

Abg. Steiner, Vorsitzender des Ausschusses für Planung und Verkehr des Rhein-Sieg-Kreises, wies darauf hin, dass heute schwerpunktmäßig die Angebotsänderungen bei der ICE-Anbindung des Bahnhofs Siegburg/Bonn besprochen werden sollen. Darüber hinaus haben die Bonner Ausschuss-Mitglieder eine Reihe von Fragen schriftlich eingereicht, die der DB vorab zur Verfügung gestellt wurden und an alle Ausschuss-Mitglieder heute noch einmal verteilt worden seien.

Er begrüßte den Konzernbevollmächtigten der DB AG, Herrn Lübberink, und die übrigen Vertreter der DB.

Herr Lübberink, DB AG, erläuterte, die DB habe die Fragen Schwerpunkthemen zugeordnet, zu denen der jeweils zuständige Vertreter der DB berichten könne:

Baumaßnahmen/überlastete Strecken – Dr. Bormet – DB Netz AG

Fernverkehr – Herr Breitenbach – DB Fernverkehr AG

S 13 – Herr Sülwold – DB Netz AG

Bahnhöfe Bonn – Herr Rossmann und Herr Krallmann – DB Service & Station

Falls dann noch Fragen offenblieben, könnten diese gerne anschließend beantwortet werden.

Herr Breitenbach, DB Fernverkehr AG, informierte über die Hintergründe des ICE-Angebotes am Bahnhof Siegburg/Bonn. Er wies darauf hin, dass die DB AG hierzu entsprechende Schreiben an die Bürgermeister, den Landrat und den Oberbürgermeister verschickt habe. Für die Deutsche Bahn sei die Entwicklung der Fahrgastzahlen auf der Strecke zwischen Köln und Frankfurt eine Erfolgsgeschichte, vor allem zwischen den Metropolregionen Rhein-Ruhr, Rhein-Main, Rhein-Neckar sei der ICE das bevorzugte und schnellste Verkehrsmittel. Beispiel: Für die Verbindung Stuttgart – Düsseldorf mit einer Entfernung von über 400 km benötige man eine Fahrzeit von 2,5 Stunden. Heute reisen täglich mehr als 40.000 Fahrgäste auf dieser Schnellverbindung. Dabei sei der ICE-Bahnhof Siegburg/Bonn ein wichtiger Fernverkehrshalt, der in der langfristigen Angebotsplanung der DB fest verankert sei. Hieran werde die Bahn, wie bereits mehrfach betont und auch geschrieben, auch zum Fahrplanwechsel 2020 und auch weit darüber hinaus festhalten. Die Bundesstadt Bonn und der Rhein-Sieg-Kreis seien über diese Hochgeschwindigkeitsstrecke mit täglich bis zu 60 ICE-Abfahrten mit zahlreichen wichtigen Wirtschaftsräumen schnell und komfortabel verbunden. Hinzu kommen weitere Fernverkehrshalte auf der Rheinstrecke in Bonn in ähnlicher Größenordnung. Ergänzt werde das umfangreiche Fahrplanangebot auf der Schiene durch die vom Land geplanten und beauftragten Nahverkehrsverbindungen, die die Stadt und die Region über das Schienendrehkreuz Köln an weitere nationale und internationale Fernverkehrsverbindungen anbinden. Die Bahn könne natürlich sehr gut nachvollziehen, dass die politischen Vertreter, die Vertreter der Fahrgastverbände und auch die Bürger und Bürgerinnen der Region die aktuellen Angebotsanpassungen mit dem Entfall einzelner Halte durch den Einsatz einer neuen Zugeneration, den ICE 4, kritisch bewerten. Die Bahn bitte aber auch um Verständnis, dass die Fahrplanangebote im Fernverkehr bundesweit an den Mobilitätsbedürfnissen der Mehrheit der Fahrgäste ausgerichtet werden müsse. Ziel sei es dabei, möglichst viele Bürgerinnen und Bürger für Reisen mit der umweltfreundlichen Bahn zu gewinnen. Mit dem aktuellen Fahrplan folge die Bahn dieser Zielsetzung mit dem Einsatz neuer Züge, mehr Sitzplatzkapazitäten und häufigeren Fahrten auf den nachfragestarken Verbindungen. Dabei liege es in der Natur der Sache, dass nicht immer alle Interessen auf jeder Verbindung, zu allen Zeiten berücksichtigt werden können und bei Fahrplanausweitungen aufgrund der fahrplantechnischen und infrastrukturellen Gegebenheiten mitunter einzelne Halte entfallen müssen. Im Einzelfall seien das immer Abwägungsentscheidungen im Sinne der reisenden Mehrheit und damit keine bewusste Entscheidung gegen eine Region oder Interessen einzelner Kunden.

Eine systematische Verlagerung weiterer ICE-Linien im Bahnknoten Köln zu Gunsten des Bahnhofs Köln-Deutz/Messe sei derzeit aus Sicht der Bahn sowohl verkehrstechnisch als auch aus wirtschaftlich nicht darstellbar. Dabei habe die Bahn in den letzten Jahren, auch aus Rücksicht auf die vorhandenen Gleiskapazitäten im Hbf Köln, neue zusätzliche ICE-Fahrten vermehrt über Deutz geführt. Dies betreffe auch die bereits erwähnten, ausgeweiteten Verbindungen auf der Relation Düsseldorf in Richtung Stuttgart. In etwa jeder zweite nationale ICE verkehre heute bereits über den Bf Köln-Deutz/Messe. Die Reisenden des Fernverkehrs würden jedoch deutlich den Hbf Köln bevorzugen. Die Service-Einrichtungen, die Verknüpfungen zu den städtischen Nahverkehrsangeboten, die Umsteigeverbindungen zwischen den einzelnen Fernverkehrslinien sowie die direkte Erreichbarkeit der Kölner Innenstadt seien für viele Kunden von großem Nutzen. Es sei auch ein wichtiger Vorteil der Bahn gegenüber dem Auto oder dem Flugzeug direkt die Innenstädte erreichen zu können. Nur dann sei eine weitere Verlagerung des Verkehrs auf die umweltfreundliche Schiene möglich. Aktuell könne man auf der neuen Hochgeschwindigkeitsstrecke Berlin – München erkennen, wie sehr die Kunden die Reise von Innenstadt zu Innenstadt schätzen. Die Stadt Köln habe den enormen Vorteil, dass die schnellen nationalen und internationalen ICE-Züge einen der größten Bahnhöfe in Deutschland mit täglich ca. 280.000 Besuchern direkt in der Innenstadt anfahren.

SkB Schroerlücke äußerte, seine Fraktion sei deshalb über die Angebotsänderungen verärgert, weil sie die Befürchtung habe, dass der Wegfall von zwei Halten in Siegburg erst der Anfang sei und die DB dies in kleinen Schritten fortsetzen werde. Er frage sich, warum die DB ICE 4-Züge anschaffe, die auf dieser Strecke erforderliche Geschwindigkeit gar nicht fahren könnten. Die DB weise darauf hin, dass es sich bei dem jetzt eingeführten Fahrplankonzept um einen Versuch mit unterschiedlichen Halten handle. Er erkundigte sich nach den Kriterien für die Auswertung des Versuchs. Sollen die Angebotsänderungen bei wenig Protest der Fahrgäste beibehalten werden oder erhoffe sich die DB von den ICE 4-Zügen doch noch mehr Leistung, so dass der ursprüngliche Fahrplan beibehalten werden könne. Auch wollte er wissen, wie lange die Testphase dauern solle und ob während dieser Zeit die Anzahl der ICE 4-Züge erhöht werden solle oder ob die DB beabsichtige, wieder mehr ICE 3-Züge einzusetzen.

Herr Breitenbach führte aus, der ICE 4 werde in den nächsten Jahren vermehrt auf der Strecke Köln – Rhein/Main fahren. Die Anschaffung der ICE 4-Züge sei die bisher größte Investition der Bahn. Für insgesamt 120 Züge werden 6 Milliarden Euro investiert. Die ersten 20 ICE 4-Züge seien bereits im Einsatz. Jährlich würden 20-25 Züge hinzukommen. Der ICE 4 werde in Zukunft das Rückgrat des Fernverkehrs in Deutschland bilden. Aktuell gebe es keinen Beschluss der Geschäftsführung zur Bestellung von weiteren ICE 3-Zügen. Zurzeit seien 76 ICE 3-Züge im Einsatz. Der Wegfall der zwei Verbindungen in Siegburg sei nicht der Anfang einer weiteren rückläufigen Entwicklung. Das jetzige Niveau werde in den nächsten Jahren aufrechterhalten. Für 85-90 % der Fahrgäste habe sich durch den Wegfall der zwei Verbindungen nichts geändert. Das einzige Kriterium für die Testphase sei die Stabilität des Fahrplans. Wie funktioniere der Fahrplan bei einem Halt in Köln-Deutz, wie bei einem Halt im Hbf Köln und wie bei einem Wegfall von Halten in Siegburg?

AM Brückel wollte wissen, ob es korrekt sei, dass zu Gunsten von Berlin-Verkehren ICE 3-Züge von der Strecke Köln – Frankfurt abgezogen worden seien. Außerdem interessiere ihn, wieso der Testeinsatz der ICE 4-Züge nicht mit Verstärkerzügen durchgeführt worden seien. Für ihn sei besonders wichtig, dass ein durchgängiges, verlässliches Angebot in Form eines Ein- bzw. Zwei-Stunden-Taktes auf jeder Verbindung gewährleistet werden könne.

Herr Breitenbach antwortete, die Inbetriebnahme der Neubaustrecke Berlin – München sei seit zwanzig Jahren bekannt. Die neu bestellten ICE 3-Züge seien von vorneherein für den Einsatz

auf der Strecke Berlin – München vorgesehen gewesen. Um die Belastbarkeit der Fahrpläne zu testen, sei es wichtig, die Pünktlichkeit der Züge im Alltagsverkehr an 365 Tagen/Jahr zu überprüfen und nicht die Verstärkerzüge, die z.B. nur freitags und sonntags eingesetzt werden. Zum Thema „durchfahrende Züge in Siegburg“ äußerte er, in Siegburg bestehe grundsätzlich mindestens ein Stundentakt. Durch die Angebotsänderungen gebe es jetzt zwei Lücken von 1,5 Stunden, einmal in Richtung Frankfurt und einmal in Richtung Köln. Andererseits fahren in der Hauptpendlerzeit auch deutlich mehr Züge; zwischen 5.40 Uhr und 9.00 Uhr umfasse das Angebot z.B. 10 Züge.

Stv. Beu, Vorsitzender des Ausschusses für Planung, Verkehr und Denkmalschutz, erklärte, die Neubaustrecke Köln – Rhein/Main sei seinerzeit extra als Hochgeschwindigkeitsstrecke für 300 km/h, ohne Güterverkehr, gebaut worden. Der ICE 3, der bisher diese Strecke befahren habe, konnte diese Geschwindigkeit problemlos erreichen. Der ICE 4, der in der Anschaffung 3 Mio. € pro Zug günstiger sei, könne bei weitem nicht diese Geschwindigkeit erreichen. Auch wenn der Einkauf betriebswirtschaftlich sinnvoll sei, stelle sich dennoch die Frage, wo werden diese ICE 4 eingesetzt. Da der Einsatz auf der Strecke Köln – Frankfurt nie zu einem problemlosen Erreichen des Fahrplans führen könne, andererseits aber auch klar sei, dass die DB die Reisezeit zwischen Köln und Frankfurt nicht verlängern werde, gebe es natürlich seitens der Vertreter der Region die Befürchtung, dass auf Dauer gesehen weitere Halte ausfallen müssten. Ein weiterer Punkt, der zu einer Fahrzeitverlängerung von durchschnittlich zehn Minuten führe, sei der Halt im Hbf Köln. Die DB lasse fast alle ICEs zweimal über die Hohenzollernbrücke fahren. Die Begründung, die Fahrgäste wollen in die Kölner Innenstadt, sei nicht nachvollziehbar. Ein Umsteigehalt in Köln-Deutz/Messe sei völlig ausreichend. Von da aus könne man zu Fuß oder mit einem der zahlreichen Nahverkehrszüge die Innenstadt erreichen.

Herr Breitenbach entgegnete, die Verkehrsanbindung der Region werde von der DB sehr wohl als wichtig eingeschätzt. Auch wenn jetzt zwei ICE-Halte in Siegburg entfallen würden, gebe es in Siegburg und Bonn Hbf täglich 120 Fernverkehrs-Halte. Das sei ein wichtiger Standortvorteil vor anderen Regionen und sollte in der Öffentlichkeit auch so dargestellt werden. Den zweiten von Herrn Stv. Beu angesprochenen Punkt bezüglich der Ersparnis beim ICE 4 in Höhe von 3 Mio. € gegenüber dem ICE 3 könne er so nicht bestätigen.

Abg. Krauß stellte klar, es sei den politischen Vertretern nicht egal, wie das Fernverkehrsangebot in der Region Bonn/Rhein-Sieg aussehe. Er verfolge das Angebot schon länger. Es habe angefangen mit der Fernverkehrsausdünnung am Bonner Hbf mit der Begründung, dafür gebe es eine schnelle Anbindung vom Bf Siegburg/Bonn aus. Herr Breitenbach habe betont, dass die Mehrzahl der Nutzer keinen Nachteil durch den Ausfall der Halte habe. Unsere Region sei aber eine Wachstumsregion. Man brauche keinen Status Quo, sondern ein Angebot, dass der Nachfrage entspreche. Deshalb seien auch die dargestellten Fahrzeuglücken nicht akzeptabel. Wenn die DB den Kunden empfehle, von Siegburg/Bonn zunächst mit dem Nahverkehrszug bis Köln zu fahren und dann in den ICE umzusteigen, dann sei der gesamte Bonus der Strecke Köln – Rhein/Main weg.

Bezogen auf die Haltepunkte Köln Hbf und Köln-Deutz/Messe bemerkte er, die Kunden könnten natürlich nur das buchen, was auch angeboten werde. Hier sei die DB im nationalen Vergleich inkonsequent, wenn man bedenke, dass ICE-Züge nur Frankfurt/Flughafen oder ganz gezielt den ICE-Bf Berlin-Spandau anfahren. Er vermisse, dass die DB den Haltepunkt Köln-Deutz/Messe auch entsprechend bewerbe und behindertengerecht ausbaue. Alle Regionalzüge halten in Köln-Deutz/Messe. Das sei der Umsteigebahnhof der Region. Mit einem Halt der ICEs in Köln-Deutz/Messe gewinne die DB die Fahrzeit, die durch den Einsatz der ICE 4-Züge verloren gehe. Die Strecke Köln – Rhein/Main sei seinerzeit exakt für den ICE 3 ausgelegt worden. Diese Fahrzeuge werden jetzt abgezogen, obwohl zahlreiche Menschen ihren Wohnort

danach ausgesucht haben, dass sie von Siegburg schnell nach Düsseldorf oder Frankfurt pendeln können. Insofern sollte die DB ihre Haltepolitik noch einmal überdenken.

Herr Breitenbach erwiderte, mit der Empfehlung in Siegburg zunächst einen Nahverkehrszug bis Köln zu nehmen und dann dort in einen ICE umzusteigen, meine er natürlich nicht die Rhein/Main-Strecke, sondern Fahrten nach Brüssel oder Amsterdam.

SkB Becker machte noch einmal deutlich, was in der Argumentation der DB nicht stimmig sei. Wenn jährlich 20-25 neue ICE 4-Züge angeschafft werden, dann werden diese nicht alle zusätzlich, sondern auch für ausfallende ICE 3-Züge eingesetzt, d.h. die Probleme auf den Schnellfahrstrecken werden so noch verstärkt. Deshalb werde es einen „Run“ auf die sich noch in Betrieb befindlichen ICE 3-Züge geben. Er fragte nach, ob auch auf der Neubaustrecke Berlin – München der Einsatz von ICE 4-Zügen vorgesehen sei und welche Halte in Montabaur und Limburg entfallen. Bezogen auf den Halt von ICEs im Hbf Köln und das zweimalige Befahren der Hohenzollernbrücke betonte er, Fahrgäste aus Siegburg wollen in Köln nicht aussteigen, sondern allenfalls umsteigen und das könne bei den Nordrelationen problemlos auch in Düsseldorf oder zum Teil auch in Köln-Deutz/Messe geschehen. Jedenfalls sollte die DB seriös prüfen, ob nicht die Umsteigebeziehungen Richtung Norden (außer Amsterdam, Brüssel und Paris) hauptsächlich im Ruhrgebiet stattfinden können und der Haltepunkt Köln-Deutz jedenfalls mit den langsameren ICE 4-Zügen angefahren werden könne. Außerdem sollte die DB darlegen, welche Halte in Montabaur und Limburg ausfallen.

Herr Breitenbach erläuterte, in Montabaur und Limburg seien keine Halte entfallen. Diese Standorte werden aber auch nur halb so oft angefahren wie Siegburg. Auf der Neubaustrecke zwischen Berlin und München bestehe ein Stundentakt. In der einen Stunde fahre ein ICE 4 über Leipzig nach Berlin, in der anderen Stunde werde ein ICE-T über Erfurt/Halle eingesetzt und nur die Sprinterzüge (5 Verbindungen/Tag) werden mit dem ICE 3 gefahren. Zum Thema „Halt in Köln-Deutz/Messe“ verwies er auf sein heute verlesenes Statement).

Abg. Tendler betonte, der ICE-Halt in Siegburg/Bonn sei ein großes Erfolgsmodell. Deshalb sei man auch so verärgert. In der Regel sollte versucht werden, Erfolgsmodelle auszuweiten und nicht einzuschränken. In unserer Wachstumsregion werde die Nachfrage noch weiter zunehmen. Zusätzlich zu dem Wegfall von Halten erlebe der Nutzer auch noch sehr häufig Verspätungen und eine mangelhafte Informationspolitik. Ein weiterer Punkt sei die Personalpolitik der DB. Angesichts der fehlenden Lokführer und Fahrdienstleiter frage er sich, ob die Bahn den Fernverkehr auf lange Sicht überhaupt noch bedienen könne.

Herr Breitenbach wies darauf hin, dass er bereits ausgeführt habe, dass die Strecke Siegburg – Rhein/Main ein Erfolgsmodell sei. Deshalb sei das Angebot auch in den letzten zwei Jahren weiter ausgeweitet worden. Zur Personalpolitik führte er aus, in Deutschland bestehe generell ein Fachkräftemangel. Die Bahn unternehme intensive Anstrengungen, neues Personal zu rekrutieren. Die DB sei auch dafür bekannt, dass faire Löhne gezahlt würden. Dennoch sei es eine Herausforderung, für die nächsten Jahre ausreichend qualifiziertes Personal zu finden. Mit der Pünktlichkeit der Züge sei die Bahn nicht zufrieden, obwohl sich die Zahlen 2019 gegenüber dem Vorjahr verbessert haben. Natürlich nehme die Bahn auch den Vorwurf sehr ernst, dass die Informationspolitik noch verbessert werden müsse.

Abg. Anschütz machte deutlich, wichtig sei vor allem, dass so viele Fahrgäste wie möglich mitgenommen würden und der Zielort pünktlich erreicht werde, auch wenn dies zu einer etwas längeren Fahrzeit führen würde. Berücksichtigt werden müsse auch, dass in Siegburg mit der S 19 eine Anschlussverbindung an den Flughafen Köln/Bonn bestehe. Sie erkundigte sich, wieviel

Zeit der ICE 4 auf der Strecke Siegburg – Frankfurt bzw. Siegburg – Köln mehr benötige als der ICE 3.

Herr Breitenbach nahm mit, dass der Anschluss an den Flughafen Köln/Bonn positiv gesehen werde. Zur Frage nach der ersparten Zeit, wenn der ICE in Siegburg durchfahre, nannte er eine Größenordnung von 4-5 Minuten (Halte- und Wiederbeschleunigungszeit). Welche Zeit eingespart werden könne, wenn anstatt des Kölner Hauptbahnhofes der Bahnhof in Köln-Deutz angefahren würde, könne er jetzt nicht sagen. Das müsste erst berechnet werden. Zum Thema Wichtigkeit der Fahrzeithänge betonte er, die Bahn könne nach über zwanzig Jahren Erfahrung mit Schnellfahrstrecken sagen, Geschwindigkeit mache eindeutig Umsatz.

Abg. Steiner, Vorsitzender des Ausschusses für Planung und Verkehr des Rhein-Sieg-Kreises, äußerte, als Kunde auf der Strecke Siegburg – Frankfurt und auch weiter nach Berlin könne er nicht bestätigen, dass die Qualität von 2018 nach 2019 besser geworden sei. Im Gegenteil, es gebe nach wie vor erhebliche Verspätungslagen und Zugausfälle. Im Übrigen würden die Züge von Berlin über Frankfurt nach Siegburg in der 2. Klasse oftmals als ausgebucht angezeigt. Wenn man dagegen nur Frankfurt als Ziel angebe, würden die Züge als verfügbar ausgewiesen. Das zeige, dass auf der Strecke Frankfurt – Siegburg durchaus Kapazitätsmangel bestehe. Die bisher vorgetragenen Sorgen seien insofern berechtigt. Der Wegfall einiger Halte in Siegburg, führe zu einer Überlastung der anderen Linien. Hier müsse die Bahn dringend gegensteuern. Die Zeitersparnis von 4-5 Minuten durch den Wegfall eines Halts in Siegburg könne man deutlich besser einfahren, wenn man auf ein Wenden im Hbf Köln verzichte.

Stv. Dr. Redecker machte noch einmal deutlich, dass die stündliche Vertaktung in Siegburg für die Nutzer sehr wichtig sei. Mit der Ausdünnung des Taktes werde die Verbindung von Siegburg nach Süden deutlich weniger attraktiv. Außerdem erkundigte er sich, ob die Bahn beabsichtige, die Sprinterverbindungen weiter auszubauen.

AM Kunze fragte nach, wie es sein könne, dass die DB Netz AG eine Schnellfahrstrecke baue und die Fernverkehrs AG langsamere Züge einkaufe. Das Handeln müsse doch aufeinander abgestimmt sein.

Herr Lübberink, Konzernbevollmächtigter NRW der DB AG, erläuterte, die Politik habe endlich erkannt, dass die Bahn zur Erreichung der Klimaziele wichtig sei. Trotzdem habe die Politik immer noch viel zu wenig gemacht, um den Verkehrsträger Schiene maßgeblich zu stärken. In den Wiederaufbau West sei über viele Jahre viel zu wenig investiert worden. Jetzt gebe es einen Wandel in der Mobilität; die Bahn verzeichne jährlich Zuwächse von 4-5 %. Die längst überfällige Modernisierung des Schienenverkehrs werde vorangetrieben. Dem gegenüber stehe eine sehr langfristige Flottenpolitik. Es müsse versucht werden der neuen Entwicklung Rechnung zu tragen. Es fehlen Kapazitäten in der Infrastruktur, bei den Fahrzeugen und auch beim Personal. Man brauche mehr Kapazitäten auf den vorhandenen Systemen. Bei der Anschaffung der ICE 4 sei die Abwägung zu Gunsten eines Zugmodells mit mehr Sitzplatzkapazität ausgefallen. Er verstehe das Anliegen der Region und könne nur erneut wiederholen, der ICE-Bahnhof Siegburg/Bonn stehe auch weiterhin im Kerninteresse der DB.

AM Kunze wies darauf hin, dass Herr Breitenbach ausgeführt habe, dass keine neuen ICE 3-Züge angeschafft werden sollen. Dabei sei doch gerade jetzt der Zeitpunkt, schnellere Züge zu fordern. Wenn vorhandene ICE 3-Züge ausfallen würden, werde es noch mehr langsamere Züge auf Schnellfahrstrecken geben.

Herr Lübberink antwortete, zu den Planungen bei der Anschaffung von Wagenmaterial könne er nichts sagen. Die Entscheidung hierüber treffe der DB-Aufsichtsrat. Wenn mehr Mittel zur Verfügung gestellt würden, sei alles denkbar.

SkB Schroerlücke hoffte, dass weitere ICE 3-Züge angeschafft werden. Denn die verpasste Anschaffung der ICE 3-Züge sei der eigentliche Grund für die jetzige Misere und diese Situation werde sich noch verschärfen, wenn die vorhandenen ICE 3-Züge älter werden und ausfallen.

Stv. Reinsberg gab Herrn Lübberink Recht, dass in der Vergangenheit viel verschlafen worden sei. Jetzt, wo die Zeit dränge, seien aber alle gemeinsam aufgerufen, Lösungen zu finden. Schuldzuweisungen helfen da wenig. Herr Breitenbach habe am Anfang erklärt, dass zurzeit während des Modellversuchs auf Halte in Siegburg verzichtet werde. Könne man denn davon ausgehen, dass die Modellrechnungen mit der Zielsetzung gemacht würden, die Situation am ICE-Bahnhof Siegburg/Bonn wieder zu verbessern?

Herr Breitenbach wies darauf hin, dass die Bahn grundsätzlich immer Spielräume nutze, wenn sich diese ergeben. Im Jahre 2003 habe man am ICE-Bahnhof Siegburg/Bonn mit 30 Halten begonnen. Heute gebe es über 60 Halte in Siegburg.

Stv. Kopinski stellte fest, am Bonner Hauptbahnhof verkehre im Berufsverkehr kaum noch ein Nahverkehrszug pünktlich. Er habe den Eindruck, dass nicht nur der Fern-, sondern auch der Güterverkehr Vorrang vor dem Nahverkehr habe. Sei dies eine Entscheidung der Politik gewesen oder falle das in den Verantwortungsbereich der DB?

Abg. Seelbach bemerkte, es müssten alle gemeinsam an einem Strang ziehen. Alle hätten inzwischen erkannt, welche Bedeutung die Schiene habe. Ziel müsse es sein, das Angebot stetig auszubauen. Dafür benötige die Bahn natürlich auch mehr Geld. Gemeinsam müsse man sich dafür einsetzen, dass das Geld an den richtigen Stellen ankomme und dass der Verkehr entsprechend der Nachfrage geschaffen werden könne.

Herr Dr. Bormet, DB Netz AG, informierte, nach den bundeseinheitlichen Dispositionsregeln habe grundsätzlich der schnellere, pünktlichere Zug den Vorrang. Der Bereich zwischen Hürth – Kalscheuren – Remagen sei aber so überlastet, dass es im Einzelfall auch dazu kommen könnte, dass ein Güterzug bevorzugt werde. Das könne z.B. auch mit Bahnsteiglängen zusammenhängen. Zur schriftlich gestellten Frage nach dem Rückbau der Baustellenzäune zur Sturzabsicherung an der Schwarzen Brücke an der Bahnstrecke Bonn – Euskirchen äußerte er, diese Maßnahme sei vorgesehen für Anfang Juli.

Auf Bitte von Stv. Beu, Vorsitzender des Ausschusses für Planung, Verkehr und Denkmalpflege, berichteten anschließend die übrigen Vertreter der DB zu ihren jeweiligen Schwerpunktthemen.

Herr Sülwold, DB Netz AG, Projektleiter S 13, informierte über den aktuellen Sachstand zur S 13. Mitte 2016 sei mit der Baumaßnahme begonnen worden. Hierzu gehörten die Anlage von Baustraßen, die Verlegung von Kabeln, die Erneuerung der Oberleitungsanlage sowie der Abriss und Neubau der Kreuzungsbauwerke (Straßen- und Eisenbahnbrücken). Im bundesweit abgestimmten „Sperrpausenkonzept“ seien für die S 13 bestimmte „Sperrpausen“ vorgesehen. Das heiße, zu diesen fest definierten Zeiten könne an der Strecke gebaut werden. Die jetzige „Sperrpause“ (Bauphase) habe Ende April begonnen und laufe noch bis Anfang Juni. Zum Ende der „Sperrpause“ werde in Bonn, Am Burggraben, eine weitere Brücke eingeschoben. Von insgesamt 30 Brücken befinden sich zurzeit 10 im Bau. Zwei Brücken seien bereits fertiggestellt. Die DB sei voll im Zeitplan, so dass die geplanten Inbetriebnahmen, 2026 bis Bonn-Beuel und 2028 bis Bonn-Oberkassel, nach jetzigem Stand auch eingehalten werden könnten. Zu dem im

letzten Jahr angesprochenen Aussetzen aller Bauaktivitäten in Folge der Sanierung der Schnellfahrstrecke 1733 seien inzwischen zahlreiche Untersuchungen durchgeführt worden. Die Sanierung der Schnellfahrstrecke benötige sehr viele „Sperrpausen“. Alle von Umleitungsverkehren betroffene Projekte müssten sich darauf einstellen. Bis 2021 habe sich der Bauplan für die S 13 nur geringfügig geändert; alle geplanten Teilbaumaßnahmen könnten aber umgesetzt werden. Für 2022-2024 seien die Abstimmungen noch nicht ganz abgeschlossen. Ein Stopp für die Baumaßnahmen der S 13 werde es aber nicht geben.

Herr Krallmann, DB Station & Service AG, berichtete über die Baumaßnahmen am Hbf Bonn und dem Bf Mehlem sowie den Dächern in der Helmholtzstraße und in Bonn-Duisdorf.

Im Hbf Bonn werde ein über 135 Jahre altes Bauwerk aus einer gusseisernen Stahlkonstruktion restauriert. Die Maßnahme werde während des laufenden Betriebs mit möglichst wenigen Einschränkungen für Züge und Reisende durchgeführt. Deshalb habe man die Baumaßnahme in 7 Abschnitte aufgeteilt. In den jeweiligen Abschnitten werde das Dach zurückgebaut, mit LKWs in ein Spezialwerk transportiert, dort in einem sehr aufwendigen Verfahren restauriert und anschließend wieder in Bonn montiert. Aktuell befinde man sich, wie geplant, im 3. Bauabschnitt. Im August werde mit dem vierten und Ende des Jahres mit dem fünften Bauabschnitt begonnen. Im Jahre 2020 solle die Maßnahme abgeschlossen werden. Da der Bahnsteig zwischen den Gleisen 2 und 3 sehr eng sei, habe von vorneherein festgestanden, dass der Hausbahnsteig vorzeitig wieder in Betrieb genommen werden solle. Hierfür seien zwei Voraussetzungen notwendig: Die notwendige Länge müsse zur Verfügung stehen und das an der richtigen Stelle. Hier gebe es einige Abhängigkeiten zur Leit- und Sicherungstechnik und zur Oberleitung. Deshalb könne der Hausbahnsteig erst im 3. Bauabschnitt, zum Fahrplanwechsel im Sommer, wieder in Betrieb genommen werden. Danach werde sich die Situation am Mittelbahnsteig deutlich entspannen.

Am Bf Mehlem habe man im Rahmen der Modernisierungsoffensive 3 (MOF 3) vorgesehen: Modernisierung der vorhandenen Infrastruktur mit barrierefreiem Ausbau der Bahnsteige, zusätzliches Dach am Hausbahnsteig, Modernisierungen am Dach des Mittelbahnsteiges. Die entsprechenden Verträge werden zurzeit unterzeichnet. Genaue Umsetzungstermine könne er daher noch nicht nennen.

Die Baumaßnahmen am Bf Bonn-Bad Godesberg können im 3. Quartal abgeschlossen werden. Es sei bekannt, dass auch die Dächer undicht seien. Diese könnten aber nicht sofort saniert werden, da zunächst die Baubetriebsplanung abgewartet werden müsse. Ende Oktober/Anfang November könne voraussichtlich die Instandsetzung der Dächer beginnen.

Die Errichtung einer Bahnsteigüberdachung an den Stationen Bonn-Duisdorf und Bonn Helmholtzstraße könne im Auftrag der Stadt Bonn im Jahre 2020 beginnen.

Herr Rossmann, DB Station & Service AG, ergänzte Informationen zum betrieblichen Bahnhofsmanagement. Die Aufzüge am Bf Bonn-Bad Godesberg seien alle in Betrieb gewesen. Zurzeit gebe es aber ein technisches Problem mit der Türsteuerung bei zwei Anlagen. Er gehe davon aus, dass ein Aufzug noch in dieser Woche und der Andere spätestens in der nächsten Woche wieder in Betrieb genommen werden könne. Zu den Kontrollen am „UN Campus“ äußerte er, dreimal wöchentlich werde eine normale Reinigung und in den Sommermonaten zusätzlich einmal im Monat eine große Nassreinigung durchgeführt. Zu der im Fragenkatalog angesprochenen Schreibweise „UN Campus“ ohne Bindestrich wies er darauf hin, dass dies die Stadt Bonn so vorgegeben habe.

Stv. Schmitt erkundigte sich im Zusammenhang mit der Überlastung der linken Rheinstrecke, inwieweit diese mit dem Güterverkehr zusammenhänge, und ob sich durch die angekündigte Verlängerung der Güterverkehrszüge die Schrankenschließzeiten noch weiter erhöhen würden.

Herr Dr. Bromet antwortete, eine evtl. Verlängerung der Güterverkehrszüge auf 750 m sei für die Schrankenschließzeiten nicht relevant. Bezogen auf die Grundauslastung der Strecke sei der nördliche Bereich mit 50 % Güterverkehr am stärksten betroffen. Darüber hinaus komme es durch den S 13-Ausbau tageweise zu einem vermehrten Güterverkehr auf der linken Rheinstrecke.

Bzv. Groß erklärte, aufgrund der Überlastung komme es zwischen Hürth – Kalscheuren – Remagen zu keinen weiteren planmäßigen Zugverbindungen. Er erkundigte sich nach dem Sachstand zur Erweiterung der Streckenkapazität durch den Bau der S 17.

Herr Dr. Bromet äußerte, konkrete Projekte im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans seien die höhenfreie Überwerfung im Bereich Hürth-Kalscheuren und die höhenfreie Überwerfung in Köln-Gremberg. Darüber hinaus sei mit dem Land eine Planungsvereinbarung im Kölner Stadtgebiet geschlossen worden. Geplant seien zwei zusätzliche S-Bahn-Gleise von Köln Hbf bis Hürth-Kalscheuren, um dann zu einem späteren Zeitpunkt mit der S 17 bis nach Bonn anschließen zu können. Das Letztere sei aber weder planungstechnisch noch finanziell auf einem abgesicherten Stand.

SkB Leuning erkundigte sich nach dem Sachstand Elektrifizierung S 23.

Herr Wenzel, Bereichsleiter SPNV-Planung/-Betrieb beim NVR, berichtete, es habe bereits im letzten Jahr für die Planungsvereinbarung zwischen dem NVR und der DB Netz AG einen Finanzierungsbeschluss des NVR gegeben. Ziel sei es, die Planungsvereinbarung bis zum Juli 2019 fertig zu stellen.

Stv. Beu, Vorsitzender des Ausschusses für Planung, Verkehr und Denkmalpflege, erkundigte sich nach dem Sachstand der Sanierung am Hbf Bonn. Baubeginn sei vor ca. 2,5 Jahren gewesen. In dieser Zeit habe man 2 von 7 Dachelementen erneuert. Er wollte wissen, wie gesichert die Aussage der DB sei, das Dach bis Ende 2020 fertigzustellen. An den Stationen „Bonn-Duisdorf“ und „Bonn-Helmholtzstraße“ solle eine Bahnsteigüberdachung errichtet werden. Die Stadt Bonn habe sich schon vor drei Jahren zur Übernahme der kompletten Investitionskosten bereit erklärt. Trotzdem sei die DB erst jetzt in die Planungen eingestiegen. Wie sei hier der Zeitplan?

Herr Krallmann, DB Station & Service AG, erläuterte, vor 2,5 Jahren habe man zunächst mit vorbereitenden Arbeiten (Fundament für die Bühne, Verlegung der Oberleitung) begonnen. Der eigentliche Baubeginn für das Dach sei erst im November 2017 gewesen. Für unvorhersehbare Dinge habe man einen zusätzlichen zeitlichen Puffer eingerechnet. Außerdem habe man mit der Denkmalschutzbehörde vereinbart, dass nur noch mit einem sehr großen Aufwand restaurierbare Stützen nach altem Vorbild neu erstellt werden. Dies spare ebenfalls Zeit. Zum jetzigen Zeitpunkt seien die Bauarbeiten voll im Zeitplan. Er gehe fest davon aus, dass das Dach bis Ende 2020 fertiggestellt sei. Zu den Bahnsteigüberdachungen in Duisdorf und an der Helmholtzstraße äußerte er, auch wenn man ein Standarddach errichten wolle, benötige man eine baurechtliche Genehmigung des Eisenbahnbundesamtes. Er rechne mit einer reinen Bauzeit von drei Jahren.

AM Kunze fragte nach, ob man nicht – zumindest während der Baumaßnahmen – die IC-Verbindungen zwischen Köln und Bonn auch für VRS-Nahverkehrstickets freigeben könne.

Herr Krallmann, DB Station & Service AG, antwortete, Freigaben für Fernverkehrszüge auch für Nahverkehrstickets gebe es in der Regel nur in Randbereichen, dort, wo Züge auslaufen und freie Kapazitäten vorhanden seien. Wenn man auf einem hochbelasteten Abschnitt wie

zwischen Bonn und Köln Fernverkehrszüge freigeben würde, würde der Zug so überlastet sein, dass er nicht mehr fahren könnte. Deshalb gebe es dort nur anlass- und zugbezogene Freigaben im Einzelfall.

Nachdem keine weiteren Wortmeldungen vorlagen, schloss Abg. Steiner, Vorsitzender des Ausschusses für Planung und Verkehr, die gemeinsame Sondersitzung und dankte den Bahnteilnehmern für ihr Kommen und die Beantwortung der Fragen.

Hinweis der Schriftführerin:

Nach der Sitzung bat der Bonner Vorsitzende, Stv. Beu, die DB AG um schriftliche Beantwortung von drei Fragen.

Die Fragen und Antworten sind der Niederschrift als Anlage 1 beigefügt.