

zdA	W.V.:	
Telefonat:	EINGEGANGEN	
	13. Dez. 2016	
	Vorzimmer	
	GBL I, II, III	BL Dez. Runde



Zweckverband
SchienenPersonenNahVerkehr
Rheinland-Pfalz Nord

Herrn Landrat Günther Schartz
Kreisverwaltung Trier-Saarburg
Willy-Brandt-Platz 1
54290 Trier

1) b. Kopy ✓ 14.12.16

2) @ KB' in IV ed. 14.12.16
Friedrich-Ebert-Ring 14-20
56068 Koblenz

Friedrich-Ebert-Ring 14-20
56068 Koblenz
Telefon 02 61 30 29 17-00
Telefax 02 61 29 14 11 359
E-Mail info@spnv-nord.de
Internet www.spnv-nord.de

Herrn Oberbürgermeister Wolfram Leibe
Stadtverwaltung Trier
Augustinerhof 5
54290 Trier

Q ed. 14.12.16
12.12.16

Bankverbindung
Konto 22 33 21
BLZ 570 501 20
IBAN DE68 5705 0120
0000 2233 21
BIC MALADE51KOB
Bank Sparkasse Koblenz

Anbindung der Region Trier an den Großraum Rhein-Main;
Ihr Schreiben vom 07. Oktober 2016, hier eingegangen am 24. November 2016

Sehr geehrter Herr Landrat Schartz;
Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister Leibe,

für Ihr gemeinsames Schreiben in der oben genannten Angelegenheit danke ich Ihnen.

Insbesondere freue ich mich darüber, dass Sie sich intensiv mit dem aktuellen Fahrplan im RE-Netz Südwest beschäftigt haben und konstruktive Vorschläge zur Verbesserung der Situation unterbreiten.

Bevor ich auf diese Vorschläge im Einzelnen eingehe, möchte ich Ihnen zunächst vermitteln, dass das inzwischen ziemlich genau zwei Jahre in Umsetzung befindliche RE-Konzept auf der Fahrgastseite eine außergewöhnlich positive Resonanz erfahren hat. Wir haben in diesen Tagen die letzten Zählergebnisse aus dem ersten Halbjahr 2016 analysiert und durften feststellen, dass wir sowohl auf der Moselstrecke wie auch auf der Saarstrecke an durchschnittlichen Werktagen mehr als 3.500 Fahrgäste in den Zügen des RE 1 haben; an Sonntagen ist die Nachfrage sogar noch größer. Wir liegen mit diesen Zahlen bereits jetzt rund 10 % über den Prognosen, die ein externer Gutachter im Vorfeld der Ausschreibung dieses Konzeptes aufgestellt hatte. Im Zuge der Prognosen sind wir seinerzeit davon ausgegangen, dass es drei bis vier Jahr dauern wird, bis sich die vorhergesagte Nachfrage auch tatsächlich realisieren lässt. Die jetzt vorliegenden Zahlen beweisen das Gegenteil: Die Zielwerte sind bereits nach 2 Jahren übererfüllt.

Wir bewerten diese positiven Nachfrageeffekte selbstverständlich auch als Beleg dafür, dass die Konzeption an sich in ganz hohem Maße den Verkehrsbedürfnissen der Region entspricht. Selbstverständlich bedeutet dies nicht, dass es für die Zukunft nicht auch punktuelle Verbesserungen im Angebot geben kann.

Sie sprechen in Ihrem Schreiben in erster Linie die Anschlussituation in Koblenz an. Wie Sie wissen, wurde im Zuge der Konzeption Rheinland-Pfalz-Takt 2015 Koblenz zu einem so genannten Nullknoten ausgebildet. Konkret bedeutet dies, dass möglichst viele Züge in Koblenz vor der Minute 0 ankommen und nach der Minute 0 abfahren sollen. Dies gilt auch für die Regionalexpressleistungen auf der Mosel, die mit ihrer

Bearbeitung: Dr.-Ing. Thomas Geyer

Ankunft zur Minute 55 und Abfahrt zur Minute 06 optimal in diesen Knoten eingebunden sind. Gleiches gilt im Übrigen auch für den Regionalexpress RE 2 zwischen Koblenz, Mainz und Frankfurt, der ebenfalls hervorragend in den Nullknoten eingebunden ist. Dadurch ergibt sich zwischen beiden Linien eine im Grundtakt alle 2 Stunden existierende Umsteigebeziehung, über die die beiden Städte Trier und Mainz in einer Fahrzeit von wenig mehr als 2 ½ Stunden verbunden sind.

Zusätzlich existieren zudem Anschlussbeziehungen auf die IC-Linie 35, die zwischen Mainz und Koblenz als so genannter Zwischentakt verkehrt. In der Hauptverkehrszeit wird zudem der ansonsten zweistündliche Takt der RE 2-Linie am Morgen um einen und am Nachmittag um zwei Züge verdichtet, um speziell Berufspendlern zusätzliche Anschlussverbindungen zu gewähren.

Zu Recht weisen Sie in Ihrem Schreiben darauf hin, dass der Anschluss von und zu der IC-Stammlinie (Linie Nr. 30/31 in Koblenz relativ knapp verpasst wird. Dies liegt in erster Linie daran, dass diese IC-Linie nicht vollständig in den Nullknoten in Koblenz eingebunden ist, so dass hier lediglich Richtungsanschlüsse von und nach Norden (Ankunft von Norden zur Minute 46 und Abfahrt nach Norden zur Minute 13) möglich sind. Im Hinblick auf die Verknüpfung von Fernverkehrsleistungen in Koblenz wird damit jedoch dem überwiegenden Teil der Verkehrsnachfrage Rechnung getragen, da Fernreisende auf der Moselstrecke traditionell (dies zeigt auch die Historie der früher vorhandenen Fernverkehrsverbindungen von und nach Norddeutschland) stärker nach Norden als nach Süden orientiert sind. Konsequenterweise wurde aus diesem Grund im Rahmen des RE-Netzes Südwest von Trier aus die Südanbindung über Mannheim optimiert. Die nahezu stündlich angebotene Direktverbindung über den RE 1 von Trier nach Mannheim und zurück bietet in Mannheim auf der Basis des dort vorhandenen 30er-Knotens einen hervorragenden Übergang in praktisch alle Himmelsrichtungen. Fernreisebeziehungen in Richtung München bzw. Schweiz werden damit hervorragend abgedeckt. Auch hier zeigen die eingangs bereits erwähnten Nachfragedaten, dass diese Möglichkeit vom Fahrgastmarkt außerordentlich gut in Anspruch genommen wird.

Richtigerweise erwähnen Sie in Ihrem Schreiben auch, dass wir in der morgendlichen Lage mit einer anderen Taktzeit in die Bedienung einsteigen. Von Anfang an war vorgesehen, dass die ersten drei morgendlichen Taktabfahrten in Trier (4:12; 5:12 und 6:12 Uhr) nicht aus dem 30er-Knoten in Trier starten, sondern etwa 20 Minuten früher verkehren. Grund dafür war die aus Nachfragegründen speziell im Schülerverkehr zwingend notwendige Ankunft in Koblenz in etwa um 7:30 Uhr. Es war von vorneherein klar, dass wir um diesen Zeitpunkt herum die Nachfrage der aus dem Bereich der Untermosel nach Koblenz fahrenden Schüler nicht vollständig über das Regionalbahnangebot abdecken können. Von daher wurde diese abweichende Taktlage gewählt. Da in dieser frühen abweichenden Taktlage nach einer Ankunft zur Minute 35 immer auch IC-Anschlüsse nach Norden (u. a. auch die letzte verbliebende ICE-Direktverbindung Koblenz – Berlin) erreicht werden, ergibt sich in dieser Zeitphase in Koblenz die günstige Situation, Fernverkehrsverbindungen sowohl nach Norden wie nach Süden zu erreichen.

Mit der Abfahrt 07:30 Uhr in Trier wurde dann der Takt gewechselt, so dass erstmals um 08:55 Uhr in Koblenz ein Zug der Linie RE 1 in der „normalen“ Taktlage ankommt. Dieser Taktsprung führte zunächst im Dezember 2014 zu Beschwerden, da dadurch eine relativ große Bedienungslücke in der RE-Bedienung der Moselstrecke entstanden war. Zudem gab es eine nennenswerte Zahl von Berufspendlern nach Koblenz, denen die Ankunft 08:55 Uhr deutlich zu spät war.

Der Zweckverband SPNV-Nord hat dann bereits im Sommer 2015 reagiert und die von Ihnen in Ihrem Schreiben ebenfalls erwähnte Sonderlösung in der Abfahrt um 07:12 Uhr in Trier geschaffen, wo ausnahmsweise die RE-Leistungen aus Luxemburg und aus Richtung Saarbrücken nicht gekuppelt, sondern getrennt nach Koblenz fahren.

Diese Maßnahme hat sich bewährt, da mit der Ankunft um 08:35 Uhr ebenso wie in den Stunden davor wieder eine IC-Verbindung des IC-Zwischentaktes nach Norden erreicht wird.

In Ihrem Schreiben schlagen Sie vor, dieses „Modell“ auch auf den Nachmittag zu übertragen, um hier in den Stunden 17, 18 und 19 auch einen Übergang von den um 17:11, 18:11 und 19:11 Uhr in Koblenz ankommenden IC-Leistungen aus dem Süden zu ermöglichen. Sie schlagen dazu vor, dass idealerweise das nach Saarbrücken verkehrende Triebfahrzeug in Koblenz 20 Minuten länger verbleiben soll und dann in einer abweichenden Taktlage etwa zur Minute 20 bis 25 in Richtung Trier starten sollte.

Wir haben diesen Vorschlag eingehend geprüft und am 9. Dezember 2016 in der für das RE-Netz Südwest zuständigen Arbeitsgruppe „Betrieb“ diskutiert. Im Ergebnis wurden hinsichtlich Ihrer Vorschläge folgen-

de Möglichkeiten identifiziert, die von der Arbeitsgruppe als sinnvoll erachtet wurden und nunmehr natürlich weiteren Überprüfungen unterzogen werden müssen:

1. Die von Ihnen vorgeschlagene Verschiebung der Taktlage zur Minute 17 ist mit erheblichen Eingriffen auf das Fahrplangefüge verbunden, so dass hier die Arbeitsgruppe wenig Möglichkeiten sah, Ihrem Vorschlag zu folgen. Der Saarbrücker Teil des Zuges verkehrt durchgehend bis Mannheim und hat dort die bekannten Anschlüsse auf den Fernverkehr im 30er Knoten. Außerdem wird der 30er Knoten in Kaiserslautern erreicht, von wo aus eine Vielzahl von Anschlussbeziehungen gegeben sind. Folglich müsste der Saarbrücker Teil dieses Zuges in jedem Fall planmäßig um 17:06 Uhr Koblenz verlassen.
Das CFL-Fahrzeug muss nach dem derzeitigen Stand der Prüfungen ebenfalls planmäßig um 17:06 Uhr starten, da dieses Fahrzeug in Luxemburg im Anschluss für weitere Rückleistungen Richtung Deutschland benötigt wird. Folglich sollte unseres Erachtens die 17-Uhr-Lage in der bestehenden Taktstruktur verbleiben.
2. Bezogen auf die Stunde 18 hat die Arbeitsgruppe erwogen, diese Leistung generell, also für beide Zugteile, in eine etwas spätere Lage zu verschieben. Voraussichtlich käme dafür die Minute 22 in Betracht. Maßgeblich dafür ist u. a. auch die Tatsache, dass seit Fahrplanwechsel in diesem Dezember die Verdichterleistung des RE 2 erst zur Minute 09 in Koblenz ankommt, so dass wir mit der verschobenen Taktlage nicht nur die IC-Stammlage aus Süden anbinden, sondern auch eine wichtige RE-Verbindung.
Für diese Maßnahme ist jedoch zu beachten, dass infolge der Verschiebung der Anschluss in Saarbrücken auf den letzten ICE in Richtung Paris voraussichtlich nicht mehr erreicht werden kann. Die Auswirkungen auf die Umläufe der CFL-Fahrzeuge ist noch im Detail zu prüfen.
3. Für die Stunde 19 hat die Arbeitsgruppe vorgeschlagen, die Leistung des RE 1 bzw. RE 11 in Richtung Trier „gesplittet“ zu fahren. Dies würde bedeuten, dass die Saarbrücker Einheit in der normalen Taktlage 19:06 Uhr und die Luxemburger Einheit in der verschobenen Taktlage (voraussichtlich 19:22 Uhr) verkehren würde.
4. Für die Stunden 20 ff. wird vorgeschlagen, die Leistung des RE 1 generell erst zur Minute 22 abfahren zu lassen. Wir hätten damit eine symmetrische Situation zur morgendlichen Taktlage und würden z. B. in der Stunde 20 auch den letzten noch verbliebenen durchgehenden ICE von Berlin nach Koblenz an den RE 1 anbinden.

Sie sehen aus diesen Beschlüssen unserer Arbeitsgruppe, dass wir Ihre Vorschläge sehr positiv aufgegriffen haben. Als nächstes stehen nun die erforderlichen Abstimmungen mit unserem Partner in Luxemburg und die notwendigen Prüfungen seitens des Netzbetreibers im Hinblick auf die Fahrbarkeit dieser Fahrplanänderungen an.

Unabhängig davon möchte ich Sie noch darüber informieren, dass es aus dem politischen Raum bereits mehrfach Anfragen gab, ob nicht eine Verknüpfung der beiden Linien RE 1 und RE 2 in Koblenz dergestalt möglich wäre, dass hier eine umsteigefreie Verbindung zwischen Trier und Mainz bzw. Frankfurt entstehen würde. Diese Idee ist sicher verlockend, scheitert jedoch derzeit (noch) an der Gleis- und Bahnsteiginfrastruktur in Koblenz. Hier steht aktuell nur ein einziges Gleis am Bahnsteig 5 zur Verfügung, an dem Züge sowohl von der linken Rheinseite von und nach Süden und von der Moselstrecke angefahren werden kann. Abgesehen von der Belegung dieses Gleises durch andere Züge würden sich in diesem Gleis Züge alle zwei Stunden begegnen, was natürlich infrastrukturell nicht möglich ist. Die Nutzung anderer Gleise in Koblenz würde den Einbau zusätzlicher Weichenverbindungen voraussetzen. Dies ist aktuell vor dem Hintergrund der vorhandenen Stellwerkstechnik leider nicht möglich. Diesbezügliche Maßnahmen kommen erst dann infrage, wenn das Stellwerk in Koblenz durch ein modernes elektronisches Stellwerk ersetzt wird. Dies wird sicher in den nächsten Jahren irgendwann geschehen, aktuelle Planungen dafür sind jedoch derzeit nicht vorliegend.

Gleichwohl hat die oben angesprochene Arbeitsgruppe auch zu diesem Punkt versucht, wenigstens eine punktuelle Lösung zu finden. Dies wird möglicherweise in der Stunde 19 für die Relation von Frankfurt nach Trier möglich sein. Wie oben dargestellt, wollen wir in dieser Stunde den RE 1 / RE 11 in Richtung Trier ggf. gesplittet fahren. Dies hat auch Auswirkungen auf die Möglichkeit einer durchgebundenen Fahrplange von Frankfurt – Mainz über Koblenz nach Trier. Konkret könnte dies wie folgt ablaufen:

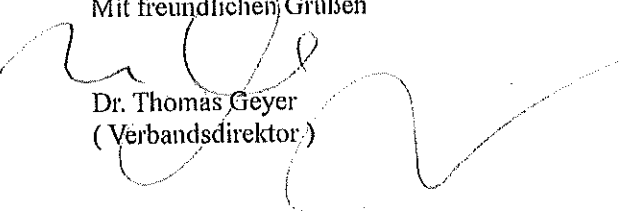
Der RE 2 erreicht Koblenz in Doppeltraktion kurz vor 19 Uhr auf dem Gleis 5. Diese Doppeltraktion wird in Koblenz getrennt. Die vordere Einheit fährt nach kurzem Aufenthalt weiter in Richtung Trier; die hintere Einheit bildet den Gegenzug in Richtung Frankfurt. Auf diese Weise bestünde in der speziell für Berufspendler aus dem Rhein-Main-Gebiet einmalig die Gelegenheit, ohne Umstieg von Frankfurt nach Trier und weiter Richtung Saarbrücken zu kommen.

Auch dieser Vorschlag bedarf noch eingehender Prüfungen im Hinblick auf die Bahnhofsfahrordnung in Koblenz. Da Gleis 5 in dieser Fahrlage auch von anderen Zugleistungen beansprucht wird, muss u. a. im Detail geprüft werden, in wie weit diese Züge auf andere Gleise umgeleitet werden können.

Zuletzt noch ein Hinweis zu der inzwischen öffentlich diskutierten Möglichkeit der Verlängerung einer RE-Leistung über die Moselstrecke hinaus nach Düsseldorf: Bei Realisierung dieser Maßnahme würde am Nachmittag notwendigerweise eine zusätzliche Rückleistung auf der Moselstrecke erforderlich werden. Diese zusätzliche Leistung wird voraussichtlich dann auch als gesplittete Leistung fahren und voraussichtlich in der Stunde 15 den Anschluss auf die IC-Lage aus Süden aufnehmen.

Für weitere Rückfragen stehe ich Ihnen selbstverständlich gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



Dr. Thomas Geyer
(Verbandsdirektor)