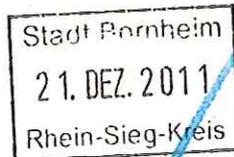




Nahverkehr Rheinland GmbH · Glockengasse 37 - 39 · 50667 Köln

Stadt Bornheim
Herrn BG Schier
Postfach 1140
53308 Bornheim



Nahverkehr Rheinland GmbH
Glockengasse 37 - 39
50667 Köln

Telefon: (0221) 20 80 8 - 0
Fax: (0221) 20 80 8 - 6640

Internet: www.nahverkehr-rheinland.de
E-Mail: info@nahverkehr-rheinland.de

Unser Zeichen: BL B/We

Durchwahl: -722
E-Mail: winfried.wenzel@nvr.de

1. Dezember 2011

Aufstellung des Nahverkehrsplans NVR Ihr Schreiben vom 23.11.2011

Sehr geehrter Herr Schier,

vielen Dank für Ihr o.g. Schreiben, mit dem Sie uns den Beschluss des Ausschusses für Verkehr, Planung und Liegenschaften der Stadt Bornheim für die Aufstellung des Nahverkehrsplans zur Kenntnis geben.

Wir befinden uns zzt in der politischen Abstimmung eines Planungskonzeptes für die weitere Entwicklung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) dieser Region im kurz-, mittel und langfristigen Zeithorizont (Zeitscheiben 2016, 2020, 2030+). Dieses Zielkonzept soll nach Beschlussfassung Grundlage des Nahverkehrsplans für den NVR werden, der dann im formalisierten Beteiligungsverfahren kommuniziert wird. Innerhalb dieses Verfahrens können Hinweise, Ergänzungen und Forderungen zum NVP eingebracht werden, über die letztlich die Zweckverbandsversammlung des NVR entscheidet. Wir empfehlen Ihnen daher, Ihre diesbezüglichen Anregungen und Forderungen über den Rhein-Sieg-Kreis einzubringen.

Losgelöst von diesen formalen Hinweisen greifen wir Ihre Anregungen und Kritik zum SPNV-Leistungsangebot nachfolgend gerne auf.

Qualität und Quantität des SPNV-Angebotes:

Die hier relevanten Angebote der Linien MRB 26 und RB 48 unterliegen selbstverständlich qualitativen Vorgaben in Bezug auf Pünktlichkeit und Sitzplatzkapazität. Die Unterschreitung der verkehrsvertraglichen Qualitätsstandards wird erfasst und pönalisiert, so dass die Eisenbahnverkehrsunternehmen Trans Regio und DB Regio NRW bestrebt sind, vertragskonforme Leistungen zu erbringen.

Die linke Rheinstrecke ist eine der hochbelasteten Strecken im Netz der Deutschen Bahn. Nationale und internationale Personen- und Güterzüge mit unterschiedlichen Geschwindigkeitsprofilen beanspruchen die wenigen verfügbaren Fahrplantrassen. Bereits kleinere Betriebsunregelmäßigkeiten

Sie erreichen uns über: Appellhofplatz (Linien 3, 4, 5, 16, 18) • Neumarkt (Linien 1, 7, 9) • Bahnhof Köln Hbf

und Verspätungen langlaufender und dem Regionalverkehr vorrangiger Fern- und Güterverkehrszüge beeinträchtigen die pünktliche Abwicklung des vertakteten Schienenpersonennahverkehrs, ohne dass die Eisenbahnverkehrsunternehmen Trans Regio und DB Regio NRW hierauf Einfluss haben. Die Regelung des Zugverkehrs obliegt allein der DB Netz AG auf der Basis der von der Bundesnetzagentur genehmigten Schienennetznutzungsbedingungen.

Im Bezug auf die anzubietenden Sitzplatzkapazitäten sind die Züge der Linien MRB 26 und RB 48 nahezu vollständig in Doppeltraktion bestellt; darüber hinausgehende Platzkapazitäten sind wegen begrenzter Bahnteignutzlängen im weiteren Streckenverlauf dieser Linien kurzfristig nicht zu realisieren, sind aber im Rahmen des geplanten Wettbewerbsverfahrens für die Linie RB 48 mit neuen Fahrzeugen vorgesehen. Fahrzeugbedingte Störungen und damit einher gehende eingeschränkte Kapazitäten sind verständlicherweise besonders während der Hauptverkehrszeiten ein Ärgernis, lassen sich aber niemals völlig vermeiden.

Verkehrsanbindungen:

Die sehr hohe Verkehrsnachfrage im SPNV zwischen Köln und Bonn ist bekannt. Daher haben wir eine Erweiterung des Zugangebotes über den aktuellen Status quo von RE 5, MRB 26 und RB 48 hinaus kürzlich im Rahmen der Untersuchung zum Knoten Köln, der neben der Strecke Köln – Bonn selbst einen Engpass darstellt, erneut prüfen lassen. Ergebnis ist, dass wegen der eingangs genannten hohen Zugzahl im Personen- und Güterverkehr eine vierte SPNV-Leistung als Regionalbahn mit Zwischenhalten auf allen Unterwegsbahnhöfen chancenlos ist, solange keine zusätzlichen Gleise bzw. Überholmöglichkeiten geschaffen werden oder aber der Fernverkehr drastisch eingeschränkt wird. Unter dieser Prämisse ist auch unser Ansatz im Planungskonzept der Zeitstufen 2016 und 2020 zu verstehen, bei denen eine vierte SPNV-Leistung eingeplant wird. Erst mit der Realisierung des Kölner S-Bahn-Westringes und weitere Infrastrukturmaßnahmen zwischen Köln und Bonn ist ein echter S-Bahn-Betrieb realistisch. Unserer Einschätzung nach ist dies aber nur langfristig (ca. 2030+) realistisch, wobei Zwischenstufen dann in Betrieb genommen werden, sobald diese fertig gestellt sind. Wir stimmen mit Ihnen überein, dass ein derartiger S-Bahn-Verkehr aufgrund der hohen Verkehrsnachfrage bereits kurzfristig Sinn macht, erachten dies aufgrund der benötigten umfangreichen Infrastrukturausbauten und des damit einher gehenden Finanzmittelbedarfs aber als wenig realistisch.

Eine Kopie dieses Schreibens leiten wir dem Rhein-Sieg-Kreis zu.

Mit freundlichen Grüßen
Nahverkehr Rheinland GmbH

Hans Joachim Sistenich



N. D. Reinkober

Dr. Norbert Reinkober