

Köln, 27. März 2018

Ach

Planungs- und Verkehrsausschuss der Bundesstadt Bonn und des Rhein-Sieg-Kreises (19.04.2018)

Mitteilung der Nahverkehr Rheinland GmbH

Überlastungsanzeige linke Rheinstrecke: Abschnitt Hürth-Kalscheuren – Remagen

Die DB Netz AG hat mit Wirkung vom 09.12.2016 den Abschnitt Hürth-Kalscheuren – Remagen der Linken Rheinstrecke gem. Ziffer 4.3 der Schienennetznutzungsbedingungen (SNB) in Anwendung des § 55 ERegG (Eisenbahnregulierungsgesetz) für überlastet erklärt. Für diesen Streckenabschnitt ist die DB Netz AG verpflichtet, eine Kapazitätsanalyse gemäß § 58 ERegG durchzuführen und anschließend einen Plan zur Erhöhung der Schienenwegkapazität (PEK) gemäß § 59 ERegG zu erstellen.

Dieser Plan zur Erhöhung der Schienenwegkapazität wurde veröffentlicht und den Zugangsberechtigten die Möglichkeit zur Stellungnahme eingeräumt. Er enthält neben einer Beschreibung betrieblich sinnvoller Infrastrukturergänzungen, deren Finanzierung aber überwiegend nicht gesichert ist, Restriktionen. Für den SPNV bedeutet dies ein grundsätzliches Einfrieren der Angebote bzw. für die RB 30 (Bonn – Ahrbrück) sogar eine Angebotsbegrenzung auf die Hauptverkehrszeiten und einen Ausfall während der Normalverkehrszeit. Die Nahverkehr Rheinland GmbH (NVR GmbH) hat in ihrer Stellungnahme (siehe Anlage 1) die Restriktionen für den SPNV abgelehnt, die angesprochenen Ausbaumaßnahmen jedoch begrüßt, aber auch als nicht ausreichend erachtet und einen weitergehenden Ausbau gefordert, um die Streckenleistungsfähigkeit zukunftsgerecht zu erhöhen. Hierzu gehört die Realisierung der linksrheinischen S-Bahn Köln – Bonn sowie ergänzende Maßnahmen, die allesamt zum Ausbaupaket Knoten Köln gehören.

Ferner hat die Geschäftsführung der NVR GmbH im März 2018 den fraktionsübergreifenden Auftrag bekommen, bereits im Rahmen der bestehenden Vertragsverhältnisse mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) alle Varianten zu prüfen, ob und wie die Platzkapazitäten der einzelnen Fahrten bereits vor der Realisierung einer S-Bahn-Verbindung zwischen den Städten Köln und Bonn deutlich erhöht werden können, u.a. durch Dreifachtraktion und Doppelstockwagen (siehe Anlage 2). Bei der Linie RE 5 hat die NVR GmbH bereits erreicht, dass voraussichtlich ab Juni 2019 mit dem Einsatz der neuen RRX-Fahrzeuge, die dann pro Fahrt 800 statt bislang 720 Sitzplätze aufweisen, zusätzliche Kapazitäten angeboten werden.

Machbarkeitsstudien

1. Machbarkeitsstudie „Elektrifizierung der Eifelstrecke/ S 15“

Die Auftaktveranstaltung für die Machbarkeitsstudie zur geplanten S 15 (Hürth-Kalscheuren – Euskirchen – Kall) hat am 15.03.2018 zusammen mit den Auftraggebern Kreis Euskirchen, Rhein-Erft-Kreis, Stadt Köln und NVR GmbH stattgefunden; der SPNV-Nord (Rheinland-Pfalz) wird mit einbezogen. Regelmäßige Runde Tische zum Inhalt der Ausschreibung und der Verwaltungsvereinbarung folgen.

2. Machbarkeitsstudie „Elektrifizierung Voreifelbahn/ S 23“

Die Machbarkeitsstudie ist abgeschlossen und die Förderwürdigkeit der Elektrifizierung der Gesamtstrecke von Bad Münstereifel bis nach Bonn mit der abschnittsweise abgestuften Taktung 60/20/10 auf der Basis der Verfahrensanleitung 2006 der Standardisierten Bewertung nachgewiesen. Die Aktualisierung der Standardisierten Bewertung entsprechend der Verfahrensanleitung 2016 ist fördergeberseitig erforderlich und soll zweckmäßigerweise beide Projekte (Elektrifizierung Voreifelbahn und S-Bahn Köln/Bonn linksrheinisch) zusammenfassen, zumal die Weiterführung der S 23 zwischen Bonn Hbf und Bonn-Mehlem ursprünglicher Bestandteil der „S-Bahn Köln/Bonn linksrheinisch“ war. Durch diese Zusammenfassung wird eine stufenweise Realisierung jedoch nicht beeinträchtigt. Aufgrund der investiven Größenordnung (rund 50 Millionen Euro) der Elektrifizierungsmaßnahme für die S 23 bereits in der Basisvariante – kostentreibend ist hier die Investition für die Energieversorgung – kommt eine Förderung im Rahmen des GVFG-Bundesprogramms in Betracht.

Sollten zuwendungsgeberseitige ergänzende Förderprogramme für Elektrifizierungsvorhaben aufgelegt werden, wird zu prüfen sein, ob die Voreifelbahn die dafür maßgeblichen Fördervoraussetzungen erfüllt, um möglichst rasch zu einer Realisierung zu gelangen. In die VDV-Maßnahmenlisten 2016/17 für wichtige Elektrifizierungsmaßnahmen sind die Voreifelbahn (S 23) und die Eifelstrecke (S 15) aufgenommen worden. Die Geschäftsführung der Nahverkehr Rheinland GmbH ist mit der DB Netz AG im Gespräch, welche Aktivitäten bzw. Infrastrukturausbaustrategien von Seiten der DB Netz AG geplant sind. Ferner werden Strategien zusammen mit der DB Netz AG entwickelt, wie eine Gesamtfinanzierung für den „S-Bahn-Ausbau Knoten Köln“ erfolgen kann. Anschließend sollen umgehend Gespräche mit dem Land und dem Bund aufgenommen werden. Unabhängig davon steht die Realisierung jeder Einzelmaßnahme im Vordergrund.

3. Machbarkeitsstudie „S-Bahn Köln-Bonn linksrheinisch/ S 17“

Wie berichtet ist die gesamthafte Betrachtung von „S-Bahn Köln/Bonn linksrheinisch“ und „Elektrifizierung der Voreifelbahn/ S 23“ wegen der Zusammenhänge im Bahnhof Bonn Hbf und der S-Bahn-Weiterführung bis nach Bonn-Mehlem unter dem Aspekt geringerer baulicher Eingriffe in den Bestand zielführend. Hierfür ergibt eine erste Abschätzung einen Nutzen-Kosten-Indikator (NKI) von $>1,5$. Mit einer Aktualisierung auf Basis der neuen Verfahrensanleitung 2016 soll der NKI für die Gesamtmaßnahme neu berechnet werden. Die fertige Machbarkeitsstudie wird voraussichtlich im Sommer 2018 vorliegen. Unabhängig davon steht die Realisierung jeder Einzelmaßnahme im Vordergrund.