

M I T T E I L U N G

Drucksachenummer

NVR-2/2020

BL	GF A	GF B	GF C
TB	gez.	gez.	gez.

öffentlich

Beratungsfolge	Datum
Hauptausschuss TOP 9.9	13.03.2020

Gegenstand:

Machbarkeitsstudien

Erläuterungen:

Zu den vom NVR gemeinsam mit den jeweils betroffenen Gebietskörperschaften beauftragten Machbarkeitsstudien gibt es folgende Sachstände:

Machbarkeitsstudie „Oberbergische Bahn/Elektrifizierung/S 15“

Die Arbeiten an der Machbarkeitsstudie sind abgeschlossen und der Endbericht befindet sich in Vorbereitung. Für eine elektrifizierte im 20-Minuten-Takt verkehrende S-Bahn Köln - Marienheide wurde ein Nutzen-Kosten-Indikator (NKI) von 1,3 errechnet. Mit einem 30 %-Risikozuschlag für Unvorhergesehenes liegt der Wert bei 0,96. Für die reduzierte Variante Köln – Gummersbach liegen die Werte bei 1,6 bzw. mit 30 % Risikoaufschlag bei 1,15. Bei Zustimmung der Verbandsversammlung und Klärung der Finanzierung können die Vertragsverhandlungen mit der DB Netz AG über eine Planungsvereinbarung für die Vorplanungsstufe (HOAI Leistungsphasen 1 und 2) erfolgen. Durch die Umstellung der Strecke auf elektrischen Betrieb und die Einführung einer S-Bahn mit drei Fahrten pro Stunde und Richtung, kann die Strecke beschleunigt und verdichtet bedient werden. Ein überlagernder schneller Regionalverkehr ist wirtschaftlich nicht umsetzbar. Angestrebt wird eine Realisierung des Ausbaus und die Inbetriebnahme zum Ende des „Kölner-Dieselnetzvertrages“ Ende 2033. Im Hinblick auf die Weiterführung der Linie RB 25 von Gummersbach/Marienheide nach Lüdenscheid finden Gespräche mit dem benachbarten Zweckverband Nahverkehr Westfalen – Lippe (NWL) statt. Die Federführung für diese Planungen liegen beim NWL. Von Seiten des NWL wird überlegt, künftig Fahrzeuge mit alternativen Antrieben auf der Linie RB 25 einzusetzen.

Machbarkeitsstudie „Elektrifizierung der Eifelstrecke/ S 15“

Der Entwurf des Abschlussberichtes der Machbarkeitsstudie liegt nunmehr vor und eine durch die NVR GmbH geprüfte Fassung wird in Kürze an die Stadt Köln, den Kreis Euskirchen und den Rhein-Erft-Kreis weiter geleitet werden. Je nach gewählter Variante für die Haltepolitik des die S-Bahn überlagernden Regional-Express-Verkehrs (RE) ergeben sich auf Basis der Verfahrensanleitung zur Standardisierten Bewertung von Verkehrsweegeinvestitionen (Version 2016) unterschiedliche Nutzen-Kosten-Indikatoren (NKI) nunmehr in Höhe von 2,8 (mit maximal beschleunigten RE) und 2,2 (mit zusätzlichen RE-Halten). Unter Berücksichtigung eines 30 %-Zuschlags für Baupreisrisiken ergeben sich auch danach noch NKI's von 2,1 bzw. 1,6, so dass der für die Förderfähigkeit erforderliche volkswirtschaftliche Nutzen deutlich die Kosten übersteigt und damit diese Maßnahme als wirtschaftlich zu bewerten ist. Eine abschließende Entscheidung über die Haltepolitik ist noch nicht getroffen worden. Da der RE-Verkehr länderübergreifend bis nach Trier und zukünftig eventuell darüber hinaus weitergeführt werden soll, wird dessen endgültige Ausgestaltung (Laufweg, Infrastrukturausbauumfang, Einbindung in den Netzknoten Trier) und Antriebsform (Oberleitungselektrisch, Batterieelektrisch, Wasserstoffbetrieb) Gegenstand eines im Jahr 2020 gemeinsam mit dem Land Rheinland-Pfalz zu vergebenden Verkehrsgutachtens sein; erst danach werden hierzu endgültige Aussagen möglich sein. Eine Zusammenfassung der Ergebnisse ist als **Anlage 1** beigelegt.

Machbarkeitsstudie S 16

Ab Ende Februar soll die Machbarkeitsstudie gemeinsam mit der Stadt Köln weitergeführt werden. Ziel ist die Errechnung eines Nutzen-Kosten-Indikators mit und ohne Einrechnung der Kosten für die Erweiterung der Südbrücke. Für die Weiterführung der S 16 von Köln/Bonn Flughafen weiter nach Troisdorf und ins Siegtal liegt inzwischen ein Sondergutachten vor, dessen Ergebnisse derzeit mit der DB Netz AG abgestimmt werden.

Machbarkeitsstudie „S 1- Verlängerung nach Opladen etc.“

Am 6.2.2020 wurden die Ergebnisse der Voruntersuchung vorgestellt. Demnach ist Verlängerung der S 17 von Köln Mülheim entlang der Güterstrecke über Köln Höhenhaus bis Opladen und weiter bis Solingen betrieblich möglich. In Solingen erscheint eine Durchbindung auf die S 1 machbar. Es ist allerdings entlang der Strecke eine komplette eigene Infrastruktur erforderlich. Um die bauliche Machbarkeit (unter anderem Untertunnelung der A 3) und die Wirtschaftlichkeit der Maßnahme zu untersuchen, soll im nächsten Schritt eine Machbarkeitsstudie vergeben werden. Zu einem Termin zur Abstimmung der Aufgabenstellung werden die beteiligten Kommunen zeitnah eingeladen.

gez. Santelmann

Der Vorstandsvorsteher