

☒ Öffentliche Sitzung

☐ Nichtöffentliche Sitzung

Beratungsfolge:

Ausschuss für Planung, Umwelt und Verkehr	18.11.2015
Kreisausschuss	02.12.2015
Kreistag	16.12.2015

**Nahverkehrsplan (NVP) SPNV 2016 des NVR
hier: Stellungnahme des Kreises Euskirchen**

Sachbearbeiter/in: Frau Kratzke

Tel.: 15 537

Abt.: 60.13

☒ Die Vorlage berührt nicht den Etat des lfd. Haushaltsjahres.

☐ Die Vorlage berührt den Etat auf der Ertrags- und/oder Einzahlungsseite.

☐ Mittel stehen haushaltsrechtlich zur Verfügung. Produkt: Zeile:

☐ Mittel stehen haushaltsrechtlich nicht zur Verfügung.

☐ Mittel werden über-/außerplanmäßig bereitgestellt. Produkt: Zeile:

Kreis-
kämmerer

Deckungsvorschlag:

☐ Es entstehen Folgekosten - siehe anliegende Folgekostenberechnung.

Beschlussempfehlung der Verwaltung:

Der Kreistag beschließt die in der Begründung dargestellte Stellungnahme zum Entwurf des Nahverkehrsplanes (NVP) SPNV 2016 des NVR.

Begründung:

Die Kreise, kreisfreien Städte und SPNV-Aufgabenträger stellen nach § 8 ÖPNVG NRW zur Sicherung und zur Verbesserung des ÖPNV jeweils einen Nahverkehrsplan auf. Der Entwurf des SPNV-Nahverkehrsplans 2016 des Zweckverbands Nahverkehr Rheinland (NVR) wurde am 02.10.2015 von der Verbandsversammlung beschlossen. Nunmehr führt der NVR eine Beteiligung der Träger öffentlicher Belange durch. Beteiligt werden die ÖPNV-Aufgabenträger im Verbandsgebiet des NVR, die Verkehrsunternehmen und die benachbarten SPNV-Zweckverbände. Nach den Planungen des NVR sollen die Zusammenfassung der Stellungnahmen sowie die endgültige Fassung des SPNV-Nahverkehrsplans 2016 im Frühjahr 2016 den Gremien des NVR zum Beschluss vorgelegt und anschließend veröffentlicht werden.

Unter dem Link

https://www.nvr.de/fileadmin/Dateien/PDF/20151002_SPNVNahverkehrsplan_2016_Entwurf.pdf kann der Entwurf des SPNV-Nahverkehrsplans 2016 heruntergeladen werden. Die PDF-Datei ist zudem digital beigelegt.

Der Kreis Euskirchen ist aufgefordert, bis zum 31.12.2015 seine Stellungnahme abzugeben. Die Verwaltung schlägt folgende Stellungnahme aus Sicht des Kreises Euskirchen als Aufgabenträger des ÖPNV vor. Die konkreten Forderungen sind durch Unterstreichungen kenntlich gemacht.

1. Reaktivierung von Schienenstrecken

Die Schienenstrecke Euskirchen – Düren ist im Planungsraum des NVR (S. 2-4, Abb. 2) dargestellt und bei der Darstellung der Verbindungsqualität im SPNV (S. 5-6) werden der Strecke „Defizite in der SPNV-Verbindungsqualität“ bescheinigt.

Zudem wird ausgeführt, dass eine Reaktivierung der Bördebahn untersucht wird (Seite 6-2), wobei auch eine kurze Darstellung des seit 2015 geltenden Fahrplanangebotes vorgenommen wird. Auf Seite 7-3 (Zielnetz 2020) ist formuliert, dass „in Abhängigkeit von den zur Verfügung stehenden Mitteln für den SPNV-Betrieb der Betrieb auf der Bördebahn ... aufrechterhalten bzw. verdichtet werden soll. Für das Zielnetz 2025 (Text S. 7-6) ist formuliert, dass „in Abhängigkeit von den zur Verfügung stehenden Mitteln angestrebt wird, den Verkehr auf der Bördebahn ... weiter zu verdichten.“ In den bildlichen Darstellungen beider Zielnetze (S. 7-4, S. 7-7) sind jedoch in der Legende keine Maßnahmen zur Bördebahn aufgeführt.

Auf Seite 6-3 wird erläutert, dass der Hauptausschuss den NVR beauftragt habe, eine Priorisierung der Reaktivierungsstrecken vorzunehmen; das Ergebnis dieser Untersuchung läge aber noch nicht vor. In der Liste der zu untersuchenden Reaktivierungen ist neben der Bördebahn auch die Olefthalbahn aufgeführt.

Die Bördebahn wird weiterhin in Kapitel 7 (Seite 7-9) in der Auflistung der erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen erwähnt. Konkret wird ein „Teilausbau der Infrastruktur“ beschrieben und dass „Umfang und Einzelheiten der Maßnahmen hierzu im Einzelfall geprüft werden müssen“.

Folgende weitere Darstellungen bzw. Festlegungen sind aus Sicht des Kreises Euskirchen zur Maßnahme „Reaktivierung der Schienenstrecke Euskirchen – Düren“ erforderlich:

a) Darstellung des Planungsstandes

Es sollte dargestellt werden, dass für diese Maßnahme ein weit fortgeschrittener Planungsstand vorliegt. Hinzuweisen ist insbesondere auf die Verkehrsuntersuchung aus dem Jahr 2011 und das „Vereinfachte Projekt-Dossierverfahren“ (2013), das einen Nutzen-Kostenfaktor von größer als 1 erwarten lässt.

b) Ergebnisse der Priorisierung

Die Ergebnisse der Priorisierung von zur Reaktivierung anstehenden Schienenstrecken sollten Bestandteil des aktuell fortzuschreibenden NVP SPNV sein. Dies vor dem Hintergrund, dass im NVP die Grundlagen über das zukünftige Leistungsangebot im SPNV getroffen werden und eine Voll-Reaktivierung der Schienenstrecke Euskirchen – Düren innerhalb der Laufzeit des NVP SPNV liegen könnte.

c) Weitere Planungen des NVR

Der NVR hat bereits Festlegungen für den Betrieb im Jahr 2016 und Überlegungen für den Zeitraum darüber hinaus angestellt. Diese sollten im NVP Berücksichtigung finden.

d) Infrastrukturausbau der Bördebahn

Unter 7-9 sollte erwähnt werden, dass seitens der Rurtalbahn bereits einige Infrastrukturmaßnahmen auf der Bördebahn, die der Reaktivierung dienen, umgesetzt wurden.

e) Aufnahme in die Zielnetze 2015 und 2030

In den bildlichen Darstellungen beider Zielnetze (S. 7-4, S. 7-7) sind die vom NVR vorgesehenen Maßnahmen zur Bördebahn aufzuführen.

2. Herstellung der Barrierefreiheit an den Haltepunkten der Eifelstrecke

Unter 3-7 werden allgemeine Forderungen nach einer Verbesserung der Zugänglichkeit der Verkehrsstationen und Bahnsteige erhoben. Hierbei wird auf die zuständigen Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) und Kommunen verwiesen.

Auch wenn die Zuständigkeit des NVR als Fördergeber begrenzt ist, sollte der NVP dazu dienen, eine Bestands- und Mängelanalyse aller Haltepunkte im Gebiet des NVR vorzunehmen und hierauf aufbauend eine Maßnahmenliste mit Priorisierung zu erstellen. Diese wäre Grundlage für die Gespräche mit den Eisenbahninfrastrukturunternehmen und Kommunen geeignet.

Bezogen auf die Haltepunkte der Eifelstrecke sollte eine Darstellung der geplanten bzw. erforderlichen Maßnahmen erfolgen.

Auf S. 6-5 wird aufgeführt, dass der NVR die Erhebung der Stationsqualität zukünftig regelmäßig durchführen und die Ergebnisse in einem Stationsbericht veröffentlichen will. Aus Sicht des Kreises Euskirchen muss hierauf aufbauend eine zügige Mängelbeseitigung als Zielvorstellung definiert werden. Das Beispiel Bahnhof Euskirchen, an dem die neu installierten Aufzüge immer wieder für mehrere Wochen defekt waren und damit den Zugang mobilitätseingeschränkter Personen unmöglich gemacht haben, zeigt, dass ein Einwirken auf DB Station &Service notwendig ist, um die Barrierefreiheit auch tatsächlich zu gewährleisten.

3. Verbesserung der Zuverlässigkeit und der Kapazität auf der Eifelstrecke

a) Zuverlässigkeit

In Kapitel 6 (S. 6-3 ff) werden allgemeine Aussagen zur Streckenleistungsfähigkeit getroffen. Einige Abzweigstellen werden als problematische Engpässe benannt. Für den Kreis Euskirchen hat die hier genannte Abzweigstelle „Hürth-Kalscheuren“ Bedeutung, da diese die Eifelstrecke betrifft.

Bezogen auf die Eifelstrecke sind jedoch noch weitere Infrastrukturbestandteile (Bahnübergänge, Stellwerke) für eine eingeschränkte Betriebsstabilität verantwortlich.

Bestehende Mängel im Bereich der verschiedenen Strecken sollten im NVP aufgezeigt werden und als Grundlage der Forderung einer Mängelbeseitigung durch das EIU dienen.

b) Kapazität

Auf den Seiten 5-7 ff werden Aussagen zu der Auslastung der Züge in der HVZ getroffen. Für bestimmte Linien wird aufgrund der zu erwartenden steigenden Nachfrage ein Handlungsbedarf gesehen. Hier werden die Linien der Eifelstrecke (RB 24, RE 12, RE 22) oder der Voreifelbahn (RB

23/S 23) nicht genannt. Gleichwohl erfolgen auf Seite 5-10 Ausführungen dahingehend, dass auf den Linien RE 22 und RB 24 in der morgendlichen HVZ Kapazitätsengpässe bestehen. Um die Situation zu entschärfen, sollen ab 2017 neun größere Fahrzeuge (Umbau der vorhandenen Fahrzeuge mit zusätzlichen Mittelteilen) eingesetzt werden.

Grundsätzliche Verbesserungen auf der Eifelstrecke seien jedoch nur durch einen Infrastrukturausbau erreichbar, der die Angebotsumstellung aus den S- Bahn-Betrieb ermögliche.

Für die S 23/ RB 23 werden seit der Kapazitätserhöhung zum Fahrplan 2015 keine Kapazitätsprobleme benannt.

Problematisch war aus Sicht des Kreises Euskirchen die Kapazitätsauslastung der so genannten Schülerfahrten zwischen Euskirchen und Bad Münstereifel. Hier konnte durch organisatorische (Freigabe der 1. Klasse) und personelle Maßnahmen (regelmäßiger Einsatz DB-Servicepersonal und sporadischer Einsatz der Bundespolizei) eine Verbesserung der Situation erreicht werden.

Im NVP sollte verankert werden, dass bei Fahrzeugen, die über automatische Zählsysteme verfügen, regelmäßige Auswertungen und Vergleiche mit der bereitgestellten Kapazität angestellt werden.

Zudem sollte hinterfragt werden, ob im Hinblick auf die häufigen Fahrzeugausfälle im Vareo-Netz die derzeitigen Fahrzeugkapazitäten ausreichend dimensioniert sind oder ob diese ausgeweitet werden müssten.

4. Bedienungszeiträume definieren; Einrichtung einer Frühfahrt aus Richtung Köln (Eifelstrecke)

Auf Seite 3-3 werden allgemeine Aussagen zur zeitlichen Verfügbarkeit getroffen, wie z.B. dass der SPNV zu fast jeder Tageszeit verfügbar sein soll und dass die Bedienungszeiten je nach Wochentagen und Siedlungsraum von 5 Uhr morgens bis 1 Uhr nachts variieren. Als einziges Ziel wird formuliert: „Auf nachfragestarken Achsen sind zumindest an Wochenenden und vor Feiertagen durchgehende Nachtverkehre anzustreben.“

Aus Sicht der ländlichen Regionen muss als weiteres Ziel aufgenommen werden, dass im Sinne der Daseinsvorsorge auch in ländlichen Regionen des NVR ein Angebot vorgehalten wird, dass den Belangen aller Bevölkerungsgruppen gerecht wird. Hierzu sollte ein Bedienungsstandard für ländliche und städtische Regionen entwickelt werden, auch um eine gerechte Verteilung knapper Ressourcen zu ermöglichen. Dabei sind auch auf nachfrageschwächeren Relationen Ausweitungen im Früh- und Spätverkehr zu prüfen.

Der Kreis Euskirchen fordert konkret gegenüber dem NVR, einen zusätzlichen morgendlichen Frühzug aus Richtung Köln in Richtung Eifel einzusetzen. Dies vor dem Hintergrund, dass die Kreisstadt Euskirchen erst kurz vor 7 Uhr angedient wird und die übrigen weiter südlich gelegenen Haltepunkte entsprechend später.

5. Verbesserung der Übergangszeiten zwischen Eifelstrecke und Voreifelbahn

Unter 5-13 werden die Umsteigezeiten an den Verknüpfungsbahnhöfen dargestellt. Der Bahnhof Euskirchen wird in diesem Zusammenhang (5-12) positiv hervorgehoben, da er der einzige so genannte Vollknoten im NVR sei.

Hinzuweisen ist darauf, dass die in Abbildung 29 dargestellten Übergangszeiten am Bahnhof Euskirchen nicht den aktuellen Fahrplandaten entsprechen (in drei Fällen ergibt sich eine Übergangszeit, die eine Minute größer ist). Die Bewertung der Übergangszeiten anhand der Farbgebung (grün, gelb, rot) müssten hingegen nicht angepasst werden.

6. Elektrifizierung der Eifelstrecke und der Voreifelbahn (s.a. S. 7-13, Zielstufe 2030 +)

Der Verfahrensstand zu den geplanten Machbarkeitsstudien zur Elektrifizierung der Eifelstrecke und der Voreifelbahn ist darzustellen.

Der Beschluss der Zweckverbandsversammlung vom 16.06.2015 über die langfristige Bestandssicherung der Strecke Euskirchen – Bad Münstereifel ist im NVP zu verankern.

7. Berücksichtigung der Meldung des Kreises Euskirchen für den ÖPNV-Bedarfsplan

Im Rahmen des Beteiligungsverfahrens zum ÖPNV-Bedarfsplan hat der Kreis Euskirchen u.a. folgende Maßnahmen gemeldet, die im Zusammenhang mit der Eifelstrecke und der Voreifelbahn stehen:

- Euskirchen Georgstr. (Neubau eines Haltepunktes an der Eifelstrecke/Bördebahn)
- Roitzheim (Neubau eines Haltepunktes an der Voreifelbahn)
- Stotzheim (Verlegung des Haltepunktes in Richtung Ortsteilzentrum und barrierefreie Ausgestaltung)

Vertiefende Planungen liegen zu den nachfolgenden Maßnahmen noch nicht vor. Durch Aufnahme in den NVP sollten die Bedarfe des Kreises Euskirchen dokumentiert werden.

8. SPNV-Nachfrage (S 4-1)

Der vorliegende SPNV-Nahverkehrsplan soll die Ziele und Rahmenvorgaben für das zukünftige mittel- bis langfristige betriebliche SPNV-Leistungsangebot im Gebiet des NVR festlegen. Als Grundlage zur Planung werden u. a. Daten zur Bevölkerungsprognose herangezogen. Für den Kreis Euskirchen wurde für das Jahr 2030 eine Einwohneranzahl von 183.000 prognostiziert. Die Quelle ist nicht ersichtlich. Nach einer aktuellen Prognose von IT.NRW aus 2015 liegt die Bevölkerung im Kreis Euskirchen um 3000 Einwohner höher (186.000 Einwohner). Die Datengrundlage sollte entsprechend aktueller Prognosen angepasst werden.

gez. i.V. Poth

Landrat

Geschäftsbereichsleiter/in:	Abteilungsleiter/in:	Sachbearbeiter/in:	Kreistagsbüro:
_____ (Unterschrift)	_____ (Unterschrift)	_____ (Unterschrift)	_____ (Unterschrift)