



Die Ministerin

Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen
40190 Düsseldorf

4. März 2022

Seite 1 von 1

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

Aktenzeichen
(bei Antwort bitte angeben)
MB 3

Telefon 0211 3843-1026

68. Sitzung des Verkehrsausschusses am 09. März 2022

Bericht der Landesregierung

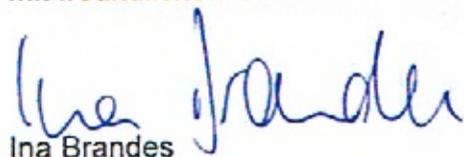
„Ergänzung des ÖPNV-Bedarfsplans des Landes Nordrhein-Westfalen nach § 7 Absatz 1 ÖPNVG NRW sowie des ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplans des Landes Nordrhein-Westfalen nach § 7 Absatz 2 ÖPNVG NRW; „Stadtbahn Bonn – Niederkassel – Köln inkl. Verlängerung der Stadtbahnlinie 7“, „Seilbahn Bonn“, „Reaktivierung 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

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-

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

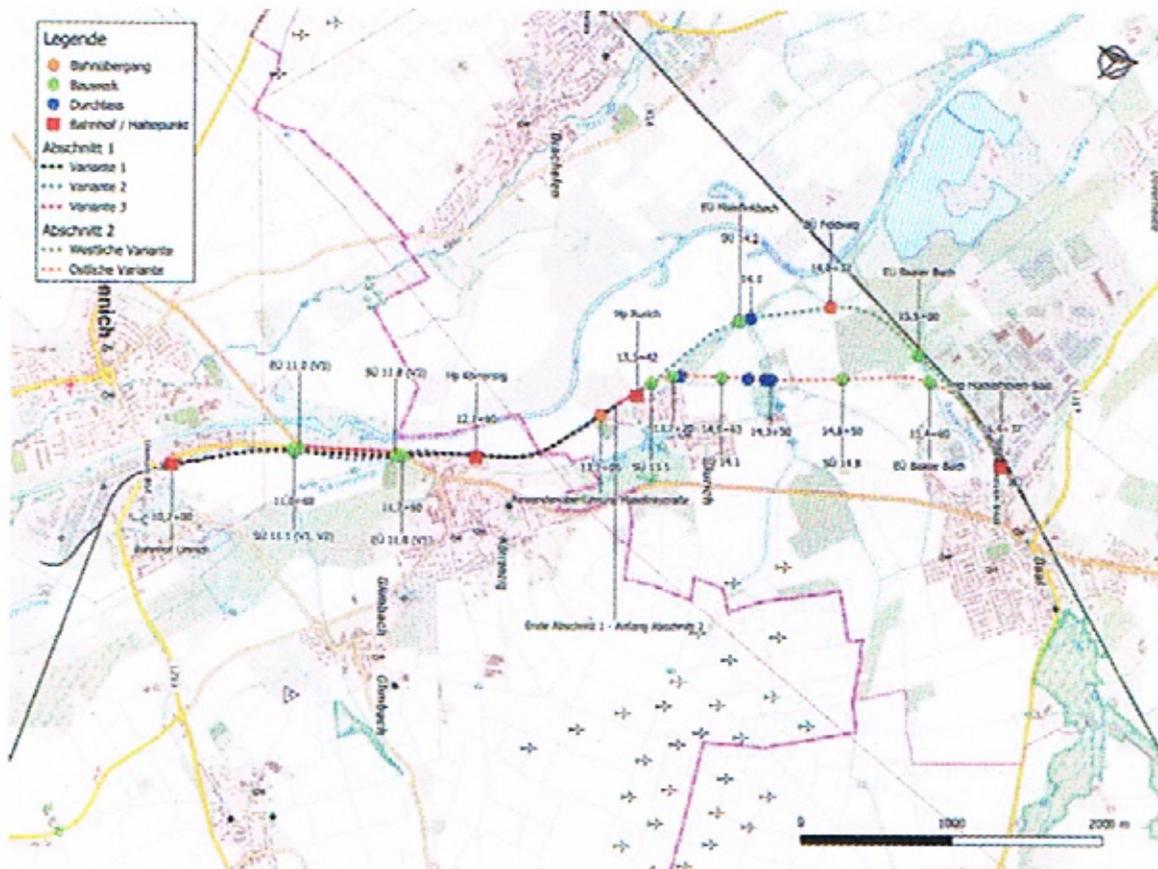


Abbildung 5: Ausschnitt Untersuchung (Quelle: openrailway.com / Erläuterungsbericht Standardisierte Bewertung)

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.