

**Bezirksregierung Köln**

**Verkehrskommission des  
Regionalrates**



4. Sitzungsperiode

**Drucksache Nr. VK 30/2018**

**Tischvorlage  
für die 7. Sitzung der Verkehrskommission des  
Regierungsbezirkes Köln  
am 13. April 2018**

**TOP 6**

**a) Anfrage der Fraktion DIE GRÜNEN  
Neuer Stand bei der Bördebahn-Reaktivierung**

Rechtsgrundlage: § 12 der Geschäftsordnung des Regionalrates Köln

Berichterstatter: Nahverkehr Rheinland (NVR)

Anlage: Anfrage der Fraktion DIE GRÜNEN vom 21.03.2018

Die Verkehrskommission des Regionalrates nimmt den Bericht des Nahverkehrs Rheinland (NVR) zur Kenntnis.

Stand: 03. April 2018

Drucksache Nr. VK 30/2018	
TOP 6	Seite
a) Anfrage der Fraktion DIE GRÜNEN Neuer Stand bei der Bördebahn-Reaktivierung	2

## Erläuterung

### **„RB 28 (Düren - Zülpich - Euskirchen) - aktualisiert –**

Mit der Ertüchtigung der Infrastruktur soll entsprechend dem im Jahr 2018 durchzuführenden Wettbewerbsverfahren der bisherige Wochenendverkehr auf die übrigen Wochentage ausgedehnt werden. Montags bis freitags ist ein Angebot von sechs Zugpaaren im 120 Minuten Takt vorgesehen. Vorausgesetzt wird dabei eine durch den geplanten Infrastrukturausbau erreichbare Fahrzeit von weniger als 50 Minuten je Richtung zwischen Düren und Euskirchen. Auf dieser Basis sind günstige Anschlüsse in den Knoten Euskirchen und Düren erreichbar.

Nach aktuellen Erkenntnissen wird die zur Durchführung des Wochentagsverkehrs benötigte Infrastrukturertüchtigung der Leit- und Sicherungstechnik vsl. erst frühestens Ende 2019 zur Verfügung stehen, so dass bis zu diesem Zeitpunkt noch keine Verkehrsbedienung innerhalb der Wochentage angeboten werden kann.

Gründe:

#### 1. Bahnhof Düren

Das aktuelle Betriebsverfahren mit personenbesetzten Rangierfahrten ist nach verbindlicher Vorgabe der Aufsichtsbehörden für die Ausweitung der Betriebsleistung im Vorlaufbetrieb nicht zulässig und muss durch Zugfahrstraßen (signaltechnisch sichere Ein- und Ausfahrt) ersetzt werden. Der voraussichtliche Inbetriebnahme-Termin des elektronischen Stellwerks (ESTW) Distelrath wird im Mai 2019 sein. Somit lässt sich nach Einschätzung der DB Netz AG die Ein- und Ausfahrt auf Signal bis Dezember 2019 erst realisieren. Dazu ist die Einrichtung eines Relaisstreckenblockes zwischen dem ESTW der Rurtalbahn GmbH (RTB) und dem ESTW Düren zwingend Voraussetzung. Eine sich in Entwicklung befindliche Schnittstelle wird seitens der Firma Siemens nicht für den Stellwerkstyp des ESTW Düren entwickelt. Es sind kurzfristig entsprechende Detailabstimmungen zwischen der DB Netz AG, Beteiligungsgesellschaft Kreis Düren mbH (BTG)/Rurtalbahn GmbH (RTB) und dem signaltechnischen Ausrüster der BTG/RTB geplant.

#### 2. Strecke Düren-Euskirchen

Die Bewerbungsfrist im Stilllegungsverfahren nach § 11 AEG für den südlichen Streckenabschnitt Zülpich-Euskirchen endete am 16.02.2018. Die DB Netz AG wird der BTG/RTB voraussichtlich in der nächsten Zeit ein Angebot mit den bereits bekannten Zahlen (Kaufpreis, jährliche Unterhaltungskosten etc.) schicken. BTG/RTB müssen dann nochmals bestätigen, dass BTG/RTB bereit sind die Strecke zu den angebotenen Konditionen ohne Unterbrechung des Betriebs zu übernehmen.

Drucksache Nr. VK 30/2018	
TOP 6	Seite
a) Anfrage der Fraktion DIE GRÜNEN Neuer Stand bei der Bördebahn-Reaktivierung	3

Danach informiert die DB Netz AG das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) über die beabsichtigte Über-gabe der Infrastruktur an BTG/RTB (Entlassung der DB Netz AG aus der Betriebspflicht); die RTB muss das Land NRW um die Ausweitung der Betriebsgenehmigung auf den Südast der Bördebahn bitten.

Bis die Zustimmung des EBA und des Landes NRW für den Betriebsübergang vorliegen, dürften noch mindestens zwei Monate vergehen (d.h. frühester Betriebsübergang Ende April/Anfang Mai 2018). Erst nach Betriebsübergang von der DB Netz AG auf die RTB kann die Planfeststellung für Euskirchen-Elsig eingeleitet werden. Da es sich voraussichtlich um das aufwändigste Planfeststellungsverfahren im Vorlaufbetrieb handelt (aufgrund der unmittelbaren Nähe zur Bebauung ist mit Einwendungen und einen „vollständigen“ Planfeststellungsverfahren mit Erörterungstermin etc. zu rechnen) und weil die technische Sicherung der Bahnübergänge in Euskirchen-Elsig für den Vorlaufbetrieb benötigt wird, folgt daraus der Dezember 2019 als frühester realistischer Inbetriebnahmetermin für den Vorlaufbetrieb.

Die noch ausstehenden Planfeststellungsverfahren im Abschnitt Düren-Zülpich (hier ist die RTB bereits Betreiber) werden vor den Maßnahmen im Abschnitt Zülpich-Euskirchen eingeleitet. Außerdem werden dort weniger Betroffenheiten und Einwendungen erwartet, so dass die vom Stilllegungsverfahren/Betriebsübergang abhängigen Maßnahmen wahrscheinlich maßgebend für den Terminplan sind.

### 3. Bahnhof Euskirchen

Im Bahnhof Euskirchen wird seit Anfang/Mitte 2017 die vollständige Entkopplung des Betriebs der Bördebahn vom Betrieb der DB Netz AG geplant.

Dazu soll der Oberbau des Gleises 46 durch die DB Netz AG instand gesetzt und trassierungstechnisch optimiert werden. Die Signalisierung für Gleis 46 soll ebenfalls durch die DB Netz AG wieder hergestellt werden. Gleis- und Signalanlagen können nach Auskunft der DB Netz AG im Juni 2020 fertig gestellt werden. Ggf. sollte nochmals geprüft werden, ob vorübergehend auch noch zum Beginn des Vorlaufbetriebs analog zum aktuellen Betrieb die Nutzung des Bahnsteigs an Gleis 4 oder 5 möglich ist, die DB Netz AG wird hierzu Kontakt mit dem NVR aufnehmen. Der Bahnsteig an Gleis 46 soll von der RTB von DB Station&Service AG gepachtet werden und für den Vorlaufbetrieb ertüchtigt werden. Für den Vollausbau ist eine vollständige Erneuerung vor-gesehen. Die Pacht des Bahnsteiges an Gleis 46 soll im Zuge der am 13.03.2018 vorgesehenen Abstimmung zu den Kaufverträgen für den Bahnhof Düren-Nord und die Bördebahn besprochen werden.

Insgesamt wird der NVR auch weiterhin die Befahrbarmachung der Bördebahn vorantreiben und insbesondere die technisch komplizierte Einbindung in die Knotenbahnhöfe Düren und Euskirchen begleiten.“

Hinsichtlich der Voraussetzungen zur Förderung wird auf den Erlass vom 25.01.2018 verwiesen:

„Bis zum 28. Dezember 2016 bestand für die SPNV-Aufgabenträger nach ÖPNVG NRW die Möglichkeit, Maßnahmen nach §12 ÖPNVG NRW in eigener

Drucksache Nr. VK 30/2018	
TOP 6	Seite
a) Anfrage der Fraktion DIE GRÜNEN Neuer Stand bei der Bördebahn-Reaktivierung	4

Verantwortung ohne vorherige Aufnahme in den ÖPNV-Bedarfsplan des Landes zu realisieren. Bei der Bördebahn haben Sie von dieser Regelung Gebrauch gemacht. Aus diesem Grund wird die Bördebahn von uns im neuen ÖPNV-Bedarfsplan als indisponibel eingestuft werden. Bis zur Fertigstellung des neuen ÖPNV-Bedarfsplans wird die Maßnahme als begonnene Altmaßnahme betrachtet. Eine zwischenzeitliche Aufnahme in den bestehenden ÖPNV-Bedarfsplan ist bei einer Finanzierung nach §12 ÖPNVG NRW nicht notwendig.“

Aus dem Erlass ergibt sich, dass ohne den vom NVR aus § 12 begonnenen Ausbau die Aufnahme in den Bedarfsplan nicht erfolgt wäre.



**DIE GRÜNEN im Regionalrat Köln**

Bezirksregierung, Z 10, Raum 28  
Zeughausstraße 2-10  
50667 Köln  
Tel: 0221-9912266  
Fax: 0221-9912267  
gruene.regionalrat-koeln@gmx.de  
[www.gruene-regionalrat-koeln.de](http://www.gruene-regionalrat-koeln.de)  
Bürozeiten:  
Mittwoch und Freitag, 8.00-12.00 Uhr

Köln, den 21.03.2018

**An den Vorsitzenden  
der Verkehrskommission  
Herrn Paul Hebbel  
Zeughausstraße 2-10  
50667 Köln**

**7. Sitzung der Verkehrskommission am 13. April 2018**

hier: Anfrage gem. § 12 der Geschäftsordnung des Regionalrates Köln

Sehr geehrter Herr Hebbel,

Wir möchten Sie bitten, die folgende Anfrage in die Tagesordnung der nächsten Sitzung der Verkehrskommission am 13. April 2018 mit aufzunehmen.

**Neuer Stand bei der Bördebahn-Reaktivierung:**

Im geplanten Vorlaufbetrieb der Bördebahn bei der Einfahrt in die Bahnhöfe Düren und Euskirchen gibt es laut Eisenbahnbundesamt erhebliche Bedenken bzgl. der Stellwerksituation. Damit scheint der Termin für den eigentlichen Start des Vorlaufbetriebes Ende 2018 nicht mehr haltbar zu sein und das obwohl das zu Grunde liegende Drei-Phasen-Modell zur Reaktivierung der Bördebahn seit langem sowohl DB als auch EBA hinlänglich bekannt ist.

Wir fragen daher:

- Stimmt es, dass die Stellwerksituation ein derzeitiges zeitliches Einhalten des Reaktivierungsplanes der Bördebahn erheblich verzögern wird?
- Seit wann sind diese Schwierigkeiten bekannt und vor allem wem genau?
- In welcher Weise und in welchem Zeitrahmen müssen hier Maßnahmen ergriffen werden um den Vorlaufbetrieb zu ermöglichen?
- Ist sichergestellt, dass zumindest zum Fahrplanwechsel im Dezember 2019 die technischen Voraussetzungen vorliegen? Wie soll dies garantiert werden?
- Warum kann vor dem Hintergrund der anstehenden Verzögerung nicht direkt die dritte Stufe des Reaktivierungsprogramms ohne Zwischenschritt angegangen werden? Oder droht auch dort eine Verzögerung?

TOP 6	Seite
a) Anfrage der Fraktion DIE GRÜNEN Neuer Stand bei der Bördebahn-Reaktivierung	6

- Gibt es eine verbindliche, schriftlich Zusage des Verkehrsministers NRW, dass die anstehenden Maßnahmen nicht im Widerspruch zu § 13 Abs. 1 Nr. 4 ÖPNVG NRW stehen?

**Mit freundlichen Grüßen**

**Rolf Beu, *Fraktionsvorsitzender***  
**Gudrun Zentis *Fraktionsmitglied***

**f.d.R.: Antje Schäfer-Hendricks, *Geschäftsführung***

