

Herr Dr. Reinkober trug zum SPNV-Angebot, zur Änderung des ÖPNV-Gesetzes sowie zum Infrastrukturausbau im Rhein-Sieg-Kreis vor. Er ging hierbei zunächst auf die Rahmenbedingungen für den SPNV ein. Aufgrund der Vorgaben des Bundes müssten in den Folgejahren im SPNV Einsparungen von 3 Mrd. € realisiert werden. Hiervon könnten bundesweit lediglich 500 Mio. € durch eine gesonderte Vereinbarung aufgefangen werden. Nordrhein-Westfalen stehe dabei an vorletzter Stelle bei der Verteilung der Bundesregionalisierungsmittel. Ein Vorstoß des Landes zur Verbesserung dieser unbefriedigenden Mittelverteilung sei „gnadenlos“ gescheitert. Dies bedeute für den VRS, dass man ab dem Jahr 2010 jährlich 10 Mio € einsparen müsse, weshalb man bereits entsprechende Verhandlungen mit der DB aufgenommen habe. Für die Jahre 2006 bis 2008 habe man dagegen nach Abstimmung mit DB Regio NRW keine Kürzungen des Leistungsangebotes vornehmen müssen. Derzeit befinde man sich in Gesprächen für das Jahr 2009.

Anschließend erläuterte er detailliert die beschlossene Neuorganisation des SPNV/ÖPNV in Nordrhein-Westfalen. Gesetzlich vorgegeben worden sei eine Fusion der neun derzeitigen Verbände zu dann nur noch drei neuen Verkehrsverbänden. Der VRS werde hierbei mit dem Aachener Verkehrsverbund (AVV) fusionieren. Er erläuterte auch die künftigen vier Förderpauschalen im Land Nordrhein-Westfalen.

Danach ging er auf den geplanten Rhein-Ruhr-Express (RRX) als neues, qualitativ hochwertiges Angebot für den Kernraum Dortmund – Duisburg - Köln ein. „Gesetzt“ seien hier die Bahnhöfe Köln Hbf, Deutz und Flughafen. Anschließend stellte er die erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen für dieses neue Angebot sowie die geplanten Linienführungen dar.

Er erläuterte detailliert das nach dem neuen ÖPNV-Gesetz einvernehmlich mit den Zweckverbänden festzulegende Netz im besonderen Landesinteresse (Landesnetz), welches vorrangig gefördert werden solle. Im Rhein-Sieg-Kreis seien dies die Linien RE 5, RE 8, RE 9, RE 12 und RE 22. Derzeit sei eine Arbeitsgruppe auf Landesebene mit der Erarbeitung der Angebotskriterien für dieses Landesnetz befasst.

**Anmerkung des Schriftführers: Die Präsentation von Herrn Dr. Reinkober ist der Niederschrift als Anlage 1 beigefügt.**

Danach stellte Frau Güllner das betriebliche Angebot der DB Regio NRW im Rhein-Sieg-Kreis vor. Detailliert ging sie sowie Frau Lentes von der DB Netz AG auf die geplanten Infrastrukturmaßnahmen auf der S 13 (Verlängerung Troisdorf-Oberkassel), RB 23 (Ausbau Bonn Hbf – Euskirchen; 2. Baustufe) und RB 25 ein. Sie berichteten auch über die Qualitätsverluste durch die Langsamfahrstellen auf der Siegstrecke.

Die Baumaßnahmen auf der S 13 seien ab 2010, die Inbetriebnahme der Strecke für 2014 geplant. Die Maßnahmen würden hierbei in fünf Planfeststellungsabschnitten (Troisdorf, Menden, Bonn-Vilich, Bonn-Beuel, Bonn-Oberkassel) erfolgen.

Frau Lentes erläuterte sodann den aktuellen Planungsstand zu den einzelnen Planfeststellungsabschnitten auf der S 13.

Anschließend stellte sie den Sachstand auf der RB 25 Köln - Marienheide dar. Aus wirtschaftlichen Erwägungen solle zwischen Köln und Overath ein 30-Minuten-Takt erhalten bleiben. Allerdings würden hier Qualitätsverbesserungen für Engelskirchen sowie durch geschwindigkeitserhöhende Maßnahmen geprüft. Für 2013 sei darüber hinaus die Reaktivierung der Strecke Marienheide - Meinerzhagen vorgesehen.

Sodann ging sie auf die Ausbaumaßnahmen der 2. Baustufe auf der RB 23 Bonn - Euskirchen ein. Sie wies darauf hin, dass diese Strecke bereits heute sehr gute Pünktlichkeitswerte aufweise. Einen verbindlichen Zeithorizont für die Umsetzung der 2. Baustufe könne sie nicht nennen. Auf der Strecke werde zudem die Leit- und Sicherungstechnik bis 2009/2010 erneuert.

**Anmerkung des Schriftführers: Die Präsentationen von Frau Güllner und Frau Lentes sind der Niederschrift als Anlagen 2 und 3 beigefügt.**

Der Vorsitzende dankte für die aufschlussreichen Darstellungen.

Abg. Bausch erkundigte sich, ob es bereits konkrete Planungen für einen zweigleisigen Ausbau der RB 23 zwischen Meckenheim und Witterslick gebe.

Abg. H. Becker nahm Bezug auf das „Landesnetz“ und wollte wissen, ob der Verkehrsverbund versuchen werde, weitere Teilstrecken - über den bisherigen Vorschlag des Landes hinaus – in dieses Landesnetz zu integrieren, zumal hier das Einvernehmen erzielt werden müsse. Im Hinblick auf die gekürzten Regionalisierungsmittel fragte er, ob dies aus Sicht des Verkehrsverbundes perspektivisch zu einer Schwächung der Peripherie, das heißt der Strecken außerhalb dieses Landesnetzes, führen werde und welche Strecken im Verbundgebiet als gefährdet angesehen würden.

Bei den Langsamfahrstellen, insbesondere auf der Siegstrecke, stellte er einen bereits lange anhaltenden Verfall der Infrastruktur fest. Er wollte von der DB konkret wissen, welche Langsamfahrstellen im Rhein-Sieg-Kreis bis wann und mit welchem Aufwand beseitigt werden.

Daneben hielt er die ständigen Verzögerungen beim Ausbau der Linie RB 23 für völlig unhaltbar. Hier seien Finanzierungszusagen nicht eingehalten worden, wogegen man bereits im Regionalrat interveniert habe. Auch hinsichtlich der Linie RB 25 erkundigte er sich, in welchem Zeitraum welche Maßnahmen zur Beschleunigung auf dem Abschnitt Köln - Overath umgesetzt werden sollen.

Er merkte an, dass die zu erwartenden Verbesserungen für den Personen-nahverkehr in Nordrhein-Westfalen nur teilweise zum Erfolg führen würden. Gerade für unseren Raum seien nach seiner Einschätzung Nachteile, wie z. B. zusätzliche gebrochene Verkehre, zu erwarten. Er fragte, ob der Verkehrsverbund seine Einschätzung teile, dass künftig in Folge des RRX ein Teil der Nord-Süd-Beziehungen im Fernverkehr östlich an unserem Raum vorbeilaufen werde.

Herr Dr. Reinkober nahm Bezug auf die Fragen zum Landesnetz. Er befürworte nicht, dieses Landesnetz über die Maßen hinaus auszuweiten, weil hierdurch Abhängigkeiten zu Lasten der übrigen Strecken im Verbundgebiet entstehen könnten. Dies sei für ihn ein „zweischneidiges Schwert“ und der falsche Weg, zumal man dann Entscheidungsbefugnisse an das Land abgeben müsste. Bestreben des Verbundes sei es vielmehr, möglichst nur die RE-Linien in das Landesnetz einzubringen. Aufgrund der künftigen Pauschalierung entscheide alleine der Verbund darüber, wie der SPNV im Verbundraum ausgestaltet werden solle. Derzeit existiere noch kein konkreter Vorschlag für dieses Landesnetz, da hierüber noch kein Einvernehmen erzielt werden konnte. Aufgrund der guten Auslastung der SPNV-Linien im Verbundgebiet könne keine dieser Linien im Hinblick auf die gekürzten Regionalisierungsmittel gestrichen werden.

Bei den Maßnahmen nach dem Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSchwAG) handele es sich um eine Bundesfinanzierung, weshalb der Verbund bisher nicht in die Gespräche über die Finanzierung des Ausbaus der S 13, der RB 23 und der RB 25 eingebunden gewesen sei. Diese

Abstimmungsgespräche hätten alleine zwischen Bund, Land und DB Netz AG stattgefunden. Mit der neuen Struktur ab dem 01.01.2008 werde man dies aber nunmehr einfordern.

Beim RRX handle es sich derzeit um ein Planungskonzept mit Realisierungshorizont 2015/2020. Hierzu habe er lediglich den Sachstand ohne Bewertung wiedergegeben.

Frau Lentes wies darauf hin, dass die Frage eines zweigleisigen Ausbaus der RB 23 zwischen Meckenheim und Witterschlick davon abhängig sei, welcher Fahrplan bzw. Takt hier umgesetzt werden solle. Hinsichtlich der Bekanntgabe der Zeitpunkte für die konkreten Ausbaumaßnahmen, insbesondere auf der Siegstrecke, verwies sie auf den Internetauftritt der DB unter [www.bahn.de/fahrweg](http://www.bahn.de/fahrweg).

Für Herrn Dr. Reinkober war der Infrastrukturausbau zur Beseitigung der Langsamfahrstellen auf der Siegstrecke im Verbundraum Siegen über Jahre hinweg absolut unbefriedigend. Dies beeinträchtige auch die Betriebsqualität im VRS erheblich.

Frau Güllner teilte mit, dass auf der Siegstrecke im nächsten Jahr eine umfangreiche Streckensanierung geplant sei. Man diskutiere derzeit intern, in welchem Umfang der Betrieb während der Bauphase aufrechterhalten werden könne.

SKB Krüger verwies auf den schlechten Zustand des Bahnhofes Meckenheim, der erst in einer 3. Baustufe nach Herstellung der neuen Stellwerkstechnik saniert werden solle. Hier sollen sodann Außenbahnsteige errichtet werden. Er regte an, die Finanzierung dieser Maßnahme nicht aufzusplitten, sondern im Zuge einer Finanzierungsvereinbarung mit dem Eisenbahn-Bundesamt als Einheit umzusetzen.

Für Abg. Krauß war die zentrale Frage immer das „Wann“ der Umsetzung von Maßnahmen. Hinsichtlich der RB 23 wollte er wissen, ob es hier alleine an der Finanzierung und nicht an einer inzwischen geänderten Beurteilung „hake“. Die dargestellten Fahrzeitverluste durch die Langsamfahrstellen auf der Siegstrecke von nur 2 bzw. 4 Minuten je nach Fahrtrichtung stelle er doch sehr in Zweifel. Zur RB 48 begrüßte er die Zusage der DB, ab dem nächsten Monat diese Linie in Doppeltraktion im ET 425 zu bedienen. Aktuell gebe es hier Probleme mit der Bedienung im Berufsverkehr, wodurch ein dringender Nachbesserungsbedarf bestehe. Zudem erkundigte er sich nach der Perspektive für den Haltepunkt „Bundesviertel“. Im Hinblick auf den Bahnhof Meckenheim verstehe er nicht, dass hier keine Priorisierung seitens der DB vorgenommen werde, beispielsweise im Vergleich zum Bahnhof Kottenforst.

Abg. Tandler konnte den aufgestauten Frust vieler Kolleginnen und Kollegen über die DB nachvollziehen. Er wies hierzu beispielhaft auch auf den seit 22 Monaten geschlossenen Bahnhof in Eitorf hin. Auf der Linie RE 9 beobachte man das Phänomen, dass trotz schlechter Bedienungsqualität mit Langsamfahrstellen etc. die Züge dennoch voll seien. Gerade an den eingleisigen Streckenabschnitten gebe es seiner Einschätzung nach aber gefährliche Zustände. Er befürchte, dass hier über kurz oder lang einmal der Fahrbetrieb ganz eingestellt werden müsse. Insoweit bestehe dringender Handlungsbedarf. Deshalb erwarte er auch eine Aussage der DB zum konkreten Zeitpunkt des Ausbaus. Trotz der geschilderten Misere handle es sich um eine der am besten frequentierten Strecken im gesamten VRS-Gebiet.

Frau Lentes bemerkte zum Bahnhof Meckenheim, dass zunächst die ältesten Stellwerke erneuert werden müssten. Auch auf der Strecke Bonn - Euskirchen sei dies nunmehr im Zuge der 3. Baustufe eingeplant. Im Rahmen der Erneuerung der Stellwerkstechnik sei es aber notwendig, hier Außenbahnsteige zu errichten, weshalb der Bahnhof Meckenheim jetzt „mit angepackt“ werde. Nicht beantworten konnte sie allerdings die Frage, warum der Bahnhof

Meckenheim keine Priorisierung erfahre. Das Konzept für die RB 23 sei im Übrigen im letzten Ländergespräch am 23.10.2007 so bestätigt worden.

Herr Dr. Reinkober bat DB Regio im Hinblick auf die unhaltbaren Zustände auf der RB 48, die bis zum Jahresende hier eingesetzten Altfahrzeuge durch modernes Fahrzeugmaterial zu ersetzen. Hier gebe es eine Vielzahl von Beschwerden. Man sei insoweit auch bereits im Gespräch mit DB Regio. Hinsichtlich des Haltepunktes „Bundesviertel“ seien alle Aktivitäten darauf ausgerichtet, diesen schnellstmöglich zu realisieren. Dies habe auch bereits Niederschlag in der Ausschreibung gefunden. Zur Frage nach der Durchbindung der Voreifelbahn verwies er auf die 2. Ausschreibung „Neues Dieselnetz“ für das Jahr 2013. Hierin enthalten seien die Linien Köln - Gummersbach, Köln - Euskirchen und Bonn - Euskirchen. Hinsichtlich der Linie RE 9 laufe derzeit die Ausschreibung für das Jahr 2010.

SKB Kitz erkundigte sich, wann der Ausbau der Strecke zwischen Köln-Deutz und der Flughafenschleife abgeschlossen werde. Außerdem verwies er auf die Planungen für eine umsteigefreie Flughafenanbindung des östlichen Rhein-Sieg-Kreises im Zuge der S 19. Er wollte wissen, ob diese Planungen noch existierten und ob es darüber hinaus Planungen für eine umsteigefreie Verbindung aus dem Rechtsrheinischen in Richtung Düsseldorf und Ruhrgebiet gebe. Im Zuge des Fahrplanwechsels am 09.12.2007 sei zudem die ICE-Anbindung vom Flughafen ins Ruhrgebiet bis nach Berlin extrem beschnitten worden. Gerade diese Verbindung sei aber wegen der Parkmöglichkeiten am Flughafen für viele Nutzer sehr interessant gewesen. Er erkundigte sich insoweit nach Alternativangeboten. Schließlich gebe es am Haltepunkt der S12/S13 in Porz-Wahn einen Bedarf an zusätzlichen Park-and-Ride-Plätzen sowie zur Vergrößerung der Bushalteflächen. Er fragte hier nach dem Sachstand.

Abg. Steiner erkundigte sich nach dem Sachstand des behindertengerechten Umbaus an den Bahnhöfen Troisdorf, Mehlem und Bad Godesberg. Hinsichtlich des auf der RB 48 eingesetzten Wagenmaterials appellierte auch er an die DB, hier dringend Abhilfe zu schaffen.

Herr Dr. Reinkober führte aus, die Planungen für die S 19 würden nach wie vor weiter betrieben. Eine Realisierung sei aber von der Finanzierung abhängig, wobei es hierfür keine zusätzlichen Mittel gebe. Somit könne dies nur durch Freistellung von Mitteln aufgrund von Wettbewerbsverfahren realisiert werden. Dann sei die S 19 eine der ersten anstehenden Maßnahmen, zumal es sich hier um eine der am meisten frequentierten Strecken im VRS handle und die bis Troisdorf zur Verfügung stehenden Kapazitäten „grenzwertig“ seien. Auf das Fernverkehrsangebot ab dem Flughafen habe der VRS im Übrigen keinen Einfluss. Das Angebot richtet sich hier nach der Nachfrage.

Die Park-and-Ride-Anlage und die Bushalteflächen am Haltepunkt Porz-Wahn lägen dagegen in der Zuständigkeit der Stadt Köln und des Betreibers „DB Station & Service“. Auch die Zuständigkeit für den behindertengerechten Ausbau der Bahnhöfe liege bei DB Station & Service. Hierfür stünden derzeit keine ausreichenden Finanzmittel zur Verfügung, weshalb diese Bahnhöfe bisher auch nicht im Ausbauprogramm enthalten seien. Im Zuge der neuen Rechtslage ab dem 01.01.2008 werde man versuchen, hierfür mehr Mittel bereitzustellen.

Der Vorsitzende bedankte sich bei Frau Lentjes, Frau Güllner und Herrn Dr. Reinkober für die ausführlichen Darstellungen.