

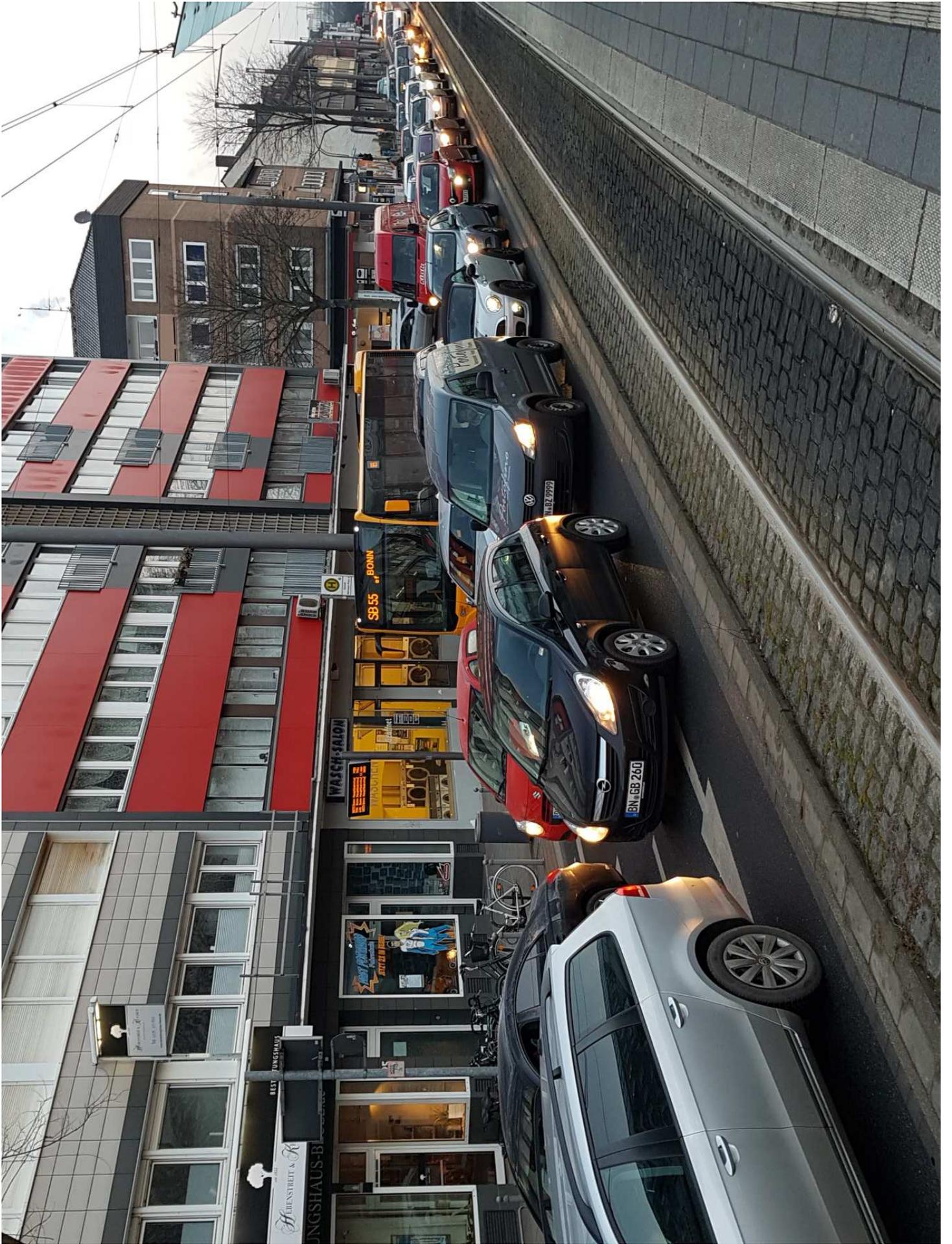


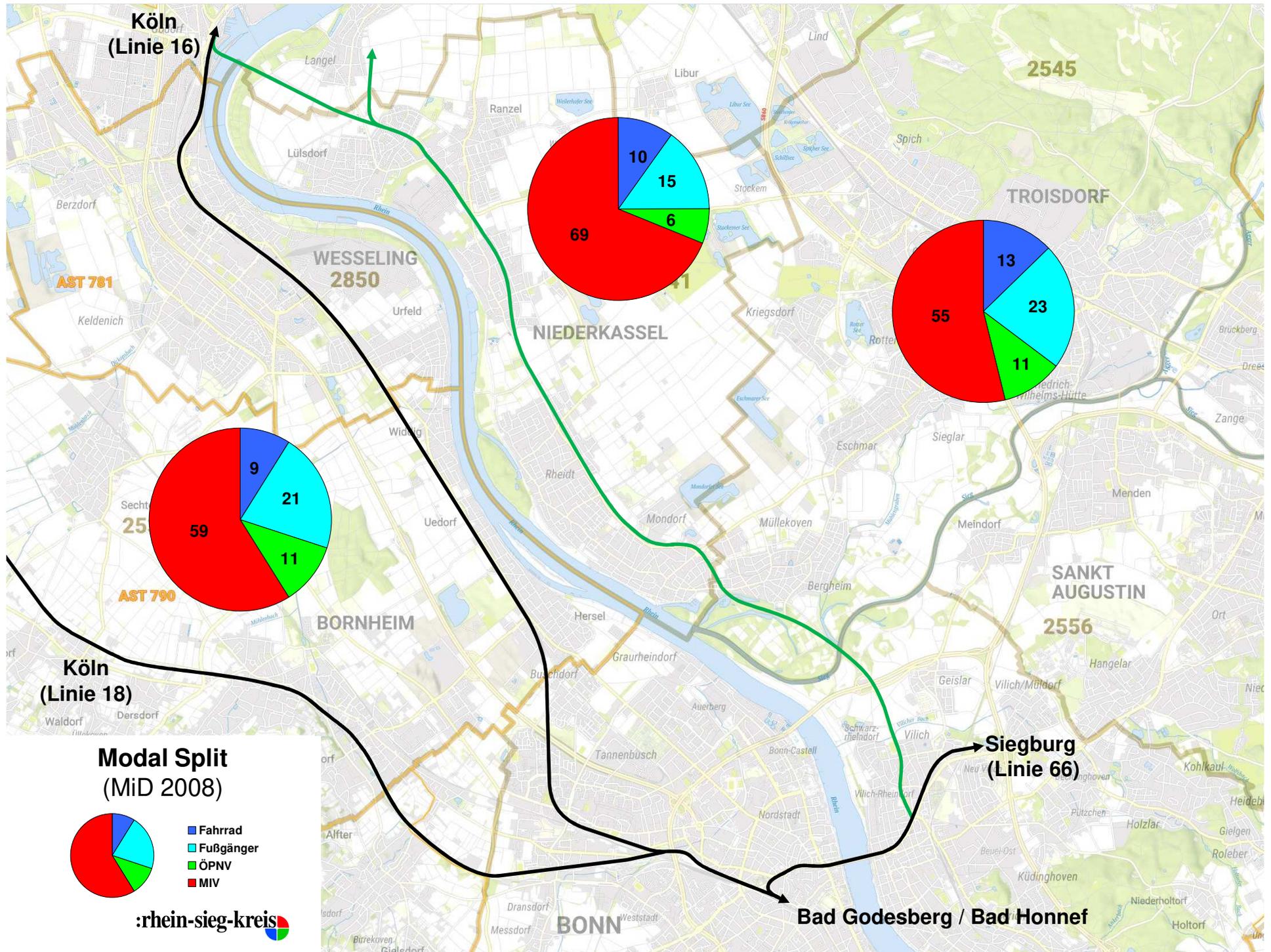
Stadtbahn Bonn – Niederkassel – Köln

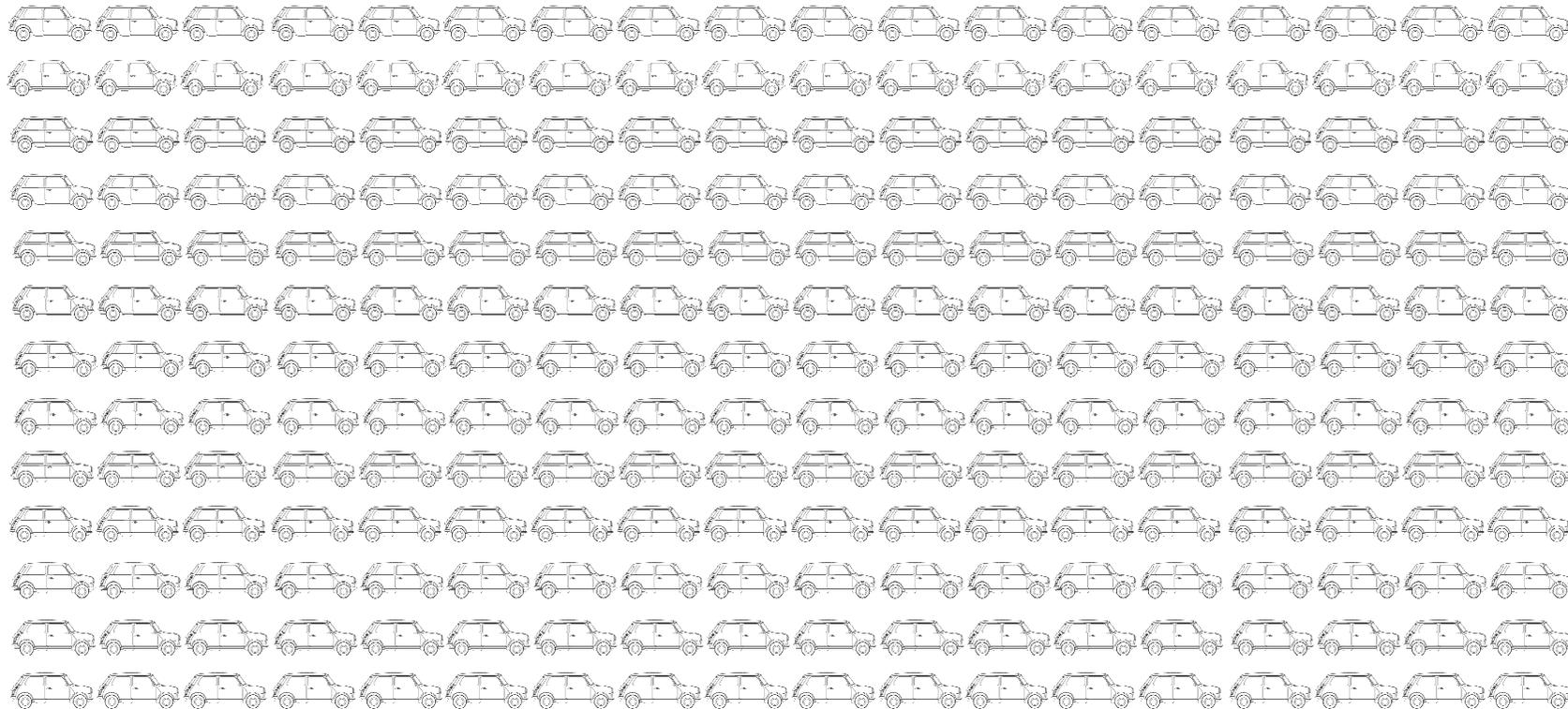
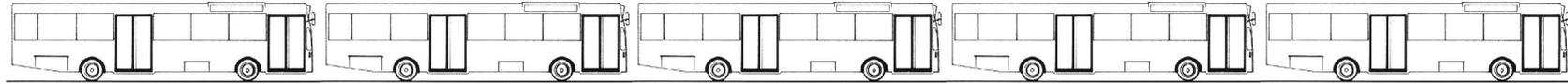
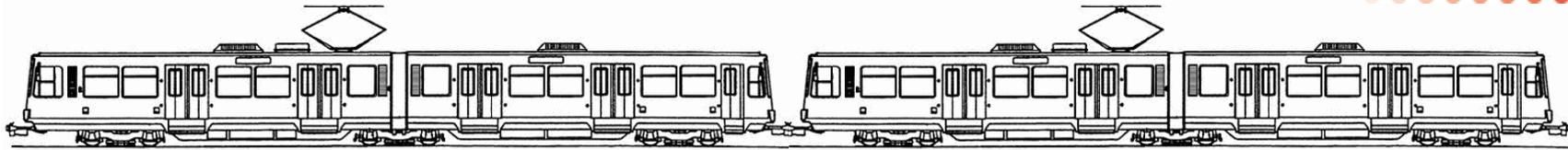
13.11.2018

Rhein-Sieg-Kreis 01.4

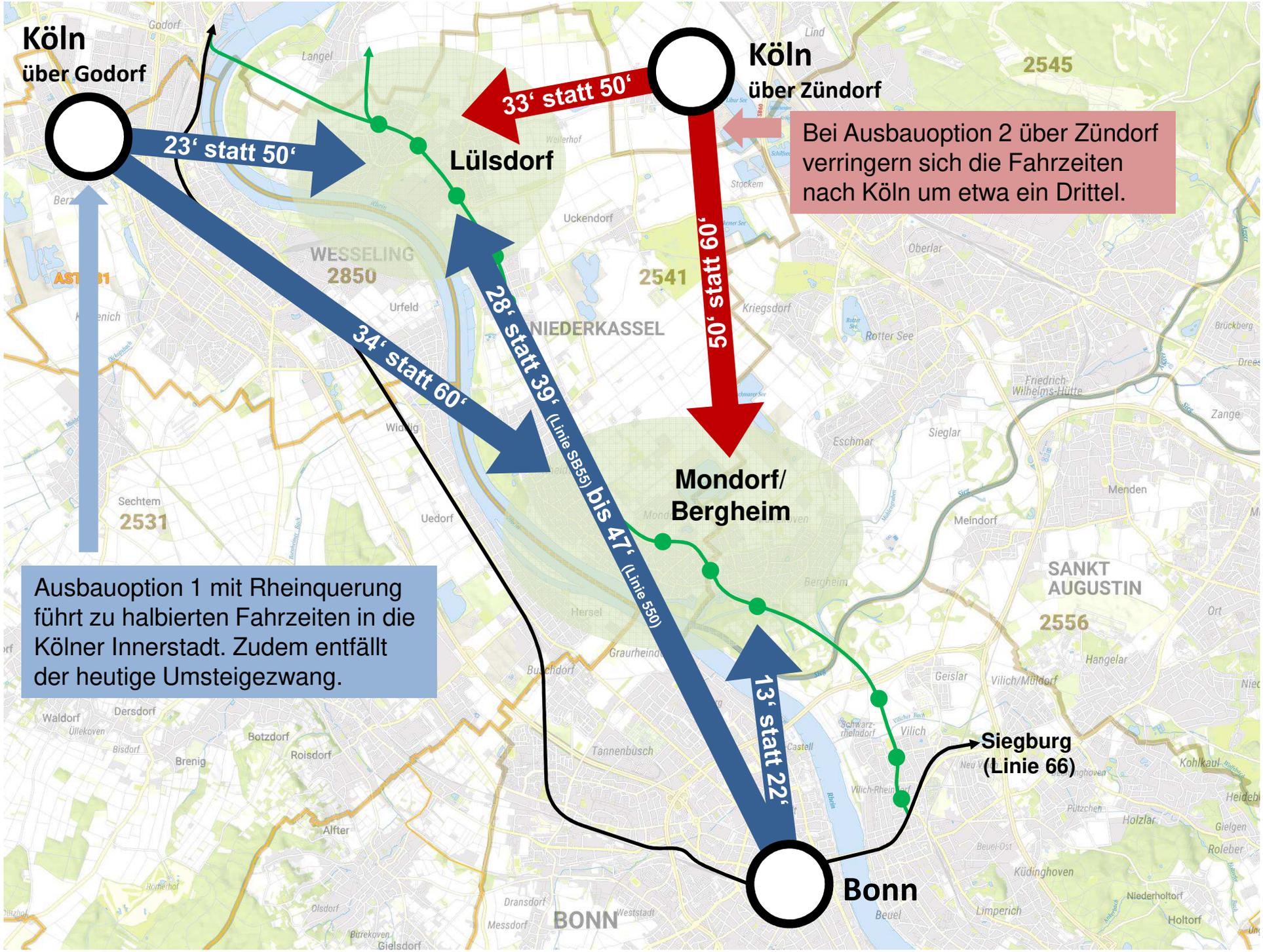
Dr.-Ing. Christoph Groneck







350 Personen = 1 Stadtbahnzug = 5 Busse = 234 PKW
(Ansatz: Ø-Besetzungsgrad PKW = 1,5 Personen, im Berufsverkehr sind es tatsächlich noch weniger)



Ausbauoption 1 mit Rheinquerung führt zu halbierten Fahrzeiten in die Kölner Innenstadt. Zudem entfällt der heutige Umsteigezwang.

Bei Ausbauoption 2 über Zündorf verringern sich die Fahrzeiten nach Köln um etwa ein Drittel.

Köln
über Godorf

Köln
über Zündorf

23' statt 50'

33' statt 50'

50' statt 60'

Lülsdorf

34' statt 60'

28' statt 39'

bis 47' (Linie SB55) bis 47' (Linie 550)

Mondorf/
Bergheim

13' statt 22'

Siegburg
(Linie 66)

Bonn

2545

WESSELING
2850

2541

NIEDERKASSEL

SANKT
AUGUSTIN
2556

BONN



Wo stehen wir?

Technische Machbarkeitsstudie liegt vor, **Trassenverlauf Bonn – Lülsdorf** liegt fest

Absichtserklärungen

- Kreistagsbeschluss vom 13.10.2015 zur Anmeldung zum ÖPNV-Bedarfsplan NRW (gleichlautend mit Beschlussfassung im Rat der Bundesstadt Bonn)
- Zuordnung zum vordringlichen Bedarf in der gemeinsamen Sitzung der Planungs- und Verkehrsausschüsse der Bundesstadt Bonn und des Rhein-Sieg-Kreises am 05.04.2016
- Bestandteil der Liste mit den neun für die Region wichtigsten kommunalen Stadtbahnvorhaben (Beschlüsse Nahverkehr Rheinland am 31.12.2015 und Regionalrat Köln am 31.01.2016)

Gemeinsame Beschlussfassung Rhein-Sieg-Kreis/Bundesstadt Bonn am 24.05.2017

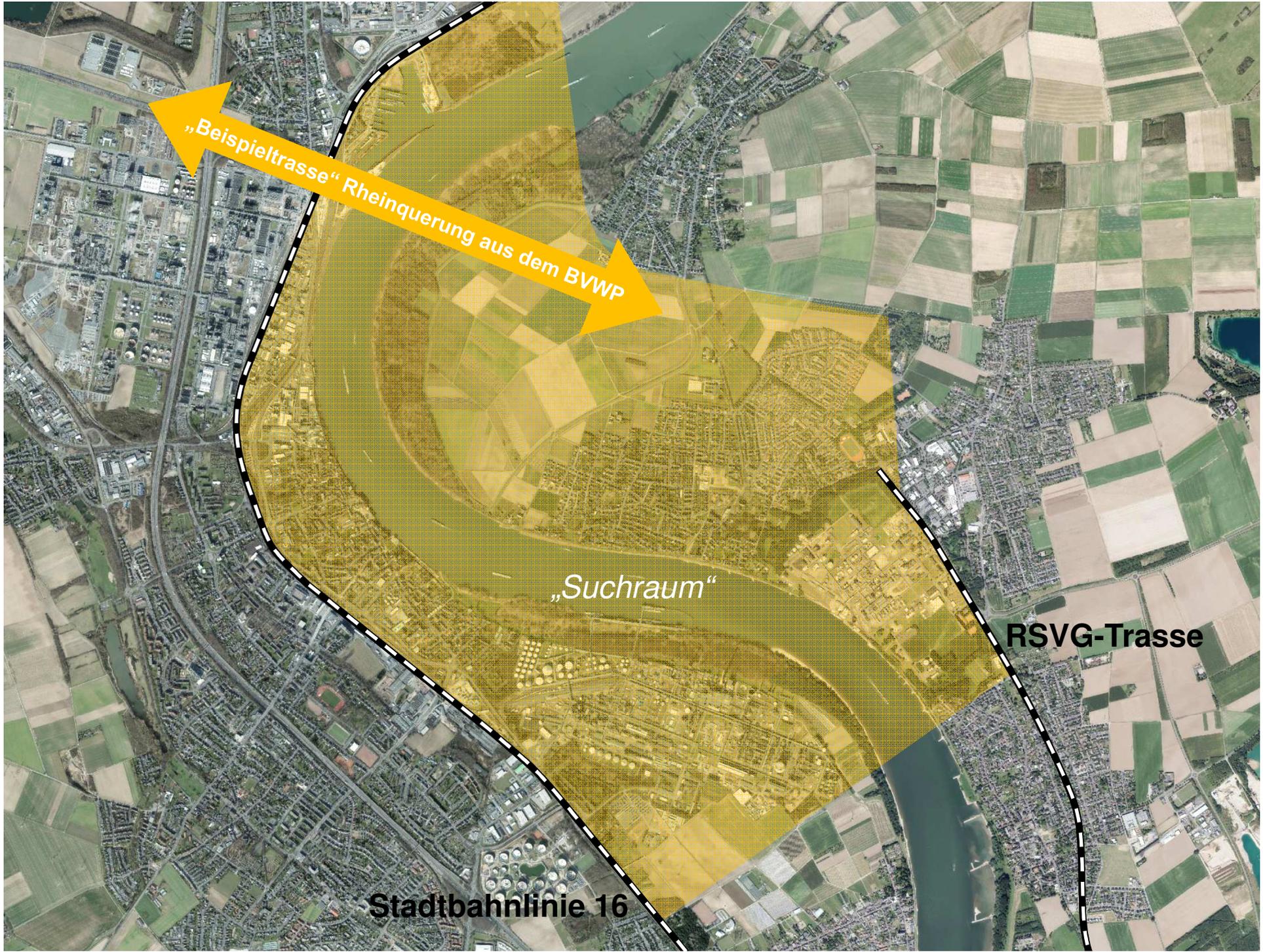
- Planungsprozess beschleunigen
- mögliche neue Rheinquerung Lülsdorf-Godorf berücksichtigen

Aktuelle Planungsprozesse

- Nutzen-Kosten-Untersuchung in Form einer „Standardisierten Bewertung“ (inkl. Vergleich der Hauptvarianten mit/ohne Rheinquerung)
- Variantenuntersuchung Rheinquerung
- Detailplanung optionale Güteranschlussbahn

Projektbeteiligte

- Finanzierung: Rhein-Sieg-Kreis, Städte Bonn, Köln, Niederkassel, Troisdorf, RSVG, dev.log
- Beteiligung in der Arbeitsgruppe: NVR, HGK, KVB, SWBV, DB Netz, Evonik



„Beispieltrasse“ Rheinquerung aus dem BVWP

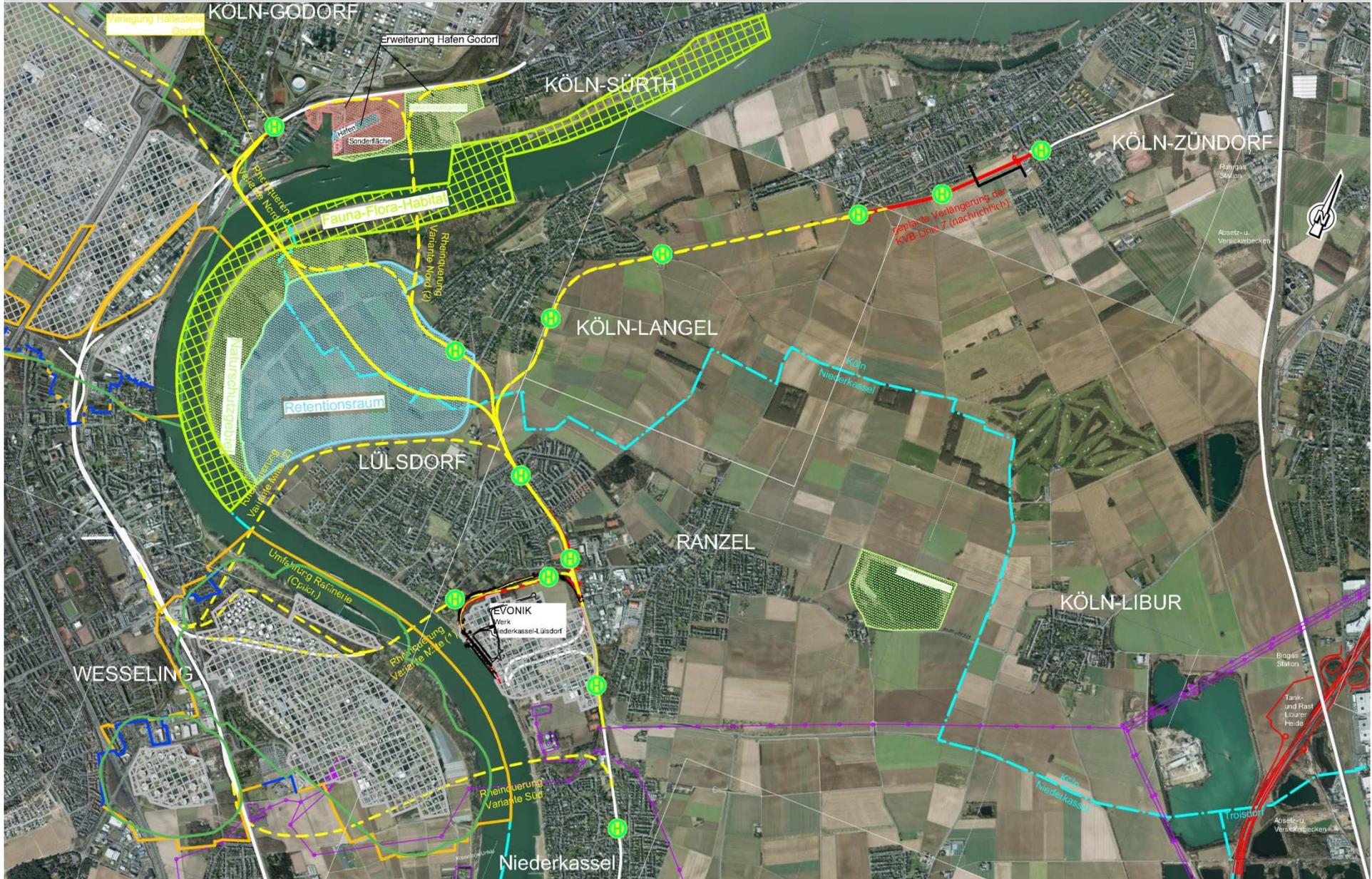
„Suchraum“

Stadtbahnlinie 16

RSVG-Trasse

Stadtbahn Bonn – Niederkassel – Köln

Rheinquerung – Varianten



Rheinquerung - untersuchte Varianten:		Wichtung	Süd (1)	Mitte (1)	Mitte (2)	Nord (1)	Nord (2)
Brückenlänge inklusive Vorlandbereiche			650 m	400 m	400 m	1000 m	700 m
Wertung: Brückenlänge < 1000 m		hoch	+	++	++	-	+
Entwurfsgeschwindigkeit im Bereich der Brückenzufahrten	linksrheinisch		80 km/h	50 km/h	50 km/h	50 km/h	80 km/h
	rechtsrheinisch		50 km/h	50 km/h	80 km/h	80 km/h	80 km/h
Wertung: Entwurfsgeschwindigkeit > 50 km/h		hoch	+	-	+	+	++
Direkte Linienführung der Stadtbahn		sehr hoch	+	+	-	+++	+++
Stadtbahnanbindung Ndk.-Lülsdorf und Ranzel		sehr hoch	-	++	+++	+++	+++
Stadtbahnanbindung Köln-Langel		hoch	-	-	-	++	++
Bündelung mit Autobahn möglich		hoch	++	-	+	++	-
kurze Anbindung an das Schienengüterverkehrsnetz	rechtsrheinisch	gering	+	+	-	-	-
	linksrheinisch		+	+	-	-	+
kein oder geringer Eingriff in Naturschutzgebiete		hoch	++	++	++	-	+
kein Eingriff in Siedlungsbebauung		hoch	++	++	-	++	++
kein Eingriff in Industriegelände		hoch	-	-	+	+	++
Trasse nicht im Gefahrenbereich Seveso III		gering	-	-	-	+	+
Bewertung (Summe der gewichteten Pluspunkte)			11	11	10	14	18

maximale Punktzahl gemäß Wichtung: sehr hoch +++, hoch ++, gering +

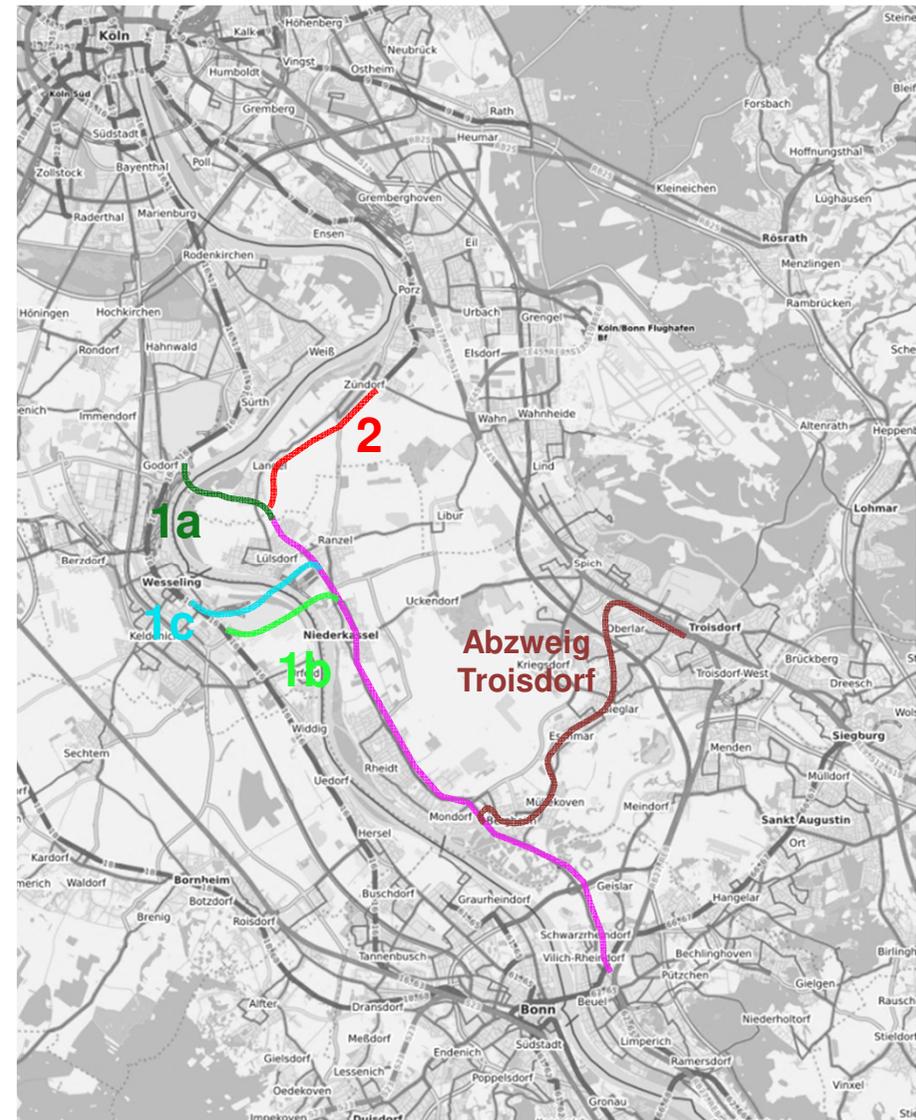
Modul A: Verkehrsuntersuchung

1. Aufbau des Verkehrsmodells
 - Übernahme und Anpassung des Modellsystems
 - Nachkalibrierung des Analysefalls 2012 für IV und ÖV
 - Anpassung des Prognose-Nullfalls 2030
2. Voruntersuchung der Hauptvarianten „Rheinquerung“ bzw. „Zündorf“
 - Abbildung der Varianten im Verkehrsmodell,
 - Nachfrageberechnung und Belastungsermittlung
 - Bewertung von Detailfragen / Optionen (Takt, End- bzw. Brechpunkte etc.)
 - Bewertung möglicher Anpassungen im Busnetz
 - Vergleich der Hauptvarianten und Definition einer Vorzugsvariante
3. Grobuntersuchung des optionalen Zweiges nach Troisdorf
(Auswirkungen auf den NKQ)
4. Ermittlung der verkehrlichen Wirkungen für die Vorzugsvariante

Modul B: Nutzen-Kosten-Untersuchung

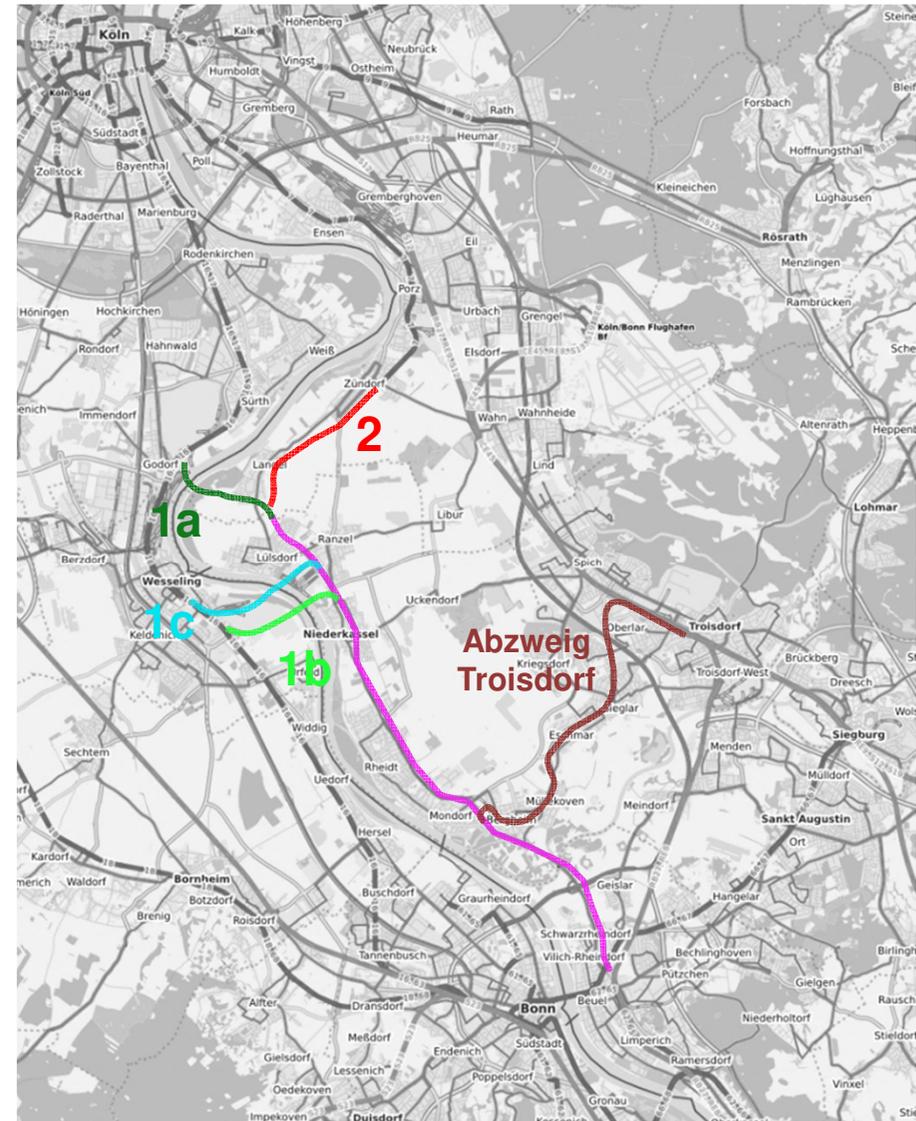
Standardisierte Bewertung der in Modul A ermittelten Vorzugsvariante

- Die Voruntersuchung erfolgte für die Varianten
 - 1a: Linie 17 Köln – Niederkassel – Bonn über Korridor Nord
 - 1b: Linie 17 Köln – Niederkassel - Bonn über Korridor Süd
 - 1c: Linie 17 Köln – Niederkassel - Bonn über Korridor Mitte
 - 2: Linie 7 Köln – Zündorf – Lülsdorf
Linie 69 Lülsdorf – Bonn Hbf (ohne Rheinquerung)
- Variante „Abzweig Mondorf – Troisdorf“
 - Aufbauend auf Variante 1a
 - Zusätzlich Linie 69 Bonn – Mondorf – Troisdorf
- In allen Varianten wurden Anpassungen am Busnetz nach Vorgabe des AG berücksichtigt



- 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
- Abzweig Troisdorf bringt zusätzlichen Nutzen (ca. +1700 Fahrgäste pro Tag), der aber voraussichtlich geringer als die zusätzlichen Investitionen ist

⇒ **Vorzugsvariante: 1a**



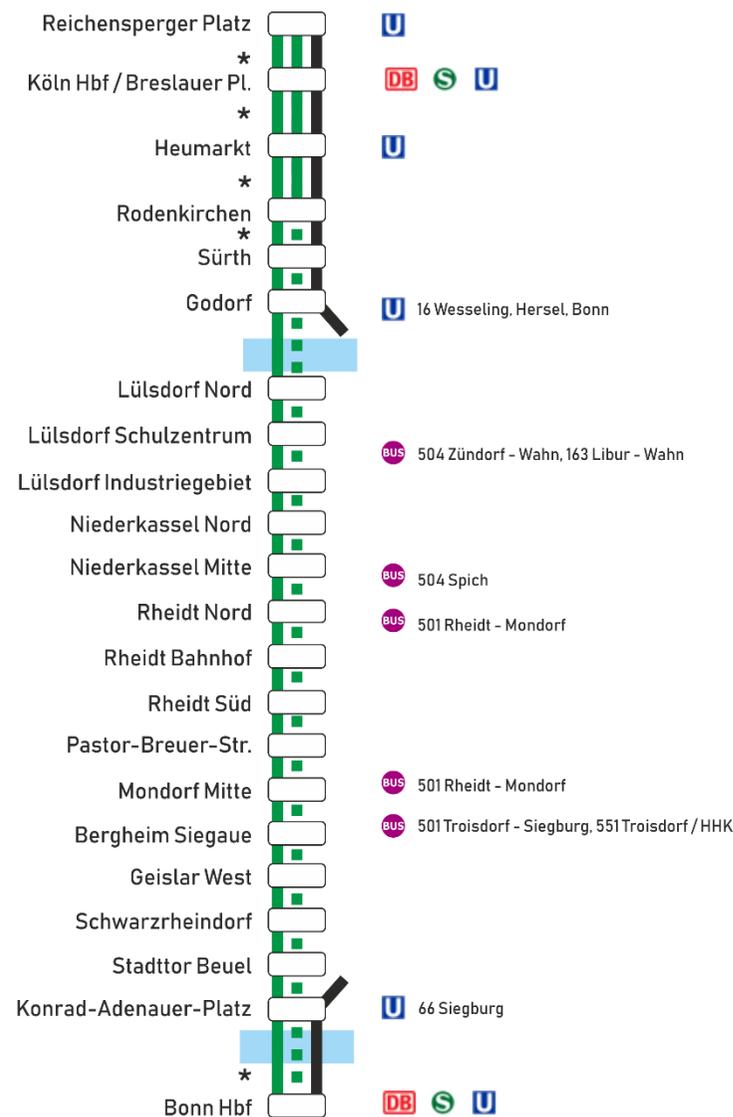
Vorzugsvariante basierend auf Variante 1a

- Rheinbrücke im Korridor Nord (Berechnungsansatz: Godorf – Lülisdorf)
- Linie 17 im 20'-Takt bis Bonn Hbf
- HVZ-Verdichtung auf 10'-Takt
- Optimierung der Busanschlüsse

Verkehrliche Effekte

- 4.800 verlagerte Fahrten vom IV
- 1.200 induzierte Fahrten
- Querschnittsbelastung höher als bei den Linien 16 und 18 im Bestand
 - vor Godorf 10.000 Fg/Tag
 - vor Beuel K.A.P. 11.800 Fg/Tag

⇒ **Nutzen-Kosten-Indikator: 1,5**
 ⇒ **bei Anbindung Langel ggf. noch zusätzlicher Nutzen möglich**



* weitere Linien und Haltestellen in den Stadtgebieten Köln und Bonn nicht dargestellt

— Linie 17 im 20'-Takt - - - nur HVZ-Bedienung



Regionaler Schienengüterverkehr

Ziel

- Abstimmung der zukünftigen Anbindung des Chemiestandortes und trimodalen Verknüpfungspunktes Lülsdorf an den Schienengüterverkehr
- Hauptvarianten: Stadtbahnstrecke mit Mischverkehr oder Güteranschlussbahn

Argumente für eine neue Güteranschlussbahn

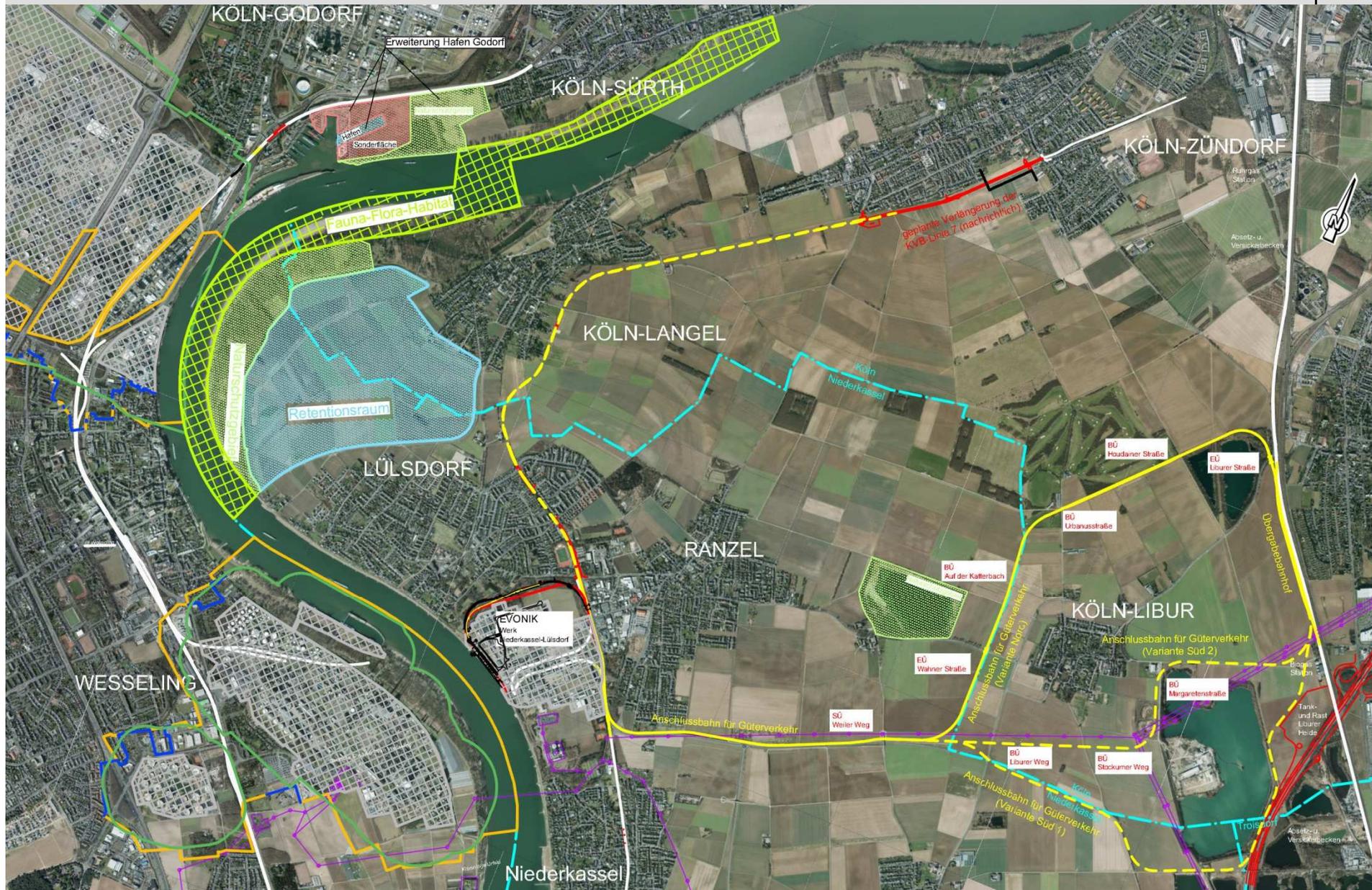
- Bei 10'-Takt auf der Stadtbahnstrecke ist Mischverkehr nicht möglich
- Grundsatzbeschluss der Stadt Troisdorf bzgl. Neubau Güteranschlussbahn

Aktueller Sachstand

- Der Neubau einer Güteranschlussbahn von Lülsdorf zur DB-Strecke im Raum Wahn/Lind wird als sinnvoll angesehen und soll weiter forciert werden.
- Eine Vorzugsvariante liegt vor, jedoch kann eine endgültige Festlegung erst im Zusammenhang mit der Trassenfindung der A553 erfolgen.
- Eine Mitnutzung der Rheinquerung durch den Güterverkehr wird lediglich als Option angesehen, sofern sich dafür ein Projektträger findet.
- Die beiden Projekte „Stadtbahn“ und „Güteranschlussbahn“ sollen gemeinsam beschlossen und initiiert werden. Bezüglich Planung und Finanzierung sollen sie anschließend eigenständig durchgeführt werden.
- Die Finanzierung kann nur gemeinsam geleistet werden (kommunal + Industrie).
- Es wird eine Teilfinanzierung aus der NE-Infrastrukturförderung NRW angestrebt.

Stadtbahn Bonn – Niederkassel – Köln

Varianten Güteranschlussbahn



Nächste Schritte

Bürgerbeteiligung

Grundsatzbeschluss Vorzugsvariante

- ⇒ Vorlage in der gemeinsamen Sitzung der PVA BN/RSK am 13.11.2018
- ⇒ Abstimmung mit Straßen.NRW bzgl. Rheinquerung am 20./21.11.2018
- ⇒ Abstimmung mit den Fördermittelgebern (Land, Bund)
- ⇒ Abstimmung nördliche Einfädelung mit Köln/KVB/HGK
- ⇒ Erarbeitung Projektzeitplan
- ⇒ Festlegung Aufgaben- und Finanzierungsverteilung
- ⇒ Verfeinerung der Planung (Fertigstellung bis HOAI-Leistungsphase 2)

Grundsatzbeschluss Realisierung

Entwurfs- und Genehmigungsplanung

Planfeststellungsverfahren

Bau

Rheinbrücke Straßburg – Kehl (eröffnet im April 2017)

