

Der Vorsitzende, Abg. Steiner, begrüßte zu diesem Thema den Geschäftsführer der NVR GmbH, Herrn Dipl.-Ing. Sistenich und den Geschäftsführer der DB Regio NRW GmbH, Herrn Alsbach sowie den Teilnetzmanager Dieselnetz, Herrn Gatzweiler.

Herr Gatzweiler erläuterte einfürend die Situation auf der Voreifelbahn RB 23 unter Bezugnahme auf die im SPD-Antrag angesprochenen immer wiederkehrenden Themenbereiche.

Nähere Einzelheiten zur Pünktlichkeit, Fahrzeugeinsatz und Kundeninformation sowie ein Ausblick auf den Fahrplanwechsel 2013 können der als Anlage 1 der Niederschrift beigefügten Präsentation entnommen werden.

Planungsamtsleiter Dr. Sarikaya bat - bezogen auf die vorgestellte Pünktlichkeitsstatistik - um eine Definition der Pünktlichkeit.

Herr Gatzweiler erklärte, als pünktlich gelte ein Zug bis einschließlich fünf Minuten Verspätung. Zugausfälle seien in der Pünktlichkeitsstatistik nicht berücksichtigt worden.

Der Vorsitzende, Abg. Steiner, dankte Herrn Gatzweiler für den Vortrag und erkundigte sich nach der Funktionsfähigkeit der Ende Dezember in Betrieb genommenen Fahrgastinformationssysteme. Pressemitteilungen habe er entnommen, dass weder die dynamischen Schriftanzeiger ordnungsgemäß funktionieren, noch ersatzweise Lautsprecherdurchsagen erfolgen.

Abg. Krupp wies darauf hin, dass es seit Herbst 2011 einen Block „Abenteuer Eisenbahn - Probleme auf der Voreifelstrecke“ im General-Anzeiger Online gebe. Dort würden viele Kunden ihre Erlebnisse mit der Voreifelbahn einstellen. Das die Probleme mit dem neuen Stellwerk inzwischen überwunden sind, sei sicherlich positiv. Dennoch gebe es verschiedene Beschwerdethemen, die immer wieder angesprochen würden, so z.B. mangelnde Platzkapazität aufgrund unzureichender Zuglänge. Inzwischen werde auch wieder über den Einsatz der „alten Züge“ diskutiert. Ein weiteres Thema sei die Information der Fahrgäste im Zug bei Störungen. Das scheine auch nicht so zu funktionieren, wie es aus der Sicht der Kunden wünschenswert wäre.

Abg. Albrecht kritisierte die Zustände am Bahnhof in Meckenheim. Bis zur Fertigstellung der geplanten Unterführung sei der Außenbahnsteig nur über einen ca. 600 m langen Fußweg zu erreichen. Darüber hinaus gebe es dort weder einen Fahrscheinautomat noch einen Entwerter. Diese Situation sei vor allem für ältere Menschen untragbar. Er forderte die Deutsche Bahn AG auf, hier eine schnelle, unbürokratische, kreative Lösung zu finden.

Abg. Krauß sprach noch einmal das Thema Fahrgastinformation an. Von der Einführung der „Dynamischen Schriftanzeiger“ (DSA) habe man eine wesentlich bessere Kundeninformation erwartet, als dies jetzt tatsächlich der Fall sei. Die DSA werden von Duisburg aus zentral gesteuert und zeigen - wenn überhaupt - Verspätungen und Ausfälle erst so spät an, dass der Kunde potentielle alternative Verkehrsmittel nicht mehr nutzen könne. Auch die zwischenzeitlich eingesetzten Reisendenlenker konnten nicht immer Ort und Zeit der abfahrenden Züge angeben. Insbesondere in den Hauptverkehrszeiten habe der Kunde für Ausfälle und mangelnde Information wenig Verständnis. Da nütze auch der Hinweis auf eine insgesamt gut ausfallende Pünktlichkeitsstatistik nichts. Er wisse, dass der Busersatzverkehr bei unvorhersehbaren Streckensperrungen über einen längeren Zeitraum ein schwieriges Thema sei. Dennoch müsse auch hier die rechtzeitige und umfassende Fahrgastinformation oberster

Grundsatz sein. Ein weiterer Punkt sei die Erreichbarkeit der Außenbahnsteige. Dies sei nicht nur in Meckenheim ein Problem. Auch in Swisttal-Odendorf empfinde der Kunde zu Recht die Bahnsteigplanung als großen Nachteil. Dadurch komme es auch häufig zu sehr gefährlichen Situationen, weil der Kunde - nur um seinen Zug zu erreichen - verbotener Weise die Bahngleise quere.

Der Vorsitzende, Abg. Steiner, wies ergänzend zum Thema Fahrgastinformation darauf hin, dass auch beim Einsatz von Schienenersatzverkehr die Züge ausreichend beschildert sein müssen. Für die Kunden müsse die Fahrtrichtung leicht und eindeutig erkennbar sein.

Abg. Anschütz kritisierte die vorgestellte Pünktlichkeitsstatistik. Diese sei wenig aussagekräftig, wenn die Zugausfälle nicht dargestellt würden.

Herr Sistenich, Geschäftsführer der NVR GmbH, bestätigte, mit Inbetriebnahme des neuen Stellwerks im Herbst vergangenen Jahres habe es zahlreiche technische Probleme gegeben. Darüber hinaus sei auch der Hauptkritikpunkt des NVR die Fahrgastinformation. Die Kunden könnten eher Verständnis für eine Situation aufbringen, wenn sie wüssten, was passiert sei. Er frage sich, ob die Kundeninformation, die zentral von einer Dienststelle in Duisburg gesteuert werde, dort richtig aufgehoben sei. Der NVR werde die jetzige Situation zum Anlass nehmen, diese Systematik noch einmal bei den Akteuren der DB Station und Service, die heute leider nicht anwesend seien, anzusprechen. Beim NVR werde ein umfassendes Qualitätscontrolling durchgeführt. Sowohl Verspätungen als auch Ausfälle werden regelmäßig ausgewertet. Leider gebe es immer mal wieder Phasen, in denen sich die unvorhersehbaren Ausfälle häufen. Er hoffe aber, dass durch die Verbesserung der Infrastruktur und den Einsatz neuer Fahrzeuge ab Dezember 2013 ein spürbarer Qualitätssprung erreicht werde.

Herr Gatzweiler räumte ein, die dynamischen Schriftanzeiger seien anfangs noch nicht in der Lage gewesen, alles anzuzeigen, was technisch möglich gewesen wäre. Sie könnten jetzt aber Verspätungen, Gleisänderungen und Zugausfälle anzeigen. Zu einem späteren Zeitpunkt sollen sie auch aufrüstbar sein, um dann auch die Lautsprecherdurchsagen übernehmen zu können. Die Diesellok gebe es noch im Fahrzeugpool, sie werde aber nicht mehr auf der RB 23 zum Einsatz kommen, sondern im Notfall auf anderen Linien eingesetzt. Zum Thema „Durchsagen“ finde man in dem angesprochenen Blog des General-Anzeigers auch positive Beispiele, in denen die Information durch den Triebwagenführer als gut und ausreichend bezeichnet werde. Die Qualität der Durchsagen des Zugpersonals werde auch regelmäßig gemessen. Hier habe man inzwischen eine deutliche Verbesserung gegenüber früher erreicht. Die Infrastruktur im Bahnhof Meckenheim sei zurzeit noch nicht so wie im Endzustand geplant. Es fehle die Bahngleisunterführung. Ob als Zwischenlösung eine „Überwegemöglichkeit“ geschaffen werden könne, werde zurzeit bei der DB Station und Service geprüft. Sofern dies machbar sei, erübrige sich auch die Aufstellung eines zweiten Fahrscheinautomaten. Auf den Kritikpunkt „Beschilderung des Ersatzzuges“ werde er künftig noch einmal verstärkt achten. Nach seinem Kenntnisstand habe dies aber in letzter Zeit gut funktioniert.

Abg. Anschütz bemerkte, das Fahrgastinformationssystem funktioniere auch heute noch nicht einwandfrei. Am Bahnhof in Siegburg sei es gestern ganz ausgefallen. In Au (Sieg) habe der Zug auf dem Gleis gewartet, die Informationstafel habe „Bitte nicht einsteigen“ angezeigt und anschließend sei der Zug ohne die wartenden Fahrgäste abgefahren. Das sei für den Kunden nicht nachvollziehbar. Ansprechpartner vor Ort gebe es nicht mehr. Die Informationszentrale befinde sich in Duisburg, könne aber die tatsächliche Anzeige in den jeweiligen Bahnhöfen nicht kontrollieren. Oftmals funktionieren auch die Lautsprecher nicht. Technische Defekte fallen erst frühestens beim nächsten Wartungszyklus auf. Ihres Erachtens zeige dies, dass die Zentralisierung in Duisburg die falsche Entscheidung war.

Abg. Krupp bat nochmals um Stellungnahme zu ihrem eingangs erwähnten Kritikpunkt „mangelnde Platzkapazität bedingt durch unzureichende Zuglänge“. Insbesondere erkundigte sie sich nach der Ursache und nach der Sanktionierung.

Herr Sistenich bestätigte, dieses Problem sei in letzter Zeit häufiger aufgetreten und werde selbstverständlich auch sanktioniert.

Herr Gatzweiler betonte, die Kürzung von Zügen werde nicht von der DB geplant. Ursache seien vielmehr nicht von der Bahn zu vertretende ad hoc-Ereignisse, wie Fahrzeugschäden bzw. notwendige Sicherheitsüberprüfungen bei Hindernissen oder Personen auf den Gleisen (Einkaufswagen, Suizid). In Suizid-Fällen entscheide im Übrigen nicht die Bahn über Gleissperrungen, sondern die Staatsanwaltschaft. Diese sperre in der Regel die komplette Gleisanlage.

Abg. Albrecht erkundigte sich, warum man in die Talentzüge nicht wenigstens einen Fahrkartenautomaten und -entwerter einbauen könne.

Herr Sistenich antwortete, in allen Verkehrsverbänden gebe es eine klare Richtlinie für den Nahverkehr: „Zutritt nur mit gültigem Fahrausweis“. Es habe Jahre gedauert, sich auf diese einheitliche Handhabung zu verständigen. Insofern sollte diese Regelung jetzt nicht aufgeweicht werden. Bezug nehmend auf die Ausführungen von Frau Abg. Anschütz bestätigte er, das nicht ordnungsgemäße Funktionieren des Fahrgastinformationssystems sei in erster Linie das Ergebnis der massiven Zentralisierung. Trotzdem müsse dies nicht die falsche Entscheidung gewesen sein, denn es gebe ja immer noch Menschen, die im Bahnsystem vor Ort im Einsatz seien (z.B. Triebwagenführer, Kontrolleure). Für ihn sei das ein Problem der Vernetzung und Kommunikation. Die beste Technik nutze nichts, wenn es keinen entsprechenden Input gebe.

Abg. Krauß kam noch einmal zurück auf die „fehlenden Wageneinheiten“. Aus der Antwort von Herrn Gatzweiler könne der Eindruck entstehen, dass es sich hierbei nur um einzelne Ausnahmefälle handle. Dem sei aber nicht so. Er bekomme immer noch regelmäßig Mitteilungen über einzügig fahrende RB 23.

Herr Gatzweiler räumte ein, die Situation bei der Fahrzeugverfügbarkeit sei immer noch angespannt. Die Bahn habe aber verschiedene Maßnahmen ergriffen, um die Störanfälligkeit des VT 644 auszugleichen (z.B. Einsatz des VT 643). Dies und der bisherige Winterverlauf haben dazu geführt, dass die Häufigkeit der Schwächung der RB 23 nicht das Niveau des letzten Jahres erreicht habe.

Der Vorsitzende, Abg. Steiner, dankte Herrn Alsbach, Herrn Gatzweiler und Herrn Sistenich für ihre Teilnahme an der heutigen Sitzung und die Beantwortung der Fragen. Er hoffe, dass die RB 23 wieder zu einem zuverlässigen Verkehrsmittel werde und das Vertrauen ihrer Kunden zurückgewinnen könne.