

Der Vorsitzende, Abg. Steiner, wies darauf hin, dass die Herren Schröder und Helfert sich den Fragen der Politik stellen wollen. Aus gegebenem Anlass stellte der Vorsitzende, die Frage, wann die Signalstörung behoben werde und die Infrastruktur durchgängig funktioniere.

Abg. Krupp richtete die Frage an die Verwaltung, ob die Zugkapazität des MRB für die Nutzer eigentlich ausreiche. Die Züge seien sehr verspätet und überfüllt und dies sei auch für sie, als Pendlerin, eine unerfreuliche Erfahrung.

Abg. Krauß bedankte sich zunächst, dass sich die Herren den Fragen stellen wollen.

Er erkundigte sich nach der bestehenden Vertragslage und den ausgeschriebenen Leistungen. Die MRB, die seit September 2008 die Strecke Mainz/Köln betreibe, fahre entsprechend den Vorgaben der geforderten Leistungen. In Abstimmung mit trans regio sei bereits nachgebessert worden, z.B. eine Doppeltraktion, die zunächst nicht im Leistungsbild enthalten waren. Es habe sich herausgestellt, dass die Kapazitäten für diese am meisten nachgefragte Strecke im VRS-Gebiet oder NVR-Gebiet nicht ausreichend seien, obwohl in allen Bahnhöfen 2 Züge/Stunde fahren. Ab September nächsten Jahres werde eine Aufstockung erfolgen.

Abg. Krauß stellte an Herrn Schröder zusätzlich die Frage, wie kurzfristig ein zusätzliches Fahrzeug geordert werden könne, um Kapazitäten aufzufangen. Mit einem weiteren Zugpaar könne die jeweilige 2-fach-Traktion in eine 3-fach-Traktion umgestellt werden. Gebe das der Vertrag her; auch unter Berücksichtigung des Vergaberechts?

Ferner wies er darauf hin, dass die Kritik zur MRB deutlich besser ausfalle als zur RB 48. Diese bekannten massiven Probleme seien von der trans regio auch eingeräumt worden. Man nehme zur Kenntnis, dass keine Fahrzeuge vorhanden seien, dass es keine N-Wagen (berühmte Silberlinge) gebe. Aber wenn im Berufsverkehr anstelle von 2 Fahrten in den Zwischenbahnhöfen nur eine Ein-Traktion möglich sei, dann müsse auch der RE 5 verstärkt eingesetzt werden.

Er befahre die Strecke jeden Tag und kann den Unmut der Fahrgäste aus eigener Erfahrung nachvollziehen. Wenn es mangels Kapazitäten infolge technischer Probleme so sei, dass nur ein 1-Traktion zur Verfügung stehe, dann müsse zumindest versucht werden, diese Schwächung auf die gesamte Fahrstrecke zu verteilen und nicht einen Teilabschnitt stetig zu belasten.

Die Grundinformation als solche sei in einigen Punkten besser geworden. Es nütze jedoch nichts, wenn die Information nicht gestreut an allen Bahnhöfen gemeldet werde, so dass sich ein Fahrgast rechtzeitig auf die gegebene Situation einstellen könne. Zudem führen neue Zuordnungen zu anderen Gleisen, die erst am jeweiligen Bahnhof benannt werden, wiederum zu Unmut der Fahrgäste und unnötigen Verzögerungen. Es sei wichtig, dass Störungen auch im Internet angezeigt werden. Hier seien schon deutliche Verbesserungen erfolgt; aber es müsse noch optimiert werden.

Schließlich richtete Abg. Krauß an die trans regio die Frage, warum man nicht ‚pro aktiv‘ werde. Warum weise die Bahn nicht von sich aus darauf hin, dass Störungen, Ausfälle, Verspätungen eintreten werden. Die Fahrgäste könnten dann flexibler reagieren. Hier sei insbesondere die Info hilfreich, dass im Anschluss an die RB 48 die Strecke auch vom RE 5 befahren werde. Hier seien noch genügend Kapazitäten frei.

Abschließend führte Abg. Krauß aus, dass die Strecke ab Dezember 2015 von einem neuen Betreiber befahren werde. Dieser Betreiber, Nation Express, habe noch keine Erfahrung auf dem deutschen Schienenmarkt und könne nicht auf einen Fahrzeugbestand zurückgreifen. Er sehe dies mit einer gewissen Sorge.

Abg. Krauß betonte, dass er von der DB erwarte, dass diese bis zum letzten Tag ihre Leistungen erbringen werde und die Gerüchte, die RB 48 könne vernachlässigt werden, widerlege.

Herr Schröder, Geschäftsführer trans regio, bestätigte die geschilderte Problematik. Er entgegnete, dass die Unzulänglichkeiten dem Erfolg des Systems geschuldet seien. Die Leistung werde sehr gut angenommen. Allerdings reichten die vorgesehenen Kapazitäten nicht aus; es würde das gefahren, was bestellt worden sei. Im Monat würden 1.500 Fahrten absolviert. Hiervon seien im September 10 Fahrten ausgefallen; d.h., es fuhr nur 1 Fahrzeug anstelle der planmäßigen 2 Fahrzeuge.

Er führte weiter aus, es liege kein strukturelles Problem vor, was z.B. auf mangelnde Zuverlässigkeit des

Betreibers schließen lasse. Der Mangel bestehe schlicht in dem vereinbarten Volumen. Wenn gewünscht, werde geprüft, ob weitere Fahrzeuge eingesetzt werden könnten. Ein solcher Antrag sei noch nicht gestellt worden. Intern gäbe es bereits Überlegungen.

Abg. Krauß und Abg. Tendler warfen ein, dass eine solche Anfrage bereits bei der MRB vorliege.

Herr Schröder erwiderte, dass die NVR dann wohl auf die trans regio zukommen würde. Gleichzeitig führte er aus, dass eine Aufstockung grundsätzlich möglich sei. Vergaberechtliche Bedenken bestünden nicht, weil eine Mehrungsklausel festgelegt worden sei.

Der Vorsitzende bemerkte, dass nach dem Verbleib der Anfrage bei der NVR nachgefragt werde.

Herr Helfert, DB Regio AG, Region NRW, Verkehrsbetrieb Rheinland, äußerte zum Thema ‚fehlende Infrastruktur‘, dass die Ziele der Politik und des Verkehrsunternehmens gleich seien. Es sei wichtig, Infrastruktur nicht nur aufzubauen, sondern auch zu unterhalten, insbesondere auf den Stand der Technik zu halten. Aber hierfür müssten die notwendigen Mittel zugewiesen und bereitgestellt werden. Die DB sei mit den Beteiligten im Gespräch.

Zur Frage der fehlenden Kapazitäten führte er aus, dass der Bereich Köln/Bonn die Wachstumsregion in NRW sei. Auf allen Strecken fehlten Kapazitäten. Es werde ständig weiter ausgebaut, weil das System wachse. Wenn die entsprechenden Mittel bereitgestellt würden, wachse auch die Kapazität.

In Bezug auf ‚Schwächung, Fahrgastinformation‘ bestätigte er viele Ausfälle in der zweiten Oktoberhälfte. Bei den turnusmäßigen Revisionen (Grundsaniierung der Fahrzeuge) seien erhebliche Mängel sichtbar geworden. Dadurch hätten sich die Standzeiten der Fahrzeuge erheblich verlängert, was natürlich zu massiven Ausfällen geführt habe. Es sei versucht worden, diese Schwächung außerhalb der Hauptverkehrszeiten aufzufangen; aber gerade in diesem Zeitfenster wären die meisten Fahrzeuge auf der Strecke. Ausfälle dieser Art würden auch über Internet mit hoher Zuverlässigkeit mitgeteilt, damit Fahrgäste frühzeitig informiert würden und entsprechend reagieren könnten.

Der RE 5 fahre in einzelnen Fällen zusätzliche Halte an, wenn die Gesamtbetriebslage dies zulasse. Aber dann fahre diese Linie mit einer bewussten Verspätung von 25 bis 30 Minuten in den Ruhrgebietskorridor zwischen Köln und Düsseldorf, so dass die Endstation nicht mehr pünktlich erreicht werden könne. Zusätzliche Fahrzeuge könnten somit nur bedingt eingesetzt werden.

Abschließend führte Herr Helfert aus, dass die RB 48 schon aus eigenem Interesse nicht vernachlässigt werde, denn die DB partizipiere hieran. Die DB arbeite mit der ‚Nation Express‘ als Subunternehmer zusammen und hänge auch in Zukunft an dieser Linie.

SkB. Schroerlücke bemerkte, dass immer wieder die gleichen Aussagen zu Ausfällen bzw. Schwächungen gemacht würden. Es sei für ihn nicht nachvollziehbar, wie ein Mangel an N-Wagen bestehen könne. Diese seien immer genügend vorhanden gewesen. Genauso unerklärlich sei es, dass bei Ausschreibungen zusätzliche Fahrzeuge zu knapp geplant würden. Der NVR setze zu niedrige Pönalen an. Diese müssten jedoch erhöht werden. Der Anreiz, zuverlässig zu fahren, schein sonst zu gering zu sein.

Die Infrastruktur linksrheinisch sei katastrophal. Es wäre sehr schwierig, hier einen vernünftigen Fahrplan aufzustellen. An dieser Problematik müssten alle arbeiten. Aber die Betriebsqualität dieser Strecke dürfe deswegen nicht vernachlässigt werden.

Abg. Krupp entgegnete Herrn Helfert, seine Aussage, dass die Missstände dem System geschuldet seien, könne so nicht stehen bleiben. Sie sei froh, dass viele Menschen zum Umstieg auf die Bahn überzeugt werden konnten. Wenn man die tägliche Stausituation in der Region dem gegenüberstelle, müsse alles dafür getan werden, die Bedingungen für die Fahrgäste zu verbessern. Das sei die gemeinsame Aufgabe für die kommenden Jahre. Gegenüber den Fahrgästen dürfe die Aussage, das sei eben so, nicht weiter Geltung haben. Alle Beteiligten stünden für eine Verbesserung in der Verantwortung.

Herr Helfert erwiderte, dass er natürlich nicht das System schlecht reden wolle. Aber der Zuspruch habe die Leistungen überrollt. Die Alternative, Mobilität auf der Straße, funktioniere noch weniger. Deshalb werde alles unternommen, was möglich sei. Bisher wurde viel umgesetzt, aber es müsse ständig weiter optimiert werden. Gleichwohl bedinge eins das andere. Bessere Infrastruktur führe zu besseren Kapazitäten und damit zu mehr Fahrzeugen.

Er führte weiter zum Thema ‚N-Wagen‘ aus, dass diese Modelle auslaufen. Ein N-Wagen dürfe nicht

länger als 45 Jahre eingesetzt werden. Diese Zeit sei jetzt erreicht. Zudem halte kein Fahrzeugunternehmen sein Versprechen auf pünktliche und qualitative Lieferung. Es fehle eine dreistellige Zahl an Fahrzeugen, die durch N-Wagen ersetzt werden müssten. Er stellte klar, dass die Revision der Fahrzeuge vorausschauend terminiert werde; aber das Ergebnis sei ungewiss. Gleichwohl wolle die DB ihre ‚Hausaufgaben‘ machen und weiter an Verbesserungen arbeiten.

Abg. Krauß verwies erneut auf die fehlende Informationspolitik. Selbst an den Bahnsteigen fehle oftmals die Info zu einer Störung oder einem Gleiswechsel. Hier sei zwingend Abhilfe notwendig. Die DB müsse darauf einwirken, ggf. auch intern Unternehmensgespräche führen. Abschließend merkte er an, dass neben dem Versprechen, weiter an Verbesserungen zu arbeiten, auch der Erfolg sichtbar werden müsse. Er regte an, offen auf die Kunden zuzugehen und die Dinge beim Namen zu nennen.

Der Vorsitzende ergänzte, dass auch er mehrfach defekte Schrifftafeln in Bonn gemeldet habe; bislang ohne Erfolg.

Planungsamtsleiter Dr. Sarikaya teilte mit, dass am Montag, 24.11.14, zwischen den Städten Bonn und Köln sowie dem Rhein-Erft-Kreis die Beauftragung einer Machbarkeitsstudie für den linksrheinischen Schienenpersonennahverkehr abgestimmt worden sei. Gleichzeitig wurde beim NVR die Fragestellung erörtert (was kann/muss passieren; was ist erforderlich, was ist betrieblich machbar sowohl kurzfristig als auch langfristig). Das Projekt werde gemeinsam finanziert. Der NVR sei gebeten worden, entsprechende Angebote einzuholen.