



## Anlage 2/ NVR

### **Fraktionsübergreifender Antrag zur Verbandsversammlung des ZV NVR am 09.03.2018**

#### **Alle Möglichkeiten zu Kapazitätserhöhungen auf der Rheinstrecke ausschöpfen**

Die Geschäftsführung der Nahverkehr Rheinland GmbH (NVR) wird beauftragt, bereits im Rahmen der bestehenden Vertragsverhältnisse mit der Trans Regio Deutsche Regionalbahn GmbH (Trans Regio, Mittelrheinbahn, RB 26) sowie mit National Express Rail GmbH (NX, RB 48) 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.

Hintergrund ist, dass die DB Netz AG die Eisenbahnstrecke zwischen Hürth-Kalscheuren und Remagen im Dezember 2016 für überlastet erklärte und dadurch eine Angebotsverdichtung im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) ausschließt, solange die Infrastruktur nicht weiter ausgebaut wird.

Zusätzliche Kapazitäten können daher im überschaubaren Zeitraum nur geschaffen werden, wenn die vorhandenen Züge in den Hauptverkehrszeiten mit mehr Plätzen ausgestattet werden. Dies kann nur geschehen, wenn die für den Nahverkehr bestellten Fahrplanlagen besser genutzt werden.

Daher ist zu prüfen, ob und inwieweit Nahverkehrsfahrten künftig nicht mehr in Doppeltraktion, sondern in Dreifachtraktion bedient werden können. Neue Trassenkonflikte werden so vermieden.

Weiterhin soll von den Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) geprüft werden, ob bzw. inwieweit der Einsatz von eigenen oder angemieteten Doppelstockwagen möglich ist. 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.

#### Begründung:

Gerade im Bereich der hochbelasteten Bahnstrecken im Ballungsgebiet Köln teilen sich der Personenfernverkehr, der Personennahverkehr sowie der Schienengüterverkehr oftmals dieselben Gleise, so dass Trassenkonflikte zwischen den verschiedenen Schienenverkehren vorgeplant sind.

Inzwischen hat die DB Netz AG nicht nur die Schienenverbindung Köln-Bonn-Remagen (Dezember 2016) für überlastet erklärt, sondern auch die Strecken zwischen dem Kölner Hauptbahnhof und dem Bahnhof Köln-Mülheim (Oktober 2017). Das bedeutet, dass die verschiedenen EVU auf diesen Abschnitten mit mehr Zügen fahren wollen, als es die Trassen kapazitiv hergeben.

Schon aus diesen Gründen setzt sich der NVR seit Jahren für den dringend notwendigen Ausbau der Infrastruktur ein. Denn bereits heute müssen Züge des Nahverkehrs andere Züge -



Freie Demokraten FDP  
FREIE WÄHLER KÖLN  
Fraktion im Zweckverband  
Nahverkehr Rheinland

insbesondere verspätete Fernverkehrszüge - überholen lassen und fahren dadurch unverschuldete Verspätungen ein.

Auf der linksrheinischen Bahnstrecke drohen wegen der Überlastung aktuell weitere erhebliche Beeinträchtigungen: So gab es bereits Pläne der DB Netz AG, die Ahrtalbahn (DB Regio AG, RB 30) tagsüber nicht mehr von Ahrbrück bis zum Bonner Hauptbahnhof fahren zu lassen. Die Fahrten außerhalb des Berufsverkehrs sollten dann bereits in Remagen enden, umso mehr freie Trassen auf der Rheinstrecke zu erhalten. Diese freien Trassen sollen vermehrt von Güterzügen genutzt werden.

In der jüngeren Vergangenheit führte bereits ein Trassenkonflikt mit dem Eisenbahnverkehrsunternehmen Hamburg-Köln-Express GmbH (HKX) dazu, dass einzelne Fahrten der Linie RB 26 (Trans Regio, Mainz-Bonn-Köln) nur eingeschränkt verkehren konnten.

Der Ausbau der Eisenbahninfrastruktur zwischen Köln und Bonn ist daher unverzichtbar und bleibt das oberste Ziel. Zur Realisierung einer S-Bahn im 20-Minuten-Takt hat die NVR GmbH gemeinsam mit den Städten Köln und Bonn sowie den Kreisen Rhein-Erft und Rhein-Sieg eine Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben. Ohne dringend notwendige Investitionen in das Schienennetz und in den Ausbau einzelner Stationen wird es jedoch keine S-Bahn-Verbindung geben. Diese Maßnahmen werden voraussichtlich erst in vielen Jahren umgesetzt sein können.

Die Fahrgastzahlen im Nahverkehr werden in der Wachstumsregion Köln/Bonn/Rhein-Sieg aber so schnell steigen, dass bereits vor der Realisierung einer S-Bahn dringender Handlungsbedarf besteht. Auf dem Gebiet des NVR wurden allein im Jahr 2016 in den Regionalzügen (RE und RB) über fünf Prozent mehr Fahrgäste befördert als ein Jahr zuvor.

Selbst bei einer raschen Realisierung des Projektes zur Modernisierung von Stellwerken und Zugsicherungstechnik („NeuPro/ETCS“) werden die Kapazitäten in den Zügen auf der Rheinstrecke nicht ausreichen.

Das Projekt „NeuPro/ETCS“ der DB Netz AG soll einen modernen digitalen Betrieb des Schienennetzes zu günstigeren Kosten ermöglichen, auch als Basis für die Weiterentwicklung des Systems Schiene in Richtung Automatisierung.

In einem Zeitrahmen zwischen etwa 2023 und 2030 sollen dafür erneuerungsbedürftige ältere Stellwerke weitgehend durch moderne digitale Stellwerke (DSTW) ersetzt werden, so dass das neue europäische Zugsicherungssystem ETCS genutzt werden kann – ohne die bekannten ortsfesten optischen Signale. Voraussetzung dafür ist jedoch, dass alle im deutschen Netz eingesetzten Triebfahrzeuge mit ETCS-Bordgeräten ausgerüstet werden.

Eine Digitalisierung des Schienenverkehrssystems würde eine dichtere Zugfolge ermöglichen. Doch gerade entlang der Rheinstrecke gibt es noch zahlreiche höhengleiche Bahnübergänge, die es erforderlich machen, dass gewisse Zugabstände eingehalten werden. Dadurch wäre die Anzahl der Züge weiterhin begrenzt. Infolgedessen sind die Kapazitäten im SPNV auf der Rheinstrecke dringend den Erfordernissen anzupassen.