

Herr Dipl.-Ing. Sistenich, Geschäftsführer der NVR GmbH, gab zunächst einen kurzen Überblick über den Infrastrukturausbau im Kölner Dieselnetz.

Sein Vortrag ist der Niederschrift als **Anlage 1** beigefügt.

Im Anschluss daran informierte Herr Wenzel, Bereichsleiter SPNV-Planung/-Betrieb, über das Schienenersatzverkehrskonzept während der baubedingten Angebotseinschränkungen auf der Voreifelbahn in den Jahren 2013 und 2014.

Nähere Einzelheiten können der als **Anlage 2** der Niederschrift beigefügten Präsentation entnommen werden.

Abg. Bausch dankte für die Informationen. Dennoch sei er besorgt, wie sich das Ersatzverkehrskonzept im nächsten Jahr in der konkreten Umsetzungsphase auswirken werde, zumal ja auch die Rahmenbedingungen (Sanierung Viktoriabrücke, Sanierung Nordbrücke) nicht so günstig seien. Er erkundigte sich, wann die am Bahnhof Meckenheim geplante Holz-Fußgängerbrücke als Verbindung zwischen den beiden Bahnsteigen in Betrieb genommen werden könne und ob es richtig sei, dass diese später durch eine Unterführung der Gleise abgelöst werden solle. Darüber hinaus wollte er wissen, ob der NVR sicherstellen könne, dass die Verlängerung der Bahngleise für die Dreifacheinheiten rechtzeitig zum Zeitpunkt des eingleisigen Betriebs fertig gestellt werde.

Abg. Krupp äußerte, sie hoffe - insbesondere für die Fahrgäste, die keine Ausweichmöglichkeit hätten - dass das vorgestellte Ersatzverkehrskonzept auch in der Realität tatsächlich funktioniere. Sie fragte nach, ob sowohl während als auch nach Abschluss der Baumaßnahmen die Züge tatsächlich mit den angekündigten Dreifach- bzw. Doppeleinheiten verkehren würden. Aus Kundenbeschwerden wisse sie, dass dies in der Vergangenheit - trotz entsprechender Ankündigung - nicht immer funktioniert habe. Sie erkundigte sich ferner, ob bei der Berechnung der Ersatzkapazitäten auch Zeiten mit hoher Frequentierung berücksichtigt worden seien. Abschließend wollte sie wissen, in welcher Form das Konzept gegenüber den Fahrgästen kommuniziert werden solle und ob auch auf die längeren Fahrzeiten entsprechend hingewiesen werde.

Dipl.-Ing. Sistenich führte aus, seit 2009 habe der NVR in regelmäßigen Abständen sog. „Runde Tische“ zur Koordination der Maßnahmen mit allen Akteuren einberufen. Bis zum Frühjahr 2012 sei dort auch immer versichert worden, es sei alles im Plan. Das heute präsentierte Ersatzverkehrskonzept sei eine mit allen am Projekt beteiligten Fachleuten nach bestem Wissen und Gewissen abgestimmte Vorgehensweise. Natürlich werde es auch während des Betriebs an der einen oder anderen Stelle eine Einschränkung geben. Aber es sei nicht so, dass es über den gesamten Bauzeitraum von 1,5 Jahren Angeboteinschränkungen geben werde. Völlig richtig sei, dass es unmittelbar vor den jeweiligen Bauphasen eine sehr intensive Informationskampagne geben müsse. Die Verlängerung der Bahnsteige sei für die Dreifachtraktionen zwingend erforderlich und werde daher auch rechtzeitig fertig gestellt.

Herr Wirths, Bereichsleiter SPNV-Investitionen, ergänzte, im Rahmen eines Gemeinschaftsprojektes der Stadt Meckenheim und der Bahn werde zur Erschließung des Baugebietes auf der Nordseite des Bahnhofs und gleichzeitig als Zugang zu den Bahnsteigen eine Unterführung in Überbreite errichtet. Diese Maßnahme sei bautechnisch so kompliziert und anspruchsvoll, dass sie sich bis ins Jahr 2014 hineinziehen werde. Das sei auch der Grund, warum sich die NVR GmbH dafür eingesetzt habe, dass in der Übergangsphase eine Behelfsbrücke errichtet werde. Hierzu sei ein Plangenehmigungsverfahren beim Eisenbahnbundesamt erforderlich. Die Finanzierung erfolge über die Modernisierungsoffensive (MOF 2). Der genaue Baubeginn stehe noch nicht fest, er sei abhängig vom Ausschreibungsverfahren. Er könne die Daten aber gerne in Erfahrung bringen und dem Protokoll beifügen.

Anmerkung der Verwaltung:

Die aktuelle Stellungnahme der DB Station & Service AG vom 28.09.2012 zur Fußgängerbrücke in Meckenheim lautet:

„.....Der Bescheid wird voraussichtlich erst Ende Oktober 2012 erteilt. Mit dem anschließenden Ausschreibungsverfahren gehen wir mittlerweile von einem Baubeginn Anfang 2013 aus. Bei einem bestmöglichen Ablauf ist frühestens Ende Dezember 2012 der Start der Erdarbeiten zu erzielen.“

Abg. Schmitz erklärte, in Kottenforst gebe es einen Bedarfshalt, der überwiegend am Wochenende von Erholungssuchenden genutzt werde. Er fragte nach, ob im Falle einer Halte-Anforderung der Zug anschließend den im Jahr 2013 neu zu errichtenden Haltepunkt Rheinbach-Römerkanal nicht anfahren könne und wie dies ggf. den Fahrgästen gegenüber kommuniziert werde.

SkB Windhuis nahm Bezug auf den im Fahrplanauszug in der PHASE 1 A gestrichenen Zug Nr. 11609, der um 7.24 Uhr am Hbf Bonn ankommen sollte. Hierfür sei kein Ersatzverkehr vorgesehen. Dieser Zug werde aber gerade von den Schüler/-innen aus Witterschlick stark frequentiert. Er bat hierzu um Stellungnahme.

Herr Wenzel sagte zu, die speziellen Fahrplanfragen von Herrn Abg. Schmitz und Herrn SkB Windhuis zu prüfen und anschließend schriftlich zu Protokoll zu beantworten.

Die Antworten der NVR GmbH sind der Niederschrift als **Anlage 3** beigelegt.

Sitzungsunterbrechung

Um dem Gast aus Rheinbach die Gelegenheit zur Fragestellung zu geben, unterbrach der Vorsitzende die Sitzung.

Herr Schleimer (SkB für die FDP in Rheinbach) wies darauf hin, dass in dem Zeitraum 2013/2014 eine Reihe von Baumaßnahmen geplant seien, die sich nicht nur auf den Schienenverkehr beziehen würden. Insofern interessiere ihn, ob die einzelnen Projekte untereinander abgestimmt seien.

Sitzungsfortführung

Herr Sistenich erläuterte, auch die Vertreter der Stadt Bonn seien an den regelmäßig stattfindenden Abstimmungsgesprächen beteiligt worden, gerade um auch die Straßen-Baumaßnahmen miteinzubeziehen. Aufgrund der Bauarbeiten an der Nordbrücke habe man sich dazu entschlossen, im Sommer 2014 keine lang laufenden Busersatzverkehre über die Autobahn und durch die Innenstadt fahren zu lassen, sondern stattdessen die RB 23 auf den zwei Abschnitten Euskirchen - Witterschlick und Duisdorf - Hbf weiterhin verkehren zu lassen und nur dazwischen einen Busersatzverkehr einzusetzen, weil hierin die zuverlässigere Bedienung gesehen werde. Zum Thema Kapazitäten sei die Besetzung/Auslastung in den heutigen Zügen betrachtet und anschließend geprüft worden, ob die Ein- und Aussteiger auch mit den jeweiligen Busersatzverkehren aufgefangen werden können.

Nachdem keine weiteren Wortmeldungen vorlagen, dankte der Vorsitzende den Vertretern des NVR für die umfassende Information und die Bereitschaft, die noch offenen Detailfragen schriftlich zu Protokoll zu beantworten.

Anmerkung der Verwaltung

„Nach Auskunft des NVR ist der Realisierungs- und Finanzierungsvertrag zum Ausbau der Voreifelbahn inzwischen von den drei Vertragspartnern Landesverkehrsministerium NRW, DB Netz und Zweckverband NVR unterschrieben worden.“