

Mitteilungsvorlage

- öffentlich nach § 48 Abs. 2 Satz 1 GO NRW

Drucksachen-Nr.

1510440NV2

Externe Dokumente

Eingang Ratsbüro

22.12.2016

Betreff

Sachstand Machbarkeitsstudie „S-Bahn Köln - Bonn linksrheinisch“

Finanzielle Auswirkungen

☐ Ja, sh. Begründung ☒ Nein

Stellenplanmäßige Auswirkungen

☐ Ja, sh. Begründung ☒ Nein

Verwaltungsinterne Abstimmung

Federführung: Amt 61

Dez. III

Genehmigung/Freigabe durch OB/Amt 01

Datum

22.12.2016

22.12.2016

27.12.2016

Unterschrift

gez. Hemminger

gez. Wiesner

gez. Sridharan

Beratungsfolge

Ausschuss für Planung, Verkehr und Denkmalschutz

Ausschuss für Planung, Verkehr und Denkmalschutz

Sitzung

19.01.2017

24.05.2017

Ergebnis

vertagt bei
Abwesenheit AfB

Inhalt der Mitteilung

Die Machbarkeitsstudie zur Untersuchung einer S-Bahn-Linie S 17 Köln-Deutz - Bonn 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 vom NVR 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-gleisigen 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-gleisig 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 zugelieferten 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.

Die Verwaltung wird über das Projekt weiter berichten.