

DB Netz AG
Fahrplan
Theodor-Heuss-Allee 7
60486 Frankfurt

Zweckverband
SchienenPersonenNahVerkehr
Rheinland-Pfalz Nord

Friedrich-Ebert-Ring 14-20
56068 Koblenz
Telefon 02 61 · 30 29 17-00
Telefax 02 61 · 29 14 11 359
E-Mail info@spnv-nord.de
Internet www.spnv-nord.de

26.09.2017

Bankverbindung
Konto 22 33 21
BLZ 570 501 20
IBAN DE68 5705 0120
0000 2233 21
BIC MALADE51KOB
Bank Sparkasse Koblenz

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 wurde der Plan zur Erhöhung der Schienenwegkapazität (PEK) für die Strecke 2630 veröffentlicht. Er analysiert die infrastrukturellen Engpässe auf der stark- bzw. überlasteten nördlichen linken Rhein-strecke im Abschnitt Köln – Remagen und zeigt die leistungsreduzierenden Auswirkungen auf die Streckenkapazität auf. Lösungsansätze mit mittel- bzw. langfristigen Horizont werden angebotsseitig in Form von Infrastrukturausbauten aufgezeigt. Als kurzfristige Abhilfemaßnahmen werden hingegen nachfrageseitig Einschränkungen beim Betriebsprogramm vorgeschlagen, die bereits ab dem Fahrplan 2020 greifen sollen.

Als SPNV-Besteller und damit Netzzugangsberechtigter nimmt der Zweckverband SPNV Nord gern die Möglichkeit der Stellungnahme in Anspruch. Dabei muß vorab angemerkt werden, dass der SPNV Nord in einem erheblichen Maße von der Infrastruktursituation des Streckenabschnittes Hürth-Kalscheuren – Remagen betroffen ist, auch wenn sich nur ein kleiner Abschnitt davon in seinem Wirkungskreis befindet, da im nördlichen Teil des Verbandsgebietes eine verkehrlich sehr starke Ausrichtung auf den Köln-Bonner Raum besteht. Zudem werden Verzögerungen im Betriebsablauf, die durch die infrastrukturellen Engpässe im nördlichen

Bearbeitung: Jan Olaf Heiland (-31)

Teil der linken Rheinstrecke nicht abgepuffert bzw. sogar noch verstärkt werden, massiv in die Knoten Koblenz Hbf und Remagen hineingetragen.

Der SPNV Nord begrüßt ausdrücklich die intensive Analyse der infrastrukturellen Engpässe sowie die angebotsseitig aufgeführten Vorschläge von DB Netz für die Erweiterungen und Ertüchtigung der Infrastruktur. Als problematisch betrachten wir aber deren Realisierungshorizonte und die vorgeschlagenen nachfrageseitigen betrieblichen Lösungen für den lange andauernden Übergangszeitraum.

Vor dem Hintergrund steigender Verkehrsnachfrage auf der Rheinachse sowie im Ahrtal konterkariert eine Einschränkung des Fahrtenangebotes nachhaltig die Erstellung eines im Modal-Split wettbewerbsfähigen, attraktiven ÖPNV-Systems.

Ebenfalls betrachten wir es kritisch, dass Ausschreibungsfahrpläne im Rahmen langfristiger Verkehrsverträge trotz regelkonformer Testierung der Fahrbarkeit durch DB-Netz Absicherung über einen längeren Zeitraum nachträglich beschränkt bzw. abgeändert werden sollen. Dieses bedeutete eine massive wirtschaftliche Benachteiligung der EVU, die die wettbewerblichen Verfahren erfolgreich durchlaufen und die Durchführung des Eisenbahnverkehrs v.a. im Hinblick auf Fahrzeugflotte und Personalkörper auf das Betriebsprogramm der Ausschreibung hin ausgerichtet haben. Im Falle von Nettoverträgen wird durch die Verminderung des Fahrtenvolumens sowie der Verringerung der Attraktivität des Bedienungsangebotes die wirtschaftliche Basis gegenüber der Kalkulation beim Abschluss des Verkehrsvertrages nachträglich verändert. Sollten hier – wie von Ihnen in Erwägung gezogen – betriebliche Einschränkungen dazu führen, dass die vertraglich vereinbarten Betriebsprogramme reduziert werden müssen, ist mit berechtigten Schadensersatzforderungen der EVU zu rechnen.

Auch wenn eine mangelnde Koordination von Infrastrukturertüchtigung und verschiedenen Bauarbeiten (so v.a. Bau der Trasse der S13, Bauarbeiten in Bonn Hbf) auf den nördlichen Abschnitten der beiden Rheinstrecken die Situation maßgeblich verschärft hat, was bei entsprechend sorgfältiger Langfristplanung durch DB Netz vermeidbar gewesen wäre, wird der SPNV Nord Sie im Rahmen seiner gesetzlichen Möglichkeiten beim Ausbau der Infrastruktur gerne 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.

Zu einzelnen Aspekten:

Zu 2.4.8.3 /Seite 16 – Engpass Remagen:

Das ab Juni 2019 vorgesehene Schwächen und Stärken der RE 5 wurde durch DB Netz mit der Maßgabe zusätzlicher Weichenverbindungen als fahrbar testiert, auch wenn in der Studie ein Konfliktpotential angeführt wird. Sämtliche Verträge für den RRX basieren auf dieser Konzeption und müssen umgesetzt werden.

Zu 4.1/ Seite 19ff. Geplante Infrastrukturmaßnahmen:

Der SPNV begrüßt die dargestellten Infrastrukturmaßnahmen sowohl in seinem Wirkungsbereich als auch, die im angrenzenden Bereich, tragen sie doch zu einer entscheidenden Stabilisierung der Verkehre auf der Achse Köln – Bonn – Koblenz bei.

Zu 5.1.1 / Seite 25 Verhinderung zusätzlicher Belastungen durch SPNV:

Die Verhinderung zusätzlicher Belastungen durch SPNV widerspricht dem verkehrspolitischen Auftrag der Aufgabenträger, der wachsenden Kundennachfrage Rechnung zu tragen. Einer Vereinbarung nach der die Aufgabenträger Mehrbestellungen mit dem vorhandenen Fahrzeugpark generell zu unterlassen haben, können wir deshalb nicht zustimmen.

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 Einkürzung des verkehrsvertraglich festgeschriebenen Zugangebotes auf der RB 30 zu einer Verschlechterung des von den Fahrgästen stark frequentierten SPNV-Angebotes zwischen Bonn und Remagen führt. Hinzukommt, dass einerseits das Ahrtal sowohl im Berufs-, Versorgungs- als auch im Freizeitverkehr zum größten Teil auf den Köln-Bonner-Raum ausgerichtet ist, es zum anderen für diesen aber einen attraktiven Naherholungsraum darstellt. Das Kappen der durchgängigen Verbindung ist somit aus Fahrgastsicht und den oben genannten verkehrsvertraglichen Verpflichtungen (Laufzeit bis 2033) inakzeptabel.

Zu 5.1.4/ Seite 26 Weitere grundsätzliche Überlegungen:

Wir erachten diese Vorschläge für prüfenswert, sofern sie keine Einschränkungen der Fahrtenhäufigkeit bzw. zusätzliche Umsteigezwänge nach sich ziehen. Die vorgeschlagene Verlängerung der Züge zur Kompensation von Einschränkungen beim Fahrtenangebot dürfte in vielen Fällen allerdings an den Bahnsteiglängen scheitern.

Zu 7/ Seite 30 Vorgesehene Änderung der Wegeentgelte:

Wir lehnen aus grundsätzlichen Erwägungen eine Erhöhung der Entgelte gem. §35 ERegG ab, da es nicht hinnehmbar ist, dass bei einer Engpasssituation der Infrastruktur der Betreiber finanziellen Nutzen aus dem Mangel, den er sogar in gewissen Umfang mitverschuldet hat, zu Lasten der Infrastrukturnutzer und der SPNV-Kunden zieht. Allerdings gehen wir davon aus, dass der SPNV im Lichte der im ERegG verankerten Infrastrukturkostenbremse davon nicht tangiert wäre.

Die Bundesnetzagentur, das Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau Rheinland-Pfalz und der NVR in Köln erhalten eine Durchschrift dieser Stellungnahme.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Thomas Geyer
(Verbandsdirektor)