

Vorbemerkungen:

In der Hauptausschusssitzung des NVR (Nahverkehr Rheinland) wurde am 17.06.2011 ein Konzept zur Weiterentwicklung des Schienenpersonennahverkehrs im NVR unter besonderer Berücksichtigung der Engpassproblematik im Knoten Köln vorgestellt. In diesem Konzept sind langfristige Planungen für Angebotsverbesserungen in den drei Zeithorizonten 2016, 2020 und 2030 enthalten. Die kommunalen Aufgabenträger wurden über die vorgesehenen Maßnahmen am 04.07.2011 informiert.

Die vorliegende Untersuchung wird derzeit mit allen Beteiligten abgestimmt und soll die Grundlage des zukünftigen Nahverkehrsplans für den SPNV im NVR darstellen. Bislang noch nicht berücksichtigte Maßnahmen mit großer Bedeutung für die Region Bonn/Rhein-Sieg sind von der Stadt Bonn und dem Rhein-Sieg-Kreis bereits formuliert und in die Abstimmung eingebracht worden. Zur angemessenen Berücksichtigung dieser Eingaben ist eine entsprechende politische Unterstützung in den Gremien des NVR notwendig.

Erläuterungen:

Vorstellung des Konzeptes durch den NVR

Das Konzept wurde in o.g. Hauptausschusssitzung des NVR folgendermaßen vorgestellt:

„Im Hinblick auf die Entwicklung des ersten (gemeinsamen) Nahverkehrsplans für den Zweckverband NVR sind die Rahmenbedingungen und Entwicklungsziele für den SPNV in dieser Region zu formulieren. Dabei sind die bisherigen langfristigen planerischen Zielsetzungen und Beschlüsse der Regionen AVV und VRS einzubeziehen und ggf. zu aktualisieren. Mit der Vorlage dieses Planungskonzeptes wird das offizielle Verfahren zur Aufstellung des Nahverkehrsplans nicht vorweggenommen; vielmehr sollen mit diesen grundlegenden Informationen frühzeitig Lösungsansätze auf Basis aktueller Erkenntnisse aufgezeigt und die breite politische Meinungsbildung angestoßen werden.“

Rahmenbedingungen

Die weiterhin steigende Nachfrage im SPNV-Angebot führt zunehmend zu Kapazitätsengpässen. Besonders prägnant ist dies in den Hauptverkehrszeiten auf den Achsen Köln – Bonn und Köln – Düsseldorf; zunehmend sind auch andere Verkehrsadern nahe der Kapazitätsgrenze, wie z. B. die Eifelstrecke und die Siegstrecke, aber auch einzelne S-Bahn-Linien.

Möglichkeiten zur kurzfristigen Kapazitätserhöhung scheitern z. T. am fehlenden Rollmaterial bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen, aber auch an oftmals zu kurzen Bahnsteigen, die erst mittelfristig verlängerbar sind. Für zusätzliche Züge fehlen Fahrplanslots in nachfragegerechter Zeitlage im Knotenbereich Köln.

Da der Knoten Köln ein erheblicher Engpass darstellt, wurden organisatorisch-betriebliche sowie infrastrukturelle Lösungsansätze zur Entlastung des Knotenbereichs im Rahmen einer Knotenpunktuntersuchung (siehe HA-Vorlage zu TOP 2.4/DS 2-09-11-2.4) gutachterlich entwickelt.

Schlüsselerkenntnis der Knotenpunktuntersuchung war, dass neben ausgewählten Infrastrukturmaßnahmen eine Teilverlagerung des Regionalverkehrs auf die S-Bahn die größten Zukunftschancen zum weiteren Ausbau und zur langfristigen Sicherung eines gut funktionierenden SPNV-Angebotes bietet. Dazu ist die Ertüchtigung der S-Bahn-Stammstrecke Köln für eine 2,5 Minuten-Zugfolgeverdichtung elementare Voraussetzung, um zusätzliche

Linien im S-Bahn-System anbieten zu können. Dies führt gleichzeitig zu einer Entlastung der Fern- und Regionalverkehrsgleise im kritischen Engpassbereich zwischen Köln Hbf, der Hohenzollernbrücke und Köln Messe/Deutz und verspricht auch aus Sicht der DB Netz AG einen hohen Entlastungseffekt.

Zielkonzeptstufen 2016 – 2020 – 2030

Die bevorstehenden Wettbewerbsverfahren für das Jahr **2016** erfordern es, bereits für diese Zeitstufe Festlegungen zur Angebotsgestaltung zu treffen, die dann ihre Gültigkeit für die gesamte Vertragsdauer behalten. Nach aktueller Einschätzung ist zu diesem Zeitpunkt infrastrukturell und betriebstechnisch im Wesentlichen vom aktuellen Fahrplanzustand auszugehen [...]. Darüber hinaus sind Angebotserweiterungen auf unveränderter Infrastruktur auf der Basis der Anmeldungen für die landesinterne Revision hier eingeflossen, da diese umsetzbar sind, sofern deren Finanzierung durch zusätzliche Landesmittel abgesichert wird und die technisch-betrieblichen Voraussetzungen (Zusätzliches Rollmaterial, verfügbare Fahrplanslots) vorliegen.

Für die Folgestufe des Zeitraumes **2020** erscheinen aus heutiger Sicht erste Fortschritte im Infrastrukturausbau realistisch, insbesondere bei den Maßnahmen, die bereits Gegenstand von Verträgen oder Vereinbarungen sind (S-13-Bau- und Finanzierungsvertrag vom 04.12.2000, Rahmenvereinbarung Land NRW/DB vom 31.03.2010 /S 11-Ausbau). Weitere Ausbaunotwendigkeiten für die Erweiterung des S-Bahn-Netzes bedürfen noch der vertiefenden Untersuchung [...]. Somit gibt es Chancen, bereits in dieser Zeitstufe eine spürbare Ausweitung des S-Bahn-Netzes in Richtung Bedburg, Mönchengladbach und Koblenz zu erreichen, die innerstädtische Erschließungswirkung und Verknüpfungssituation mit dem ÖPNV zu verbessern, die hohe Pünktlichkeit auf den S-Bahn-Linien weiter in die Region zu tragen und auf den Außenstrecken eine bessere Bedienungsdichte im Taktverkehr zu erreichen.

Für die Zeitstufe **2030** wird die Fertigstellung der Infrastruktur für den Rhein-Ruhr-Express (RRX) erwartet; zu diesem Zeitpunkt wird daher das komplette RRX-Programm mit dem 15-Minuten-Takt zwischen Köln und Düsseldorf unterstellt. Sinnvolle Fortführungen einzelner RRX-Linien in Richtung Bonn und Siegen sind planerisch denkbar und hier aufgegriffen, aber derzeit noch nicht Gegenstand des RRX-Landeskonzeptes. Auch in dieser Stufe ist eine deutliche Fortentwicklung des S-Bahn-Systems unterstellt. Kernelement ist hier die Realisierung der ersten Ausbaustufe des S-Bahn-Weststrings Köln im Abschnitt zwischen Köln Hansaring und Köln West/Köln Süd. Damit einher geht die Elektrifizierung der Regionalverkehrsstrecken Hürth-Kalscheuren – Euskirchen – Kall und Köln, Frankfurter Str. Overath – Gummersbach. Die Summe dieser Maßnahmen erlaubt die auch unter wirtschaftlichen Aspekten interessante Liniendurchbindung von Gummersbach/Overath nach Euskirchen/Kall im Zuge der S 15. [...]"

Zielkonzepte

Die den Zielkonzepten für die Region Bonn/Rhein-Sieg zu entnehmenden Veränderungen sind im Folgenden aufgelistet.

2016

- Taktverdichtung zwischen Köln und Bonn durch eine weitere stündliche Fahrt des RE5 in der Zeitschiene 6 bis 20 Uhr (d.h. insgesamt 4 Züge pro Stunde und Richtung)
- Angebotsausweitung des RE8 in den frühen Morgen- und späten Abendstunden zur Verbesserung der Flughafenbindung aus südlicher Richtung
- Wiedereinrichtung eines zusätzlichen RE9-Verstärkers auf der Siegstrecke in der Hauptverkehrszeit
- Zusätzliche schnelle „Sprinterzüge“ in der Hauptverkehrszeit zwischen Koblenz, Bonn

und Köln

- Evtl. Verlängerung der RB30 (Ahrtalbahn) nach Bonn-Duisdorf in der Hauptverkehrszeit

2020

- Verlängerung der o.g. Taktverdichtungszüge der Linie RE 5 über Köln hinaus bis zum Flughafen Köln/Bonn
- Verlängerung der S13 nach Bonn-Oberkassel mit stündlicher Weiterführung nach Koblenz, dadurch Entfall der RB27 zwischen Köln und Koblenz
- Beschleunigung des RE8 (Wegfall von Halten, Führung direkt über Porz), die Flughafenanbindung aus südlicher Richtung erfolgt stattdessen über die verlängerte S13
- Entweder Taktverdichtung der S12 zwischen Hennef und Au oder Realisierung der stündlichen S19 von der Siegstrecke zum Flughafen Köln/Bonn mit Anpassungen im Betriebsprogramm von S12 und S13

2030

- Ersatz des RE5 durch den Rhein-Ruhr-Express (Linie RRX6)
- Einzelfahrten des RRX4 als Sprinter zwischen Köln, Flughafen Köln/Bonn und Siegen
- S-Bahn-Verkehr auf der oberbergischen Bahn (heute RB26, zukünftig S15) im 20'-Takt

Bewertung des Zielkonzeptes

Grundsätzlich wird die Zielkonzeption des NVR von den Aufgabenträgern Stadt Bonn und Rhein-Sieg-Kreis begrüßt. Allerdings ist aus Sicht der Verwaltungen im Zielkonzept des NVR die Achse von Köln nach Bonn (Linke Rheinstrecke) bisher nicht angemessen berücksichtigt. Dies wurde dem NVR als erste Einschätzung bereits bei der Präsentation am 04.07.2011 mitgeteilt. Darüber hinaus fand zu diesem Sachverhalt am 04.08.2011 eine interne Besprechung zwischen Vertretern der Städte Köln und Bonn sowie des Rhein-Sieg-Kreises statt. Am 15.08.2011 wurde eine gemeinsame Stellungnahme an den NVR gesendet, am 22.08.2011 fand ein weiteres Gespräch zu diesem Thema mit dem NVR statt.

Die Einschätzung der nicht angemessenen Berücksichtigung der linken Rheinstrecke ergibt sich aus einer Gegenüberstellung von heutiger Fahrgastnachfrage und zukünftig geplantem Angebot. Nachfrageseitig existieren vier starke Hauptverkehrs-Achsen im NVR. Bei der Ermittlung des im Folgenden dargestellten Fahrgastaufkommens wurden die Belastungszahlen aller auf dem betroffenen Abschnitt verkehrenden RE-, RB- und S-Bahn-Linien addiert, Fernverkehr wurde nicht berücksichtigt:

Strecke	Fahrgäste pro Werktag und Richtung
Köln – Leverkusen (– Düsseldorf)	18.900
Köln – Horrem (– Aachen)	16.800
Köln – Bonn (– Koblenz)	15.200
Köln – Troisdorf (– Koblenz/Siegen)	13.900

(Quelle: Vortragsfolien des NVR zur Hauptausschusssitzung vom 17.06.2011)

Angebotsseitig bestehen zwischen den vier Achsen trotz ähnlicher Fahrgastbelastung erhebliche Unterschiede. Heute verkehren zwischen Köln Hbf und Bonn Hbf drei Regionalzüge pro Stunde und Richtung, auf den drei anderen Achsen dagegen bereits fünf bis neun Züge pro Stunde und Richtung. Die Zielkonzeption 2016 sieht für Köln – Bonn vier Züge pro Stunde und Richtung vor, in den folgenden Zielkonzeptionsstufen ist dann keine weitere Taktverdichtung mehr vorgesehen. Für Köln – Leverkusen, Köln – Horrem und Köln – Troisdorf sind dagegen

jeweils durchweg acht bis neun Zugfahrten pro Stunde und Richtung vorgesehen (S-Bahn im 10'-Takt zzgl. RE-Linien). Das bedeutet, dass auf der Strecke von Köln nach Bonn ein zu den anderen Hauptachsen vergleichbares Fahrgastpotenzial mit einem nur halb so dichtem Angebot bedient wird. In den Schwachlastverkehrszeiten sind die Diskrepanzen noch erheblicher. So verkehren auf den drei anderen Achsen abends schon heute mindestens drei Züge pro Stunde und Richtung, im Falle der Strecke nach Troisdorf sogar sechs. Auf der Strecke von Köln nach Bonn wird dagegen ab 22 Uhr nur noch ein Stundentakt angeboten. Aus dem Zielkonzept ist nicht ersichtlich, dass an dieser Stelle Verbesserungen vorgesehen sind.

Wenig verständlich ist aus Sicht der Verwaltungen vor allem, warum die Strecke Köln – Bonn nicht in das S-Bahn-Zielkonzept aufgenommen wurde, um die dringend notwendigen Angebotsverbesserungen zu erreichen. Die Argumentation des NVR zur Kapazitätssteigerung im Knoten Köln baut darauf auf, RB-Linien auf die S-Bahn-Stammstrecke zu verlagern. Als größtes Einzelprojekt dafür ist der Bau des S-Bahn-Weststrings von Köln-Hansaring bis Hürth-Kalscheuren vorgesehen. Dennoch sollen die RB-Züge zwischen Köln und Bonn zukünftig parallel zum Westring weiterhin auf den Ferngleisen fahren. Sie würden damit nicht von den im Zuge des Weststrings herzustellenden neuen Verknüpfungspunkten im Kölner Süden und Westen profitieren. Ebenso würde zwischen Köln und Kalscheuren die unter Kapazitätsgesichtspunkten grundsätzlich anzustrebende Entmischung von schnellem und langsamem Personenverkehr nicht erreicht werden. Ein S-Bahn-Verkehr zwischen Köln und Bonn würde die Wirtschaftlichkeit des Weststrings deutlich verbessern.

Ergebnisse der Besprechung mit dem NVR am 22.08.2011

In der Besprechung mit dem NVR am 22.08.2011 hat dieser zugesagt, die Einführung einer S-Bahn-Verbindung zwischen Köln und Bonn im 20-Minuten-Takt nun in das Zielkonzept 2030 mit aufzunehmen. Dies ermöglicht ggf. auch die Beschleunigung des heutigen RB-Verkehrs. Die Erstellung detaillierter Studien zu möglichen Fahrplanvarianten und dazu nötigen Infrastrukturmaßnahmen wurde ebenfalls zugesagt. Entwickelt werden soll ein Stufenkonzept aus möglichst unabhängig voneinander realisierbaren Einzelmaßnahmen, die in Abhängigkeit von den jeweils zur Verfügung stehenden Finanzmitteln umgesetzt werden, von denen jede für sich bereits möglichst einen Mehrwert erzeugt und die alle gemeinsam den langfristig gewünschten Zielzustand mit drei RE/RB-Zügen und drei S-Bahnen pro Stunde ergeben. Die erforderlichen Untersuchungen sollen unmittelbar nach Abschluss der Planungen für den Knoten Köln und den Westring in Angriff genommen werden.

Hinsichtlich der Notwendigkeit einer möglichst kurzfristigen Angebotsausweitung in den Abendstunden hat der NVR die Umstellung aller Züge der Mittelrheinbahn auch abends auf Doppeltraktion zugesagt. Darüber hinaus ist es Planungsziel des NVR, bei der beabsichtigten Wettbewerbsvergabe der RB 48 Taktverdichtungen zwischen Bonn und Köln im nachfragestarken Abendverkehr von Freitags bis Sonntags vorbehaltlich der noch zu erfolgenden Gremienentscheidung des NVR vorzusehen. Für Angebotsverbesserungen am Abend innerhalb der Woche sieht der NVR keinen Bedarf. Aus Sicht der Verwaltungen ist eine Angebotsverbesserung im Abendverkehr an allen Tagen dringend notwendig, zumal die derzeitigen Anschlüsse in Köln Hbf aus Richtung Düsseldorf/Ruhrgebiet zur Mittelrheinbahn in den Abendstunden unbefriedigend sind (Wartezeit in Köln 44 Minuten) und nur durch eine Taktverdichtung verbessert werden können.

Ebenfalls nachträglich in die langfristige Zielkonzeption mit aufgenommen wurde ein Ausbau der RB23 (Voreifelbahn) zur elektrifizierten S-Bahn-Linie S23 inklusive südliche Verlängerung über Bonn Hbf hinaus bis Bonn-Mehlem, der von den Verwaltungen sehr begrüßt wird. Zur

Forcierung dieser Verlängerungen sind Grundsatzentscheidungen zum langfristigen Infrastrukturausbau in Bonn notwendig (Ausbau Hauptbahnhof und südlich anschließende Strecke in Richtung Bad Godesberg), die ebenfalls im Rahmen der zugesagten Studien zur linken Rheinstrecke erfolgen müssen.