

Öffentliche Sitzung

Nichtöffentliche Sitzung

Beratungsfolge:

Ausschuss für Planung, Umwelt und Verkehr

21.09.2016

Zwischenergebnisse zur Machbarkeitsstudie Elektrifizierung der Voreifelbahn
--

Mit der Info 86/2015 wurde über den Verfahrensstand und die Inhalte der Machbarkeitsstudie „Elektrifizierung Voreifelbahn“ informiert. Zwischenzeitlich erfolgte durch den NVR die Auftragserteilung, und am 01.09.2016 fand ein Auftaktgespräch mit dem beauftragten Büro (Spiekermann GmbH Consultung Engineers) statt. Erste Ergebnisse werden im Frühjahr 2017 erwartet.

Der o.a. Beauftragung vorgeschaltet war eine betriebliche Untersuchung der Voreifelbahn, die durch das Schweizer Büro SMA im Auftrag des Kompetenzzentrums Integraler Taktfahrplan NRW durchgeführt wurde und die folgende Untersuchungsgegenstände umfasste:

- Fahrzeitrechnungen mit ausgewählten Elektrotriebfahrzeugen von Bad Münstereifel nach Bonn
- Erarbeitung und Kombination verschiedener Fahrplankonzepte für die Voreifelbahn und die Eifelstrecke
- Elektrifizierung bzw. Teilelektrifizierung der Voreifelbahn
- Untersuchung verschiedener Taktraster auf der Voreifelbahn
- Elektrifizierung der Eifelstrecke mit Integration in das Kölner S-Bahn-Netz (20'-Takt)
- Aufzeigen von Beschleunigungspotenzialen zwischen Bad Münstereifel und Euskirchen

Die Bearbeitung umfasste auch die vom Kreis Euskirchen geforderte Überprüfung, wie die Fahrzeiten des Ausschreibungsfahrplanes erreicht werden können.

Nachfolgend die wesentlichen Ergebnisse dieser (Vor-)Untersuchung:

Einsatz Lint

- Das ursprünglich vorgesehene Konzept (Ausschreibungsfahrplan) kann aufgrund der Fahrzeugparameter (v.a. längere Haltezeiten) im Status quo nicht umgesetzt werden
- Zusätzliche Sprinter-Züge sind ohne Infrastrukturergänzung nicht umsetzbar

- Wesentliche Parameter können nur durch Infrastrukturausbau eingehalten werden (partieller zweigleisigen Ausbau, weitere Bahnsteigkante in Bonn Hbf)
- Zur Konfliktlösung ergibt sich (nur) das derzeit betriebene Ersatzkonzept

Einsatz Elektrofahrzeuge

- Durch einen Betrieb mit Elektrofahrzeugen ergäbe sich eine Reisezeitverkürzung im Abschnitt Euskirchen – Bonn von ca. 5 Minuten (bessere Beschleunigung und kürzere Schließzeiten - mehr Türen, breitere Fahrzeuge und damit kein Schiebetritt erforderlich- der Elektrofahrzeuge)
- Die vorhandene Infrastruktur der Voreifelbahn wäre auch bei Elektrifizierung und Einsatz von Elektrotriebwagen für den 15/30-Min-Takt „passfähig“
- Es könnte damit der ursprüngliche Ausschreibungsfahrplan hergestellt werden
- Bei Teilelektrifizierung nur zwischen Bonn und Euskirchen wäre ein Brechen der S23/RB 23 in Euskirchen ohne Fahrzeitrachteile möglich
- Sprinterzüge wären auch bei einer Elektrifizierung nur als Ersatz einer bestehenden Fahrt der S 23 möglich
- Zusätzliche Sprinterzüge könnten nur eingesetzt werden, wenn der zweigleisige Streckenausbau durchgängig erfolgen würde und eine weitere Bahnsteigkante in Bonn Hbf geschaffen wird; der erreichbare Zeitgewinn wäre allerdings sehr gering

gez. i.V. Poth

Landrat

Geschäftsbereichsleiter/in: _____ (Unterschrift)	Abteilungsleiter/in: _____ (Unterschrift)	Sachbearbeiter/in: _____ (Unterschrift)	Kreistagsbüro: _____ (Unterschrift)
--	---	---	---