Weiterentwicklung des regionalen Stadtbahnnetzes

Stadt Bornheim
Ausschuss für Stadtentwicklung
02.09.2020

Rhein-Sieg-Kreis 01.4
Dr.-Ing. Christoph Groneck

:rhein-sieg-kreis

Zielnetz Stadtbahn Bonn/Rhein-Sieg 2023/26

Hintergrund
- Erarbeitung in der AG „Zukunft Stadtbahn Bonn/Rhein-Sieg“
- zwei Ausbaustufen 2023/2026 (ohne/mit Infrastrukturausbau)
- Bezug i.W. auf **Taktverdichtungen der bestehenden Linien**

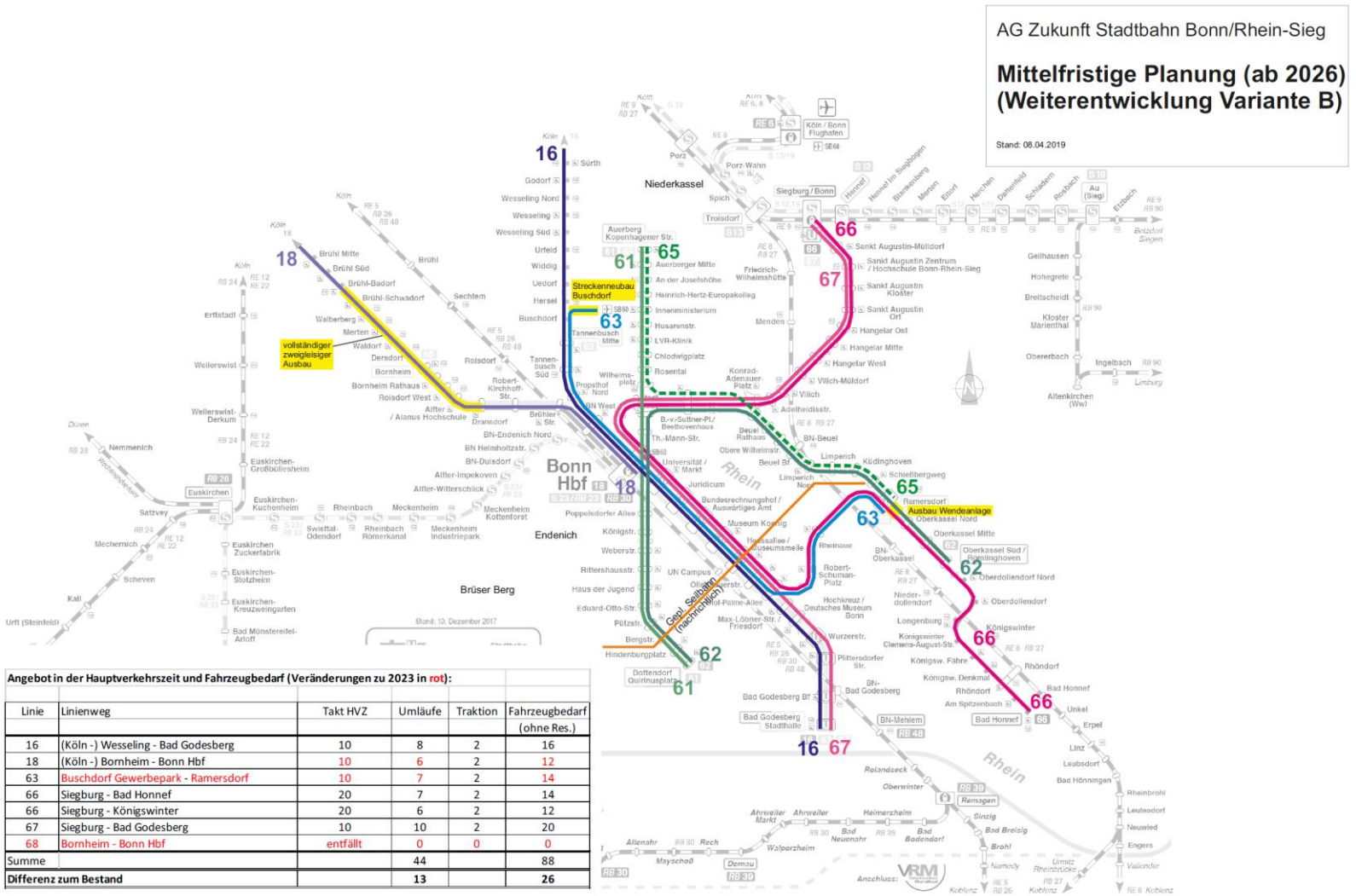
⇒ Die betroffenen Städte und Gemeinden im Rhein-Sieg-Kreis wurden vorab beteiligt.
⇒ Definition des zukünftigen Fahrzeugmehrbedarfs für das Stadtbahnnetz ist erfolgt
⇒ Insgesamt werden 22 zusätzliche Stadtbahnen (je 30m) benötigt (**ohne** Ersatzbeschaffungen)
⇒ Vorbereitung der Fahrzeugneubeschaffung läuft

Beschlussfassung
04.07.2019 Rat der Stadt Bonn
08.10.2019 Kreistag des Rhein-Sieg-Kreises

Bereits umgesetzte Maßnahmen 2019/20 ohne Fahrzeugmehrbedarf
- Einführung 10‘-Takt auf der Linie 16 in den Hauptverkehrszeiten
- Durchgehender 30‘-Takt abends und am Wochenende auf den Linien 16 und 18 (vorher nur zeit- bzw. abschnittsweise)
- Wochenend-Nachtverkehr auf den Linien 16 und 18 (stündlich durchgehend)

⇒ Aktuelle Anfrage Stadt Köln: Verdichtung auf 20‘-Takt an Samstagen analog S-Bahn-Netz
⇒ Realisierung ab Sommer 2021 möglich

Zielnetz Stadtbahn 2023/26



Angebot in der Hauptverkehrszeit und Fahrzeugbedarf (Veränderungen zu 2023 in rot):

Linie	Linienweg	Takt HVZ	Umläufe	Traktion	Fahrzeugbedarf (ohne Res.)
16	(Köln -) Wesseling - Bad Godesberg	10	8	2	16
18	(Köln -) Bornheim - Bonn Hbf	10	6	2	12
63	Buschdorf Gewerbepark - Ramersdorf	10	7	2	14
66	Siegburg - Bad Honnef	20	7	2	14
66	Siegburg - Königswinter	20	6	2	12
67	Siegburg - Bad Godesberg	10	10	2	20
68	Bornheim - Bonn Hbf	entfällt	0	0	0
Summe			44		88
Differenz zum Bestand			**13**		**26**

:rhein-sieg-kreis

Machbarkeitsstudie zweigleisiger Ausbau Linie 18

Aufgabenstellung

- Ziel: Zweigleisiger Ausbau des Abschnitts Brühl-Badorf – Bonn-Dransdorf für 10‘-Takt
- Bestandsanalyse
- Ermittlung der verkehrlichen Wirkungen (Fahrgastaufkommen, Verlagerungspotenziale)
- Prüfung der technischen und volkswirtschaftlichen Machbarkeit (Förderfähigkeit)
- Prüfung eines neuen Haltepunktes Bornheim West

⇒ Die MBS ist **keine** Entwurfsplanung, sondern die Voraussetzung, um das Projekt anzugehen!
⇒ Die Prüfung der Förderfähigkeit erfolgt als vereinfachte standardisierte Bewertung

Projektpartner

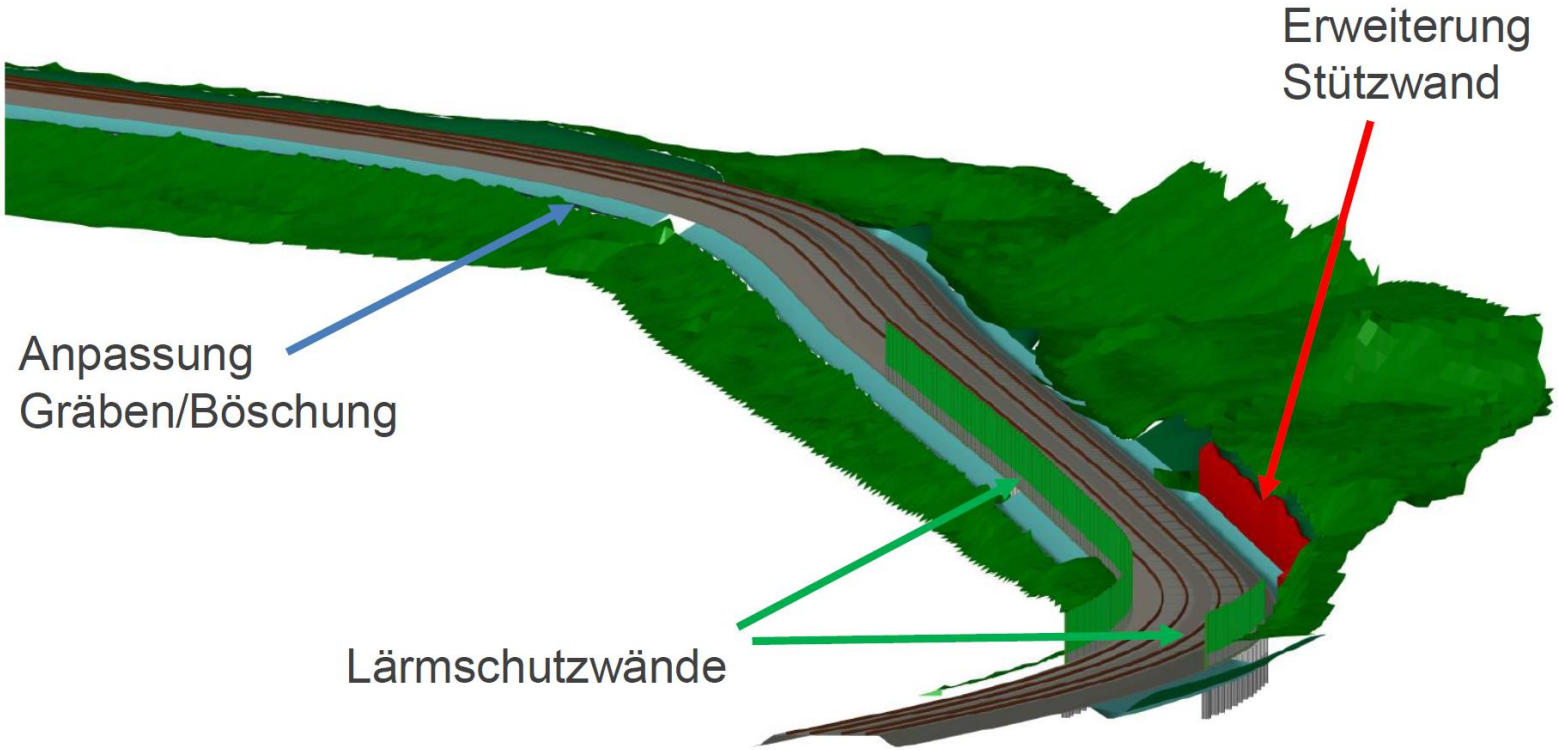
- Rhein-Sieg-Kreis (Koordination), Rhein-Erft-Kreis, Alfter, Bonn, Bornheim, Brühl
- HGK als Eisenbahninfrastrukturnehmen
- Verkehrsunternehmen KVB und SWBV
- NVR als Bewilligungsbehörde

Zeitplan

- Beauftragung am 08.07.2019
- Fertigstellung gemäß Leistungsbeschreibung spätestens 12 Monate nach Auftragserteilung
- **Aber: Daten der VRS-Erhebung 2018 als Grundlage für die Verkehrsuntersuchung wurden entgegen des ursprünglichen Zeitplans immer noch nicht bereit gestellt!**

:rhein-sieg-kreis

AKTUELLER BEARBEITUNGSSTAND
TECHNISCHE MACHBARKEIT



Stadtbahn Niederkassel mit Rheinquerung

Hintergründe

- Anbindung von über 50.000 Menschen auf der rechten Rheinseite an das Schienennetz
- Nutzung der bestehenden rechtsrheinischen Schieneninfrastruktur für den Personenverkehr
- Lückenschlüsse zum Kölner und Bonner Stadtbahnnetz

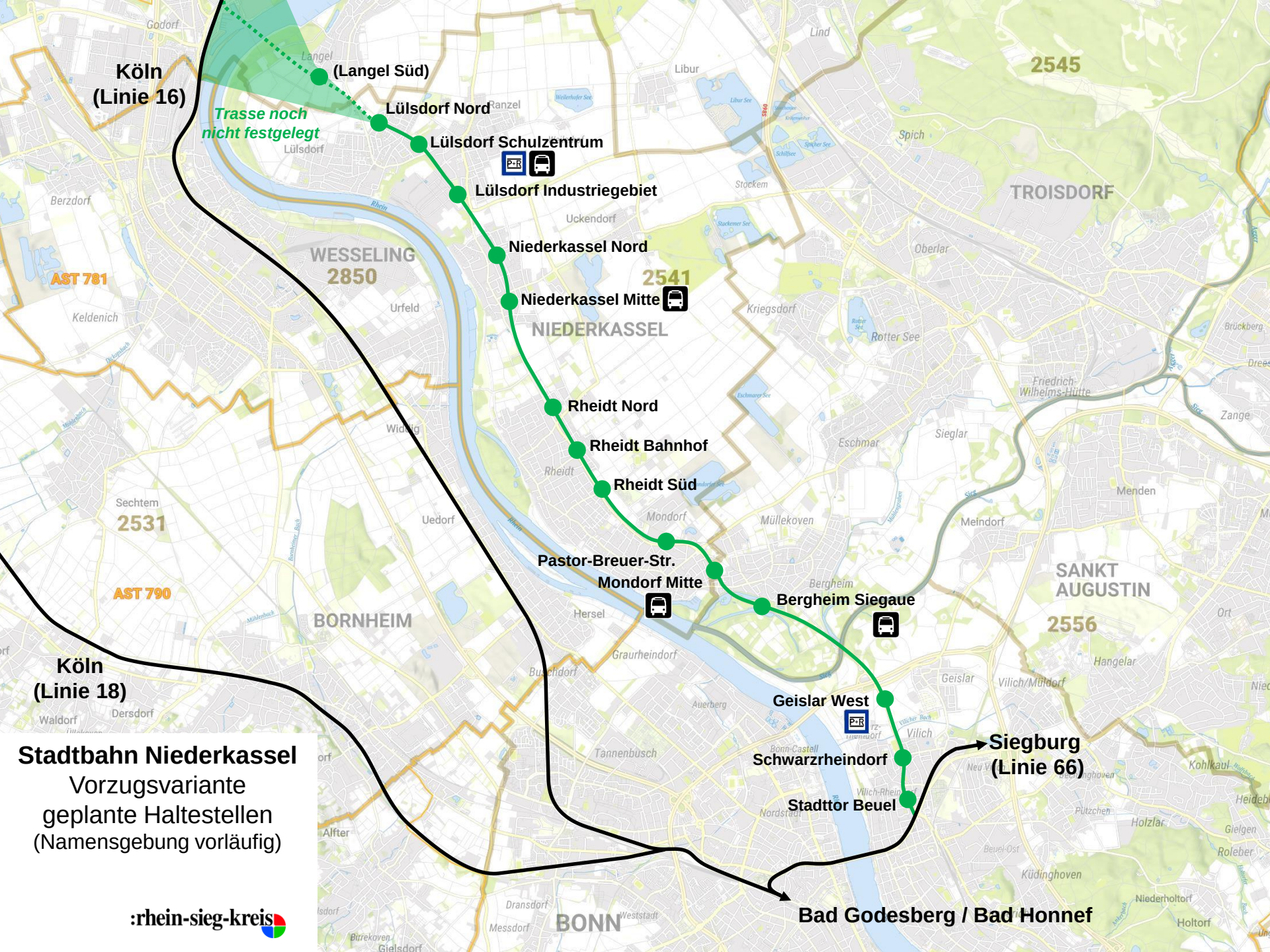
Sachstand

- Vorzugsvariante **mit Rheinquerung** wurde im November 2018 politisch bestätigt
- Vorläufige Programmaufnahme in das Bundes-GVFG ist erfolgt
- Aktuell erfolgt die Abstimmung der Standardisierten Bewertung mit dem VM NRW und BMVI

⇒ Mit dem NVR sind im Vorfeld mögliche Rheinquerungen für die S-Bahn abgestimmt worden.

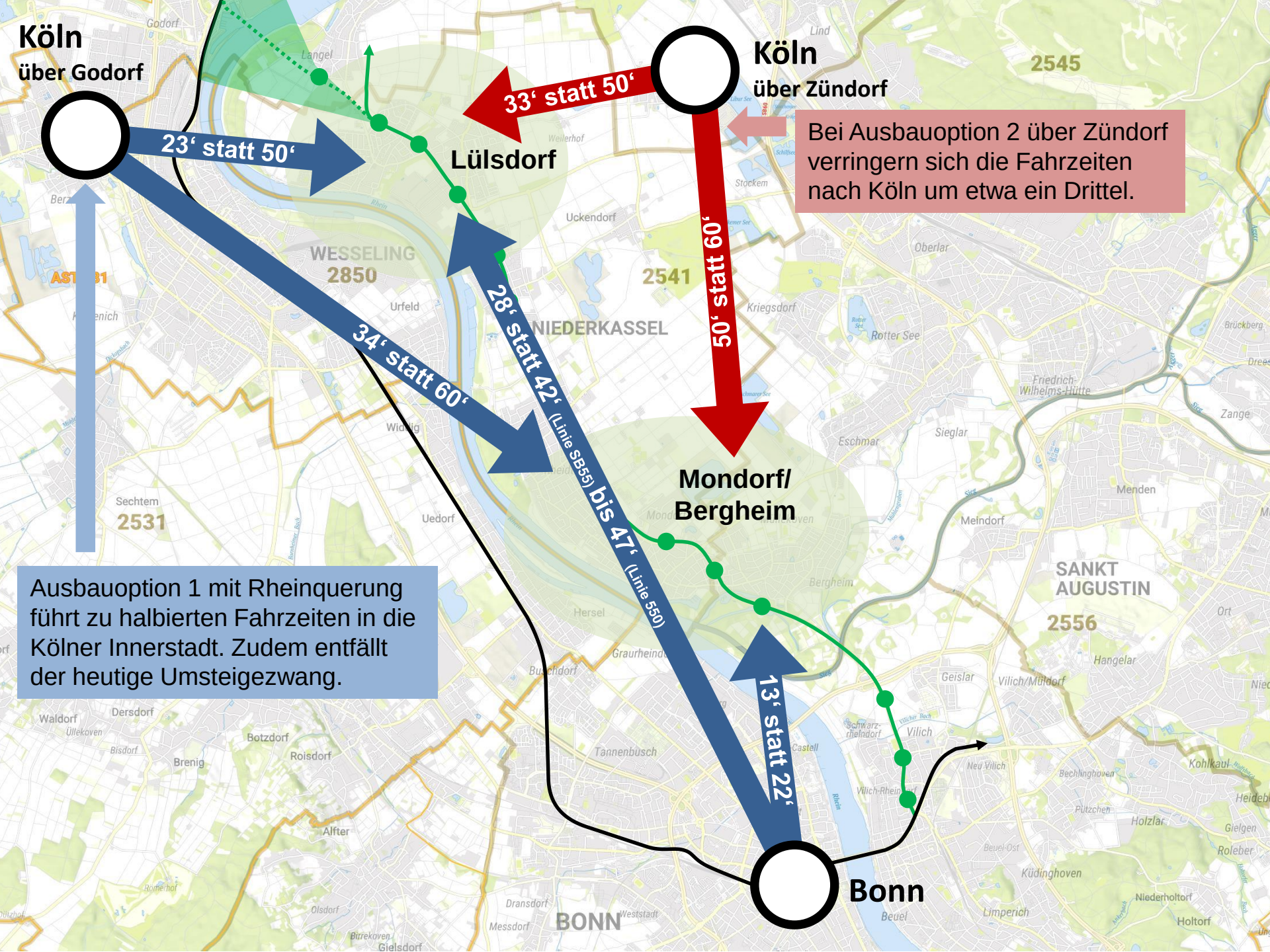
⇒ Nachdem eine Rheinquerung für das Eisenbahnnetz nicht in den BVWP aufgenommen worden ist, haben sich NVR und RSK auf eine bevorzugte Realisierung der **Stadtbahn** verständigt.

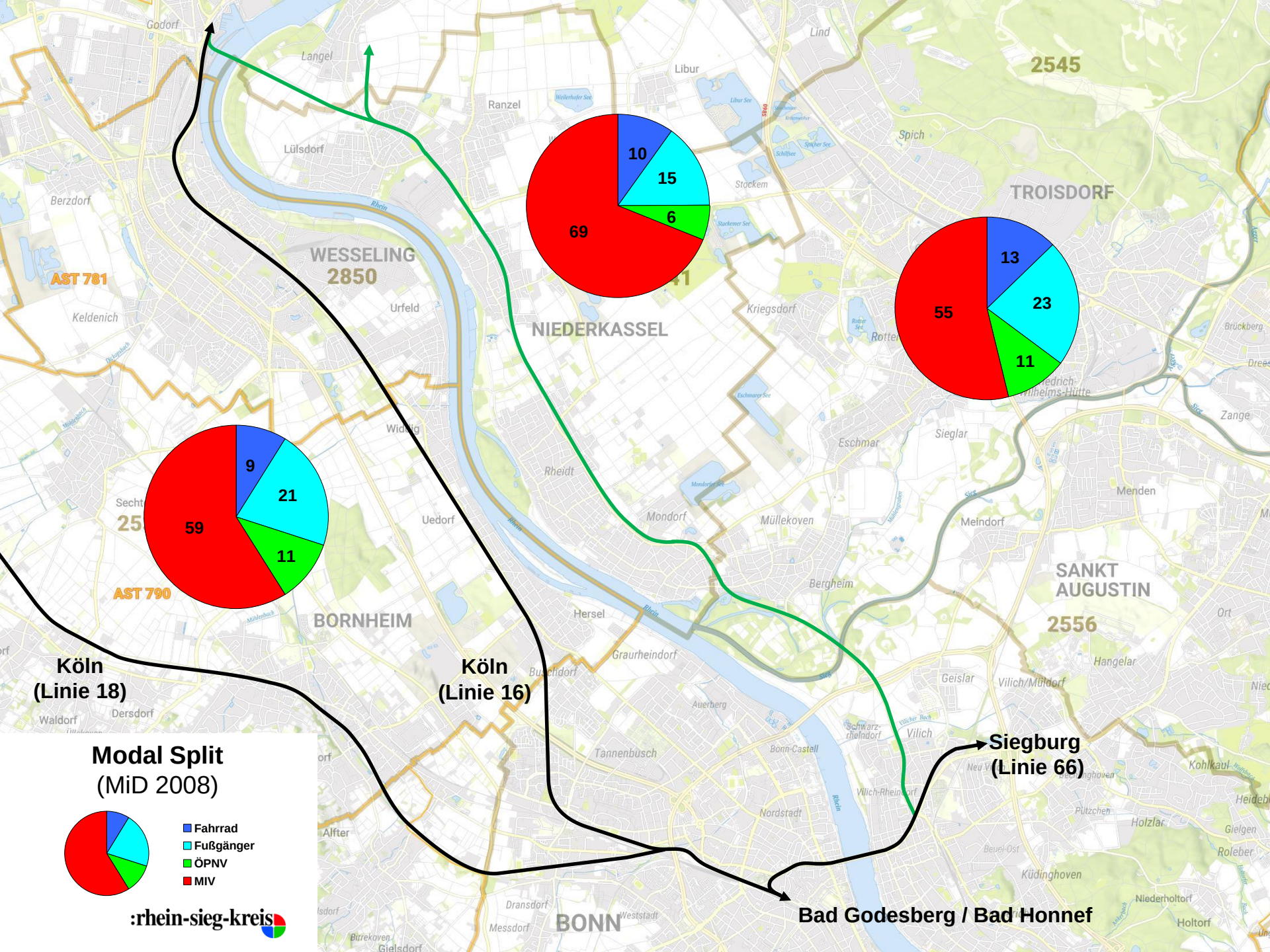
⇒ Für das Eisenbahnnetz gibt es derzeit **keine** konkreten Planungen einer zusätzlichen Rheinquerung zwischen Köln und Bonn.

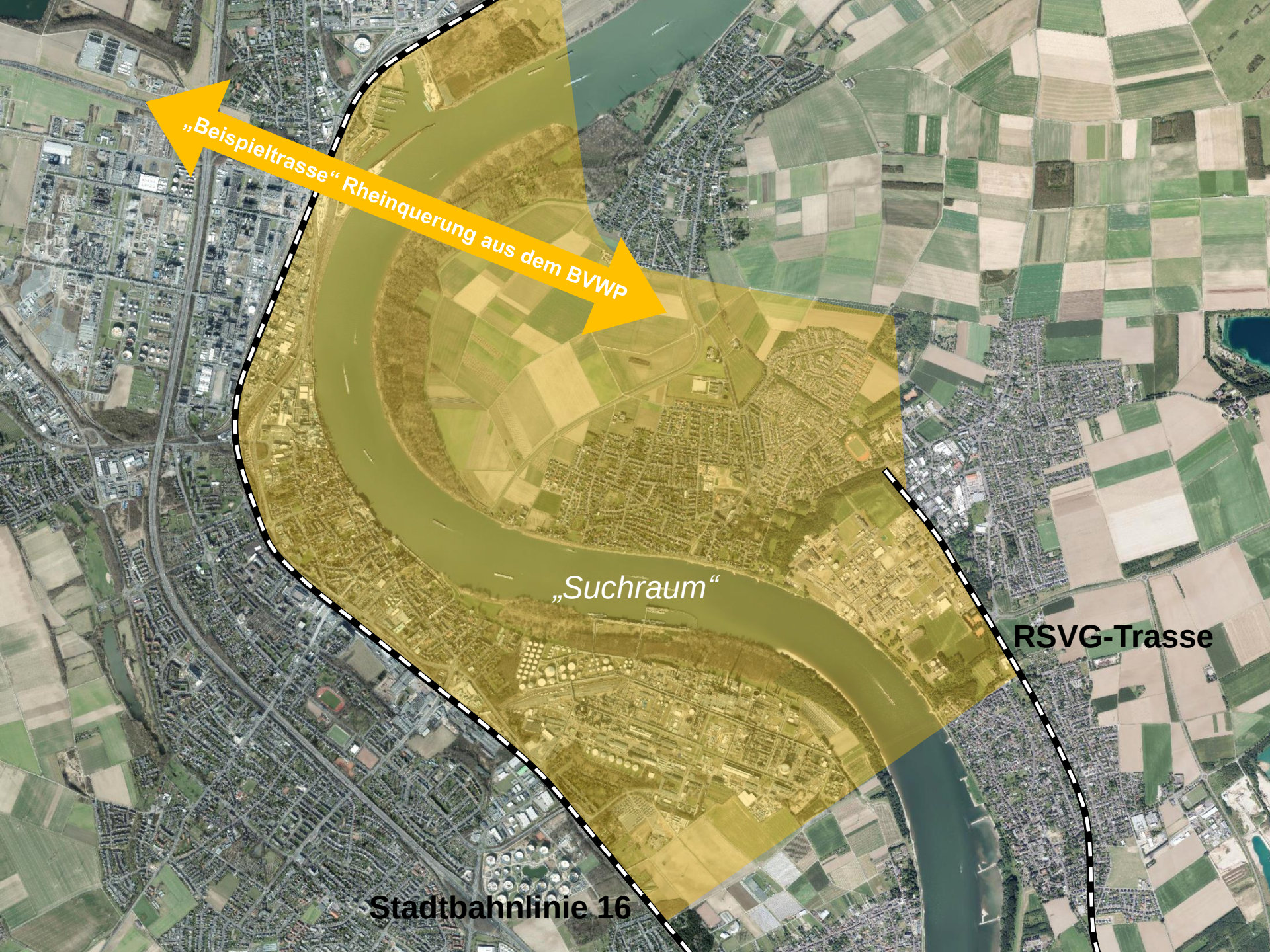


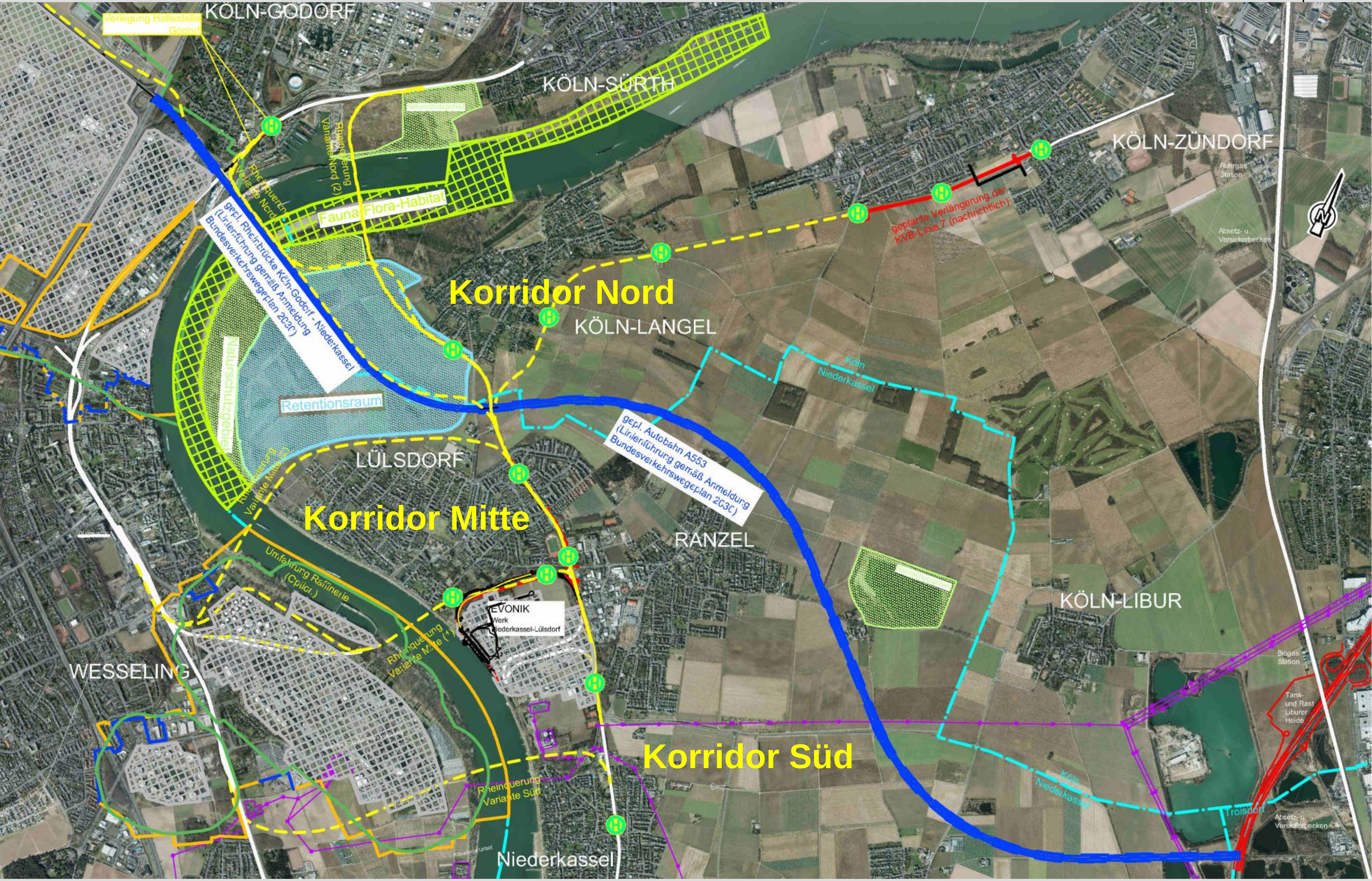
Stadtbahn Niederkassel
Vorzugsvariante
geplante Haltestellen
(Namensgebung vorläufig)

:rhein-sieg-kreis


Köln
über Godorf
Köln
über Zündorf
Lülsdorf
Mondorf/
Bergheim
Bonn
23‘ statt 50‘
33‘ statt 50‘
50‘ statt 60‘
34‘ statt 60‘
28‘ statt 42‘ (Linie SB55) bis 47‘ (Linie 550)
13‘ statt 22‘
Bei Ausbauoption 2 über Zündorf verringern sich die Fahrzeiten nach Köln um etwa ein Drittel.
Ausbauoption 1 mit Rheinquerung führt zu halbierten Fahrzeiten in die Kölner Innerstadt. Zudem entfällt der heutige Umsteigezwang.
WESSELING
2850
NIEDERKASSEL
2541
2545
SANKT
AUGUSTIN
2556
Sechtem
2531
BONN


10
15
6
69
13
23
11
55
9
21
11
59
AST 781
AST 790
WESSELING
2850
NIEDERKASSEL
TROISDORF
BORNHEIM
SANKT
AUGUSTIN
2556
BONN
2545
Köln
(Linie 18)
Köln
(Linie 16)
Siegburg
(Linie 66)
Bad Godesberg / Bad Honnef
Modal Split
(MiD 2008)
Fahrrad
Fußgänger
ÖPNV
MIV
:rhein-sieg-kreis

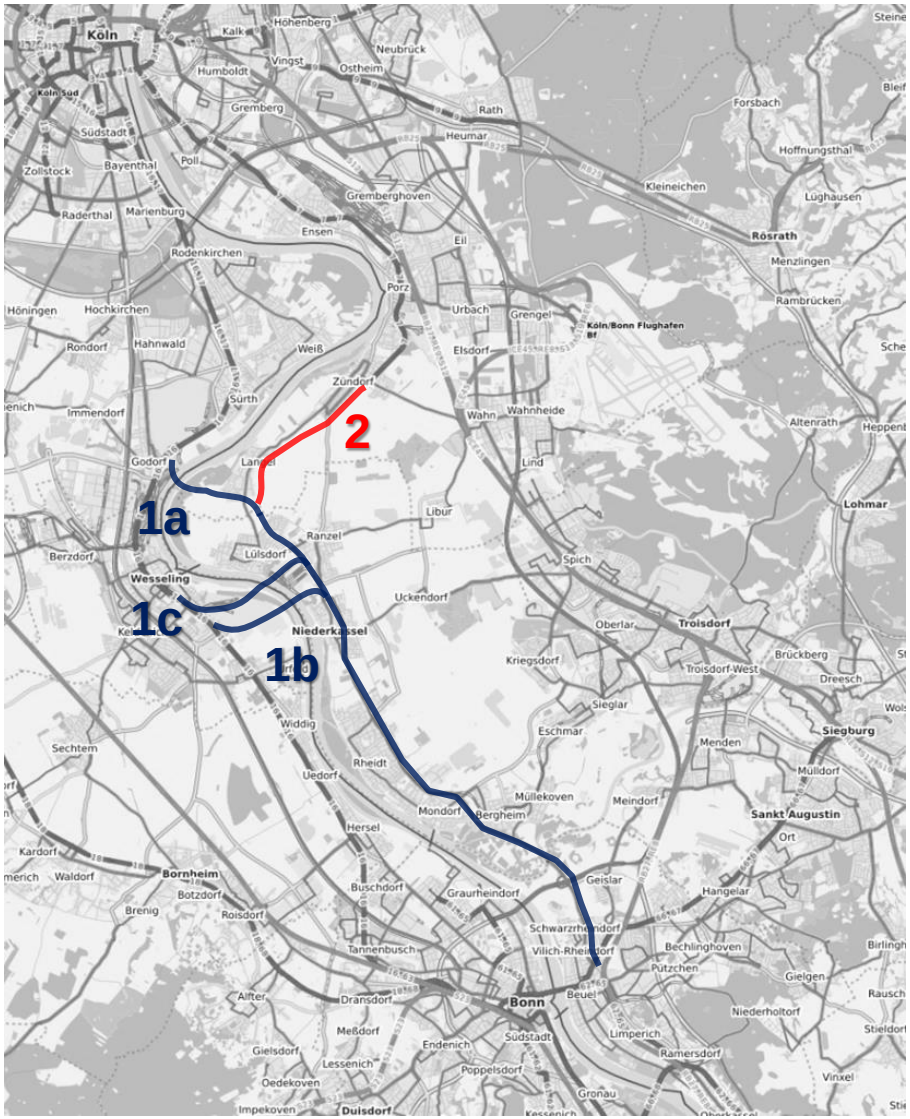

„Beispieltrasse“ Rheinquerung aus dem BVWP
„Suchraum“
RSVG-Trasse
Stadtbahnlinie 16

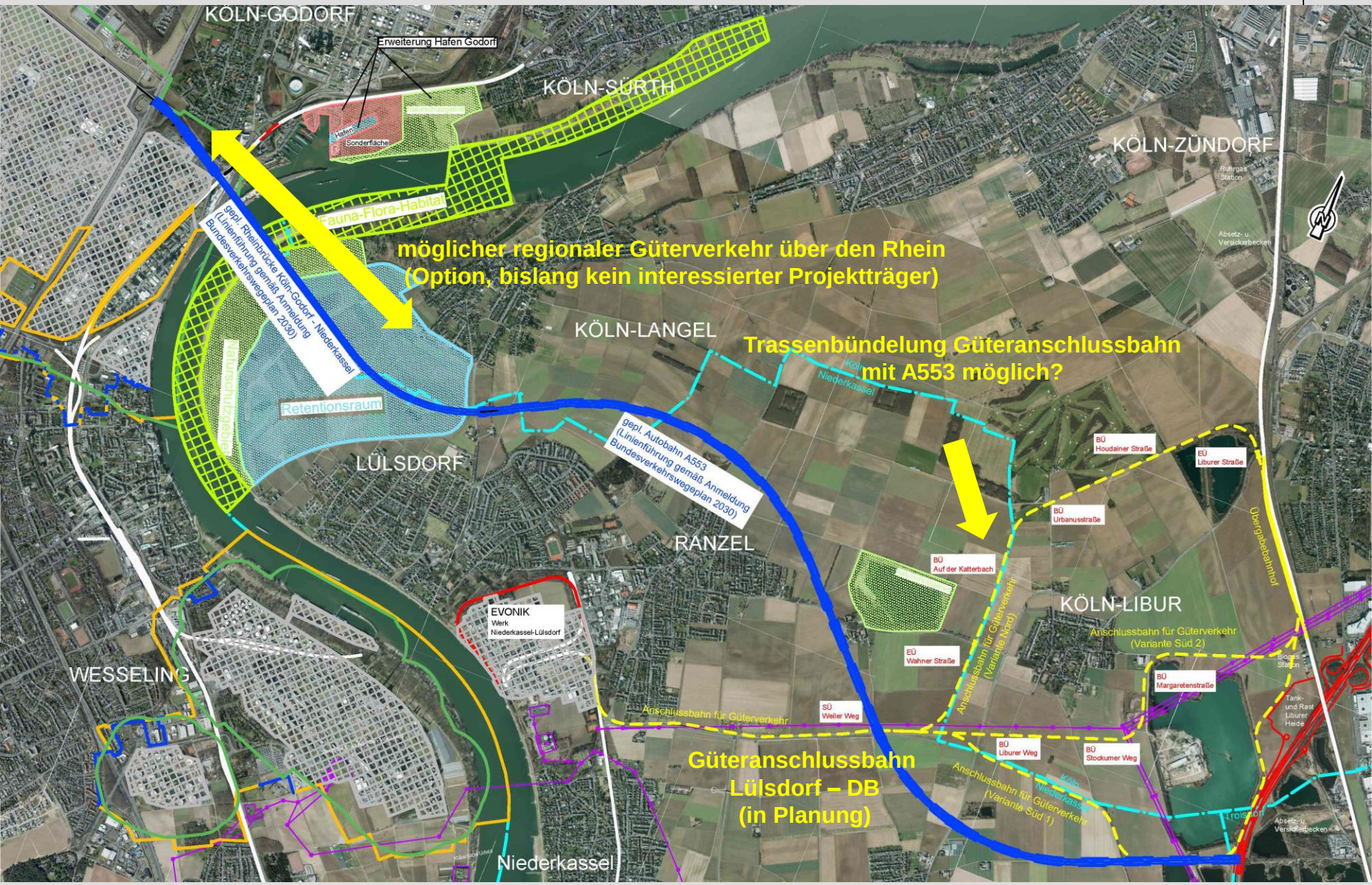


KÖLN-GODORF
Verlegung Haltestelle Godorf
KÖLN-SÜRTH
KÖLN-ZÜNDORF
Fauna-Flora-Habitat
gepl. Rheinbrücke Köln-Godorf - Niederkassel (Linienführung gemäß Anmeldung Bundesverkehrswegeplan 2030)
geplante Verlängerung der KVB-Linie 7 (nachrichtlich)
Korridor Nord
KÖLN-LANGEL
Retentionsraum
Naturschutzgebiet
Köln Niederkassel
LÜLSDORF
gepl. Autobahn A553 (Linienführung gemäß Anmeldung Bundesverkehrswegeplan 2030)
Korridor Mitte
RANZEL
Umfahrung Raffinerie (Option)
EVONIK Werk Niederkassel-Lülsdorf
Rheinquerung Variante Mitte
KÖLN-LIBUR
WESSELING
Korridor Süd
Rheinquerung Variante Süd
Niederkassel
Troisdorf

- Varianten 1a und 1c lassen den höchsten Nutzen erwarten
- Variante 1a gegenüber 1c zu bevorzugen (Fahrgastaufkommen 1a höher, Machbarkeit 1c aufgrund Nähe zu Shell nicht gesichert)
- Variante 1b lässt deutlich geringeren Nutzen erwarten, voraussichtlich NKI<1
- Variante 2 hat die geringsten Kosten, aber auch den geringsten Nutzen, schlechterer NKI als 1a/1c

⇒ **Vorzugsvariante: 1a**




KÖLN-GODORF
Erweiterung Hafen Godorf
KÖLN-SÜRTH
KÖLN-ZÜNDORF
Sonderfläche
Fauna-Flora-Habitat
möglicher regionaler Güterverkehr über den Rhein
(Option, bislang kein interessierter Projektträger)
gepl. Rheinbrücke Köln-Godorf - Niederkassel
(Linienführung gemäß Anmeldung Bundesverkehrswegeplan 2030)
KÖLN-LANGEL
Trassenbündelung Güteranschlussbahn
mit A553 möglich?
Retentionsraum
LÜLSDORF
gepl. Autobahn A553
(Linienführung gemäß Anmeldung Bundesverkehrswegeplan 2030)
RANZEL
BÜ Houdainer Straße
EÜ Liburer Straße
BÜ Urbanusstraße
BÜ Auf der Katterbach
KÖLN-LIBUR
Anschlussbahn für Güterverkehr (Variante Süd 2)
EÜ Wahner Straße
BÜ Margaretenstraße
EVONIK
Werk
Niederkassel-Lülsdorf
WESSELING
Anschlussbahn für Güterverkehr
SÜ Weiler Weg
BÜ Liburer Weg
BÜ Stockumer Weg
Güteranschlussbahn
Lülsdorf – DB
(in Planung)
Anschlussbahn für Güterverkehr (Variante Süd 1)
Niederkassel

Abstimmung der Rheinquerung mit Straßen.NRW

Dialogforum A553 am 21./22.11.2018
- Präsentationen RSK und NVR

Infomesse auf der MS Loreley am 16.03.2019
- Gemeinsamer Stand RSK/NVR
- Projektflyer „Bündelungsoptionen“

Nächste Schritte
- Prüfung/Diskussion Bündelungsoptionen Stadtbahn und **Güterverkehr rechtsrheinisch** nach Vorlage Trassenvarianten A553
- **Nach derzeitigem Planungsstand sind A553 und Stadtbahn rheinquerend nicht gebündelt.**
- **Stadtbahn ist eigenständiges GVFG-Projekt!**

INFOPAPIER

RHEINSPANGE553

Bündelungsoptionen Schiene

Die mögliche Bündelung des Straßenprojekts Rheinspange 553 mit aktuellen Schienenvorhaben ist für viele Menschen in der Region ein wichtiges Thema. Durch gemeinsame Trassenverläufe soll der Eingriff in Landschaft und Natur im Planungsraum minimiert werden.

Für die Planung von Schienenwegen und Autobahnen sind allerdings grundsätzlich unterschiedliche Vorhabenträger zuständig und es gibt verschiedene, formal voneinander getrennte Linienbestimmungs- und Planfeststellungsverfahren. Straßen.NRW hat im Zuge der Planung der Rheinspange 553 deshalb sehr frühzeitig einen engen Austausch mit der Nahverkehr Rheinland GmbH und dem Rhein-Sieg-Kreis etabliert. Vertreterinnen und Vertreter beider Institutionen nehmen als dauerhafte Mitglieder an den regelmäßigen Sitzungen des Dialogforums teil – einem Gremium zur konsequenten Beteiligung der wesentlichen Interessengruppen an der Planung. Die Bündelungsoptionen der neuen Autobahn mit ebenfalls aktuell geplanten Schienentrassen sollen so im Blick behalten und konsequent mit abgewogen werden.

Derzeit (Stand Februar 2019) gibt es verschiedene Überlegungen und Planungen für den rheinquerenden Schienenverkehr zwischen Köln und Bonn. Sie sollen hier kurz beschrieben und in ihren Auswirkungen auf die Planungen der Rheinspange erläutert werden.

Stadtbahn

Der Rhein-Sieg-Kreis plant in seiner Zuständigkeit als Aufgabenträger für den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) eine Stadtbahnverbindung Bonn – Niederkassel – Köln. Die existierende eingleisige Eisenbahnstrecke in Niederkassel verläuft nahe am Siedlungsgebiet und wäre somit für den Personenverkehr prädestiniert. Jedoch existiert derzeit keine Anbindung dieser Trasse nach Bonn oder Köln. Für die Anbindung an Köln gibt es zwei Optionen: Ein Verbleiben auf der rechten Rheinseite mit einem Anschluss über Köln-Zündorf oder ein Anschluss an die linksrheinische Rheinuferbahn über Köln-Godorf (siehe Abb. 1).

Vorliegende Untersuchungen belegen den Vorteil für die zweite Variante, da sie in das technisch einheitliche Hochflursystem Köln-Bonn integrierbar ist und somit einen durchgehenden Stadtbahnverkehr zwischen Köln und Bonn ermöglichen würde. Außerdem würde sie die Fahrzeiten zwischen Niederkassel und Köln weitaus deutlicher reduzieren als die Verbindung über Zündorf. Die Kölner Innenstadt könnte durch Nutzung der Trasse der heutigen Stadtbahnlinie 17 hervorragend erschlossen werden. Eine technische Machbarkeitsstudie wurde bereits abgeschlossen. Sowohl aus technischer als auch aus wirtschaftlicher Sicht sprechen die Untersuchungsergebnisse sehr eindeutig für eine Vorzugsvariante, die den Rhein nördlich von Lülsdorf auf direktem Weg nach Godorf quert. Der genaue Trassenverlauf ist dabei noch nicht festgelegt.

:rhein-sieg-kreis

Der Rhein-Sieg-Kreis ist kommunaler Aufgabenträger für den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und zuständig für die Planung der Stadtbahn Bonn – Niederkassel – Köln.

Weitere Informationen unter: **www.rhein-sieg-kreis.de/mobilitaet-umwelt/verkehr**

:rhein-sieg-kreis

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Rhein-Sieg-Kreis 01.4
Dr.-Ing. Christoph Groneck

:rhein-sieg-kreis