



Die Ministerin

Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen
40190 Düsseldorf

Präsidenten des Landtags
Nordrhein-Westfalen
Herrn André Kuper MdL
Platz des Landtags 1
40221 Düsseldorf

LANDTAG
NORDRHEIN-WESTFALEN
17. WAHLPERIODE

VORLAGE
17/6521

A11

4. März 2022

Seite 1 von 1

Aktenzeichen
(bei Antwort bitte angeben)
MB 3

Telefon 0211 3843-1026

68. Sitzung des Verkehrsausschusses am 09. März 2022

Bericht der Landesregierung

„Ergänzung des ÖPNV-Bedarfsplans des Landes Nordrhein-Westfalen nach § 7 Absatz 1 ÖPNVG NRW sowie des ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplans des Landes Nordrhein-Westfalen nach § 7 Absatz 2 ÖPNVG NRW; „Stadtbahn Bonn – Niederkassel – Köln inkl. Verlängerung der Stadtbahnlinie 7“, „Seilbahn Bonn“, „Reaktivierung der Bahnstrecke Linnich - Hückelhoven-Baal“ und „Ausbau Gleis 20 am Münster Hbf.““

Anlage: Vorlage

Sehr geehrter Herr Landtagspräsident,

in der Anlage übersende ich den Bericht zum Tagesordnungspunkt „Ergänzung des ÖPNV-Bedarfsplans des Landes Nordrhein-Westfalen nach § 7 Absatz 1 ÖPNVG NRW sowie des ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplans des Landes Nordrhein-Westfalen nach § 7 Absatz 2 ÖPNVG NRW; „Stadtbahn Bonn – Niederkassel – Köln inkl. Verlängerung der Stadtbahnlinie 7“, „Seilbahn Bonn“, „Reaktivierung der Bahnstrecke Linnich - Hückelhoven-Baal“ und „Ausbau Gleis 20 am Münster Hbf.““.

Mit freundlichen Grüßen


Ina Brandes

Dienstgebäude und
Lieferanschrift:
Stadttor 1
40219 Düsseldorf
Telefon 0211 3843-0
Telefax 0211 3843-939110
poststelle@vm.nrw.de
www.vm.nrw.de

Öffentliche Verkehrsmittel
vom Hauptbahnhof zur Halte-
stelle Stadttor: Straßenbahnlinie
709
Buslinie 732

68. Sitzung des Verkehrsausschusses**Bericht zu TOP 4**

Ergänzung des ÖPNV-Bedarfsplans des Landes Nordrhein-Westfalen nach § 7 Absatz 1 ÖPNVG NRW sowie des ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplans des Landes Nordrhein-Westfalen nach § 7 Absatz 2 ÖPNVG NRW;

- „**Stadtbahn Bonn – Niederkassel – Köln inkl. Verlängerung der Stadtbahnlinie 7**“,
- „**Seilbahn Bonn**“
- „**Reaktivierung der Bahnstrecke Linnich – Hückelhoven-Baal**“ und
- „**Ausbau Gleis 20 am Münster Hbf.**“

Der ÖPNV-Bedarfsplan des Landes umfasst die langfristigen Planungen für den streckenbezogenen Aus- und Neubau der Schieneninfrastruktur mit zuwendungsfähigen Ausgaben von mehr als fünf Millionen Euro, unter anderem für diejenigen Investitionsmaßnahmen im besonderen Landesinteresse, die nach § 13 Absatz 1 Nummer 1 (ÖPNV-Infrastrukturmaßnahmen des GVFG-Bundesprogramms), Nummer 2 (SPNV-Infrastrukturmaßnahmen an Großbahnhöfen) und Nummer 4 (Investitionsmaßnahmen zur Reaktivierung von Schienenstrecken sowie zur Elektrifizierung vorhandener Schienenstrecken für den SPNV (Schienenpersonennahverkehr)) ÖPNVG NRW gefördert werden können. Der ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplan des Landes umfasst nur Maßnahmen mit zuwendungsfähigen Ausgaben von mehr als fünf Millionen Euro, die vom Land nach § 13 Absatz 1 ÖPNVG NRW (Investitionsmaßnahmen im besonderen Landesinteresse) gefördert werden sollen.

Im Auftrag des Ministeriums für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen wird derzeit ein multimodales Landesverkehrsmodell mit dem Prognosehorizont 2035 (LVM 2035) erstellt. Mit dem LVM 2035 wird eine Entscheidungsgrundlage für den nächsten ÖPNV-Bedarfsplan gebildet.

Da der neue ÖPNV-Bedarfsplan nicht vor 2023 fertig gestellt sein wird, gibt es bereits für die Zeit bis dahin eine Übergangsregelung, um dringende, wirtschaftlich sinnvolle und erforderliche Maßnahmen weiter voran bringen zu können (vgl. Vorlage 17/258). Nach erbrachtem abgestimmtem Nachweis der Wirtschaftlichkeit („Standardisierte Bewertung“) und Anmeldung durch den jeweiligen Aufgabenträger gemäß Landesplanungsgesetz über die Regionalräte für den ÖPNV-Bedarfsplan legt das Ministerium für Verkehr dem Verkehrsausschuss des Landtags Nordrhein-Westfalen die Maßnahme mit der Bitte um Einvernehmensherstellung zur Aufnahme in den ÖPNV-Bedarfsplan und ggf. den Infrastrukturfinanzierungsplan vor.

Stadtbahn Bonn – Niederkassel – Köln inkl. Verlängerung der Stadtbahnlinie 7

Die Stadt Köln, die Bundesstadt Bonn und der Rhein-Sieg-Kreis planen gemeinsam das Stadtbahnprojekt „Bonn – Niederkassel – Köln inklusive Verlängerung der Stadtbahnlinie 7“ und haben die Bezirksregierung Köln gebeten, das regionale Votum zur Aufnahme der Maßnahme in den ÖPNV-Bedarfsplan und in den Infrastrukturfinanzierungsplan (IFP) einzuholen. Die Bezirksregierung Köln hat dem Ministerium für Verkehr den vom Regionalrat Köln beschlossenen Vorschlag berichtet.

Die zur Inanspruchnahme der Übergangsregelung erforderliche abgestimmte Wirtschaftlichkeitsuntersuchung (vorläufige Standardisierte Bewertung auf Grundlage des aktuellen Planungsstandes, Prognosejahr 2030) zeigt ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von 1,05 (inkl. den dem jeweiligen Planungsstand entsprechenden Sicherheitszuschlägen bei den Investitionskosten für Unvorhergesehenes / Risiken), welches über dem mindestens geforderten Wert von 1,0 liegt. Eine spätere Entscheidung über die Förderwürdigkeit steht unter dem Vorbehalt der Fortschreibung der vorläufigen Standardisierten Bewertung im weiteren Planungsverlauf.

Ausgangslage/ Planung

Das Stadtbahnprojekt umfasst den Neubau einer rechtsrheinischen Stadtbahnverbindung zwischen Köln und Bonn über Niederkassel nach dem Vorbild der bestehenden Stadtbahnlinien 16 und 18 (Rheinufer- und Vorgebirgsbahn). Dafür soll die bestehende Eisenbahnstrecke der Rhein-Sieg-Verkehrsgesellschaft mbH (RSVG) zwischen Mondorf und Lülsdorf für den Stadtbahnbetrieb umgebaut und über drei neue Lückenschlüsse mit dem Kölner und Bonner Stadtbahnnetz verbunden werden. Für die Einbindung in das Kölner Stadtbahnnetz sind sowohl eine neue Rheinbrücke zwecks Verlängerung der Linie 17 von Sürth nach Bonn als auch eine Verlängerung der Linie 7 von Zündorf bis Langel mit einer Verknüpfung in Langel-Süd projektiert. Alle Abschnitte sollen in den Hauptverkehrszeiten im 10-Minuten-Takt mit Stadtbahnzügen von mindestens 60 m Länge befahren werden. Die Gesamtlänge der neu geplanten Streckenabschnitte liegt bei ca. 21,3 km und teilt sich in die folgenden Abschnitte auf:

Nr.	Verlauf	Länge [m]	davon auf unabhängigen Streckenabschnitten	Haltestellen	Hoch- / Niederflur
1	Bonn-Beuel (Anschluss Linie 66) – Mondorf	5.600	3.640	5	HF
2	Mondorf– Lülsdorf (Ausbau RSVG-Trasse)	6.800	6.800	7	HF
3	Lülsdorf– Langel Süd (Neubau)	1.750	1.750	3	HF
4	Langel Süd – Anschluss Rheinuferbahn	2.450	2.450	-	HF
5	Langel Süd - Zündorf	4.700	4.700	4	NF
Gesamt		21.300	19.340	19	

Tabelle 1: Abschnitte des Investitionsvorhabens (Quelle: Erläuterungsbericht Standardisierte Bewertung)

Es entfallen rund 16,6 km auf die im Hochflur-System Köln / Bonn geplante Strecke Köln – Bonn Hbf. (Linie 17) und etwa 4,7 km auf den Lückenschluss der rechtsrheinischen Stadtbahnlinie 7 im Kölner Niederflurnetz. An der geplanten Haltestelle Köln-Langel Süd ist ein Umstieg zwischen den beiden Linien vorgesehen.

Der Abschnitt 4 zwischen Langel Süd und dem Anschluss an die Rheinuferbahn südlich der Haltestelle Sürth beinhaltet den Neubau einer zusätzlichen Rheinbrücke.

In der Abbildung 1 ist ein Übersichtsplan des Investitionsvorhabens mit dem Streckenverlauf sowie Lage und Einzugsbereich der Haltestellen dargestellt.

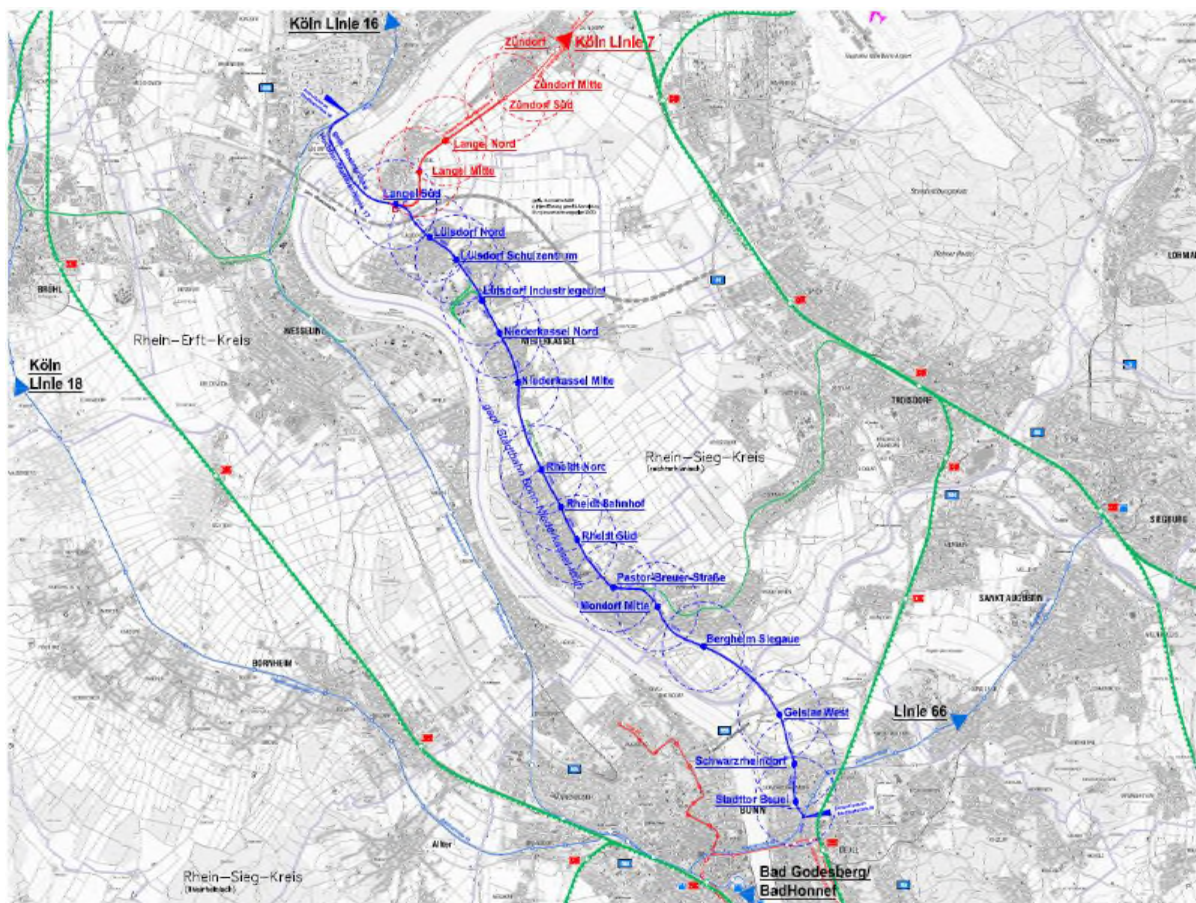


Abbildung 1: Übersichtsplan des Investitionsvorhabens (Einzugsbereiche $r=800$ m) (Quelle: Erläuterungsbericht Standardisierte Bewertung)

Stadtbahnlinie 17

Die bestehende Stadtbahnlinie 17 ist Teil des Hochflur-Stadtbahnnetzes der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB) und verkehrt heute zwischen den Haltestellen Severinstraße und Rodenkirchen im 10-Minuten-Takt. In der morgendlichen und nachmittäglichen Hauptverkehrszeit wird der 10-Minuten-Takt bis Sürth verlängert.

Nach Fertigstellung der Nord-Süd-Stadtbahn ist in Köln eine Verlängerung über Heumarkt und Breslauer Platz / Köln Hbf. bis zur Endhaltestelle Reichenspergerplatz vorgesehen, welche im Ohnefall als realisiert unterstellt wird. Mit dem sogenannten Ohnefall wird verglichen, wie sich das bisherige System ohne die beantragte Baumaßnahme gegenüber mit dem Mitfall - Weiterentwicklung mit der Baumaßnahme - entwickelt.

Im Mitfall wird eine Verlängerung der Linie 17 ab Sürth über die geplante neue Rheinbrücke nach Langel Süd und weiter über Niederkassel, Troisdorf-Bergheim und Bonn-Beuel zum Anschluss an das Bonner Stadtbahnnetz vorgesehen. Dort verkehrt die Linie parallel zur bestehenden Linie 66 bis zum Endpunkt Bonn Hbf. Die Bedienung ist werktags im 20-Minuten-Takt vorgesehen, in der Hauptverkehrszeit verdichtet auf 10-Minuten-Takt.

Stadtbahnlinie 7

Die Stadtbahnlinie 7 ist Teil des Kölner Niederflur-Stadtbahnnetzes und verkehrt zwischen Frechen-Benzelrath und dem heutigen Endpunkt Zündorf. Zwischen den Haltestellen Aachener Straße / Gürtel und Deutzer Freiheit verläuft die Linie über die Kölner Ost-West-Stadtbahntrasse mit den zentralen Haltestellen Heumarkt und Neumarkt in der Kölner Innenstadt. Zwischen den Haltestellen Aachener Straße / Gürtel und Zündorf wird die Linie ganztägig im 10-Minuten-Takt betrieben, der westliche Endpunkt Frechen-Benzelrath wird mindestens im 20-Minuten-Takt angefahren. Die heutige Bedienung wird auch im Ohnefall angenommen.

Im Mitfall ist eine Verlängerung der Linie im heutigen Taktmuster bis zum neuen Endpunkt Langel-Süd vorgesehen, wo der Anschluss an die Linie 17 erreicht wird.

Mit den abschnittswisen Zuschlägen sowie dem Ansatz gemäß Verfahrensanleitung von 10 Prozent für Planungsleistungen ergeben sich Netto-Investitionskosten von rund 391,4 Millionen Euro (siehe Tabelle 2). Die Vorhabenträger streben eine spätere Förderung der Investitionskosten über das GVFG an.

Abschnitt	Zündorf – Zündorf Süd:	Zündorf Süd – Langel Süd	Übrige Abschnitte	Vorhaben Gesamt
Planungstiefe	Entwurfsplanung (HOAI LPh. III)	Machbarkeitsstudie)	Vorplanung (HOAI LPh. II)	
Zuschlag	10%	30%	20%	
Summe Baukosten ohne Zuschläge	11.307,1	18.121,1	266.530,2	295.958,4
Summe Zuschläge für Planungstiefe	1.130,7	5.436,3	53.306,0	59.873,0
Summe Baukosten mit Zuschlägen	12.437,8	23.557,4	319.836,2	355.831,4
Planungskosten 10%	1.243,8	2.355,7	31.983,6	35.583,1
Investitionskosten gesamt	13.681,6	25.913,1	351.819,8	391.414,5

Tabelle 2: Abschnitte des Investitionsvorhabens; Beträge in Euro (Quelle: Erläuterungsbericht Standardisierte Bewertung)

Seilbahn Bonn

Die Bundesstadt Bonn plant die Einführung einer Seilbahn, die den rechtsrheinisch gelegenen Stadtteil Beuel mit dem linksrheinischen Bundesviertel und dem auf dem Venusberg befindlichen Universitätsklinikum Bonn (UKB) verbindet und hat die Bezirksregierung Köln gebeten, das regionale Votum zur Aufnahme der Maßnahme in den ÖPNV-Bedarfsplan und in den Infrastrukturfinanzierungsplan einzuholen. Die Bezirksregierung Köln hat dem Ministerium für Verkehr den vom Regionalrat Köln beschlossenen Vorschlag berichtet.

Der Einsatz urbaner Seilbahnsysteme zur Ergänzung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) stellt in Deutschland ein Novum dar. Das generelle Wirtschaftlichkeitsnachweisverfahren stellte sich im Vergleich zu den bislang abgebildeten konventionellen Schienensystemen zwar als übertragbar dar, Kosten- und Wertansätze zum innovativen Seilbahnsystem mussten aber anhand von Erfahrungswerten ergänzt werden, so dass besonderer Abstimmungsbedarf im Rahmen eines formellen Verfahrens mit den Beteiligten bestand. Unter Beachtung dieser Aspekte zeigt die zur Inanspruchnahme der Übergangsregelung erforderliche abgestimmte Wirtschaftlichkeitsuntersuchung (vorläufige Standardisierte Bewertung auf Grundlage des aktuellen Planungsstandes) ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von 1,6 (inkl. den dem jeweiligen Planungsstand entsprechenden Sicherheitszuschlägen bei den Investitionskosten für Unvorhergesehenes / Risiken), welches über dem mindestens geforderten Wert von 1,0 liegt. Eine spätere Entscheidung über die Förderwürdigkeit steht unter dem Vorbehalt der Fortschreibung der vorläufigen Standardisierten Bewertung im weiteren Planungsverlauf.

Ausgangslage

Bereits mit dem Verkehrsentwicklungsplan 2020 wurde das Ziel eingebracht, mit der Einrichtung einer Seilbahn zur Verbesserung der verkehrlichen Anbindung rund um den Venusberg beizutragen. Im Rahmen einer Machbarkeitsstudie ließ die Stadt im Jahr 2017 die Realisierung eines seilgeführten öffentlichen Verkehrsmittels prüfen, das eine Verbindung zwischen dem Venusberg mit der Wohnsiedlung, den Naherholungsflächen sowie dem UKB und den im Tal befindlichen Siedlungsstrukturen und den dortigen Trassen des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) herstellen soll. Die grundsätzliche technische Machbarkeit einer solchen Verbindung in Form einer Seilschwebbahn (Kabinenbahn) wurde bestätigt. Die Ergebnisse wurden bereits mit der Öffentlichkeit in einer Bürgerbeteiligung diskutiert.

Der Analysefall umfasst das ÖV-Netz im Stand 2017. Der südlich von Hauptbahnhof liegende Maßnahmenbereich weist vielfältige Schienenangebote auf. Rechtsrheinisch verkehren im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) die Linien RB 27 und RE 8 jeweils im 60-Minuten-Takt, linksrheinisch die SPNV-Linien RE 5, RB 26 und RB 30 ebenfalls jeweils im 60-Minuten-Takt und zusätzlich die RB 48 im 30- bzw. 60-Minuten-Takt. Im Bereich des Seilbahnvorhabens werden bereits im Istzustand die Bereiche Hindenburgplatz/Loki-Schmidt-Platz, UN Campus und Ramersdorf

(Schießbergweg) von der kommunalen Bahn (Stadtbahn bzw. Straßenbahn) mit dichtem Taktangebot angedient. Es handelt sich bei diesen Linien um Durchmesserlinien, die weitgehend parallel zum Rhein verlaufen und Hindenburgplatz/Loki-Schmidt-Platz, UN Campus und Ramersdorf mit dem Zentrum verbinden. Der Venusberg mit dem UKB ist hingegen nur durch Busse an das ÖV-Netz Richtung Zentrum angebunden. Zudem besteht heute nur ein sehr eingeschränktes ÖV-Angebot zwischen dem Venusberg mit der Wohnsiedlung, den Naherholungsflächen sowie den Kliniken und den im Tal befindlichen Siedlungsstrukturen und den dortigen Schienentrassen. Der Ohnefall für das Prognosejahr 2030 (vgl. Abbildung 2) basiert auf dem Analyse-Netz. Er wird um die Veränderungen im Untersuchungsnetz ergänzt, die seitdem realisiert wurden bzw. in den kommenden Jahren bis 2030 vorgesehen sind.

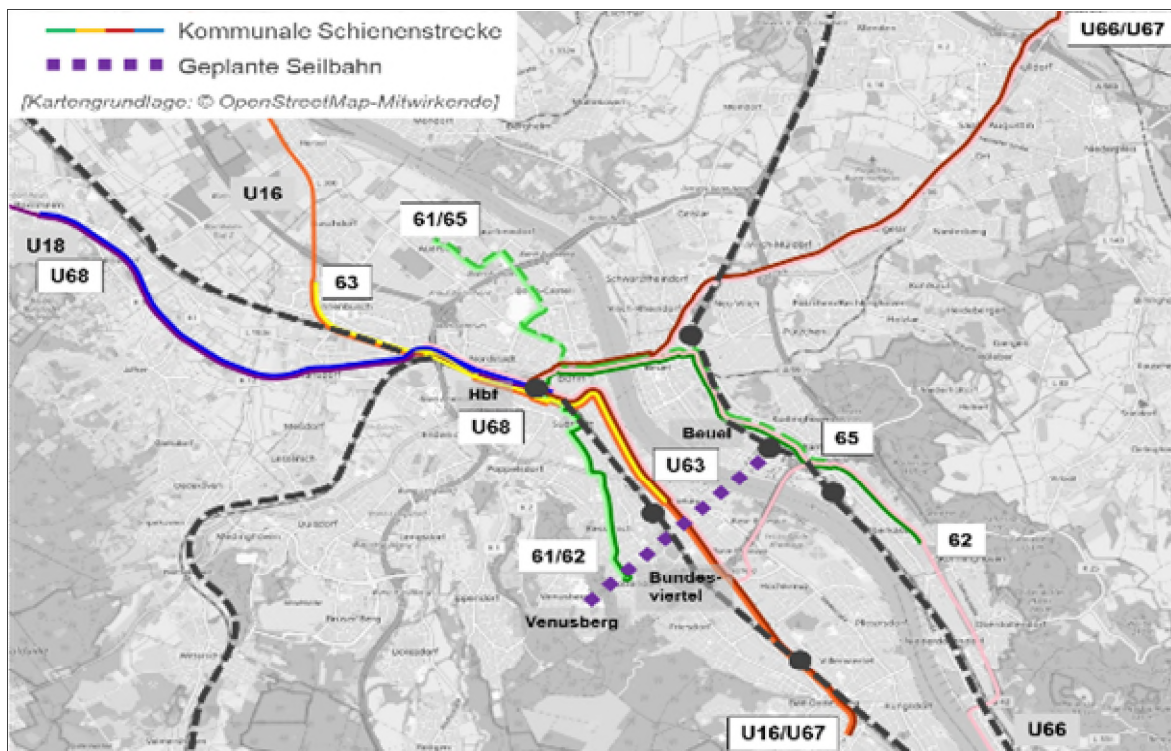


Abbildung 2: Seilbahnangebot Ohnefall (Quelle: Erläuterungsbericht Standardisierte Bewertung)

Planung

Im Mitfall wird ergänzend zum Ohnefall die Seilbahn von Beuel bis zum Venusberg mit fünf Stationen eingeführt. Die Vorzugsvariante verläuft vom rechtsrheinischen Schießbergweg bis zum linksrheinisch, auf dem Venusberg gelegenen UKB mit insgesamt fünf Stationen: Schießbergweg, Rheinaue, UN Campus, Hindenburgplatz (aktuell erfolgt die Umbenennung in Loki-Schmidt-Platz) und Uniklinik West (s. Abbildung 3). Für die Seilbahn sind ganzjährig 17 Stunden Betriebszeit täglich geplant. Die gewählten Betriebszeiten entsprechen einer Abstimmung mit Vertretern des Universitätsklinikums, die anstreben, dass das Zeitfenster zwischen 5:30 Uhr und 21 Uhr abgedeckt wird. Damit ist die Nutzung nicht nur für die täglichen Patienten der Ambulanz und für die Besucher, sondern auch für die Beschäftigten im Schichtdienst sichergestellt.

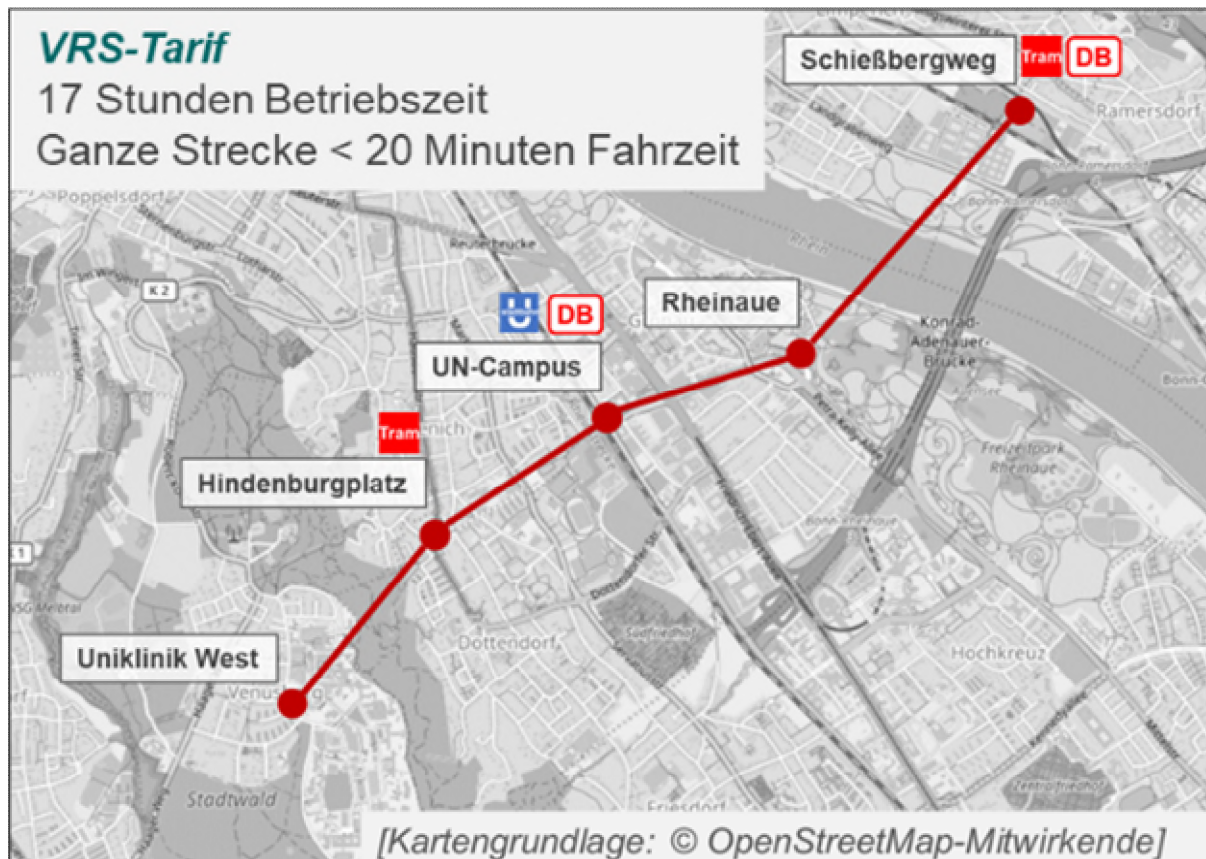


Abbildung 3: Übersichtsplan zu Lage und Verlauf der Seilbahn (Quelle: Erläuterungsbericht Standardisierte Bewertung)

Die Umlaufseilbahn ist ein Stetigförderer. Einer ihrer größten Vorteile liegt darin, dass sich immer einsteigsbereite Fahrzeuge im Zustiegsbereich befinden. Über die Geschwindigkeit und über die Zahl der eingehängten Kabinen wird das Platzangebot geregelt. Geplant ist ein Angebot mit einem 20- bis 24-Sekunden-Takt und Geschwindigkeiten zwischen 5 und 6 m/s. Die Strecke zwischen Schießbergweg und Venusberg kann damit von den Fahrgästen in rund 16 bis 19 Minuten Fahrzeit zurückgelegt werden.

Die Seilbahn wird in das heutige ÖV-Angebot eingebettet. An den Stationen entstehen Verknüpfungen mit dem vorhandenen SPNV-, Stadtbahn-, Straßenbahn- und Busnetz. Es gibt nur eine Anpassung im bestehenden ÖPNV-Netz, die mit Realisierung der Seilbahn für den Mitfall angenommen wird. Diese betrifft die Buslinie 601. Die Linie 601 ist die schnellste Linie vom Hauptbahnhof zum UKB, die im 20-Minuten-Takt fährt. Zur Hauptverkehrszeit gibt es Verstärkerfahrten, so dass ein 10-Minuten-Takt zwischen Hauptbahnhof und Klinikum angeboten wird. Mit Einführung der Seilbahn können die heute zum Venusberg geführten Verstärkerfahrten der Linie 601 gekürzt werden, so dass eine Andienung durch die Verstärkerfahrten nur bis zum Bereich Marienhospital ausreichende Kapazitäten bietet.

Ein Vergleich der Fahrplanzeiten zwischen Ohne- und Mitfall zeigt die durch das Seilbahnangebot zu erzielenden Verbesserungen. So reduziert sich die Fahrzeit zwischen UKB (Haltstelle Kiefernweg) und UN Campus von heute mindestens 22 Minu-

ten (Buslinie 630 umstiegsfrei) auf unter neun Minuten. Von der rechtsrheinischen Seite (Schießbergweg bzw. U Ramersdorf) reduziert sich die Fahrtzeit zum UKB (Haltstelle Kiefernweg) von heute mindestens 40 Minuten auf unter 19 Minuten.

Mit dem Ansatz gemäß Verfahrensanleitung von 10 Prozent für Planungsleistungen ergeben sich Netto-Investitionskosten von rund 58,07 Millionen Euro. Der Vorhabenträger strebt eine spätere Förderung der Investitionskosten über das GVFG an. Eine spätere Förderung steht unter dem Vorbehalt der beihilferechtlichen Klärung mit der EU-Kommission. Hierfür steht das BMDV unter Beteiligung des Ministeriums für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen und der Stadt Bonn im Austausch mit der EU-Kommission.

Reaktivierung der Bahnstrecke Linnich – Hückelhoven-Baal

Der Zweckverband Nahverkehr Rheinland (NVR) plant in Abstimmung mit dem Rurkreis Düren-Jülich und dem Kreis Heinsberg die Reaktivierung (teilweise als Neubau) der Eisenbahnstrecke Linnich – Hückelhoven und hat die Bezirksregierung Köln gebeten, das regionale Votum zur Aufnahme der Maßnahme in den ÖPNV-Bedarfsplan und in den Infrastrukturfinanzierungsplan einzuholen. Die Bezirksregierung Köln hat dem Ministerium für Verkehr den vom Regionalrat Köln beschlossenen Vorschlag berichtet.

Die zur Inanspruchnahme der Übergangsregelung erforderliche abgestimmte Wirtschaftlichkeitsuntersuchung (Standardisierte Bewertung auf Grundlage des aktuellen Planungsstandes, Prognosejahr 2035) zeigt für die Vorzugsvariante ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von 1,45 (inkl. dem Planungsstand entsprechenden Sicherheitszuschlag bei den Investitionskosten für Unvorhergesehenes / Risiken), welches über dem mindestens geforderten Wert von 1,0 liegt. Eine spätere Entscheidung über die Förderwürdigkeit steht unter dem Vorbehalt der Fortschreibung der vorläufigen Standardisierten Bewertung im weiteren Planungsverlauf.

Ausgangslage

Der Abschnitt Linnich-Baal wurde Mitte der 1970er Jahre rückgebaut und ist ein Teilabschnitt der eingleisigen, nichtelektrifizierten ehemaligen durchgehenden Bahnstrecke von Jülich nach Dalheim. Die Bahnstrecke Düren – Linnich wird von den Regionalzügen RB 21 der Rurtalbahn GmbH im 60-Minuten-Grundtakt, mit einzelnen Verstärkerfahrten zwischen Jülich Hauptbahnhof und Jülich Nord und ggf. auch Linnich, bedient (vgl. Abbildung 4).

Infrastrukturbetreiber ist die Beteiligungsgesellschaft Kreis Düren mbH. Seit vielen Jahren wird diskutiert, ob diese Strecke ab Linnich nach Norden verlängert und an die im Eigentum der Deutschen Bahn AG stehende Strecke Aachen – Mönchengladbach angebunden werden kann. Untersuchungen haben als zentrales Ergebnis erbracht, dass zwar keine isolierte Betrachtung der Anbindung Linnichs einerseits und Hückelhoven andererseits an die Strecke 2550 Aachen – Mönchengladbach erfolgen sollte, dass jedoch die ideale Lösung darin liegt, beide Orte jeweils unabhängig voneinander an die Hauptstrecke anzubinden. Aufgrund der größeren zu überwindenden Widerstände im Raum Hückelhoven durch die Bebauung in Trassennähe und konkurrierende Nutzungsansprüche an die Trasse erscheint die Realisierung des Abschnitts Linnich – Hückelhoven-Baal sowohl hinsichtlich der Umsetzungswiderstände als auch hinsichtlich möglicher Zeithorizonte zunächst realistischer.

Planung

Bei der Reaktivierung der Strecke handelt es sich in weiten Teilen rechtlich und technisch um einen Neubau. Zur Aufnahme eines Betriebs zwischen Linnich und Hückelhoven-Baal ist insbesondere ein Kreuzungsbauwerk nördlich des Haltepunkts Linnich-SIG-Combibloc notwendig. Im Wesentlichen wird der ehemaligen Bestandstras-

se gefolgt. Hierbei wird in einigen Bereichen die Strecke minimal in Richtung Westen verschwenkt, da diese durch zwischenzeitlich erfolgte Bebauung, beziehungsweise die Nutzung des Bahnhofsgeländes von Körrenzig durch einen Gewerbebetrieb, nicht mehr vollständig zur Verfügung steht. In diesem Bereich stehen landwirtschaftliche Flächen und/ oder Wirtschaftswege zur Verfügung, die aller Voraussicht nach mit vergleichsweise geringem Aufwand genutzt werden können.

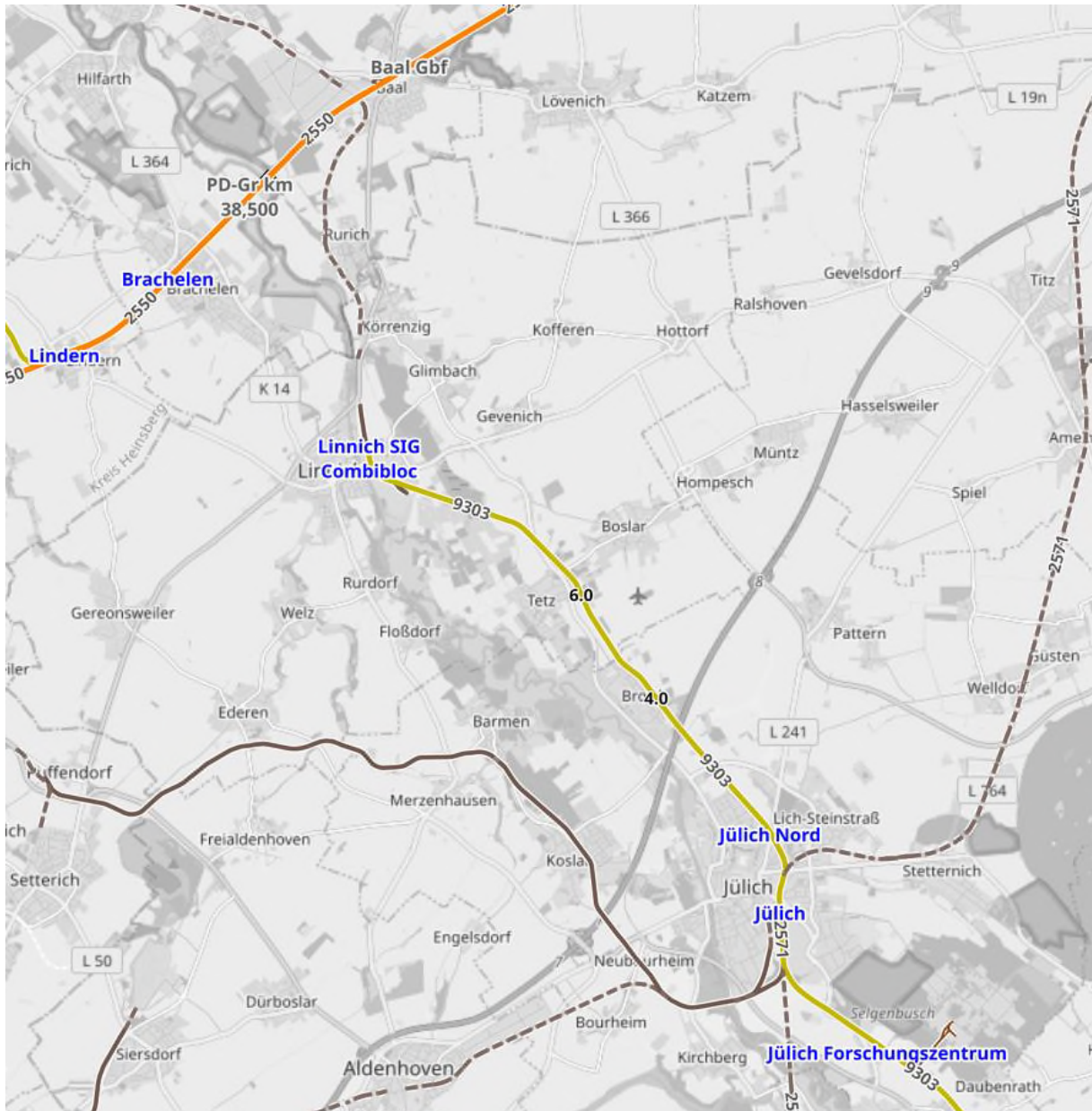


Abbildung 4: Ausschnitt Untersuchung (Quelle: openrailway.com / Erläuterungsbericht Standardisierte Bewertung)

Des Weiteren sind in Körrenzig und Rurich Haltepunkte anzulegen. In Linnich wird ein Kreuzungsbahnhof errichtet, in Baal ein Kopfbahnhof mit zwei Gleisen.

Die Vorzugsvariante stellt die Variante A (Westliche Führung) mit der Untervariante 3 dar, die eine Eisenbahnüberführung über die B 57 nördlich von Linnich mit einem Tausch der Trassen von Bundesstraße B 57 und der Bahn vorsieht (vgl. Abbil-

dung 5). Diese Variante ist jedoch noch im Rahmen eines Scopingtermins mit den Behörden endgültig festzulegen.

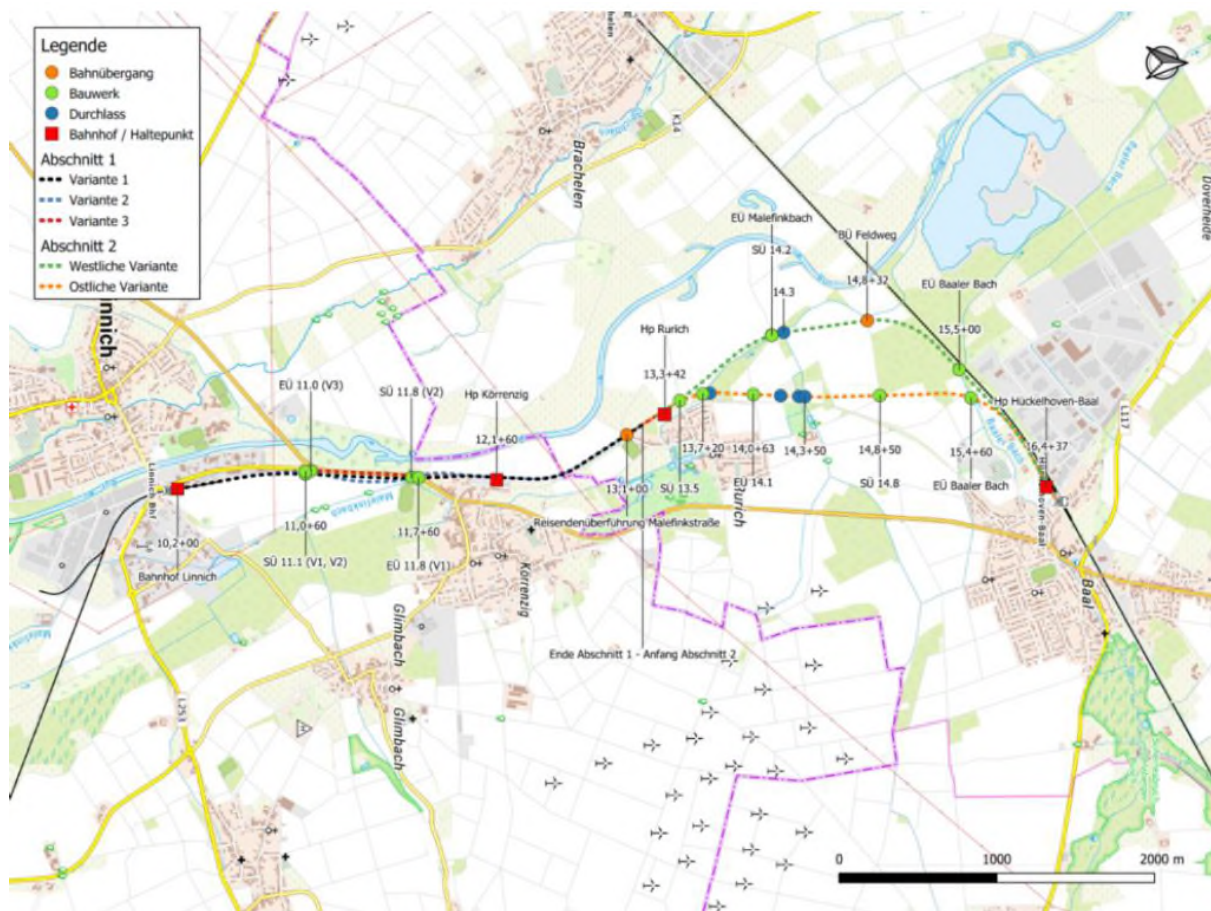


Abbildung 5: Ausschnitt Untersuchung (Quelle: openrailway.com / Erläuterungsbericht Standardisierte Bewertung)

Mit den abschnittswisen Zuschlägen sowie dem Ansatz gemäß Verfahrensanleitung von 10 Prozent für Planungsleistungen ergeben sich für die Vorzugslösung (Führung West mit der Untervariante 3) Netto-Investitionskosten von rund 36,2 Millionen Euro.

Bei den bisherigen Planungen wurde auf der neu zu errichtenden Strecke ein Betrieb im Stundentakt vorgesehen, in der Hauptverkehrszeit verdichtet auf einen 30-Minuten-Takt. Die Fahrzeit von Linnich nach Baal beträgt dabei 7 Minuten. In Baal besteht eine Umstiegsmöglichkeit an die Züge nach u.a. Mönchengladbach, Düsseldorf und Aachen.

Ausbau Gleis 20 am Münster Hbf.

Da eine Förderung gem. § 13 Abs. 1 Nr. 2 ÖPNVG NRW (Investitionsmaßnahmen im besonderen Landesinteresse, hier: SPNV-Infrastrukturmaßnahmen an Großbahnhöfen) angedacht ist, besteht grundsätzlich eine Bedarfsplanpflicht. Die Maßnahme ist von außerordentlicher Wichtigkeit für ein stabiles Schienennetz im Raum Münster. Da es sich hierbei um eine punktuelle Maßnahme und kleinen Streckenabschnitte handelt, lässt sich diese Maßnahmen mit dem Instrumentarium der Standardisierten Bewertung - wie zum Beispiel bei Strecken Reaktivierungen - nicht korrekt bewerten.

Die notwendige Maßnahme wurden durch die entsprechenden Fachstellen entwickelt, bewertet, abgestimmt und priorisiert (Nahverkehr Westfalen-Lippe, Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen, KC ITF). Vor diesem Hintergrund ist auch das Vorschlagsrecht der Regionalräte gemäß § 9 Absatz 4 Landesplanungsgesetz nicht beeinträchtigt.

Ausgangslage

Im Bereich Münster soll zur qualitativen Leistungsverbesserung im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) durch den Ausbau von Gleis 20 und der Errichtung eines zusätzlichen Bahnsteigs an Gleis 20 die Kapazität des gesamten Hauptbahnhofs von Münster erhöht werden.

Die zum Infrastrukturfinanzierungsplan (IFP) angemeldete Maßnahme der DB Netz AG wird durch die kongruierende Bahnsteigmaßnahme der DB Station&Service AG im Rahmen des Bahnhofsmodernisierungsprogramms MOF 3 des Nahverkehr-Westfalen-Lippe ergänzt. Hierdurch werden zwei zusätzliche Haltepositionen am Hauptbahnhof Münster geschaffen.

Die Gesamtmaßnahme der DB Netz und DB Station&Service AG ist Bestandteil des Maßnahmenkatalogs zur infrastrukturellen Engpassbeseitigung aus dem Bericht des SPNV-Beirats des Landes Nordrhein-Westfalen (SPNV - Beiratsliste). Hieraus geht hervor, dass ohne eine Erhöhung der Bahnhofskapazität am Hauptbahnhof Münster die Ausweitung im SPNV in der Region nicht oder nur eingeschränkt möglich ist.

Das auszubauende Gleis 20 kann von Norden insbesondere von der RB 67 (Warendorf/Bielefeld) kreuzungsfrei genutzt werden. Für diese Strecke ist nach Ausbau der Streckeninfrastruktur eine Verdichtung auf einen 30-Minuten-Takt (mit zusätzlichem Kapazitätsbedarf durch überschlagende Wende) vorgesehen.

Aus südlicher Richtung kann das Gleis 20 von den Zügen der WLE-Strecke (Sendenhorst – Münster) angefahren werden, hierdurch können andere Gleise entlastet und zusätzliche Möglichkeiten für die Angebotsausweitungen, z.B. für zusätzliche Leistungen aus Richtung Essen (RB 42) und Dortmund (RRX), geschaffen werden.

Parallele Maßnahme der DB Station&Service AG (MOF 3):

Die Errichtung des benötigten Bahnsteigs an Gleis 20 erfolgt mit Mitteln des NWL im Rahmen der MOF 3 zu Gesamtkosten (Baukosten inkl. Planungskosten) von 5,3 Millionen Euro.

Ausbau Gleis 20

Das Vorhaben umfasst die Maßnahmen, die für die DB Netz AG erforderlich sind, um die netzseitigen Voraussetzungen für die Einrichtung und den Betrieb eines zusätzlichen Bahnsteigs der DB Station&Service AG von 293 m Länge mit zwei Haltepositionen an Gleis 20 zu schaffen. Hierzu zählen unter anderem die Anpassung und der Ausbau insbesondere der Gleisinfrastruktur, der Leit- und Sicherungstechnik, der Oberleitung sowie die Kompensation entfallender Abstellmöglichkeiten in den Gleisen 19 - 21.

Berücksichtigung Einbindung WLE-Strecke

Im Rahmen der Erstellung der Standardisierten Bewertung für die WLE-Reaktivierung wurde seitens des Ministeriums für Verkehr eine anteilige Berücksichtigung der investiven Kosten (rund 2,3 Millionen Euro) für die Einbindung der WLE in den Hauptbahnhof Münster für erforderlich gehalten. Dementsprechend wurden die zusätzlichen Investitionskosten für die Einbindung der WLE in den Hauptbahnhof Münster in der Standardisierten Bewertung berücksichtigt. Der Verkehrsausschuss des Landtages hatte am 3. Juli 2019 sein Einvernehmen zur Aufnahme der Strecke in den ÖPNV-Bedarfsplan sowie den ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplan des Landes hergestellt.

In der vorhandenen Gleisinfrastruktur des Hauptbahnhofs Münster können von der WLE-Strecke aus Sendenhorst kommende Züge keinen der heutigen Bahnsteige erreichen. Zudem verfügen die vorhandenen Bahnsteige nicht über die Kapazität für diese zusätzlichen Züge. Vor diesem Hintergrund ist vorgesehen, östlich der vorhandenen Bahnsteige an Gleis 20 einen neuen Bahnsteig für die Züge von der WLE-Strecke zu errichten. Der Bahnsteig soll so dimensioniert werden, dass in seinem Südabschnitt Züge von der WLE-Strecke und in seinem Nordabschnitt zusätzlich Züge weiterer SPNV-Linien halten können (=Kapazitätserweiterung). Für die Betriebsdurchführung am neu zu errichtenden Bahnsteig ist die dafür notwendige Netzinfrastruktur zu realisieren.

Zeitschiene

Der Rahmenterminplan geht vom Vorliegen des Planrechts für die Netzmaßnahme Ende 2023 aus. Darauf aufbauend soll die Umsetzung der Netzmaßnahme und die Errichtung des Bahnsteigs dann rechtzeitig zur Aufnahme des SPNV-Betriebs auf der Strecke Sendenhorst – Münster 2025 erfolgen.

Kosten

Die Gesamtkosten der Maßnahme im DB Netz AG (Anmeldung zum IFP) betragen 9,3 Millionen Euro inkl. Planungskosten in Höhe von 24 Prozent.

Beschlussvorschlag:

Der Verkehrsausschuss des Landtags Nordrhein-Westfalen stellt auf Grundlage dieser Vorlage das Einvernehmen zur Aufnahme des **„Stadtbahnprojektes Bonn – Niederkassel – Köln inkl. Verlängerung der Stadtbahnlinie 7“**, des **„Neubaus Seilbahn Bonn“**, der **„Reaktivierung der Schienenstrecke Linnich - Hückelhoven/Baal“** und dem **„Ausbau Gleis 20 am Münster Hbf.“** in die Stufe 1 des ÖPNV-Bedarfsplans des Landes Nordrhein-Westfalen sowie den ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplan des Landes Nordrhein-Westfalen her.