

Anlage 1

E-Mail vom 12.10.2015 an Ortsvorsteher Norbert Matthias

"Sehr geehrter Herr Matthias,

ich beziehe mich auf unser freundliches Telefonat von heute Morgen und möchte Ihnen, die zukünftige Situation des Haltepunktes Oberwinter gerne noch einmal schriftlich erläutern:

Der Fahrplan des Rhein-Ruhr-Express wird sich - nach dem derzeitigen Stand der Planungen - am heutigen Bedienungsangebot der Regionalexpresslinie RE 5 orientieren. Aufgrund der hohen Auslastung der linken Rhein-strecke mit Personennah-, Personenfern- sowie Güterverkehr steht dem RE 5 seit jeher nur eine Fahrplantrasse mit wenig Spielraum zur Verfügung, um innerhalb seines Fahrplanrasters konfliktfrei in seinem Südabschnitt von Köln Hbf nach Koblenz Hbf und zurück zu gelangen.

Als diese Linie seinerzeit gemeinsam von den rheinland-pfälzischen und nordrhein-westfälischen Aufgabenträgern eingerichtet wurde, einigte man sich grenzüberschreitend auf eine feste Anzahl von Halte-punkten, die fahrplantechnisch umsetzbar waren. Auf der nordrhein-westfälischen Seite wurde bereits damals der in Planung befindliche Halt Bonn-UN-Campus im ehem. Regierungsviertel bei dem Fahrplankonzept des RE 5 berücksichtigt (zu keinem Zeitpunkt jedoch der Bahnhof Bonn-Mehlem als zusätzlicher RE-Halt, wie Ihnen scheinbar missverständlich zugetragen wurde). Mit der Entscheidung den Haltepunkt Koblenz-Stadtmitte zu realisieren, erteilten die nordrhein-westfälischen Partner unter dem Eindruck fahrplantechnischer Zwänge ihre Zustimmung nur unter der Voraussetzung, dass nach Inbetriebnahme des vereinbarten Haltepunktes Bonn-UN-Campus auf rheinland-pfälzischer Seite ein Halt wieder aufgelassen wird. Ein abschließender Fertigstellungstermin für die Station Bonn-UN-Campus steht aufgrund von Verzögerungen derzeit noch nicht fest.

Die verkehrsgeographischen Betrachtung der Halte der RE 5 in Rheinland-Pfalz führt leider unweigerlich zu dem Ergebnis, dass dieses nur der Halt Oberwinter als zweiter RE-Halt auf dem Gebiet der verbandsfreien Stadt Remagen sein kann. Da die Stadt Remagen auch weiterhin einen wichtigen Halt im RE-System darstellen wird, glauben wir, dass sich die zweifelsfreie Verschlechterung in der Erschließungssituation noch am ehesten kompensieren lässt.

Bei der Planung des Rhein-Ruhr-Express stellte sich auch ein weiterer Grund heraus, weshalb eine Realisierung des Haltes Oberwinter spätestens nach dem Juni 2019 nicht mehr in Betracht kommt: In der neuen Konzeption werden die Züge u. a. auch aus wirtschaftlichen Gründen in Remagen gestärkt und geschwächt, wodurch der bei den neuen Fahrzeugen gegebene theoretische Fahrzeitgewinn wieder auf-gezehrt wird. Dieses Stärken und Schwächen ist jedoch nicht zuletzt auch notwendig, um den Halte-punkt Koblenz Stadtmitte mit dem Rhein-Ruhr-Express zu bedienen, da dort zumindest in der Fahrt-richtung Köln der Bahnsteig nicht die erforderliche Länge besitzt, um eine Doppeltraktion des Rhein-Ruhr-Expresses halten lassen zu können.

Unabhängig davon denken wir selbstverständlich über eine angemessene Kompensation für den Halt Oberwinter nach. In diesem Zusammenhang ist sicher in Erwägung zu ziehen, dass wir beispielsweise die RE 30 Bonn – Ahrbrück künftig auch in Oberwinter an allen Verkehrstagen halten lassen. Die dazu erforderlichen Prüfungen auch durch das Verkehrsunternehmen sind jedoch noch nicht abgeschlossen.

Für Rückfragen stehe ich Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit besten Grüßen
i.A. Jan Olaf Heiland

++++
Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord (SPNV-Nord)
Jan Olaf Heiland
Fachbereichsleiter Infrastruktur und Fahrzeuge
Friedrich-Ebert-Ring 14-20 , 56068 Koblenz"

Anlage 2

Anschreiben von Herrn Siegfried Wohlfahrt, Mitglied im Vorstand Kreisverband Bonn/Rhein-Sieg/Ahr e.V., an den Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord, Herrn Dr.-Ing. Thomas Geyer, Friedrich-Ebert-Ring 14-20; 56068 Koblenz

"Betrifft: Bahnverbindungen Oberwinter

Sehr geehrter Herr Dr. Geyer,

seit einiger Zeit ist es uns bekannt, dass der RE 5 den Halt in Oberwinter aus fahrplantechnischen Gründen nicht mehr bedienen sollte. Unsere Hoffnung, dass das nicht eintreffen würde, wurde aus der Tatsache genährt, dass der Bahnhof so umgebaut werden soll, dass die Qualitätsanforderungen, gerade auch für die neuen RRX-Züge, erfüllt werden. Im nördlichen Rheinland-Pfalz ist die Eisenbahn das (fast) einzige öffentliche Verkehrsmittel im Rheintal, mit dem man die Stadt Remagen und Koblenz in Richtung Süden, Bonn und Köln in Richtung Norden erreichen kann. Berufspendler, die weiter als Remagen, bzw. Bonn fahren müssen, kann der extrem dünne und zudem sehr langsame Omnibusverkehr oder auch eine Fahrt mit der RB 30 (Ahrtalbahn) als Zubringer an den RE 5 (bzw. RRX) nicht annähernd eine wünschenswerte Reisequalität bieten. Faktisch ist Oberwinter dann nur noch im Stundentakt an Koblenz bzw. Köln angebunden. Wir bitten Sie alle Möglichkeiten zu prüfen, ob nicht nach Einführung des RRX die bisherigen Angebote für den Bahnhof Oberwinter kompensiert werden können, z.B. durch Verlängerung der RB 48 von Bonn-Mehlem bis Remagen; vielleicht haben die RRX-Züge bereits ein ausreichendes Beschleunigungspotential, den Halt in Oberwinter doch noch zuzulassen...

*Kreisverband Bonn/Rhein-Sieg/Ahr e.V.
Siegfried Wohlfahrt, Remagen*

Wir würden uns freuen, wenn Sie sich nochmals diesen Themas annehmen könnten, vielleicht ist auch ein persönlicher Gedankenaustausch wertvoll."

Anlage 3

Antwortschreiben SPNV vom 10.01.2017

"Sehr geehrter Herr Wohlfahrt,

danke für Ihre Anfrage vom 02.01.2017 .

Oberwinter ist einer der sieben rheinland-pfälzischen Halte der Linie RE 5. Neben dem Rhein-Express (RE 5) halten in Oberwinter die Züge der MittelrheinBahn (RB 26) und der Ahrtalbahn (RB 30).

Der Fahrplan der Linie RE 5 ist zwischen Köln und Koblenz extrem angespannt, zusätzliche Halte sind daher nicht möglich.

Aktuell wird jedoch im Stadtgebiet von Bonn eine zusätzliche Verkehrsstation gebaut (Bonn UN-Campus), die voraussichtlich zum Fahrplanwechsel im Dezember 2017 in Betrieb gehen soll. Dort soll auch der RE 5 halten. Zwischen den für die RE 5 verantwortlichen Aufgabenträgern, dem Nahverkehr Rheinland (NVR) und dem SPNV-Nord, gibt es eine Vereinbarung, dass die Realisierung des RE 5-Halts Bonn UN-Campus ermöglicht wird, indem in Rheinland-Pfalz auf einen Halt verzichtet wird. Dieses Zugeständnis war der "Preis" dafür, dass die nordrhein-westfälische Seite vor Jahren der Bedienung des damals neuen Halts Koblenz-Stadtmitte durch den RE 5 zugestimmt hatte.

Unter den rheinland-pfälzischen Halten der RE 5 weist Oberwinter die geringsten Fahrgastzahlen auf (siehe Tabelle unten); zudem ist Oberwinter ein Stadtteil von Remagen, das als RE-Halt natürlich "gesetzt" ist. Zwei RE-Halte auf dem Gebiet einer relativ kleinen Stadt sind eher ungewöhnlich und lassen sich verkehrlich nur schwer begründen.

Mit den o.g. Linien behält Oberwinter eine gute SPNV-Bedienung. Der SPNV-Nord wird zudem prüfen, ob die Ahrtalbahn künftig auch am Wochenende in Oberwinter halten kann.

Eine grundsätzliche Verlängerung der RB 48 bis Remagen ist leider nicht möglich, da selbst bei einer optimalen Trassenverfügbarkeit eine Wendezeit von ca. 2 Minuten in Remagen zur Verfügung stehen würde. Dies ist mit jeweils einem Fahrzeug leider nicht möglich. Die Folge wäre ein deutlicher Fahrzeugmehrbedarf. In der Realität wird es in beiden Fahrtrichtungen jedoch bereits zu Trassenkonflikten mit dem Fernverkehr (Bonn Hbf ab Minute 14 Richtung Süden; Bonn Hbf an Minute 44 Richtung Norden) kommen.

Die neuen Siemens-Fahrzeuge werden tatsächlich deutlich spurtstärker als die jetzigen sein (vgl. <http://www.rrx.de/fahrzeug>). Die damit möglichen Fahrzeitgewinne werden jedoch für das mit der Einführung des RRR - Konzeptes verbundenen Stärken und Schwächen der Züge in Remagen benötigt.

Reisendenzahlen der aktuellen RE 5-Halte (jeweils Gesamtsumme pro Tag; Stand: 2015):

<i>- KO-Stadtmitte:</i>	<i>2.896</i>
<i>- Andernach:</i>	<i>4.202</i>
<i>- Bad Breisig:</i>	<i>1.591</i>
<i>- Sinzig (Rhein):</i>	<i>2.193</i>
<i>- Remagen:</i>	<i>7.859</i>
<i>- Oberwinter:</i>	<i>1.200</i>

Mit freundlichen Grüßen

Anlage 4

Schreiben Landrat Dr. Pföhler vom 27.01.2017 an Herrn Wohlfahrt

"Bahnangebot Oberwinter

Sehr geehrter Herr Wohlfahrt,

vielen Dank für Ihre E-Mail vom 17.01.2017.

Der Kreis Ahrweiler wird in Sachen des Schienenverkehrs gegenüber den Eisenbahnunternehmen durch den Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Nord (SPNV-Nord) vertreten.

Ich habe diesen gebeten, Ihre Argumente und Anregungen zu prüfen und von dort aus zu beantworten.

Mit freundlichen Grüßen"

Anlage 5

Antwort SPNV-Nord an Herrn Wohlfahrt

"Sehr geehrter Herr Wohlfahrt,

ich beziehe mich auf Ihre Nachricht vom 16. Januar 2017 an Herrn Landrat Dr. Pföhler, der mich gebeten hat, Ihnen zu antworten.

Ich beziehe mich dabei auch auf den bereits mit Ihnen geführten Schriftwechsel in dieser Angelegenheit. Ergänzend dazu möchte ich gerne auf Ihre „fachlichen Gedanken zur Anregung für Vorschläge“ reagieren:

1. Alternative mit RB 48

Die Leistungen der RB 48 enden derzeit in Bonn-Mehlem; der Zweckverband SPNV-Nord ist an dem entsprechenden Verkehrsvertrag mit National Express (NX) nicht beteiligt. Die Umsetzung Ihres Vorschlages würde voraussetzen, dass der vorhandene Vertrag mit NX entsprechende Optionen für Mehrleistungen beinhaltet. Erfahrungsgemäß sind entsprechende Veränderungen insbesondere dann besonders schwierig, wenn dazu die Beschaffung zusätzlicher Fahrzeuge erforderlich ist. Erschwerend kommt hinzu, dass eine derartige Ausweitung der Verkehre vergaberechtlich als höchst problematisch anzusehen ist. Unabhängig von der dafür erforderlichen Trassenverfügbarkeit würden wir daher diesen Vorschlag ungern weiter verfolgen.

2. Alternative mit der Ahrtalbahn, der RB 30

Dieser Vorschlag scheidet an der angespannten Fahrlage der RB 30 im Ahrtal genauso wie der Fahrlage des RE 5. Ein Vorziehen der RB 30 ist schon alleine deswegen nicht möglich, weil sie aufgrund der heute bereits extrem kurzen Wendezeit in Ahrbrück dort nicht früher wegfahren kann. Eine Verzögerung der RE 5 in Richtung Norden würde dazu führen, dass der für die RE 5 im Zulauf auf Köln vorhandene Slot nicht mehr erreicht wird. Gleiches gilt im Grundsatz auch für die Gegenrichtung.

3. Probelauf mit RRX

Die künftigen Fahrpläne des RRX sind auch mit Blick auf die bessere Fahrdynamik der Fahrzeuge bereits angezogen. Die Fahrzeitgewinne werden für die künftige Stärken und Schwächen des Rhein-Ruhr-Expresses in Remagen benötigt. Letzteres war zwingend erforderlich, um den Rhein-Ruhr-Express für den Zweckverband SPNV-Nord finanzierbar zu halten.

Sehr geehrter Herr Wohlfahrt, nochmals recht herzlichen Dank für Ihre Ideen, die uns jedoch in der angesprochenen Fragestellung letztendlich nicht weiterhelfen.

*Mit freundlichen Grüßen
Dr. Thomas Geyer+++
spnv-nord"*