

Bitte geänderten Sitzungsort und –beginn beachten!

Einladung

zur **6. Gemeinsamen Sitzung der Planungs- und Verkehrsausschüsse** der Bundesstadt Bonn und des Rhein-Sieg-Kreises im Rathaus in Bonn-Beuel, Friedrich-Breuer-Str. 65, Großer Saal, 1. OG

Sitzungsort: Rathaus Bonn-Beuel	Sitzungstag: Donnerstag, 19.10.2017	Sitzungsbeginn: 18:00 Uhr
--	--	----------------------------------

To.- Punkt	Beratungsgegenstand	An- lage	Ab Seite	Bemerkungen
	Öffentlicher Teil			
	Große Anfrage der SPD-Fraktion (Bonn) vom 07.09.2017: Sachstand Ausbau E-Mobilität in der Region Bonn/Rhein-Sieg-Kreis	1 a 1 b		
	Einwohnerfragestunde	--		
1	Allgemeine und Geschäftsordnungsangelegenheiten			
1.1	Anerkennung der Tagesordnung	--		
1.2	Niederschrift über die 5. Gemeinsame Sitzung der Planungs- und Verkehrsausschüsse Bonn/Rhein-Sieg-Kreis am 24.05.2017	--		
2	NEILA - Nachhaltige Entwicklung durch interkommunales Landmanagement in der Region Bonn/Rhein-Sieg-Ahrweiler	2		Vortrag Herr Prof. Wiechmann
3	Überlastung DB-Strecke Hürth-Kalscheuren - Remagen; Resolution zum Erhalt des heutigen Zugangebots im Personenverkehr	3		
4	Linienwegsoptionen L 550; Ergebnis des Prüfauftrages aus der Gemeinschaftssitzung am 24.05.2017	4		
5	Mitteilungen und Anfragen			
5.1	StadtUmland.NRW: shaREgion – Bonn Umland	5		
5.2	StadtUmland.NRW: Raumperspektive 2035 - Kooperation Köln und rechtsrheinische Nachbarn	6		

To.- Punkt	Beratungsgegenstand	An- lage	Ab Seite	Bemerkungen
5.3	Gewerbeflächenkonzept Bundesstadt Bonn und Rhein-Sieg-Kreis	--		
5.4	Aktuelle Mitteilungen und Anfragen	--		
6	Nichtöffentlicher Teil Mitteilungen und Anfragen	--		

Siegburg, den 05.10.2017

An die
Mitglieder des
Ausschusses für Planung und Verkehr

gez.
Ingo Steiner
Vorsitzender

nachrichtlich
an alle Kreistagsabgeordneten

f.d.R.

(Ursula Hillebrand)
Schriftführerin

Große Anfrage

- öffentlich nach § 48 Abs. 2 Satz 1 GO NRW

Drucksachen-Nr.

1712656

Externes Dokument

Fragesteller/in	Stv. Dr. Stephan Eickschen Stv. Dr. Helmut Redeker SPD-Fraktion	Eingangsdatum
gez.	Andrea Kanonenberg	07.09.2017
f.d.R.	Katrin Clever-Sandler	Ratsbüro
25.08.2017		
Datum	Unterschrift	

Betreff
Sachstand Ausbau E-Mobilität in der Region Bonn / Rhein-Sieg-Kreis

Gremien	Sitzung	Ergebnis	
Ausschuss für Umwelt und Verbraucherschutz	11.10.2017		
Ausschuss für Planung, Verkehr und Denkmalschutz	19.10.2017		

Fragestellung

Die Verwaltung wird gebeten, über den Bericht zu den Standorten von Ladestationen hinaus (DS1712496) über den Sachstand zum Ausbau der E-Mobilität in der Region Bonn / Rhein-Sieg-Kreis zu berichten.

Wie ist der der aktuelle Umsetzungsstand des im Jahr 2011 beschlossenen Starthilfekonzpts für Elektromobilität in der Region Bonn /Rhein-Sieg-Kreis?

Begründung

Anknüpfend an Berichte der vergangenen Jahre (vgl. z.B. DS-Reihen 1110788, 1512874, 1610834, 1611721) zum Thema Starthilfe Elektromobililität / eStart wird um einen aktuellen Sachstandsbericht gebeten.

Neben der allgemeinen Bedeutung des Themas zeigen aktuell die Vorbereitungen der COP23 (vgl. hier auch die aktuelle GA DS1712494), die als nachhaltige Veranstaltung EMAS zertifiziert werden soll, dass der Ausbau der Elektromobilität bzw. der zugehörigen Infrastruktur auch für den (UN-) Konferenzstandort Bonn von herausragender Bedeutung ist.

Stellungnahme der Verwaltung

- öffentlich nach § 48 Abs. 2 Satz 1 GO NRW

Drucksachen-Nr.

1712656ST2

Externes Dokument

Eingang Ratsbüro

29.09.2017

Betreff

Sachstand Ausbau E-Mobilität in der Region Bonn / Rhein-Sieg-Kreis

Verwaltungsinterne Abstimmung	Datum	Unterschrift
Federführung: Amt 56	29.09.2017	gez. Helbig
Amt 56-LSK	29.09.2017	gez. Helbig
Amt 33	28.09.2017	gez. Dick
Amt 61	28.09.2017	gez. Isselmann
Amt 66	29.09.2017	gez. Esch
Dez. III	29.09.2017	gez. Wiesner
Genehmigung/Freigabe durch OB/Amt 01	02.10.2017	gez. i.A. Gehrman

Beratungsfolge	Sitzung		
Ausschuss für Umwelt und Verbraucherschutz	11.10.2017		
Ausschuss für Planung, Verkehr und Denkmalschutz	19.10.2017		

Inhalt der Stellungnahme

Über die in der Fragestellung zitierten Sachstandsberichte und die aktuelle Mitteilungsvorlage (DS [1712496](#)) zum Ausbau der Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum hinaus, teilt die Verwaltung zur Kooperation mit dem Kreis und den beteiligten Energieversorgern unter dem Dach „Starthilfekonzert Elektromobilität“ Folgendes mit:

Arbeitskreis Ladeinfrastruktur

Nach der Zusammenarbeit mit der Hochschule Bonn Rhein-Sieg im Rahmen der Studie *„Methodische Grundlegung für eine Strategie zum sukzessiven Ausbau der Ladeinfrastruktur für Elektromobilität in Bonn und dem Rhein-Sieg-Kreis“* hat die Stadt Bonn gemeinsam mit den Stadtwerken Bonn als nächsten Schritt den in der DS [1712496](#) mitgeteilten Ablaufplan für Ladestationen im öffentlichen Raum entwickelt, der sukzessive umgesetzt wird. Die Ladeinfrastruktur wird von den Stadtwerken Bonn finanziert.

Die SWB Energie und Wasser haben sich hierfür am Bundesförderprogramm „Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Deutschland“ des BMVI beteiligt.

Es liegt aber bisher noch keine Förderzusage vor, da die Nachfrage groß war. Bereits im ersten Förderaufruf wurden mehr als 1.300 Anträge gestellt. Eine Teilnahme am zweiten Förderaufruf für einen weiteren Ausbau wird z. Z. von SWB vorbereitet.

Aufgrund unterschiedlicher konzeptioneller Ansätze und teilweise bestehender Finanzierungsvorbehalte zum Ausbau einer Ladeinfrastruktur ist es im Arbeitskreis nicht zu einem konzertierten Ausbau unter einem einheitlichen regionalen Dach gekommen.

Der aktuelle Stand der Ladeinfrastruktur ist dem Internetportal www.goingelectric.de/stromtankstellen/ zu entnehmen.

Über den Ausbau der Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum hinaus haben die SWB ein Angebot für den Einbau von Lademöglichkeiten im halböffentlichen Raum (Parkgaragen) sowie für Unternehmen und private Haushalte entwickelt.

Arbeitskreis „Grüner Strom“

Die Identifizierung von Möglichkeiten zum Bau von Energieanlagen, die durch regenerative Energien gespeist werden und bilanziell den zunehmenden Strombedarf durch E-Mobilität regenerativ decken sollen, gestaltet sich schwierig.

Die Realisierung einer auf dem Gebiet der Gemeinde Swisttal geplanten Windenergieanlage ist weiterhin nicht absehbar, da Restriktionen hinsichtlich von Mindestabständen zu einer Richtfunkstrecke der Bundespolizei fortbestehen.

Es bestehen konkrete Überlegungen zur Errichtung eines Solarparks auf dem Deponiegelände der RSAG in Sankt Augustin mit einer Leistung bis zu 750 kW_p. Darüber hinaus wird die Errichtung einer weiteren Freiflächen-PV-Anlage in der Größenordnung von 750 kW_p auf dem Gebiet der Stadt Troisdorf geprüft.

Arbeitskreis Öffentlichkeitsarbeit

Unter der Marke „eSTART“ findet seit 2012 ein Tag der Elektromobilität als öffentlichkeitswirksame Veranstaltung jährlich statt. Unter der Federführung der Stadtwerke Bonn Energie und Wasser beteiligen sich der Rhein-Sieg-Kreis und die Stadt Bonn sowie die Energieversorger EVG Sankt Augustin, innogy SE, RheinEnergie, rhenag Rheinische Energie AG und die Stadtwerke Troisdorf an dem Projekt.

Die diesjährige Veranstaltung am 23.09.2017 auf dem Münsterplatz in Bonn mit dem Schwerpunktthema „Ladeinfrastruktur“ fand großen Publikumszuspruch.

Internetseite www.estartlive.de

Über die genannten Aktivitäten hinaus baut die Verwaltung die E-Mobilität auch im eigenen Fuhrpark aus. Neben Pedelcs für Dienstfahrten sind zurzeit 5 Streetscooter und zwei E-Up im Einsatz. Drei weitere E-Up, gefördert durch das BMVi, sind bestellt. Bis 2020 soll der Anteil der E-Fahrzeuge im städtischen Fuhrpark auf 10% erhöht werden.

Die Stadtwerke Bus & Bahn setzen zurzeit sechs E-Busse im Linienverkehr ein. Ziel ist eine 100% Quote bis 2030.

V o r l a g e
für den
öffentlichen Sitzungsteil

Gremium	Datum	Zuständigkeit
Planungs- und Verkehrsausschüsse der Bundesstadt Bonn und des Rhein-Sieg-Kreises	19.10.2017	Kenntnisnahme

Tagesordnungs-Punkt	NEILA - Nachhaltige Entwicklung durch interkommunales Landmanagement in der Region Bonn/Rhein-Sieg-Ahrweiler
---------------------	---

Vorbemerkungen:

Das Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) hat Anfang 2017 die Förderrichtlinie „Stadt-Land-Plus“ zur Förderung von Forschungs- und Entwicklungsvorhaben im Themenbereich „Ressource Land“ veröffentlicht (s. Bundesanzeiger vom 16.01.2017). Diese Förderrichtlinie ist Teil der Leitinitiative Zukunftsstadt innerhalb des BMBF-Rahmenprogramms „Forschung für Nachhaltige Entwicklung – FONA³“ (vgl. Link zur Bekanntmachung des BMBF: <https://www.bmbf.de/foerderungen/bekanntmachung-1297.html>).

Erläuterungen:

Gemäß den zeitlichen Vorgaben der Richtlinie war bis zum 31.03.2017 eine **Projektskizze** einzureichen. Parallel wurde das StadtUmland.NRW-Projekt „**shaREgion**“ federführend durch die Bundesstadt Bonn gemeinsam mit den Umlandkommunen des Rhein-Sieg-Kreises erarbeitet. Die Lenkungsgruppe der StadtUmland.NRW-Kooperation shaREgion hat in ihrer Sitzung am 13.02.2017 empfohlen, dass die Region sich um das Förderprogramm des BMBF bewirbt. Inhaltlich haben die im Rahmen des StadtUmland.NRW-Projektes shaREgion bearbeiteten Themen große Übereinstimmung mit dem vom BMBF aufgerufenen Wettbewerbs wie z.B. Siedlungsentwicklung, Demografischer Wandel, Verkehrsentwicklung und Freiraumsicherung. Durch das BMBF-Projekt wird die Chance eröffnet, die Bearbeitung wesentlicher Inhalte des shaREgion-Projektes auf die Region des Regionalen Arbeitskreises Bonn/Rhein-Sieg/Ahrweiler (:rak) auszudehnen und durch Bundesmittel gefördert zu bekommen. Aus diesem Grund wurde eine Projektskizze von der Technischen Universität (TU) Dortmund (Prof. Wiechmann) und dem Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung (ILS gGmbH) in Zusammenarbeit mit den kommunalen Verbundpartnern Bundesstadt Bonn, Rhein-Sieg-Kreis und Kreis Ahrweiler sowie der Wirtschaftsförderungs- und Wohnungsbaugesellschaft mbH der Stadt Königswinter (WWG-Königswinter GmbH) als Vertreter der regionalen Wirtschaft erstellt und fristgerecht am 31.03.2017 beim Projektträger des BMBF eingereicht.

Mit Schreiben vom 06.07.2017 hat der Projektträger des BMBF mitgeteilt, dass die Projektskizze für „NEILA“ zu den zur Antragstellung vorgeschlagenen Skizzen gehört und gebeten, bis zum 13.09.2017 einen förmlichen Förderantrag zu stellen. Mit Datum 22.08.2017 wurde in Abstimmung mit der Bundesstadt Bonn und dem Kreis Ahrweiler der Vollertrag unter Federführung der TU Dortmund gestellt. Ein förmlicher Bewilligungsbescheid wird für Februar 2018 erwartet, so dass das Projekt im März 2018 beginnen kann.

Kurzbeschreibung

Mit Hilfe des Projektes NEILA wird ein interkommunales Lasten-Nutzen-Ausgleichssystem im Rahmen eines interkommunalen Siedlungsentwicklungskonzepts entwickelt, das instrumentelle und institutionelle Umsetzungserfordernisse in der :rak-Region ableitet und die Übertragbarkeit auf andere Regionen prüft. Handlungsleitend ist dabei ein praxistauglicher Interessenausgleich zwischen stark wachsender Kernstadt, städtischen Umland und ländlich geprägtem Raum des weiteren Verflechtungsbereichs. NEILA geht davon aus, dass ein verbesserter Interessenausgleich zwischen Stadt, städtischem Umland und ländlichem Raum nur gelingen kann, wenn Instrumente und Maßnahmen zum nachhaltigen Landmanagement und zur Reduzierung von (Flächen-)Nutzungskonflikten integriert gedacht und interkommunal abgestimmt sind. Das Verbundprojekt NEILA ist insgesamt auf fünf Jahre angelegt, wobei die ersten drei Jahre als Entwicklungsphase und die anschließenden zwei Jahre als Umsetzungsphase geplant sind. Die Projektarbeit wird in enger Zusammenarbeit und in Abstimmung mit den kreisangehörigen Städten und Gemeinden des Rhein-Sieg-Kreises und des Kreises Ahrweiler erfolgen. Dabei soll auf die bestehenden und bewährten Strukturen des :rak zurückgegriffen werden.

Projektfinanzierung und Personalbedarf

Das Finanzvolumen beträgt für die beiden Bearbeitungsphasen (Entwicklungs- und Umsetzungsphase insgesamt 2,33 Mio. Euro. Während sowohl bei den kommunalen Verbundpartnern Bundesstadt Bonn, Rhein-Sieg-Kreis und Kreis Ahrweiler als auch bei den wissenschaftlichen Verbundpartnern Technische Universität Dortmund und ILS gGmbH die förderfähigen Personal- und Sachkosten zu 100 % erstattet werden, kann die WWG Königswinter GmbH lediglich 50 % der förderfähigen Personal- und Sachkosten geltend machen, sodass die Förderquote für das Gesamtprojekt bei 95,95 %, d.h. 2,23 Mio. Euro liegt. Dem wissenschaftlichen Verbundpartner TU Dortmund wird darüber hinaus eine Projektpauschale gewährt. Für die Projektbearbeitung kann jeweils eine Vollzeitstelle (bis zu E13) bei den kommunalen Verbundpartnern Bundesstadt Bonn, Rhein-Sieg-Kreis und Kreis Ahrweiler gefördert werden. Gemäß den Förderrichtlinien des BMBF darf die Stelle nicht mit Mitteln der kommunalen Haushalte finanziert werden. Es ist geplant, jeweils eine Fachkraft bei den kommunalen Verbundpartnern befristet für das Projekt einzustellen.

Projektmanagement

Zur Gewährleistung einer erfolgreichen Projektarbeit wird die TU Dortmund das **Projektmanagement** und die administrative Projektkoordination als zentralen Ansprechpartner übernehmen. Der Bearbeitungsprozess soll durch eine **Lenkungsgruppe**, die sich aus den kommunalen Entscheidungsträgern (Bürgermeister/Beigeordnete) zusammensetzt, begleitet werden. Die Lenkungsgruppe soll primär als Scharnier zu den Städten und Gemeinden/Verbandsgemeinden fungieren und entscheidet über wesentliche Zwischenergebnisse. Es ist geplant, in Abstimmung mit der Lenkungsgruppe geeignete Dialogformate zur Einbindung der Kommunalpolitik zu entwickeln. Um die Schnittstelle zu den regionalen und überregionalen Institutionen zu gewährleisten, ist es vorgesehen, einen **Fachbeirat** zu bilden, der sich aus den bestehenden Netzwerken der Raumordnung und Stadt-/Regionalentwicklung (wie z.B. zuständige Ministerien in NRW und RLP, Bezirksregierung Köln, SGD Nord, Planungsgemeinschaft Mittelrhein-Westerwald, Region Köln/Bonn e.V., IHKs, Handwerkskammern und Einzelhandelsverbände) zusammensetzt.

Das Projekt NEILA ist ein geeignetes Instrument, um die Herausforderungen der Region Bonn/Rhein-Sieg/Ahrweiler anzugehen, auch vor dem Hintergrund, dass NEILA es schafft, verschiedene Disziplinen aus Wissenschaft, Forschung, Wirtschaft und Verwaltung unter einem Dach zusammenzubringen und somit praxistaugliche und umsetzungsorientierte Lösungsansätze zu erarbeiten. Zudem kann NEILA zu einer weiteren Intensivierung und Vertiefung der seit langem bestehenden Kooperation innerhalb des :rak und zur Umsetzung des neuen Leitbildes beitragen.

Herr Prof. Wiechmann wird in der Sitzung das Projekt NEILA persönlich vorstellen.

Im Auftrag

(Dr. Tengler)

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 Ausschuss für Planung und Verkehr empfiehlt dem Kreisausschuss dem Kreistag vorzuschlagen, nachfolgende Resolution zu beschließen:

Der Kreistag fordert die Deutsche Bahn AG, den Bund und den Nahverkehr Rheinland (NVR) auf, dafür Sorge zu tragen, dass das aktuelle Personenverkehrsangebot im Fern- und Nahverkehr auf der linken Rheinstrecke erhalten und weiter ausgebaut wird. Der erklärten Überlastung des Schienenwegs ist durch Infrastrukturausbaumaßnahmen zu begegnen und auf keinen Fall durch Reduzierungen im Personenverkehr. Die beabsichtigte Einstellung der Linie RB 30 (Ahrtalbahn) in den Nebenverkehrszeiten auf dem Abschnitt Remagen – Bonn stellt eine erhebliche Verschlechterung in der Region Bonn/Rhein-Sieg/Ahrweiler dar und ist unbedingt zu vermeiden. Die stetig wachsende Verkehrsnachfrage erfordert Mehrleistungen insbesondere im SPNV und damit auch den dringenden Ausbau der Infrastruktur.

Erläuterungen:

Zur Begründung siehe anhängende Beschlussvorlage für den Ausschuss für Planung, Verkehr und Denkmalschutz der Bundesstadt Bonn am 10.10.2017 bzw. den Rat der Stadt Bonn am 09.11.2017 (**Anhang 1**). Dort wird auf den „Plan zur Erhöhung der Schienenwegkapazität (PEK) für den als überlastet erklärten Schienenweg Hürth-Kalscheuren – Remagen (Strecke 2630)“ Bezug genommen, der als **Anhang 2** in das Kreistagsinformationssystem eingestellt worden ist.

Im Auftrag

(Dr. Tengler)

Haushalt:I. **Haushaltsmittel sind veranschlagt bei:**

0.90

(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

Bundesstadt Bonn
Der Oberbürgermeister
Amt 61

TOP 1.10.2

BE

Beschlussvorlage

- öffentlich nach § 48 Abs. 2 Satz 1 GO NRW

Drucksachen-Nr.

1712833

Externe Dokumente- Plan zur Erhöhung der
Schienenwegkapazität**Eingang Ratsbüro**

22.09.2017

Betreff

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

Finanzielle Auswirkungen☐ Ja, sh. Begründung ☒ Nein**Stellenplanmäßige Auswirkungen**☐ Ja, sh. Begründung ☒ Nein**Verwaltungsinterne Abstimmung**

Federführung: Amt 61

Dez. III

Genehmigung/Freigabe durch OB/Amt 01

Datum

22.09.2017

20.09.2017

22.09.2017

Unterschrift

gez. Isselmann

gez. Wiesner

gez. Sridharan

*** Zuständigkeiten**

1 = Beschluss

5 = Anreg. an Rat

9 = Anhörung

2 = Empf. an Rat

6 = Anreg. an HA

10 = Stellungnahme

3 = Empf. an HA

7 = Anreg. an FachA

4 = Empf. an BV

8 = Anreg. an OB

Beratungsfolge

Ausschuss für Planung, Verkehr und Denkmalschutz
Rat

Sitzung

10.10.2017

09.11.2017

Ergebnis**Z. ***

2

1

Beschlussvorschlag

Der Rat der Bundesstadt Bonn fasst nachfolgende Resolution:

Der Rat fordert Deutsche Bahn, Bund und Nahverkehr Rheinland (NVR) auf, das im Fahrplanjahr 2018 angebotene Personenverkehrsangebot im Fern- und Nahverkehr auf der linken Rheinstrecke auch über 2018 hinaus sicherzustellen. Der erklärten Überlastung des Schienenwegs ist durch Infrastrukturausbaumaßnahmen zu begegnen und auf keinen Fall durch Reduzierungen im Personenverkehr. Die beabsichtigte Einstellung der Linie RB 30 (Ahrtalbahn) in den Nebenverkehrszeiten auf dem Abschnitt Remagen - Bonn stellt eine erhebliche Verschlechterung der regionalen Anbindung Bonns dar und ist unbedingt zu vermeiden.

Begründung

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 Plan zur Erhöhung der Schienenwegkapazität (PEK) auf der Internetseite veröffentlicht, der als Anlage beigelegt 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 bereit zu stellen, 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) in der **Anlage** zu entnehmen.

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



Plan zur Erhöhung der Schienenwegkapazität (PEK)

für den als überlastet erklärten Schienenweg

Hürth-Kalscheuren – Remagen (Strecke 2630)

DB Netz AG

Zentrale

I.NMF 21

Stand: 04.09.2017

Inhaltsverzeichnis

1 Vorbemerkungen	3
1.1 Inhalt eines Plans zur Erhöhung der Schienenwegkapazität (PEK)	3
1.2 Abgrenzung PEK	3
1.3 Sachstand und Gegenstand dieses PEK	4
2 Gründe der Überlastung	5
2.1 Generelle Vorgehensweise der DB Netz AG	5
2.2 Allgemeine Beschreibung der Infrastruktur	5
2.3 Angaben zum Betriebsprogramm	6
2.4 Detektierte Engpässe	10
3 Gegenwärtige und künftig zu erwartende Verkehrsnachfrage	18
3.1 Gegenwärtige Verkehre	18
3.2 Künftig zu erwartenden Verkehrsnachfrage	18
4 Vorgesehene Infrastrukturmaßnahmen	19
4.1 Geplante Infrastrukturmaßnahmen	19
4.2 Ansätze für langfristige Infrastrukturmaßnahmen	23
5 Vorgesehene Fahrplanmaßnahmen und Nutzungsvorgaben	25
5.1 Fahrplanmaßnahmen	25
5.2 Nutzungsvorgaben	26
5.3 Auswirkungen auf Rahmenverträge	27
5.4 Empfehlung an die EVU	27
6 Übersicht der Maßnahmen und deren voraussichtliche Umsetzung	28
7 Vorgesehene Änderung der Wegeentgelte	30
8 Verzeichnis der Abkürzungen	31
9 Anlagen	32
10 Abbildungsverzeichnis	33

1 Vorbemerkungen

1.1 Inhalt eines Plans zur Erhöhung der Schienenwegkapazität (PEK)

Der Plan zur Erhöhung der Schienenwegkapazität (PEK) beschreibt betriebliche und infrastrukturelle Maßnahmen auf als überlastet erklärten Schienenwegen, um dort bestehende Kapazitätsengpässe in einem kurz- und mittelfristigen Zeitraum zu beheben. Seine rechtliche Grundlage bilden die § 1 und 55 ERegG. Der PEK betrachtet dabei lediglich die Aspekte der Kapazitätszuweisung. Regelungen für die operative Durchführung des Eisenbahnbetriebs (Betriebsqualität) sind nicht Gegenstand eines PEK. Gleichwohl führen kapazitätssteuernde Maßnahmen (z. B. Harmonisierung) auch zu Verbesserungen bei der Betriebsqualität.

Alle in einem PEK enthaltenen Angaben, insbesondere zu Verkehrsentwicklungen oder vorgesehenen betrieblichen und infrastrukturellen Maßnahmen, basieren immer auf dem zum Zeitpunkt seiner Erstellung bekannten Sachstand.

Aufgabe des PEK ist (gemäß § 59 Abs. 1 ERegG) eine Darstellung

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

Die Umsetzung der im PEK enthaltenen betrieblichen Nutzungsvorgaben unterliegt der Vorabprüfung durch die Bundesnetzagentur (BNetzA). Die Realisierung von genannten Infrastrukturmaßnahmen durch die DB Netz AG ergibt sich nicht zwingend auf Grund ihrer Aufnahme in den PEK. Voraussetzung dafür ist vielmehr – neben der Durchführung gesetzlich vorgegebener Planungsprozedere – die Sicherstellung der Maßnahmenfinanzierung.

1.2 Abgrenzung PEK

Der vorliegende PEK beschreibt die betrieblichen und infrastrukturellen Maßnahmen, deren Realisierung bis 2022 zur Beseitigung der Ursachen dienen können, die zur Überlastungserklärung des hier betrachteten Schienenweges geführt haben. Den abgeleiteten Maßnahmen und deren Auswirkungen auf den jeweiligen Bereich des als überlastet erklärten Schienenwegs liegen individuelle Prüfungen zugrunde. Die DB Netz AG verfolgt das Ziel einer besseren Nutzung der Schieneninfrastruktur. Hieraus können sowohl die Möglichkeit für zusätzliche Verkehre als auch Qualitätssteigerungen in der betrieblichen Durchführung resultieren.

Bei den Untersuchungen zum PEK hat die DB Netz AG die Effekte aus bereits bestehenden Vorhabenplanungen mit berücksichtigt. Darüber hinaus können ggf. zusätzliche Maßnahmen zur Erhöhung der Kapazität identifiziert werden, deren Realisierung jedoch auf Grund ihres langfristigen planerischen Umfangs (z.B. der Klärung des Maßnahmenumfangs und der Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan (BVWP)) außerhalb des Umsetzungszeitrahmens eines PEK liegen.

Gegenstand der Untersuchungen sind stets die als überlastet erklärten Schienenwege. Darüber hinaus können auch betriebliche und infrastrukturelle Maßnahmenplanungen für angrenzende Strecken sowie Verkehrsanlagen einbezogen werden, wenn sich daraus eine Kapazitätssteigerung für die als überlastet erklärten Schienenwege ergeben könnte.

Mögliche betriebliche Maßnahmen müssen die bestehenden verkehrsartspezifischen Zwänge und die Interessen der EVU in angemessener Form berücksichtigen.

1.3 Sachstand und Gegenstand dieses PEK

Das Eisenbahnbundesamt (EBA) und die Bundesnetzagentur (BNetzA) haben zur Detektion überlasteter Schienenwege gemäß § 55 ERegG am 22.06.2015, in geänderter Fassung zum 14.11.2016, eine Verwaltungsrichtlinie erlassen, welche der DB Netz AG die Vorgehensweise vorgibt [Anlage 1].

Die DB Netz AG hat 2016 im Kontext der Netzfahrplanerstellung 2017 gemäß dieser Verwaltungsrichtlinie eine Detektion überlasteter Schienenwege vorgenommen. Außerdem hat eine eisenbahnbetriebswissenschaftliche Untersuchung (EBWU) mittels analytischer Berechnung der Streckenleistungsfähigkeit eine mangelhafte Betriebsqualität für den Abschnitt Hürth-Kalscheuren – Remagen festgestellt. Im Ergebnis aus Detektionen und EBWU hat die DB Netz AG am 09.12.2016 den Schienenwegabschnitt

■ Hürth-Kalscheuren – Remagen

gegenüber dem EBA und der Bundesnetzagentur (BNetzA) für überlastet erklärt.

Diese Überlastungserklärung hat die DB Netz AG in ihrem Internetauftritt am 09.12.2016 kommuniziert und dort auf das weitere Verfahren (hier: Erstellung einer Kapazitätsanalyse und anschließend Erarbeitung eines PEK) hingewiesen.

2 Gründe der Überlastung

2.1 Generelle Vorgehensweise der DB Netz AG

Die DB Netz AG hat im Rahmen der Kapazitätsanalyse nach § 58 ERegG kapazitätsbestimmende Faktoren sowie die Engpässe ermittelt, welche zu den Überlastungserklärungen geführt haben. Die Ermittlungen wurden mit analytischen, konstruktiven und simulativen IT-Verfahren durchgeführt.

Dabei wurden das Betriebsprogramm des Jahres 2017 und die aktuelle Infrastruktur berücksichtigt. Im PEK werden darüber hinaus die zum Zeitpunkt der Erstellung bekannten prognostizierten Änderungen der Verkehre betrachtet.

Auf Basis der gewonnenen Erkenntnisse hat die DB Netz AG anschließend mögliche betriebliche Nutzungsvorgaben (siehe Kapitel 5.2) bzw. infrastrukturelle Lösungsansätze entwickelt (siehe Kapitel 4). Diese wurden sowohl isoliert als auch im Zusammenhang mit anderen Maßnahmen betrachtet und hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf die Kapazität bewertet.

2.2 Allgemeine Beschreibung der Infrastruktur

Der als überlastet erklärte Schienenweg Hürth-Kalscheuren - Remagen ist eine zweigleisige elektrifizierte Hauptbahn und Bestandteil der so genannten linken Rheinstrecke (Köln - Koblenz - Mainz). Sie ist eine der drei Eisenbahnverkehrsachsen, die den Großraum Köln mit dem Rhein-Main-Gebiet verbinden.

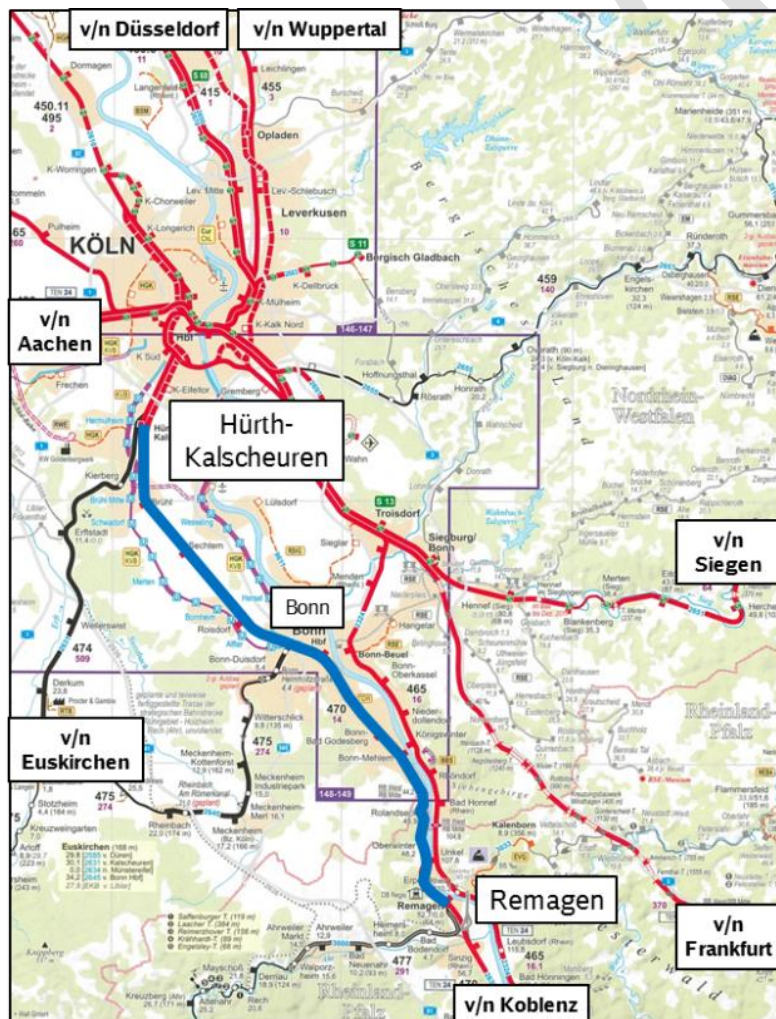


Abbildung 1: Lage des als überlastet erklärten Schienenwegs im Streckennetz

Von Bonn bis Remagen verläuft die von allen Verkehrsarten stark frequentierte Strecke fast ausnahmslos entlang des parallel verlaufenden Rheins. Streckenverzweigungen sind in diesem Bereich nur einige wenige vorhanden.

Im Großraum Köln führen Strecken u.a. in Richtung Aachen, Neuss, Düsseldorf und Wuppertal. Ebenso verlaufen separate Güterzuggleise über Köln Eifeltor bis Hürth-Kalscheuren, wo diese in die linke Rheinstrecke einfädeln.

Von Hürth-Kalscheuren und Bonn zweigt je eine Strecke nach Euskirchen ab, die von dort weiter in Richtung Gerolstein führt. In Brühl Gbf besteht Anschluss an das Streckennetz der HGK (Häfen und Güterverkehr Köln AG). Eine weitere Strecke führt von Remagen nach Ahrbrück.

Die für überlastet erklärte Strecke führt weiter in Richtung Koblenz, wo Strecken in Richtung Trier und Gießen abzweigen bzw. aus Neuwied einmünden.

Eine schematische Streckenübersicht zwischen Hürth-Kalscheuren und Remagen enthält Anlage 2, eine Zusammenstellung der Infrastrukturmerkmale enthält Anlage 3.

2.3 Angaben zum Betriebsprogramm

Die als überlastet erklärte Strecke 2630 wird zwischen Hürth-Kalscheuren und Remagen (Koblenz) von allen drei Verkehrsarten stark frequentiert.

2.3.1 Linienführungen des Schienenpersonenverkehrs im Fahrplan 2017

SPFV-Linien:

- ICE-Linie 10 Berlin – Köln – Koblenz (Einzelzüge)
- IC-Linie 30 Hamburg-Altona – Köln Hbf – Stuttgart (2h-Takt)
- ICE-/IC-Linie 31 Hamburg-Altona – Köln Hbf – Frankfurt am Main (2h-Takt)
- IC-Linie 32 Dortmund/Berlin – Köln Hbf – Stuttgart (2h-Takt)
- IC-Linie 35 Norddeich Mole – Köln Hbf – Konstanz (Einzelzüge)

Im SPFV verkehren meist 1 bis 2 Züge, vereinzelt auch 3 Züge pro Stunde und Richtung. Fast alle Züge befahren den gesamten Abschnitt und halten in Bonn Hbf und einige auch in Remagen (Linien 32 und 35). Zusätzlich zu den vertakteten Linien mit den Zielen Berlin, Dortmund, Hamburg, Norddeich, Frankfurt am Main, Stuttgart und Koblenz verkehren weitere Einzelzüge in den Taktlagen dieser Linien.

SPNV-Linien:

- RE-Linie 5 Wesel – Köln Hbf – Koblenz Hbf (1h-Takt)
- RB-Linie 26 Köln-Deutz – Koblenz Hbf – Mainz Hbf (1h-Takt)
- RB-Linie 30 Bonn Hbf – Remagen – (Ahrbrück) (1h-Takt)
- RB-Linie 48 Wuppertal-Oberbarmen – Bonn-Mehlem (1h-Takt)
- S-Bahn-Linie 23 Bonn Hbf – (Euskirchen) (Halbstundentakt)

Im SPNV verkehren bis zu vier Linien im Stundentakt auf dem für überlastet erklärten Abschnitt. Zwischen Bonn Hbf und Bonn-Mehlem überlagern sich alle vier Linien. In der HVZ verstärkt sich das Angebot durch sechs Züge je Richtung der RB 48 bis Bonn Hbf. Die Züge der S-Bahn-Linie 23 tangieren den ÜLS lediglich im Bereich Bonn Hbf/Gbf.

2.3.2 Schienengüterverkehr im Fahrplan 2017

Die Nutzung durch den Güterverkehr konzentriert sich größtenteils auf die Abend- und Nachtstunden. Tagsüber ist die Zugzahl etwas geringer, führt aber mit bis zu 3 Zügen je Stunde und Richtung zu starkem Mischverkehr. Der SGV durchfährt fast ausschließlich den gesamten ÜLS. Nahgüterverkehr besteht nur zwischen Brühl Gbf und Köln Eifeltor.

2.3.3 Darstellung der Zugzahlen

Für die nachfolgenden Betrachtungen sind die Zugzahlen der Kalenderwoche 11/2017 (13.03.2017 bis 19.03.2017) zugrunde gelegt worden. In dieser Woche bestanden keine Bauarbeiten auf der rechten Rheinstrecke im Zuge des Ausbaus für die S 13.

Die höchste Zugzahl am Referenztag 15.03.2017 weist der 4 Kilometer lange Abschnitt Hürth-Kalscheuren - Brühl Gbf mit 185 Zügen je Richtung aufgrund des starken Nahgüterverkehrs aus. Die weitere Betrachtung wird für den Abschnitt Bonn Hbf - Bonn-Bad Godesberg - Bonn-Mehlem vorgenommen, da dieser mit 10 Kilometern deutlich länger ist und durch die Überlagerung der Nahverkehrslinien den höchsten Personenverkehrsanteil aufweist. Hier verkehren 167 bis 170 Züge je Richtung. Aufgrund von zwei SPFV-Zugpaaren aus Richtung Köln, die derzeit in Bonn-Bad Godesberg enden, besteht hier eine geringe Differenz in den Zugzahlen.

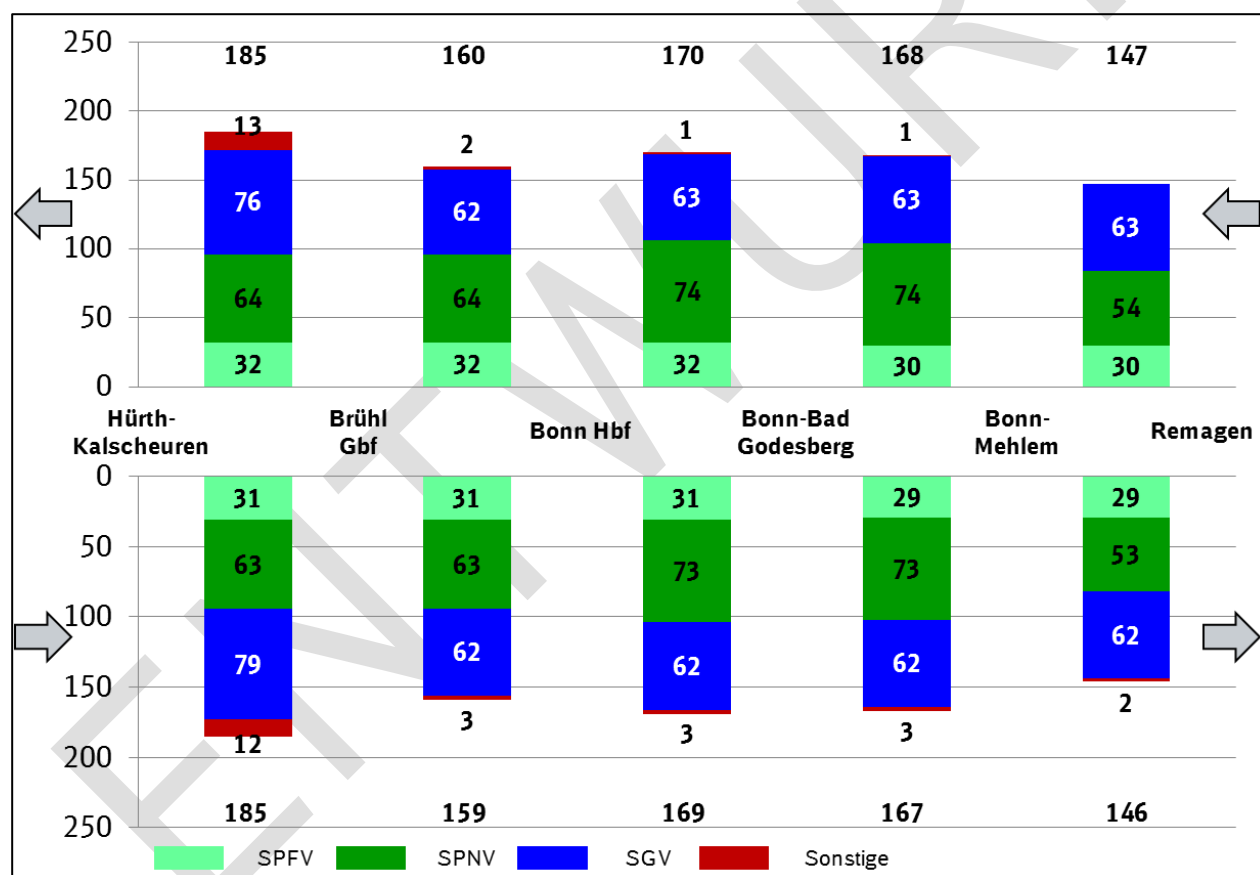


Abbildung 2: Abschnittsbezogene Zugzahlen nach Verkehrsarten

In der Referenzwoche (13.03.2017 bis 19.03.2017) wird im Abschnitt Bonn Hbf - Bonn-Bad Godesberg die höchste Zugzahl aufgrund der wöchentlichen Verteilung der Güterzüge am Mittwoch erreicht. Bei den Nah- und Fernverkehrszügen unterscheiden sich die Werte im Wochenverlauf (Montag bis Freitag) kaum. Lediglich die Verkehrstage Samstag und Sonntag weisen geringere Zugzahlen im Personenverkehr aus.

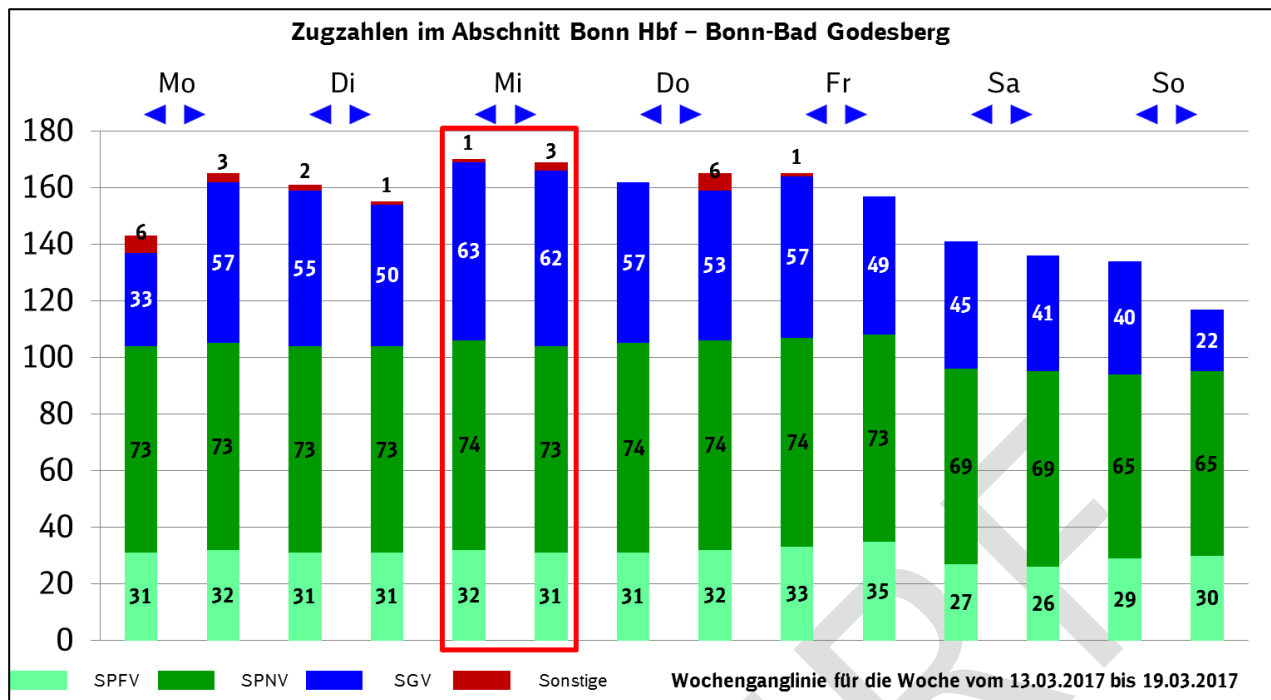


Abbildung 3: Wochenganglinie 13.03. – 19.03.2017 im Abschnitt Bonn Hbf – Bonn-Bad Godesberg

Bei der Tagesganglinie für den Abschnitt Bonn Hbf – Bonn-Bad Godesberg wird nach Tages- und Nachtzeitraum unterschieden (6-22 Uhr bzw. 22-6 Uhr). Der Personenverkehr ist im Tageszeitraum relativ gleichmäßig verteilt. Schwankungen in der stündlichen Belastung resultieren vor allem aus dem unterschiedlichen Aufkommen der Güterzüge.

In der Nord-Süd-Richtung besteht am Referenztag (15.03.2017) ab der Spät-HVZ bis in die Abendstunden eine sehr hohe Belastung durch die Überlagerung von Personen- und Güterverkehr.

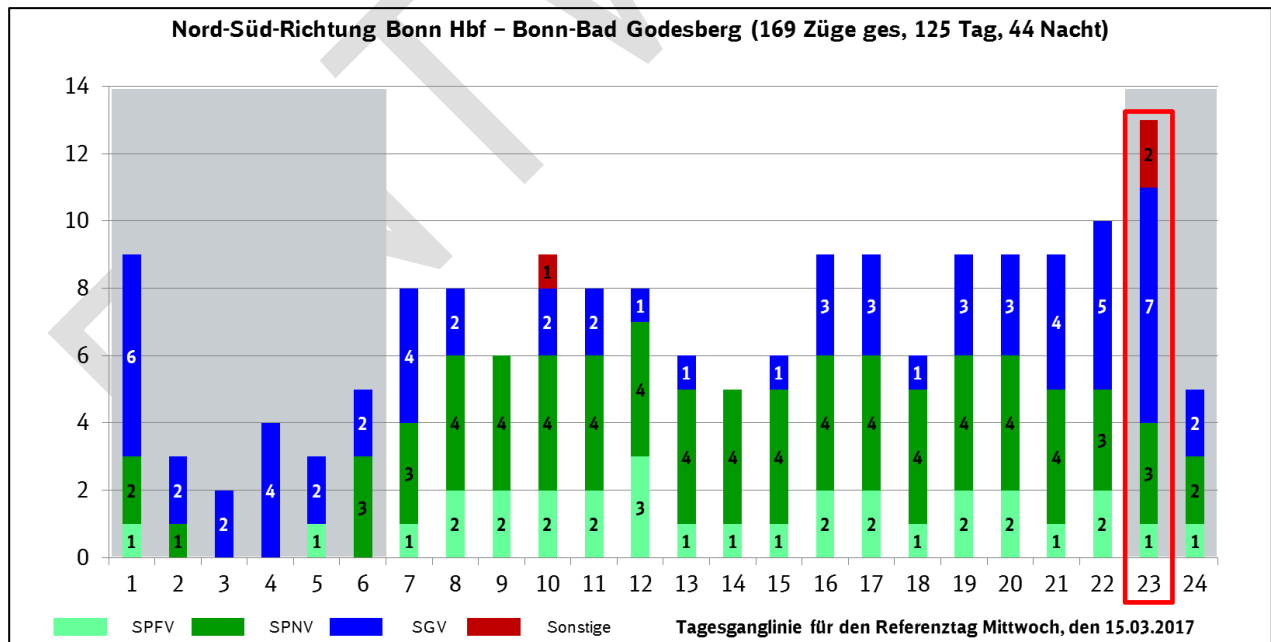


Abbildung 4: Tagesganglinie für Mittwoch 15.03.2017 – von Bonn Hbf nach Bonn-Bad Godesberg

In der Süd-Nord-Richtung ist die Gesamtbelastung gleichmäßiger über den Tag verteilt, da sich der Güterverkehr hauptsächlich auf die Nachtstunden konzentriert.

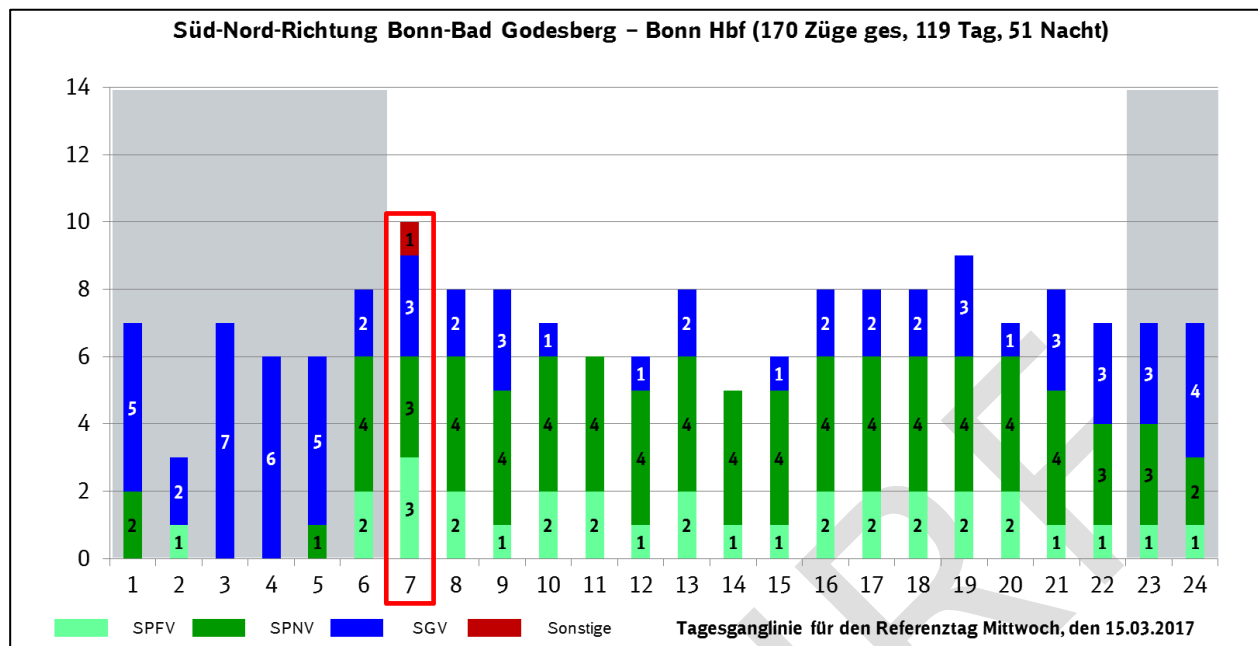


Abbildung 5: Tagesganglinie für Mittwoch 15.03.2017 – von Bonn-Bad Godesberg nach Bonn Hbf

In den letzten Jahren ist ein deutlicher Anstieg der Zugzahlen im Nah- und Güterverkehr zu verzeichnen. Im Nahverkehr erfolgte zum Fahrplanwechsel im Dezember 2015 eine Erhöhung der Zugzahlen durch die HVZ-Verstärker der RB 48 und begrenzte Angebotserweiterungen auf anderen SPNV-Linien. Der Güterverkehr stieg zu diesem Zeitpunkt wieder auf das Niveau von 2011 und steigerte sich 2017 nochmals. Die Zugzahl im SPFV für 2017 ist aufgrund der Bauarbeiten in Bonn Hbf niedriger als in den Vorjahren. Über alle Verkehrsarten ergibt sich so ein Zuwachs um 16 % im Vergleich zum Jahr 2014 bzw. 7 % zu 2011.

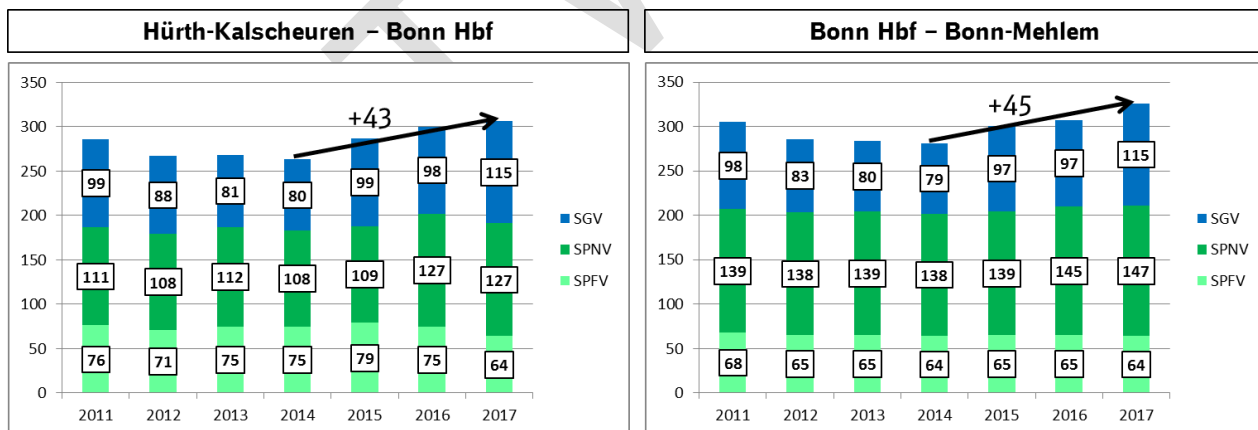


Abbildung 6: Entwicklung der Zugzahlen pro Tag zwischen Hürth-Kalscheuren und Bonn-Mehlem (Ø Di-Fr)

2.4 Detektierte Engpässe

Die DB Netz AG hat zwischen Hürth-Kalscheuren und Remagen mehrere Engpässe identifiziert.

Engpass	Betriebsstelle/Bereich	Beschreibung
1	Hürth-Kalscheuren - Remagen	• Starker Mischverkehr mit Geschwindigkeitsunterschieden, Verspätungsaufbau im Betrieb
2	Hürth-Kalscheuren - Remagen	• Teilweise große Abstände der seitenrichtigen Überholungsgleise für Züge mit mehr als 700 m Länge
3	Hürth-Kalscheuren	• Niveaugleich kreuzende Fahrten
4	Brühl Pbf	• Fehlende automatische Durchrutschwegauflösung • Geringe Einfahrtgeschwindigkeit in das Überholgleis in Brühl Pbf
5	Bonn Hbf / Gbf	• Niveaugleich kreuzende Zugfahrten und Rangierbewegungen • Fehlende Mittelweichenteilfahrstraßengruppe • Lange Belegungszeiten bei Wenden des SPFV
6	Bonn UN Campus (neuer Haltepunkt)	• Fahrzeitverlängerungen • Auswirkung auf Schrankenschließzeiten
7	Bonn-Mehlem	• Gleisbelegung durch wendende Züge
8	Remagen	• Niveaugleich kreuzende Zugfahrten und Rangierbewegungen

2.4.1 Engpass 1: Hürth-Kalscheuren – Remagen (gesamter Abschnitt)

Entlang des gesamten Abschnitts ergibt sich eine starke verkehrliche Belastung mit großen Geschwindigkeitsunterschieden zwischen den unterschiedlichen Verkehrsarten. Aufgrund dessen sind häufig Überholungen von SGV-Trassen und in einigen Fällen auch von SPNV-Trassen erforderlich, wenn die verfügbaren Konstruktionskapazitäten ausgenutzt werden sollen. Die Anzahl der überholungsfreien durchgehenden SGV-Trassen wird durch die Fahrplanstruktur des SPV begrenzt.

Durch den starken Mischverkehr kommt es in den hoch belasteten Abschnitten, insbesondere zwischen Hürth-Kalscheuren und Brühl Gbf sowie Bonn Hbf und Bonn Mehlem, zu Verspätungsübertragungen. Ungeachtet der bereits relativ hohen Einbruchsverspätungen aus Richtung Norden, erleiden die Züge des SPFV zwischen Roisdorf und Bonn-Mehlem nochmals eine Zusatzverspätung von durchschnittlich ca. 2 Minuten.

Im SPNV entsteht auf dem kurzen Abschnitt zwischen Bonn Hbf und Bonn-Bad Godesberg eine Zusatzverspätung von durchschnittlich 1,2 Minuten. Zwischen Bonn-Mehlem und Remagen kann noch durch betriebliche Maßnahmen im Schnitt eine Minute Verspätung abgebaut werden.

Im Abschnitt Bonn Hbf – Bonn Mehlem befinden sich zahlreiche Bahnübergänge. Aufgrund des ebenfalls sehr stark ausgeprägten Straßenverkehrs werden seitens der Stadt und der Anwohner möglichst lange Schrankenöffnungszeiten an diesen Bahnübergängen gefordert. Die späte Ansteuerung der Schrankenschließung in Verbindung mit einer verzögerten Räumung durch die

Straßenverkehrsteilnehmer führen häufig zu Behinderungen des Betriebsflusses in Folge von Beeinflussungen der punktförmigen Zugbeeinflussung (PZB). Dies zieht Fahrzeitverlängerungen nach sich, welche sich in den oben dargestellten Verspätungsverläufen widerspiegeln.

2.4.2 Engpass 2: Hürth-Kalscheuren – Remagen (gesamter Abschnitt)

Einen infrastrukturellen Engpass stellen die vorhandenen Überholungsmöglichkeiten entlang des für überlastet erklärten Abschnitts dar. Negativ wirken sich dabei die großen Abstände zwischen den seitenrichtigen Überholungsgleisen für Zuglängen von 700 Metern aus. In der Süd-Nord-Richtung führen zwei lange Abschnitte mit jeweils über 15 Kilometern zwischen Bonn Neuer Weg und Hürth-Kalscheuren zu Einschränkungen.

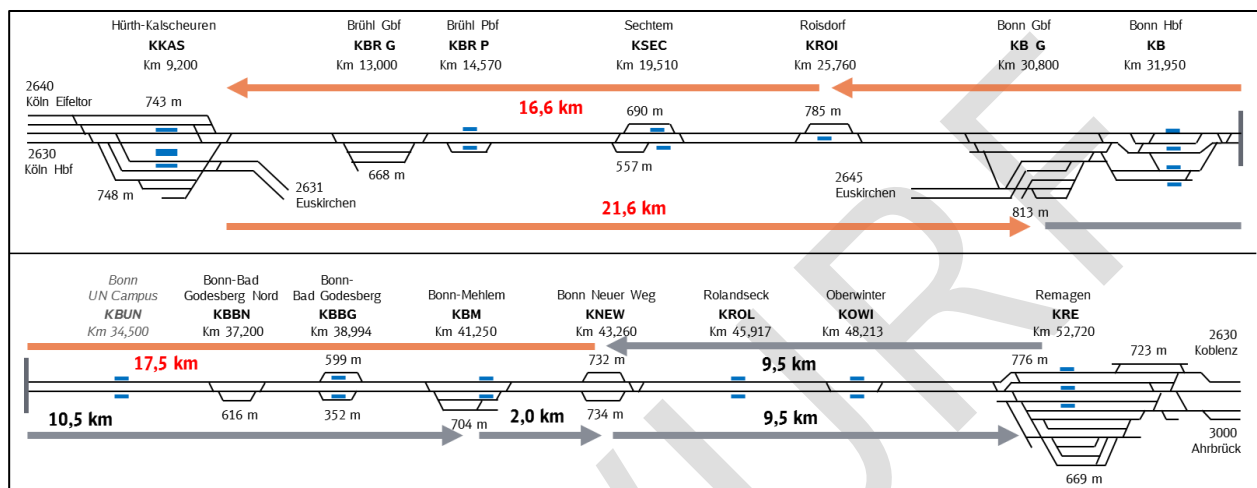


Abbildung 7: Abstände seitenrichtiger Überholungsgleise für 700 m lange Züge

Bereits bei der Fahrplanerstellung erweisen sich diese Zwangspunkte als kritisch, da durch die vorhandene Fahrplanstruktur im SPV, Überholungen der SGV-Trassen erforderlich sind, um die Konstruktionskapazität optimal auszunutzen. So werden die vorhandenen Überholungsgleise in Sechtem häufig benötigt, um Überholungen durch den SPFV realisieren zu können. Jedoch ist die Nutzung dieser Gleise durch Güterzüge mit einer Länge von 700 Metern nicht möglich.

Im Dispositionsfall entstehen dadurch ebenfalls Risiken für die Betriebsqualität, da eine Überholung der Güterzüge mit einer Länge von über 700 Metern innerhalb der langen Abschnitte nicht möglich ist. In der Folge führt dies wiederum zu Verspätungsübertragungen auf den SPV.

2.4.3 Engpass 3: Hürth-Kalscheuren

In Hürth-Kalscheuren bestehen Streckenverzweigungen für den Güterverkehr in Richtung Köln Eifel und den SPNV in Richtung Euskirchen. Die niveaugleichen Kreuzungen von Personen- und Güterverkehrsströmen führen zu einem erheblichen infrastrukturellen Engpass.

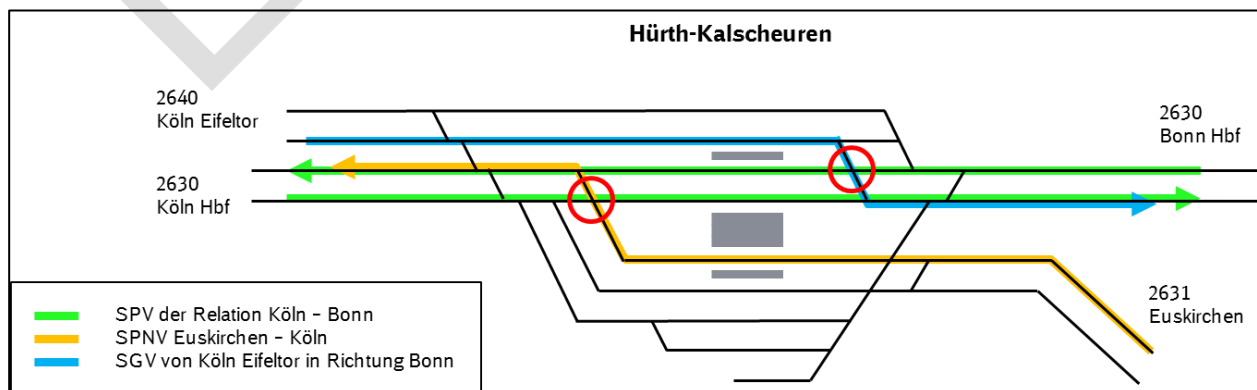


Abbildung 8: Schematische Darstellung der niveaugleichen Kreuzungen im Nord- und Südkopf des Bahnhofs Hürth-Kalscheuren

Die Züge des SGV von Köln Eifeltor in Richtung Bonn müssen im südlichen Bahnhofskopf sowohl den gesamten SPV der Richtung Bonn – Köln niveaugleich kreuzen, als auch in den SPV der Richtung Köln – Bonn einfädeln. Im Tageszeitraum des Referenztages tritt dies bis zu sechsmal pro Stunde auf.

Im SPNV sind die Fälle ähnlich gelagert. So müssen die Züge der Relation Euskirchen – Köln im nördlichen Bahnhofskopf die Schienenpersonenverkehre der Richtung Köln – Bonn niveaugleich kreuzen und in den SPV der Richtung Bonn – Köln einfädeln. In der HVZ tritt dies bis zu fünfmal, im restlichen Tageszeitraum bis zu dreimal in der Stunde auf.

Da die Güterzüge länger sind und weniger stark beschleunigen können als die Nahverkehrszüge der Eifelstrecke, ist die niveaugleiche Fahrwegkreuzung im Südkopf kritischer zu bewerten als die im Nordkopf.

Gleichwohl bestehen bei beiden Konstellationen durch die Kreuzung beider Richtungen erhebliche Risiken für die Betriebsqualität.

2.4.4 Engpass 4: Brühl Pbf

2.4.4.1 Fehlende automatische Durchrutschwegauflösung in Brühl Pbf

Eine fehlende automatische Durchrutschwegauflösung für das Gleis 4 in Brühl Pbf führt zu Risiken für die Betriebsqualität.

Bei planmäßigen und dispositiven Überholungen in der Nord-Süd-Richtung müssen gemäß den Angaben im Streckenbuch die Triebfahrzeugführer der Züge, die im Überholungsgleis von Brühl Pbf halten, zuerst fernmündlich Kontakt mit dem zuständigen Fahrdienstleiter aufnehmen, um den Halt des Zuges zu melden. Erst danach kann dieser den Durchrutschweg manuell auflösen. Dabei besteht das Risiko von Verzögerungen, die dazu führen, dass für nachfolgende durchfahrende Züge die Fahrstraße nicht rechtzeitig eingestellt wird, so dass diese behindert werden.

Planmäßig werden in Brühl Pbf Überholungen der HVZ-Verstärker der RB 48 durchgeführt. Das betrifft täglich 6 Fälle, teilweise auch als Doppelüberholung. Dazu können dispositive Überholungen kommen. Es besteht hier die Gefahr von Urverspätungen in der Betriebsabwicklung.

2.4.4.2 Geringe Einfahrtgeschwindigkeit in das Überholgleis in Brühl Pbf

Die zulässige Geschwindigkeit bei Einfahrten in das Überholgleis in der Nord-Süd-Richtung beträgt lediglich 40 km/h. Diese Geschwindigkeit muss bereits ab dem Zwischensignal vor dem südlichen Bahnhofskopf von Brühl Gbf eingehalten werden. Zwischen dem Signal und der Einfahrweiche in Brühl Pbf liegen ca. 1000 Meter. Dies führt zu entsprechend langen Belegungszeiten dieses Blockabschnitts und wirkt sich negativ auf die Mindestzugfolgezeiten aus.

Ursächlich für die Geschwindigkeitseinschränkung ist der geringe Radius der Einfahrweiche in Brühl Pbf.

2.4.5 Engpass 5: Bonn Hbf / Gbf

2.4.5.1 Fahrwegüberschneidungen im Bereich Bonn Hbf / Bonn Gbf

Es besteht erhöhtes Konfliktpotential durch mehrere Fahrwegüberschneidungen des Personen- und Güterverkehrs.

Die Züge der RB 30 aus Richtung Remagen – Ahrbrück enden im Gleis 2 und beginnen auf Gleis 4 bzw. in Gleis 3 während der HVZ. Dies macht entsprechende Umsetzfahrten erforderlich, wobei alle Fahrwege der Fahrtrichtung Nord-Süd gekreuzt werden müssen.

Die beginnenden Fahrten der HVZ-Verstärker der RB 48 in Richtung Köln kreuzen den gesamten Gegenverkehr und müssen gleichzeitig in den Verkehr der gleichen Fahrtrichtung einfädeln. Bei Verfügbarkeit aller Bahnsteiggleise können Zugwenden in Gleis 2 erfolgen.

Die Züge der S-Bahn-Linie 23 haben ein geringeres Konfliktpotential mit den Umsetzfahrten der RB 30 und mit Zügen des SGV, die nach Gleis 7 in die Überholung fahren, sowie mit Zügen des

SGV, die in Gleis 3 des Gbf überholt werden und über Gleis 4 des Hauptbahnhofs fahren, um im südlichen Bahnhofskopf in das Streckengleis nach Remagen einzufädeln.

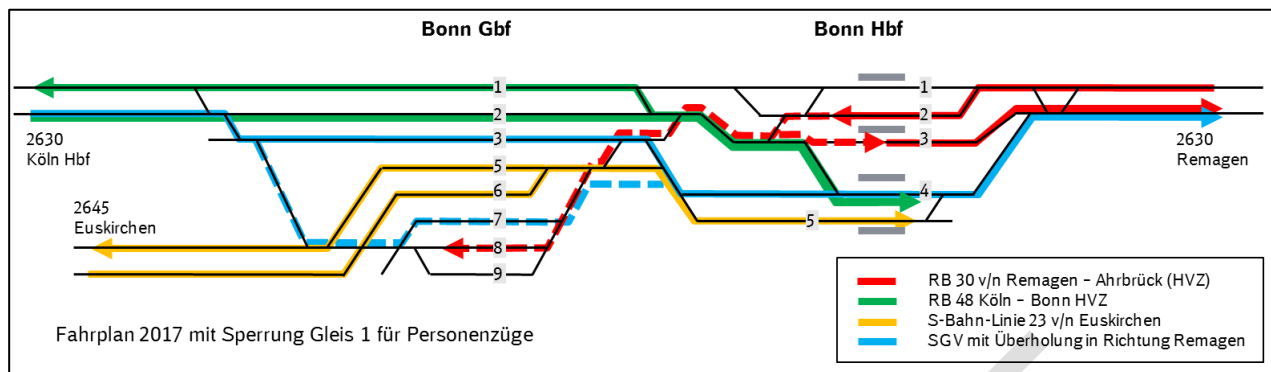


Abbildung 9: Fahrwegüberschneidungen im Bereich Bonn Hbf / Bonn Gbf

2.4.5.2 Keine gleichzeitigen Ausfahrten aus Gleis 3 und 4 in Bonn Hbf möglich

Die geplanten Abfahrtszeiten der RB 48 von Gleis 3 nach Bonn-Mehlem und der HVZ-Verstärker derselben Linie aus Gleis 4 nach Köln erfolgen nahezu gleichzeitig. Die betreffenden Fahrwege können jedoch aufgrund bestehender Stellwerksabhängigkeiten nicht gleichzeitig eingestellt werden.

Alternativ kann die Ausfahrt aus Gleis 4 in Richtung Köln auch über ein Gleis des Güterbahnhofs erfolgen. Jedoch entstehen bei diesem Fahrweg Fahrzeitverluste sowie ein erhöhtes Konfliktpotential mit entgegen kommenden Zügen des SGV, die überholt werden müssen. Weiterhin wird auch der Fahrweg der S 23 von und nach Euskirchen gekreuzt.

2.4.5.3 Nachteile bei langen Wendezeiten von SPFV-Zügen in Bonn Hbf

Nach Fertigstellung der mehrjährigen Bauarbeiten und der damit verbundenen Verfügbarkeit aller Bahnsteiggleise in Bonn Hbf ist damit zu rechnen, dass im Tageszeitraum wieder Züge des SPFV dort wenden werden.

Bevor Ende 2016 die Bauarbeiten in Bonn Hbf begannen, wendeten im Tageszeitraum mehrere Züge des SPFV auf Gleis 2 mit einer Wendezeit von ca. 50 Minuten. In den Stunden, in denen Fernzüge auf Gleis 2 wenden, steht dieses nicht für Nahverkehrszüge zur Verfügung.

Um gleichzeitig die Wende der zusätzlichen HVZ-Verstärker der RB 48 aus Richtung Norden und die Einfahrt der RB 30 aus Richtung Süden zu ermöglichen, wurde im Gleis 2 eine Unterteilung mittels Zugdeckungssignal eingerichtet.

Die Nutzung dieser Möglichkeit der Doppelbelegung in Gleis 2 setzt aber voraus, dass für die Fernverkehrszüge statt der langen Wende in Gleis 2 Alternativen gefunden werden.

2.4.6 Engpass 6: Neuer Haltepunkt Bonn UN Campus

Mit der Inbetriebnahme des neuen Haltepunktes Bonn UN Campus ab dem Netzfahrplan 2018 ergeben sich zwei Sachverhalte, die zu einem zusätzlichen Engpass führen werden.

2.4.6.1 Weitere Zwangspunkte im Fahrplan

Der neue Haltepunkt Bonn UN Campus liegt im hochbelasteten Abschnitt Bonn Hbf – Bonn Mehlem und soll von allen vier dort verkehrenden Linien des SPNV bedient werden.

Bei einer Haltezeit von 0,8 Minuten entsteht eine planerische Fahrzeitverlängerung von ca. 1,9 Minuten. Die Kompensation dieser Fahrzeitverlängerung erfolgt durch Wegfall heute noch vorhandener Fahrzeitreserven (RB 26, 30, 48), die Kürzung von Haltezeiten (RB 26) und den Entfall des Haltes in Oberwinter (RE 5).

Die entfallenden Reserven stehen dann jedoch nicht mehr zum Abbau von Verspätungen zur Verfügung, wodurch mit einer weiteren Verschlechterung der Betriebsqualität zu rechnen ist.

Trassenverluste sind durch den zusätzlichen Halt beim heutigen Fahrplankonzept nicht zu erwarten.

Durch die Lagen der Fernverkehrszüge besteht hinsichtlich der Einarbeitung von Fahrzeiträumen bei den SPNV-Linien sehr wenig Spielraum, wenn die heutigen Anschlussbeziehungen im Nahverkehrskonzept erhalten bleiben sollen.

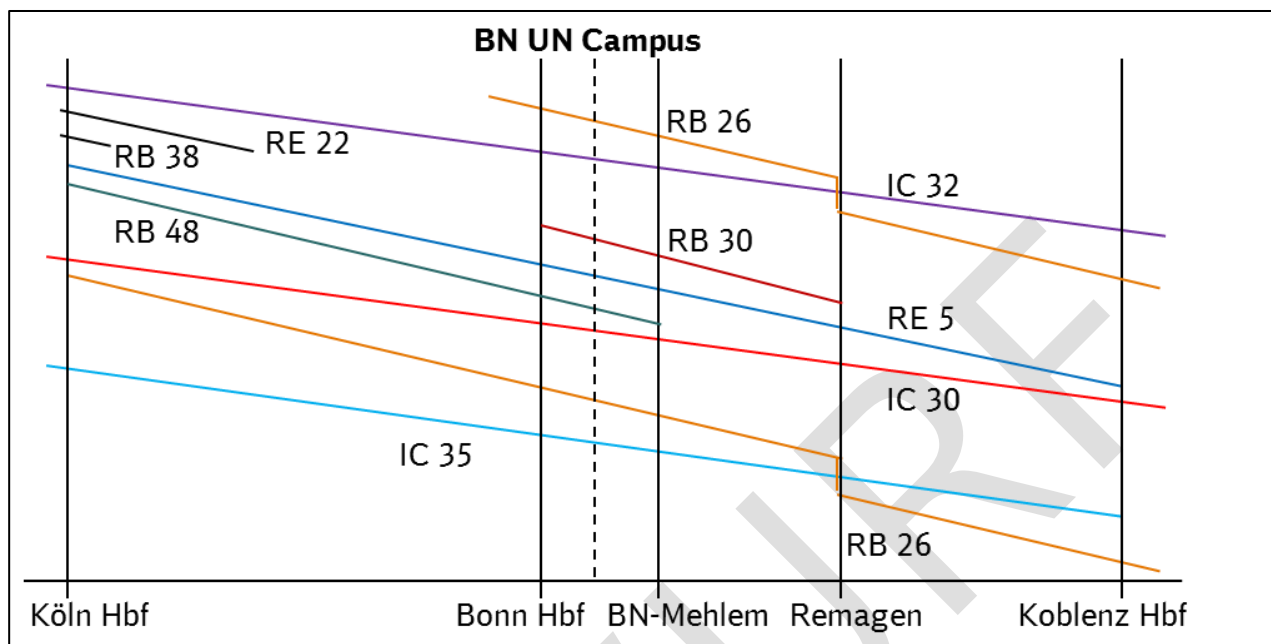


Abbildung 10: Fahrplanstruktur zwischen Köln Hbf und Koblenz Hbf

2.4.6.2 Fahrzeitverluste durch PZB-Beeinflussung

Die Schrankenschließzeiten einiger Bahnübergänge verlängern sich, wenn die Züge am neuen Haltepunkt Bonn UN Campus halten.

Um die negativen Auswirkungen auf den Straßenverkehr zu begrenzen, sollen die Hauptsignale, die Bahnübergänge decken, so spät wie möglich auf Fahrt gestellt werden. Daher muss in der Nord-Süd-Richtung auf das Signal „Halt erwarten“ in den Halteblock eingefahren werden, was zu einer 1000 Hz-Beeinflussung der PZB führt.

Dadurch entstehen aufgrund des großen Abstands vom Halteplatz bis zum nächsten Hauptsignal (563 m) durch die Restriktion der PZB Fahrzeitverluste. Auf den ersten 264 m nach dem Halt darf eine Geschwindigkeit von 40 km/h nicht überschritten werden, was zu einer Fahrzeitverlängerung von ca. 0,3 Minuten führt.

In der Süd-Nord-Richtung besteht dieses Problem nicht, da das Hauptsignal unmittelbar hinter dem Halteplatz liegt.

2.4.7 Engpass 7: Bonn-Mehlem

2.4.7.1 Überholungsgleis durch wendende RB 48 blockiert

Das Gleis 33 mit einer Nutzlänge von 704 Metern wird durch die wendende RB 48 zwischen 6 und 24 Uhr in jeder Stunde für ca. 30 Minuten belegt. In dieser Zeit steht das Gleis für Güterzugüberholungen nicht zur Verfügung, was Einschränkungen bei der Fahrplanerstellung und in der Betriebsdisposition bedeutet.

Der Abstand zwischen dem Halteplatz und der Mittelweiche im Gleis 33 beträgt ca. 68 Meter. Damit ist ein direktes Wegsetzen der endenden RB 48 nach dem Halt in das Gleis 34 nicht möglich. Es wären dafür sog. „Sägefahrten“ unter Nutzung eines Streckengleises erforderlich, was zur Beeinträchtigung anderer Verkehre führen könnte.

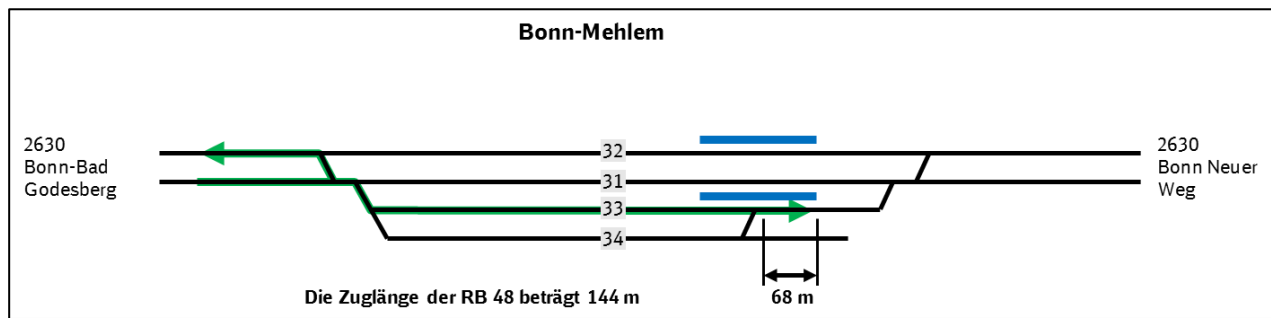


Abbildung 11: Schematischer Gleisplan des Bahnhofs Bonn-Mehlem

2.4.7.2 Gegenseitige Beeinflussung von startender RB 48 und südwärts fahrendem IC

Die in Bonn-Mehlem in Richtung Norden beginnende RB 48 muss das Gleis der Gegenrichtung kreuzen.

Die geplante Durchfahrtszeit von IC-Zügen Richtung Koblenz (IC-Linien 32 und 35) und der Abfahrtszeit der RB 48 sind sehr zeitnah. Diese Konstellation ergibt sich bis zu neunmal täglich und birgt eine Gefahr für gegenseitige Beeinflussungen im Betrieb.

Eine Verspätete Abfahrt der RB 48 oder Zusatzverspätungen, die der IC durch die möglichst pünktlich startenden RB 48-Züge erfährt, können die Folge sein.

2.4.8 Engpass 8: Remagen

2.4.8.1 Niveaugleich kreuzende Zugfahrten

Die Züge der RB 30 von Ahrbrück nach Bonn Hbf haben bei der Einfahrt in Remagen bei Fahrplanabweichungen im südlichen Bahnhofskopf ein Konfliktpotential mit allen Zügen der Gegenrichtung.

Auch die Züge der RB 30 von Bonn Hbf in Richtung Ahrbrück befahren nach der Abfahrt in Remagen den Fahrweg der Verkehre Köln - Koblenz. Das Gleis 5 ist zu dieser Zeit von wendenden Zügen der RB 39 von der Ahrtalbahn belegt.

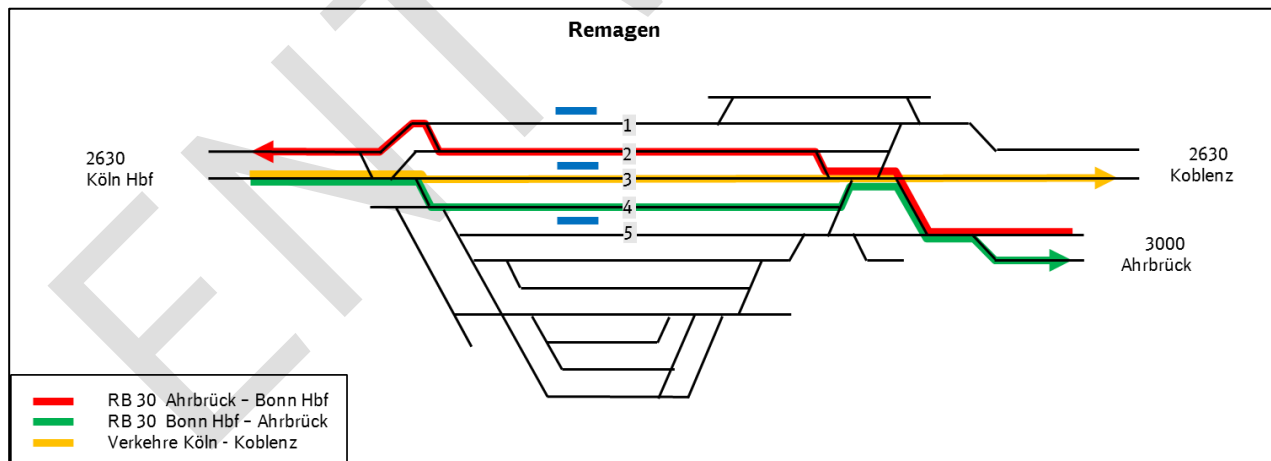


Abbildung 12: Fahrwegüberschneidungen in Remagen

2.4.8.2 Konfliktpotential durch das Stärken/Schwächen der Züge der RB 26

Die Züge der RB 26 verkehren planmäßig von Köln bis Mainz. Im Abschnitt Köln - Remagen mit drei Triebzügen und ab Remagen bis Mainz mit zwei Triebzügen. Dieses Konzept erfordert ein Stärken und Schwächen der Züge in Remagen.

Die Rangierfahrten zum Umsetzen des Zugteils der RB 26 von Gleis 4 (Schwächen) nach Gleis 2 (Stärken) im nördlichen Bahnhofskopf können je nach Betriebssituation über beide Streckengleise erfolgen.

Das Wegsetzen aus Gleis 4 kann unmittelbar nach der Ankunft des IC erfolgen. Rechtzeitig vor der Durchfahrt nachfolgender Güterzüge muss die Bereitstellung des Zugteils auf Gleis 2 beendet sein.

Durch das Stärken/Schwächen in Verbindung mit den notwendigen Rangierfahrten entsteht ein hohes Konfliktpotential im Betriebsablauf.

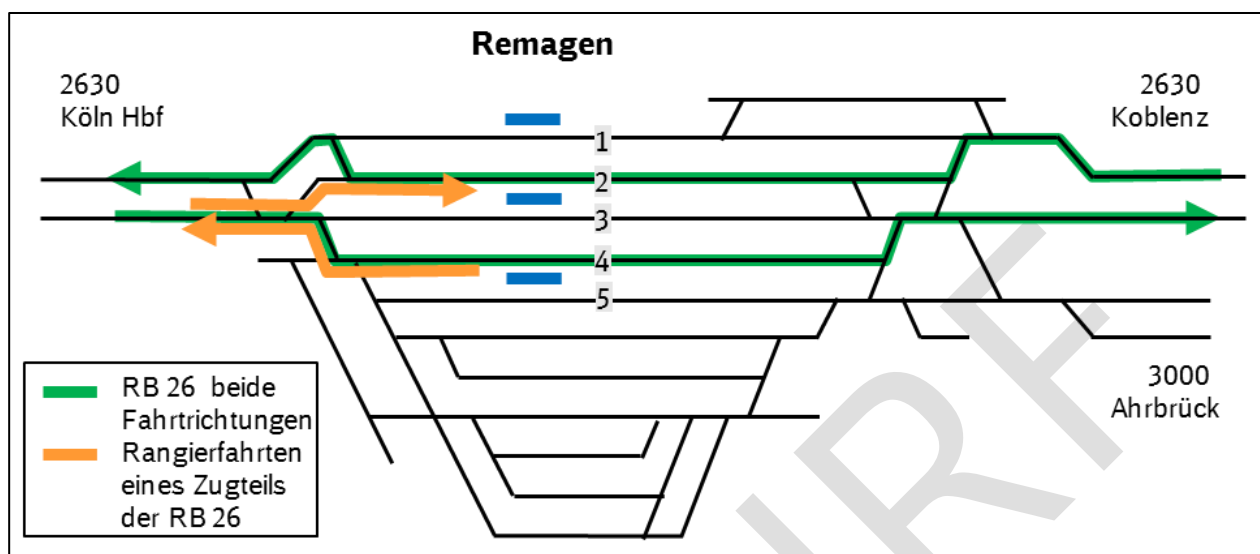


Abbildung 13: Gleisbelegungsplan mit Zugfahrten und Rangierbewegungen (Stärken / Schwächen RB 26)

2.4.8.3 Künftig zusätzliches Konfliktpotential durch Stärken/Schwächen der Züge des RE 5

Auf der Linie RE 5 (in Zukunft RRX 6 von Minden nach Koblenz) sollen ab Juni 2019 die neuen RRX-Triebzüge zum Einsatz kommen. Diese sollen in Remagen gestärkt und geschwächt werden.

Dafür wird durch die zusätzlichen Weichenverbindungen im südlichen Abschnitt des Gleises 2 eine Warteposition mit Umfahrungsmöglichkeiten geschaffen. Dadurch kann auch während des Stärkens des RE 5 auf Gleis 1 die RB 30 in Richtung Bonn über Gleis 2 verkehren, um den bahnsteiggleichen Anschluss an den IC in Richtung Koblenz herzustellen.

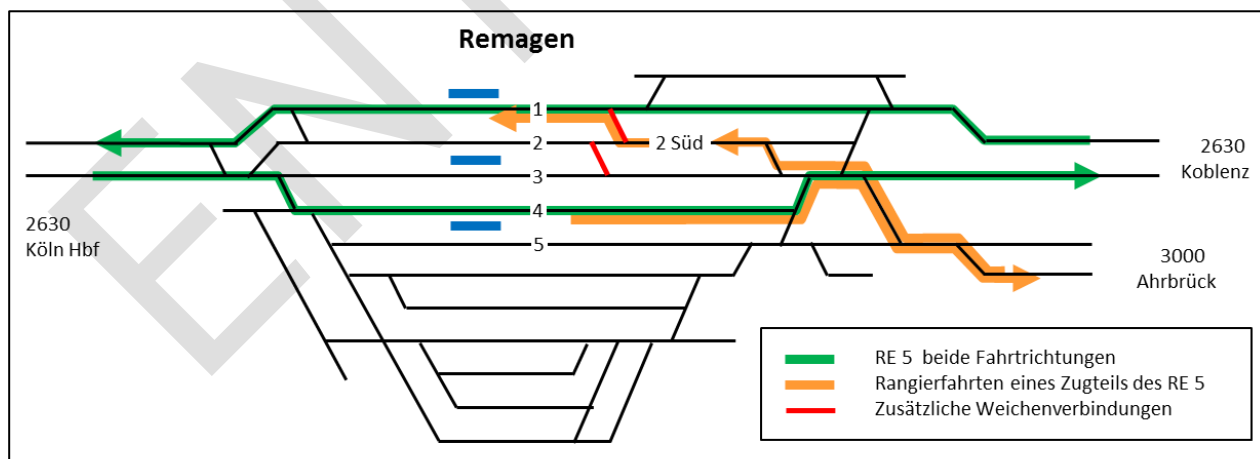


Abbildung 14: Künftiges Stärken / Schwächen der Züge des RE 5 in Remagen

Trotz dieser Maßnahmen entsteht durch das Stärken / Schwächen dieser weiteren Linie künftig ein hohes zusätzliches Konfliktpotential.

Die Rangierfahrwege des in Remagen verbleibenden RE 5-Zugteils überschneiden sich mit den Fahrwegen sämtlicher Zugfahrten in Richtung Koblenz.

Da die Strecke von/nach Ahrbrück im betreffenden Zeitfenster nicht belegt ist, kann diese als Warteposition zum Entkoppeln der Teil-Rangierbewegungen dienen. Dadurch können die Rangierfahrten auch kleinere Zeitlücken zwischen den Zugfahrten in Richtung Koblenz nutzen.

ENTWURF

3 Gegenwärtige und künftig zu erwartende Verkehrsnachfrage

3.1 Gegenwärtige Verkehre

Für die Fahrplanperiode 2017 wurden im Rahmen der Kapazitätsanalyse an dem Referenztag (Mittwoch, 15.03.2017) folgende Verkehrsmengen (einschließlich Gelegenheitsverkehr) für den als überlastet erklärten Schienenweg ermittelt:

Abschnitt	Anzahl Züge				Gesamt
	SPFV	SPNV	SGV	Sonstige ¹	
Hürth-Kalscheuren – Brühl Gbf	63	127	155	25	370
Brühl Gbf – Bonn Hbf	63	127	124	5	319
Bonn Hbf – Bonn-Bad Godesberg	63	147	125	4	339
Bonn-Bad Godesberg – Bonn-Mehlem	59	147	125	4	335
Bonn-Mehlem – Remagen	59	107	125	2	293

¹ z.B. Triebfahrzeugleerfahrten, Leerreisezüge

3.2 Künftig zu erwartende Verkehrsnachfrage

In der derzeit gültigen Prognose des Bundes für 2025¹ werden nachfolgende Zugzahlen zwischen Hürth-Kalscheuren und Remagen unterstellt:

Abschnitt	Anzahl Züge			
	SPFV	SPNV	SGV	Gesamt
Hürth-Kalscheuren – Brühl Gbf	80	110	135	325
Brühl Gbf – Bonn Hbf	80	110	135	325
Bonn Hbf – Bonn-Bad Godesberg	64	144	135	343
Bonn-Bad Godesberg – Bonn-Mehlem	64	144	135	343
Bonn-Mehlem – Remagen	64	112	135	311

In Folge des inzwischen angestiegenen Fahrgastaufkommens wurden u.a. im Jahr 2016 innerhalb des laufenden Verkehrsvertrages vom Aufgabenträger zusätzliche Verkehre in der HVZ (RB Linie 48) angemeldet. Zum Zeitpunkt der Erstellung des BVWP war diese Entwicklung noch nicht absehbar, sodass die SPNV-Prognosezugzahlen leicht unter den gegenwärtigen Zugzahlen liegen. Entsprechend ist ein Rückgang der SPNV-Zugzahlen zwischen Hürth-Kalscheuren und Bonn Hbf gegenüber dem Ist-Zustand nicht zu erwarten.

In den Prognosezugzahlen des SGV sind Triebfahrzeugleerfahrten bereits enthalten. Kurzlaufende Nahgüterzüge und Leerfahrten, welche vor allem zwischen Hürth-Kalscheuren und Brühl Gbf verkehren, sind darin nicht berücksichtigt. Mit langfristig geplanten Aus- und Neubaumaßnahmen im Kontext der Bundesverkehrswegeplanung (BVWP 2030) ist die Schaffung von Alternativlaufwegen für den SGV vorgesehen, sodass sich – nach Realisierung dieser Maßnahmen – gegenüber dem Ist-Zustand vsl. keine Steigerung der Güterzugzahlen auf der linken Rheinstrecke ergeben würde (siehe 4.2.3).

¹ Die Prognosezahlen für 2030 sind vom Bundesverkehrsministerium noch nicht veröffentlicht worden.

4 Vorgesehene Infrastrukturmaßnahmen

4.1 Geplante Infrastrukturmaßnahmen

4.1.1 Verlängerung der Überholungsgleise auf 750 Meter Nutzlänge

Aufgrund der in Kapitel 2.3.2 beschriebenen Problematik der langen Überholungsabschnitte in Verbindung mit der fehlenden Nutzlänge für Güterzüge über 700 Meter Länge, bestehen erhebliche Risiken für die Betriebsqualität.

Die Verlängerung der Nutzlänge auf 750 Meter ist daher für die Überholungsgleise in Sechtem, Bonn-Bad Godesberg Nord und in Bonn Neuer Weg vorgesehen.

Die Verlängerung des Überholungsgleises der Nord-Süd-Richtung im Bahnhof Sechtem um circa 200 Meter wird im Rahmen des Programms Seehafen-Hinterlandverkehr umgesetzt. Der Gesamtwertumfang der Maßnahme beläuft sich auf etwa 2,2 Mio. Derzeit wird hierfür die betriebliche Aufgabenstellung erstellt. Die theoretisch erzielbare leichte Kapazitätssteigerung in der Nord-Süd-Richtung kann auch im Sinne besserer Betriebsqualität genutzt werden. Mit einer Umsetzung ist frühestens 2020 zu rechnen.

Die vorgesehenen Überholgleisverlängerungen in Sechtem (Süd-Nord-Richtung) um 60 Meter, Bonn-Bad Godesberg (Nord-Süd) um 140 Meter und Bonn Neuer Weg (beide Richtungen) um circa 20 Meter ermöglichen keine zusätzlichen Trassen, tragen dafür aber wesentlich zur Verbesserung der Betriebsqualität durch flexiblere Disposition bei. Für diese Infrastrukturmaßnahmen liegen außer für Sechtem (Süd-Nord) zum aktuellen Zeitpunkt weder die Finanzierung noch ein entsprechendes Baurecht vor. Die Realisierung in Sechtem (Süd-Nord) ist für 2020 geplant, sie ist Bestandteil der 740m-Netz-Konzeption.

Die Maßnahmen in Bonn-Bad Godesberg und Bonn Neuer Weg sind Teil des Projektes „Spurplananpassung Bonn-Bad Godesberg“. Sie werden ab 2022 umgesetzt und liegen damit außerhalb des Mittelfristzeitraums des PEK.

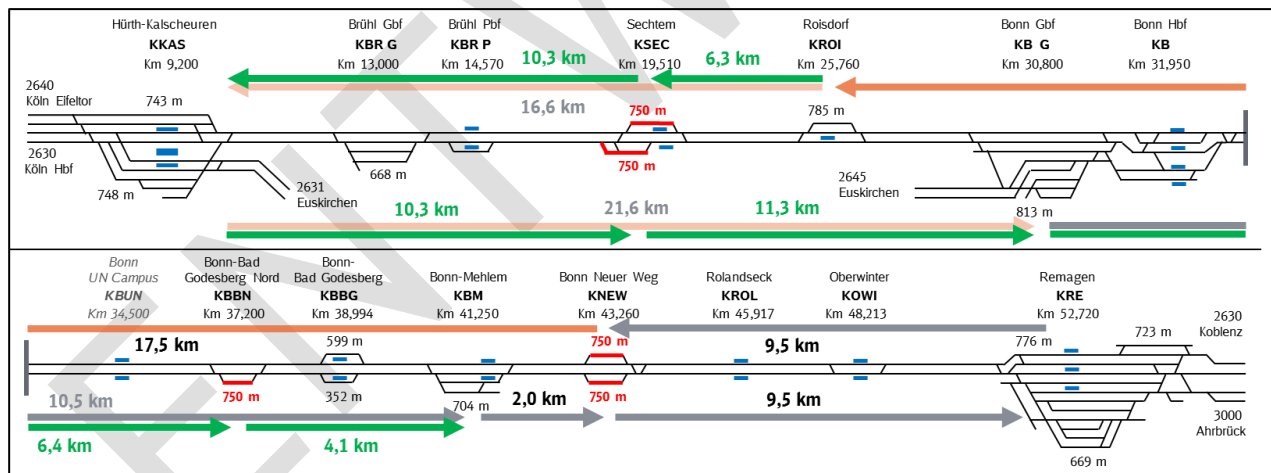


Abbildung 15: Kürzere Überholungsabschnitte durch Verlängerung der Überholungsgleise auf 750 Meter

Im Ergebnis kann unter anderem der lange Überholungsabschnitt in der Nord-Süd-Richtung zwischen Hürth-Kalscheuren und Bonn Gbf beseitigt werden, sodass in dieser Richtung keine kritischen Überholabschnitte mehr bestehen.

In der Süd-Nord-Richtung besteht das Erfordernis, zwischen Bonn-Bad Godesberg und Bonn Gbf ein Überholungsgleis nachzurüsten. Aufgrund der topografischen Situation im Bonner Stadtgebiet hat dies allerdings keine Aussicht auf Realisierung.

4.1.2 Automatische D-Weg-Auflösung in Brühl Pbf

Die Nachrüstung einer automatischen Durchrutschwegauflösung im Stellwerk und Anpassung der Gleisfreimeldung macht die fernmündliche Kontaktaufnahme der Triebfahrzeugführer mit dem Fahrdienstleiter nach dem Halt entbehrlich. Die Fahrstraßenauflösezeit wird auf das technisch bedingte Minimum reduziert, da die erforderliche Zeit für das betriebliche Gespräch entfällt.

Diese Maßnahme wirkt sich durch die Sicherstellung der technisch möglichen Zugfolgezeiten in Verbindung mit haltenden Zügen, die überholt werden, positiv auf die Betriebsqualität aus. Zusätzliche Trassen lassen sich allerdings allein durch diese Maßnahme auf dem für überlastet erklärten Abschnitt nicht realisieren.

Hierbei handelt es sich um eine Maßnahmenidee, deren Umsetzung noch geprüft werden muss. Zum aktuellen Zeitpunkt gibt es aufgrund der fehlenden kapazitiven Wirkung noch keinen Planungsansatz. Den notwendigen Investitionen für die Anpassung der bestehenden Leit- und Sicherungstechnik, der Ausführungsplanungen und der erforderlichen Abnahmeprüfungen stehen keine Trassenmehreinnahmen gegenüber.

4.1.3 Erhöhung der Einfahrtgeschwindigkeit in Brühl Pbf in das Überholungsgleis

Zur Erhöhung der Einfahrtgeschwindigkeit aus Richtung Norden ist eine Weiche mit größerem Abzweigradius erforderlich. Aufgrund der topografischen Verhältnisse wäre der Umbau nur mit einem unverhältnismäßig großen Aufwand möglich. Für den Einbau einer größeren Weiche müsste die vor der Weiche befindliche Eisenbahnüberführung umgebaut oder der sich anschließende Bahnsteig eingekürzt werden. Durch den Umbau könnte eine Einfahrtgeschwindigkeit von 60 km/h statt 40 km/h erreicht werden, wodurch die Zugfolgezeiten bei Fahrten in das Überholungsgleis um etwa 0,5 Minuten reduziert werden könnten. Diese Maßnahme würde aber nicht zu einer Erhöhung der Trassenzahl führen, da sie nur für eine begrenzte Zahl von Zugfolgefällen wirksam wäre und sich aufgrund der Vertaktung der Verkehre die Effekte der einzelnen Zugfolgefälle nicht aufsummieren könnten. Daher wird der Umbau der Weichenverbindung hier nicht weiter verfolgt.

Im Rahmen der Umsetzung einer Ersatzinvestition der Leit- und Sicherungstechnik in Form eines ESTW könnte eine abgestufte Geschwindigkeitssignalisierung realisiert werden. Dadurch könnten die Belegungszeit des Einfahrblockes und die entsprechenden Zugfolgezeiten ebenfalls verringert werden. Diese Maßnahmenidee ist erst aus den aktuell erfolgten Untersuchungen zum überlasteten Schienenweg entstanden. Voraussetzung zur Aufnahme von Planungen ist zunächst eine Eisenbahnbetriebswissenschaftliche Untersuchung (EBWU), die derzeit weder vorliegt noch beauftragt ist.

Aufgrund der sich jetzt schon abzeichnenden Komplexität dieser Maßnahme sind belastbare Aussagen im Mittelfristzeitraum derzeit nicht möglich.

4.1.4 Mittelweichen-Teilfahrstraßengruppe im Stellwerk Bonn Hbf nachrüsten

Im Bahnhof Bonn Hbf sind gleichzeitige Ausfahrten aus Gleis 3 in Richtung Remagen und aus Gleis 4 in Richtung Köln mit der gegenwärtigen Stellwerkstechnik nicht möglich.

Zur Beseitigung dieses Zwangspunktes bei der Fahrplanerstellung und der Betriebsdisposition könnte durch das Nachrüsten einer Mittelweichen-Teilfahrstraßengruppe in der bestehenden Leit- und Sicherungstechnik eine verbesserte Nutzung der vorhandenen Fahrmöglichkeiten erreicht werden.

Die Maßnahme würde zur Verbesserung der Betriebsqualität beitragen, ermöglicht allerdings keine zusätzlichen Trassen auf dem für überlastet erklärten Abschnitt.

Die Realisierbarkeit steht in Abhängigkeit zu der Anpassungsfähigkeit der gegenwärtigen Spurplan-Stellwerkstechnik und der Finanzierung. Im Allgemeinen sind nach den derzeitigen Vorgaben Anpassungen bzw. Erweiterungen der Leit- und Sicherungstechnik grundsätzlich nach ESTW-Standard zu planen und umzusetzen, was zu einem schlechten Kosten-Nutzen-Verhältnis führt.

Da es sich hierbei um eine Maßnahmenidee handelt, deren Umsetzung noch geplant werden muss, liegt zum jetzigen Zeitpunkt keine Kostenkalkulation vor.

4.1.5 Möglichkeit zum Wegsetzen wendender Züge der RB 48 in Bonn-Mehlem

Durch eine Spurplanoptimierung in Bonn-Mehlem könnte das Überholgleis im Tageszeitraum trotz wendender RB 48 für Güterzugüberholungen genutzt werden.

Durch den Neubau des Gleises 39 für Kurzwenden und die Verlegung der Weiche 54 nach Norden würde erreicht, dass die wendende RB 48 nach dem Halt zwischenzeitlich in das Gleis 34 wegsetzen kann.

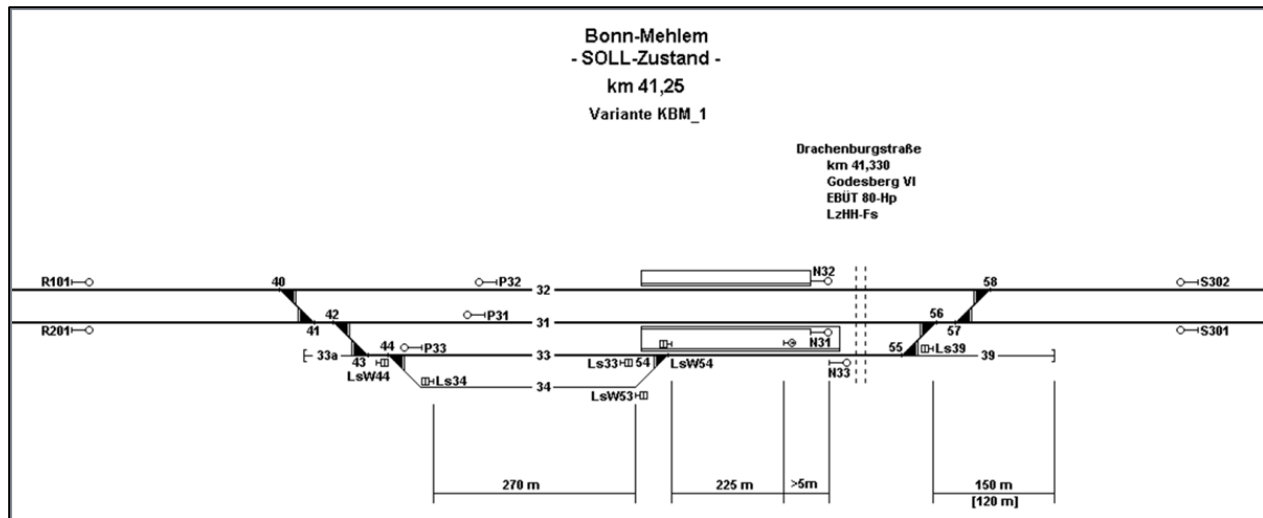


Abbildung 16: Spurplan Bonn-Mehlem nach Anpassung

Die Maßnahme verbessert die Nutzbarkeit des Überholungsgleises für den SGV deutlich. Sie verbessert die Betriebsqualität, ermöglicht aber keine zusätzlichen Trassen.

Für diese Infrastrukturmaßnahme, die im Projekt „Spurplananpassung Bonn Bad-Godesberg“ enthalten ist, liegt zum aktuellen Zeitpunkt weder die Finanzierung noch ein entsprechendes Baurecht vor. Die Realisierung erfolgt voraussichtlich nach 2022 und liegt damit außerhalb des Mittelfristzeitraums des PEK. Die zu erwartenden Kosten sind aufgrund der noch ausstehenden Vorplanungen derzeit nicht kalkulierbar.

4.1.6 Optimierung der Ansteuerung der Bahnübergänge

Zur Vermeidung von PZB-Beeinflussungen und damit verbundener Fahrzeitverluste soll die Ansteuerung zur Schließung der Bahnübergänge im Bonner Stadtgebiet optimiert werden.

Dazu ist eine Umstellung auf zugnummerngenaue Ansteuerung der Bahnübergänge über die Zugnummernmeldeanlage vorgesehen. Somit können Züge des SPFV eindeutig identifiziert werden, um ihnen die richtigen Annäherungszeiten zuzuordnen.

Die Einschaltanstöße für die technische Sicherung der Bahnübergänge sind so zu gestalten, dass Züge des SPFV nicht in ihrem Fahrtverlauf behindert werden. Nur so können Fahrzeitverluste dieser Züge (Urverspätungen) durch PZB-Beeinflussungen vermieden werden, die sonst im weiteren Fahrtverlauf auch zu Folgeverspätungen des SPNV führen würden.

Bei der Ermittlung der Zeitpunkte für die Einschaltanstöße sind Reservezeiten zu berücksichtigen, die Verzögerungen bei der Räumung der Bahnübergänge durch die Straßenverkehrsteilnehmer abmildern können.

Eine rechtzeitige Ansteuerung der Bahnübergänge zur Vermeidung von Behinderungen im Fahrtverlauf wirkt sich auch positiv auf die Öffnungszeiten der vorher befahrenen Bahnübergänge aus, da diese durch die Züge schneller geräumt werden können.

Diese Maßnahmen wirken sich positiv auf die Betriebsqualität aus, ermöglichen aber keine zusätzlichen Trassen. Ein entsprechendes Projekt wird derzeit angelegt, ein aktueller Planungsstand liegt daher noch nicht vor. Die Grobschätzung geht von Kosten in Höhe von mindestens 1 Mio Euro aus.

Die Realisierung kann jedoch vereinzelt Verlängerungen der Schrankenschließzeiten nach sich ziehen.

4.1.7 Signalversetzung zur Reduzierung der PZB-Restriktion vor dem neuen HP Bonn UN Campus

Der zusätzliche Haltepunkt Bonn UN Campus erfordert eine Maßnahme zur Reduzierung der zu erwartenden PZB-Restriktionen für haltende Züge in der Nord-Süd-Richtung.

Durch das Vorziehen eines Signalstandortes in Richtung Bonn Hbf kann die Strecke mit wirksamer Restriktion durch die PZB-Beeinflussung reduziert werden. Dabei wird im davor liegenden Blockabschnitt der Mindestvorsignalabstand eingehalten.

Durch die deutliche Verkürzung des Abschnitts, auf dem die 40 km/h nicht überschritten werden dürfen, entstehen unter Berücksichtigung des Beschleunigungsweges keine kritischen Fahrzeitverlängerungen mehr.

Durch diese Maßnahme werden Fahrzeitverluste durch PZB-Beeinflussungen deutlich reduziert und die Betriebsqualität verbessert. Zusätzliche Trassen werden dadurch nicht ermöglicht. Die Planungen zu dieser Infrastrukturmaßnahme befinden sich derzeit noch in einem frühen Bearbeitungsstatus, belastbare Aussagen zum Umsetzungszeitpunkt und den möglichen Kosten sind zum Zeitpunkt der PEK-Erstellung noch nicht möglich.

4.1.8 Weichenverbindung zur Vermeidung von Fahrwegausschlüssen in Remagen

Damit die Züge der RB 30 in Richtung Ahrbrück nach der Abfahrt in Remagen aus Gleis 4 nicht das Hauptgleis der Fahrtrichtung Bonn – Koblenz befahren müssen, wäre eine Weichenverbindung zwischen den Gleisen 4 und 5 zu realisieren.

Aufgrund der topografischen Verhältnisse wäre dies nur mit einem unverhältnismäßig großem Aufwand möglich. Dazu müssten Änderungen der Signalstandorte und Sonderkonstruktionen der Weichen im südlichen Bahnhofskopf vorgenommen werden.

Da diese Maßnahme nicht zu einer Erhöhung der Trassenzahl führt, wird sie nicht weiter verfolgt.

4.1.9 Weichenverbindungen für das Stärken und Schwächen in Remagen

Mit der gegenwärtigen Infrastruktur ist ein Stärken und Schwächen des RE 5 zusätzlich zur RB 26 nicht möglich.

Durch weitere Weichenverbindungen sollen die Voraussetzungen für das zusätzliche Stärken und Schwächen der RE 5 geschaffen werden. Geplant sind Weichenverbindungen von Gleis 2 nach Gleis 1 und parallel dazu von Gleis 3 nach Gleis 2. Damit wird im südlichen Abschnitt des Gleises 2 eine Warteposition mit Umfahrungsmöglichkeiten geschaffen. Somit kann auch während des Stärkens des RE 5 auf Gleis 1 die RB 30 in Richtung Bonn über Gleis 2 verkehren, um den bahnsteiggleichen Anschluss an den IC in Richtung Koblenz herzustellen.

Die Weichenverbindungen sind Voraussetzung für die Umsetzfahrten über den Südkopf und die Erhaltung der heutigen Anschlussbeziehungen in Remagen.

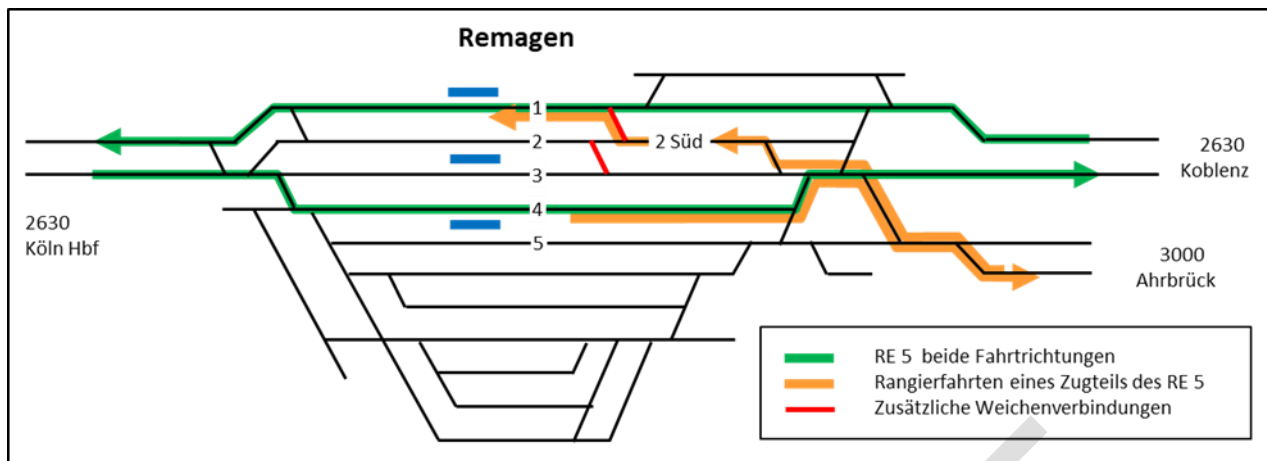


Abbildung 17: Zusätzliche Weichenverbindungen in Remagen für das Stärken / Schwächen der RE 5-Züge

Trotz der Durchführbarkeit der Rangierbewegungen bei planmäßigem Betriebsablauf besteht durch diese ein hohes Risiko für Urverspätungen und Verspätungsübertragungen in Remagen.

Die konkreten Auswirkungen des Stärken / Schwächens auf die Betriebsqualität sind in weiteren Untersuchungen zu ermitteln.

Die infrastrukturellen Anpassungen im Bahnhof Remagen vermeiden die sehr kritischen Umsetzfahrten über den Nordkopf des Bahnhofs. Gleichzeitig führen die Maßnahmen zu einer geringfügigen Entlastung durch Separierung der Rangierbewegungen und zur Beschleunigung des Stärkungsvorganges der RE 5, da der Zugteil von hinten zugestellt werden kann.

Die Kosten werden aktuell mit ca. 5 Mio Euro kalkuliert, die Umsetzung wird für 2019 angestrebt.

4.2 Ansätze für langfristige Infrastrukturmaßnahmen

4.2.1 Ausblick: Linksrheinische S-Bahn zwischen Köln und Bonn

Um die Kapazitätsprobleme entlang des überlasteten Schienenweges zu lösen, ist eine separate S-Bahninfrastruktur für einen großen Teil des Personennahverkehrs erforderlich. Hierzu werden derzeit Machbarkeitsstudien durchgeführt.

4.2.2 Ausblick: Überwerfungsbauwerke Hürth-Kalscheuren

Die niveaugleichen Kreuzungen von Personen- und Güterverkehrsströmen führen zu einem erheblichen infrastrukturellen Engpass, der nur durch aufwändige Überwerfungsbauwerke beseitigt werden kann.

Priorität hat dabei der Südkopf, da dort die betrieblichen Einschränkungen kritischer sind und dementsprechend die größeren Effekte zu erwarten sind. Der SGV von Köln Eifeltr kann dann ohne Kreuzung der nordwärts verkehrenden Personenzüge in die Strecke nach Bonn einfädeln. Die Maßnahme ist zum BVWP 2030 angemeldet und wird im Rahmen der Knotenbewertung Köln derzeit durch das BMVI bewertet. Ein mögliches Überwerfungsbauwerk im Nordkopf ist abhängig von der Konzeption für eine geplante separate S-Bahninfrastruktur zwischen Köln Süd und Hürth-Kalscheuren.

Durch diese Maßnahmen könnten Abhängigkeiten bei der Fahrplanerstellung und in der Betriebsdisposition vermieden werden und sie würden wesentlich zur Verbesserung der Betriebsqualität beitragen.

Ein möglicher Kapazitätsgewinn in Form von zusätzlichen Trassen für den SGV kann nur durch Realisierung weiterer noch nicht feststehender infrastruktureller Maßnahmen – insbesondere im Knoten Köln – und entlang des ÜLS und auch darüber hinaus erreicht werden.

Aufgrund der Komplexität der Überwerfungsbauwerke sind hohe Kosten und schwierige Bauzustände zu erwarten.

Die beschriebenen Maßnahmen sind Bestandteil eines Gutachtens zum Bahnknoten Köln, welches durch den Zweckverband Nahverkehr Rheinland (NVR), die DB Netz AG und des Verkehrsministeriums NRW erarbeitet wurden. Konkrete Pläne zur Umsetzung dieser Vorhaben liegen zum aktuellen Zeitpunkt noch nicht vor und sind abhängig u.a. von der Bewertung des Knotens Köln im Rahmen der BVWP 2030.

4.2.3 Ausblick: Ertüchtigung von alternativen Laufwegen für den SGV

Mit langfristig geplanten Aus- und Neubaumaßnahmen im Kontext der Bundesverkehrswegeplanung (BVWP 2030) ist die Schaffung von Alternativlaufwegen für den SGV vorgesehen.

In der Netzkonzeption 2030 der DB Netz AG sind die Ertüchtigung der Ruhr-Sieg-Strecke (u. a. Profilerweiterung) und weitere kapazitätserweiternde Maßnahmen bis in den Raum Hahnau/Aschaffenburg zur Ertüchtigung von alternativen Laufwegen als Alternative zu den Rhein-strecken geplant.

4.2.4 Überlegung: Verschiebung von Gleisachsen in Remagen

Um die negativen Auswirkungen des Stärkens und Schwächens von Nahverkehrszügen in Remagen besser abzumildern als unter 4.1.7 beschrieben, bestehen seitens der DB Netz AG erste Überlegungen, das durchgehende Hauptgleis in Richtung Süden von Gleis 3 auf Gleis 4 zu verlegen. Dadurch könnten die Mittelgleise 2 und 3 mit Weichenverbindungen und Zugdeckungssignalen versehen werden, so dass ein Stärken / Schwächen von SPNV-Zügen ohne Belegung der durchgehenden Hauptgleise und mit minimalem Rangieraufwand möglich wird. Die unter 4.1.7 beschriebene Infrastrukturmaßnahme wäre hierzu kompatibel.

Durch diese Maßnahme ließen sich Behinderungen durchfahrender Züge durch Rangierfahrten komplett vermeiden, wodurch die Betriebsqualität deutlich verbessert werden kann. Ebenso würde die Gefahr der Verspätungsübertragung durch das Stärken / Schwächen reduziert, da der Zeitaufwand für die erforderlichen Rangierbewegungen geringer würde.

Die Umsetzung der Maßnahmenüberlegung bedingt einen Komplettumbau der beiden Bahnhofsköpfe, sowie eine Verlängerung des Bahnsteiges am Gleis 4 für die haltenden IC-Züge. Daher sind schwer zu beherrschende Bauzustände und hohe Kosten zu erwarten.

5 Vorgesehene Fahrplanmaßnahmen und Nutzungsvorgaben

5.1 Fahrplanmaßnahmen

Die nachfolgend beschriebenen Fahrplanmaßnahmen sollen mit entsprechenden Nutzungsvorgaben in den Schienennetz-Benutzungsbedingungen (SNB) der DB Netz AG umgesetzt werden. Die Formulierungsvorschläge zu den jeweiligen Maßnahmen enthält das Kapitel 5.2.

5.1.1 Verhinderung zusätzlicher Belastungen durch SPNV

Hierbei handelt es sich um eine präventive Maßnahme zur Vermeidung von Kapazitätseinschränkungen für den SGV (gem. §55 Absatz 5 ERegG) und Qualitätseinbußen im Betriebsablauf.

Zusätzliche Züge und Verkehrshalte, die über das Linienkonzept des Fahrplans 2018 hinausgehen sind nicht zulässig. Eventuell gewünschte zusätzliche Halte des SPNV müssen durch Maßnahmen wie z. B. Einsatz spurtstärkerer Fahrzeuge vollständig kompensiert werden.

Diese Fahrplanmaßnahme steht eventuell gewünschten Angebotserweiterungen im SPNV entgegen.

Die Vorgaben gem. 5.1.2 gelten unabhängig von der hier genannten Regelung.

5.1.2 Steigerung der Kapazität für den SGV durch Reduzierung von SPNV-Trassen im Tageszeitraum

Ohne eine weitere Verschlechterung der Betriebsqualität ist eine Erhöhung der Kapazität für den langlaufenden SGV im betrachteten Abschnitt nur möglich, wenn die Belastung durch den SPV reduziert wird.

Eine Möglichkeit für die Bereitstellung einer zusätzlichen SGV-Trasse je Stunde und Richtung wäre der Entfall der RB 30 im Abschnitt Bonn Hbf – Remagen und der HVZ-Züge der RB 48 zwischen Köln und Bonn Hbf. Diese belegen in beiden Richtungen zumeist eine durchgehende Fahrplanlage im Abschnitt Hürth-Kalscheuren – Remagen.

Der aus dieser Maßnahme resultierenden Einschränkung im SPNV-Angebot steht der große Bedarf an SPNV-Fahrten gegenüber. Deshalb gilt es, die notwendige Kapazität für den SGV anlassbezogen zu schaffen. Um die Belange beider Verkehrsarten gem. § 55 Absatz 4 und 5 ERegG zu berücksichtigen, wird folgende Vorgehensweise als zweckmäßig erachtet:

Grundsätzlich soll in den Hauptverkehrszeiten das derzeitige SPNV-Angebot zwischen Hürth-Kalscheuren und Remagen bestehen bleiben. Außerhalb der HVZ, wenn die Verstärker der RB 48 nicht verkehren, sollen die Züge der RB 30 im Abschnitt Bonn Hbf – Remagen entfallen, um somit jeweils eine durchgehende SGV-Trasse zu ermöglichen.

Diese Maßnahme führt zu keiner Trassenmehrung. Der Entfall von den beschriebenen SPNV-Trassen im ÜLS-Abschnitt durch Laufwegeinkürzungen würde aber zusätzliche durchgehende Trassen für Güterzüge im Tageszeitraum ermöglichen.

Die Maßnahme verbessert zwar die Voraussetzungen zur Aufnahme von Güterzügen, führt allerdings zu einer Verschlechterung des SPNV-Angebots zwischen Köln und Remagen.

5.1.3 Beschränkung der Haltezeiten von SPNV-Zügen in Bonn Hbf

Um den Vorgaben des §55 Absatz 4 ERegG hinsichtlich der Sicherstellung eines marktgerechten Nahverkehrsangebotes nachzukommen, wird eine Regelung bezüglich der maximalen Haltezeiten des SPNV getroffen.

Damit den HVZ-Zügen der RB 48 die ursprünglich geplante Wende in Gleis 2 ermöglicht werden kann und so die Kreuzungen der Gegenrichtung bei der Ausfahrt in Richtung Köln vermieden werden, ist es erforderlich, die Haltezeiten von Zügen des SPNV in Bonn Hbf für die Gleise

1-3 zu begrenzen. Durchlaufende Züge dürfen maximal 3 Minuten, beginnende und endende Züge ohne Fahrtrichtungswechsel 5 Minuten und wendende Züge maximal 8 Minuten halten. Innerhalb von 8 Minuten können Fernverkehrszüge einen Fahrtrichtungswechsel, z.B. zum zwischenzeitlichen Wegsetzen nach Bonn Gbf durchführen.

Die in Bonn endenden Züge der RB 30 können in den südlichen Abschnitt von Gleis 2 einfahren. Die in Gleis 2 vorhandene Gleisteilung ermöglicht diese Doppelbelegung mit den HVZ-Zügen der RB 48.

Durch diese Maßnahme werden Kreuzungskonflikte mit der RB 48 HVZ bei der Ausfahrt in Richtung Köln vermieden. Der längere Halt der endenden RB 30 mit Zugabschlusskontrolle kann so in Gleis 2 anstatt in Gleis 1 erfolgen. Daher ist mit einer Verbesserung der Betriebsqualität zu rechnen.

Die Umsetzung dieser Maßnahme führt zu Einschränkungen für den Fernverkehr, da die SPFV-Züge bei längerer Wende wegsetzen oder zu einem geeigneten Wendebahnhof weiterfahren müssen.

Um die Eignung als Wendebahnhof von Bonn-Bad Godesberg zu erhöhen, wird geprüft, ob eine Verlegung der Weichenverbindung im südlichen Bahnhofskopf von Bonn-Bad Godesberg Nord in den nördlichen Bahnhofskopf von Bonn-Bad Godesberg realisiert werden kann. Somit könnte der Kapazitätsverbrauch von in Bonn-Bad Godesberg endenden Zügen reduziert werden.

5.1.4 Weitere grundsätzliche Überlegungen

Über die in 5.1.1 bis 5.1.3 vorgesehenen Maßnahmen hinaus, sind weitere Maßnahmen zur Entlastung des ÜLS denkbar. Diese erfordern jedoch aufgrund ihrer Komplexität das Zusammenwirken von Aufgabenträgern und Eisenbahnverkehrsunternehmen mit der DB Netz AG. Folgende Ansätze hierzu sind vorstellbar:

- Veränderte Haltesystematiken der SPNV-Linien
- Längere Züge des SPNV (entsprechende Bahnsteiglängen vorausgesetzt)
- Öffnung nicht ausgelasteter Züge des SPFV für SPNV-Kunden
- Flügelungskonzepte (z.B. in Remagen mit Übergang Zugteil RB 26 in Richtung Ahrbrück, entsprechende Fahrzeuge notwendig)

5.2 Nutzungsvorgaben

Die DB Netz AG hat für die Fälle von Trassennutzungskonflikten im Rahmen der Netzfahrplanerstellung streckenspezifische Vorgaben für die Kapazitätszuweisung auf der für überlastet erklärten Infrastruktur entwickelt.

Mit diesen Vorgaben wird gemäß § 59 ERegG das Ziel einer Erhöhung der verfügbaren Schienenwegkapazität und eine optimale Kapazitätsauslastung auf den gem. § 55 ERegG für überlastet erklärten Schienenwegen verfolgt.

Die Geltungsdauer der betrieblichen Nutzungsvorgaben orientiert sich an der Laufzeit der SNB, in denen sie jährlich neu zu veröffentlichen sind. Abhängig von der weiteren Entwicklung auf den als überlastet erklärten Strecken wird die DB Netz AG die betrieblichen Nutzungsvorgaben – in ggf. modifizierter Form – in die SNB der jeweils nachfolgenden Netzfahrplanperiode aufnehmen.

Vorbehaltlich der Zustimmung der BNetzA strebt die DB Netz AG für die Netzfahrplanperiode 2020 ff die nachfolgenden Nutzungsvorgaben für den als überlastet erklärten Schienenweg an, soweit dem keine anderen Regelungen entgegenstehen.

5.2.1 Präventivmaßnahme: Vermeidung von Kapazitätseinschränkungen für den Güterverkehr durch Ausweitung des SPNV-Angebots über das Linienkonzept des Fahrplans 2018 hinaus

Zusätzliche Züge bzw. weitere Verkehrshalte im SPNV, welche über das bestehende Linienkonzept für den Fahrplan 2018 hinausgehen, sind nicht zulässig. Kapazitätsverluste in Folge gewünschter zusätzlicher Halte müssen durch Gegenmaßnahmen seitens der Zugangsberechtigten kompensiert werden. Dies können z. B. leistungsstärkere Fahrzeuge oder das Auflassen anderer Verkehrshalte sein.

Zu beachten sind hierbei auch die Beschränkungen des SPNV-Angebots hinsichtlich der nachfolgend aufgeführten Maßnahmen zur Schaffung von Kapazität für den Güterverkehr.

5.2.2 Schaffung von Kapazität für zusätzliche durchgehende Trassen des SGV

Um dem durchgehenden SGV ausreichend Kapazität bereit zu stellen, gibt die DB Netz folgende Beschränkungen für das Angebot im SPNV vor:

- 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.

5.2.3 Regelung zu Verkehrshalten des SPNV in Bonn Hbf in den Gleisen 1 bis 3

Die DB Netz AG gibt für Verkehrshalte des SPNV in Bonn Hbf in den Gleisen 1 bis 3 folgende Regelungen vor:

- Die Haltezeit von Verkehrshalten durchlaufender Züge darf maximal 3 Minuten betragen.
- Die Haltezeit von Verkehrshalten für beginnende/endende Züge bei richtungsgleichem Bereitstellen/Räumen darf maximal 5 Minuten betragen.
- Die Haltezeit von Verkehrshalten für beginnende/endende Züge mit Fahrtrichtungswechsel darf maximal 8 Minuten betragen.

5.3 Auswirkungen auf Rahmenverträge

Die Regelungen nach 5.2 werden sinngemäß auch für den Prozess der Anmeldung, die Bearbeitung und die Zuweisung von Kapazitäten mittels Rahmenverträgen Anwendung finden.

5.4 Empfehlung an die EVU

Die DB Netz AG wird in ihren SNB vorschlagen, dass EVU/ZB frühzeitig von der Möglichkeit einer Trassenberatung durch die DB Netz AG Gebrauch machen.

6 Maßnahmenübersicht mit Kosten-Nutzen-Abschätzung und voraussichtlicher Umsetzung

Infrastrukturmaßnahmen:

Lfd. Nr.	Bezeichnung der Maßnahme	Kosten EIU	Nutzen SPFV	Nutzen SPNV	Nutzen SGV	Betriebsqualität	Kapazitätswirkung	Wirksam ab
I-1a	Verlängerung Überholungsgleis Sechtem Nord-Süd-Richtung auf 750 m Nutzlänge	--	0	0	+	+	+	Nach 2020
I-1b	Verlängerung von vier weiteren Überholungsgleisen in Sechtem (Süd-Nord-Richtung), Bonn-Bad Godesberg Nord und Bonn Neuer Weg auf 750 m Nutzlänge	--	0	0	+	+	0	2020 bis nach 2022
I-2	Nachrüstung automatische D-Weg-Auflösung in Brühl Pbf	-	+	+	+	+	0	Nicht terminiert
I-3	Nachrüstung Mittelweichen-Teilfahrstraßengruppe im Stellwerk Bonn Hbf	-	0	+	0	+	0	Nicht terminiert
I-4	Realisierung einer Möglichkeit zum Wegsetzen wendender Züge der RB 48 in Bonn-Mehlem	--	0	0	+	+	0	Nach 2022
I-5	Vermeidung von PZB-Beeinflussungen im Betrieb durch Bahnübergänge	-	+	0	+	+	0	Nach 2018
I-6	Signalversetzung vor Bonn UN Campus zur Reduzierung der PZB-Restriktion	-	0	++	0	++	0	Nicht terminiert
I-7	Weichenverbindungen für Stärken / Schwächen in Remagen	--	+	+	+	+	0	2019
I-8	Ausblick: Infrastrukturausbau für linksrheinische S-Bahn zwischen Köln und Bonn	---	++	+++	++	+++	+++	offen
I-9	Ausblick: Überwerfungsbauwerke in Hürth-Kalscheuren	--	++	++	++	++	+	offen
I-10	Ausblick: Ertüchtigung von alternativen Laufwegen für den SGV	--	+	+	+	+	+	offen
I-11	Überlegung: Verschiebung von Gleisachsen in Remagen	---	++	++	++	++	0	offen

Fahrplanmaßnahmen:

Lfd. Nr.	Bezeichnung der Maßnahme	Kosten EIU	Nutzen SPFV	Nutzen SPNV	Nutzen SGV	Betriebsqualität	Kapazitätswirkung	Wirk-sam ab
F-1	Verhinderung zusätzlicher Belastungen durch SPNV gegenüber Fahrplan 2018 zur Erhaltung der Kapazität für Güterzüge	0	0	-	+	+	0	Mit SNB 2020
F-2	Schaffung von Kapazität für durchgehende Güterzugtrassen durch Reduzierung von SPNV-Trassen	0	0	--	++	+	0	Mit SNB 2020
F-3	Beschränkung der Haltezeit von SPFV-Zügen in Bonn Hbf Gleise 1 bis 3 auf max. 8 min	0	-	++	0	+	0	Mit SNB 2020

Die Maßnahmen sind in Bezug auf Kosten des EIU, Nutzen für EVU und EIU sowie die Auswirkung auf Betriebsqualität bzw. Kapazität grob auf einer siebenstufigen Skala bewertet worden (von „---“ über „0“ bis „+++“).

7 Vorgesehene Änderung der Wegeentgelte

Die DB Netz AG erhebt aktuell kein Entgelt gemäß § 35 ERegG, behält sich jedoch vor, dies zukünftig zu tun. Sofern ein solches Entgelt erhoben wird, werden die Entgeltgrundsätze gemäß § 34 ERegG in Verbindung mit § 19 ERegG in den jeweiligen Schienennetz-Benutzungsbedingungen, die Höhe der Entgelte gemäß § 19 ERegG in der jeweiligen Liste der Entgelte der DB Netz AG für Trassen, Zusatz- und Nebenleistungen bekannt gegeben.

ENTWURF

8 Verzeichnis der Abkürzungen

BNetzA	Bundesnetzagentur
BVWP	Bundesverkehrswegeplan
D-Weg	Durchrutschweg
EBA	Eisenbahnbundesamt
EBWU	Eisenbahnbetriebswissenschaftliche Untersuchung
EIU	Eisenbahninfrastrukturunternehmen
ERegG	Eisenbahnregulierungsgesetz
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
FV	Fernverkehr
Gbf	Güterbahnhof
Hbf	Hauptbahnhof
Hp	Haltepunkt
HVZ	Hauptverkehrszeit
IC	Inter City
ICE	Inter City Express
LST	Leit- und Sicherungstechnik
NV	Nahverkehr
Pbf	Personenbahnhof
PEK	Plan zur Erhöhung der Schienenwegkapazität
PZB	Punktförmige Zugbeeinflussung
RB	Regionalbahn
Rbf	Rangierbahnhof
RE	Regionalexpress
RRX	Rhein-Ruhr-Express
S	S-Bahn
SGV	Schienengüterverkehr
SNB	Schienennetz-Benutzungsbedingungen
SPFV	Schienenpersonenfernverkehr
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SPV	Schienenpersonenverkehr
ÜLS	Überlasteter Schienenweg
ZB	Zugangsberechtigter

9 Anlagen

Anlage 1: Verwaltungsrichtlinie zur Detektion von ÜLS (Stand: 14.11.2016)

Anlage 2: Infrastrukturübersicht Hürth-Kalscheuren - Remagen

Anlage 3: Infrastrukturmerkmale Hürth-Kalscheuren - Remagen

ENTWURF

10 Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Lage des als überlastet erklärten Schienenwegs im Streckennetz	5
Abbildung 2: Abschnittsbezogene Zugzahlen nach Verkehrsarten.....	7
Abbildung 3: Wochenganglinie 13.03. - 19.03.2017 im Abschnitt Bonn Hbf - Bonn-Bad Godesberg	8
Abbildung 4: Tagesganglinie für Mittwoch 15.03.2017 - von Bonn Hbf nach Bonn-Bad Godesberg	8
Abbildung 5: Tagesganglinie für Mittwoch 15.03.2017 - von Bonn-Bad Godesberg nach Bonn Hbf.....	9
Abbildung 6: Entwicklung der Zugzahlen pro Tag zwischen Hürth-Kalscheuren und Bonn-Mehlem (Ø Di-Fr).....	9
Abbildung 7: Abstände seitenrichtiger Überholungsgleise für 700 m lange Züge	11
Abbildung 8: Schematische Darstellung der niveaugleichen Kreuzungen im Nord- und Südkopf des Bahnhofs Hürth-Kalscheuren	11
Abbildung 9: Fahrwegüberschneidungen im Bereich Bonn Hbf / Bonn Gbf	13
Abbildung 10: Fahrplanstruktur zwischen Köln Hbf und Koblenz Hbf.....	14
Abbildung 11: Schematischer Gleisplan des Bahnhofs Bonn-Mehlem.....	15
Abbildung 12: Fahrwegüberschneidungen in Remagen.....	15
Abbildung 13: Gleisbelegungsplan mit Zugfahrten und Rangierbewegungen (Stärken / Schwächen RB 26).....	16
Abbildung 14: Künftiges Stärken / Schwächen der Züge des RE 5 in Remagen	16
Abbildung 15: Kürzere Überholungsabschnitte durch Verlängerung der Überholungsgleise auf 750 Meter.....	19
Abbildung 16: Spurplan Bonn-Mehlem nach Anpassung.....	21
Abbildung 17: Zusätzliche Weichenverbindungen in Remagen für das Stärken / Schwächen der RE 5-Züge.....	23



Impressum

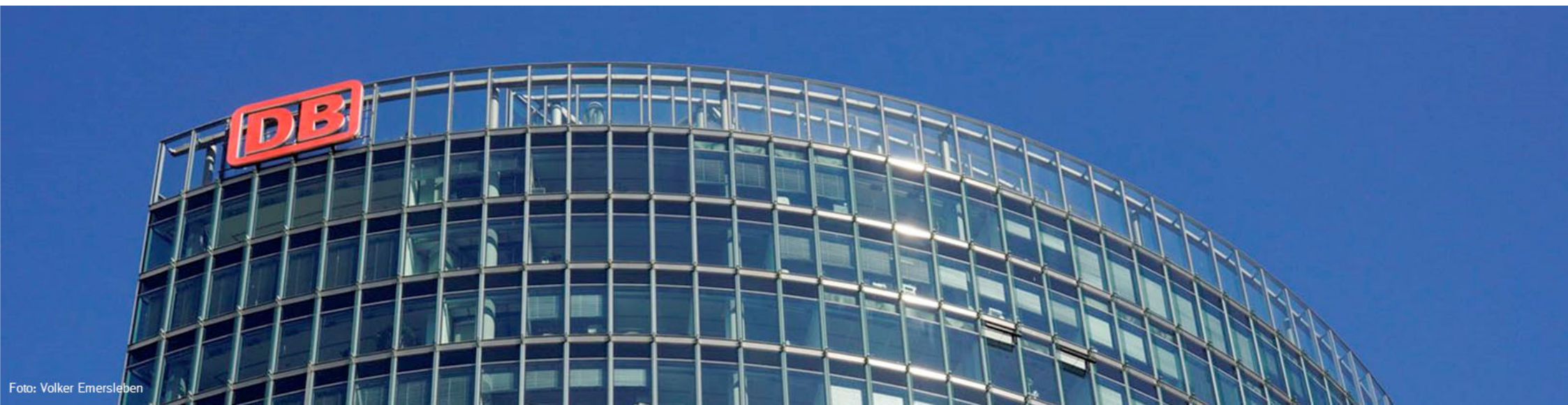
Herausgeber:

DB Netz AG

Theodor-Heuss-Allee 7

D-60486 Frankfurt am Main

Änderungen vorbehalten
Einzelangaben ohne Gewähr
Stand: 04.09.2017



Anlage 1 zum Plan zur Erhöhung der Schienenwegkapazität für den als überlastet erklärten Schienenweg

Strecke 2630 Hürth-Kalscheuren - Remagen

Verwaltungsrichtlinie zur Detektion überlasteter Schienenwege (Stand: 14.11.2016)

Die Verwaltungsrichtlinie des EBA und der BNetzA zur Detektion von ÜLS gibt der DB Netz AG Kriterien zur Ermittlung von überlasteten Schienenwegen vor (I/III)

Detektionskriterien für überlasteten Schienenweg (ÜLS)

Überlastungen liegen vor, wenn im Rahmen der
Netzfahrplanerstellung

- zu einer Trassenanmeldung kein Trassenangebot abgegeben werden kann
oder
- sich in der Verwaltungsrichtlinie definierte Tatbestände ergeben
und
- keine in der Verwaltungsrichtlinie definierten Ausnahmen vorliegen

Überlastungen liegen vor, wenn dem Betreiber der Schienenwege
Erkenntnisse vorliegen, die eine Überlastung nahelegen

Detektionskriterien für vsl. in naher Zukunft überlasteten Schienenweg (ZÜLS)

Das Nichtausreichen der Kapazität eines Schienenwegs in naher
Zukunft ist absehbar, wenn

- zu einer Rahmenvertragsanmeldung kein Angebot abgegeben werden kann
oder
- sich bei der Bearbeitung von Machbarkeitsstudien im Auftrag von EVU/ZB (deren konkreter Umsetzungswille erkennbar ist) die Nichtrealisierbarkeit des untersuchten Verkehrs absehbar ist oder sich in der Verwaltungsrichtlinie definierte Tatbestände ergeben
und
- keine in der Verwaltungsrichtlinie definierten Ausnahmen vorliegen

Im Rahmen einer Erstanalyse prüft anschließend die DB Netz AG – im Benehmen mit den Behörden – inwiefern sich aus der Gesamtnachfrage auf den detektierten Schienenwegen tatsächlich Überlastungen erkennen lassen

Bei der Deklaration erfolgt keine Unterscheidung nach „überlastetem“ oder „zukünftig überlastetem“ Schienenweg. Die Schienenwege sind stets als „überlastet“ erklärt.

Die Verwaltungsrichtlinie des EBA und der BNetzA zur Detektion von ÜLS gibt der DB Netz AG Kriterien zur Ermittlung von überlasteten Schienenwegen vor (II/III)

Definierte Tatbestände zur Detektion ÜLS/ZÜLS

ÜLS/ZÜLS können auch vorliegen, wenn

- die Trasse außerhalb eines definierten Zeitkorridors liegt
 - +/- 3 Minuten für S-Bahntrassen auf S-Bahnstrecken
 - +/-5 Minuten für übrige Personenverkehrstrassen
 - +/-30 Minuten für Güterzugtrassen
- die Fahrzeit des Gesamtaufwegs im SPV sich im Vergleich zur Anmeldung um 5% (vertakteter SPNV) bzw. 10% (übriger SPV) verlängert
- die Haltezeit im SPV sich im Vergleich zur Anmeldung um 3 (vertakteter SPNV) bzw. 6 Minuten (übriger SPV) verlängert
- die Beförderungszeit im SGV sich um mehr als 25% gegenüber der Anmeldung verlängert
- ein angemeldeter Bedienungshalt ersatzlos ausfallen muss

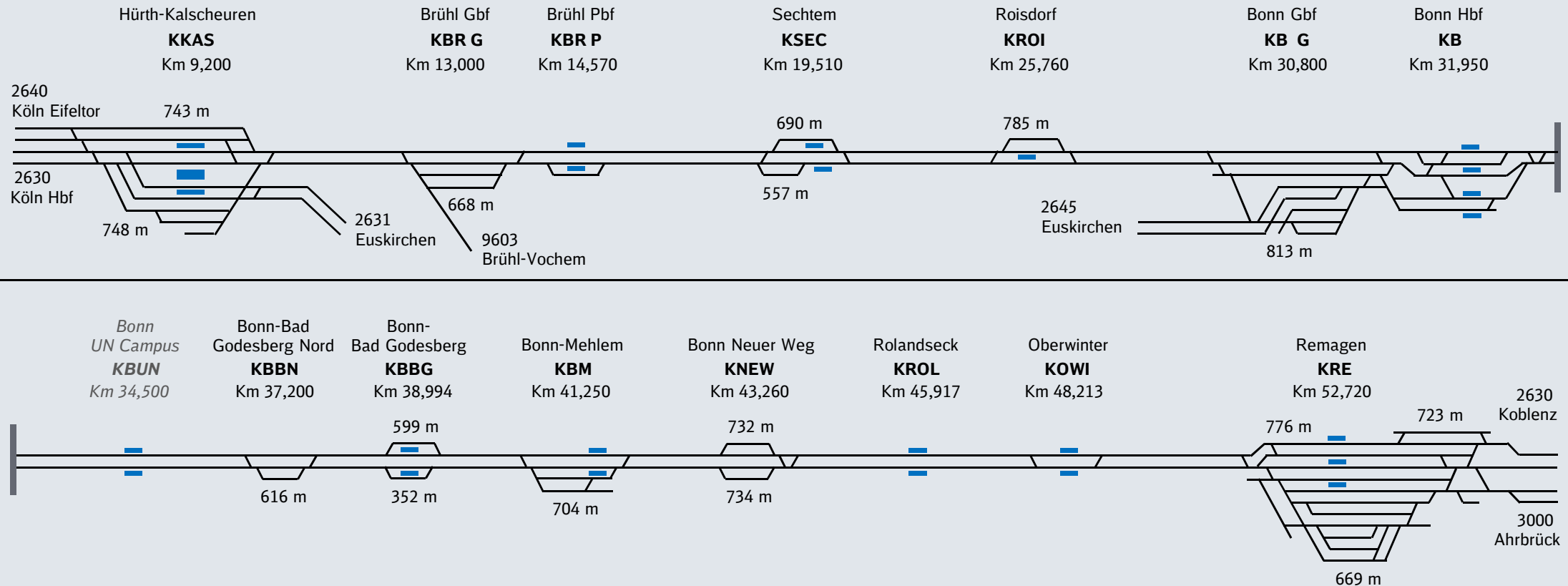
Die Verwaltungsrichtlinie des EBA und der BNetzA zur Detektion von ÜLS gibt der DB Netz AG Kriterien zur Ermittlung von überlasteten Schienenwegen vor (III/III)

Definierte Ausnahmen zur Detektion ÜLS/ZÜLS

Überlastungen liegen sowohl aktuell als auch absehbar nicht vor, wenn die Detektion auf Grund folgender Ausnahmeregelungen erfolgte:

- Trassenanmeldung unterstellt nicht realisierbare Regelfahrzeit gemäß Regelwerke DB Netz AG
- Trassenanmeldung widerspricht der in SNB kommunizierten Beschreibung der Infrastruktur
- Trassenanmeldung enthält größere Spielräume als für ÜLS/ZÜLS-Detektion vorgegeben und diese werden von DB Netz AG eingehalten
- bauartbedingte Vmax ist mehr als 50% niedriger als zulässige Strecken-Vmax und die übrigen ÜLS-Tatbestände werden nicht um mehr als 100% überschritten
- Abweichungen ergeben sich auf Grund von Baustellen (Baustellen länger als 6 Monate: ggf. EA erforderlich)
- Mehrfachanmeldungen für gleiche Verkehrsleistung, wenn mind. eine dieser Trassen innerhalb der ÜLS-Kriterien von DB Netz AG angeboten werden kann
- konfligierende Trassen wurden auf bereits bestehenden ÜLS detektiert
- betroffenes EVU räumt DB Netz AG größere Spielräume im Rahmen der Koordination ein und erklärt schriftlich, dass die angebotene Trasse unter verkehrlichen und wirtschaftlichen Aspekten tragfähig ist
- Auslöser ist Entlastungs- oder Verstärkertrasse oder saisonaler Verkehr mit weniger als 26 Verkehrstagen in der relevanten Netzfahrplanperiode
- Auflösung der Überlastungssituation zwingt zur Auflösung von Taktsystemen (bzw. anderen erheblichen Einschränkungen) und die Überlastungsdetektion wurde von nicht mehr als 2 Trassen (mit weniger als 26 Verkehrstagen in der relevanten Netzfahrplanperiode) ausgelöst

Anlage 2: Schematische Infrastrukturübersicht der Strecke 2630 zwischen Hürth-Kalscheuren und Remagen



Abzweigende Strecken:

- Hürth-Kalscheuren: 2640 (Köln West - Hürth-Kalscheuren)
2631 (Hürth-Kalscheuren - Euskirchen)
- Brühl Gbf: 9603 (Brühl Gbf - Brühl-Vochem)
- Bonn Hbf: 2645 (Bonn Hbf - Euskirchen)
- Remagen: 3000 (Remagen - Ahrbrück)

Anlage 3: Zusammenstellung der Infrastrukturmerkmale für den überlasteten Schienenweg Hürth-Kalscheuren - Remagen (Strecke 2630)

Geltungszeitraum: Netzfahrplan 2017

		Überlastet erklärte Strecke
Streckenabschnitt		Hürth-Kalscheuren - Remagen
Streckennummer		2630
Streckenlänge		ca. 44 Km
Infrastrukturmerkmal	Elektrifizierung	ja
	Anzahl Streckengleise	zweigleisig
	Streckenstandard	P 160 I
	KV-Profil	P/C 410 (P/C 80)
	Lichtraumprofil	Aussage/ Berechnung für konkrete Kundenanfrage
	Streckenklasse	D4
	Grenzlast	in Abhängigkeit des verwendeten Triebfahrzeuges; auf Anfrage
	Oberstrombegrenzung SPV	600 A
	Oberstrombegrenzung SGV	600 A
	Leit- und Sicherungstechnik	PZB
	Neigetechnik	nein
	Betriebsverfahren	nach Richtlinie 408
	Streckenöffnungszeiten	ohne Einschränkungen
	Kommunikationssystem	GSM-R
	zulässige Höchstgeschwindigkeit	160 km/h

V o r l a g e

für den
öffentlichen Sitzungsteil

Gremium	Datum	Zuständigkeit
Planungs- und Verkehrsausschüsse der Bundesstadt Bonn und des Rhein-Sieg-Kreises	19.10.2017	Kenntnisnahme

Tagesordnungs-Punkt	Linienwegsoptionen L 550; Ergebnis des Prüfauftrages aus der Gemeinschaftssitzung am 24.05.17
----------------------------	--

Vorbemerkungen:

In der gemeinsamen Sitzung der Ausschüsse für Planung und Verkehr der Bundesstadt Bonn und des Rhein-Sieg-Kreises am 24.05.2017 sind folgende Prüfaufträge einstimmig beschlossen worden:

1. Die Verwaltungen der Stadt Bonn und des Rhein-Sieg-Kreises werden beauftragt, eine Änderung des Linienweges der Linie 550 im Stadtteil Schwarzhemdorf zu prüfen, um eine durchgehende Bedienung mit Gelenkbussen zu ermöglichen.
2. Die Verwaltung des Rhein-Sieg-Kreises wird beauftragt, einen Linientausch der Linien 501 und 550 zwischen Ranzel und Wahn sowie eine Taktverdichtung der SB 55 bei gleichzeitiger Aufrechterhaltung des bisherigen 20-Minuten Taktes der Linie 550 zu prüfen und zu bewerten.

Erläuterungen:

Der Sachstand stellt sich derzeit folgendermaßen dar:

Ein Versetzen der Klostermauer an der Doppelkirche Schwarzhemdorf kommt denkmalrechtlich nicht in Betracht (vgl. Stellungnahme der Bonner Stadtverwaltung aus der gemeinsamen Sitzung der Ausschüsse für Planung und Verkehr der Bundesstadt Bonn und des Rhein-Sieg-Kreises am 24.05.2017).

Die Prüfung zu 1. erfolgt seitens der Stadt Bonn und ist noch nicht abgeschlossen.

Nach Abstimmung mit der RSVG ist neben der Engstelle in Schwarzhemdorf auch die Ortsdurchfahrt Köln-Libur für einen regelmäßigen Gelenkbuseinsatz nicht geeignet. Bei einem Linientausch würde dieser Abschnitt aber mit der weiterführenden Strecke der Linie 501 nach Bergheim, Sieglar, Troisdorf und Siegburg kombiniert werden, auf der Gelenkbuseinsatz wegen

der sehr hohen Fahrgastnachfrage zwingend erforderlich ist. Vor diesem Hintergrund ist ein Linientausch unter den bestehenden Voraussetzungen nicht möglich.

Für Anfang Januar 2018 hat der Rhein-Sieg-Kreis zu einem Abstimmungsgespräch aller Beteiligten eingeladen, um Weiterentwicklungspotenziale der grenzüberschreitenden Buslinien 501/164, 550/163 und SB 55 zu erörtern. Dabei werden auch mögliche Taktverdichtungen auf der Linie SB 55 besprochen.

Im Auftrag

(Dr. Tengler)

Mitteilungsvorlage - öffentlich nach § 48 Abs. 2 Satz 1 GO NRW	
Drucksachen-Nr. 1712970	
Externe Dokumente	Eingang Ratsbüro 02.10.2017

Betreff StadtUmland.NRW; shaREgion – Bonn Umland

Finanzielle Auswirkungen ☐ Ja, sh. Begründung ☒ Nein	Stellenplanmäßige Auswirkungen ☐ Ja, sh. Begründung ☒ Nein
---	---

Verwaltungsinterne Abstimmung Federführung: Amt 61 Amt 03 Dez. III Genehmigung/Freigabe durch OB/Amt 01	Datum 02.10.2017 04.10.2017 02.10.2017 04.10.2017	Unterschrift gez. Isselmann gez. Appelbe gez. Wiesner gez. i.A. Caroli
--	--	---

Beratungsfolge Ausschuss für Planung, Verkehr und Denkmalschutz	Sitzung 19.10.2017	Ergebnis	
--	-------------------------------------	-----------------	--

Inhalt der Mitteilung

Von September 2016 bis April 2017 hat die Verwaltung gemeinsam mit den Umlandkommunen intensiv das Zukunftskonzept „shaREgion“ erarbeitet, welches fristgerecht beim Auslober des StadtUmland.NRW-Aufrufes eingereicht wurde. Weitere sieben Stadtumlandverbünde taten dies in gleicher Weise.

Unter dem Leitgedanken „Teilen und Tauschen“ nehmen der Austausch von Wissen, Daten und langfristig auch von Finanzmitteln einen hohen Stellenwert im Zukunftskonzept „shaREgion“ ein. Regional abgestimmte Bausteine wie bspw. ein regionales Wohnungsmarkt-Monitoring, die gemeinsame Kommunikation mit der Bezirksregierung oder die Entwicklung von urbanen, digitalen Quartieren sind nur drei Beispiele zur gemeinsamen Entwicklung der Region, wie sie im Zukunftskonzept „shaREgion“ festgehalten ist. Es wird deutlich, wie wichtig die Frage nach Ausgleichsmechanismen ist.

Bereits durch die Arbeit zur Erstellung des Zukunftskonzepts in den letzten Monaten wurden die bestehenden regionalen Arbeits- und Kommunikationsstrukturen deutlich intensiviert. Dabei wurde auch die Idee eines regionalpolitischen Beirats entwickelt.

Das Zukunftskonzept „shaREgion“ (4 Plakate, Langfassung, Kurzfassung) ist zu finden unter:

<http://www.stadtumland-nrw.de/phase-2/bonnumland-sharregion.html>

Eine fachübergreifende Jury diskutierte und prämierte die eingereichten Zukunftskonzepte am 10. Mai 2017. Die Jury würdigte die Qualität aller acht eingereichten Zukunftskonzepte, da sie allesamt integrierte Planungsansätze anstatt sektoraler Betrachtungen in den Blick nehmen, neue Stadt-Umland-Kooperationen auf Augenhöhe etablieren und durch interkommunale Strategien neue Kräfte freisetzen.

Die Jury legt der zukünftigen Landesregierung nahe, die entwickelten Prozesse aller eingereichten Zukunftskonzepte weiter zu fördern und zu unterstützen. Die Konzepte sollten als Vorbild dienen für den integrierten Einsatz der Förderinstrumente im Infrastrukturbereich, bei Städtebau- und Wohnraumförderung sowie bei Förderangeboten der Mobilität.

Während sich die durch die Jury besonders gewürdigten Stadtumlandverbünde insbesondere auf Ausbildung neuer und teilweise erstmaliger Kooperationsstrukturen und die Ausarbeitung konkreter Projekte beschäftigt haben, zeichnet sich das Zukunftskonzept „shaREgion“ insbesondere durch die Beschäftigung mit innovativen strukturellen und methodischen Fragestellungen zur interkommunalen Zusammenarbeit aus und nimmt dadurch eine Sonderstellung innerhalb der eingereichten Konzepte ein. Arbeitsstrukturen mussten in unserem Stadtumlandverbund nicht neu erfunden werden; die Arbeit an drängenden inhaltlichen Fragen konnte so unmittelbar im Vordergrund stehen. In einer Abschlussveranstaltung des Auslobers am 20.06. hatten alle beteiligten Stadtumlandverbünde nochmals die Möglichkeit zum Austausch mit dem Ministerium, den Jurymitgliedern und den anderen Stadtumlandverbünden. In einem nächsten Schritt soll nun im Dialog zwischen unserer Region und dem Ministerium geprüft werden, welche Unterstützung und Förderung es zur Umsetzung des Zukunftskonzepts „shaREgion“ konkret bedarf.

Der Erarbeitungsprozess war außerordentlich konstruktiv. Das Engagement aller Beteiligten und den daraus entstandenen „Schwung“ zur regionalen Entwicklung soll nun in die nun anstehende Umsetzung des Zukunftskonzepts mitgenommen werden.

Zur Fortführung und Umsetzung des Zukunftskonzepts werden alle Beteiligten zu einem Workshop im Oktober eingeladen. In diesem soll das Zukunftskonzept „shaREgion“ im Gesamten sowie insbesondere die vier im Handlungskonzept genannten Projektbausteine mit dem Zeithorizont bis 2020 (fortlaufendes Regionalmonitoring, regionaler Wissenspool „Industrie 4.0“, interkommunales Siedlungsentwicklungskonzept, regionaler Strategieplan Mobilität) mit dem Ziel erörtert werden, einen Entwurf eines Arbeitsprogramms zur Umsetzung und zur Kommunikation mit dem Ministerium aufzustellen. Einer der Diskussionspunkte ist auch die Vertiefung wesentlicher Bausteine im Rahmen des Bundes-Programms Stadt-Land-Plus („NEILA“).

M i t t e i l u n g
für den
öffentlichen Sitzungsteil

Gremium	Datum	Zuständigkeit
Planungs- und Verkehrsausschüsse der Bundesstadt Bonn und des Rhein-Sieg-Kreises	19.10.2017	Kenntnisnahme

Tagesordnungs-Punkt	StadtUmland.NRW: Raumperspektive 2035 – Köln und rechtsrheinische Nachbarn
---------------------	---

Mitteilung:

Mit der Initiative StadtUmland.NRW des Ministeriums für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (MBWSV) wurden Großstädte und ihre Nachbarkommunen in NRW im Frühjahr 2016 dazu eingeladen, Zukunftskonzepte zur verstärkten Kooperation zu erarbeiten. Schwerpunktmäßig sollten die Themen Wohnen/Siedlungsentwicklung, Mobilität und Freiraum betrachtet werden.

Das Verfahren ähnelte einem zweistufigen Wettbewerbsverfahren:

In der ersten Phase (Kandidatur) haben dreizehn Stadtumlandverbünde ihre Konzeptideen einschließlich der Arbeitsorganisation in einem Exposé dargestellt und sich damit für die Teilnahme an der Initiative beworben.

Von einer fachübergreifend besetzten Jury wurden acht Stadtumlandverbünde für die zweite Phase ausgewählt. In dieser zweiten Phase wurden die Inhalte der Exposés konkretisiert und in umsetzungsfähige Zukunftskonzepte übersetzt. Die für die zweite Phase ausgewählten Stadtumlandverbünde wurden durch das damalige Landesministerium mit je 200.000 Euro pro eingereichten Beitrag für die Ausarbeitung der Zukunftskonzepte finanziell unterstützt und fachlich beraten. Alle Stadtumlandverbünde haben am Ende der zweiten Phase einen Wettbewerbsbeitrag eingereicht.

Am 10. Mai 2017 hat eine fachübergreifend besetzte Jury die Raumentwicklungs- und Mobilitätskonzepte mit Vorbildcharakter für Nordrhein-Westfalen ausgezeichnet. Das Beratungsergebnis wurde am 17. Mai 2017 von dem damaligen Minister Groschek und Staatssekretär von der Mühlen auf der internationalen Bau- und Planungs-Fachmesse Polis in Düsseldorf verkündet.

Aus dem Koalitionsvertrag der neuen Landesregierung ergibt sich, dass das Format weitergeführt werden soll und mit entsprechenden konkreten Aktivitäten mit Landesförderung gerechnet werden kann.

Die an der Kooperation „Köln und rechtsrheinische Nachbarn“ beteiligten Kommunen und Kreise arbeiten seit Ende 2013 in einem partnerschaftlichen Dialog an informellen Konzepten und Strategien für eine zukunftsfähige Entwicklung des gemeinsamen Verflechtungsraumes. Projektpartner sind Köln, Leverkusen, **Bergisch Gladbach (Projekträger)**, Rösrath, Troisdorf,

Niederkassel, Rheinisch-Bergischer Kreis und Rhein-Sieg-Kreis. Ab 2018 übernimmt die Federführung die **Stadt Leverkusen** für die nächsten zwei Jahre.

Für den Gesamtraum und die unterschiedlichen Teilräume des Kooperationsraumes sollen zwischen den beteiligten Gebietskörperschaften abgestimmte Entwicklungsstrategien gefunden werden. In der zweiten Phase der Initiative „StadtUmland.NRW“ wurden hierzu durch drei beauftragte Planungsteams zunächst ein „Raumgerüst 2035“ entwickelt, also ein zukunftsfähiger struktureller Rahmen für die weitere Entwicklung des Raumes bis 2015. Darauf aufbauend ist ein Zukunftskonzept erarbeitet worden, das am Ende der zweiten Phase – fristgerecht zum 07. April 2017 – eingereicht worden ist.

Das Zukunftskonzept der Kooperation „Raumperspektive 2035 - Köln und rechtsrheinische Nachbarn“ wurde von der Jury als eines von drei Konzepten mit Vorbildcharakter genannt, die in Teilen integrierte und innovative Ansätze aufweisen:

„Die Kooperation Köln mit den rechtsrheinischen Umlandgemeinden und Kreisen verfolgt das Ziel, den interkommunalen Austausch über administrative Grenzen hinweg zu fördern. Angestrebtes Endprodukt ist ein Regiebuch zur Raumentwicklung 2035 unter Berücksichtigung der Themen Innenentwicklung, Freiraum und Mobilität. Bei der Kooperation wird auf eine seit 2013 bestehende regionale Zusammenarbeit aufgebaut. Das Zukunftskonzept wird positiv bewertet, da in der Ableitung und Begründung die enge Verknüpfung von Siedlungsflächenentwicklung, Wohnen, Mobilität und Infrastruktur gesehen wird. Im nächsten Schritt wären eine Konkretisierung des räumlichen Konzeptes und eine Schwerpunktsetzung bei den erarbeiteten Projektmöglichkeiten zu erwarten. Bei der Konkretisierung der Ziele ist die Behandlung des Freiraums vor dem Hintergrund von Verdichtungsansätzen hervorzuheben.“

(Quelle: <http://www.stadtumland-nrw.de/phase-2/raumperspektive-2035.html>)

Die Zusammenarbeit der Planungsverwaltungen wird mit einer Kooperationsvereinbarung unterlegt, die primär auf die Teilnahme an der Initiative StadtUmland.NRW abstellt, aber auch die bisherigen planerischen Ergebnisse und das strategische Ziel einer gemeinsamen Position zur Fortschreibung des Regionalplans Köln beinhaltet. Die beteiligten Städte und Kreise haben eine Kooperationsvereinbarung unterschrieben.

Weiteres Vorgehen

Bis Ende 2017 finden mehrere Arbeitstreffen der Vertreter der beteiligten Kommunen statt, um die Schlüsselprojekte der Bewerbung zu konkretisieren. Am 07.11.2017 ist ein weiterer kommunalpolitischer Austausch geplant. Eine offizielle Einladung der bau- und planungspolitischen Sprecherinnen und Sprecher erfolgt in Kürze. Ab Frühjahr 2018 ist gemäß Kooperationsvereinbarung die Position des Konsortialführers neu zu besetzen.

Die bisherigen und weiteren Ergebnisse, Konzepte und Projekte der Raumperspektive 2035 werden als Beiträge in das gesamtregionale Agglomerationskonzept und den Regionalplanprozess Köln eingebracht. Zugleich sind die Projekte der Raumperspektive 2035 in Bezug auf ihre Maßstäblichkeit und den Detaillierungsgrad kleinteiliger und konkreter angelegt als das gesamtregionale Agglomerationskonzept. In dem Sinne wirken die Konzepte arbeitsteilig und sich ergänzend. Im Verbund mit dem Agglomerationskonzept der Region Köln/Bonn wird eine regionale Klimawandelvorsorgestrategie mit einem breit angelegten Dialog- und Arbeitsprozess auch auf teilregionaler Ebene erarbeitet. Die StadtUmland-Kooperationen der Region Köln/Bonn „shaREgion – Bonn Umland“, „Raumperspektive 2035 – Köln und rechtsrheinische Nachbarn“ und „S'U'N – Köln und linksrheinische Nachbarn“ stimmen sich bei der Bearbeitung von Schwerpunktthemen ab, um Doppelarbeit zu vermeiden.

Im Auftrag

(Dr. Tengler)