

Nahverkehr Rheinland GmbH · Glockengasse 37 - 39 · 50667 Köln

Nahverkehr Rheinland GmbH
Glockengasse 37 - 39
50667 Köln

Gemeinde Eitorf
Amt 60.1-Bauverwaltungsabteilung
Herrn Jörg Meo
Postfach 1164
53774 Eitorf

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

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

Unser Zeichen: We

Durchwahl: -722

12. August 2013

E-Mail: winfried.wenzel@nvr.de

Taktverdichtung bzw. Verbesserung der S-Bahn-Anbindung nach Eitorf bzw. Au S 12/S 13/S 19

Ihr Schreiben Az: 23-60-SPNV/S12/S19 vom 08.04.2013

Sehr geehrter Meo,

aus heutiger Sicht können wir Ihnen terminbedingt leider keine Teilnahmen unseres Hauses am 11.09.2013 in Aussicht stellen.

Gerne beantworten wir die in Ihrem Schreiben genannten Fragen nachfolgend:

1) Wie ist der Planungs- und Finanzierungsstand zur Taktverdichtung der S-Bahn nach Eitorf bzw. Au?

Antwort:

Die NVR GmbH hat in der Sitzungsvorlage für den Hauptausschuss am 14.06. und für die Zweckverbandsversammlung NVR am 28.06.2013 zwei Varianten für eine Taktverdichtung auf der Siegstrecke vorgestellt. Die Sitzungsvorlage ist als Anlage beigelegt. Der Beschluss erfolgte einstimmig, die S 19-Variante der weiteren Planung zugrunde zu legen. Vorteil dieser Variante ist es, einerseits den bisherigen Stundentakt im Abschnitt Hennef – Herchen zum **30-Min-Takt ohne Taktlücken während der Hauptverkehrszeiten** verdichten zu können, andererseits ist unter Finanzierungsaspekten eine schnellere Realisierungschance zu erwarten ist, als bei der S 12-Variante (**20-40-Min-Takt**), die eine wegen des höheren Leistungsvolumens bis nach Au (Sieg) einen deutlich höheren Finanzaufwand erfordert. Gleichwohl ist auch die S 19-Variante zukunftsorientiert und aufwärtskompatibel, so dass eine spätere Weiterführung bis nach Au möglich bleibt und längerfristig auch angestrebt wird.

Eine Taktverdichtung bis nach Eitorf scheidet nach jetzigem Kenntnisstand aus, weil hierfür zusätzliche Infrastruktur in Eitorf (Wendeanlage und zusätzliche Weichen) erforderlich wird. Einerseits ist hierfür aktuell keine Finanzierung erkennbar, andererseits

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:
Stephan Pusch

Geschäftsführung:
Dr. Norbert Reinkober
Heiko Sedlaczek
Dr. Wilhelm Schmidt-Freitag

Amtsgericht Köln
HRB 62186

Sparkasse KölnBonn
Konto 190 135 957 8
BLZ 370 501 98

würde die Wendeanlage im Falle der späteren Weiterführung nach Au nicht mehr benötigt, also die vom Fördergeber verlangte Nutzung über 20-Jahre nicht garantiert werden könnte. Darüber hinaus müsste mit einem mindestens 4-jähriger Planungsvorlauf incl. Planfeststellungsverfahren gerechnet werden, was eine Realisierung vor 12/2017 kaum erwarten lässt.

Aufgrund der für die Taktverdichtung zusätzlich benötigten S-Bahn-Fahrzeuge ist eine Inbetriebnahme nicht vor dem Jahresfahrplanwechsel 12/2015 zu erwarten. Die Finanzierungsgespräche mit DB Regio und dem Landesverkehrsministerium sind eingeleitet; erst wenn ein Ergebnis vorliegt, kann der Umsetzungsbeschluss der Zweckverbandsversammlung erfolgen.

2) Welche baulichen Maßnahmen, z.B.

-im Bahnknoten Köln-Ausbau der Siegstrecke

-Wende –bzw. Abstellgleis Bahnhof Eitorf

sind für die Taktverdichtung der S-Bahn nach Eitorf zwingend erforderlich?

Antwort:

Aus der Antwort zu Frage 1) ist ersichtlich, dass für die Taktverdichtung auf Basis der S 19-Variante prinzipiell keine zeit- und kostenintensiven Infrastrukturausbauten erforderlich sind. Gerade deshalb wurde diese als Vorzugsvariante beschlossen, weil sie relativ zeitnah umsetzbar ist. Vorbehalten bleibt im Rahmen der Detailprüfung durch DB Netz eine eventuell zusätzlich erforderliche signaltechnische Blockverdichtung im Abschnitt Herchen – Eitorf, um die Zugfolgeleistungsfähigkeit zu erhöhen. Eine S-Bahn-Taktverdichtung bis nach Eitorf würde in jedem Fall einen Ausbau des Bahnhofs Eitorf mit Ergänzung eines Abstell- bzw. Wendegleises erfordern.

3) Wann ist mit der Finanzierung und Durchführung der für die Taktverdichtung dringend notwendigen baulichen Maßnahmen zu rechnen?

Antwort:

Da - wie in der Antwort zu Frage 2) ausgeführt - nach derzeitigem Kenntnisstand keine grundsätzliche kostenintensive Infrastrukturertüchtigung notwendig ist - Kleinmaßnahmen (Blockverdichtung) ausgenommen - bedarf es keiner langwierig vorzubereitenden Finanzierungsvereinbarung zur Durchführung baulicher Maßnahmen.

4) Welche Ergebnisse konnten aus den Fahrgastzählungen im Dezember 2012 für Eitorf gewonnen werden?

Antwort:

Die Nachfragerhebung aus Dezember 2012 zur Auslastung des Rhein-Sieg-Express in den Hauptverkehrszeiten hat ergeben, dass die Lastspitze im Abschnitt Eitorf – Troisdorf existiert und eine Kapazitätsaufstockung auf der Siegstrecke in diesem Abschnitt während der HVZ sinnvoll ist.

5) Welche Maßnahmen werden aufgrund der Ergebnisse der Fahrgastzählungen in Bezug auf die Taktverdichtung der S-Bahn für Eitorf bzw. Au geplant?

Antwort:

Wie in der Antwort zu 1) zum Ausdruck gebracht, wird längerfristig eine Ausweitung der S 19 bis nach Au angestrebt. Die Umsetzung ist abhängig von der Finanzierbarkeit der dabei entstehenden zusätzlichen Betriebsleistungen. Insofern ist die jetzt angestrebte Verlängerung bis Herchen ein erster Schritt zur Taktverdichtung bis nach Au. Eine Infrastrukturergänzung in Au (Sieg) ist für eine spätere Weiterführung der S 19 nicht erforderlich.

6) Bis wann kann mit der Umsetzung der aus dem Ergebnis der Fahrgastzählungen geplanten Maßnahmen gerechnet werden?

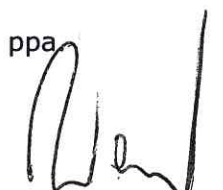
Antwort:

Im Bezug auf den Rhein-Sieg-Express (RE 9) wurden zum 15.04.2013 kapazitätserhöhende Maßnahmen umgesetzt (Regelmäßiger Einsatz eines zweiten Doppelstockzuges, Aufstockung des RSX-Regelangebotes weitestgehend in Doppeltraktion). Ergänzend wird zum Fahrplanwechsel am 15.12.2013 das S-Bahn-Angebot der S 13 während der Frühspitze bis nach Hennef rückverlängert, um im Abschnitt Hennef – Troisdorf zusätzliche Kapazitäten bereitstellen zu können. Diese S-Bahn-Verlängerung ist nur deshalb kurzfristig möglich, weil hierfür kein zusätzlicher Fahrzeugbedarf entsteht. Jede Verlängerung über Hennef hinaus erfordert jedoch zusätzliche Fahrzeuge.

Für weitere Rückfragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen
Nahverkehr Rheinland GmbH


Heiko Sedlaczek

ppa

Winfried Wenzel

Anlage:

V O R L A G E

- öffentlich -

Beratungsfolge	Datum
Hauptausschuss	TOP 1.3 14.06.2013
Verbandsversammlung	TOP 1.3 28.06.2013

Gegenstand:

S-Bahn-Angebotsausweitung auf der Siegstrecke

Beschlussvorschlag:

Die Verbandsversammlung stimmt den Überlegungen und Planungen zur Taktverdichtung der S-Bahn auf der Siegstrecke zu und beauftragt die Geschäftsführung des NVR, die vergaberechtlichen und die finanziellen Rahmenbedingungen zur Taktverdichtung der S-Bahn auf der Siegstrecke zu klären. Gleichzeitig sind Gespräche mit dem Land NRW mit dem Ziel der Absicherung der Finanzierung aufzunehmen.

Die Verbandsversammlung priorisiert wegen des höheren Verkehrswertes, der Flughafenbindung und der lückenlos möglichen Angebotsgestaltung die Variante B, die zudem eine spätere Verlängerung bis nach Au (Sieg) ermöglicht und befürwortet deren Aufnahme in das Zielkonzept 2016.

☐ Fortsetzung umseitig

Beratungsergebnis Gremium 1

- ☐ einstimmig
- ☐ mit Mehrheit
 - Ja
 - Nein
 - Enthaltung
- ☐ lt. Beschlussvorschlag
- ☐ abweichend

Erläuterungen:

In der vergangenen Sitzung der Verbandsversammlung des Zweckverband Nahverkehr Rheinland am 08.03.2013 hat die Geschäftsführung der NVR GmbH im Rahmen des Tagesordnungspunktes 1.3 den Auftrag erhalten, Untersuchungen bezüglich einer möglichen Ausweitung des S-Bahn-Verkehrs auf der Siegstrecke einzuleiten und ein entsprechendes Konzept zur Angebotsausweitung der S-Bahn auf der Siegstrecke über Hennef hinaus nach Eitorf/Herchen oder Au (Sieg) vorzustellen.

Ausgangssituation:

Der S-Bahn-Verkehr auf der Siegstrecke besteht im Abschnitt Au – Hennef seit Juni 2004 aus einem ganztägigen 60-Min-Takt, der ab Hennef in Richtung Köln zum 20-Min-Takt (abends und an Wochenenden: 30-Min-Takt) verdichtet wird. Es gibt im Abschnitt Au – Hennef auch in den Hauptverkehrszeiten keine Taktverdichtungen. Lediglich in der jeweiligen Lastrichtung gibt es morgens in Richtung Köln und nachmittags in Richtung Siegen jeweils zwei RSX-Verstärkerzüge, die alle S-Bahn-Halte zwischen Au und Eitorf bedienen.

Eine S-Bahn-Taktverdichtung auf der Siegstrecke als zweite stündliche S-Bahn-Linie mit direkter Anbindung an den Flughafen Köln/Bonn unter dem Begriff „S 19“ war bereits mehrfach Gegenstand von Resolutionen der Zweckverbandsversammlungen von VRS bzw. NVR.

Das Landesverkehrsministerium hatte in 2002 eine finanzielle Förderung der S 19 in Aussicht gestellt. Aus diesem Grunde wurde die gemäß dem S-Bahn-Bau- und Finanzierungsvertrag vom 04.12.2000 ursprünglich in Hennef-Ost (jetzt: *Hennef im Siegbogen*) geplante Wendeanlage nach Au (Sieg) verlegt, um dort zwei S-Bahn-Linien gleichzeitig wenden zu können. Aufgrund der mehrfachen Regionalisierungsmittelkürzungen sah sich das Landesverkehrsministerium NRW bis heute nicht in der Lage, den S 19-Betrieb zu finanzieren.

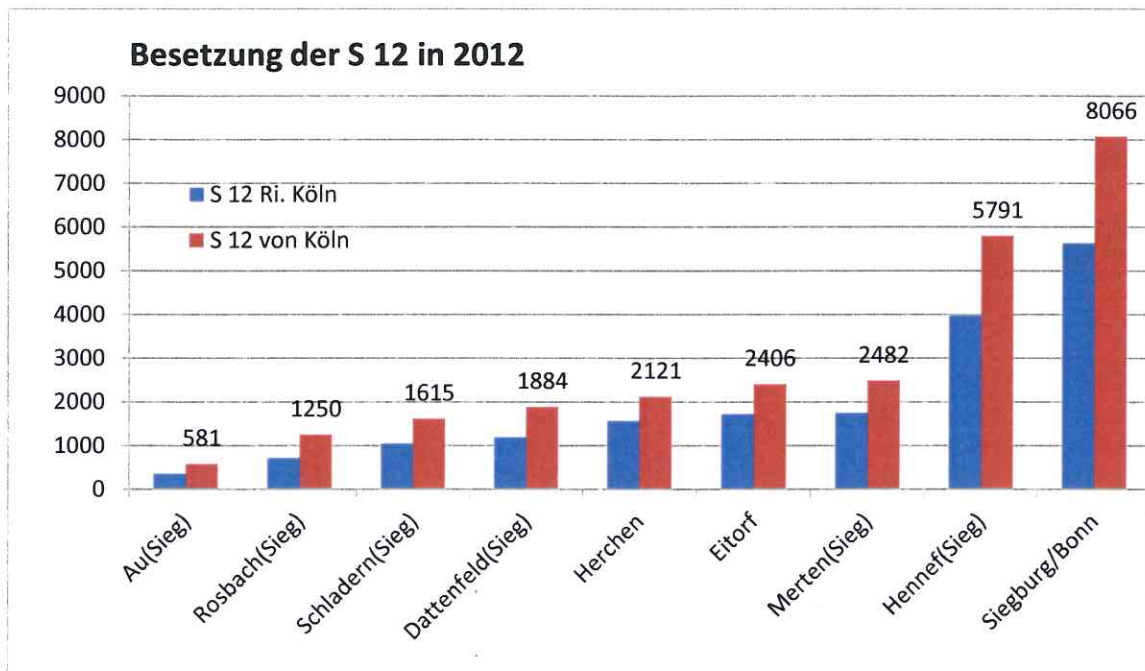
Planerische Ansätze:

Aufgrund der erheblichen Nachfragezuwächse der letzten Jahre auf der Siegstrecke und der auch langfristig positiven Wachstumsprognose für den Rhein-Sieg-Kreis sowie der ausgeschöpften Kapazitätserweiterungsmöglichkeiten beim Rhein-Sieg-Express müssen weitere Nachfragezuwächse auf die S-Bahn verlagert werden. Dazu müsste dieses Angebot attraktiver werden, d.h. in größerer Taktdichte verkehren. Dazu sind grundsätzlich zwei Ansätze denkbar:

- A) Verdichtung der S 12 zum **20/40-Min-Takt**, also mit zwei Fahrten/h.
- B) Verdichtung des S 12-Studentaktes durch eine neue S-Bahn-Linie S 19, so dass gemeinsam ein **30-Min-Takt** entsteht.

Darüber hinaus ist zu unterscheiden, ob diese Angebotsverdichtung zwischen Hennef und Eitorf/Herchen (rd. 23 bzw. 30 km) oder zwischen Hennef und Au (Sieg) (rd. 45 km) erfolgen soll, was für das Volumen und die Finanzierbarkeit der Betriebsleistungsausweitungen eine ganz wesentliche Bedeutung hat.

Zur Verdeutlichung der Nachfrageerzeugung im S-Bahn-Verkehr auf der Siegstrecke sind aktuelle Besetzungsquerschnitte aus dem Jahre 2013 für beide Fahrtrichtungen analysiert worden:



Daraus wird sehr deutlich, dass die Nachfrage zwischen dem Start-/Zielpunkt Au und Hennef kontinuierlich ansteigt, sich in Hennef mehr als verdoppelt und in Siegburg/Bonn nochmals stark zunimmt. Der starke Zuwachs in Hennef ergibt sich einerseits aus dem dortigen originären Verkehrsaufkommen inkl. P+R, wird aber insbesondere durch die dortige höhere Taktdichte (attraktiver 20-Min-Takt) begünstigt.

Insofern – und das bestätigen vielfältige Studien – ist davon auszugehen, dass eine Taktverdichtung der S-Bahn auf der Siegstrecke zu einer höheren Nachfrageintensität auch im Abschnitt östlich von Hennef führen würde.

Variantenbetrachtung:

Aufgrund der erheblichen Leistungsvolumenausweitungen, die mit einer Angebotsverdoppelung verbunden sind, kann höchstens eine stufenweise Realisierung verfolgt werden. Daher ist untersucht worden, ob im ersten Schritt eine Angebotsverdichtung bis nach Eitorf/Herchen als nächstem potenziellen verkehrlichen Brechpunkt möglich ist.

Die fahrplantechnisch-infrastrukturelle Betrachtung hat ergeben, dass im Falle einer Angebotsverdoppelung der S 12 zum 20/40-Min-Takt (**Variante A**) eine **Wendeanlage in Eitorf oder Herchen** zu errichten wäre, da eine mehr als 30-minütige Bahnsteigwende wegen Fahrplankonflikten mit dem RSX bzw. mit dem Grundtakt der S 12 nicht möglich ist. Wegen des langjährigen Vorlaufs bis zur Fertigstellung der zusätzlichen Wendeanlage wird in dieser Variante einer Taktverdichtung bis Au (Sieg) der Vorzug gegeben, da dort bereits eine Wendeanlage existiert und außerdem durch Umlaufintegration in den Basistakt der zusätzliche Rollmaterialbedarf auf eine S-Bahn-Doppeltraktion begrenzt bleiben kann.

In **Variante B** (Verdichtung durch die **Linie S 19**) ist eine Taktverdichtung bis nach Eitorf/Herchen mit einer dortigen Bahnsteigwende möglich, **ohne** dass eine **Wendeanlage** notwendig wird.

Das Betriebsprogramm beider Varianten ist nachfolgend dargestellt:

Variante A

Fahrplansystematik Siegstrecke mit S 12-Taktverdichtung Au ab 12/2015

S 12	S 13	RE 9	S 12	S 13	S 12	S 13	Zugtyp	S 13	S 12	RE 9	S 13	S 12	S 13	S 12
TGL	W(Sa)	TGL	W(Sa)	W(Sa)	W(Sa)	W(Sa)	Zugnr.	W(Sa)	W(Sa)	TGL	W(Sa)	TGL	W(Sa)	W(Sa)
7:20		7:43			8:00		Au (Sieg)			9:15		9:39		9:59
7:24		I			8:04		Rosbach (Sieg)			I		9:34		9:54
7:27		7:49			8:07		Schladerm (Sieg)			9:10		9:32		9:52
7:30		I			8:10		Dattenfeld (Sieg)			I		9:27		9:47
7:34		7:55			8:14		Herchen			9:04		9:23		9:43
7:39		8:00			8:19		Eitorf			8:59		9:18		9:38
7:43		I			8:23		Merten (Sieg)			I		9:14		9:34
7:46		I			8:26		Blankenberg			I		9:11		9:31
7:49		I			8:29		Hennef im Siegbogen			I		9:08		9:28
7:51		8:08			8:31		Hennef (Sieg)			8:50		9:06		9:26
7:53		8:09	8:13		8:33		Hennef (Sieg)	o		8:44	8:49	9:04		9:24
7:59		8:14	8:19		8:39		Siegburg			8:38	8:45	8:58		9:18
8:02		8:17	8:22		8:42		Troisdorf			8:34	8:41	8:54		9:14
8:03	8:12	8:18	8:23	8:32	8:43	8:52	Troisdorf	o	8:28	8:33	8:41	8:48	8:53	9:08
8:06	8:15	I	8:26	8:36	8:46	8:55	Spich		8:24	8:30	I	8:44	8:50	9:04
8:10	8:19	I	8:30	8:39	8:50	8:59	Porz-Wahn		8:20	8:27	I	8:40	8:47	9:00
I	I	I	I	I	I	I	Flughafen Köln/Bonn		I	I	I	I	I	I
I	I	I	I	I	I	I	Köln, Frankfurter Str.		I	I	I	I	I	I
I	8:23	I	I	8:44	I	9:03	Köln/Bonn Flughafen		8:16	I	I	8:36	I	8:56
I	8:29	I	I	8:49	I	9:09	Köln, Frankfurter Str.		8:10	I	I	8:30	I	8:50
8:13	I	08:24	8:33	I	8:53	I	Porz (Rhein)		I	8:24	8:34	I	8:44	I
8:16	I	I	8:36	I	8:56	I	Köln, Steinstraße		I	8:22	I	I	8:42	I
8:20	I	I	8:40	I	9:00	I	Köln, Airport-Businesspark		I	8:19	I	I	8:39	I
8:24	8:34	I	8:44	8:54	9:04	9:14	Köln Trimbornstraße		8:06	8:16	I	8:26	8:36	8:46
8:27	8:37	8:33	8:47	8:57	9:07	9:17	Köln-Deutz		8:03	8:13	8:26	8:23	8:33	8:43
8:29	8:39	8:36	8:49	8:59	9:09	9:19	Köln Hbf		8:01	8:11	8:22	8:21	8:31	8:41

Variante B**Fahrplansystematik Siegstrecke mit S 19-Takt Herchen ab 12/2015**

S 12	S 13	RE 9	S 12	S 19	S 12	S 13	Zugtyp	S 19	S 12	RE 9	S 13	S 12	S 13	S 12
TGL	W(Sa)	TGL	W(Sa)	W(Sa)	W(Sa)	W(Sa)	Zugnr.	W(Sa)	W(Sa)	TGL	W(Sa)	TGL	W(Sa)	W(Sa)
7:20		7:43					Au (Sieg)			9:15		9:39		
7:24		I					Rosbach (Sieg)			I		9:34		
7:27		7:49					Schladerm (Sieg)			9:10		9:32		
7:30		I					Dattenfeld (Sieg)	an		I		9:27		
7:34		7:55		8:04			Herchen	8:52		9:04		9:23		
7:39		8:00		8:09			Eitorf	8:48		8:59		9:18		
7:44		I		8:14			Merten (Sieg)	8:44		I		9:14		
7:46		I		I			Blankenberg	I		I		9:11		
7:49		I		8:19			Hennef im Siegbogen	8:39		I		9:08		
7:52		8:08		8:21			Hennef (Sieg)	8:37		8:50		9:06		
7:53		8:09	8:13	8:23	8:33		Hennef (Sieg)	8:36	8:44	8:49		9:04		9:24
7:59		8:14	8:19	8:27	8:39		Siegburg	8:32	8:38	8:45		8:58		9:18
8:02		8:17	8:22	8:31	8:42		Troisdorf	8:28	8:34	8:41		8:54		9:14
8:03	8:12	8:18	8:23	8:33	8:43	8:52	Troisdorf	8:27	8:33	8:41	8:48	8:53	9:08	9:13
8:06	8:15	I	8:26	8:36	8:46	8:55	Spich	8:24	8:30	I	8:44	8:50	9:04	9:10
8:10	8:19	I	8:30	8:39	8:50	8:59	Porz-Wahn	8:20	8:27	I	8:40	8:47	9:00	9:07
I	8:23	I	I	8:44	I	9:03	Köln/Bonn Flughafen	8:16	I	I	8:36	I	8:56	I
I	8:29	I	I	8:49	I	9:09	Köln, Frankfurter Str.	8:10	I	I	8:30	I	8:50	I
8:13	I	8:24	8:33	I	8:53	I	Porz (Rhein)	I	8:24	8:34	I	8:44	I	9:04
8:16	I	I	8:36	I	8:56	I	Köln, Steinstraße	I	8:22	I	I	8:42	I	9:02
8:20	I	I	8:40	I	9:00	I	Köln, Airport-Businesspark	I	8:19	I	I	8:39	I	8:59
8:24	8:34	I	8:44	8:54	9:04	9:14	Köln Trimbornstraße	8:06	8:16	I	8:26	8:36	8:46	8:56
8:27	8:37	8:33	8:47	8:57	9:07	9:17	Köln-Deutz	8:03	8:13	8:26	8:23	8:33	8:43	8:53
8:29	8:39	8:36	8:49	8:59	9:09	9:19	Köln Hbf	8:01	8:11	8:22	8:21	8:31	8:41	8:51

Variante A erfordert bei nur **12 möglichen Zugpaaren/d** (24 Fahrten/d) bereits rund **270.000 Zkm/a**, wobei während der Verkehrszeiten mit dem höchsten Verkehrsaufkommen morgens und nachmittags Trassenkonflikte mit dem RSX-HVZ-Verstärker entstehen, so dass insgesamt über 4 Stunden Bedienungslücken entstehen. Die Verteilung 20/40-Minuten ist verkehrlich wenig attraktiv, allerdings ergibt sich für die Stationen, an denen auch der RSX-systematisch hält, zusammen mit dem RSX ein 20-Min-Rhythmus.

Variante B erlaubt hingegen mit **30 Fahrten/d ohne Taktunterbrechung** von morgens bis abends ein durchgängiges stündliches Angebot, dass zur S 12 im 30-Min-Takt gut verteilt ist. Die stündliche Direktanbindung an den Flughafen Köln/Bonn scheint sehr attraktiv (Siegburg – Flughafen in 16 Minuten, Hennef – Flughafen in 20 Minuten, Eitorf – Flughafen in 32 Min. und Herchen – Flughafen in 36 Minuten). Diese Variante erfordert rund **221.000 Zkm/a**. Variante B ist aufwärtskompatibel, d.h. sie ist später bis nach Au (Sieg) erweiterungsfähig.

Die zusätzlichen Betriebsleistungsmehrungen ergeben sich aus nachfolgenden Tabellen:

Variante A**Taktverdichtung S 12 (Neuleistung Au - Hennef) an MF**

DB-Fahrplan 2005			Zahl der Züge	Länge	Zugkm/Jahr	VRS
KB	von	nach	W (Sa)	km	W (Sa)	
450 12	Au	Eitorf	24	21,72	131.363	131.363
450 12	Eitorf	Hennef	24	12,2	73.786	73.786
450 12	Hennef	Troisdorf	24	10,76	65.076	65.076
Gesamt:				44,68	270.225	270.225

Variante B**S 19**

Herchen - Troisdorf - Köln - Horrem (Neuleistungen nur Herchen-Troisdorf)

DB-Fahrplan 2005			Zahl der Züge	Länge	Zugkm/Jahr	VRS
KB	von	nach	W (Sa)	km	W (Sa)	
450 19	Au	Herchen	2	14,975	7.547	7.547
450 19	Herchen	Eitorf	30	6,745	50.992	50.992
450 19	Eitorf	Hennef	30	12,2	92.232	92.232
450 19	Hennef	Troisdorf	26	10,76	70.500	70.500
Gesamt:				44,68	221.271	221.271

Der zusätzliche Rollmaterialbedarf an S-Bahn-Fahrzeugen beträgt:

In Variante A: Ein Umlauf mit 2 x ET 423

In Variante B: Ein Umlauf mit 1 X ET 423, künftig als Doppeltraktion (2x ET 423)

Variantenbewertung:

	Variante A	Variante B	Variante A	Variante B
Zu finanzierende Leitungsmehrung	ca. 270.000 Zkm	ca. 221.000 Zkm		
Anzahl der zusätzlichen Fahrten	24	30		
Flughafenanbindung Köln/Bonn	Nein	Ja		
Lückenloses Taktangebot ganztägig	Nein	Ja		
Von der Taktverdichtung bediente Stationen auf der Siegstrecke	9	4		
Zusätzlicher Fahrzeugbedarf	2 ET 423	2 ET 423		
Angebotsverteilung Grundangebot/Verdichtungstakt	20/40-Min-Takt	30-Min-Takt		
Zusätzlicher Infrastrukturbedarf	Nein	Nein		
Zukunftsfähigkeit/Aufwärtskompatibilität	Nein	Ja		

Ausblick:

Die derzeit bestehenden S-Bahn-Verträge mit der DB Regio AG haben eine Laufzeit bis 2019 bzw. 2023. Diesbezüglich muss geklärt werden, ob eine Zubestellung der Leistungen auf Basis der bestehenden Verträge vergaberechtlich zulässig ist. Sollte dies möglich sein, müssten mit der DB Regio AG die Verhandlungen bezüglich des notwendigen Zuschussbedarfs aufgenommen werden. Da ein Fahrzeugmehrbedarf entsteht, ist der in dem Vertrag enthaltene Zuschussbedarf je Zkm nicht bindend.

Grundsätzlich ist die Finanzierbarkeit der Leistung zu klären. Dazu sind Gespräche mit dem Land NRW zu führen, in denen an die bereits einmal getätigten Finanzierungszusagen erinnert wird. Völlig unverzichtbar ist es, dass das Land die entsprechenden Leistungen anerkennt und diese im Rahmen der kommenden Revision des ÖPNVG NRW bzw. der Rechtsverordnung zur Verteilung der Mittel nach § 11 Abs. 1 ÖPNVG NRW anrechnet.

Aufgrund des aktuell nicht vorhandenen, aber zusätzlich benötigten Rollmaterials ist eine kurzfristige Umsetzung beider Varianten nicht möglich. Gleichwohl hat DB Regio in der konzernweiten Fahrzeugbörse der DB AG die Möglichkeit, Fahrzeuge reservieren zu lassen. Diese sind frühestens in 12/2015 verfügbar. Voraussetzung dafür ist das Zustandekommen einer Finanzierungsvereinbarung, um die benötigten Fahrzeuge verbindlich für diese Angebotsausweitung zu binden. Dabei ist eine Vorlaufzeit von 2 bis 2,5 Jahren einzuplanen.

S 13:

Die dargestellten Überlegungen zur Angebotsverdichtung auf der Siegstrecke stellen den seit dem Jahr 2000 im Bau- und Finanzierungsvertrag zwischen der DB, dem Land NRW und dem damaligen Zweckverband VRS vereinbarten S 13-Ausbau nach Bonn-Oberkassel nicht in Frage.

gez. Pusch

Der Verbandsvorsteher