

Bahn schlägt Alarm: Linksrheinisch sind wir am Ende

NAHVERKEHR DB Netz bestätigt: Die Strecke Köln–Bonn–Remagen ist völlig überlastet

VON PETER BERGER

Köln/Bonn. Das Baustellen-Chaos vom Mai auf der linksrheinischen Strecke zwischen Köln und Bonn ist den Bahnpendlern noch gut in Erinnerung, doch jetzt kommt es wohl noch schlimmer. Die DB Netz AG hat den Abschnitt zwischen Hürth-Kalscheuren, Bonn und Remagen beim Eisenbahnbundesamt und der Bundesnetzagentur offiziell als überlastet angezeigt. Das ist im Grunde nichts anderes als eine Bankrotterklärung. „Wir haben heute schon erhebliche Schwierigkeiten, die angemeldeten Trassen des Nah-, Fern- und Güterverkehrs durchzubringen.“ Die Lage werde sich durch den Ausbau der S-Bahn-Li-



Voller Bahnsteig in Bonn-Mehlem im Berufsverkehr Foto: Rolf Beu

nie 13 auf der rechten Rheinseite aber noch deutlich verschärfen. „Wir werden dort zehn Jahre bauen und müssen in dieser Zeit einen Teil des Güterverkehrs auf die linke Rheinseite verlagern. Das ist

beim derzeitigen Zustand der Infrastruktur aber nicht möglich“, sagt ein Bahnsprecher.

Die DB Netz prüfe deshalb derzeit, ob man durch „kurzfristige Maßnahmen wie den Einbau von zusätzlichen Weichen“ die Kapazität noch erweitern könne. Diese Analyse soll in einigen Wochen vorliegen. „Die Kollegen versuchen gerade, Vorschläge zu entwickeln, wie man möglichst viele Züge durchkriegt.“ Das geschehe unabhängig von der Frage, ob es sich dabei um Güterzüge, den Fern- oder Nahverkehr handelt. Es zeichne sich aber bereits jetzt ab, dass dem Wunsch des Nahverkehrs Rheinland (NVR), wegen der großen Nachfrage sogar mehr Nahverkehrszüge auf den Linien RE 5, RB 28 und RB 48 einzusetzen, nicht entsprochen werden kann. „Deshalb fordern wir, möglichst schnell eine Machbarkeitsstudie für den Ausbau einer linksrheinischen S-Bahn durchzuführen.“ Das Problem wird sich da-

durch kurzfristig aber kaum lösen lassen, weil der Bau einer linksrheinischen S-Bahn, der noch nicht einmal geplant, geschweige denn finanziert ist, zur Lösung der aktuellen Probleme nicht helfen wird.

Bundesnetzagentur entscheidet

Wie viele Züge genau täglich auf der Strecke unterwegs sind, will die Bahn derzeit nicht veröffentlichen, weil das gerade überprüft wird. Fest steht, dass in den vergangenen drei Jahren der Verkehr auf diesem Abschnitt stark zugenommen hat. Letztlich müsse die Bundesnetzagentur auf Basis der Erhebungen der DB Netz AG entscheiden, wie es mit der Strecke weitergeht. Lassen sich die Güterzüge großräumig umleiten? Wie viele Fern- und Nahverkehrszüge muss man am Ende rausnehmen, damit der Verkehr nicht zusammenbricht?

Ein vergleichbares Vorgehen habe es in kleinerem Maßstab vor 18

Monaten schon einmal gegeben. „Damals wollte die Mittelrheinbahn ihr Angebot in Bonn ausweiten, konnte das aber nicht durchziehen, weil der Hamburg-Köln-Express keine Trassen freigeben konnte.“

Zum Fahrplanwechsel im Dezember müssen Berufspendler noch nicht fürchten, dass sich das Zugangebot verringern wird. Ende 2018 könnte das aber durchaus der Fall sein. „Noch sind das Gedankenspiele, aber das kann durchaus Auswirkungen auf die Reisenden im Fern- und Nahverkehr haben“, sagt der Bahnsprecher.

Beim Nahverkehr Rheinland (NVR) sieht man derzeit noch keinen Handlungsbedarf. Man habe langfristige Verkehrsverträge. „Wenn die Bahn an diesen Verträgen etwas ändern will, muss sie auf uns zukommen“, sagte ein NVR-Sprecher. „Wir gehen erst einmal davon aus, dass es zu keinen Einschränkungen kommen wird.“

