

Anlage 1, NVR

Nahverkehr Rheinland GmbH • Glockengasse 37-39 • 50667 Köln

DB Netz – per e-mail an:

UELS.DBNetzAG@deutschebahn.comNahverkehr Rheinland GmbH
Glockengasse 37-39
50667 Köln

Tel.: +49 (0) 221 20808-0

Fax: +49 (0) 221 20808-6640

www.nvr.de • info@nvr.de

Unser Zeichen: BL 4 - We

Durchwahl: -722
winfried.wenzel@nvr.de

7. September 2017

**Plan zur Erhöhung der Schienenwegkapazität (PEK) für den als überlastet erklärten
Schienenweg Hürth-Kalscheuren – Remagen (Strecke 2630)**

Ihr Entwurf vom 04.09.2017

Sehr geehrte Damen und Herren,

am 05.09.2019 haben Sie v. g. Plan zur Erhöhung der Schienenwegkapazität (PEK) für die Strecke 2630 zum Download online gestellt und auf die Möglichkeit der Stellungnahme der Zugangsberechtigten, zu der wir als SPNV-Besteller und Aufgabenträger gehören, bis zum 04.10.2017 per e-mail hingewiesen.

Diese Möglichkeit nutzen wir mit nachfolgender Stellungnahme gern:

Der vorliegende Entwurf beinhaltet eine sehr detaillierte Darstellung der aktuellen betrieblichen Engpasssituation mit ihren qualitätsbegrenzenden Effekten aufgrund der dichten Zugfolge und der dafür nicht ausreichend ertüchtigten Infrastruktur und listet gleichzeitig daraus abgeleitete Infrastrukturmaßnahmen zur Qualitätsverbesserung auf. Bis diese zu greifen beginnen, werden aber Restriktionen für die Trassennutzung vorgestellt, die bereits mit dem Fahrplan 2020 Bestandskraft erlangen sollen.

Dennoch ist es aus unserer Sicht nicht zielführend, die verkehrlich notwendigen Zugangebote einzuschränken, sondern die Infrastruktur nachhaltig auszubauen, um mehr Kapazitäten zu schaffen, die insbesondere mittel- und längerfristig von den einzelnen Verkehrsarten Schienenpersonenverkehr und Schienengüterverkehr eingefordert werden. Außerdem weisen wir darauf hin, dass alle heutigen SPNV-Angebote im Rahmen der Wettbewerbsverfahren eine

regelkonforme Testierung der Fahrbarkeit durch Ihr Unternehmen durchlaufen haben und durch langfristige Verkehrsverträge gebunden sind. Dies gilt übrigens auch für die zum 01.11.2017 in Betrieb gehende Station „Bonn UN Campus“. Dass wir durchaus offen sind für Vorschläge, wie man das bestehende SPNV-Angebot ohne verkehrliche Einschränkungen optimieren kann, ist für uns selbstverständlich

Für den Infrastrukturausbau haben Sie konkrete Maßnahmen detektiert, deren Umsetzung wir für absolut sinnvoll und zwingend notwendig erachten. Selbstverständlich wird Sie die NVR GmbH im Rahmen ihrer gesetzlichen Möglichkeiten und der verfügbaren Infrastrukturfördermittel dabei unterstützen. Allerdings erwarten wir vom Betreiber der Infrastruktur, dass er angesichts der erwirtschafteten und durch Mehrverkehre zusätzlich generierbaren Trassenerlöse selbst ein Eigeninteresse daran hat, die Infrastruktur in einem für die Nutzer attraktiven und die Betriebsführung optimalen Zustand zu bringen, damit die erwartete Betriebsqualität gewährleistet werden kann. Wichtige angesprochene langfristige Maßnahmen finden sich im gemeinsam mit dem Land NRW, der DB Netz und unserem Hause erarbeiteten Maßnahmenkatalog der 15 Ausbaumaßnahmen im Knoten Köln als Folge der gemeinsame durchgeführten Knotenpunktuntersuchung mit anschließender Betriebssimulation wieder.

Dazu gehören die Projekte Nr. 3 (Westspange zwecks Kapazitätssteigerung zwischen Köln Hbf und Hürth-Kalscheuren), Nr.2 (Überwerfungsbauwerk Hürth-Kalscheuren) und 12 (Ausbau Bf. Sechtem). Auch wenn der Abschnitt zwischen Köln Hbf und Hürth-Kalscheuren nicht Gegenstand des Überlastungsabschnitts ist, so stellt auch dieser einen Engpassabschnitt für den Personenverkehr dar und diktiert insofern die Fahrplanlagen für die Linke Rheinstrecke und die Eifelstrecke. Daher muss auch dieser Abschnitt zusätzlich Gegenstand einer gesamthaften Betrachtung sein.

Wie richtig dargestellt, führen wir derzeit zusammen mit den streckenanliegenden Gebietskörperschaften unter Beteiligung der DB Netz AG eine Machbarkeitsstudie für eine linksrheinische S-Bahn zwischen Köln und Bonn durch, da wir proaktiv einen weiteren Ausbau des Nahverkehrsangebotes auf der Schiene mit entlastender Infrastruktur benötigen, um auch zukünftig die wachsenden Verkehrsmengen zwischen Köln und Bonn angemessen in dichter Taktfolge mit ausreichenden Kapazitäten bedienen zu können.

Ein die Betriebsqualität belastender, im PEK aber bisher nicht genannter Faktor ist die fehlende Einhaltung der zugewiesenen Trassenslots. Hier werden die Züge des SPNV immer wieder durch von außerhalb des Untersuchungsraumes eingeschleppte Verspätungen des SPNV aus den vorgesehenen Trassen verdrängt; dies führt zu Abfahrtsverspätungen der RB 26 in Köln Hbf Ri. Süden, der RE 5 in Koblenz und der RB 48 in Bonn-Mehlem bzw. Bonn Hbf Ri. Norden. Insofern übertragen sich Pünktlichkeitsdefizite des SPNV unmittelbar auf den SPNV. Um dies zu vermeiden, wären entsprechende Zeitpuffer in den SPNV-Trassen bereits außerhalb des Untersuchungsraumes zu integrieren.

Zu den einzelnen Seiten:

Zu 2.4.8.3 /Seite 16 – Engpass Remagen:

Das ab Juni 2019 vorgesehene Schwächen und Stärken der RE 5 wurde in 2015 durch DB Netz mit der Maßgabe zusätzlicher Weichenverbindungen als fahrbar testiert.

Zu 3.2 /Seite 18 – Künftig zu erwartende Verkehrsnachfrage:

Der Hinweis, dass die gem. Prognose des Bundes für 2025 unterstellten Zugzahlen bereits aktuell deutlich überschritten sind, ist argumentativ wichtig, weil es das Förderbegehren und die Dringlichkeit gegenüber dem Eigentümer der DB belegt.

Bei der Formulierung im ersten Satz des vorletzten Absatzes auf Seite 18 bitten wir „innerhalb des laufenden“ zu streichen, da die zusätzlichen Verkehre im Rahmen der Neuvergabe des Verkehrsvertrages nach vorangegangener Testierung durch DB Netz ausgeweitet wurden.

Zu 4.1/ Seite 19ff. Geplante Infrastrukturmaßnahmen:

Wir begrüßen alle dargestellten Infrastrukturausbaumaßnahmen, bitten aber ergänzend darum, im Bahnhof Brühl Pbf das seitenrichtige Überholgleis (Gleis 3) in Ri. Köln wiederherzustellen, was nach dem tragischen Unfall seinerzeit abgebaut wurde. Zum einem eröffnet eine zusätzliche SPNV-Überholmöglichkeit Handlungsspielräume im Verspätungsfall, würde aber auch dazu beitragen, dass die RB 48 HVZ ihre Überholungszeitverluste minimieren könnte.

Unseres Erachtens fehlen jedoch noch kleinere Maßnahmen zur Verbesserung des laufenden Betriebes. Unter anderem:

- viergleisiger Ausbau im Übergang von Bonn Gbf zum Personenbahnhof BN Hbf in Höhe Herwarthstraße
- Verlängerung des Überholgleises 203 in Bonn Gbf Richtung Roisdorf um mindestens 1.000 m (volle Länge ex-Vorbahnhof; Platz vorhanden); in der 2. Stufe drittes Gleis Bonn Gbf bis Roisdorf (Beide vorherigen Maßnahmen erlauben zusammen eine Aus-/Einfahrt von/nach Gleis 4 von/nach Roisdorf bei gleichzeitiger Zugkreuzung im Hbf und gleichzeitig fahrender S 23 von/nach Gleis 5)
- Umbau des Überholgleises 4 in Brühl Richtung Bonn mit Schutzweiche o. ä. (Einfahrten und Überholungen ohne Restriktionen)
- Schaffung einer 3. Bahnsteigkante am Überholgleis in Roisdorf Richtung Köln

- Schaffung einer 4. Bahnsteigkante in Kalscheuren an Gleis 4 zur Führung von SPNV über die GZ-Strecke 2640. Damit die Gz-Strecke sinnvoll mitgenutzt werden kann, sollten südlich des Bahnhofs Köln Süd Gleisverbindungen zwischen der Pz und der parallellaufenden Gz-Strecke hergestellt werden, die bereits südlich von Köln Süd Parallelfahrten in Ri. Eifelstrecke und Ri. Bonn ermöglichen.

Zu 4.1.5/ Seite 21 Optimierung und Ansteuerung der Bahnübergänge:

Hier sollte aufgrund der Hinweise in 2.4.1 grundsätzlich geprüft werden, ob es ausreicht, Optimierungen vorzunehmen oder aber die notwendigen signifikanten Verbesserungen sowohl für die Schienen- wie auch den Straßenverkehrsteilnehmer mit höhenfreien Querungen zu erreichen sind.

Zu 4.1.6/ Seite 21 Möglichkeit zum Wegsetzen wendender Züge der RB 48 in Bonn-Mehlem:

Hier regen wir ein mittiges Wendegleis zwischen den beiden durchgehenden Hauptgleisen an, um Trassenkonflikte durch einkreuzende Fahrstraßen für gegenläufige Verkehre aufzulösen.

Zu 5.1.1 / Seite 25 Verhinderung zusätzlicher Belastungen durch SPNV:

Die hier gewählte Formulierung ist inakzeptabel, denn die Notwendigkeit weiteren Angebotsausbaus wird nicht von den Aufgabenträgern verursacht, sondern von der weiter wachsenden Kundennachfrage determiniert. Insofern ist anstelle einer Blockadehaltung eine Vorwärtsstrategie notwendig.

Zu 5.1.2/ Seite 25 Steigerung der Kapazität für den SGV durch Reduzierung von SPNV-Trassen im Tageszeitraum:

Sie weisen richtigerweise im letzten Absatz darauf hin, dass eine Beschränkung der RB 48 HVZ und eine Einkürzung des verkehrsvertraglich festgeschriebenen Zugangebotes auf der RB 30 zu einer Verschlechterung des SPNV-Angebotes zwischen Köln und Remagen führt. Daher lehnen wir dies ab und gehen davon aus, dass sich der davon ebenfalls betroffene Aufgabenträger SPNV-Nord in Rheinland-Pfalz dem anschließen wird.

Zu 5.1.3/ Seite 25 Beschränkung der Haltezeiten von SPFV-Zügen in Bonn Hbf:

Wir unterstützen eine derartige Vorgabe, denn der NVR hat die Zwischensignalisierung von Gleis 2 für die zeitgleiche Nutzung durch eine von Süden einfahrende RB 30 und eine von Norden kommende und wendende RB 48 gefördert. Damit würden heutige Fahrwegkonflikte und das Verdrängen der RB 48 HVZ nach Gleis 4 vermieden. Insofern besteht der NVR darauf, dass nach Abschluss der Bauaktivitäten zur Hallendachsanieuerung in Bonn Hbf das Gleis 2 dem geförderten Zweck zugeführt wird, da ansonsten ggfs. Fördergelder zurückgefordert werden müssen.

Zu 5.1.4/ Seite 26 Weitere grundsätzliche Überlegungen:

Wir erachten diese Vorschläge für prüfenswert.

Zu 7/ Seite 30 Vorgesehene Änderung der Wegeentgelte:

Wir lehnen eine Erhöhung der Entgelte gem. §35 ERegG ab, da es nicht sinnstiftend ist, aus einer durch den Infrastrukturbetreiber durch die vorher geschilderten Maßnahmen auflösbaren Engpasssituation finanziellen Nutzen zu Lasten der Infrastrukturnutzer und der SPNV-Kunden zu ziehen.

Mit freundlichen Grüßen
Nahverkehr Rheinland GmbH
gez.



Heiko Sedlaczek

gez.



Dr. Norbert Reinkober