

Vorbemerkungen:

In der Hauptausschusssitzung des NVR (Nahverkehr Rheinland) wurde am 17.06.2011 ein Konzept zur Weiterentwicklung des Schienenpersonennahverkehrs im NVR unter besonderer Berücksichtigung der Engpassproblematik im Knoten Köln vorgestellt. In diesem Konzept sind langfristige Planungen für Angebotsverbesserungen in den drei Zeithorizonten 2016, 2020 und 2030 enthalten. Hierüber wurde der Ausschuss für Planung und Verkehr in seiner Sitzung am 15.09.2011.

Der NVR wurde durch den Rhein-Sieg-Kreis gebeten, dass vorgelegte Zielkonzept um zwei Maßnahmen zu ergänzen:

- Einführung einer S-Bahn-Verbindung zwischen Köln und Bonn im 20-Minuten-Takt
(Hinweis: Zur Machbarkeitsstudie „S-Bahn Köln-Bonn linksrheinisch“ ist eine öffentliche Ausschreibung gemäß VOL/A in die Wege geleitet worden. Gegenstand der Machbarkeitsstudie ist die Überprüfung, inwiefern ein potentieller S-Bahn-Verkehr auf der linken Rheinstrecke zwischen Köln und Bonn ohne/mit entsprechendem Infrastrukturausbau möglich ist. Ziel der Machbarkeitsstudie ist es, den volkswirtschaftlichen Nutzen anhand einer Standardisierten Bewertung darzustellen. Die formale Prüfung der vorzulegenden Unterlagen als auch die inhaltliche Prüfung auf Einhaltung der Vorgaben sind abgeschlossen. Vier Angebote erfüllen die Vorgaben der Bewerbungsbedingungen und sind wertungsfähig. Der Zuschlag wird bis zum 30.11.2015 an das wirtschaftlichste Angebot erteilt.
- Ausbau der RB 23 / S 23 (Voreifelbahn) zur elektrifizierten S-Bahn-Linie S23, inklusive südliche Verlängerung über Bonn Hbf hinaus bis Bonn-Mehlem
(Hinweis: Auf der Grundlage des Beschlusses in der gemeinsamen Sitzung der Planungs- und Verkehrsausschüsse der Bundesstadt Bonn und des Rhein-Sieg-Kreises am 23.04.2015 wurden die Abstimmungsgespräche zwischen dem NVR, der Bundesstadt Bonn, dem Kreis Euskirchen und dem Rhein-Sieg-Kreis aufgenommen. Eine Verwaltungsvereinbarung sowie ein Leistungsverzeichnis sind in der Vorbereitung. Das Vorgehen soll analog zur „Machbarkeitsstudie S-Bahn-Verbindung zwischen Köln und Bonn“ erfolgen. Im Haushalt des Rhein-Sieg-Kreis stehen aber keine Haushaltsmittel für eine Beauftragung in 2016 zur Verfügung.)

Auf der Grundlage des neu abgestimmten Zielkonzeptes wurde dann der Entwurf des SPNV-Nahverkehrsplans 2016 des NVR erstellt.

Erläuterungen:

Der Entwurf des SPNV-Nahverkehrsplans 2016 des NVR wurde der Versammlung des NVR am 20.10.2015 vorgelegt und nach § 9 ÖPNVG NRW erfolgt nun das Beteiligungsverfahren der Träger öffentlicher Belange.

Der vorliegende Entwurf des SPNV-Nahverkehrsplans 2016 des NVR ist im Kreistagsinformationssystem unter der heutigen Sitzung abrufbar:

<http://session.rhein-sieg-kreis.de/bi/infobi.php>

Die Zielnetze aus dem Planungskonzept von 2012 sind durch den vorliegenden Entwurf des SPNV-Nahverkehrsplans 2016 für die Zeithorizonte 2020 (kurzfristige Maßnahmen), 2025 (mittelfristige Maßnahmen) und 2030(+) (langfristige Maßnahmen) fortgeschrieben.

Auflistung der im Entwurf des SPNV-Nahverkehrsplans 2016 des NVR aufgeführten Maßnahmen, welche den Rhein-Sieg-Kreis betreffen:

Zielnetz 2020

- Die Linien RE 5, MRB 26, RB 30 und RB 48 werden zusätzlich den neuen Haltepunkt Bonn UN-Campus nach dessen Fertigstellung bedienen.
- Die Linie RE 8 soll die Fahrlagen mit der Linie RB 27 tauschen. Damit kann zum einen die Linie RE 8 in Abstimmung mit dem VRR und den Niederlanden nach Venlo verlängert werden. Zum anderen kann die Linie RB 27 in den Folgejahren sukzessive in den geplanten S-Bahnbetrieb im Zuge der Verlängerung der S 6 in Richtung Mönchengladbach sowie der S 13 in Richtung Koblenz überführt werden. Diese Maßnahmen werden im Zusammenhang mit dem Wettbewerbsverfahren RE 8 / RB 27 / RB 33 weiterverfolgt.
- Die Linie S 19 wird ganztägig stündlich über Herchen bis nach Au (Sieg) verlängert. Die Linien S 12 und S 19 überlagern sich somit zwischen Hennef (Sieg) und Au (Sieg) zu einem 30-Minuten-Takt.

Zielnetz 2025

Das mittelfristige Zielnetz erfordert zusätzliche Infrastrukturmaßnahmen, die insbesondere das S-Bahn-Netz betreffen. Der Ausbau und die damit verbundene Kapazitätssteigerung der S-Bahn-Stammstrecke dienen der Entlastung des Bahnknotens Köln, indem einzelne bisherige Regionalverkehre (RB 27 und RB 38) auf die S-Bahn-Strecken verlagert werden.

Dadurch werden erhebliche verkehrliche Effekte in Bezug auf höhere Pünktlichkeit, verdichtete Angebote und bessere Erreichbarkeit vieler innerstädtischer Ziele durch deutlich mehr Verknüpfungen mit dem lokalen ÖPNV erwartet. Ein weiterer Vorteil ist, dass die ergänzend verkehrenden RE-Züge von der Bedienung des Ballungsraumverkehrs – dieser geht auf die S-Bahn über – entlastet und dadurch beschleunigt werden können.

- Auf der rechten Rheinseite wird die Linie S 13 nach dem erfolgten Ausbau der Strecke im 20-Minuten-Takt über Bonn-Vilich (neuer Haltepunkt mit Stadtbahn-Verknüpfung), Bonn-Beuel und dem neuen Haltepunkt Bonn-Ramersdorf bis Bonn-Oberkassel verlängert. Einmal pro Stunde soll die Linie S 13 die RB 27 ersetzen und über Linz ggfs. bis Neuwied und Koblenz weiterfahren.
- Mit den Änderungen im S-Bahn-Netz und dem Ersatz der Linie RB 27 kann die Linie RE 8 beschleunigt werden.
- Es ist geplant, die zum Fahrplanwechsel 12/2014 realisierte S 19 im 60-Min-Takt bis Au (Sieg) zu verlängern.

7.4 Zielnetz 2030 (+)

Die über den Zielhorizont 2025 hinausgehenden Maßnahmen beschreiben ein langfristig angestrebtes Zielnetz mit dem Umsetzungszeitraum bis 2030 bzw. darüber hinaus. Aufgrund der

starken Auslastung des Bestandsnetzes sind wesentliche Teile dieser Planungen nur nach einem massiven Ausbau der Infrastruktur realisierbar. Dies betrifft im Besonderen die Erweiterung des S-Bahn-Netzes, die Elektrifizierung von bisherigen Dieselstrecken (Voreifelbahn, Eifelstrecke und Oberbergische Bahn) sowie den Bau separater S-Bahn-Gleise entlang der Kölner Westspange.

Im Bereich der RE-Verkehre ist die Entwicklung maßgeblich von der Einführung des Rhein-Ruhr-Express (RRX) geprägt, welcher bisherige RE-Verbindungen übernehmen wird. Um den RRX realisieren zu können, muss die Netzinfrastruktur an wichtigen Knotenpunkten und ausgewählten Streckenabschnitten ausgebaut werden. Sämtliche Arbeiten an der Verkehrsinfrastruktur können nach heutigem Kenntnisstand etwa 2030 abgeschlossen sein.

- Das Zielkonzept sieht vor, dass die neue Linie S 15 die vorherigen Diesellinien RB 24 und RB 25 ersetzt. Die Züge beider Strecken werden in Köln miteinander verknüpft und stündlich durchgehende Fahrten von Kall bis Gummersbach angeboten. Das Konzept sieht zwischen Euskirchen und Overath eine Verdichtung auf einen 20-Minuten-Takt vor. Das Angebot wird zudem durch den stündlichen RE 22 von Trier bis Lüdenscheid überlagert. Im Zuge der Umstellung auf S-Bahn-Verkehr sind die neuen Haltepunkte Köln Aachener Straße (Übergang zu den Stadtbahnlinie 1 und 7), Köln Weißhausstraße, Köln-Klettenberg (Übergang zur verlängerten Stadtbahnlinie 13) und Hürth-Fischenich (Übergang zur Stadtbahnlinie 18) vorgesehen.
- Die zusätzliche Linie S 16 ist als Verstärkerlinie zur S 6 zwischen Leverkusen und dem neuen Haltepunkt Köln Bonner Wall vorgesehen. Zwischen Köln Messe/Deutz und Köln Bonner Wall ist ein durchgängiger 20-Minuten-Takt vorgesehen, der Abschnitt nach Leverkusen soll ausschließlich während der HVZ befahren werden. Perspektivisch bleibt die Verlängerungsoption der Linie über die Südbrücke bis zum Flughafen Köln/Bonn und von dort weiter in den Rhein-Sieg-Kreis denkbar, um den zukünftigen verkehrlichen Entwicklungen folgen zu können.
- Die neue Linie S 17 zwischen Köln Messe/Deutz und Bonn-Mehlem wird im 20-Minuten-Takt die stark nachgefragte Relation Köln – Bonn bedienen. Es werden zusätzlich die neuen Haltepunkte Köln Aachener Straße, Köln Weißhausstraße und Köln-Klettenberg bedient, so dass entlang der Westspange die Linien S 15 und S 17 einen gemeinsamen 10-Min-Takt bilden können. Die RB 48 entfällt zwischen Köln Hbf und Bonn-Mehlem.
- Mit der Elektrifizierung der Strecke Bonn – Euskirchen kann die Linie S 23 auf Elektrotriebwagen umgestellt und damit ein vollwertiger S-Bahn-Betrieb mit dichterem Taktfolge angeboten werden.

(Quelle: Entwurf des SPNV-Nahverkehrsplans 2016 des NVR)

Aus der Sicht der Verwaltung sollte dem NVR zu diesen Zielnetzen eine Stellungnahme mit folgenden Anmerkungen und Ergänzungswünschen übermittelt werden:

- a) Mit der Verlängerung der S13 von Troisdorf nach Bonn-Oberkassel (Zielnetz 2025) ist es nicht mehr möglich, dass Fahrten der S13 als S19 bis Hennef, Herchen oder Au/Sieg verlängert werden. Der NVP des NVR erwähnt zwar, dass die S19 weiterhin nach Au/Sieg fahren soll, erläutert aber nicht, wie die Linie dann betrieblich in den Knoten Köln eingebunden wird. Hier sieht die Verwaltung nach Konkretisierungsbedarf.
- b) Die Elektrifizierung der S23 (Zielnetz 2030) ist um die Zielvorstellung einer Verlängerung nach Bonn-Mehlem zu ergänzen, so wie dies vom Rhein-Sieg-Kreis und der Stadt Bonn gemeinsam zur Fortschreibung des ÖPNV-Bedarfsplan NRW angemeldet worden ist.
- c) Bei der zusammen mit der Verlängerung der S13 geplanten Beschleunigung des RE 8 (Zielnetz 2025) ist sicherzustellen, dass die Bahnhöfe Niederdollendorf, Königswinter,

Rhöndorf und Bad Honnef weiterhin mindestens zweimal stündlich bedient werden. Darüber hinaus hält es die Verwaltung für sinnvoll, die S13 in den Hauptverkehrszeiten nicht nur stündlich, sondern mit allen Fahrten über Bonn-Oberkassel bis Bad Honnef oder Linz weiterzuführen. Dies korreliert mit dem Ausbau der Strecke Bonn-Oberkassel – Linz, der vom Rhein-Sieg-Kreis und der Stadt Bonn gemeinsam zur Fortschreibung des ÖPNV-Bedarfsplan NRW angemeldet worden ist.

- d) Der RRX 4 soll nach bisheriger Planung am Bahnhof Köln/Bonn Flughafen enden. Eine Weiterführung der Linie in den Rhein-Sieg-Kreis mindestens nach Troisdorf und Siegburg ist zu prüfen.

Im Auftrag

(Michael Jaeger)