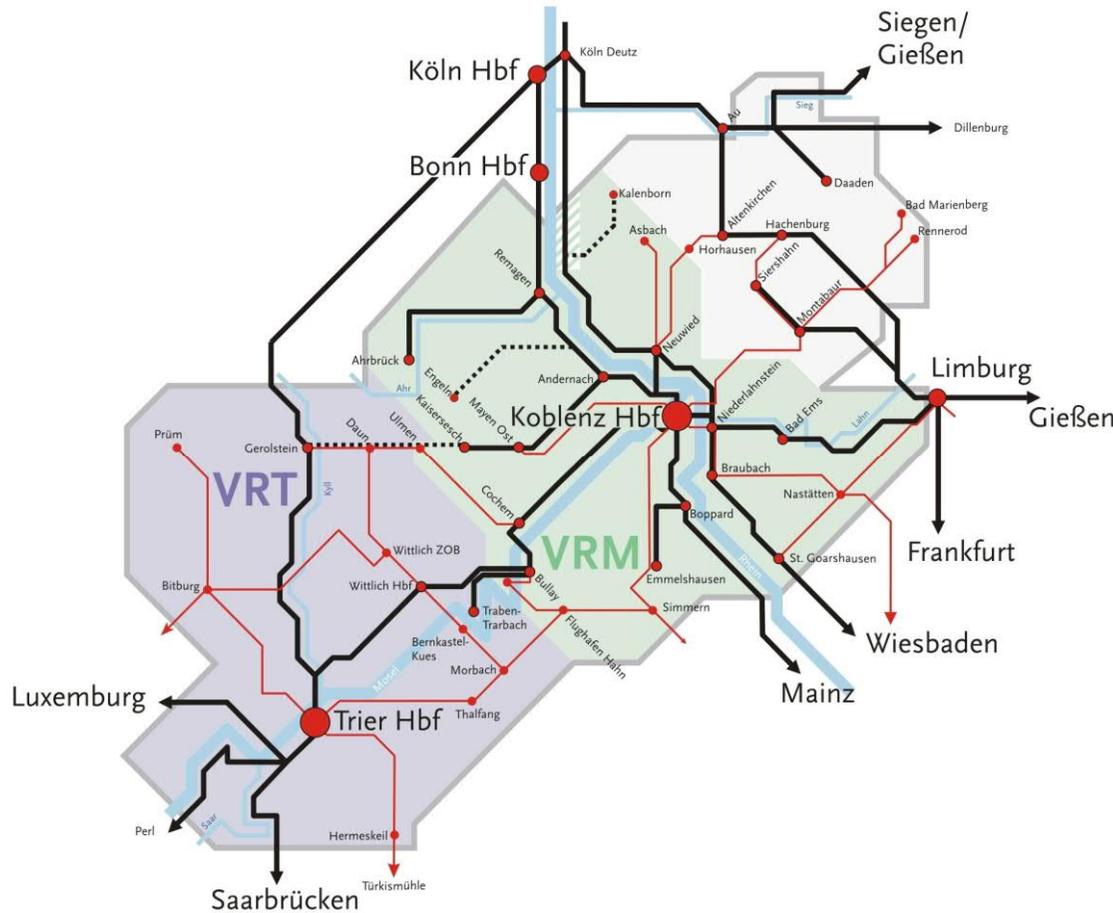


Das SPNV-Angebot am Haltepunkt Oberwinter

Sitzung des Bau-, Verkehrs- und Umweltausschusses der Stadt
Remagen am 19. Juni 2018

Dr. Thomas Geyer
Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord

SPNV-Nord: Aufgaben und Zuständigkeiten



Kommunaler Zweckverband,
12 Landkreise, 2 kreisfreie Städte
und Land Rheinland-Pfalz

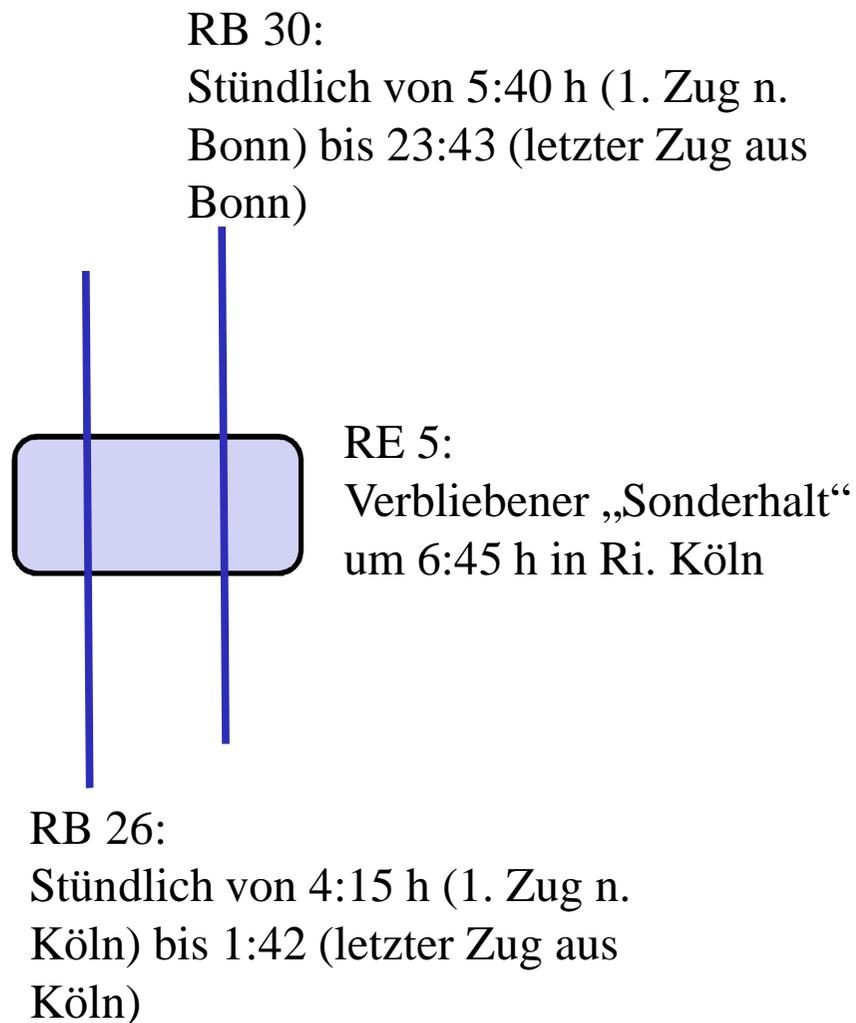
Planung und Bestellung von SPNV-
Leistungen, aktuell ca. 16,9 Mio.
Zkm/a im Wert von > 160 Mio. EUR

Planung und Bestellung von
Leistungen im regionalen Busverkehr
(RegioLinien)

Koordination von Maßnahmen zur
Attraktivierung von Haltepunkten
und Bahnhöfen

Marketingaktionen zur stärkeren
Inanspruchnahme regionaler ÖPNV-
Angebote

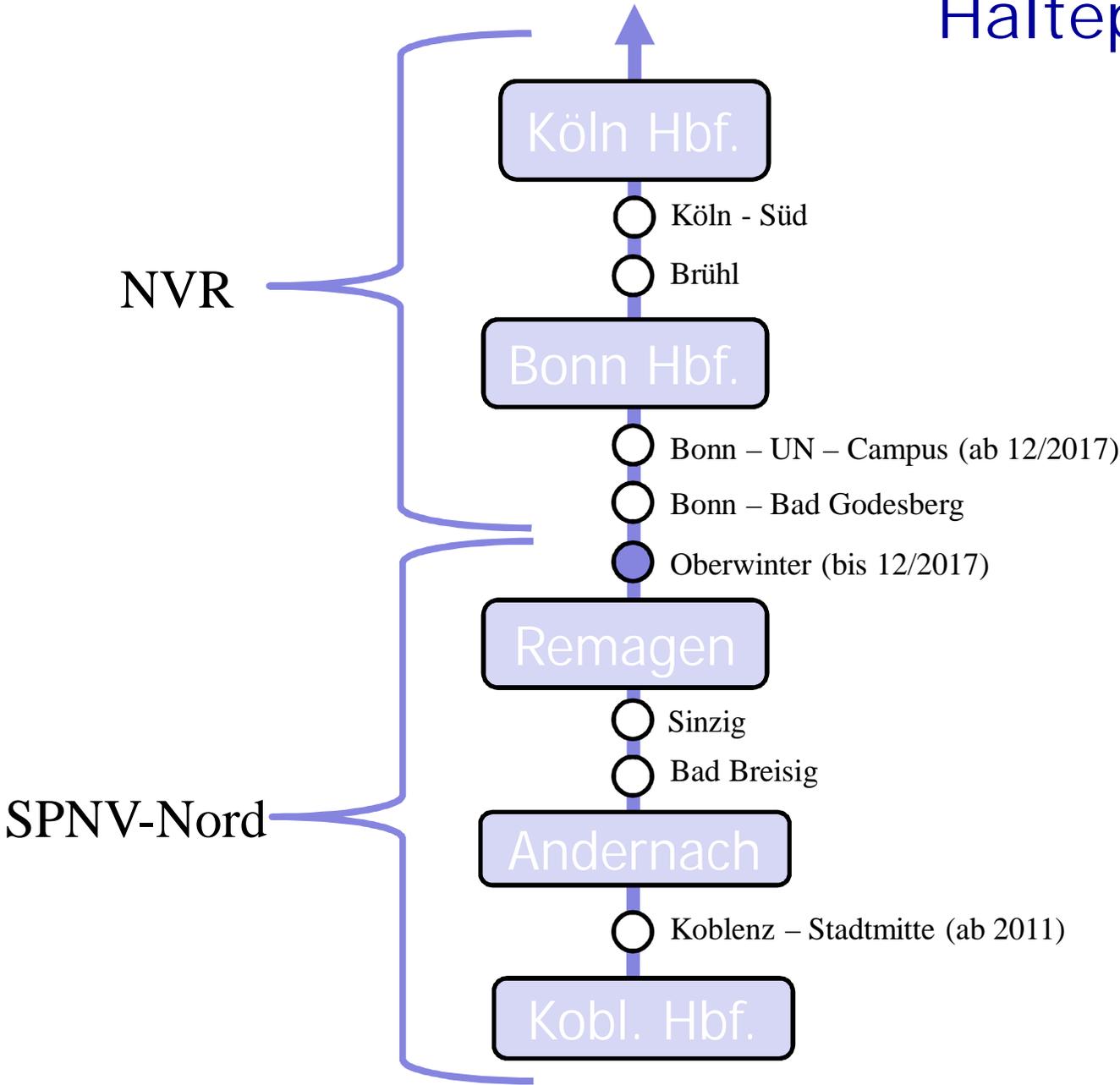
Oberwinter: Das Bedienungskonzept 2018



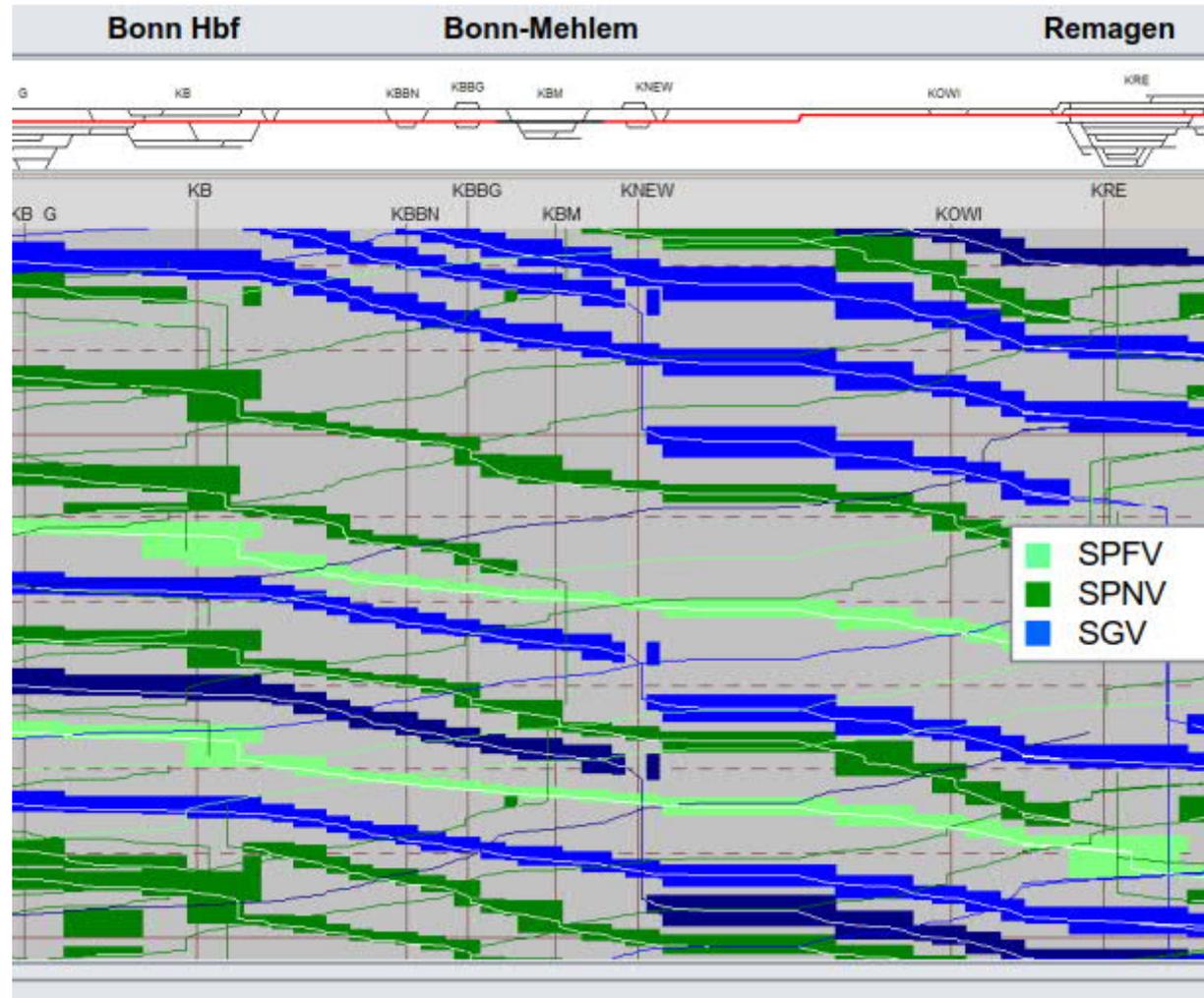
15:53 RB 30	Bonn Hbf
16:15 RB 26	Köln Messe/Deutz
16:43 RB 26	Mainz Hbf
16:53 RB 30	Bonn Hbf
17:15 RB 26	Köln Messe/Deutz
17:43 RB 26	Mainz Hbf
17:53 RB 30	Bonn Hbf
18:15 RB 26	Köln Messe/Deutz
18:43 RB 26	Mainz Hbf
18:53 RB 30	Bonn Hbf

Damit halten an einem Werktag 75 Züge / Tag

Haltepolitik RE 5



Entfall der Bedienung RE 5: die Gründe



Problem Nr. 1:
die extrem hohe
Streckenbelastung
der linken
Rheinstrecke

*Belegung der Strecke
zwischen 5 und 8 h,
Quelle: DB Netz AG*

Entfall der Bedienung RE 5: die Gründe

- Fahrplanzwänge in Köln und Koblenz
- In Köln (wegen Bahnsteigbelegung am Hbf. und Trassenverfügbarkeit auf der Hohenzollernbrücke):
 - Ankunft zur Minute 28
 - Abfahrt zur Minute 32
- In Koblenz (wegen Blockabstand zur Fernverkehrslinie 30/31):
 - Ankunft spätestens zur Minute 42
 - Abfahrt frühestens zur Minute 16
- Daraus resultiert für den Abschnitt Köln – Koblenz eine maximale Fahrzeit von 74 Minuten
- In dieser Zeit kann nur eine begrenzte Zahl von RE – Halten bedient werden

Entfall der Bedienung RE 5: die Gründe

Historie der RE – Linie 5

- Einführung in ihrer heutigen Grundstruktur zum Fahrplanjahr 2003
- Damals als gemeinsames Projekt von SPNV-Nord, VRS (Vorgänger NVR) und VRR bei DB Regio beauftragt
- Abstimmung der Haltepolitik zwischen des Aufgabenträgern:
 - zwischen Köln und Koblenz insgesamt max. 10 Unterwegshalte
 - davon 5 in NRW und 5 in RLP
- Mit Blick auf die Anfang der 2000er Jahre bereits bestehenden Planungen eines zusätzlichen Haltes im Bonner Regierungsviertel in NRW zunächst nur 4 Halte
- Um 2011 in RLP den zusätzlichen Halt Koblenz-Stadtmitte zu realisieren, hatte uns NRW einen Halt „geliehen“
- Damit verbunden war die Auflage, den Halt dann „zurückzugeben“, wenn in NRW der Halt UN – Campus realisiert wird.
- Das war zum Fahrplanwechsel 12/2017 der Fall

Das Dilemma: in RLP musste zum Fahrplanwechsel 12/2017 ein RE – Halt entfallen; nach welchen Kriterien wurde entschieden?

Zentrale Zielsetzung:

- Möglichst geringe Fahrgastverluste
- Verkehrsplanerische und volkswirtschaftliche Optimierung

Mit anderen Worten:

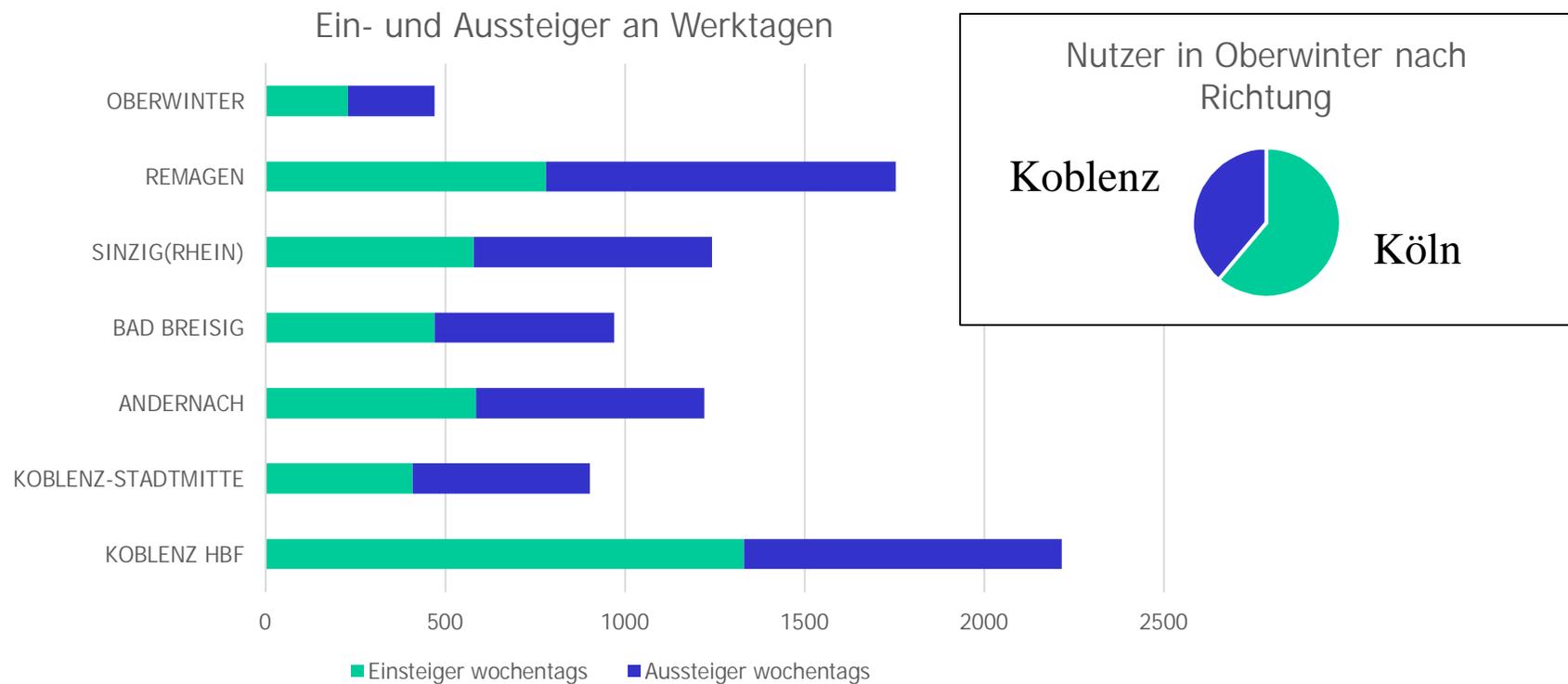
- Die zwangsläufig auftretenden Nachteile waren zu minimieren!

Unter diesen Gesichtspunkten wurden folgende Alternativen untersucht:

- Oberwinter
- Sinzig und
- Bad Breisig

Analyse der Nachfragestruktur RE 5

Stand 2. Halbjahr 2017 (nur RLP)



Entscheidungsprozess

Entfernungen (Strassenkilometer) zu den nächsten, verbleibenden RE – Halten:

von	nach	Km	Km ges.	Rang
Oberwinter	Remagen	4,6	15,0	2.
	Bad Godesberg	10,4		
Sinzig	Remagen	5,2	11,2	1.
	Bad Breisig	6,0		
Bad Breisig	Sinzig	6,0	16,9	3.
	Andernach	10,9		

Entscheidungsprozess

Fahrgastzahlen 2017

	Ein- und Aussteiger an W	Rang
Oberwinter	470	1.
Sinzig	1.243	3.
Bad Breisig	970	2.

Fahrzeitverluste nach Köln bei Wegfall RE 5

	Delta RE 5 / RB 26	Rang
Oberwinter	5 Min.	1.
Sinzig	15 Min.	2.
Bad Breisig	15 Min.	2.

Entscheidungsprozess

Anzahl der verbleibenden Linien nach Wegfall RE 5

		Rang
Oberwinter	2 (RB 26 + RB 30)	1.
Sinzig	1 (RB 26)	2.
Bad Breisig	1 (RB 26)	2.

Gesamtbild

	Aggregation	Summe	Rang gesamt
Oberwinter	4x1 + 1x2	6	1.
Sinzig	1x1 + 2x2 + 1x3	8	2.
Bad Breisig	3x2 + 1x3	9	3.

Auswirkungen für Oberwinter

- Fahrzeiten von und nach Köln bzw. Bonn verlängern sich nur marginal, allerdings nimmt die Anzahl der Fahrten (ohne Umstieg) deutlich ab.
- Ziele jenseits von Köln – Deutz werden nicht mehr umsteigefrei erreicht
- Aber: es existieren attraktive Umsteigeverbindungen
- Beispiel Oberwinter – Düsseldorf:
 - Bisher mit RE 5: 76 Minuten
 - Jetzt mit Umstieg in Bonn und Nutzung des Fernverkehrs in der gleichen Zeit

Perspektiven

- Der SPNV – Nord wird sich künftig evtl. ergebende Spielräume im Fahrplan (z. B. bei Wegfall oder Fahrlagenänderung von Fernverkehrszügen) in jedem Fall dazu nutzen, den RE – Halt Oberwinter wiederherzustellen
- Der Einzelhalt am Morgen kann auch nach Einführung des RRX im Juni 2019 beibehalten werden, wenn die Bahnsteige rechtzeitig auf die erforderliche Höhe gebracht werden.
- Die Einrichtung alternierender Halte wird vom SPNV-Nord aufgrund grundsätzlicher fachlicher Bedenken abgelehnt; sollte es dazu kreisintern (also alternierend mit Bad Breisig oder Sinzig) einen Konsens geben, könnte diese Haltung noch einmal diskutiert werden
- Eine Verlängerung der RB 48 kommt kurz- und mittelfristig (Vertrag läuft bis 12/2030) nicht in Betracht, da kein Vertragsverhältnis mit dem SPNV-Nord besteht und eine derartige Änderung vergaberechtlich unmöglich ist

Perspektiven

- Auch eine Verlängerung der RB 30 nach Norden bis Köln ist während der Laufzeit dieses Verkehrsvertrages (bis 12/2033) weder vertraglich noch fahrzeugtechnisch möglich.
- Zudem wurde der Abschnitt Remagen – Hürth-Kalscheuren der linken Rheinstrecke von der DB Netz AG als überlastet erklärt; zusätzliche Nahverkehrszüge in diesem Korridor sind vorerst nicht möglich

Herzlichen Dank für Ihre Aufmerksamkeit !