

Stv. Beu (Vorsitzender des Ausschusses für Planung, Verkehr und Denkmalschutz der Bundesstadt Bonn) regte an, durch die Gäste/Referenten zunächst die Historie der Ausschreibung und der Vergabe bis hin zu den heutigen Problemen mit den Fahrzeugen darstellen zu lassen.

Herr Sedlaczek (Geschäftsführer NVR GmbH) führte aus, der NVR habe als zuständiger Aufgabenträger für den SPNV im Jahre 2010 das gesamte Kölner Dieselnetz europaweit ausgeschrieben. Es habe sowohl Vorgaben zu den bereitzustellenden Kapazitäten als auch zum Fahrplan gegeben. Die Bieter hatten dann die Möglichkeit, entweder durch Mehrfahrten oder durch Mehrkapazitäten/Fahrt die Vorgaben zu erfüllen und durch das ausgewählte Fahrzeug (Beschleunigungs- und Verzögerungsvermögen) sicherzustellen, dass der Ausschreibungsfahrplan auch fahrbar ist. Zu berücksichtigen waren dabei auch die Anzahl der Haltepunkte und die Zeiten für den Türöffnungs- und Türschließprozess im Zusammenhang mit der Anzahl der Fahrgäste. Am Ende des offenen Ausschreibungsverfahrens sei nur ein Bieter in der Lage gewesen, die Fahrzeuge zu finanzieren. Der Vergabeausschuss des NVR habe daraufhin beschlossen, das Verfahren aufzuheben und ein Verhandlungsverfahren zu eröffnen. Der NVR habe kurzfristig ein Fahrzeug-Finanzierungsmodell entwickelt und der Ausschreibung beigestellt. Gleichzeitig sei überlegt worden, ob die Ausschreibung optimiert werden könne, um eine kostengünstigere Gestaltung zu erreichen. Von Seiten der Bieter sei aber nicht viel gekommen. Von daher entsprach das Leistungsangebot im Wesentlichen dem der ersten Ausschreibung. Nach dem Ergebnis der zweiten Ausschreibung waren zwei Bieter deutlich günstiger als die anderen. Den Zuschlag erhielt die DB Regio GmbH. Diese habe dann ihrerseits das Fahrzeug ausgesucht, ausgeschrieben und vergeben. Die jetzige Situation habe so keiner erwartet. Erst beim tatsächlichen Einsatz der vareo-Züge habe sich herausgestellt, dass der Fahrplan nicht einhaltbar sei. Natürlich müsse man sich jetzt dem Unmut der Fahrgäste und der Kritik von Seiten der Politik stellen. Inzwischen seien auch bereits einige Verbesserungen vorgenommen worden, und man werde auch weiter an Optimierungen arbeiten.

Herr Latsch (Konzernbevollmächtigter des Landes NRW der DB AG) dankte für die Einladung und unterstrich noch einmal die Wichtigkeit und Priorität des Themas. Er schloss sich den Worten seines Vorredners an. Alle seien mit der erbrachten Fahrleistung nicht zufrieden gewesen. Wichtig sei aber, dass alle Beteiligten, sowohl der NVR als auch die DB Regio und ALSTOM, mit den entscheidenden Gremien zusammengearbeitet haben, um die Situation zu verbessern. Er möchte die heutige Gelegenheit auch nutzen, um sich noch einmal offiziell bei allen Reisenden zu entschuldigen, weil die angebotene Leistung insgesamt den Erwartungen nicht entsprochen habe. Seitens der DB seien inzwischen gemeinsam mit dem NVR und dem Hersteller Optimierungen vorgenommen worden. Nähere Einzelheiten hierzu könne Herr Helfert vorstellen.

Herr Helfert (Leiter des Verkehrsbetriebes Rheinland der DB Regio GmbH) erläuterte die Entwicklung der vergangenen Monate und welche Optimierungen und Anpassungen zur Verbesserung der Qualität vorgenommen wurden.

Seine Präsentation ist der Niederschrift als **Anlage 1** beigefügt.

Stv. Beu bemerkte, Hauptkritikpunkt sei nach wie vor, dass der Fahrplan nicht der Ausschreibung entspreche.

Herr Helfert bestätigte, der Fahrplan für den Streckenabschnitt Euskirchen – Bonn sei auch nach dem überarbeiteten Konzept einige Minuten länger, als dies in der Ausschreibung ursprünglich vorgesehen war. Die Erfahrungen hätten gezeigt, dass die gewünschte Stabilität des Fahrplans bei einer kürzeren Gesamtfahrzeit – trotz Erreichen der vorgesehenen Beschleunigungswerte –

nicht gewährleistet werden könne.

Herr Latsch wies darauf hin, dass auf dem Streckenabschnitt Euskirchen – Bonn immense Umbauten in der Infrastruktur (4 neue Haltepunkte, neue Fahrzeuge) vorgenommen und ein neues Fahrplankonzept, das einen 15-Minuten-Takt in der HVZ ermöglichen soll, in Betrieb genommen worden seien. Gleichzeitig müsse aber auch festgestellt werden, dass die ursprünglichen Planungen nicht umsetzbar seien und dem müsse man Rechnung tragen. Alle Beteiligten haben zusammengearbeitet und seien davon überzeugt, dass das verbesserte Fahrplankonzept 2015, welches in zwei Schritten zum 14.06. und 13.12.2015 umgesetzt werden solle, zur Optimierung und Stabilität des Fahrplans beitrage.

Herr Sedlaczek führte aus, es sei richtig, dass in der Ausschreibung ursprünglich vorgesehen worden sei, die „alten Fahrplanzeiten“ zu halten, obwohl vier neue Haltepunkte in Betrieb genommen werden und der Zugkreuzungspunkt in Rheinbach bleiben solle. Im laufenden Betrieb habe man erkennen müssen, dass diese Forderungen nicht haltbar seien. Die Gründe hierfür waren die Fahrgastzahlen (über 23.000/Tag), Fahrgastwechselzeiten sowie veränderte Prozesszeiten. Neue Sicherheitsanforderungen bei den Türöffnungs- und –schließzeiten haben dazu geführt, dass sich die Ein- und Aussteigezeiten um ca. 15 Sekunden/Halt verlängert haben. Bei 20 Halten habe man schon allein dadurch 5 Minuten/Fahrtrichtung verloren. Inzwischen habe es Anpassungen zur Reduzierung dieser Prozesszeiten gegeben. Die im letzten Jahr festgestellten Probleme führten dazu, dass man im Dezember den Fahrplan anpassen musste, weil man die andauernden Verspätungen nicht noch ein weiteres Jahr hinnehmen konnte. Es sei diskutiert worden, was dem Fahrgast wichtiger sei: 2-3 Minuten kürzere Fahrzeit, dann aber mit dem Risiko unpünktlich zu sein und die Übergänge nicht sichern zu können oder eine längere Fahrzeit bei gleichzeitig stabilem Fahrplan. Man habe sich entschieden, dafür zu sorgen, dass der Fahrplan Stabilität bekomme, die Übergänge in Euskirchen und Bonn gesichert werden und der Fahrplan optimiert werde. Es sei geplant, den Takt abends noch etwas auszuweiten, um den Berufspendlern, die bis 20.00 Uhr arbeiten müssten, ein vernünftiges Fahrtenangebot präsentieren zu können. Ebenso sollen die Übergangszeiten für die „Eifel-Pendler“ verbessert werden.

Der Vorsitzende, Abg. Steiner, bat Herrn Dr. Lange aus der Sicht des Herstellers um Stellungnahme, wie die neuen EU-Vorgaben bei den Türöffnungs- und Türschließzeiten zu solchen massiven Auswirkungen führen konnten und mit welchen Maßnahmen eine Verbesserung dieser Situation erreicht werden könne.

Herr Dr. Lange (Vorstand der ALSTOM Deutschland AG) entschuldigte sich zunächst für die Verzögerungen bei der Auslieferung der Fahrzeuge. Aus betrieblichen Gründen habe man die sehr kurze Lieferzeit bewusst in Kauf genommen. Die Anlaufschwierigkeiten im Januar waren insbesondere auf Undichtigkeiten im Kühlsystem zurückzuführen, die nicht vorhersehbar waren. Die Mängel seien aber inzwischen abgestellt. Weiter auseinandersetzen müsse man sich mit den Türöffnungs- bzw. Abfertigungszeiten, die bei der Inbetriebnahme bei insgesamt 34 Sekunden lagen. Nach den aktuell gültigen Normen müsse das Fahrzeug zunächst vollständig zum Stillstand gekommen sein und anschließend der Schiebetritt ausgefahren werden, bevor die Türen geöffnet werden können. Zur Sicherstellung der kompletten Spaltüberbrückung werde der Schiebetritt zurzeit weiter ausgefahren als dies gesetzlich erforderlich wäre. Zur Verbesserung der Problematik seien zwei Maßnahmen geplant: Zum einen sollen bis Mai Anpassungen unmittelbar an der Türsteuerung selber vorgenommen werden, zum anderen werde derzeit eine weitere Maßnahme zusammen mit dem Hersteller der Türen und Schiebetritte umgesetzt. Damit sollen die Abfertigungszeiten insgesamt von 34 Sekunden auf 26,4 Sekunden reduziert werden. Da die fahrzeugtechnischen Maßnahmen dem Eisenbahnbundesamt zur Freigabe vorgelegt werden müssten, werde es voraussichtlich bis

August 2015 dauern, bis alle Fahrzeuge entsprechend umgerüstet seien.

SkB Schroerlücke stellte fest, nach seiner Auffassung werde es trotz aller Anstrengungen nicht möglich sein, mit dem Dieselfahrzeug beim jetzigen Ausbaustand der Strecke den Ausschreibungs-Fahrplan zu fahren.

Abg. Krupp erklärte, sie komme aus Rheinbach und nutze ebenfalls die S 23. Ein Hauptproblem sei nach ihrer Ansicht, dass hier sehr viel Vertrauen verspielt worden sei. Die Fahrgäste der S 23 mussten mit einer längeren Baumaßnahme zurechtkommen. Alle haben gehofft, dass mit dem Fahrplanwechsel eine Verbesserung erreicht werde. Stattdessen sei dann die allen bekannte Situation eingetreten. In den sozialen Medien sei sehr viel kommuniziert und ein Meinungsbild erzeugt worden, auf das wir keinen Einfluss hatten. Der Voreifel-Bahnverkehr habe so leider ein Negativ-Image bekommen, das nur schwer wieder umkehrbar sei. Umso erfreulicher wäre es, wenn bis zum Jahresende tatsächlich wieder ein zuverlässiger 15-Minuten-Takt zwischen Rheinbach und Bonn eingeführt würde und gleichzeitig eine bessere Vertaktung nicht nur zu den Bussen, sondern auch zu den Zügen nach Köln hergestellt werden könnte, denn die Anschluss-Verbindungen würden von sehr vielen Berufspendlern genutzt. Sie appellierte an alle Beteiligten, alles Mögliche zu tun, um das verlorengegangene Vertrauen wieder zurückzugewinnen.

SkB Schlömer bemerkte, wenn die Fahrgastzahlen innerhalb der Vertragslaufzeit weiter ansteigen, trage auch eine kürzere Türöffnungs- und Türschließzeit nicht zur Einhaltung der Fahrpläne bei. Bei der Planung solcher Verkehrsleistungen müsse künftig noch mehr darauf geachtet werden, genügend Spielraum in die Fahrpläne einzuarbeiten. Darüber hinaus sollten ausreichend Fahrzeuge zur Verfügung stehen, damit bei steigender Nachfrage auch noch genügend Kapazitäten vorhanden seien.

Abg. Albrecht wies darauf hin, dass die abendliche Zugverbindung von Bonn in Richtung Rheinbach für die Berufspendler im Einzelhandel optimiert werden müsse. Entweder müsse um 20.30 Uhr eine zusätzliche Fahrt eingerichtet oder die aktuelle Abfahrtszeit von 20.14 Uhr auf 20.30 Uhr verlagert werden. Darüber hinaus sprach er zwei weitere Punkte aus Meckenheimer Sicht an. Der Bf Kottenforst werde zurzeit nur samstags und sonntags als Bedarfsbahnhof bedient, sei aber barrierefrei ausgebaut worden. Er fragte nach, ob es nicht möglich sei, den Bahnhof für Erholungssuchende auch wochentags, zumindest in den Nachmittagsstunden, anzufahren. Darüber hinaus erkundigte er sich, wann mit der Fertigstellung der Meckenheimer Bahnhofsunterführung zu rechnen sei.

Abg. Kitz kam zurück auf die von Herrn Dr. Lange angesprochene Reduzierung der Türschließprozesszeiten von 34 auf 26,4 Sekunden. Bezogen auf die Strecke Bonn – Euskirchen könne damit rd. 1 Minute herausgeholt werden. Er fragte nach, ob diese Zeit ausschließlich als Puffer für die Stabilität des Fahrplans genutzt werden solle oder ob geplant sei, die Fahrzeit auf absehbare Zeit noch einmal zu reduzieren. Darüber hinaus erkundigte er sich nach der Fahrzeugreserve. Wie lange werden die Alt-Fahrzeuge nach Abschluss der Auslieferung der Fahrzeugflotte noch zur Verfügung stehen?

Stv. Beu wies darauf hin, dass die von Herrn SkB Schlömer bereits bei der Planung geforderten mehr Fahrzeuge und mehr Pufferzeiten auch deshalb nicht realisiert werden könnten, weil immer weniger Geld für den Nahverkehr zur Verfügung stehe. Zu den Türschließzeiten bemerkte er, dass die EU-Norm für Fahrzeuge im S-Bahn-Netz von großen Metropolen (z.B. Paris) zunächst ausgesetzt worden sei. Die Sitzaufteilung mit 6er-Sitzen habe sich nicht bewährt. Klappsitze im Einstiegsbereich seien sehr unvorteilhaft. Auf den Innenbildschirmen seien die neuen Haltepunkte immer noch nicht aufgenommen worden.

Herr Latsch äußerte, er kenne zwar das Projekt „Bahnunterführung Meckenheim“ nicht, könne aber bezogen auf NRW sagen, dass es kein Bundesland gebe, bei dem mehr Baumaßnahmen beauftragt wurden. Im Rahmen der Modernisierungsoffensive werden 220 Bahnhöfe für 400 Mio. € umgebaut. Bei der Bauausführung können natürlich immer Fehler auftreten. Wichtig und in der Verantwortung der DB liege es dann, solche Dinge nicht abzunehmen und dafür zu sorgen, dass die Mängel behoben werden und das im Interesse der Reisenden natürlich möglichst schnell.

Herr Helfert beantwortete die Fragen von Herrn Abg. Kitz: Durch die Absenkung der „technischen Haltezeit“ werde zwar auch die Fahrzeit minimal verkürzt, aber hauptsächlich solle dadurch die Stabilität des Fahrplans sichergestellt werden. Die Alt-Fahrzeuge werden nicht sofort abgezogen, sondern sukzessive bis Ende 2017 abgebaut.

Der Vorsitzende, Abg. Steiner, bat Herrn Dr. Lange um Stellungnahme zu den Ausführungen von Herrn Stv. Beu, dass in anderen Ländern auf die Einhaltung der EU-Richtlinie zunächst verzichtet worden sei.

Herr Dr. Lange erläuterte, dies hänge davon ab, wieviel Sicherheit und Komfort beim Verlassen und Betreten von Schienenfahrzeugen gefordert werde. In Deutschland habe es im Zusammenhang mit den Türen und der Spaltüberbrückung Unfälle gegeben, auf die das Eisenbahnbundesamt strikt reagiert und zusätzliche technische Maßnahmen gefordert habe. Bei hochvoluminösen S-Bahn-Verkehren, wie z.B. auch in Berlin, fahre das Fahrzeug ohnehin so dicht an die Bahnsteigkante, dass es keiner Spaltüberbrückung bedürfe.

Der Vorsitzende, Abg. Steiner, fragte nach, warum nicht auch der Bahnsteig am neuen Haltepunkt Impekoven so gebaut worden sei, dass auf eine Spaltüberbrückung verzichtet werden könne.

Herr Latsch antwortete, sobald eine Strecke von unterschiedlichen Fahrzeugsystemen und Güterzügen genutzt werde, müsse der Bahnsteig so gebaut werden, dass unterschiedlich breite Züge passieren können.

Herr Sedlaczek ergänzte zu den Erläuterungen von Herrn Dr. Lange, dass bei Einführung einer neuen Norm der Fahrzeughersteller diese auch umsetzen müsse; ansonsten bekomme er keine Zulassung vom Eisenbahnbundesamt. Bezogen auf den barrierefrei geplanten Haltepunkt Impekoven äußerte er, im gesamten Kölner Dieselnetz seien zwar einheitlich breite Fahrzeuge im Einsatz, diese müssten aber in Köln auch an einem Kurvenbahnsteig mit einem bestimmten Mindestabstand halten können. Was die Fragen von Herrn SkB Schroerlücke und Herrn Abg. Kitz zum Fahrplan angehe, vertrete der NVR die Auffassung, dass trotz der Optimierung der Kreuzungsknotenpunkt nicht mehr nach Rheinbach zurück verlagert werden könne und von daher der Ausschreibungs-Fahrplan auch nicht mehr zu realisieren sei. Um den Imageschaden so klein wie möglich zu halten und das verlorengegangene Vertrauen zurückzugewinnen, müsse man – auch im Rahmen des Marketing-Konzeptes für das Kölner Dieselnetz – möglichst transparent mit der Situation umgehen. Hierzu solle auch eine Frage-Antwort-Liste veröffentlicht werden. Zu dem von Herrn SkB Schlömer kritisierten „eng gestrickten Fahrplan“ führte er aus, dass es in dieser Wachstumsregion ein hohes und weiter steigendes Mobilitätsbedürfnis gebe. Die Fahrgastzahl sei vom Ausschreibungsbeginn bis zur Betriebsaufnahme um fast 50 % gestiegen. Hinzu komme, dass die Infrastruktur an der Kapazitätsgrenze angelangt sei. Von daher versuche man immer, das Maximum herauszuholen. Natürlich müsse man sich am Ende auch die Frage stellen, ob man jede „freie Fahrplanminute“, die aus den neuen Fahrzeugen herausgeholt werden könne, wieder in einen neuen Haltepunkt investieren müsse. Zum Bahnhof

Kottenforst äußerte er, wenn man einen zusätzlichen Bedarfshalt an Werktagen einrichten wolle, müsse die Haltezeit innerhalb des bestehenden Fahrplans aufgefangen werden können. An Wochenenden wisse man, dass die Fahrgastwechselzeiten unterhalb der eingeplanten Zeiten liegen und von daher ein zusätzlicher Bedarfshalt aufgeholt werden könne. Ob dies auch zu anderen Zeiten gelingen könne, müsse genau geprüft werden. Zur Sitzverteilung in den Zügen räumte er ein, dass der NVR „nur“ eine Mindestkapazität fordere. Diese sei bei den vorhandenen und ausgebauten Bahnsteiglängen letztendlich nur durch den Einbau von Klappsitzen und der „Drei-plus-K-Bestuhlung“ (Dreiersitze quer und längs, Klappsitze auf der gegenüberliegenden Seite) erreichbar gewesen.

Herr Dr. Reinkober (Geschäftsführer NVR GmbH) sprach die SPNV-Zukunftsperspektive an. Nach dem vorliegenden Antrag (TOP 3.1) sollen eine Elektrifizierung und weitere Ausbaumaßnahmen auf der S 23 vorgenommen werden. Dafür werde eine Machbarkeitsstudie benötigt, die nur in Absprache mit dem Netzbetreiber in Auftrag gegeben werden könne. Sollte heute ein entsprechender Beschluss gefasst werden, werde der NVR mit den Vorplanungen beginnen. Bei der Elektrifizierung der Voreifelbahn handele es sich um einen längerfristigen Prozess, für den ein entsprechender Finanzplan benötigt werde. Es müsse auf Bundesebene dafür gesorgt werden, dass sowohl mehr Regionalisierungs-, als auch mehr Infrastrukturmittel ins Rheinland fließen.

Stv. Moll interessierte sich für das Thema „Bahnübergänge“, insbesondere den Bahnübergang „Weckwerk“ in Bonn-Duisdorf/Alfter. Anfang des Jahres habe es ein Treffen mit Vertretern der Deutschen Bahn, der Stadtverwaltung Bonn und des Rhein-Sieg-Kreises gegeben, bei dem angekündigt worden sei, dass der Bahnübergang zum Frühjahr wieder geöffnet werden solle. Dies sei aber nicht erfolgt und habe zu erheblichen negativen Auswirkungen auf die umliegende Region und den LKW-Verkehr geführt. Das Vertrauen in die Kommunikation der DB sei dadurch wieder einmal stark relativiert worden. Auch die Sperrung des Bahnübergangs „Lessenicher Straße“ sei nicht rechtzeitig kommuniziert und schon gar nicht begründet worden. Das mache es den Vertretern aus der Politik schwer, für eine Akzeptanz des SPNV vor Ort zu sorgen. Er bitte die heute hier anwesenden hochrangigen Vertreter der DB sich dafür einzusetzen, dass der Bahnübergang „Weckwerk“ nicht dauerhaft geschlossen werde.

AM Brückel bemerkte, es sei nicht das erste Mal, dass ein Betreiberwechsel zu Problemen geführt habe. Diesbezüglich habe man auch schon negative Erfahrungen bei der Einführung des Talent 2 auf der RE 9-Linie gesammelt. Er erkundigte sich deshalb, welche Maßnahmen die DB bei zukünftigen Betreiberwechseln ergreifen wolle, um eine Wiederholung der hier aufgetretenen Fahrzeugprobleme zu vermeiden.

Abg. Tendler machte deutlich, die durchaus nachvollziehbaren Gründe für die Probleme und die vorgesehenen Verbesserungen seien zwar in der heutigen Sitzung dargestellt worden, aber bisher in der Öffentlichkeit nicht angekommen. Das Kommunikationsverhalten sei nicht ausreichend. Eine umfassende und frühzeitige Information könne viel zum Verständnis der Fahrgäste beitragen.

Stv. Schmitt äußerte, er sei schon etwas überrascht, dass die heute von den Verantwortlichen der DB und des NVR vorgetragenen Informationen zumindest den Bonner Vertretern in den Gremien des NVR nicht bekannt waren. Er erkundigte sich, warum die Gremien des NVR im Vorfeld nicht informiert worden seien. Darüber hinaus nahm er die Gelegenheit wahr, an den Konzernbevollmächtigten des Landes NRW der DB AG eine Frage zum Umbau des Bad Godesberger Bahnhofs zu richten. Zurzeit könne man den Hauptbahnsteig nur über eine 60-stufige temporäre Treppenanlage erreichen. Mobilitätseingeschränkte Personen könnten den Bahnsteig nicht mehr nutzen. Er fragte nach, ob es möglich sei, hier eine andere Lösung zu

finden und ob man insbesondere die Gleise 3 und 4 stilllegen könne, um von außen auf die Mittelbahnsteige zu gelangen.

Herr Latsch antwortete, die Notwendigkeit der Modernisierung des Godesberger Bahnhofs werde von allen Beteiligten anerkannt. Die DB sei froh, dass der NVR als Partner mit in die Finanzierung eingestiegen sei. Jetzt sei es notwendig, die entsprechenden Planungen und Bauzeiten einzuhalten. Bei Umbaumaßnahmen habe man immer mit Beschwerden zu leben. Das gelte auch für den Godesberger Bahnhof. Man versuche, diese so gering und so kurz wie eben möglich zu halten. Aber eine Stilllegung der Gleise 3 und 4 sei nicht möglich.

Die von Herrn Stv. Moll kritisierte Kommunikation könne er nachvollziehen. Er appelliere an seine DB-Kollegen, die Öffentlichkeitsarbeit künftig besser zu gestalten. Das Offenhalten des Bahnübergangs „Weckwerk“ werde er nicht akzeptieren. Durch die vorhandene „Schleppkurve mit 90 Grad Drehung für LKW“ sei die Gefährdung zu groß, um hier eine andere Entscheidung treffen zu können.

Herr Dr. Reinkober drückte sein Unverständnis über die Anmerkung von Herrn Stv. Schmitt aus. Sowohl die Probleme der Vergangenheit als auch der aktuelle Sachstand und die schon umgesetzten und noch geplanten Optimierungen seien heute bis ins Detail dargestellt worden.