

Der Ausschussvorsitzende Herr Stv. **Beu** –GRÜNE- begrüßte noch einmal Herrn **Sistenich** - Geschäftsführer des NVR- und bat ihn, über die Geschichte der RB 23 und über den aktuellen Sachstand zu berichten.

Herr **Sistenich** stellte daraufhin den Werdegang des gesamten Projektes dar und wies darauf hin, dass man gemeinsam angetreten sei, nach der Ausschreibung des Kölner Dieselnetzes den Ausbau der Voreifelbahn und der neuen Haltepunkte zeitgleich zu realisieren. Die bedeute, dass man zum Dezember 2013 die komplette Betriebsaufnahme und die Inbetriebnahme der neuen Haltepunkte im Visier hatte.

Er leitete den Rückblick ein mit dem Hinweis, dass das Thema „Haltepunkte/Ausbau der Voreifelbahn“ nicht ganz neu sei. Bereits seit 1995 würde das Thema intensiv zwischen Kommunen und damals dem VRS diskutiert. Erste Angebotsverbesserungen gab es im Jahre 1998, die sogn. Taktverdichtung. Im Jahr 2002 sei durch den VHS eine Potentialuntersuchung als Basis für den weiteren Ausbau durchgeführt worden. Im Jahr 2003 habe dann der Ausbau der Stationen „Duisdorf“ und „Witterschlick“ bereits stattgefunden, und im Jahr 2008 wurde die Strecke – und das sei ein wichtiger Schritt gewesen – in den Infrastrukturfinanzierungsplan des Landes aufgenommen.

Im Jahr 2009 – der NVR sei ja erst im Jahr 2008 gegründet worden – wären Arbeitsstrukturen geschaffen worden, um ein kompaktes Infrastrukturprojekt gemeinsam mit den beteiligten Partnern vorantreiben zu können. Es seien insgesamt sieben runde Tische für alle größeren Infrastrukturprojekte im NVR eingerichtet worden, und einer dieser runden Tische beschäftige sich mit dem Thema „Voreifelbahn“.

Im Jahr 2010 sei im März die Strecke in eine sog. Rahmenvereinbarung zwischen dem Land und der Bahn aufgenommen worden. Das sei im Prinzip auch das Fundament gewesen für die weitere finanzielle Abwicklung. Der NVR habe sich dieses Themas natürlich sehr intensiv angenommen, weil solch kompakte Projekte nicht durch Austauschen von Schriftstücken vorangetrieben würden, sondern in der kurzen Zeit nur, wenn alle Akteure auch maßgeschneidert sehr, sehr eng zusammenarbeiteten. Dies sei die Aufgabe der sog. runden Tische.

Hier säßen alle am Tisch, die von diesen Projekten berührt seien. Das sei das Ministerium, die Bahn mit den unterschiedlichen Geschäftsbereichen, die einzelnen Kommunen, die Genehmigungsbehörden, der Landesbetrieb auch für den Straßenbau. Es gebe natürlich sehr viele Schnittstellen. Und nur das garantiere, dass man das Ganze in dieser kurzen Zeit auch umsetzen könne.

Insgesamt hätten mittlerweile neun Termine, runde Tische, stattgefunden. In dieser Arbeitsgruppe sei eine sehr konstruktive Zusammenarbeit mit den Kommunen und mit den Kreisen, dort sei eine sehr gute Qualität und sehr gute Arbeitskultur entstanden, was sehr positiv gesehen würde. Es habe daneben sehr viele Ortstermine stattgefunden, um viele Detailprobleme abzuklären.

Im März 2012 habe man erstmalig erfahren, dass es bei den Baumaßnahmen Verzögerungen geben soll. Man sei bis vor 2011 (letzter Runder Tisch) gemeinsam davon ausgegangen, dass alle Termine gehalten werden und dass alles fertig würde. Nicht im letzten Feinschliff, aber so, dass der Betrieb aufgenommen werden könne und dass die Haltepunkte in Betrieb gehen würden. Das sei der Stand, den man so auch durchgehend kommuniziert habe.

Herr **Sistenich** zeigte die als **Anlagen 1-3** beigefügten Folien als kurze Übersicht zur

Gesamtstrecke und zu den Haltepunkten sowie den neuen Haltepunkten.

Er führte anschließend aus, dass man am 15.03.2012 erfahren habe, dass das Gesamtprojekt nicht ohne gravierende Nebenwirkung in einem Schritt umgesetzt werden könne. Das sei dann auch gemeinsam mit den Partnern am runden Tisch intensiv diskutiert worden. Der Projektträger DB Netz hat dabei deutlich gemacht, dass, wenn man alles in einem Ablauf fertig machen möchte, und das heiße, dass alle Maßnahmen betriebsbereit im Dezember 2013 fertig sein sollen, ein gleichzeitiger Bau der vier neuen Haltepunkte und der zweigleisige Ausbau Duisdorf-Witterschlick die mehrmonatige Vollsperrung der Strecke erfordere. Damit sei noch verbunden, dass auch zwei Bahnübergänge erst im Jahr 2014 realisiert werden könnten. Dieser Sachverhalt sei mit allen Akteuren sehr intensiv diskutiert und auch noch einmal sehr genau die Verkehrsmengen angeschaut worden. Dabei sei man zu dem eindeutigen und klaren Ergebnis gekommen, dass dies absolut unverantwortlich sei. Eine Strecke mit so hohem Verkehrsaufkommen und dieser Angebotsdichte könne nicht ein halbes Jahr stillgelegt werden. Das sei auch mit Busverkehr nicht zu kompensieren, und dies sei auch in dieser Klarheit kommuniziert worden.

Es herrsche Übereinstimmung mit der DB Regio, die letztlich den Betrieb durchzuführen habe. Alternativen seien mit den Projektpartnern auch sehr intensiv diskutiert worden. Es gäbe eine Alternative, nämlich eine phasenversetzte Umsetzung des gesamten Projektes. In einer ersten Phase im Jahr 2013 würden zunächst die Haltepunkte „Rheinbach-Römerkanal“, „Bonn-Helmholz-straße“ fertig gestellt und gingen auch schon zum Dezemberfahrplanwechsel wie ursprünglich geplant in Betrieb. Damit verbunden seien auch der Umbau Bonn-Güterbahnhof und die Wendeanlage in Rheinbach.

Das wiederum würde auch erlauben, dass die DB Regio die vertraglich vereinbarten Leistungen, die nach dem Dieselnetzvertrag vereinbart sind, erbringen könnte. Das hieße, dass das Betriebskonzept mit den neuen Fahrzeugen im Dezember 2013 umgesetzt werden könne, allerdings mit dem „Wermutstropfen“, dass zwei der zugesagten neuen Haltepunkte noch nicht am Netz seien.

Es würde während der Bauzeit auch gewisse Einschränkungen geben: Es ginge hier um ca. vier Monate, in denen es einen eingleisigen Betrieb zwischen Bonn-Duisdorf und Bonn-Hauptbahnhof, voraussichtlich im 3. Quartal 2013, geben würde, und während dieser Zeit könne nur ein 30-Minuten-Takt angeboten werden. Dieser solle zwar dann in Dreifachtraktion durchgeführt werden, doch sei man sich allseits im Klaren, dass das trotzdem ein Problem sei und dass man sich auch dieses Themas sehr intensiv annehmen müsse.

Herr **Sistenich** kündigte an, dass seitens der DB Regio im Anschluss noch einmal der Stand der Dinge wiedergeben würde. Wichtig sei gewesen, dass in den Knoten die Übergänge zu den übrigen Linien auch in dieser Phase sichergestellt werden können. Er wies auf das hohe Volumen an Umsteigerbeziehungen im Knoten Euskirchen hin und nannte es unverzeihbar, würden an diesen Knotenpunktzeiten vorbeigefahren und die Fahrgäste mit bis zu 29 Minuten Übergangszeit „im Regen“ stehen gelassen.

Von daher sei man sehr froh, dass mit dem Konzept die Knotenzeiten eingehalten werden können. Dies sei die Situation für 2013.

Im Jahr 2014 würde dann die Fertigstellung der beiden fehlenden Haltepunkte erfolgen, die Haltepunkte Bonn-Endenich Nord und Alfter-Impekoven, so dass diese dann zum nächsten Fahrplanwechsel im Dezember 2014 in Betrieb gehen könnten. In 2014 würden dann die Fertigstellung des zweigleisigen Ausbaus zwischen Duisdorf und Alfter-Witterschlick erfolgen

und pünktlich auch zum Fahrplanwechsel im Dezember fertig sein.

Auch in dieser Phase gäbe es gewisse Bauzeiten, wo es zu Betriebseinschränkungen käme, weil das Projekt ansonsten so nicht umzusetzen sei. Es habe hier eine Verständigung gegeben, dass diese in die Sommerferien verlegt würden, weil in den Sommerferien ein deutlich niedrigeres Verkehrsaufkommen als im Herbst und zur Hauptverkehrszeit vorliegen würde und in dieser Zeit natürlich ein entsprechender Ersatzverkehr eingerichtet werden müsse.

Mit allen Partnern habe man sich verständigt, dass auch vor der Sommerpause erste Überlegungen mit den beteiligten Partnern anzustellen seien, wie ein solcher Ersatzverkehr aussehen könne. Dies auch unter Einbeziehung der örtlichen Verkehrsunternehmen, so dass diese schwierige Phase, die auf ein paar Wochen begrenzt sei, auch überwunden werden könne.

Man ginge davon aus – und das sei der letzte Stand der Dinge -, dass alle übrigen Bauarbeiten im laufenden Betrieb durchgeführt werden, das hieße, es könne natürlich an der einen oder anderen Stelle trotzdem einmal zu einer Einschränkung kommen, das sei nun einmal bei Bauarbeiten nicht auszuschließen. Dies würde aber entsprechend kommuniziert, und es würde nicht diese gravierenden Eingriffe geben wie das ansonsten hier notwendig sei. Auch hier gelte natürlich, Anschlüsse im Knoten Euskirchen zu erhalten.

Am runden Tisch sei dieses mit allen Akteuren sehr intensiv diskutiert und erörtert worden und man sei zu der gemeinsamen Auffassung gekommen, dass die erste Variante nicht weiter als ernst zu nehmende betrachtet werden könne und dass der Kompromissvorschlag als die einzige Möglichkeit angesehen würde, das Gesamtprojekt in seiner Struktur nicht zu gefährden.

Es bestehe Einigkeit darüber, dass das unschön sei. Man habe auch die Positionierung des NVR sowie der anderen Beteiligten gegenüber der Bahn sehr klar und eindeutig formuliert. Nichtsdestotrotz sei es notwendig, dass man nach vorne schaue und in das Projekt keine weiteren Zeitverluste hinein lasse. Das gesamte Projekt sei so schnell wie möglich unter diesen Prämissen jetzt weiter voranzutreiben.

Herr **Sisternich** stellte fest, dass in der gemeinsamen Sitzung der Planungsausschüsse Bonn und Rhein-Sieg-Kreis die Projektpartner DB Regio und DB Netz anwesend seien und diese den Stand, der sich in den letzten Wochen ergeben habe, noch einmal verfeinern darstellen können. Er bat die Vertreter der DB Regio, den letzten Stand der Dinge zu erläutern, so z.B. wie die schwierigen Phasen, der 30-Minuten-Takt und die Einschränkung der Hauptverkehrszeit, kompensiert werden können. Da gäbe es bereits erste Überlegungen, so dass man sich auch noch gemeinsam auf den Weg machen könne, um sagen zu können, dass man erstens in 2013 den Betrieb aufnehmen und in 2014 auch das gesamte Projekt letztendlich umsetzen würde.

Parallel dazu sei noch das gesamte Thema mit dem Land in der Abstimmung. An der Finanzierungsvereinbarung würde mit Hochdruck gearbeitet, der Kollege Wirths sei derzeit fast täglich mit diesem Thema beschäftigt. Auch dort stünden die nächsten Gespräche wieder an, aber man sei optimistisch, dass schwierige Thema zu bewältigen und bat diese Vorgehensweise entsprechend zu unterstützen.

Der Ausschussvorsitzende Herr Stv. **Beu** –GRÜNE- fragte anschließend, ob nicht bereits 1998 die zusätzlichen Haltepunkte tatsächlich eingeplant gewesen seien und ob es zutrefte, dass bereits im ersten Dieselvertrag (der erste Vertrag umfasse die Zeit zwischen 1998 und 2013) mit der entsprechenden Vorlaufphase der entsprechenden Ausschreibung und Vorbereitung (Mitte der 90er Jahre) die Frage der zusätzlichen Haltepunkte optional bereits Bestandteil dieses

Vertrages war.

Man könnte eigentlich, da es nie gegenläufige Beschlüsse gegeben habe, davon ausgehen, dass es bei einer Vorlaufphase von über 15 Jahren möglich sein sollte, einen realistischen Bauablaufplan zu erstellen, der alle Beteiligten, sowohl der NVR als auch die DB, zu der Aussage befähigt hätte, dass eigentlich zwei Jahre Bauzeit und nicht nur ein paar Monate benötigt werden. Die Frage der Bauzeit oder der Schließung der Gesamtstrecke für fast ein halbes Jahr sei nun erstmalig im März 2012 in die Diskussion gekommen, obwohl alle politischen Vertreter aus der Region das Thema „Ist die Realisierung da zum Fahrplan Dezember 2013 realistisch?“ gebetsmühlenhaft in allen Gremien immer und überall gestellt hätten und dies von NVR und DB immer bejahend beantwortet wurde.

Der Ausschussvorsitzende Herr Stv. **Beu** –Grüne- wünschte außerdem Auskunft, warum die Bauausführung nicht schon für die Jahre 2012 und 2013 vorgesehen worden wäre. Wenn man nun zu dem Ergebnis käme, dass zwei Jahre benötigt würden, weil die Maßnahmen nicht in einem Jahr ohne halbjährliche Totalsperre zu erledigen sei, dann sei zu fragen, warum dies erst in den Jahren 2013 und 2014 erfolgen solle.

Herr **Sistenich** antwortete, dass tatsächlich die Andeutung der Option der zusätzlichen Haltepunkte bereits in dem früheren Dieselverkehrsvertrag enthalten waren. Fakt sei jedoch, dass die Aufnahme in den Infrastrukturfinanzierungsplan des Landes erst im Jahr 2008 erfolgt sei und dass auch die Rahmenvereinbarungen erst im Jahr 2010 abgeschlossen wurden. Das Fundament sei im Jahr 2008 durch den Infrastrukturfinanzierungsplan und die Rahmenvereinbarungen gelegt worden, und die weiteren Dinge nun in der Bau- und Finanzierungsvereinbarung geregelt würden. Damit verfüge man erstmalig über ein belastbares Fundament.

Die zweite Frage reichte Herr **Sistenich** zur Beantwortung an die Vertreter der DB Netz weiter.

Herr Stv. **Esser** –SPD- stellte zunächst fest, dass seines Wissens nach seit 1995 die entsprechenden Haltepunkte in „virtueller“ Planung waren, jedoch nicht in der Finanzierung. Er erinnerte an die Verärgerung im NVR über die Verzögerung, die hierdurch verursacht worden sei und wünschte zu wissen, ob der jetzt vorgestellte Zeitplan haben von der DB eingehalten werden könne.

Herr **Sistenich** betonte sein großes Vertrauen in die Mitarbeiter des Runden Tisches und wies darauf hin, dass nach seinem Kenntnisstand noch nie an so vielen Stellen gleichzeitig gebaut worden sei. Zurzeit würden im Rheinland im Bereich der Netze sowie im Bereich der Stationen Maßnahmen stattfinden. Diese eigentlich sehr positive Überlagerung führe an der einen oder anderen Stelle zu Problemen in der Projektabwicklung, doch sei ihm versichert worden, dass der Zeitplan eingehalten werden könne.

Der Ausschussvorsitzende Herr Stv. **Beu** –GRÜNE- gab sodann den Vertretern der DB Netz das Wort und bat hierbei, zur Frage der Beauftragung in 2012/2013 sowie der Frage von Herrn Stv. **Esser** –SPD- um eine genaue Antwort.

Sodann stellte Herr **Schwarz**, der Bauherrenvertreter der DB Netz AG, sich selbst und Herrn **Sauer**, den hier zuständigen Planungsingenieur der DB Projektbau, das von der DB Netz AG beauftragte Planungsbüro, vor. Außerdem verwies er auf die DB Station und Service als Besteller der Stationsanlagen und entschuldigte hierbei die Nichtanwesenheit der Herren **Feldmann** und **Christ**, deren Vertretung Herr **Schwarz** übernahm.

Zunächst ging Herr **Schwarz** auf die Vielzahl der letztendlich unterschiedlichen Projekte ein und benannte die vier zu bauenden neuen Haltepunkte, zwei auf Bonner Stadtgebiet, zwei im Rhein-Sieg-Kreis. Rheinbach-Ost würde künftig Rheinbach-Römerkanal genannt.

Diese vier Haltepunkte hätten natürlich Auswirkungen auf den Fahrplan. Man müsse dort die Zeiten einhalten, wo man in Euskirchen und in Bonn fahrplanmäßig ankäme. Deshalb müsse man die Strecke als DB Netz – obwohl man mit den Stationen eigentlich gar nichts zu tun hätte – schneller machen, und daraus resultierten dann die oberen Maßnahmen, nämlich eine Geschwindigkeitsanhebung im Bonner Güterbahnhof, wo man endlich einmal diese Strecke in eine Lage versetzen könne, die im Prinzip eine Regionalbahn oder fast S-Bahn-Strecke sei, die man sehr schnell in die Knoten einführen könne.

Man würde deshalb die Zweigleisigkeit zwischen Bonn-Duisdorf und Witterschlick herstellen, sodass ein Zug, der nach Bonn führe, früher in Witterschlick abfahren könne, was notwendig sei, weil er auch unterwegs ein paar Mal anhalten müsse und sein Gegenzug später ankäme, wenn man die Eingleisigkeit beibehalten würde. Dann würde sich die Gesamtfahrzeit auf der Strecke verlängern und man würde die Zeiten rechts und links in den Knoten nicht einhalten können. Und um in Rheinbach, wo der Zwischentakt in den Hauptverkehrszeiten morgens und abends ende, Züge auf die Seite stellen zu können, würde man ein Wendegleis, eine zusätzliche Überleitverbindung bauen. Das sei die Gesamtmaßnahme.

Aufgeteilt auf Einzelmaßnahmen seien das vier Haltepunkte, davon zwei mit Personenunterführungen. Deshalb nur zwei mit Personenunterführungen, weil man in Alfter-Impekoven einen Bahnübergang als Bahnsteigzugang und in Bonn-Endenich Nord die vorhandenen Straßen als Bahnsteigzugang nutzen könne. Insgesamt seien dies 6,5 km Gleisneubau und 14 Weichen, überwiegende Güterbahnhofanpassung in den Stellwerken Bonn und Euskirchen, zusätzlich noch drei Bahnübergangsbeseitigungen im Bereich der Gemeinde Alfter und Anpassungsarbeiten an den Bestandsanlagen in Bonn.

In Bonn sei früher ein echter Güterbahnhof gewesen. Dort seien Güterzüge gebildet worden, dort sei rangiert worden und ab und zu (17 mal am Tag) sei damals ein Zug in Richtung Euskirchen, Düren oder Aachen gefahren. Heute sei der Güterverkehr verschwunden, dafür sei der Personenverkehr bis zum Viertelstundentakt intensiviert, was natürlich eine ganz andere Infrastruktur erfordere. Deshalb würde man auch in Bonn sehr viele Änderungen vornehmen, obwohl manche hier natürlich sagen würden, die RB 23 sei auch in der Vergangenheit immer schon durch Bonn gefahren.

Man sei sicherlich mit den Anforderungen gestartet, man würde bis 2013 fertig werden, hätte dann aber bei den vertiefenden Planungen erkannt, dass man, wenn man 2013 schaffen wolle, nicht nur im Bauablauf sehr starke Zwangspunkte hätte, sondern natürlich auch in den für die Stadt Bonn wichtigen Punkten. Man hätte eine Bahnstrecke und auf der Bahnstrecke könne man entweder bauen oder fahren. Beides zusammen ginge immer relativ schlecht. Man hätte den gesamten Bonner Güterbahnhof über den Spurplan verändert; besonders schwierig sei es im Bereich der Eingleisigkeit, die man wieder zweigleisig ausbauen müsse. Der Name Witterschlick ließe schon auch die Untergrundverhältnisse ahnen, die man da hätte.

Man sei letztendlich, und hierfür sei man auch dem NVR sehr dankbar, auf die aktuelle Vereinbarung gekommen. Die sei der Rahmenterminplan, mit dem man starten würde, mit dem man auch bis 2014 fertig würde.

Zwischen Bonn-Hauptbahnhof und Witterschlick würde zunächst eine eingleisige Betriebsführung erfolgen. Bis Duisdorf sei man bereits jetzt zweigleisig, also erfolge die

Eingleisigkeit irgendwo bis Witterschlick im Zeitraum von Juli 2013 bis Dezember 2013. In dieser Zeit würde man immer eine Hälfte vom Bonner Güterbahnhof umbauen, und auf der anderen Seite den Haltepunkt Bonn-Endenich Nord, zumindest was die ganzen Fundamente angeht. Bonn-Endenich Nord sei ein Haltepunkt in einer Dammlage. Dieser Haltepunkt bliebe da, wohin er von der Stadt Bonn bestellt worden sei, weil er da verkehrlich günstig läge, und dafür würden natürlich auch die bautechnischen Schwierigkeiten in Kauf genommen. Er verwies auf Hennef-Siegbogen, dort sei auch immer eingleisig gefahren worden und man hätte das zweite Gleis genommen, um letztendlich Arbeitsfläche für den Bau zu erhalten. Zum Fahrplanwechsel 2013 nähme man Helmholtzstraße, Rheinbach Römerkanal und den Bonner Güterbahnhof in Betrieb, und, um halten zu können, habe man schon die Fahrtzeitgewinne aus dem Bonner Güterbahnhof.

Dann käme die zweite Bauphase, wo letztendlich der Endausbau der Haltepunkte erfolgen würde, wo dann in den Sommerferien 2014 die Zweigleisigkeit hergestellt würde. Im Bereich dieser Zweigleisigkeit hätte man Bahnübergangsbeseitigungsmaßnahmen, das hieße, man finge an diesen Bahnübergängen vorher an Brücken zu bauen, um dann auch auf der fertigen Brücke die beiden Gleise verlegen zu können. Das sei die Aussage „Streckensperrung“ innerhalb der Schulferien 2014, und letztendlich sei das der Zustand, den man bis 2014 herstellen werde.

Sodann ging Herr **Schwarz** noch einmal auf den Haltepunkt Bonn-Endenich Nord ein sowie die Ursachen, warum dieser nicht früher fertig werde und was vom 1. Dieselnetzvertrag bis letztendlich 2010 umgesetzt worden sei. Er verwies auf das Koch-Steinbrück-Papier, in dem Investitionen in den Nahverkehr zurückgefahren worden seien. Daraufhin habe sein Konzern nichts auf der Strecke unternehmen können. Inzwischen würden jedoch alle in die gleiche Richtung arbeiten und an diesem Punkt sollte man auch zusammen weitermachen.

Der Ausschussvorsitzende Herr Stv. **Beu** –GRÜNE- fragte daraufhin Herrn **Schwarz**, wie sicher er sei, dass er das, was er darlege, auch bis zur ersten Woche im Dezember 2014 umgesetzt würde. Außerdem wies er darauf hin, dass der Vertrag, den die DB und der Zweckverband geschlossen hätten, „Inbetriebnahme des Ganzen im Dezember 2013“ laute.

Herr **Schwarz** erwiderte darauf, dass er sich zu 100% sicher sei, und dass die DB Netz AG und die DB Station und Service als einzigen Vertrag eine Rahmenvereinbarung zur Realisierung und Finanzierung von SPNV-Maßnahmen zur Qualitätssteigerung der verkehrlichen Infrastruktur mit dem Land NRW geschlossen habe mit dem Inhalt, dass Infrastrukturmaßnahmen bis 2013 fertig gestellt würden bzw. zumindest begonnen würden.

Deshalb könne er für die DB Netz keine Verfehlungen erkennen. Er sehe natürlich, dass man noch eine Zeitlang 2013 halten wollte und später vor diesen Problemen „eingeknickt“ sei. Vertraglich habe die DB Netz AG nur diese Rahmenvereinbarung mit dem Land.

Daraufhin hinterfragte der Ausschussvorsitzende Herr Stv. **Beu** –GRÜNE-, warum man nicht auf die Idee gekommen wäre, das Ganze ein Jahr früher beginnen zu lassen, wenn nun 2013/2014 benannt würde. Schließlich stünde man doch gerade erst am Beginn des 2. Quartals 2012 und hätte so bis spätestens Ende 2013 fertig werden können.

Herr **Schwarz** erwiderte hierzu, dass die Möglichkeit, ein Jahr früher anzufangen, man vielleicht gehabt hätte, wenn die Landesregierung diesen Vertrag ein Jahr früher abgeschlossen hätte als 2010.

Der Ausschussvorsitzende Herr Stv. **Beu** –GRÜNE- bedankte sich bei Herrn **Schwarz** für dessen Ausführungen.

Herr **Kampschulte** ergänzte anschließend die Aussagen von Herrn **Schwarz** aus der Sicht von DB Regio. Er gab an, bei DB Regio in Köln zuständig für die Angebotsplanung zu sein, also für einen Teil der Strecke im NVR, u.a. für die RB 23.

Zum Thema Verträge führte Herr **Kampschulte** aus, dass zwischen Verträgen, die die Herstellung der Infrastruktur mit ihrer Finanzierung usw. festlegen würden, und Verkehrsverträge über das Erbringen der Leistungen im Schienenpersonennahverkehr zu unterscheiden sei. Neben den Ausführungen seitens Herrn **Schwarz** zu ersteren sei die DB Regio betroffen von den zweitgenannten Verträgen.

In diesen Verträgen, schon von 1998, hätte gestanden, dass man drei zusätzliche Halte bedienen müsse, wenn sie vorhanden wären. In dem neuen Vertrag, der ab Dezember 2013 gelte, sei geregelt, dass man vier zusätzliche Halte bedienen müsse. Dies sei die Bedingung der Ausschreibung. Diese Halte würde man bedienen, sofern sie vorhanden seien. Die beiden Halte, die jetzt Ende 2013 vorhanden sein werden, würden man natürlich mit einem Fahrplankonzept anfahren und auch mit Fahrzeugkapazitäten, die genau dem entsprechen, was in dem Ausschreibungsvertrag festgelegt sei. Das hieße, wenn die Infrastruktur auf der einen Seite nicht fertig sei, könne man natürlich zwangsläufig bestimmte Teile aus dem Vertrag, die diese Infrastrukturfertigstellung voraussetzen würden, nicht erbringen.

Herr **Kampschulte** ergänzte zur viermonatigen Eingleisigkeit zwischen Bonn-Duisdorf und Bonn-Hauptbahnhof“, dass diese Zweigleisigkeit, über die man heute verfüge, benötigt werde, damit sich in der Hauptverkehrszeit der 30-Minuten-Takt, der den ganzen Tag über zwischen Euskirchen und Bonn lief, mit dem Verdichtertakt, der dann im Berufsverkehr alle 15 Minuten die Strecke von Bonn nach Rheinbach bediene, begegnen könne.

Diese Zweigleisigkeit sei während dieser Baumaßnahme im Bonner Güterbahnhof für vier Monate nicht vorhanden, so dass man dort eine eingleisige Strecke habe, man könnte also diese Züge zwischen Bonn und Rheinbach nicht durchführen. Das hieße, dass man vom Grundsatz nur einen 30-Minuten-Takt in dieser Zeit fahren könne statt eines 15-Minuten-Taktes. Man habe reduzierte Platzkapazitäten, möchte dies aber soweit es geht ausgleichen, indem man dann die verbleibenden Züge des 30-Minuten-Taktes mit einem Triebwagen mehr ausstatten würde. Das würde voraussetzen, dass die Bahnsteiglängen auf dieser Strecke erhöht würden.

Das sei vorgesehen, so dass bisher davon ausgegangen werde, dass dies auch so funktionieren werde. Dennoch sei aber immer noch eine Kapazitätsminderung von acht Triebwagen pro Stunde und Richtung auf sechs Triebwagen pro Stunde und Richtung ergeben, so dass dort ein Defizit einmal in der Bedienungshäufigkeit und zum anderen auch in der Platzkapazität bestehe. Dieses Bedienungsdefizit in der Platzkapazität könne man auf zwei Arten zu schließen versuchen:

Einmal sei beispielsweise denkbar, Schnellbusse zu fahren, die die Züge des 15-Minuten-Taktes ersetzen würden. Dies sei in der Überprüfung, aber dazu gäbe es noch keine Endstände, es handle sich um Überlegungen, die mit allen Beteiligten inklusive Busunternehmen durchgesprochen werden müssten. Die Schnellbusse könnten von Meckenheim-Industriepark über die Autobahn oder Meckenheim-Bahnhof nach Bonn fahren. Diese Fahrten hätten nur Sinn, wenn sie in etwa so schnell seien wie der nicht durchzuführende Zug. Wenn die Busse zu langsam seien, werde sie keiner benutzen und der Entlastungseffekt sei dann gleich null.

Die andere Möglichkeit sei, und da gäbe es erste Ansätze, aber das könne man noch in keiner Weise zusagen, weil es noch zahlreicher Detailprüfungen bedürfe, dass man versuche, zumindest zeitweise in den vier Monaten, möglicherweise in zwei Monaten, wenn es die

Gleisbausituation in Bonn-Güterbahnhof zuließe, in einer Richtung einen zusätzlichen Zug pro Stunde zu dem Halbstundentakt noch durchführen könne. Das werde im Moment geprüft, man sei hier angewiesen auf die detaillierte Planung von DB Netz, die ihnen dann aufzeige, in welchen Zeitlagen und welchen Zeitfenstern das möglich sei. Es sei eine Möglichkeit, um die Bedienungshäufigkeiten nicht so stark absacken zu lassen, es sei aber nicht im gesamten Zeitraum dieser vier Monate möglich und hätte auch zur Folge, dass man dann wieder zusätzliche Fahrzeuge zu diesen Zügen und zu dem Zeitraum brauche und dann auch nur mit zwei Triebwagen pro Zug fahren könne.

Die Bedienungshäufigkeit sei höher, es bestünde dann aber nicht unbedingt die Chance, bei den Zügen des 30-Minuten-Taktes, die von Euskirchen nach Bonn führen, dann mit drei Fahrzeugen zu fahren. Das sei aber alles noch in der Überprüfung und deshalb könne man hier noch keine weiteren Details benennen. Die Anwesenden sollten jedoch darüber informiert sein, dass man sich schon intensive Gedanken mache, das Kapazitäts- und Angebotsproblem zu lösen.

Herr Abg. **Krauß** –CDU- betonte an dieser Stelle ausdrücklich, dass er bei den gezeigten Folien keine Veränderung zum letzten Vortrag am 30.06.2011 erkennen könne, bei dem man vehement nachgefragt hatte, wo Probleme lägen und ob der Zeitplan gehalten werden könne. Außerdem zeigte er die verschiedenen Probleme im Bereich Schienenersatzverkehr und Finanzierung in den Kommunen auf.

Frau Abg. **Krupp** –SPD- äußerte ihr Missfallen über das, was den Fahrgästen, insbesondere denen aus Meckenheim und Rheinbach, zugemutet werde.

Herr Stv. **Esser** –SPD- wies darauf hin, dass darauf gedrängt werden müsse, ein klares Konzept mit klaren Informationen an die Fahrgäste zu erstellen. Außerdem müsse man von Landesseite möglicherweise hingehen und klare Signale setzen und klare Vertragsstrafen vereinbaren, wenn die Maßnahme nicht vernünftig und im richtigen Zeitrahmen durchgeführt werde.

Der Ausschussvorsitzende Herr Stv. **Beu** –GRÜNE- sprach sodann seine Erfahrungen mit dem Unternehmen DB an, was schon zu Diskussionen geführt habe, das Unternehmen DB wegen erwiesener Unzuverlässigkeit bei Ausschreibungen gar nicht mehr zu berücksichtigen.

Er fragte ausdrücklich nach, ob ein Vertreter der DB oder ein Vertreter der Regiobahn GmbH oder DB Regio zusagen würden, die Inbetriebnahme Ende 2014 zu garantieren. Ihm sei zugetragen worden, dass der Ausbau des Haltepunktes und der Umbau im Güterbahnhof weitaus teuer werden würde als ursprünglich einmal angedacht und so zu befürchten sei, dass die DB am Ende mitteilen könnte, dass das Geld nicht mehr ausreiche. Dann hätte man letztendlich den Güterbahnhof gebaut, den Römerkanal in Rheinbach, die Hellmannstraße, die Zweigleisigkeit – fraglich ob diese notwendig sei -, und für die beiden anderen Haltepunkte wären keine Mittel mehr vorhanden. Dass diese Befürchtungen nicht ganz abwegig seien, würden die Erfahrungen, die man über 20 Jahre mit dem Unternehmen gewonnen habe, belegen.

Er übergab sodann das Wort an Herrn **Decker** –BBB-, der sich sichtlich unzufrieden zeigte in Bezug auf die andauernden Terminverschiebungen und dem Sachstand, der präsentiert wurde.

Herr Abg. **Metz** -GRÜNE- schloss sich der Kritik der Vorredner an und wünschte darüber hinaus, das Thema Bahnsteiglängen und Dreifach-Traktion zu vertiefen. Er hinterfragte, ob die zeitliche Abstimmung hierbei funktioniere. Außerdem müsse das Vorgehen hinsichtlich der Problematik, ob die Fahrgäste aus einer Dreifach-Traktion in Busse umsteigen können, in einer Konzeption

gemeinsam mit dem Rhein-Sieg-Kreis und der Stadt Bonn als Träger im Nahverkehrsbereich abgestimmt werden.

Herr Abg. **Bausch** –CDU- wies darauf hin, dass der Landesbetrieb Straßenbau die Sanierung der Nordbrücke auf das Jahr 2014 verschoben habe, was eine Verschärfung der Situation bedeuten würde. Das werde etwa vier Jahre in Anspruch nehmen, und solle es DB und NVR gelingen, ihren Zeitplan tatsächlich einzuhalten, können deren Ersatzverkehre gelingen. Zudem unterstrich er, dass das, was im Ausschuss besprochen werde, an die Bürger transportiert werden müsse und wünschte Auskunft, wie die rechtzeitige Information der Fahrgäste und Bevölkerung geplant sei.

Herr AM **Falkowski** –GRÜNE- äußerte Zweifel an den Planungen der Verstärkerfahrten zwischen Meckenheim und Bonn-Hauptbahnhof. Die Busse würden im Jahr 2013 über die A565 fahren, dann sei jedoch auch die Sanierung der Viktoriabrücke geplant und 2014 kollidiere der Schienenersatzverkehr mit der Nordbrückensanierung. Er bat in diesem Zusammenhang um Kommunikation mit dem RSK, der Stadtverwaltung und mit dem Landesbetrieb Straßen NRW.

Herr Stv. **Reischl** –CDU- schlug vor, den Tagesordnungspunkt „Sachstand RB 23“ im Bonner Planungsausschuss entweder monatlich oder spätestens zweimonatlich aufzurufen um sicherzustellen, dass der Ausschuss frühzeitig informiert sei. Außerdem regte er an, dass man sich nach der Sommerpause wieder gemeinsam mit dem Thema beschäftige. Man müsse eine Kollision bisher ungeahnten Ausmaßes durch mögliche Nichtvernetzung der zuständigen Stellen vermeiden. Frühzeitig sei eine Liste zu fertigen, wer mit welchen Maßnahmen miteinzubeziehen und zu berücksichtigen sei. Er wünschte beide Vorträge zu Protokoll einschließlich der Garantieerklärung „Baubeginn März 2013, Bauzeit 22 Monate, Inbetriebnahme Dezember 2014“.

Herr **Sistenich** begegnete den Fragen und Ausführungen:

Zum Thema „Zeitplan“ sei die Bahn äußerst massiv kritisiert worden, als im Dezember die Verzögerungen absehbar wurden. Im Dezember wäre in der letzten Sitzung des runden Tisches ausdrücklich gesagt worden, von dort werde der Zeitplan eingehalten.

Nicht kritisieren könne man die Bahn und DB Netz bei der Fragestellung, wieso nicht schon im Jahre 2007 oder 2006 mit der Arbeit über 2010 begonnen worden sei. Darauf gäbe es eine ganz klare eindeutige Antwort: Am 31. März 2010 sei erst die Rahmenvereinbarung geschlossen worden, und ab dann hätte man wirklich finanztechnisch das Thema auf den Weg bringen und auch vom Konzernvorstand überhaupt erst grünes Licht bekommen können, an dem Thema weiterzuarbeiten. Somit seien hier die falschen Adressaten für diesbezügliche Kritik. Man habe am 16. September 2009, und das sei vor der Verabschiedung der Rahmenvereinbarung gewesen, wo jedoch absehbar gewesen sei, dass das Projekt nun ins Laufen komme, die Arbeit aufgenommen und danach seien alles unternommen worden, um das ganze Thema in Gang zu setzen.

Es sei völlig berechtigt, das Thema 30-Minuten-Takt oder auch Totalsperrung als hoch sensibles Thema zu bezeichnen. Deshalb habe man auch in dieser Sitzung kein Konzept, das man hätte präsentieren können. Er habe den Mitgliedern am runden Tisch definitiv zugesagt, dass man vor der Sommerpause eine Abstimmung mit den Verwaltungen und mit allen örtlichen Verkehrsunternehmen vornehme, um ganzheitliche Lösungen zu finden. Eine Patentlösung könne er in dieser Sitzung nicht anbieten. Er sehe auch nicht, dass der Schnellbus oder der Überbrückungsbuss die Probleme lösen könne. Es müsse geprüft werden, wie man die großräumlichen Beziehungen vielleicht auch in einer differenzierten Form aus bestehenden Linien und Ergänzungslinien und vielleicht dem einen oder anderen Verstärker lösen könne. Das sei die schwierige Aufgabe, die man angehen müsse, und das werde man vor der

Sommerpause – das sage er definitiv zu – angehen. Er wisse nicht, ob man nach der Sommerpause ein Ergebnis habe, aber die Marschrichtung, wie man mit dem Thema umgehen wolle, stehe dann fest.

Herr **Sistenich** führte zum Thema Information aus, dass es zurzeit an vielen Stellen große Baustellen gebe. Man habe gerade eine eingleisige Streckenführung zwischen Aachen und Stolberg abgeschlossen, statt vier Linien sei nur noch eine gefahren. Auch hier bestand die Fragestellung, wie man das kommuniziert. Es sei gelungen, jedoch nur deshalb, weil sich alle Akteure an einen Tisch gesetzt und gesagt hätten, man publiziere in Zeitungen und Internet, verteile Broschüren, gehe in die Züge hinein etc. Man müsse lange vorher planen, so dass man mit dem entsprechenden Zeitvorlauf die Menschen, die die Linien nutzen, aber auch die, die nur gelegentlich mitfahren würden, in dem entsprechenden Vorlauf auch informieren. Das sei möglich und man hätte das an anderen Stellen schon gesehen, bräuchte aber eine solide Vorbereitung.

Zur Finanzierung führte Herr **Sistenich** aus, dass ein Zugausfall bei einem simplen Ersatzverkehr im Verkehrsvertrag geregelt sei. Das Thema hier sei jedoch leider etwas komplexer. Zuerst einmal stehe das Konzept im Vordergrund, und erst an zweiter Stelle die Frage, was aus dem DB-Vertrag als Ersatzverkehr finanziert wird und wo man ergänzend noch etwas machen müsse. Das müsse man aber zuerst einmal konzeptionell abarbeiten, mit den Kreisen, mit den Städten bereden, und dann werde man mit einem Vorschlag auf den Ausschuss zukommen.

Zum Thema „Dreifach-Traktion und passende Bahnsteiglängen“ bat Herr **Sistenich** Herrn **Schwarz** um Abgabe einer Garantieerklärung.

Herr **Schwarz** gab an, dass die Bahnhöfe, die in Witterschlick, Duisdorf, Odendorf und Kuchenheim ausgebaut worden seien, auch die Bahnsteiglänge hätten. Es gäbe jetzt noch eine Modernisierungsoffensive, und diesbezügliche Maßnahmen liefen im Moment, Station und Service seien im Zeitplan. Wenn etwas passiere, seien sich die Akteure im Klaren, dass dann Behelfsbahnsteige oder ähnliches aufgestellt werden müssten. Man müsse diese Dreifach-Traktion fahren können. Man wisse, was man tue, nur im Moment müsse man auch sagen, es sei der Industriepark, der zu kurz sei, Meckenheim sei lang genug. Die Probleme müssten abgearbeitet werden. Der runde Tisch koordiniere, und im Frühjahr 2013 müsse geschaut werden, wer wie weit sei, und dann müssten eventuell Behelfsmaßnahmen überlegt werden.

Herr **Schwarz** gab auf die Frage des Ausschussvorsitzenden Herr Stv. **Beu** –GRÜNE-, welche Haltepunkte zurzeit nicht lang genug für eine Dreifach-Traktion seien, den Bahnsteig im Kottenforst und den Meckenheim-Industriepark an.

Der Ausschussvorsitzende Herr Stv. **Beu** –GRÜNE- stellte daraufhin fest, dass man sich insbesondere über Industriepark Gedanken machen müsste, weil es im Kottenforst ohnehin nur einen 30-Minuten-Takt an Samstagen und Sonntagen gäbe. Das sei nun dann wirklich rudimentär, so dass man sich nur über den einen Haltepunkt Gedanken machen müsse.

Herr **Sistenich** führte aus, der NVR habe einen Verkehrsvertrag mit DB Regio. Darin seien Pönalen vereinbart, was den Betrieb angehe. Das hieße, wenn Züge ausfielen und dies Verschulden von DB Regio sei, dann würde DB Regio die Pönalen bezahlen. Es gäbe keine Pönalen- Vereinbarung bei verzögertem Infrastrukturausbau, weil gar kein unmittelbares Vertragsverhältnis zur DB, zu dem Infrastrukturunternehmen, bestehe.

Herr Abg. **Steiner** ergänzte diese Aussagen dahingehend, dass es in der Tat so sei, dass die

Pönalen bei DB Regio nur gefordert werden könnten, wenn DB Regio die Strecken überhaupt fahren könne. Wenn kein Gleis läge, könne die DB Regio auch die Leistung nicht erbringen. Ausschlaggebend sei der Informationsaustausch, sowohl bei NVR und DB als auch bei den DB-Töchtern untereinander.

Durch die Antwort seitens Herrn **Schwarz** auf die Frage, was mit dem Land vereinbart sei, sei er auf etwas anderes aufmerksam geworden: Laut Herrn **Schwarz** müsse die DB nur mit den Arbeiten beginnen. Bei zukünftigen Vertragsschlüssen müsse man unbedingt das Ende der Arbeiten und nicht den Anfang festsetzen.

Herr Abg. **Dr. Kuhlmann** –FDP- stellte die für ihn zentrale Frage, ob man jetzt sicherstellen könne, dass dieser geänderte Zeitplan auch wirklich eingehalten werde. Der Rahmenvertrag reiche wohl offenbar nicht aus. Er fragte ausdrücklich, ob man den Vertrag nicht verschärfen könne, um solche Schlupflöcher zu schließen und auch Vertragsstrafen vorzusehen.

Herr **Windhuis** –GRÜNE- betonte, es müsse ganz sauber dargestellt werden, wie man sich die Sperrung in den Sommerferien 2014 ab Witterschlick vorstelle. Eine Forderung von seiner Seite sei ein ausgeklügeltes Konzept, im Vorfeld, auch um es den Bürgerinnen und Bürgern transparent machen. Dazu müsse man sich in regelmäßigen Abständen zusammensetzen und die DB müsse berichten, was genau sie plane.

Herr Stadtbaurat **Wingenfeld** –Baudezernent Stadt Bonn- bat Herrn **Sistenich** und die anderen Beteiligten darum, dass der Ausschuss einen exakten Zeitplan bekomme, auch mit den vorbereitenden Maßnahmen, damit man auch frühzeitig reagieren könne.

Herr **Schwarz** wies noch einmal darauf hin, dass die Dreifach-Traktion und der Schienenersatzverkehr zwischen Duisdorf und Witterschlick zwei unterschiedliche Maßnahmen seien.

Der Ausschussvorsitzende Herr Stv. **Beu** –GRÜNE- schlussfolgerte, dass das hieße, dass das eine der ersten Maßnahmen sein würde, aber das werde man in dem der Stadt- und Kreisverwaltungen vorliegenden konkreten Bauzeitenfenster der DB genau sehen.

Seine Fragen seien, wenn man ohnehin hinginge und die Strecke eingleisig ausbaue, also im Prinzip eingleisig sperre, um in Bonn-Güterbahnhof die Ausbaumaßnahmen dann vorzusehen, a. warum es dann nicht möglich sei, zumindest den Haltepunkt Eendenich Nord in der einen Richtung schon zu bauen und fertigzustellen, auch wenn er später erst in Betrieb genommen werde, und

b. was passiere, wenn es zu unerwarteten Verteuerungen in den ersten Baumaßnahmen komme, beispielsweise bei der Herstellung Güterbahnhof und entsprechender Verbesserung. Er fragte, ob dann nicht unter Umständen die Gefahr gegeben sei, dass dann noch einmal ganz neu eine Finanzdiskussion beginnen werde.

Herr Abg. **Krauß** –CDU- bezog sich auf die Aussagen von Herrn **Schwarz**. Er habe verstanden, dass es sich um zwei verschiedene Maßnahmen handele. Deshalb habe er auch gefragt ob man diese Baumaßnahmen nicht verknüpfen könne und das dann nicht zu weniger Beeinträchtigungen für die Kunden führe.

Ansonsten gäbe es noch das Problem, dass Herr **Sistenich** gesagt habe, die Finanzierungsvereinbarung stünde noch nicht, aber man wolle natürlich dazu jetzt gerne die Zusage haben, denn das sei wohl das Grundlegende, was man hierfür bräuchte.

Die Unzufriedenheit mit der Leistung gleichzusetzen mit der Unzufriedenheit darüber, dass keine Planungssicherheit bestünde, sehe er nicht. Die Unzufriedenheit ergebe sich aus der Tatsache,

dass es trotz jahrzehntelanger Planung nun zu Streckensperrungen komme, die doch sicher schon früher absehbar gewesen seien. Zum Abschluss forderte er ein schlüssiges und rechtzeitiges Informationskonzept für die betroffenen Bürger.

Herr Abg. **Steiner** –GRÜNE- stellte die Frage des Kollegen Karl **Schmitz** aus Wachtberg zu den Provisorien, die im Zuge des Umbaus am Bahnsteig des Bahnhofs Meckenheim geplant seien, insbesondere zu den Zeitplänen.

Herr **Sistenich** merkte an, dass bei der Planung zwar längere Zeiträume durchgemessen wurden, man aber letztlich erst zum Beginn der Maßnahmen genau wüsste, wie und unter welchen Umständen die Baumaßnahmen durchgeführt werden könnten, vor allem mit Blick auf die Provisorien. Leider gebe es zu der einspurigen Streckenführung keine Alternativen. Es sei sehr anspruchsvoll, für die Kunden gute Verkehrslösungen zu erarbeiten und diese in der Bauphase auch umzusetzen.

Zu dem Thema Meckenheim führte danach Herr **Wirtz** aus, dass der Vertrag zum Projekt MOF2 nicht öffentlich sei, aber die Behelfsbrücke mit zum Projekt MOF2 gehöre. Leider habe das Eisenbahnbundesamt entschieden, dass diese hinterher wahrscheinlich provisorisch aussehende Brücke eines eisenbahnrechtlichen Genehmigungsverfahrens bedürfe. Trotz dieses und anderer noch zu lösender Probleme werde aber am rechtzeitigen Bau der Behelfsbrücke nicht gezweifelt.

Der Ausschussvorsitzende Herr Stv. **Beu** –GRÜNE- richtete Fragen an Herrn **Schwarz** bezüglich technischer Bauabläufe sowie zur Sicherheit der Finanzierung.

Herr **Schwarz** führte aus, dass in enger Abstimmung mit dem NVR Regelungen in den Finanzierungsvertrag genommen wurden, die bei Kostensteigerungen greifen würden. Darüber hinaus sei ein zweites Projekt aufgelegt worden, das den Bonner Güterbahnhof betreffe und dazu führe, dass die linke Rheinstrecke ebenfalls optimiert werden würde.

Dadurch würden im Bonner Güterbahnhof dann tatsächlich zwei finanztechnische Projekte verwirklicht und durch diese Trennung sei die Finanzierung des Bonn-Euskirchen-Projekts sicherer. Alle Haltepunkte seien vertraglich vereinbart und in diesem Rahmen- und Finanzierungsvertrag enthalten. Zudem seien alle Beteiligten optimistisch, was die Machbarkeit der Finanzierung angehe.

In Bonn-Endenich Nord werde zeitgleich zum Bonner Güterbahnhof damit begonnen, den aufwendigen Teil des Bahnsteigs zu bauen, nämlich die Fundamentierung auf dem Damm mit einer Fertigteil-Konstruktion, die auf Bohrpfählen aufsitzt. Dies erfordere eine sehr lange Bauzeit, deshalb der frühe Baubeginn parallel zu den Arbeiten Bonn-Güterbahnhof.

Zu Duisdorf- Witterschlick führte Herr **Schwarz** weiter aus, dass durch technische Vorgaben verschiedener Art eine Vollsperrung unumgänglich sei und durch Schienenersatzverkehr ausgeglichen würde. Hierbei sei eine Zusammenfassung mit Baumaßnahmen im Bonner Güterbahnhof nicht sinnvoll, mehrfaches Umsteigen ließe sich aber nicht vermeiden. Der Schienenersatzverkehr soll nur zwischen Duisdorf und Witterschlick laufen, durch die Terminierung innerhalb der Sommerferien aber letztlich nicht zu großen Verkehrsproblemen führen.

Der Abg. **Dr. Kuhlmann** –FDP- fragte, wie man sicherstellen könne, dass zumindest der geänderte Zeitplan bis 2014 eingehalten würde und ob es möglich sei, den Rahmenvertrag dahingehend nachzubessern, dass man „Schlupflöcher“ schließe.

Dazu führte Herr **Sistenich** aus, dass der Rahmenvertrag, konkretisiert im Bau- und

Finanzierungsvertrag, vom Land zu unterzeichnen sei. Dies betreffe auch den Rahmenzeitplan, auf dessen Verbindlichkeit der NVR hohen Wert lege.

Dazu merkte der Ausschussvorsitzende Herr Stv. **Beu** –GRÜNE- an, dass seitens der Politik ein Appell an die Vertreter des Landes gerichtet werden müsse, dafür zu sorgen, dass ein Vertrag das Ende festschreiben sowie Konsequenzen für die Überschreitung der Bauzeiten enthalten solle.

Herr **Alsbach** erinnerte daran, dass die bisherigen Darstellungen als reine Information zu verstehen sei, er habe im Laufe der Sitzung wertvolle Anregungen erhalten und sei, genauso wie die anwesenden Politiker, an einer sauberen Umsetzung der Projekte interessiert. Er dankte der Politik für die Hilfestellungen bei der Kommunikation mit den Kunden, merkte dabei aber auch an, dass diese wichtige Aufgabe auch im eigenen Interesse der DB von ihr selbst wahrgenommen würde.

Weiter führte er aus, dass die Pünktlichkeit der Bahn mit 98% einen guten Wert erreicht habe, und das es zur Vergabeentscheidung für die NRW GmbH aktuell keine Alternative gebe, weil das Netz derzeit und weiterhin im Besitz der DB sei.

Der Ausschussvorsitzende Herr Stv. **Beu** –GRÜNE regte in Konkretisierung des Dringlichkeitsantrages der Fraktionen CDU und GRÜNE im Bonner Planungsausschuss vom 21.03.2012 „**Potentielle weitere Verzögerung des Ausbaus der RB 23 (Voreifelbahn)**“ an, dass die Verwaltung zukünftig zu jeder Sitzung des Planungsausschusses den Punkt „Weiterentwicklung RB 23“ auf die Tagesordnung nehmen solle.

Der Abg. **Krauß** merkte zum Dringlichkeitsantrag an, dass dieser nach seiner Lesart kein Beschluss zu Lasten den Rhein-Sieg-Kreis ist oder sein solle. Diese Einschätzung wurde von Herrn **Reischel** und dem Ausschussvorsitzenden Herrn Stv. **Beu** –GRÜNE- ausdrücklich bestätigt.

Abschließend bedankte sich der Ausschussvorsitzende Herr Stv. **Beu** –GRÜNE- bei den angereisten Gästen vom NVR und der DB.