



Nahverkehr Rheinland

Nahverkehr Rheinland GmbH · Glockengasse 37 - 39 · 50667 Köln

Bundesministerium für Verkehr und
digitale Infrastruktur
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

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: TB BVWP 2030

Durchwahl: - 6677

6. April 2016

E-Mail: g.troesser-berg@nvr.de

Bundesverkehrswegeplan 2030 – Stellungnahme des NVR

Sehr geehrte Damen und Herren,

mit Datum vom 16.03.2016 wurde der Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030 veröffentlicht. In einem Konsultationsverfahren konnten sich alle Interessierten zu dem vorgelegten BVWP-Entwurf äußern. Der Nahverkehr Rheinland als SPNV-Aufgabenträger für die Region Köln – Bonn – Aachen sowie den umliegenden Landkreisen bedankt sich für die Gelegenheit zur Stellungnahme. Unsere Stellungnahme bezieht sich im Wesentlichen auf den Verkehrsträger Schiene und ist nach den laufenden Nummern des BVWP – Entwurfs geordnet.

1. Laufende und fest disponierte Projekte

1.1 Projekt-Nr. L01 Maßnahmen mit einem Restvolumen < 50 Mio. €

Verlängerung der Schnellfahrstrecke Köln – Rhein/Main

Der NVR geht davon aus, dass der Bau der Schnellfahrstrecke Köln – Rhein/Main mit dem abschließenden Ausbau des Streckenabschnitts Gummersbacher Straße – Abzweig Flughafen Nordwest in Köln gemäß den abgestimmten Planungen von Bund und Land vollendet wird. Der Bahnhof Köln-Messe/Deutz (tief) erhält damit einen direkten Anschluss an die Schnellfahrstrecke.

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

Vorsitzender des Aufsichtsrates: Dierk Timm	Vorsitzender der Gesellschafterversammlung: Dr. Hermann-Josef Tebroke	Geschäftsführung: Dr. Norbert Reinkober Heiko Sedlaczek Dr. Wilhelm Schmidt-Freitag	Amtsgericht Köln HRB 62186 Steuer Nr.: 215/5913/0778	Sparkasse KölnBonn Konto 190 135 957 8 BLZ 370 501 98 IBAN DE87 3705 0198 1901 3595 78 BIC: COLSDE33XXX
--	--	--	---	---

1.2 Projekt Nr. 15 – L15 ABS Köln – Aachen

Im Entwurf des BVWP zu dem Vorhaben ist vermerkt, dass für das Vorhaben bis zu einer Bewertungsaktualisierung die letzte Bewertung gelte, nach der das Projekt fortgeführt werden darf. Trotzdem werden wesentliche Bestandteile der noch fehlenden Ausbaumaßnahmen in den potenziellen Bedarf abgeschoben (PB 2-048-V01). Aus Sicht des NVR ist dies nicht zielführend. Insbesondere der 3-gleisige Ausbau im Bereich Aachen-Rothe Erde (Verlängerung Gleis 13 um 1,7 km in Richtung Eilendorf) sowie die Geschwindigkeitserhöhung im Bahnhof Eschweiler auf 160 km/h inklusive eines güterzuglangen Überholungsgleises sind aus Sicht des NVR zwingend im laufenden Projekt noch umzusetzen. Durch den Verzicht auf das Projekt „Eiserner Rhein“ wird die Strecke Köln – Aachen langfristig das Rückgrat des Schienengüterverkehrs nach Belgien zu den Nordseehäfen Antwerpen und Zeebrügge und zunehmend auch zum Kanaltunnel darstellen. Daher sind alle Maßnahmen zur Kapazitätssteigerung im Streckenabschnitt Düren – Aachen aus Sicht des NVR zwingend erforderlich.

2. Neue Vorhaben, Vordringlicher Bedarf (VB-E u. VB)

2.1. Projekt-Nr. 2-004-V03 Korridor Mittelrhein: Zielnetz 1

Der NVR unterstützt den vollständigen zweigleisigen Ausbau der Siegstrecke auch in den Streckenabschnitten Blankenberg – Merten und Schladern – Rosbach. In der Einstufung der Projektvorschläge für den Schienenteil des BVWP waren unter der Projektnummer 1-408 der Anmeldung in der Maßnahmenbeschreibung höhenfreie Verknüpfungen in Troisdorf, Wetzlar, Dutenhofen, Friedberg und Großkrotzenburg aufgeführt. Das Projektdossier aus PRINS zu Projekt-Nr. 2-004-V03 enthält nur noch höhenfreie Verknüpfungen in Friedberg und Großkrotzenburg. Der NVR hält aber eine höhenfreie Verknüpfung der Strecke 2324 (Rechte Rheinstrecke) in die Strecke 2651 (Siegstrecke) in Troisdorf in der Relation Gremberg – Siegen für zwingend erforderlich. Eine höhengleiche Verknüpfung würde die Betriebsqualität der Linien S 12 und S 13 (10-Minuten-Takt gemeinsam) sowie zahlreicher SPNV-Linien erheblich beeinträchtigen. Es ist sicher zu stellen, dass die Bewohner des Siegtals einen ausreichenden Lärmschutz aufgrund des zunehmenden Güterverkehrs erhalten.

2.2 Projekt- Nr. 2-020-V01 Rhein-Ruhr-Express

Der NVR stimmt der Aufnahme dieses Projektes in den vordringlichen Bedarf ausdrücklich zu. Wir schlagen allerdings vor, die Bauteile des RRX aus der Stufe des potentiellen Bedarfs (Ausbau Bahnhof Köln – Mülheim als RRX-Systemhalt, Durchgehender 6-gleisiger Ausbau im Abschnitt Düsseldorf-Kalkum – Duisburg) in die Stufe des vordringlichen Bedarfs aufzunehmen. Der NVR nimmt das im Planfall beschriebene Bedienungsangebot für die RRX-Linien zur Kenntnis. Der Planfall sieht die Führung von jeweils zwei RRX-Linien von Köln aus nach Aachen und nach Bonn-Koblenz vor. Auf der Strecke Köln – Koblenz würde dies den Bau zusätzlicher Bahnsteiglängen in Sechtem, Roisdorf und Bonn-Mehlem erfordern. Der NVR begrüßt diese geplante weitere Kapazitätsausweitung auf den Außenästen des RRX-Systems.

2.3 Projekt-Nr. K-003-V99 Großknoten Köln

Aufgrund der überragenden Bedeutung für die Region wird der NVR zusammen mit der DB Netz eine gesonderte Stellungnahme abgeben. Grundsätzlich begrüßt der NVR die Aufnahme des Knotens Köln in die Kategorie Vordringlicher Bedarf. Dies deckt sich vollständig mit den Erfahrungen des NVR als SPNV-Aufgabenträger für die Region. Der NVR strebt an, gemeinsam mit dem BMVI und der DB Netz schnellstmöglich die Arbeiten zur Projektdefinition aufzunehmen.

2.4 Projekt-Nr. K-999-V99 Projekte des potenziellen Bedarfs (mikroskopische Maßnahmen)

Wir schlagen den Bau von güterzuglangen Überholungsgleisen in Erkelenz (Strecke 2550 Mönchengladbach - Aachen) und Aachen Hbf vor. Diese könnten Güterzüge von und zu den belgischen Nordseehäfen Antwerpen und Zeebrügge nutzen.

3. Vorhaben des Potentiellen Bedarfs, die in den VB oder WB aufsteigen können

3.1 Projekt Nr. 2-004-V04 Korridor Mittelrhein: Zielnetz II

Nach Auffassung des NVR wäre eine NBS Troisdorf –Mainz-Bischofsheim durchaus geeignet, für das Mittelrheintal insbesondere auch für die Bundesstadt Bonn eine nachhaltige verkehrliche Entlastung zu erreichen. Dabei ist nach Auffassung des NVR auf eine leistungsfähige Anbindung der NBS in Troisdorf an das vorhandene Netz zu achten. Hilfreich wäre hierzu dafür aus unserer Sicht das bislang nicht in den BVWP aufgenommene Projekt I-243 Eisenbahnspange Köln/Brühl – Porz-Wahn (Rheinquerung), welches die direkte Verbindung des KLV-Bahnhof Köln-Eifeltor mit der NBS Troisdorf – Mainz-Bischofsheim darstellen würde. Trassenkapazitäten auf der Südbrücke in Köln werden langfristig eingeschränkt, da die Stadt Köln und der NVR dort die Schaffung einer S-Bahnlinie im 20-Minuten-Takt anstreben (siehe Nahverkehrsplan NVR Zielnetz 2030).

3.2 Projekt Nr. 2-020-V02 RRX

Wie unter Projekt Nr. 2-020-V01 erwähnt, setzt sich der NVR für den vollständigen 6-gleisigen Ausbau zwischen Düsseldorf-Kalkum und Duisburg sowie für die Aufnahme des Bahnhofs Köln-Mülheim als RRX-Systemhalt ein. Beide Teilmaßnahmen sollen nach Ansicht des NVR in den Vordringlichen Bedarf aufgenommen werden.

3.3 Projekt Nr. 2-025-V01 Grenze D/NL – Kaldenkirchen – Viersen – Rheydt-Odenkirchen

Mit Verbindungskurven auf niederländischem Staatsgebiet soll der Güterverkehr in Richtung der belgischen Seehäfen Antwerpen und Zeebrügge über die Strecke Köln – Kaldenkirchen langfristig geführt werden. Da dieses Projekt in den weiteren Bedarf eingruppiert wurde, kommt der Vollendung der ABS Köln – Aachen einschließlich der kapazitätssteigernden Ausbauten große Bedeutung zu. Der NVR begrüßt, dass die Beseitigung der eingleisigen Streckenabschnitte zwischen Odenkirchen und Rheydt sowie zwischen Dülken und Kaldenkirchen im BVWP enthalten sind und unterstützt einen Aufstieg in die Stufe des Vordringlichen Bedarfs.

3.4 Projekt 2-042-V01 NBS Rheydter Kurve

Der NVR begrüßt die Aufnahme dieses Vorhabens in den BVWP und sieht diese Verbindungskurve als sinnvolle Ergänzung der Maßnahmen zum Ausbau des Knotens Kölns an.

3.5 Projekt 2-48-V01 ABS Köln – Aachen

Aus Sicht des NVR ist es zielführend, das laufende Projekt Nr. 15 – L15 ABS Köln – Aachen planmäßig zu Ende zu führen. Hierzu zählen wir den Neubau von Überholgleisen im Bahnhof Aachen – Rothe Erde und die Geschwindigkeitserhöhung im Abschnitt Aachen – Düren. Von der Geschwindigkeitserhöhung würde auch der Rhein-Ruhr-Express (Projekt- Nr. 2-020-V01) profitieren, in dessen Planfall zwei Linien im 30-Minuten-Takt zwischen Düren und Aachen vorgesehen sind. Eine Zurückstufung von Teilmaßnahmen der ABS Köln – Aachen in die Stufe des potentiellen Bedarf wird vom NVR abgelehnt.

3.6 Projekt Nr. K-003-V01 Knoten Köln

Die im Projektdossier genannten Maßnahmenbeschreibungen sind aus Sicht des NVR indisponibel für den Ausbau des Knoten Köln. Insbesondere das Überwerfungsbauwerk Hürth-Kalscheuren zur höhenfreien Einfädelung der Eifelstrecke (Strecke 2631) in die linke Rheinstrecke (Strecke 2630) ist hervorzuheben. Die langlaufenden Regionalexpresszüge Köln – Trier erfüllen auf der Eifelstrecke weitgehend Funktionen des Fernverkehrs.

Der NVR bittet das BMVI um Prüfung ob das unter Nr. 1-101 angemeldete Vorhaben „Weiterführung des Gütergleises von Hürth-Kalscheuren bis Brühl Gbf und niveaufreie Einführung in den Nordkopf Brühl Gbf“ ebenfalls in den Knoten Köln eingebunden werden kann. Durch diese Maßnahme kann die Anbindung des Chemiestandortes Köln mit seinem hohen Güteraufkommen konfliktfrei mit den Güterbahnhöfen Köln-Eifeltor (KLV) und Gremberg Rbf verbunden werden, ohne dass die linke Rheinstrecke benutzt werden muss.

Aufgrund der überragenden Bedeutung für die Region wird der NVR zusammen mit der DB Netz eine gesonderte Stellungnahme abgeben. Grundsätzlich begrüßt der NVR die Aufnahme des Knotens Köln in die Kategorie Vordringlicher Bedarf. Dies deckt sich vollständig mit den Erfahrungen des NVR als SPNV-Aufgabenträger für die Region. Der NVR strebt an, gemeinsam mit dem BMVI und der DB Netz schnellstmöglich die Arbeiten zur Projektdefinition aufzunehmen.

4. Straßenprojekt 164 NW A553-G10-NW AK Köln-Godorf – AD Köln-Lind (Neue Rheinquerung) – Anmeldung Schiene I-243 Eisenbahnquerspange Köln/Brühl – Porz-Wahn

Während das Straßenprojekt als neues Vorhaben in die Stufe „weiterer Bedarf mit Planungsrecht“ aufgenommen wurde, ist das Schienenprojekt als nicht wirtschaftlich für den BVWP verworfen worden. Der NVR sieht für beide Projekte einen gemeinsamen Ansatzpunkt, da es aus raumplanerischer Sicht nur wenige Punkte gibt, an denen die für den Großraum Köln – Bonn wichtige zusätzliche Rheinquerung realisiert werden kann. Entgegen der Angabe im Bewertungsverfahren sieht der NVR durchaus einen erheblichen Nutzen für den Güterverkehr, da der Güterbahnhof Köln-Eifeltor

(KLV) mit der rechten Rheinstrecke und dem Mittelrheinkorridor I und II verbunden werden kann. Die Strecke 2641 über die Südbrücke in Köln wird in den kommenden Jahren auch Aufgaben als S-Bahn übernehmen. Aus konstruktiver Sicht wäre ein gemeinsames Brückenbauwerk die wirtschaftlichste Lösung. Die neue Schienenverbindung hätte natürlich erhebliche regionale Bedeutung mit Anbindung der Städte Niederkassel und Wesseling an das regionale Schienennetz in Richtung Köln sowie der Schaffung einer Direktverbindung von Bonn Hbf zum Flughafen Köln/Bonn. Aus Sicht des NVR sollte das Schienenprojekt zumindest in den weiteren Bedarf aufgenommen werden. Von der herausragenden Bedeutung für die Wachstumsregion Köln/Bonn ist eine Aufnahme beider Projekte als kombiniertes Schiene/Straße-Projekt in die Stufe „vordringlicher Bedarf“ gerechtfertigt, da es die Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes der Region in einem ganzheitlichen Ansatz gesteigert wird.

Gerne stehen wir Ihnen für Rückfragen zur Verfügung. Bei der Umsetzung der Schienenprojekte im Großraum Köln sichern wir Ihnen unsere volle Unterstützung zu.

Mit freundlichen Grüßen
Nahverkehr Rheinland GmbH
i. A.

Dr. Norbert Reinkober

i. A.
Heiko Sedlaczek