

WEITERE PROJEKTE MIT RELEVANZ FÜR DIE VOREIFELBAHN

Verlängerung bis nach Bonn-Mehlem

Die Studie beinhaltet ebenfalls die geplante S-Bahn-Linie S 17 von Köln nach Bonn sowie eine Weiterführung der Voreifelbahn (S 23) über Bonn Hbf hinaus nach Bonn-Mehlem. Aufgrund der Komplexität dieser Verlängerung, insbesondere begründet durch die zahlreichen Bahnübergänge im Bonner Stadtgebiet, soll ihre Umsetzung zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen.

Eifelstrecke

Die Eifelstrecke wird zwischen Hürth-Kalscheuren und Kall elektrifiziert. Zukünftig wird die S 15 mit dem Linienverlauf Marienheide/Gummersbach – Köln – Euskirchen – Kall das Rückgrat des Nahverkehrs im 20-Minuten-Takt bilden. Der RE 22 (Köln – Trier) ergänzt das Angebot.

Bördebahn

Die Strecke Euskirchen – Düren wurde 2019 reaktiviert und wird in den nächsten Jahren konsequent ausgebaut. Ziel ist ein Stundentakt mit konkurrenzfähigen Fahrzeiten zwischen den Knoten Düren und Euskirchen.

S 17 Köln – Bonn

Der Streckenabschnitt Hürth-Kalscheuren – Remagen ist überlastet. Ziel ist die Verlagerung des Nahverkehrs auf eigene Gleise zwischen Hürth-Kalscheuren und Bonn Hbf. Nach Fertigstellung der Westspange Köln soll langfristig die im 20-Minuten-Takt verkehrende S 17 (Opladen – Köln – Bonn Hbf) die RB 48 ergänzen.

Mobilstationen

Durch die Einrichtung von Mobilstationen kann die Voreifelbahn noch besser mit lokalen Verkehrsangeboten (z. B. ÖPNV, Fahrrad) verknüpft werden. Am Bahnhof in Rheinbach wird dieses Jahr bereits eine Mobilstation errichtet.

Nahverkehr Rheinland GmbH
Glockengasse 37–39
50667 Köln
Tel.: +49 (0) 221 20808-0
info@nvr.de · www.nvr.de

Planungsstand Juni 2021

Bildnachweise: © DB AG/Smilla Dankert
Papier aus ökologisch und sozial nachhaltigen Quellen

Schlaue Nummer für Bus & Bahn:
01806 50 40 30
(20 ct./Min. aus dem dt. Festnetz. Mobil max. 60 ct./Min.)

S-Bahn-Ausbau

VOREIFELBAHN

Bonn – Euskirchen – Bad Münstereifel



Elektrifizierung und Ausbau
der Infrastruktur

Für eine klimafreundliche Mobilität und eine verbesserte Betriebsstabilität bei stetig steigenden Fahrgastzahlen – Wir machen die Voreifelbahn fit für die Zukunft und bringen die Mobilität zwischen Bonn und Bad Münstereifel voran.

ZIEL DES PROJEKTS

Mit dem Ausbau der Voreifelbahn strebt der Nahverkehr Rheinland (NVR) die vollständige Elektrifizierung der Voreifelbahn von Bonn über Euskirchen bis nach Bad Münstereifel sowie eine weitere Taktverdichtung auf dem Streckenabschnitt Bonn – Euskirchen an. Mit der geplanten Elektrifizierung geht der NVR einen weiteren Schritt Richtung klimafreundliche Mobilität. Zudem können nach erfolgter Elektrifizierung spurt stärkere Elektrotriebfahrzeuge eingesetzt werden, die die Betriebsstabilität weiter erhöhen und die Fahrzeit zwischen Bonn und Euskirchen um bis zu sechs Minuten verkürzen. Durch die geplante Taktverdichtung wird das Angebot auf der Strecke der wachsenden Fahrgastnachfrage gerecht. Zwischen Bonn und Euskirchen soll von einem 30- auf einen 20-Minuten-Grundtakt verdichtet werden. In der Hauptverkehrszeit entsteht zwischen Bonn und Rheinbach sogar ein 10-Minuten-Takt (bisher 15-Minuten-Takt). Bad Münstereifel soll weiterhin im Stundentakt bedient werden.

Die Machbarkeitsstudie

Im Jahr 2019 wurde die Machbarkeitsstudie zur Elektrifizierung der Voreifelbahn von Bonn Hbf über Euskirchen nach Bad Münstereifel abgeschlossen, die dem Vorhaben ein herausragend gutes Nutzen-Kosten-Verhältnis bescheinigt.

WAS GETAN WERDEN MUSS

Um die Ziele zu erreichen, muss eine neue **Oberleitung entlang der Gesamtstrecke installiert** werden. Darüber hinaus müssen u.a. die Streckenabschnitte zwischen **Alfter-Witterschlick und Meckenheim Kottenforst** sowie zwischen **Rheinbach und Swisttal-Odendorf auf einer Gesamtlänge von rund zwölf Kilometern zweigleisig ausgebaut** werden. Die **Errichtung eines sogenannten Umrichterwerks in Euskirchen** sorgt für die notwendige Stromversorgung der Voreifelbahn. Doch auch weitere Elektrifizierungsprojekte in der Region profitieren von diesem Umrichterwerk: So soll u.a. auch die zukünftig elektrifizierte Eifelstrecke hieran angeschlossen werden.

Zusätzlich soll im Rahmen der Planungen in einem zweiten Schritt geprüft werden, ob die **Einrichtung zusätzlicher Haltepunkte** in Rheinbach-Oberdrees und Alfter-Volmershoven insbesondere im Hinblick auf den engen Fahrplan möglich ist. Der Haltpunkt **Euskirchen-Zuckerfabrik soll durch einen neuen Haltepunkt Euskirchen-Roitzheim ersetzt** werden.

Unabhängig von der Elektrifizierung befindet sich die **Moderisierung der Haltepunkte Bad Münstereifel-Iversheim, -Arloff, Euskirchen-Stotzheim und Kreuzweingarten** über weitere Förderprogramme bereits in der Planung.



1 Bonn Hbf



2 Alfter-Impekoven



WAS BISHER GESCHAH

Zur Ausweitung des SPNV-Angebots sowie zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit und der Betriebsqualität wurden bereits zahlreiche Baumaßnahmen im Zuge des Ausbaus der Voreifelbahn umgesetzt.



3 Kottenforst



4 Rheinbach

Um die Geschwindigkeit der in den Bonner Hauptbahnhof ein- und ausfahrenden Züge von 40 auf 80 km/h zu erhöhen, wurden die Gleise, Weichen, Oberleitungen sowie die Stellwerkstechnik im **Güterbahnhof Bonn** angepasst. Zusätzlich wurde der Bahnsteig an Gleis 5 in **Bonn Hbf** um acht Meter verlängert, sodass dort der Halt von zwei aneinander gekuppelten vereo-Zügen ermöglicht werden konnte.

Zwischen **Bonn-Duisdorf und Alfter-Witterschlick** wurde der zuvor eingleisige Abschnitt erneuert und dabei **um ein zweites Gleis erweitert**, um Zugbegegnungen im 15-Minuten-Takt zu ermöglichen. In Zuge dessen mussten stellenweise zusätzliche Stützwände errichtet werden, um die Böschung entlang von Wegen und Straßen im Verlauf der Bahntrasse zu stabilisieren.

Auch eine Reihe von **Bahnübergängen** wurde im Rahmen des Ausbaus angepasst. So wurden die Bahnübergänge „Am Wormshof“ in Alfter-Impekoven und „Klausenweg“ in Witterschlick durch Personenunterführungen für Fußgänger und Radfahrer ersetzt. Hierdurch konnten die Sicherheit erhöht und betriebliche Störungen minimiert werden. Der Bahnübergang „Zur Ölmühle“ wurde geschlossen und durch einen neuen Weg zum naheliegenden Bahnübergang „Ahrweg“ ersetzt.

Die Bahnübergänge „Ahrweg“ und „Hauptstraße“ wurden an das zusätzliche zweite Gleis angepasst.

Die **Haltepunkte** „Bonn-Endenich Nord“, „Bonn-Helmsdorf“, „Alfter-Impekoven“ und „Rheinbach Römerkanal“ **wurden neu errichtet**. Diese umfassen jeweils zwei Bahnsteige, eine moderne Bahnsteigausstattung sowie barrierefreie Zugangsmöglichkeiten.

In **Rheinbach** wurden **neue Wende- und Abstellgleise** errichtet, sodass die Züge zwischen Bonn Hbf und Rheinbach in der Hauptverkehrszeit in einem 15-Minuten-Takt verkehren können.

Die **Stationen** „Meckenheim“, „Meckenheim Industriepark“, „Meckenheim-Kottenforst“, „Swisttal-Odendorf“ und „Rheinbach“ wurden im Rahmen der Modernisierungsoffensive (MOF) **II modernisiert und barrierefrei ausgebaut**.