



Nahverkehr Rheinland

Zweckverband Nahverkehr – SPNV & Infrastruktur –
Rheinland

Drucksachennummer

2-01-10-15

VORLAGE

Beratungsfolge		Datum
Verbandsversammlung	TOP 18	14.01.2010

☒ öffentlich
☐ nichtöffentlich

Gegenstand:

Resolution zur Gefährdung des ITF-NRW aus Anlass aktueller Trassenkonflikte auf der linken Rheinstrecke

Beschlussvorschlag:

Die Zweckverbandsversammlung beschließt die nachfolgende Resolution und bittet die Geschäftsführung der NVR GmbH, diese dem Minister für Bauen und Verkehr des Landes NRW, dem Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung sowie den Mitgliedern aus der Region im Landtag NRW, im Bundestag sowie im Europäischen Parlament mit der Bitte um Unterstützung zuzuleiten.

Resolution:

Die Zweckverbandsversammlung nimmt mit großem Bedauern zur Kenntnis, dass im Rahmen der wettbewerblichen Marköffnung für internationale Schienenverkehre auf hoch belasteten Strecken in unserer Region aufgrund der derzeitigen rechtlichen Rahmenbedingungen (Eisenbahninfrastrukturverordnung) die nachfragestarken und bewährten Produkte des Integralen Taktfahrplans für Nordrhein-Westfalen in ihrer Existenz bedroht sind.

Neue Marktteilnehmer erproben auf der linken Rheinstrecke zwischen Mainz und Köln die Wirtschaftlichkeit von Fernverkehrsprodukten in unmittelbarem zeitlichen Parallellauf zu vorhandenen Konkurrenzprodukten des DB-Fernverkehrs. Dies um den Preis, dass die bisher im minutengleichen 60-Min-Takt verkehrende MittelrheinBahn täglich 14 Mal um bis zu 7 Minuten verdrängt wird und zusätzlich noch mindestens 2 Halte wegfallen, für die es keinerlei Ersatzbedienung gibt. Gerade der vom Gesetzgeber gewünschte diskriminierungsfreie Zugang aller Zugangsberechtigten führt an dieser Stelle zu einer ungewollten Diskriminierung des SPNV, den es eigentlich zu schützen gilt.

Land, Bund und die EU-Kommission werden aufgefordert, die rechtlichen Rahmenbedingungen so zu modifizieren, dass auch auf hoch belasteten Eisenbahnstrecken die Prioritäten so ausgestaltet werden, dass mit breitem Konsens zwischen dem Land, der Region, dem Infrastrukturbetreiber und den Eisenbahnverkehrsunternehmen abgestimmte und in der Regel mit Investitionen der öffentlichen Hand geförderte integrale Taktkonzepte vorrangig zu trassieren sind.

Gleichzeitig wird der für den Ausbau und den Erhalt der Infrastruktur der Bundesschienenwege verantwortliche Bundesverkehrsminister aufgefordert, die DB Netz AG zu veranlassen, kurzfristig für hoch belastete Strecken wie z.B. für die Linke Rheinstrecke und den Knoten Köln mit dem Land und der Region abgestimmte Zielkonzepte zu entwickeln und umzusetzen, damit die Infrastruktur schnellstmöglich so zukunftssicher ausgebaut wird, dass möglichst allen Trassennutzern nachfragekonforme Trassenkapazitäten angeboten werden können.

Zusätzlich ist bei Neubauvorhaben von Haltepunkten bereits in der Planungsphase zum Beispiel über eine rahmenvertragliche Absicherung Rechtsicherheit darüber herzustellen, dass die vorher im bereits Konsens zwischen dem Land, der Region und den Eisenbahninfrastrukturunternehmen abgestimmten Betriebskonzepte zum Inbetriebnahmezeitpunkt mit den dafür notwendigen Trassenfenstern abgesichert werden.

☐ Fortsetzung umseitig

Erläuterungen:

1. Allgemeines:

Die Angebote im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) des NVR verkehren auf der Infrastruktur der DB Netz AG; dort weitgehend im Mischbetrieb mit dem übrigen Güter- und schnellem Personenfernverkehr, sofern keine eigenen Gleise z.B. für den S-Bahn-Verkehr zur Verfügung stehen.

Aus dieser Mischverkehrssituation heraus resultiert insbesondere bei stärker belasteten Strecken ein Wettbewerb um die besten „Slots“, also um die Fahrplatrassen, zumal es sich oftmals um in Netze eingebundene Verkehre handelt, die ganz bestimmte Zeitfenster benötigen.

Das Verfahren zur diskriminierungsfreien Trassenvergabe der DB Netz AG ist in der Eisenbahninfrastrukturbenutzungsverordnung (EIBV) grundsätzlich geregelt. Darauf basierend hat das Eisenbahninfrastrukturunternehmen – hier DB Netz AG – Schienennetz-Benutzungsbedingungen (SNB) zu erstellen.

Die Bundesnetzagentur (BNA) überwacht als Regulierungsbehörde die Einhaltung der EIBV sowie der SNB.

Das Verfahren zur Trassenvergabe für den jeweiligen Netzfahrplan beginnt mit einer Anmeldefrist der Wunschtrassen, das ist jährlich der 2. Montag im April. In der Trassenkonstruktionsphase auftretende Trassenkonflikte werden in einem Koordinierungsverfahren mit den beteiligten Eisenbahnverkehrsunternehmen erörtert und nach Lösungen gesucht. Gelingt dies nicht, setzt ein Entscheidungsverfahren nach § 9 EIBV in der dort genannten Prioritätenreihung ein:

- Priorität 1 = Grenzüberschreitende Zugtrassen
- Priorität 2 = Vertakteter oder ins Netz eingebundener Verkehr
- Priorität 3 = Zugtrassen für den Güterverkehr

Bei in der Priorität gleichrangigen Verkehren ist im Konfliktfall der Zugtrasse der Vorzug zu geben, bei der das höchste Regelentgelt erzielt wird. Sind mehr als zwei Zugtrassen betroffen, zählt die höchste Summe der Regelentgelte.

Ist auch dann noch keine Entscheidung möglich, sind die beteiligten Eisenbahnverkehrsunternehmen gefordert, innerhalb von 5 Werktagen Preisangebote oberhalb der Regelentgelte über die Regulierungsbehörde anzubieten. Über das Höchstgebot erfolgt dann die Entscheidungsfindung durch das Eisenbahninfrastrukturunternehmen, in diesem Fall durch die DB Netz AG in förmlichen Verfahren.

2. Rahmenvertragliche Trassenkonflikte auf der linken Rheinstrecke:

Zum Zwecke der möglichst weitgehenden und längerfristigen Sicherung der Trassen für den SPNV haben die Aufgabenträger ihre verkehrsvertraglich gebundenen Eisenbahnverkehrsunternehmen beauftragt, über Rahmenverträge die benötigten Trassenkapazitäten soweit möglich für den Zeitraum der Netzfahrpläne 2011-2015 zu binden. Im Falle der MittelrheinBahn wurde trans regio Deutsche Regionalbahn GmbH von den beteiligten Aufgabenträgern NVR, SPNV-Nord und ZSPNV Süd für die Strecken Köln – Koblenz (RB 26) und Koblenz – Mainz (RB 32) mit der fristgerechten Beantragung bis zum 19.10.2009 betraut.

Im Rahmen der Konstruktionsphase der Rahmenvertragstrassen hat DB Netz nicht miteinander vereinbare Trassenwünsche von einzelnen Eisenbahnverkehrsunternehmen festgestellt (trans regio und KEOLIS) und Anfang Dezember das o. g. und in der EIBV sowie den SNB genannte Koordinierungsverfahren eingeleitet mit dem Ziel, über größere Trassenspielräume beiden EVU ein Rahmenvertragsangebot machen zu können.

Zum Hintergrund: KEOLIS beabsichtigt erstmalig zum Jahresfahrplan 2011 kommerzielle grenzüberschreitende Fernverkehre täglich und im 2-Stunden-Takt von Strasbourg über Frankfurt (M) Flughafen – Mainz – Koblenz – Bonn – Köln – Düsseldorf – Gelsenkirchen nach Hamburg und Berlin anzubieten und hat deshalb für die nächsten 5 Jahre diese Rahmenvertragstrassen entlang der linken Rhein-strecke unmittelbar vor (Ri. Norden) sowie unmittelbar nachfolgend (Ri. Süden) in Konkurrenz zur IC-Linie Hamburg – Ruhrgebiet – Köln – Koblenz – Mainz – Stuttgart der DB Fernverkehr AG angemeldet.

Diese nicht miteinander kompatiblen Trassenanmeldungen könnten aus Sicht der DB Netz AG nur mit Taktabweichungen und Wegfall von Halten bei der MittelrheinBahn gelöst werden. Im NVR-Abschnitt bedeutet dies, dass täglich 14 Züge betroffen sind, die an mindestens 2 Stationen zwischen Köln und Remagen nicht mehr halten können, gekürzte Aufenthaltszeiten in Bonn Hbf und den Verzicht auf den künftigen Halt an der geplanten Station Bonn Bundesviertel sowie Taktabweichungen zwischen 4 und 7 Minuten auf allen Zwischenstationen. Ein merkbarer Fahrplan – und das ist das Wesen des Taktfahrplans – ist nicht mehr gegeben; Alternativbedienungen im SPNV bei den wegfallenden Halten existieren nicht. Ähnliche massive Angebotsverschlechterungen drohen im Abschnitt Koblenz – Mainz. Unter Federführung des NVR haben die drei Aufgabenträger SPNV-Nord, ZSPNV Süd und NVR die trans regio Deutsche Regionalbahn GmbH beauftragt, derartige Planungen der DB Netz AG kategorisch abzulehnen. Neben den verkehrlichen Nachteilen sind auch wirtschaftliche Einbußen zu bedenken, denn trans regio Deutsche Regionalbahn GmbH wurde in einem Netto-Prinzip-Wettbewerbsverfahren mit der Leistungserbringung beauftragt und hat damit Ertragsverantwortung. Inwieweit sich die gegenüber dem Ausschreibungsfahrplan geänderten Rahmenbedingungen auf die Ertragssituation von trans regio Deutsche Regionalbahn GmbH auswirken könnten, kann momentan nicht beurteilt werden.

3. Grundsätzliche Bedeutung der Trassenvergabe für die Sicherung des ITF NRW:

Das heutige linienbezogene, vertaktete und miteinander sowie mit dem übrigen ÖPNV vernetzte Angebot des landesweiten Integralen Taktfahrplans (ITF NRW) wurde in den Jahren 1998 und 2003 geschaffen. Wesentliches Merkmal sind die ganztägig gleich bleibenden, leicht einprägsamen und zuverlässig stündlich wiederkehren Fahrplanzeiten (Abfahrtsminuten) sowie die ebenfalls immer gleichbleibende Haltepolitik, die einen leichten Systemzugang zum SPNV ermöglicht und aufgrund der konsequenten Systematik die entsprechenden Anschlüsse an den Verknüpfungspunkten ermöglicht. Dieses System hat zweifellos mit dazu beigetragen, dass die kontinuierlich positive Nachfrageentwicklung im NVR so erreicht wurde.

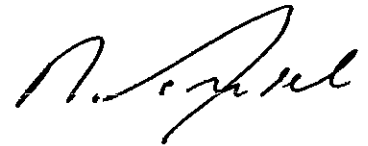
Aufgrund der o.g. Trassenkonflikte würde für die MittelrheinBahn der bisherige Taktfahrplan aufgegeben werden müssen. Tagsüber wären alle 2 Stunden Bedienungslücken für 2 Stationen hinzunehmen und für alle übrigen Stationen abweichende Minutenlagen zu tolerieren.

Es kann verkehrspolitisch nicht gewollt sein, mit hohem Planungs- und z. T. Investaufwand in die Bundesschienenwegeinfrastruktur erreichte nachhaltig positive Entwicklungen mit landesweiter Auswirkung unter dem Gesichtspunkt einer Förderung des freien Wettbewerbs um Schienenwegkapazitäten aufzugeben. Die bisherigen Verordnungsinhalte des Gesetzgebers würdigen die Daseinsvorsorgefunktion des SPNV für die Mobilitätsversorgung der Bevölkerung in keinsten Weise, sondern fokussieren im Konfliktfall auf ein Höchstpreisverfahren, bei dem der von den Aufgabenträgern mit Zuwendungen des Bundes nach dem Regionalisierungsgesetz finanzierte gemeinwirtschaftliche SPNV materiell chancenlos gestellt wird. Dieser nun am Trassenkonflikt KEOLIS/trans regio erkennbaren eska-

lierenden Fehlentwicklung, die als den SPNV diskriminierend zu bewerten ist, muss entgegen getreten werden.

4. Resolutionsvorschlag der NVR-Geschäftsführung

Aufgrund der vorgenannten Erläuterungen empfiehlt die Geschäftsführung des NVR die Verabschiedung einer Resolution an die Verkehrsminister von Bund und Land sowie die Mitglieder aus der Region im Landtag NRW, im Bundestag sowie im Europäischen Parlament, um die negativen Auswirkungen der bisherigen Rahmenbedingungen an diesem Beispiel zu verdeutlichen und für die Zukunft den Rechtsrahmen zu modifizieren, dass der Erhalt bewährter integrierter Verkehrssysteme gesichert werden kann



Der Verbandsvorsteher