

B e s c h l u s s v o r l a g efür den
öffentlichen Sitzungsteil

Gremium	Datum	Zuständigkeit
Planungs- und Verkehrsausschüsse der Bundesstadt Bonn und des Rhein-Sieg-Kreises	19.10.2017	Vorberatung
Kreisausschuss	13.11.2017	Vorberatung
Kreistag	14.12.2017	Entscheidung

Tagesordnungs-Punkt	Überlastung DB-Strecke Hürth-Kalscheuren - Remagen; Resolution zum Erhalt des heutigen Zugangebots im Personenverkehr
---------------------	--

Beschlussvorschlag:

Der Kreisausschuss empfiehlt dem Kreistag, nachfolgende Resolution zu beschließen:

Der Rhein-Sieg-Kreis fordert die Deutsche Bahn (DB), den Bund, die Länder Nordrhein-Westfalen (NRW) und Rheinland-Pfalz (RLP), die SPNV-Aufgabenträger Nahverkehr Rheinland (NVR) und den Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord (SPNV-Nord) auf, mindestens das im Fahrplanjahr 2018 angebotene Personenverkehrsangebot im Fern- und Nahverkehr auf der linken Rheinstrecke auch über 2018 hinaus dauerhaft sicherzustellen. Der erklärten Überlastung des Schienenwegs ist durch Infrastrukturausbaumaßnahmen zu begegnen, die möglichst vorbereitend auch das RRX-Zielnetz berücksichtigen, und auf keinen Fall durch Reduzierungen im Personenverkehr. Die beabsichtigte Einstellung der Linie 30 (Ahrtalbahn) in den Nebenverkehrszeiten auf dem Abschnitt Remagen - Bonn stellt eine erhebliche Verschlechterung der regionalen Verknüpfung untereinander und mit dem Oberzentrum Bonn dar und ist unbedingt zu vermeiden.

Die stetig wachsende Verkehrsnachfrage erfordert Mehrleistungen insbesondere im SPNV und damit auch den dringenden Ausbau der Infrastruktur.

Perspektivisch ist sicherzustellen, dass die Infrastruktur einen störungsfreien, pünktlichen und vertakteten Personenverkehr auf der linken Rheinstrecke ermöglicht, der - neben dem zu erhaltenden Fernverkehr – die beiden in Koblenz enden sollenden RRX-Linien und daneben zumindest im Bereich zw. Köln - Bonn drei Regionalzüge (RB/S) pro Stunde und Richtung berücksichtigt; also insgesamt 5 Züge des Regionalverkehrs pro Stunde und Richtung.

Im Verdichtungsraum Köln/Bonn/Ahr mit über einer Million Einwohnern im Einzugsbereich der linken Rheinstrecke ohne vorhandene S-Bahn ist das Schienenpersonenverkehrsangebot auszubauen und keinesfalls wegen Versäumnissen beim Infrastrukturausbau einzuschränken. Es kann keinesfalls hingenommen werden, dass einerseits Ausbauprojekte (z. B. S-Bahn Köln - Bonn) als volkswirtschaftlich kritisch gewertet werden weil das Zielangebot (2 RRX, 3 RB) als fahrbar und ausreichend bewertet wird, und andererseits selbst das aktuelle Angebot wegen der mangelnden Infrastruktur eingeschränkt werden soll.

Die Menschen im Rheinland, insbesondere die Tausende von Pendlern, erwarten zu Recht einen vertakteten, pünktlichen und platzmäßig ausreichend dimensionierten Schienenpersonenverkehr, der die Orte untereinander und mit den Oberzentren an Rhein und Ruhr an allen Wochentagen und zu allen nachgefragten Zeiten zuverlässig verbindet.

DB, Bund, NRW, RLP, NVR, SPNV-Nord, aber auch das Eisenbahnbundesamt (EBA), die Bundesnetzagentur (BNetzA), die Metropolregion Rheinland (MRR), die regionalen IHKS und Abgeordneten sind über die Resolution in Kenntnis zu setzen.

Erläuterungen:

Die DB Netz hat am 09.12.2016 den Schienenwegabschnitt Hürth-Kalscheuren–Remagen (linke Rheinstrecke) gegenüber dem Eisenbahnbundesamt (EBA) und der Bundesnetzagentur (BNetzA) für überlastet erklärt. Gemäß Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG) hat der Betreiber innerhalb von sechs Monaten nach Abschluss einer Kapazitätsanalyse der Schienenwege nach Konsultation der Nutzer der betroffenen überlasteten Schienenwege dem Eisenbahnbundesamt als zuständiger Eisenbahnaufsichtsbehörde und der Bundesnetzagentur als Regulierungsbehörde einen Plan zur Erhöhung der Schienenwegkapazität vorzulegen. Darin sind

1. die Gründe für die Überlastung,
2. die zu erwartende künftige Verkehrsentwicklung,
3. den Schienenwegausbau betreffende Beschränkungen und
4. die möglichen Optionen und Kosten für die Erhöhung der Schienenwegkapazität, einschließlich der zu erwartenden Änderungen der Wegeentgelte,

darzulegen. Des Weiteren ist auf der Grundlage einer Kosten-Nutzen-Analyse der ermittelten möglichen Maßnahmen zu entscheiden, welche Maßnahmen zur Erhöhung der Schienenwegkapazität ergriffen werden; hierzu gehört auch ein Zeitplan für die Durchführung der Maßnahmen.

Am 04.09.2017 hat DB Netze den Entwurf eines entsprechenden Planes zur Erhöhung der Schienenwegkapazität (PEK) auf der Internetseite veröffentlicht, der als **Anhang 1** in das Kreistagsinformationssystem eingestellt ist. Die Zugangsberechtigten (SPNV-Aufgabenträger und Eisenbahnverkehrsunternehmen) sind aufgefordert, bis zum 04.10.2017 Stellung zu nehmen.

Als Infrastrukturmaßnahmen zur Engpassbeseitigung werden diverse Ausbaumaßnahmen benannt, die entweder nur geringe Wirkung oder aber erst langfristig umsetzbar sind.

Als Fahrplanmaßnahmen werden folgende drei Maßnahmen benannt:

- Verhinderung zusätzlicher Belastungen durch den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) gegenüber Fahrplan 2018 zur Erhaltung der Kapazität für Güterzüge
- Schaffung von Kapazität für durchgehende Güterzugtrassen durch Reduzierung von SPNV-Trassen
- Beschränkung der Haltezeit von Zügen des Schienenpersonenfernverkehrs (SPFV) in Bonn Hbf Gleise 1 bis 3 auf max. 8 min.

Um dem durchgehenden Schienengüterverkehr ausreichend Kapazität bereitzustellen, plant die DB Netz folgende Beschränkungsvorgabe für das Angebot im SPNV: „Die Durchbindung der Ahrtalbahn von Remagen bis Bonn Hbf (heute RB 30) ist von Montag bis Freitag nur zulässig, wenn ihre Ankunfts- bzw. Abfahrtszeit in Bonn Hbf zwischen 5:30 und 9:30 bzw. 15:30 und 19:00 liegt.“ Heute verkehrt die RB 30 im Zeitraum ca. 05:30 bis 23:00.

Die Haltezeitbeschränkung für Züge des Fernverkehrs wirkt sich insbesondere auf die in Bonn wendenden Züge von/nach Berlin aus, die dann entweder in Bad Godesberg wenden oder während ihrer Wende in den Abstellbahnhof (Bonn Güterbf) umgesetzt werden müssen. Es steht zu befürchten, dass die Haltezeitrestriktion aufgrund des höheren betrieblichen Aufwands bzw. Engpässe bei den alternativen Wendemöglichkeiten zu einem verminderten Angebot im Fernverkehr führt.

Alle Maßnahmen und Wirkungen sind im Detail dem Plan zur Erhöhung der Schienenwegkapazität (PEK) zu entnehmen (s. Anhang 1 im Kreistagsinformationssystem).

Der NVR als SPNV-Aufgabenträger und Zugangsberechtigter hat eine ablehnende Stellungnahme zu den Beschränkungsvorgaben für den SPNV abgegeben.

Die Planungs- und Verkehrsausschüsse der Bundesstadt Bonn und des Rhein-Sieg-Kreises haben in ihrer Gemeinschaftssitzung am 19.10.2017 der Beschlussempfehlung einstimmig zugestimmt.

In Vertretung

(Kreisdirektorin)

Haushalt:

I.

Haushaltsmittel sind veranschlagt bei:

0.90.30

(Produktnr. bzw. Projektnr.)

II.

Ressourcenverbrauch (nur soweit nicht in Haushaltsplanung berücksichtigt):**Personal:**

	Vollzeitäquivalente p.a.
Personalbedarf	
Personaleinsparung	

Finanzen:

konsumtiv in €
pro Jahr (sofern dauerhaft)
bzw. pro Projekt

	Aufwendungen			
Personalaufwand				
Transferaufwand				
sonstiger Aufwand				
Abschreibungen		Erträge (negatives Vorzeichen)	Saldo	Zeitraum (ab...) (von...bis...)
Gesamt:				

investiv in €
pro Maßnahme

	Auszahlungen	Einzahlungen (negatives Vorzeichen)	Saldo	Umsetzungs- zeitraum (von...bis...)
Baumaßnahmen/ Beschaffung				
Grunderwerb				
Gesamt				

- ☐ Deckung ist innerhalb des Budgets gegeben
- ☐ Die Bereitstellung zusätzlicher Mittel ist erforderlich