



öffentlich

Vorlage			
Betreff			
Bericht zum Verfahren Trassenkonflikte Bundesnetzagentur			
Organisation	Bereich/Periode/Jahr/Lfd. Nr./Nachtrag	Datum	lfd. Nr. BPL
AöR	S/IX/2020/0783	04.09.2020	13

<u>Beratungsfolge</u>	<u>Zuständigkeit</u>	<u>Sitzungstermin</u>	<u>Ergebnis</u>
Ausschuss für Verkehr und Planung der VRR AöR	Kenntnisnahme	16.09.2020	<input type="checkbox"/>

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss für Verkehr und Planung der VRR AöR nimmt die Vorlage zur Kenntnis.

Begründung/Sachstandsbericht:

Bei den Trassenanmeldungen des SPNV-Regelverkehrs im VRR ist es in den letzten Jahren wiederholt zu konkurrierenden Trassenanmeldung mit dem Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) gekommen. Wurden in der Vergangenheit die Trassen des SPNV weitestgehend durch Rahmenverträge mit der DB Netz AG geschützt, entfällt dieser Rahmenvertragsschutz in der Zukunft ohne das eine Nachfolgeregelung getroffen wurde. Dieses hat zur Konsequenz, dass bei konkurrierenden Trassenanmeldungen auf Grundlage der Schienennutzungsbedingungen (SNB) der DB Netz AG in der Regel der SPFV die Trasse erhält, da als letztes Kriterium die Länge des Laufweges und somit die Höhe der Trassengebühr entscheidet.

Dieser Sachverhalt birgt erhebliche Risiken für den integralen Taktfahrplan (ITF) in NRW und im VRR. Zwar werden bei konkurrierenden Trassenanmeldungen Konfliktlösungsgespräche bei der DB Netz AG durchgeführt, doch leider ist die Konfliktlösung auf Grundlage der SNB meistens nur zum Nachteil des SPNV möglich, der dann entweder einzelne Halte im Stre-

ckenverlauf nicht mehr bedienen kann oder nur zu stark verschobenen Taktzeiten verkehrt und somit geplante Anschlüsse im Netz verloren gehen.

Bei der Anmeldung des Netzfahrplanes 2021 für die Linie RB40 Essen – Hagen ist es zu mehreren Trassenkonflikten mit dem Fernverkehr gekommen. Als Lösungsvorschlag wurde von der DB Netz AG angeboten, dass die Linie RB40 sechsmal täglich den Halt Essen-Kray Süd und viermal täglich Wattenscheid in Laufrichtung Hagen nicht mehr bedient. Die Linie RB40 stellt für Essen-Kray Süd die stündliche Grundbedienung dar. Mit der Haltauflassung ergibt sich für diesen Haltepunkt sechsmal pro Tag nur noch eine zweistündliche Anbindung, z.T. auch in der HVZ. Als Alternative wurde auch eine um 8 Minuten verschobene Trasse der RB40 angeboten, was Anschlussverluste im SPNV und ÖPNV zur Folge hätte. Der Vorschlag stellt aber insbesondere für den VRR keine Lösung dar, da die Linie RB40 gemeinsam mit der Linie RE16 auf der nachfragestarken Relation Essen – Bochum – Hagen einen angenäherten 30'-Takt bildet und die verschobenen Abfahrten zu einer sehr unattraktiven Zugverteilung mit einem 19'/41'-Takt in den entsprechenden Stunden geführt hätte, z.T. auch in der HVZ.

Da die Trassenkonflikte auf dem als überlastet erklärten Schienenweg Köln – Düsseldorf – Duisburg – Essen – Dortmund liegt hat der VRR gemäß § 55 (7) Eisenbahnregulierungsgesetz bei der Bundesnetzagentur (BNetzA) beantragt, dass die BNetzA der DB Netz AG aufgibt, Vorrangkriterien für den SPNV zur Sicherstellung der Funktionsfähigkeit eingerichteter Taktsysteme im öffentlichen Schienenpersonennahverkehr im betreffenden Abschnitt einzuführen. In einer ersten Stellungnahme hat die DB Netz AG die Einführung der Vorrangkriterien abgelehnt. Das Verfahren bei der BNetzA ist zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht abgeschlossen.