

Machbarkeitsstudie zur Verbesserung der SPNV-Verbindungen zwischen Opladen und Solingen / Düsseldorf sowie zwischen Remscheid/Solingen und Köln

Die beiden Aufgabenträger NVR und VRR AÖR sind von mehreren Kommunen gebeten worden zu untersuchen, wie die Angebote des SPNV (Schienenpersonennahverkehr) im verbundgrenzüberschreitenden Verkehr zwischen Solingen, Remscheid und Leverkusen-Opladen und in die Oberzentren Düsseldorf und Köln verbessert werden können und dies anhand einer **Machbarkeitsstudie** zu untersuchen .

Daher haben sich NVR und VRR AÖR gemeinsam verständigt, im Vorgriff auf die Machbarkeitsstudie alle im Raum stehenden Überlegungen in einer **vorgeschalteten Betriebsstudie** auf Realisierbarkeit und Sinnfälligkeit zu überprüfen, da alle zu befahrenden Strecken im Betrachtungsraum bereits aktuell sehr intensiv durch Fern-, Regional- und Güterverkehre sehr stark ausgelastet sind und die Knotenbereiche Düsseldorf und Köln ebenfalls überlastet sind und daher extrem wenig Spielraum für zusätzliche Angebote zulassen.

Diese Studie ist inzwischen abgeschlossen Die Ergebnisse wurden den Gebietskörperschaften des Untersuchungsraums in einer Präsenz-Hybridveranstaltung am 16.11.2020 im Hause NVR GmbH, Köln, vorgestellt.

Folgende Varianten zur betrieblichen Machbarkeit wurden untersucht:

- Variante 1: Verlängerung der S1 oder S7 über Solingen hinaus nach Opladen und Köln
- Variante 2: Neue SPNV-Linie von Düsseldorf Hbf nach Opladen entlang der Güterstrecke Duisburg-Wedau – Troisdorf
- Variante 3: Flügelzugkonzept der RB48 in Solingen mit Zugteil nach Wuppertal-Oberbarmen und Zugteil nach Düsseldorf Hbf
- Variante 4: Direktverbindung Remscheid – Solingen – Köln

Als Fazit wurde festgestellt, dass mit einer die S-Bahn-Systeme Köln und Düsseldorf über Solingen verbindenden **S-Bahn-Linie** gemäß **Variante 1** die Wünsche aller beteiligten Gebietskörperschaften sehr weitgehend erfüllbar sind. Hierzu wird vorgeschlagen, die nach der aktuellen Zielnetzkonzeption in Köln endende S 17 (Bonn – Köln) mit einem Lückenschluss zwischen Köln Messe/Deutz und Solingen über Opladen zu verlängern und von dort als Linie S 1 nach Düsseldorf (-Duisburg ff) weiterzuführen. Nördlich von Köln-Mülheim bis Opladen wird die Führung der S 17 auf eigener Infrastruktur entlang der heutigen Güterzugstrecke Troisdorf – Duisburg-Wedau vorgeschlagen. Mit ausgewählten neuen S-Bahn-Stationen können heute nicht erschlossene Wohngebiete erstmals schnelle Schienenanbindungen nach Köln und Leverkusen/Solingen/Düsseldorf erhalten, was zusätzliche Nachfrage generiert. Eine Mitbenutzung der Güterzugstrecke ist aufgrund der bereits aktuell hohen Streckenauslastung nicht möglich und würde einen qualitativ hochwertigen pünktlichen S-Bahn-Verkehr nicht zulassen.

Nördlich von Opladen schlägt der Gutachter den Neubau einer eingleisigen S-Bahn-Strecke zwischen Opladen und Solingen entlang der Bestandsstrecke vor. Zwischen Opladen und Solingen ist neben Leichlingen ein weiterer Halt im Fahrplan möglich, dessen Lage im Rahmen der noch durchzuführende Machbarkeitsstudie zu definieren ist.

In Solingen trifft die S 17 genau die Trasse der heutigen S 1 im VRR und kann so problemlos nach Düsseldorf verlängert werden. Mit dieser Vorzugsvariante entstehen daher sehr attraktive Direktverbindungen von Opladen nach Düsseldorf und von Hilden nach Köln. Alle Bestandsangebote auf den Linien RB 48 und RE 7 sollen erhalten bleiben.

Die geprüften Konzepte der **Varianten 2 und 3**, insbesondere das Aufteilen und Zusammenfügen von Zügen im Bahnhof Solingen, stellten sich als nicht sinnvoll bzw. infrastrukturell-betrieblich als nicht realisierbar heraus (hohe Streckenauslastung, dichte Zugfolge, fehlende Zeitfenster, Fahrstrassenausschlüsse, fehlende Weichenverbindungen etc.)

Auch die erneut untersuchte umsteigefreie Direktverbindung von Remscheid nach Köln (**Variante 4**) lässt sich nicht sinnvoll realisieren; selbst mit einer neu zu errichtenden Verbindungskurve unter Umfahrung des Bahnsteigbereichs von Solingen gibt es keine Fahrlage, die eine kürzere Fahrzeit ermöglicht, als die aktuelle Umsteigeverbindung. Abgesehen davon sind die Trassierungsprobleme im überlasteten Knoten Köln nicht gelöst.

Im nächsten Schritt soll auf Basis der Vorzugsvariante 1 die **Machbarkeitsstudie** beauftragt werden, die aus den Bestandteilen „**Bautechnische Untersuchung**“, „**Verkehrliche Untersuchung und Wirkungsanalyse**“ sowie der „**Kosten-Nutzen-Analyse**“ in Form einer vereinfachten „**Standardisierten Bewertung**“ besteht. Gerade der letzte Schritt ist erforderlich, um den Fördergebern Land NRW und Bund die Förderwürdigkeit des Projektes bei positivem Nutzen-Kosten-Indikator nachzuweisen und die Projektrealisierung einzuleiten.

Die Leistungsbeschreibung zur Machbarkeitsstudie wird in Kürze erstellt und abgestimmt. Nach abschließender Sicherstellung der gemeinschaftlichen Finanzierung wird das Vergabeverfahren eingeleitet. Die Machbarkeitsstudie wird von einem in regelmäßigen Abständen tagenden Arbeitskreis der Beteiligten begleitet. Dabei werden NVR und VRR die beteiligten Gebietskörperschaften wie gewohnt eng einbinden und über die Ergebnisse regelmäßig berichten.