

# M I T T E I L U N G

Drucksachenummer

NVR-9/2022

BL	GF A	GF B	GF C
TB	Rei	Sed	

**öffentlich**

Beratungsfolge	Datum
Hauptausschuss TOP 8.6	11.03.2022

Gegenstand:

**Infrastrukturausbau im Rheinland**

## Erläuterungen:

### Westspange und Eifelstrecke

Das Hochwasserereignis vom Juli 2021 führte zu einer Neuordnung der Planungsprojekte an der Eifelstrecke. Im Zuge des Wiederaufbaus nach den Flutschäden erfolgt eine Elektrifizierung der Bestandsstrecke der Eifelstrecke (Hürth-Kalscheuren – Ehrang), der Voreifelbahn (Bonn – Euskirchen), der Erfttalbahn (Bad Münstereifel – Euskirchen) und der Ahrtalbahn (Remagen – Ahrbrück) in Rheinland-Pfalz. Die Finanzierungsvereinbarung wurde am 10.02.2022 vom Land NRW, der DB Netz AG und dem ZV NVR als Aufgabenträger öffentlichkeitswirksam unterzeichnet.

Die am 11.02.2019 geschlossene Planungsvereinbarung sollte daher nach Auffassung des NVR modifiziert werden und sich auf die Infrastrukturausbauten beziehen, die für eine Einführung der S 15 Köln – Kall über die Bestandselektrifizierung hinaus gehen. In den Fokus rückt nun auch der Streckenabschnitt zwischen Kall und der Landesgrenze NRW/Rheinland-Pfalz. Der NVR hat erste Gespräche für einen zweigleisigen Ausbau der Streckenabschnitte Kall – Nettersheim und Blankenheim (Wald) – Schmidtheim aufgenommen. Dies beinhaltet auch zusätzlich notwendige Außenbahnsteige an den Haltepunkten Kall-Urft und Schmidtheim.

Vergeben wurden bereits die ersten Baugrunduntersuchungen für die Elektrifizierung. Der Kaller Tunnel wird auch hinsichtlich der Ausstattung mit einer Oberleitung im Tunnelgewölbe intensiv begutachtet.

### **Lückenschluss Linnich – Baal**

Parallel zur Vorplanung wurde in den letzten Wochen die Nutzen-Kosten-Untersuchung für das Vorhaben in Zusammenarbeit der beiden Kreise Düren und Heinsberg, dem NVR und dem Ministerium für Verkehr abgeschlossen. Der Nutzen-Kosten-Indikator liegt bei 1,91. Unter Annahme einer Kostensteigerung von 30 % wird ein Wert von 1,41 erreicht. Der Endbericht wurde dem Verkehrsministerium zugeleitet, welches voraussichtlich dem Verkehrsausschuss des Landtages am 09.03.2022 eine Aufnahme in den ÖPNV-Bedarfsplan des Landes vorschlagen wird. Die Planungen für den Lückenschluss Linnich – Baal sollen in 2022 auch in die Leistungsphase 3 (Entwurfsplanung) übergehen.

### **Elektrifizierung EVS-Streckennetz (Euregiobahn RB 20)**

Die Planungen der Euregio-Verkehrsschienenetz GmbH (EVS) zur Elektrifizierung des Grundnetzes sind vorangeschritten. Für einige Teilbereiche insbesondere der Ringbahn Herzogenrath – Stolberg konnte das Baurechtsverfahren bereits eingeleitet und abgeschlossen werden. Nach derzeitigem Sachstand kann mit einem Beginn der Bauarbeiten im Jahr 2023 gerechnet werden, mit einer Fertigstellung voraussichtlich im Dezember 2025. Die Finanzierung der Elektrifizierung erfolgt über das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) mit Mitteln des Bundes und des Landes NRW.

Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) hat eine Förderung der Elektrifizierung des Ergänzungsnetzes der EVS in Aussicht gestellt. Hierzu zählen die Streckenabschnitte Alsdorf-Kellersberg – Siersdorf – Baesweiler, Stolberg-Altstadt – Breinig – Walheim – Bundesgrenze D/B und auch Weisweiler – Inden. Als erster Schritt wird die EVS eine Nutzen-Kosten-Rechnung erstellen lassen, welche über die Förderrichtlinie Planungsvorrat des Landes NRW finanziert werden könnte.

### **Rheinisches Revier: S 11 Ergänzungspaket und S 6 Köln – Mönchengladbach**

Siehe Vorlage Ds.-Nr. NVR-11/2022

### **Machbarkeitsstudien**

Der Kreis Euskirchen und der NVR haben sich darauf verständigt, im Jahre 2023 eine Machbarkeitsstudie (MBS) für die Reaktivierung der Oleftalbahn Hellenthal – Kall zu erarbeiten. In Abstimmung mit der Stadt Köln soll die MBS zur S 16 über die Südbrücke überarbeitet werden, sobald die neue Verfahrensanleitung zur Standardisierten Bewertung erschienen ist. Im Ausschreibungsverfahren befindet sich derzeit die MBS für die Einrichtung der S 17/S 1 Köln-Mülheim – Opladen – Solingen.

Unter der Federführung der Stadt Radevormwald wurde eine Verwaltungsvereinbarung für eine MBS zur Reaktivierung der Wuppertalbahn von der Wuppertalsperre bei Radevormwald bis nach

Wuppertal-Oberbarmen erarbeitet. Weitere Beteiligte sind die Stadt Wuppertal, der Oberbergische Kreis und der VRR.

Im Abstimmungsprozess ist eine Verwaltungsvereinbarung für eine MBS zur Reaktivierung der Wiehltalbahn Gummersbach – Waldbröl, welche an einer Studie aus dem Jahr 2016 anknüpft und unter neuen Rahmenbedingungen eine mögliche Reaktivierung der Strecke neu beleuchtet.

Die in der Mitteilungsvorlage vom 23.09.2021 erwähnte MBS für ein drittes Gleis Langerwehe – Düren soll vsl. im März 2022 vergeben werden.

Für den Bypass Köln Messe/Deutz – Abzweig Posthof wurde die Nutzen-Kosten-Untersuchung im Dezember 2021 an das Ing.-Büro Spiekermann vergeben. Die technische Machbarkeit wurde durch eine Studie der DB Engineering & Consulting in 2021 nachgewiesen. Der Bypass beschreibt eine unabhängige Führung der Streckenäste der S-Bahn von Köln-Mülheim und Köln-Trimbornstraße zum Bahnhof Köln Messe/Deutz.

gez. Santelmann

---

Der Verbandsvorsteher