

Der Ausschuss betrachtet den Antrag durch den Vortrag von Herrn **Dr. Reinkober** und Herr **Gatzweiler** zu TOP 5.2 als **erledigt**.

Der Teilnetzmanager Kölner Dieselnetz/Örtlicher Betriebsleiter, DB Regio AG **Herr Gatzweiler** informiert zunächst im Rahmen einer Power Point Präsentation über den aktuellen Sachstand zum Ausbau der RB 23.

Im Anschluss erläutert der Geschäftsführer der Nahverkehr Rheinland GmbH Herr **Dr. Reinkober** einige Rahmenbedingungen zum Thema Vertragscontrolling.

Die Folien zu seinem Vortrag sind der Niederschrift als Anlage 2 beigelegt.

An der anschließenden Diskussion beteiligten sich neben den Vorgenannten auch Herr Abg. **Krauß** –CDU-, Herr Abg. **Steiner** –GRÜNE-, Herr Abg. **Metz** –GRÜNE-, Herr Stv. **Schlömer** –SPD-, Frau Abg. **Krupp** –SPD- und Herr Stv. **Beu** –GRÜNE-.

Herr Abg. **Krauß** –CDU- dankt zunächst Herrn **Dr. Reinkober** und Herrn **Gatzweiler** für ihre Anwesenheit und äußert den Wunsch, dass das alternativlose Ersatzkonzept bis zum Dezember stabil gefahren werde, auch wenn es aktuell wieder zu einigen Verspätungen komme. Dies habe Beschwerden seitens der Kunden über die relativ knapp bemessenen Anschlüsse zur Folge. Er betont die Wichtigkeit eines stabilen Fahrplans, nicht nur während der Bauphase, sondern auch, sobald der Ausschreibungsfahrplan Geltung erlangt haben werde. Er bedankt sich für die frühzeitige Information, die es ermögliche, sich rechtzeitig auf die Situation einstellen zu können, dass die neuen Fahrzeuge ab Dezember noch nicht zur Verfügung stehen werden. Die positive Nachricht für die Kunden der RB 23 sei, dass schon ab Dezember 2013 sämtliche zugesagten neuen Fahrten erbracht und beide neuen Haltepunkte planmäßig in Betrieb genommen werden könnten. Bedenklich sei jedoch, dass seitens der NVR-Geschäftsführung die Regionalbahnstrecke RB 48 an einen Mitbewerber der DB, an National Express, vergeben worden sei.

Die vorrangige Aufgabe der Politik sei es, die NVR-Geschäftsführung für die Folgen zu sensibilisieren, sollte National Express im Dezember 2015 auf der RB 48 keine neuen Fahrzeuge haben. In diesem Zusammenhang müssen mögliche Rückfallebenen beziehungsweise vertragliche Regelungen mit einem bisherigen Betreiber vorliegen. Weiterhin hoffe er bezüglich des von Herrn **Gatzweiler** vorgestellten Sachstandsberichtes zum Thema RB 23 auf eine Verbesserung der Kundeninformation und einen stabilen Fahrplan.

Herr Abg. **Steiner** –GRÜNE- bedauert die kurzfristige Absage der ursprünglich eingeladenen Vertreter der DB-Netz und DB-Projektbau und bedankt sich für das kurzfristige Kommen von Herrn **Gatzweiler** und Herrn **Dr. Reinkober**.

Herr Abg. **Metz** –GRÜNE- bezweifelt, dass die im Rahmen der Ausschreibung vereinbarten Neufahrzeuge rechtzeitig zur Verfügung stehen werden. Er sieht hier die Notwendigkeit, entsprechende Strafen zu verhängen. Weiterhin sei er nicht überzeugt, dass die Zulassungsprobleme erst jetzt bekannt geworden seien. Trotz allem dankt er Herrn **Gatzweiler** und Herrn **Dr. Reinkober** für deren Anwesenheit. Er bittet noch zu bedenken, dass eine sukzessive Fahrplananpassung „chaotisch“ werden könne. Er schließt die Frage an, warum keinen zusätzlicher Zug eingesetzt werden könne, obwohl die technischen Voraussetzungen hierfür vorhanden seien.

Herr Stv. **Schlömer** –SPD- regt an, die Geschäftsführung von National Express einzuladen und dadurch ggf. frühzeitig zu erfahren, ob mit Verzögerungen gerechnet werden müsse. Außerdem

regt er eine Einladung der Fahrzeugindustrie an, um aufzuklären, warum Fahrzeuge, die zwei bis drei Jahre vor Betriebsaufnahme bestellt wurden, nicht termingerecht geliefert werden können.

Herr **Dr. Reinkober** führt hierzu aus, dass die Fahrzeuge, die von DB Regio gekauft wurden, beschleunigungsstärker sein müssten als die momentan bundesweit Eingesetzten zugelassen seien. Dies habe eine Neuzulassung der Brems- und Antriebstechnik erforderlich gemacht. Grundsätzlich handele es sich um ein standardisiertes Fahrzeug, doch durch die Höhermotorisierung müssten die entsprechend erforderlichen Zulassungsprozesse durchlaufen werden.

Weiterhin informiert er darüber, dass am 14.10.2013 ein Auftaktgespräch mit National Express stattfinden werde, um die Zulassungsdetails und den Ablauf der Betriebseinführung zu klären. Außerdem solle in diesem Gespräch auch geprüft werden, ob die Nachweise über die einzelnen Qualifikationsstufen für die Fahrzeuge pünktlich abgegeben wurden. Er beteuert, dass man sich auch in der Vergangenheit regelmäßig über den aktuellen Stand habe informieren lassen, was auch bis vor kurzem reibungslos funktioniert habe. Allerdings sei es in Folge einer nicht bestandenen Prüfung zu einem Ausschlusskriterium gekommen. Nach dem Auftaktgespräch werde der Einführungsprozess von Seiten der Aufgabenträger eng begleitet. Nichts helfe jedoch, wenn die Fahrzeugindustrie die Vorgaben der Ausschreibung anschließend nicht einhalte.

Zur Fahrplanstabilität erhoffe er sich, dass die Strecke Bonn-Euskirchen auch in der Zukunft die „Vorzeigelinie“ für einen qualitativ hochwertigen Verkehr bleibe, als die sie bisher gegolten habe.

Hinsichtlich der Strafzahlungen berichtet Herr **Dr. Reinkober**, dass jeder nicht ordnungsgemäß eingesetzte Zug zu einer „heftigen“ Strafzahlung führe. Aus diesem Grund werde die DB alles unternehmen, um die Fahrzeuge möglichst schnell auf die Strecke zu bringen.

Herr **Dr. Reinkober** geht sodann auf die Frage von Herrn Abg. **Metz** –GRÜNE- nach der sukzessiven Fahrplanumstellung ein. Er informiert über die Überlegungen, ob zum kleinen Fahrplanwechsel die Umstellung aller Linien gemeinsam oder sukzessive erfolgen sollte. Allein wegen des Umstiegs in Euskirchen müsse die Eifelstrecke schnellstmöglich umgestellt werden. Dies sei immer dann der Fall, wenn eine komplette Marge einer Linie voll sei. Dabei müsse im Blick behalten werden, dass dies nicht im Anschlussverkehr zu Problemen führen dürfe.

Herr **Gatzweiler** fügt an, dass das Thema der stufenweisen Umstellung natürlich mit der DB-Netz abgestimmt worden sei. Schon heute seien die neuen Zuglagen vorhanden, die der neue Fahrplan fordere.

Die Fahrplantrasse sei vorhanden und könne mit den neuen Fahrzeugen genutzt und damit das System komplett realisiert werden. Auf die Frage von Herrn Abg. **Metz** –GRÜNE- hinsichtlich des Einsatzes eines zusätzlichen Zuges antwortet er, dass sich hieraus keine Änderung bezüglich der Kapazität ergeben würde: Es seien statt der augenblicklich zwei eingesetzten Zügen zukünftig drei Züge geplant, diese würden jedoch nur doppelt und nicht wie bisher dreifach fahren. Letztendlich würde es somit bei sechs Zügen bleiben. Die Kapazität könne erst erhöht werden, wenn auch der vierte Zug einsatzbereit sei.

Frau Abg. **Krupp** –SPD- stellt fest, dass es für die Fahrgäste sehr bedauerlich sei, dass es trotz guter Vorstellungen wieder nicht so realisiert worden sei, wie es die Planung vorgesehen habe. Sie begrüße dennoch das Bemühen um eine bessere Kundeninformation.

Herr Abg. **Metz** -GRÜNE- fragt erneut nach, warum die Umstellung der Fahrpläne trotz des Vorhandenseins der erforderlichen Technik mit Blick auf den Busverkehr nicht umgehend

umgestellt werden könne.

Herr AM **Falkowski** –GRÜNE- möchte Informationen, wie sicher die fortlaufende Inbetriebnahme der neuen Züge derzeit tatsächlich sei.

Der Ausschussvorsitzende Herr Stv. **Beu** –GRÜNE- erkundigt sich, wie Herr **Dr. Reinkober** vorgehen wolle, falls die Zulassung für die Fahrzeuge auch nach Fertigstellung der weiteren beiden Haltpunkte Ende 2014 noch nicht erteilt worden sein sollte.

Herr **Dr. Reinkober** stellt hierzu fest, dass er derzeit immer wieder den Sachstands nachfragt und dass ihm das Eisenbahnbundesamt keine verbindliche Zusage machen könne. Er könne lediglich berichten, dass alle erforderlichen Unterlagen eingereicht worden seien und das Eisenbahnbundesamt die Prüfungen aufgenommen habe. Momentan sei er positiv optimistisch, könne jedoch keine Zusagen machen. Im Hinblick auf die Umstellung des Fahrplanes gibt er zu bedenken, dass für den Fall, dass die Abnahme der Züge nicht planmäßig erfolgen sollte, die nicht vorhandenen Kapazitäten durch den Busverkehr aufgefangen werden müssten. Um dies gewährleisten zu können sei allerdings eine Vorlaufzeit von mindestens 10 Tagen erforderlich. Einen solchen zehntägigen Ausfall könne man jedoch nicht akzeptieren. Aus diesem Grund sei die Überlegung, bei Vorliegen der Technikzulassung durch das EBA am 21.10.2013 die Umstellung Mitte November vorzunehmen.

Herr Abg. **Metz** –GRÜNE- hinterfragt, ob Bus und Bahn übergangsweise parallel fahren könnten. Ersatzbusse sollten „vorsichtshalber“ bis beispielsweise Mitte Dezember bestellt werden. Dies dürfe jedoch nicht zum Anlass genommen werden, die Züge aus Kostengründen nicht einzusetzen, sobald diese freigegeben seien. Dies wäre -vor allem unter dem Gesichtspunkt der ohnehin verlängerten Bauzeit- nicht fahrgastfreundlich.

Herr **Dr. Reinkober** gibt zu bedenken, dass es hier nicht nur um eventuelle Kosten für Ersatzbusse ginge. In erster Linie seien die erforderlichen Änderungen bei den Umläufen der DB maßgeblich, da statt mit Dreifahrtraktion nur mit zwei Wagons eingesetzt werden würden. Der Wegfall von Ersatzbusse nach zwei Wochen würde eine erneute Umstellung nötig machen. In einem Abwägungsprozess habe man sich dazu entschlossen, ein stabiles Betriebsverhältnis bis zum Fahrplanwechsel aufrecht zu erhalten, um so den Kunden unnötige Verwirrung durch die Konfrontation mit einem weiteren neuen Betriebssystem zu ersparen.

Der Ausschussvorsitzende Herr Stv. **Beu** –GRÜNE- kommt auf seine Frage zurück, welche Auswirkungen es habe, sollten die neuen Fahrzeuge überhaupt nicht zur Verfügung stehen. Die bisherigen Züge seien schließlich ungeeignet, die neuen Haltepunkte anzufahren.

Herr **Gatzweiler** betont, dass man sich in ständigem Kontakt mit dem Eisenbahnbundesamt befinde. Weiterhin informiert er darüber, dass vor zehn Tagen den „Point-of-no-return“ erreicht worden sei. Bis hierhin wäre die DB gezwungen gewesen zu reagieren, wenn bis dahin nicht deutlich gewesen wäre, dass die Zulassung erfolge. Ihnen sei signalisiert worden, dass alle eingereichten Unterlagen ohne Beanstandung seien und der Dezember somit für die Auslieferung realistisch wäre.

Der Ausschussvorsitzende Herr Stv. **Beu** –GRÜNE- möchte zur Ausschreibung Angaben, warum die zusätzlichen Haltepunkte mit zusätzlichen Fahrgästen begründet würden, die Anzahl der Fahrplätze jedoch nahezu unverändert bleibe.

Herr **Dr. Reinkober** gibt hierzu zu bedenken, dass zunächst differenziert werden müsse, zu welchen Zeiten welche Anzahl von Züge eingesetzt würden. Während Nebenverkehrszeiten sei

der Einsatz aller Züge nicht notwendig, somit würden sie auch nicht bestellt. Während der Hauptverkehrszeit, in der zusätzliche Plätze benötigt würden, würden selbstverständlich auch mehr Bahnen fahren.

- - - -

Der Ausschussvorsitzende Herr Stv. **Beu** –Grüne- betrachtet den Tagesordnungspunkt damit als erledigt.