – Heimbach	Bestand	30/60-Min-T
RB 21 B	Düren – Jülich - Linnich	Bestand	30/60-Min-T
RB 23	Bonn – Rheinbach – Euskirchen – Bad Münstereifel	Bestand	15/30/60/-Min-T
RB 24	Köln – Euskirchen – Kall (- Gerolstein)	Bestand	30/60-Min-T
RB 25	Köln – Overath – Gummersbach – Marienheide - Meinerzhagen	Bestand	30/60-Min-T
RB 26	Köln – Bonn - Koblenz	Bestand	60-Min-T
<b>RB 27</b>	<b>Ersatz Irh. durch S 6 und rrh. durch S 13</b>	<b>entfällt</b>	-
RB 28 /RB 95	Kreuztal - Siegen - Au - Altenkirchen	Bestand	60-Min-T
RB 30	(Bonn-Duisdorf-) Bonn Hbf – Remagen – Ahrbrück	Geplant / Bestand	60-Min-T
RB 33	Aachen – Lindern – Heinsberg/Mönchengladbach – Duisburg	Bestand	60-Min-T
<b>RB 38</b>	<b>Bedburg – Grevenbroich – Neuss – Düsseldorf</b> <b>(Abschnitt Köln – Bedburg entfällt nach Umstellung auf S-Bahn-Verkehr, siehe S 12)</b>	Bestand / in Abstimmung	60-Min-T
RB 39	Mönchengladbach – Dalheim	Bestand	60-Min-T
RB 48	Wuppertal – Köln – Bonn-Mehlem <b>(vollständiger 30-Min-T)</b>	Bestand	<b>30-Min-T</b>
ST 90	Maastricht – Heerlen – Kerkrade - Aachen	In Abstimmung	30/60-Min-T.

## Mögliche Netzerweiterungen (Reaktivierung)

<b>RB 21</b>	<b>Reaktivierung Linnich-Baal</b>	in Untersuchung	<b>30/60-Min-T</b>
<b>RB neu</b>	<b>Reaktivierung Düren-Euskirchen</b>	in Untersuchung	<b>60-Min-T</b>
<b>RB 20</b>	<b>Reaktivierung /Verlängerung Alsdorf-Siersdorf/Baesweiler</b>	in Untersuchung	<b>60-Min-T</b>
<b>RB 39</b>	<b>Reaktivierung Dalheim-Roermond</b>	-	
<b>RB 25</b>	<b>Reaktivierung Kall-Hellenthal</b>	-	
<b>RB 25</b>	<b>Reaktivierung Dieringhausen-Waldbröl/Morsbach</b>	-	

# Schnellverkehrsplan NVR

- Regional-Express
- Regionalbahn
- S-Bahn
- Stadtbahn



25.03.2015

TOP 1: Antrag v. 10.10.2014: Reaktivierung von Bahnstecken nach BOStrab

# Verkehrsinfrastrukturbedarfsplan (Teil Schiene)

Baal – Hückelhoven Stadt bzw. Ratheim – Wassenberg:

- Verkehrsinfrastrukturbedarfsplan (Teil Schiene)  
Vorhaben der Stufe 2 nach 2015  
mit Hinweis: Neubewertung bei Fortschreibung

- Vorhaben 14259 Linnich – Baal
- Vorhaben 14260 Linnich – Brachelen

gem. IGVP NRW 2006

# Verkehrsinfrastrukturbedarfsplan (Teil Schiene)

- Bahnstrecke Wegberg – Dalheim – Roermond / NL

## IGVP NRW

hier: Verkehrsinfrastrukturbedarfsplan (Teil Schiene)

Indisponible Vorhaben

### a) Vorhaben aus BVWP

Vorhaben	LageVon	LageNach	RegBez	(Rest-)Kosten*	Kumulierte (Rest-)Kosten*
				[Mio. €]	[Mio. €]
11014	Dortmund	Paderborn	AR/DT		0,0
11113	Lünen	Münster	AR/MS		0,0
11134	Siegen, Hbf	Hagen, Hbf - (Gießen)	AR		0,0
13114	Mönchengladbach, Hbf	Wegberg, Dalheim, Grenze D/NL	D/K		0,0
13136	Nettetal, Bf. Kaldenkirchen	Viersen, Bf Dülken	D		0,0
13141	Oberhausen, Hbf	Emmerich, Grenze D/NL	D	322,0	322,0
13147	Mönchengladbach, Rheydt	Mönchengladbach, Rheydt-Odenkirchen	D		322,0
13178	Duisburg	Düsseldorf	D		322,0
14015	Köln	Aachen, Grenze D/B	K		322,0
14261	Köln, Bahnknoten		K		322,0

\* nur Landesmittel

- für den BVWP 2015 gemeldet - unter „Internationale Projekte“ vorgesehen zur Neuuntersuchung

# Zwischenergebnisse der lfd. Machbarkeitsstudie

## Variantenvergleich - Investitionskosten (ohne Elektrifizierung)

- Linnich – Hückelhoven-Baal (90°-Lösung) 15,0 Mio. € (*2,5 Mio. € je km*)
- Linnich – Hückelhoven-Zentrum 27,3 Mio. € (*2,7 Mio. € je km*)
- Linnich – Hückelhoven-Ratheim 32,8 Mio. € (*2,4 Mio. € je km*)

## Variantenvergleich - Fahrgastpotenzial

- derzeitige Übergangszeiten Bus/Bahn, Bahn/Bahn in Baal: 10 min
- Linnich – Hückelhoven-Baal 1.700 Fahrgäste je NWT  
(aus 1. Teiluntersuchung)
- Linnich – Hückelhoven-Zentrum + 930 Fahrgäste =  
gesamt 2.630 Fahrgäste
- Linnich – Ratheim + 1.450 Fahrgäste = gesamt 3.150 Fahrgäste

# Zwischenergebnisse der lfd. Machbarkeitsstudie

## Variantenvergleich - Gesamtbewertung

1. Linnich – Hückelhoven-Baal:

*Beste Werte bei Potenzialermittlung, mittlere Investitionen je Streckenkilometer*

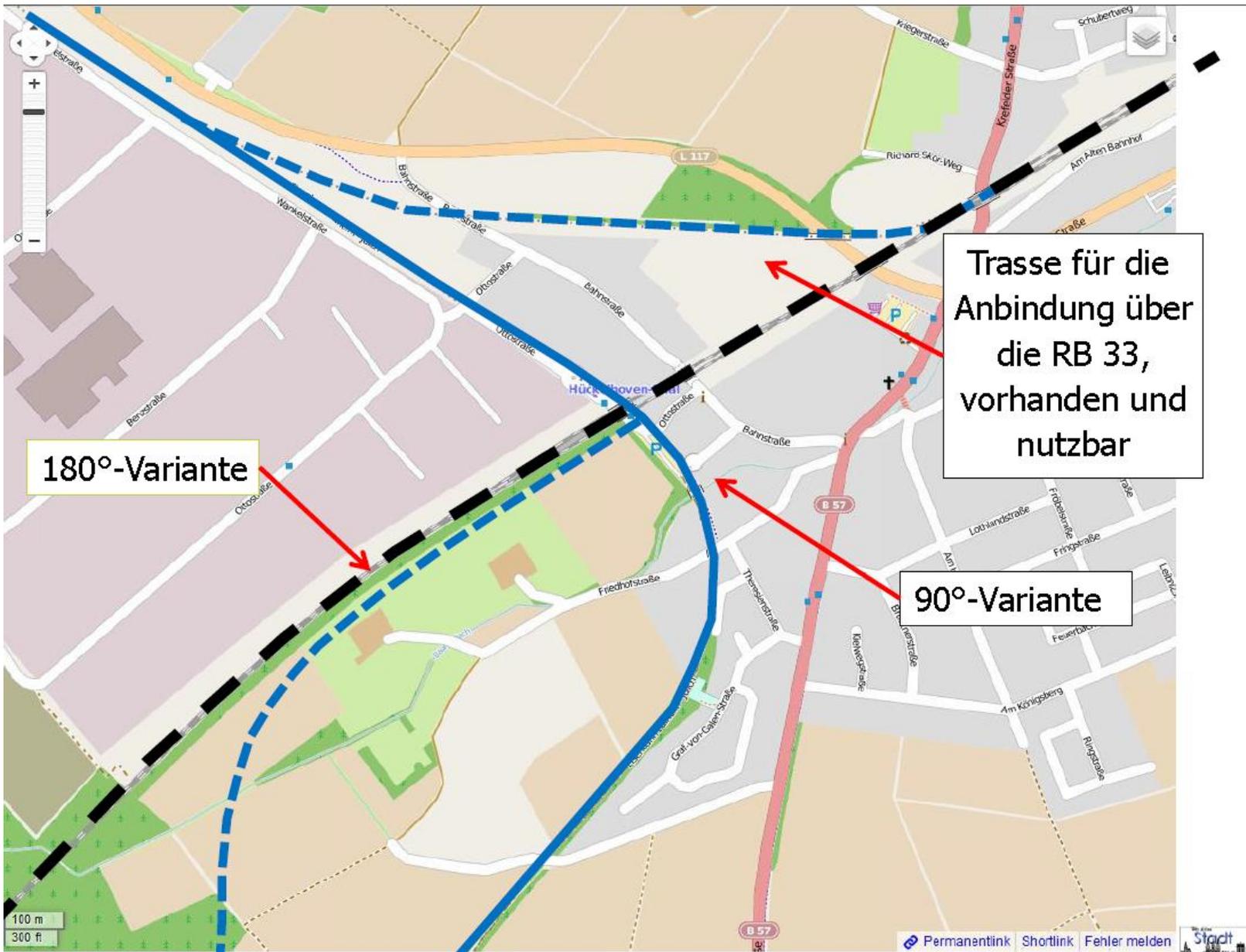
2. Hückelhoven-Baal – Hückelhoven-Zentrum:

*Mittlere Werte bei Potenzialermittlung, höhere Investitionen je Streckenkilometer*

3. Hückelhoven-Zentrum – Ratheim

*Schlechtere Werte bei Potenzialermittlung, geringste Investitionen je Streckenkilometer, Betriebsführung wirtschaftlicher als bei Nr. 2*

Die Anbindung von Hückelhoven-Zentrum und Hückelhoven-Ratheim erfordert ein zusätzliches Fahrzeug für Variante 2 und 3.



Trasse für die Anbindung über die RB 33, vorhanden und nutzbar

180°-Variante

90°-Variante

# Zwischenergebnisse der lfd. Machbarkeitsstudie

## Vorläufiges Fazit

- Die Unterschiede der Varianten in Bezug auf das Verhältnis zwischen Kosten und Fahrgastpotenzial sind überschaubar
- Die Variante Linnich – Hückelhoven-Zentrum fällt dabei leicht nach unten ab, empfohlen wird daher aufgrund der Realisierbarkeit ein Start mit der Variante Linnich – Hückelhoven-Baal, mit Verlängerungsoption bis Hückelhoven-Ratheim
- Die alternativ ins Auge gefasste Erschließung von Hückelhoven über eine Verlängerung der RB 33 Wesel – Mönchengladbach ist potenzial- wie kostenseitig als sinnvoll anzusehen

## • **EBO (Eisenbahn -Bau- und Betriebsordnung)**

- SPNV
- Finanzierung Betrieb: NVR
- Landes-Förderung Investitionen: § (12), 13
- Planfeststellungsverfahren
- Keine Bahnübergänge (Bü´s) bei Neubaustrecken
- Güterverkehr nach EBO möglich
- Vignolgleise/ Eisenbahn - Radreifen
- Kleinster Halbmesser ca. 200m
- Strecke Linnich-Baal ohne Widmung daher Anforderungen an EBO-Neubaustrecke
- **Betrieb:**
- Fahren auf Signal
- passive Sicherheit: Crash-Norm Fahrzeuge
- schwere Fahrzeuge
  
- Vorbeifahrt an Haltestellen mit v max. möglich
- Bahnsteiglänge/höhe nach Längen- und Höhenkonzept des Nordastes der Rurtalbahn

## • **BOStrab (Straßenbahn -Bau- und Betriebsordnung)**

- ÖPNV
- Finanzierung Betrieb: Gebietskörperschaften
- Landes-Förderung Investitionen: § 12
- Bebauungsplanverfahren möglich
- Bü´s möglich oder signalisierte Kreuzungen
- Kein Güterverkehr nach EBO möglich
- Rillenschiene möglich/ entsprechend schmale Radreifen
- Kleinster Halbmesser ca. 25 m
- **Betrieb:**
- Fahren auf Sicht möglich bis 70 km/h,
- straßenbündiges Fahren möglich
- auf unabhängigem Bahnkörper Fahren auf Signal auch schneller möglich
- Aktive Sicherheit: Gefahrenbremse 2,73 m/(sec\*sec)
- Leichtbaufahrzeuge
- eingleisiger Betrieb signaltechnisch abzusichern
- Vorbeifahrt an Haltestellen mit v max.= 40 km/h
- max. 75 m Länge für Bahnen die am Straßenverkehr teilnehmen, in der Regel Niederflurfahrzeuge

# Weiteres abgestimmtes Vorgehen

- Machbarkeitsstudie zur Verlängerung der RB33 Wesel – Mönchengladbach über Erkelenz nach Hückelhoven
  - vom VRR mit dem Niederrheinnetz mit Betriebsbeginn ab 12/2016 bis 2031 vergeben
  - Optionale Erweiterung des Verkehrsvertrags beim VRR in Prüfung
  - Fahrzeugtyp Flirt, nur bis Ende 2016 nachbestellbar
  - NVR prüft derzeit die eingegangenen Angebote zur Vergabe der Machbarkeitsstudie als 3. Untersuchungsteils
- Betriebsprogrammstudie der DB Netz AG
  - im Vorlauf zu Studie erarbeitet
  - Fazit: ab dem Jahr 2020 ist eine Durchbindung der RB33 möglich
  - Empfehlung: Aufgrund einer bereits heute absehbaren hohen Auslastung des Bahnknoten Rheydt – MG durch umgeleiteten Güterverkehr erst nach dem Jahr 2022