FRAKTION BÜRGERLISTE LEVERKUSEN
Kölner Straße 34 • 51379 Leverkusen
Tel. 0214-2027792 • Fax: 0214-2027793
fraktion.buergerliste@versanet-online.de
www.buergerliste.de

BÜRGERLISTE
BÜRGER FÜR BÜRGER • ÜBERPARTEILICH-TOLERANT

Leverkusen, den 14.10.2020

An den Oberbürgermeister der Stadt Leverkusen,
Herrn Uwe Richrath,
Büro des Rates

Bitte setzen Sie den nachfolgenden Antrag auf die Tagesordnung der zuständigen Gremien sowie die der drei Bezirksvertretungen und die des Rates :

Der Rat der Stadt Leverkusen schließt sich den Resolutionen der Verbandsversammlungen des Zweckverbandes Nahverkehr Westfalen-Lippe und des Zweckverbandes Nahverkehr Rheinland/ NVR sowie des Verwaltungsrates des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr AöR/ VRR an. Siehe Anlage - Resolutionspunkte a bis d !
sowie
ergänzt diese Resolutionen um den Punkt e) :

e) : Die Stadt Leverkusen fordert die DB auf, sich für eine **deutliche** Lärmminderung an ihren Bahnstrecken sowie bei den Güterwagen - Roll- und Bremsgeräusche - erheblich aktiver und zeitnäher einzusetzen.

Begründung :

Auch die beiden mehrgleisigen Bahntrassen, die durch Leverkusen verlaufen - ein Strang über Wiesdorf, der andere über OPladen - verzeichnen eine immer stärkere Frequentierung, u.a. weil die Europa-Hauptgüterstrecke von Rotterdam nach Genua, die - laut internationalen Verträgen - im Endausbau eine vierminütige Taktung vorsieht, über Leverkusen verläuft und dabei mit beiden Trassen

durch reine Wohngebiete führt.
Eine bessere und zeitnähere Lärmminderung ist nun auch deshalb angesagt, weil neuartige Lärmschutzwände - u.a. direkt am Gleis - sowie erhebliche technische Verbesserungen an den Güterwaggons diese deutlichen Lärmminderungen ermöglichen.

Barbara Trampenau Karl Schweiger

Günter Schmitz Rainer Jerabek Ulrike Langewiesche

i.A. (Erhard T. Schoofs)

VRR NWL SPNV-Nord Wir bewegen die Region nvr Nahverkehr Rheinland

Nahverkehr Rheinland GmbH · Glockengasse 37-39 · 50667 Köln

Stadt Leverkusen
Ausschuss für Stadtentwicklung, Bauen und Planen
Ausschussvorsitzende/r
Haus-Vorster-Str. 8
51379 Leverkusen

Nahverkehr 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

STADT LEVERKUSEN Eingegangen am: 08.10.20 10-11 Uhr

Unser Zeichen: Rom

Durchwahl: -6618
Benjamin.Rombelsheim@nvr.de

5. Oktober 2020

Trassennutzungskonflikte im Schienenpersonennahverkehr

Sehr geehrte Damen und Herren,

bereits seit einigen Jahren stellen Trassennutzungskonflikte zwischen Nah-, Fern- und Güterverkehr ein zunehmendes Problem dar. Durch den punktuell langsam einsetzenden Wettbewerb im Fernverkehr verschärft sich die Situation nun erneut, da die neuen Anbieter – verständlicherweise – vor allem nachfragestarke Relationen bedienen möchten. Diese Streckenabschnitte sind in der Regel allerdings bereits hoch belastet oder sogar überlastet. Darüber hinaus entfallen die bestehenden Rahmenverträge, die bisher die Trassen und damit einen stabilen Taktfahrplan des Nahverkehrs gesichert haben, Ende des Jahres 2020 ersatzlos.

Die geltenden Regularien der DB Netz AG für den Umgang mit Trassennutzungskonflikten führen in diesem Zusammenhang zu einer signifikanten und systematischen Benachteiligung des vertakteten Schienenpersonennahverkehrs, auch über den eigentlichen Konfliktfall hinaus. Hochfrequentierte, stündlich verkehrende Pendlerverbindungen müssen abweichende Fahrtzeiten, Haltausfälle oder sogar vollständige Ausfälle in Kauf nehmen, da einzelne Fernverkehrsfahrten an einzelnen Tagen den Vorrang erhalten.

Wir möchten Ihnen die Auswirkungen an mehreren aktuellen Beispielen verdeutlichen:

- Aufgrund konkurrierender Trassenanmeldungen bei drei Taktverbindungen werden nach jetzigem Stand im Fahrplanjahr 2021 wochentags – auch wegen betriebsbedingter Folgen – sechs Fahrten der Regionalexpress-Linie RE 9 zwischen Aachen und Köln ersatzlos entfallen. Davon sind montags bis freitags täglich ca. 1.600 Pendlerinnen und Pendler betroffen. Weitere 800 Fahrgäste der Linie werden auf diesem Abschnitt wegen zusätzlicher Trassenkonflikte Taktabweichungen, Fahrzeitverlängerungen von bis zu 10 Minuten sowie im weiteren Verlauf auch Haltausfälle in Kauf nehmen müssen.

- Vor allem für den Norden von Rheinland-Pfalz sowie den Raum Siegen ist der RE 9 ebenfalls von großer Bedeutung. Die von den oben genannten Konflikten betroffenen Trassen mit Ankunft in Siegen um 09:50, 13:50 und 15:50 Uhr stellen an den Stationen Au (Sieg) und Betzdorf jeweils wichtige Taktanschlüsse zu Regionalbahnen her, deren Linienverläufe über Rheinland-Pfalz bis nach Hessen reichen. Analog wären aus Umlaufgründen zusätzlich die Gegenleistungen des RE 9 ab Siegen um 10:10, 14:10 und 16:10 Uhr sowie ihre Anschlüsse betroffen. Nach dem aktuellen Stand stehen der DB Regio AG keine Trassen zur Verfügung und die drei Züge in Richtung Siegen würden ersatzlos entfallen. Ebenso würden die Gegenleistungen entfallen, für die zwar Trassen angeboten wurden, wobei aber ohne „zubringende Leistung" für die Durchführung der Fahrt das Fahrzeug fehlen würde.
- Bei der Anmeldung des Netzfahrplanes 2021 für die Linie RB 40 Essen – Hagen ist es zu mehreren Trassenkonflikten mit dem Fernverkehr im zentralen Ruhrgebiet gekommen. Als Lösungsvorschlag wurde angeboten, dass die Linie RB 40 sechsmal täglich den Halt Essen-Kray Süd und viermal täglich Wattenscheid in Laufrichtung Hagen nicht mehr bedient. Die Linie RB 40 stellt für Essen-Kray Süd die stündliche Grundbedienung dar. Mit der Haltauflassung ergibt sich für diesen Haltepunkt sechsmal pro Tag nur noch eine zweistündliche Anbindung, z.T. auch in der Hauptverkehrszeit. Als Alternative wurde auch eine um 8 Minuten verschobene Trasse der RB 40 angeboten, was Anschlussverluste im SPNV und ÖPNV zur Folge hätte. Der Vorschlag stellt aber keine Lösung dar, da die Linie RB 40 gemeinsam mit der Linie RE 16 auf der nachfragestarken Relation Essen – Bochum – Hagen einen angenäherten 30-Minuten-Takt bildet und die verschobenen Abfahrten zu einer sehr unattraktiven Zugverteilung geführt hätte.
- Auf der Achse vom Ruhrgebiet über Recklinghausen und Münster nach Osnabrück kommt es seit Jahren verstärkt zu Trassenkonflikten durch eine steigende Anzahl an Fernzügen. Die hier verkehrenden Linien RE 2 und RE 42 sind hiervon in zunehmendem Maße betroffen. Bereits im aktuellen Fahrplanjahr werden diese beiden Linien mit Aufgaben im besonderen Landesinteresse montags bis freitags in 17 Fällen von Fernzügen überholt. In 19 Fällen entfällt darüber hinaus der Halt des RE 42 in Münster-Albachten, wovon ca. 900 Reisende am Tag betroffen sind. Im Fahrplanjahr 2021 wird die Zahl der Haltausfälle auf 23 steigen.
- Die Grundsanierung der Schnellfahrstrecke Hannover-Fulda verursacht Kapazitätseinschränkungen im Bereich des Bahnhofs Kassel-Wilhelmshöhe. Da auch hier Fernzüge den Vorrang erhielten, steht für die länderübergreifend bedeutsame Linie RE 11 (RRX) keine durchgehende Trasse zur Verfügung, sodass die Linie während der Bauphase in Kassel Hbf endet. Für einen Übergang zwischen Nah- und Fernverkehr sind Reisende in bzw. aus Richtung Süddeutschland und Rhein-Main-Gebiet gezwungen, einen Pendelverkehr zwischen Kassel Hbf und Kassel-Wilhelmshöhe zu nutzen. Nur dadurch konnte ein Ausfall des RE 11 (RRX) im kompletten Zuglauf vermieden werden.

Die genannten Umstände stellen eine nachhaltige Gefahr für den Erfolg des Nahverkehrs dar. Ein Schutz der Taktverbindungen des SPNV ist zwingend erforderlich, wenn die Verkehrswende gelingen soll. In Anbetracht dessen haben die Verbandsversammlungen des Zweckverbands Nahverkehr Westfalen-

Lippe (NWL) und des Zweckverbands Nahverkehr Rheinland (NVR) sowie der Verwaltungsrat der Verkehrsverbund Rhein Ruhr AöR (VRR) Resolutionen mit dem nachfolgenden Inhalt verabschiedet.

Die Verbandsversammlungen von NWL und NVR sowie der Verwaltungsrat des VRR

a) **kritisieren scharf, dass im Verfahren zur Vergabe von Schienentrassen weiterhin keinerlei Verbesserungen hinsichtlich des Schutzes Integraler Taktfahrpläne des SPNV zu verzeichnen sind,**

b) **nehmen mit Befremden zur Kenntnis, dass mit dem ersatzlosen Auslaufen der Rahmenverträge für SPNV-Trassen stattdessen eine erhebliche Verschärfung der Situation in Form von zunehmenden Trassennutzungskonflikten eintritt,**

c) **fordern die DB Netz AG auf, den nach dem Eisenbahnregulierungsgesetz bereits zulässigen Vorrang des SPNV gegenüber nicht in einem Taktfahrplan verkehrenden Zügen in seine Schienennetznutzungsbedingungen aufzunehmen und**

d) **bitten zudem den Bund und das Land NRW dringend darum, den nötigen Infrastrukturausbau gemeinsam mit den SPNV-Aufgabenträgern weiterhin voranzutreiben und dem Stellenwert des SPNV durch eine gesetzliche Absicherung der speziellen betrieblichen Erfordernisse eines Integralen Taktsystems Rechnung zu tragen.**

Der Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord schließt sich dem Inhalt dieser Resolutionen ausdrücklich an.

Wir appellieren daher an die gesamte Bahnbranche sowie alle ihr verbundenen Akteure, sich im Rahmen ihrer jeweiligen Möglichkeiten für eine nachhaltige Verbesserung der Situation einzusetzen. Nur so kann dauerhaft ein attraktives Angebot sichergestellt werden, das die Verkehrswende möglich macht.

Sie finden die vollständigen Gremienvorlagen zu den Resolutionen einschließlich Erläuterungen in den Gremieninformationssystemen von NWL, NVR und VRR, die Sie über die Internetauftritte unter **www.nwl-info.de** bzw. **www.nvr.de** und **www.vrr.de** erreichen. Für Rückfragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Andreas Müller
Verbandsvorsteher
Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe

Dr. Jürgen Pföhler
Verbandsvorsteher
Zweckverband SPNV-Nord

Erik O. Schulz
Verwaltungsratsvorsitzender
Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR

Stephan Santelmann
Verbandsvorsteher
Zweckverband Nahverkehr Rheinland

Joachim Künzel
Geschäftsführer
Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe

Thorsten Müller
Verbandsdirektor
Zweckverband SPNV-Nord

Ronald R.F. Lünser
Vorstandssprecher
Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR

Heiko Sedlaczek
Geschäftsführer
Nahverkehr Rheinland GmbH