

M I T T E I L U N G

Drucksachenummer

NVR-78/2016

BL	GF A	GF B	GF C
We	gez.	gez.	

öffentlich

Beratungsfolge	Datum
Hauptausschuss TOP 9.5	25.11.2016

Gegenstand:

Machbarkeitsstudien

Erläuterungen:

In den vorangegangenen Sitzungen des Hauptausschusses – zuletzt am 16.09.2016 (Top 8.3 Ds.-Nr. NVR-51/2016) – wurde der aktuelle Sachstand zu den vom NVR gemeinsam mit den jeweils betroffenen Gebietskörperschaften beauftragten Machbarkeitsstudien vorgestellt. Daran anknüpfend wird die weitere Entwicklung seit dem letzten Sachstandsbericht dargestellt.

Am 20.01.2017 werden im Rahmen des Hauptausschusses ausführlich und ganzheitlich die Erkenntnisse aus den einzelnen Machbarkeitsstudien vorgestellt.

Machbarkeitsstudie Wiehltalbahn (Morsbach/Waldbröl – Osberghausen – Ränderoth/Gummersbach)

Am 14.09.2016 wurde das Ergebnis der Machbarkeitsstudie dem Kreisentwicklungsausschuss und am 22.09.2016 dem Kreisausschuss des Oberbergischen Kreises vorgestellt.

Das Ergebnis der Vereinfachten standardisierten Bewertung weist einen Nutzen-Kosten-Indikator von 0,3 - bzw. von 0,5 bei Berücksichtigung der Sonderregelung für Eisenbahnkreuzungen - aus. Eine Standardisierte Bewertung ist bei Fördermaßnahmen > 25 Millionen Euro obligatorisch vorzulegen und ein NKU > 1,0 nachzuweisen. Aufgrund des zu geringen NKU ist die Maßnahme zuwendungsrechtlich nicht förderfähig. Der Kreisausschuss hat dazu folgenden Beschluss gefasst:

„Der Gutachterbericht zur Wiehltalbahn ist abschließend bearbeitet und wird den Eigentümern der Wiehltalbahn, der Rhein-Sieg-Eisenbahn GmbH sowie den übrigen Teilnehmern „Reaktivierung der Wiehltalbahn“ zur Verfügung gestellt. Für den Oberbergischen Kreis sind damit die Bemühungen zur Reaktivierung der Wiehltalbahn abgeschlossen.“

Machbarkeitsstudie „S-Bahn Köln-Bonn linksrheinisch“

Die Machbarkeitsstudie zur Untersuchung einer S-Bahn-Linie S 17 im Abschnitt Hürth-Kalscheuren – Bonn-Mehlem entlang der linken Rheinstrecke unter betriebstechnischen, bautechnischen und verkehrlichen Rahmenbedingungen inkl. einer vereinfachten standardisierten Bewertung wurde im November 2015 an das Gutachterkonsortium Spiekermann/ Schultze+Gast vergeben.

In der Projektsitzung am 08.06.2016 lag der Fokus auf den Ein-/Ausfädelungsvarianten Hürth-Fischenich/Hürth-Kalscheuren, ersten Einschätzungen zur Realisierung einer Dreigleisigkeit zwischen Bonn Hbf und Bonn-Mehlem und der verkehrlichen Strukturhebung und -entwicklung.

Am 07.09.2016 wurde die projektierte und sich aus der Knotenpunktuntersuchung Köln für das Zielnetz ergebende Fahrlage vorgestellt, die für den 20-Min-Takt der S 17 einen durchgängigen 3 bzw. 4-gleisiger Streckenausbau zwischen Hürth-Kalscheuren und Bonn-Mehlem erfordert.

Zwischen Bonn Hbf und Bonn-Mehlem erfordert ein gemeinsamer Betrieb mit der S 23 ganz überwiegend den 4-gleisigen Ausbau; allerdings reicht aus Sicht des Gutachters in Bonn Hbf vorbehaltlich weiterer Prüfungen ein zusätzliches Gleis für die S-Bahn. Noch zu prüfen ist die Wendung der S 23-Taktverdichter in den Zeitlagen des HVZ-10-Min-Taktes.

Bei der bautechnischen Machbarkeit wurden die kritischen Streckenabschnitte in den Bereichen Brühl, Sechtem, Roisdorf, Bonn Gbf/Maximilian-Kolbe-Brücke, Bad Godesberg Nord, Bad Godesberg Pbf bis Mehlem aufgezeigt.

Im Folgearbeitsschritt erfolgen Optimierungsprozesse mit dem Ziel, durch Fahrzeitelastizitäten bei der S 17 Umfang bzw. Anzahl und Lage der 4-gleisige auszubauenden Abschnitte in den bautechnisch kritischen Bereichen zu reduzieren und die Machbarkeitschancen zu erhöhen. Als weitere Schritte sind die Anpassungsmaßnahmen an den Bahnübergängen (BÜ) zu untersuchen und Abstimmungsprozesse mit der Stadt Bonn vorzunehmen, um die Kostenschätzung abzusichern.

Aufgrund der bisher zugeliferten und eingepflegten Daten wurde das Verkehrsmodell für den Analysefall plausibilisiert Im Untersuchungsraum finden täglich. rund 8,2 Millionen Fahrten statt; der ÖV-Anteil liegt bei 19,9% und erreicht rund 1,63 Millionen Fahrten. Der Prognose-Ohnefall 2030 weist gesamthaft eine Steigerung auf 8,7 Millionen Fahrten auf, der ÖV-Anteil liegt aber wegen sinkender Schülerfahrten etwas niedriger bei 18,6%. Absolut steigt damit aber die Anzahl der ÖV-Fahrten auf 1,77 Millionen Fahrten/d.

Als weitere Schritte werden die Modellberechnung für den Prognose-Mitfall 2030, die Berechnung der verkehrlichen Wirkungen zwischen Ohne- und Mitfall sowie der gesamtwirtschaftlichen Beurteilungsindikatoren durchgeführt. Der nächste Termin ist am 29.11.2016.

Machbarkeitsstudie „S-Bahn Köln-Pulheim-Mönchengladbach“

Das Gutachten zur Machbarkeit eines S-Bahn-Verkehrs der S 6 im Abschnitt Köln – Pulheim – Mönchengladbach wurde am 17.05.2016 vergeben. Gutachter ist das Büro Stadtverkehr.

Die betriebliche Machbarkeit wurde bereits vorab im Rahmen der Untersuchungen zum Vergabeverfahren RE 8/RB 27 geprüft, sodass die Machbarkeitsstudie auf diesen Ergebnissen aufbaut. Untersucht werden die technische Machbarkeit, die verkehrlichen Auswirkungen sowie die Nutzen-Kosten-Situation in Form einer vereinfachten standardisierten Bewertung.

Die Projektsitzung am 01.09.2016 erbrachte folgende Erkenntnisse:

Der Gutachter favorisiert aus der Betriebsstudie für die RE 8 die etwas langsamere Variante mit Rundumanschluss in Grevenbroich und Bedienung aller VRR-Halte.

Der VRR trägt die Verlängerung des 20-Min-Taktes der S 6 von Stommeln nach Grevenbroich (je nach Nutzen-Kosten-Indikator-Ergebnis ggfs. nur in den HVZ) mit. Der 60-Min-Takt geht bis Mönchengladbach.

Für die S-Bahn-Stationen Köln-Bocklemünd, Pulheim Gewerbegebiet und Grevenbroich Süd wurden Lagevarianten und Nutzerprognosen vorgestellt: hierzu gehört auch die optionale Verlegung der Station Stommeln an eine günstigere Verknüpfungsmöglichkeit mit dem ÖPNV. Ortsbesichtigungen der vorgeschlagenen Standorte für die Stationen Stommeln und Grevenbroich Süd fanden am 20. und 21.09.2016 statt.

Im Auftrag von NVR und DB Netz wurde die Machbarkeit der erforderlichen Weichenverbindungen in Köln-Müngersdorf Technologiepark für die Führung der S 6 aus der S-Bahn-Strecke Köln – Düren nach Pulheim/Grevenbroich/Mönchengladbach durch die DB E&C eisenbahntechnisch geprüft und bestätigt.

Die verkehrlichen Wirkungen des Ohne- und des Mitfalls werden im Rahmen eines Termins am 30.11.2016 vorgestellt; ebenso wird eine Kostenquantifizierung erwartet. Nach Vorliegen der Teillindikatoren lässt sich ein Trend für den Nutzen-Kosten-Faktor ableiten.

Machbarkeitsstudie „Elektrifizierung der Voreifelbahn“

Die Ergebnisse der betrieblichen Machbarkeit wurden am 05.08.2016 den Projektbeteiligten vorgestellt. Danach lassen sich im Elektrifizierungsfall unter Beibehaltung des 15/30-Min-Taktes ohne weitere 2-gleisige Infrastrukturausbauten fünf Minuten Reisezeitverkürzung je Richtung im Abschnitt Euskirchen – Bonn generieren. Zusammen mit einer dann optimaleren Anschlussgestaltung in Euskirchen ergeben sich zusätzliche Reisezeitgewinne für Umsteigependler von/zur Eifelstrecke.

Ohne 2-gleisigen Streckenausbau und ohne zusätzlichem Bahnsteiggleis in Bonn Hbf sind keine SPRINTER-Züge möglich. Der Gutachter hat bestätigt, dass im aktuellen Dieselbetrieb mit VAREO-Fahrzeugen lediglich der Bestandsfahrplan fahrbar ist.

Für die Vollelektrifizierung wie auch für die Teilelektrifizierung Bonn – Euskirchen ergeben sich folgende Erkenntnisse:

Der 10/20-Min-Takt erfordert aus Sicht ausreichender Betriebsstabilität eine gegenüber dem jetzigen Zustand erweiterte Zweigleisigkeit und ein weiteres Bahnsteiggleis in Bonn Hbf. Die Weiterführung der S 23 nach Bonn-Mehlem ist nur mit einem zusätzlichen Gleis zwischen Bonn Hbf und Bonn-Mehlem möglich. Die Zusammenhänge und ein ggfs. 4-gleisiger Streckenausbau beim gleichzeitigen Betrieb der S 17 zwischen Bonn Hbf und Bonn-Mehlem werden in der Machbarkeitsstudie „S-Bahn Köln – Bonn Irh.“ betrachtet.

Voraussetzung für den elektrischen S-Bahn-Betrieb stellen die Bahnstromversorgung der Voreifelbahn, die Anpassbarkeit von Brücken/Durchlässen für Oberleitung und die Elektrifizierung der Strecke dar, die im Folgearbeitsschritt geprüft werden.

Des Weiteren wird derzeit das Verkehrsmodell für den Ohne- und den Mitfall mit Daten gefüllt, um den verkehrlichen Nutzen der Maßnahme bewerten und monetarisieren zu können. Weitere Aussagen werden beim nächsten Projekttermin am 08.12.2016 erwartet.

Machbarkeitsstudie „RRX-Halt Köln-Mülheim“

Die Machbarkeitsstudie soll die Möglichkeiten zur Integration zusätzlicher Halte des Rhein-Ruhr-Express (RRX) in Köln-Mülheim aufzeigen. Erste Erkenntnis ist, dass ein zusätzliches Bahnsteiggleis (Gleis 0) in der Nord-Süd-Richtung mit entsprechenden Weichenverbindungen erforderlich ist, um einen Halt bei drei von vier RRX-Linien zu ermöglichen. Dieser zusätzliche Halt ist regelkonform im Sinne der DB Netz-Richtlinien ohne Beeinträchtigung der RRX-Halte in Leverkusen Mitte und Düsseldorf-Benrath konstruierbar. Allerdings ergeben sich hierdurch Auswirkungen auf die Betriebsqualität, wie dies bei hochbelasteten Streckenabschnitten nicht ungewöhnlich ist.

Bautechnisch wird die Machbarkeit ebenfalls positiv eingeschätzt. Alle typischerweise anfallenden Kostenpositionen wurden quantifiziert und etwaige Risiken (z.B. Planfeststellungsverfahren) analysiert. Danach erscheint je nach Bauverfahren ein Kostenvolumen von 19 - 24 Millionen Euro realistisch.

Die verkehrliche Wirkungsanalyse für den Ohne- und den Mitfall zeigt im Ohne-Fall eine Reduktion der Fahrgäste in Köln-Mülheim von derzeit rund 15.000 auf dann nur noch 12.000 auf, während im Mitfall bis zu 18.200 Fahrgäste erwartet werden.

Die Nutzen-Kosten-Untersuchung liegt vor. Es wird bei konservativer Betrachtung ein Nutzen-Kosten-Indikator (NKI) zwischen 1,11 (Zeithorizont 2030x) und 1,19 (Zeithorizont 202x) erreicht.

Ohne Risikozuschläge liegt der erreichbare NKI bei 1,46 bzw. 1,56. Dies würde neben der verkehrlichen auch die volkswirtschaftliche Sinnhaftigkeit von RRX-Halten in Köln-Mülheim im Sinne der Standardisierten Bewertung bestätigen. Die Fertigstellung der Machbarkeitsstudie ist für Dezember 2016 vorgesehen.

Diese wichtigen Ergebnisse sind sehr hilfreich und wesentlich für die politischen Bemühungen der Stadt Köln, des Rheinisch Bergischen Kreises und des ZV NVR zur Aufnahme des RRX-Haltes Köln-Mülheim in die Bundesverkehrswegeplanung.

Machbarkeitsstudie „Kölner Südbahn S 16“

Mit der S 16 sollen in Köln die Bereiche der Parkstadt Süd, der städtebauliche Entwicklungsbereich Deutzer Hafen, die TH Köln und die Universität zu Köln mit dem Flughafen Köln/Bonn über die Südbrücke gem. dem S-Bahn-Linienkonzept 2030+ verbunden werden.

Die Stadt Köln und der NVR wollen in einer Machbarkeitsstudie die technische Realisierung, die daraus erwachsenden verkehrlichen Auswirkungen als auch das volkswirtschaftliche Kosten-Nutzen-Verhältnis anhand einer vereinfachten Standardisierten Bewertung ermitteln lassen. Im Vorgriff auf die Gesamtstudie wird vorab der im Ausbaufall notwendige maximale Flächenbedarf für die Bauleitplanung der beiden städtebaulichen Entwicklungsbereiche Parkstadt Süd und Deutzer Hafen ermittelt. Diese Vorstudie ist beauftragt und erste Ergebnisse werden am 28.11.2016 erwartet.

Die Gesamtstudie wird voraussichtlich im 1. Quartal 2017 vergeben und wird auf den Erkenntnissen der Vorstudie aufbauen.

gez. Dr. Tebroke

Der Vorstandsvorsteher