



Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr NRW - 40190 Düsseldorf

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

LANDTAG  
NORDRHEIN-WESTFALEN  
18. WAHLPERIODE

**VORLAGE  
18/1377**

A11

Oliver Krischer

10. Juli 2023

Seite 1 von 1

Aktenzeichen  
VII D 1  
bei Antwort bitte angeben

Sebastian Salewski  
Telefon 0211 4566-869  
Telefax 0211 4566-388  
sebastian.salewski@munv.nrw.  
de

Umsatzsteuer  
ID-Nr.: DE 306 505 705

## **Bericht der Landesregierung zum 2. Jahrestag der Hochwasserkatastrophe**

Sehr geehrter Herr Landtagspräsident,

hiermit übersende ich Ihnen einen Bericht der Landesregierung zum 2. Jahrestag der Hochwasserkatastrophe mit der Bitte um Weiterleitung an die Mitglieder des Verkehrsausschusses.

Mit freundlichen Grüßen

Oliver Krischer

Dienstgebäude und  
Lieferanschrift:  
Emilie-Preyer-Platz 1  
40479 Düsseldorf  
Telefon 0211 4566-0  
Telefax 0211 4566-388  
poststelle@munv.nrw.de  
www.umwelt.nrw.de

Öffentliche Verkehrsmittel:  
Rheinbahn Linien U78 und U79  
oder Buslinie 722 (Messe)  
Haltestelle Nordstraße





**Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr  
des Landes Nordrhein-Westfalen**

Verkehrsausschuss  
des Landtags Nordrhein-Westfalen

Schriftlicher Bericht

**2. Jahrestag der Hochwasserkatastrophe**

Die Unwetterkatastrophe vom 14./15. Juli 2021 wird für viele Menschen in Nordrhein-Westfalen für immer unvergessen bleiben.

Mit dem nachfolgenden Bericht wird den Mitgliedern des Verkehrsausschusses des Landtags Nordrhein-Westfalen eine Aktualisierung der Berichte vom 6. August 2021, 24. August 2021, 14. September 2021, 28. Oktober 2021, 8. Dezember 2021 und 10. Januar 2022 vorgelegt.

Mobilität gehört zur Grundversorgung der Menschen. Deswegen muss die Infrastruktur so schnell wie möglich repariert oder komplett neu gebaut werden. Der Wiederaufbau ist an den meisten Stellen mittlerweile bereits vollständig abgeschlossen. Im Bereich der Schiene sind nach dem Fahrplanwechsel zahlreiche Linien wieder in Betrieb gegangen. Dort, wo notwendige Instandsetzungsmaßnahmen noch nicht abgeschlossen werden konnten, werden diese weiterhin mit Hochdruck durchgeführt.

## **1. Straße (Bundes-und Landesstraßen, inklusive Brücken und Tunnel)**

Von der Unwetterkatastrophe im Juli 2021 blieb auch die Straßeninfrastruktur in Nordrhein-Westfalen nicht verschont. Infolge der flutbedingten Schäden mussten unmittelbar nach dem Schadensereignis 220 Sperrungen auf Bundes-, Landes- und Kreisstraßen in der Zuständigkeit des Landesbetriebes Straßenbau Nordrhein-Westfalen eingerichtet werden. 116 Bauwerke (Lärmschutzwände, Stützwände, Brücken etc.) waren erheblich beschädigt worden. Fünfzehn der Brücken waren entweder unmittelbar zerstört oder wurden so stark beschädigt, dass diese komplett zu ersetzen waren. Darüber hinaus lassen zwei beschädigte Tunnel, 91 Hangrutschungen und etliche Schädigungen an Fahrbahnen das Ausmaß der Unwetterkatastrophe erkennen.

Auch der Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen stand somit vor der großen Herausforderung, die Infrastruktur in kürzester Zeit wiederaufzubauen, um nicht nur die Mobilität der Menschen im Hochwassergebiet zu ermöglichen, sondern auch wichtigen Verkehrsverbindungen für den weiteren Wiederaufbau und weitere Hilfsleistungen herzustellen. Prioritär wurden dabei die Schadenfälle in Angriff genommen, die aufgrund einer Vollsperrung die massivsten Verkehrsbeeinträchtigungen bewirkten. Straßen.NRW hat hierfür bereits ab dem Abend des 14. Juli 2021 niederlassungsübergreifend alle verfügbaren Ressourcen gebündelt. Im Ministeriums für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen wurde zudem ein Aufbaustab gemeinsam mit dem Landesbetrieb Straßenbau eingerichtet.

Im Wesentlichen hat der Landesbetrieb die Strategie des schnellen Wiederaufbaus verfolgt und dabei auf Provisorien verzichtet. Hierfür wurden zur Beschleunigung der Planung, Vergabe und Umsetzung von Maßnahmen zur Behebung von Schäden infolge der Hochwassersituation unterschiedliche Instrumente genutzt:

### **Vergabeerleichterung**

[Gem. Runderlass Ministerium der Finanzen des Landes Nordrhein-Westfalen und des Ministerium für Wirtschaft, Innovation, Digitalisierung und Energie des Landes Nordrhein-Westfalen vom 04. August 2021: Anwendung des Vergaberechts im Zusammenhang mit der Beschaffung von Leistungen für den Wiederaufbau und die Schadensbegrenzung an Infrastruktur, einschließlich Schiene, sowie für die Arbeitsfähigkeit der Verwaltung und zur Beseitigung von Umweltschäden im Rahmen der von der Unwetterkatastrophe vom 14. und 15. Juli 2021 betroffenen Bereiche]

Auf Grundlage des Erlasses war es im Bereich der Landesstraßen möglich, funktional und direkt zu beauftragen, um so ohne dezidierte Leistungsverzeichnisse, sondern basierend auf der Vorgabe der wesentlichsten Parameter und unter Verzicht auf Ausschreibungs-, Angebots- und Wertungsphasen zu Gesamt-Aufträgen zu gelangen. Bei neu zu bauenden Brücken umfasste dies neben der Grundlagenermittlung inkl. Erstellung des Baugrundgutachtens gleichermaßen die Entwurfsaufstellung wie auch die entsprechende Koordination während der Bauausführung. Dies führte zu einer wesentlichen Beschleunigung der Vergabeprozesse.

### **Klarstellungen zur Prüfung von Umweltbelangen**

[Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen: Prüfung von Umweltbelangen bei der Realisierung als Instandsetzungsmaßnahmen in eigener Verantwortung des Straßenbaulastträgers gemäß § 4 FStrG und § 9a Absatz 1 StrWG NRW (26.07.2021, AZ: 58.83.08); BMVI: Zusammenstellung planungsrechtlicher Grundsätze und Möglichkeiten der Planungsbeschleunigung bei der Beseitigung von Hochwasserschäden an Bundesfernstraßen (27.07.2021, AZ: StB 15/7162.4/4-1/3536880)]

Mit den in diesen Erlassen getroffenen Klarstellungen zum Planungs- und Umweltrecht wurde der schnelle Wiederaufbau unter Verzicht auf entsprechende Rechtsverfahren möglich. Durch die Deklaration des Flutereignisses vom 14./15. Juli 2021 als Katastrophenfall im Sinne des § 1 Abs. 3 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung wurden beim Wiederaufbau keine Prüfungen oder Vorprüfungen im Hinblick auf die Umweltverträglichkeit erforderlich.

Ferner umfasste die Klarstellung, dass ebenfalls keine Prüfungen oder Vorprüfungen auf Eingriffe gemäß § 14 BNatSchG, auf den besonderen Artenschutz oder auf die Verträglichkeit mit den Erhaltungszielen eines Natura 2000-Gebiets (FFH-Prüfung oder Vorprüfung) notwendig waren.

Flankiert wurden diese beiden wesentlichen Punkte durch eine breite Akzeptanz dieses Vorgehens sowohl bei Betroffenen als auch bei Beteiligten.

Zusätzlich zu den oben beschriebenen Vereinfachungen führte die Zulassung innovativer Bautechniken des Brückenbaus und weiterer Optimierungen wie der unmittelbaren Beauftragung von Kampfmittelsondierungen noch einmal zu erheblichen Reduktionen der Zeitbedarfe sowohl vor Baubeginn, als auch bei der Bauausführung. So wurde beispielsweise die Brücke im Zuge der L 182 bei Swistbach-Heimerzheim aus Fertigbetonteilen mit Widerlagern aus bewehrter Erde anstelle von Beton hergestellt. Die Brücken an der L181 bei Lommersum sowie an der L167 bei Blankenheim-Ahrdorf wurden in Fertigteilbauweise mit Hybridkappen errichtet. Auch die Brücken an der L 497 – Houverather Bach und an der L11 bei Mechernich-Satzvey wurden in Fertigteilbauweise gebaut. Durch die geschaffenen Rahmenbedingungen konnten bis zum Ende des Winters 2022/2023 dreizehn der fünfzehn neuzubauenden Brücken fertiggestellt werden.

Trotz der Zielsetzung schnellstmöglich alle Bauwerk fertigzustellen, wurde auf regionale Besonderheiten und Belange Rücksicht genommen. So wurde bei dem erforderlichen Ersatzneubau auf der B 56 der Baubeginn in Abhängigkeit von der Zuckerrübenkampagne terminlich so disponiert, dass die Hoch-Transportphase der ortsansässigen Wirtschaft und Landwirtschaft nicht beeinträchtigt wurde.

Mittlerweile konnten mit zwei Ausnahmen (L924 und L 136) alle gesperrten Straßen wieder für den Verkehr freigegeben werden. Für den Streckenzug L924 zwischen Velbert-Nierenhof und Wuppertal ist eine Verkehrsfreigabe voraussichtlich Mitte Juli 2023 vorgesehen. Hier führten unter anderem eine unbekannt stillgelegte Gasleitung, aufwändige Kampfmitteldetektionen in der Böschung und zusätzliche wasserrechtliche und naturschutzrechtliche Auflagen zu einem höheren Zeitbedarf. Mit der für das Frühjahr 2024 vorgesehenen Fertigstellung der Rurbrücke auf der L136 in Jülich, deren Beauftragung aufgrund der Bausummen von über 5,3 Mio. nicht unter die zuvor erwähnte Vergabeerleichterung fiel, sondern nach öffentlicher Ausschreibung nebst der dafür notwendigen Vorbereitung erfolgte, werden sämtliche Schadensbeseitigungen und Wiederherstellungen abgeschlossen sein.

Beim Wiederaufbau der Brücken hat der Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen die Möglichkeit genutzt verschiedene Modifizierungen bzw. Optimierungen an Bauwerken vorzunehmen. Es wurde festgestellt, dass tief gegründete Bauwerke eine deutlich höhere Standsicherheit während der Flut aufwiesen. Auch nach dem eigentlichen Hochwasserereignis wiesen diese gegenüber flach gegründeten Bauwerken eine deutlich höhere Sicherheit gegen Setzungen auf. Entsprechend wurden die neuen Brücken mit einer Tiefgründung in Form von massiven Bohrpfählen oder mit einem Spundwandkasten als dauerhaftem Schutz vor Ausspülungen errichtet. Darüber hinaus wurde bei allen Bauwerken der maximal mögliche Lichtraum geplant, um einen höheren Abfluss zu ermöglichen. Um den Durchflussquerschnitt weiter zu erhöhen und die Ansammlung von Treibgut zu vermeiden, wurde möglichst auf die Mittelstützen verzichtet. Um die Standfestigkeit zu erhöhen wurden die neuen Widerlager parallel zur Fließrichtung errichtet. Es wurde nach der Flut außerdem erkannt, dass sich bei Uferbefestigungen aus Beton-Wasserbausteinen, große Hohlräume unterhalb der Betondecke gebildet haben, die anfänglich nicht erkennbar waren. Daher wurde die neuen Uferbefestigungen als Steinschüttung oder Steinmatten – also ungebundene Wasserbausteine – ausgeführt. Diese sind bei starken Strömungen weniger standhaft. Eventuelle Unterspülungen der Bauwerke können somit schneller festgestellt werden. Auch wurde eine Fußgängerbrücke, die ursprünglich aus einer Stahlkonstruktion bestand, durch einen Betonüberbau ersetzt. Durch das zusätzliche Gewicht soll die Gefahr des Lagerverlustes reduziert werden.

Für die Schadensbeseitigung wurden bislang (Stand Mai 2023) Investitionsmittel von 94,9 Mio. Euro für Maßnahmen an Landesstraßen und 26,2 Mio. Euro für Maßnahmen an Bundesstraßen verausgabt.

## **2. Schiene**

Durch die Flutkatastrophe im Juli 2021 wurde in Nordrhein-Westfalen eine Vielzahl von Strecken, Bahnhöfen und Anlagen zerstört. An über 1.500 Stellen im Netz ist es zu Schäden und infolgedessen zu Streckensperrungen und mancherorts erheblichen Betriebseinschränkungen im Güter- und Personenverkehr gekommen. Dank des großartigen Engagements der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und des beherzten Zupackens vieler helfender Hände konnten bereits nach kurzer Zeit die für Nordrhein-Westfalen wichtigen Güterverkehre nach Belgien und den Hafen Antwerpen rollen. Auch viele der Betriebseinschränkungen im Regional- und S-Bahnverkehr konnten kurzfristig und mittelfristig aufgelöst werden. Inzwischen sind laut Auskunft der Deutschen Bahn ein Großteil der betroffenen Strecken wieder befahrbar, dazu gehören die folgenden Strecken der DB in Nordrhein-Westfalen:

- Bochum – Witten
- Bochum – Dahlhausen – Hattingen (S3)
- S-Bahn Rhein-Ruhr Linie 9
- Düsseldorf – Hagen
- Ruhr-Sieg-Strecke
- Strecken im Großraum Opladen, Solingen, Hilden
- Köln-Hansaring – Düren
- Herzogenrath – Geilenkirchen
- Voreifelbahn Bonn – Euskirchen

Außerdem konnten im Bereich der privaten Eisenbahninfrastrukturunternehmen (geringe) Schäden im Bereich der Rurtalbahn (Strecken Düren – Heimbach, Düren – Linnich und Düren – Euskirchen) behoben werden.

Durch die DB und den Zweckverband go.Rheinland wurden nachfolgende Sachstände zu den einzelnen Strecken zur Verfügung gestellt, bei denen noch Streckensperrungen bzw. Betriebseinschränkungen bestehen:

### **Eifelstrecke**

Auf dem nordrhein-westfälischen Teil der Eifelstrecke läuft der Wiederaufbau des besonders stark beschädigten Abschnitts zwischen Kall und Nettersheim auf Hochtouren. Im August 2022 hatte die DB hier mit Aufräum- und Rückbauarbeiten begonnen und geht nun in den Wiederaufbau über. Seit Ende März ist in Kall eine Schotteraufbereitungsanlage im Einsatz. Mit der Spezialmaschine „recycelt“ die DB rund 30.000 Tonnen ausgebauten, verschmutzten Gleisschotter. Er wird im Sinne der Nachhaltigkeit anschließend auf dem rund zehn Kilometer langen Streckenabschnitt wieder eingebaut.

Nach dem Rückbau von Schienen, Schwellen und Schotter hat die DB den Baugrund tiefergehend untersuchen können. Dabei wurden mehrere, zuvor nicht ersichtliche Schlammstellen festgestellt. Auch bei der Prüfung der Bahndämme wurden punktuelle Schäden identifiziert, die für eine stabile Lage der künftigen Gleise behoben werden müssen. Für die Tragfähigkeit des betroffenen Untergrundes wird daher nun der Erdboden in Tiefen von bis zu 1,50 Meter schichtenweise mit einem zementartigen Gemisch versetzt und so verfestigt. Die durch Ausspülungen und Böschungsabbrüche besonders in Mitleidenschaft gezogenen Bahndämme entlang der Urft müssen ebenfalls saniert werden. Dabei bauen die Fachkräfte die Dämme in Kall-Sötenich, Kall-Urft und in Rosenthal unter anderem mit zusätzlichen Stützwänden hochwasserresilient wieder auf.

Die DB setzt diese zwingend erforderlichen, zunächst nicht absehbaren Arbeiten schnellstmöglich um. Sie sollen im 2. Quartal 2024 fertig sein.

Insgesamt packen die Fachkräfte zwischen Kall und Nettersheim neun Kilometer Gleise, zahlreiche Durchlässe und mehrere Brücken an. Eine davon ist die Eisenbahnüberführung Urftfluss bei Sötenich, die komplett neu errichtet werden muss, da die Flut ihre Bögen stark beschädigte. Außerdem baut die DB an vielen Stellen weggespülte Bahndämme wieder auf. Gleichzeitig wird die Stellwerkstechnik komplett erneuert.

Auf dem Großteil der Eifelstrecke in Nordrhein-Westfalen fahren bereits seit Sommer letzten Jahres wieder Züge: Zwischen Euskirchen und Mechernich können Reisende seit 23. April 2022 wieder die Bahn nutzen. Am 12. Juni letzten Jahres kam der Abschnitt von Mechernich bis Kall hinzu. Für die Menschen in der Region verbesserte sich damit zum Sommer-Fahrplanwechsel das Angebot in der Eifel erneut.

Parallel laufen die Planungen für die Elektrifizierung gemeinsam mit den Ländern Nordrhein-Westfalen und Rheinland-Pfalz.

### **Elektrifizierung der Eifelstrecken**

Aufgrund einer zwischen der DB, dem Zweckverband Nahverkehr Rheinland und dem Verkehrsministerium Nordrhein-Westfalen bereits im Februar 2022 geschlossenen Finanzierungsvereinbarung können die bei der Unwetterkatastrophe stark beschädigten Bahnstrecken in der Eifel beim Wiederaufbau gleichzeitig auch modernisiert und elektrifiziert werden. Das Land NRW hat sich dabei bereit erklärt, die Gesamtfinanzierung in Höhe von rd. 400 Mio. € im Vorfeld abzusichern, um der Region zu der einzigartigen Möglichkeit zu verhelfen, die gesamte Strecke im Zuge des Wiederaufbaus in einem deutlich beschleunigten Verfahren zu elektrifizieren. Konkret ermöglicht die Vereinbarung eine beschleunigte Elektrifizierung von der Eifelstrecke zwischen Hürth-Kalscheuren und Kall bis zur Landesgrenze nach Rheinland-Pfalz, der Voreifelbahn zwischen Bonn und Euskirchen sowie der Erfttalbahn zwischen Euskirchen und Bad Münstereifel.

### **Oleftalbahnen**

Der Wiederaufbau der Oleftalbahnen Kall - Hellenthal erfolgt erst nachrangig zum Wiederaufbau der Eifelstrecke. Diese Strecke ist von der DB Netz AG an die Rhein-Sieg-Eisenbahn (RSE) verpachtet, die aber ihren touristischen Verkehr erst nach der Schadensbeseitigung wiederaufnehmen kann. Der Kreis Euskirchen und der go.Rheinland haben sich darauf verständigt, im Jahre 2023 eine Machbarkeitsstudie mit vereinfachter Nutzen-Kosten-Untersuchung für eine Reaktivierung der Strecke für den Nahverkehr durchzuführen.

### **Erfttalbahn (RB 23)**

Seit Anfang August 2022 arbeitet die DB am Wiederaufbau der zerstörten Brücken, Durchlässe, Gleise und Bahnübergänge auf der circa 14 Kilometer langen Strecke zwischen Euskirchen und Bad Münstereifel. Auf großen Teilen der Strecke finden die Bauarbeiten parallel an verschiedenen Stellen statt. Ein weiterer Meilenstein steht hier bevor: Die komplett zerstörte Eisenbahnüberführung (EÜ) „Möschemer Mühle“ ist nahezu wiederaufgebaut. Im März haben die Fachkräfte die neue Brücke betoniert und führen in den kommenden Wochen und Monaten die restlichen Arbeiten bis zur Fertigstellung der Brücke aus.

Bereits im November 2022 hatte das Projektteam einen wichtigen Meilenstein erreicht: Die neue Stahlbrücke in Kirspenich wurde erfolgreich eingehoben. Bis Ende 2023 soll die Erfttalbahn wieder fahren können.

Das Hochwasser der Erft hat besonders die Brücken / Eisenbahnüberführungen auf der Strecke hart getroffen: Die EÜ „Kirspenich“ und die EÜ „Möschemer Mühle“ zwischen Iversheim und Bad Münstereifel wurden gänzlich zerstört und müssen komplett erneuert werden. Die EÜ in Iversheim wurde stark beschädigt und wird umfangreich instandgesetzt. Daneben wurden entlang der gesamten Strecke große Abschnitte des Oberbaus, zahlreiche Durchlässe sowie einige BÜs beschädigt, die wieder instandgesetzt werden. Ein Durchlass nahe der EÜ „Kirspenich“ muss gänzlich erneuert werden. Dabei wird besonders auf Hochwasserresilienz geachtet: Um besser für künftige Starkregenereignisse aufgestellt zu sein, wird der Durchlass an einer anderen Position und mit größeren Abmessungen neu aufgebaut. Dadurch soll die EÜ „Kirspenich“ entlastet werden.

### **Volmetalbahn**

Auf dem stark beschädigten Streckenabschnitt zwischen Rummenohl und Brügge laufen seit Anfang August 2022 die Bauarbeiten für zwei neue Stützwände. Während das Stützbauwerk nahe des Haltepunkts in Schalksmühle fertig gebaut ist, hatten im September 2022 starke Regenfälle und eindringendes Wasser den Bau der großen Stützmauer für den Damm zwischen den Haltepunkten in Dahlerbrück und Schalksmühle verzögert. Die Baufachleute müssen einen großen Spundwandkasten bauen, um die Baugrube trocken zu legen und Betonarbeiten durchführen zu können. Für den Spundwandkasten müssen rund 260 Bohrungen durchgeführt und anschließend die Spundwände in den Boden getrieben werden. Weitere Starkregenereignisse im vergangenen Januar und die zusätzliche Schneeschmelze im März haben ein erneutes Hochwasser der Volme erzeugt. Die Arbeiten am Spundwandkasten mussten dadurch kurzzeitig unterbrochen werden. Anfang April konnte die DB schließlich mit dem Bau der Stützwandkonstruktion beginnen. Die DB plant, den Dammbereich bis Juni 2023 neu gebaut zu haben.

Während der Flutkatastrophe haben zwei gravierende Böschungsrutsche unterhalb der Bahnstrecke schwere Schäden an der Infrastruktur verursacht: Auf einer Länge von mehreren Hundert Metern haben die Böschungsrutsche große Teile des Gleisunterbaus weggespült – der Bahndamm war nicht mehr stabil. Deshalb baut die DB Stützwände, die den Bahndamm wieder befahrbar machen und für mehr Stabilität bei künftigen Extremwetterereignissen sorgen werden.

Seit dem Frühjahr 2022 hatten die Expert:innen der DB bereits umfangreiche Vermessungsarbeiten, Baugrunduntersuchungen sowie Rodungen auf diesem Abschnitt durchgeführt. Auch einige kleinere Instandsetzungsarbeiten hatten die Bauteams auf dieser Strecke bereits erledigt, wie z. B. an der Leit- und Sicherungstechnik und Oberbauarbeiten.

Im Bereich des Bahnhofs Rummenohl sind die im Frühjahr begonnenen Arbeiten zur Böschungssanierung abgeschlossen. Bereits seit Dezember 2021 können Reisende von Hagen Hauptbahnhof bis Rummenohl wieder mit dem Zug fahren. Hier führten die Bauteams im Vorfeld umfangreiche Hangsicherungs- und Böschungsarbeiten aus. Gleichzeitig hat die DB Oberbau und Brücken erneuert.

Im Juli 2022 haben Fachexpert:innen der DB weitere Flutschäden an der Volmebrücke in Lüdenscheid-Brügge entdeckt, die deshalb seitdem aus Sicherheitsgründen für den Zugverkehr gesperrt ist. Die Wassermassen während der Flut hatten einen sogenannten Strömungsabweiser vor dem Mittelpfeiler beschädigt. Seitdem drückt die Volme direkt auf den Pfeiler und hat seine Tragfähigkeit damit entscheidend geschwächt.

Die umfassenden Untersuchungen haben ergeben, dass die Volmebrücke komplett neu gebaut werden muss. Die DB plant die Fertigstellung der neuen Brücke bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2023. Damit sie zukünftig hochwasserresilienter ist, baut die DB die neue Brücke ohne Mittelpfeiler – so kann mehr Wasser unter der Brücke durchfließen. Ein modernes Bauverfahren mit Stahlbetonfertigteilen sorgt für eine kurze Bauzeit. Auch wenn auf das mehrmonatige Planrechtsverfahren verzichtet werden kann, stimmt sich die DB laut eigener Aussage mit fortschreitender Planung eng mit den zuständigen Behörden ab und holt notwendige Genehmigungen ein. Die Investition für die neue Brücke liegt bei einem hohen einstelligen Millionenbetrag.

Voraussichtlich bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2023 wird der Schienenersatzverkehr zwischen Rummenohl und Lüdenscheid fortgeführt.

Derzeit bindet eine Vielzahl an Bauarbeiten im Sauerlandnetz zusätzliche Kapazitäten bei Fahrzeugen und Fahrpersonal. Die Verlängerung der Linie RB 52 von Rummenohl nach Schalksmühle würde zusätzliche Fahrzeugumläufe und den Einsatz weiterer Triebfahrzeugführer:innen notwendig machen. Deshalb endet die Linie RB 52 weiter in Rummenohl. Die Wiederaufnahme des Verkehrs zu den Halten Dahlerbrück und Schalksmühle ist voraussichtlich erst ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2023 möglich.

Die Fahrzeitunterschiede zwischen Bus und Zug betragen für Fahrgäste auf dem Streckenabschnitt zwischen Rummenohl und Schalksmühle nach Fahrplan lediglich 3 Minuten.

Die DB Netz AG nutzt den Zeitraum bis zur Inbetriebnahme der neuen Volme-Brücke in Lüdenscheid-Brügge, um auch in Schalksmühle Instandhaltungsmaßnahmen an einer weiteren Brücke über die Volme durchzuführen.

### **EVS-Netz**

Der Wiederaufbau im Bereich des Bahnhofs Stolberg-Altstadt wird verknüpft mit Vorbereitungen zur Elektrifizierung des EVS-Netzes und der Reaktivierung des Streckenabschnitts Stolberg-Altstadt - Stolberg-Breinig. Die Wiederinbetriebnahme ist für Ende 2024 zusammen mit der Reaktivierung nach Breinig geplant. Go.Rheinland und die Bezirksregierung Köln haben sich grundsätzlich mit der EVS geeinigt über die Abgrenzung der Kosten der Reaktivierung und des Wiederaufbaus in Stolberg-Altstadt.

Unterbrochen ist der Verkehr auf der Eschweiler Talbahn noch zwischen Eschweiler West und Stolberg Hbf. Hier im Bereich des ehemaligen Haltepunktes Eschweiler-Aue ist eine Stützwand der Bahnstrecke zur Inde durch das Hochwasser der Inde über mehrere hundert Meter schwer beschädigt worden. Hier muss die Stützwand abgetragen werden und neu aufgebaut werden. Nach Angaben der EVS soll ein Baubeginn noch in 2023 nach Abschluss der Ausschreibung der Bauleistung erfolgen. Mit der Fertigstellung wird erst Ende 2024 oder Anfang 2025 gerechnet werden. So lange wird ein Schienenersatzverkehr zwischen dem Eschweiler Talbahnhof und Stolberg Hbf für die RB 20 bestehen bleiben.

### **Fahrzeuge DB Regio**

Die durch das Hochwasser eingeschlossenen Fahrzeuge der DB Regio wurden alle geborgen und den Werken für die schwere Instandsetzung zugeführt. Alle verunfallten Fahrzeuge werden wiederaufgearbeitet. Die hierfür notwendigen Werkstattkapazitäten hat sich DB Regio über Ausschreibungen gesichert.

Mittlerweile ist das erste instandgesetzte Fahrzeug wieder im Einsatz. Nach und nach bis vsl. Mitte 2024 sollen auch die restlichen sechs verunfallten Fahrzeuge wieder zur Verfügung stehen. Die Zweckverbände SPNV Rheinland-Pfalz Nord und go.Rheinland sind mit der DB Regio weiterhin in Gesprächen, den Fahrzeugeinsatz im Rahmen des bis 12/2033 laufenden Verkehrsvertrages auf elektrische Traktion auf der Eifelstrecke, der Voreifelbahn und der Ahrtalbahn umzustellen.

### **3. Nahmobilität**

Bereits vor Juli 2021 war beabsichtigt, die seit 1955 bestehende Rad-/ Gehwegbrücke über die Inde am Lynenwehr bei Eschweiler-Nothberg sowie die anschließende Brücke über den Mühlengraben durch einen unweit östlich gelegene Neubau zu ersetzen. Zur Realisierung des Vorhabens wurden von der Stadt Eschweiler Zuwendungen nach den Förderrichtlinien Nahmobilität beim Land Nordrhein-Westfalen beantragt. Durch die Flutkatastrophe wurden die an die Brücken anschließenden Wegeverbindungen auf einer Länge von rund 900 Metern zerstört. Der Antrag auf Förderung wurde daraufhin um die grundhafte Erneuerung der Rad- und Gehweges erweitert. Für die sich aktuell in Umsetzung befindende Maßnahme wurde unter Berücksichtigung von Bundesfinanzhilfen aus dem Sonderprogramm „Stadt und Land“ ein Fördersatz von 95 Prozent gewährt.

Die Zuständigkeit für die Gewässer im Stadtgebiet Eschweiler liegt beim Wasserverband Eifel-Rur. Dieser hat nach dem Hochwasser einen Masterplan „Hochwasserresiliente Stadt- und Gebietsentwicklung für das Einzugsgebiet von Inde und Vicht“ erstellt. Die betroffenen Kommunen waren in diesem Prozess eng eingebunden. Im Hochwassermasterplan werden eine Vielzahl potentieller Maßnahmen zur Verbesserung des Hochwasserschutzes nach ihrer Art (z.B. Renaturierungsmaßnahmen oder gezielte Lenkung von Hochwasser etc.) kategorisiert und beschrieben. Des Weiteren werden Aussagen zum potenziellen Wirkungsraum, der zeitlichen Umsetzbarkeit und der Zuständigkeit getroffen. Eine Vielzahl der geplanten Maßnahmen bedarf teilweise umfänglichen Genehmigungsprozessen. Da häufig Eigentumsverhältnisse zu berücksichtigen sind bzw. Grunderwerb zur Umsetzung der Maßnahme erforderlich ist, befinden sich diese Maßnahmen meist noch in einer frühen Planungsphase.