

Antrag - öffentlich nach § 48 Abs. 2 Satz 1 GO NRW
Drucksachen-Nr. 1511025
Externes Dokument

Antragsteller/in	Stv. Moll & CDU-Fraktion Stv. Beu & GRÜNE-Fraktion AM Thomas & FDP-Fraktion	Eingangsdatum
gez.	B. Moll R. Beu	19.03.2015
f.d.R.	F. Thomas G. Fenninger R. Beu F. Thomas	Ratsbüro
Datum	Unterschrift	

Betreff Voreifelbahn

* Zuständigkeiten	1 = Beschluss 5 = Anreg. an Rat	2 = Empf. An Rat 6 = Anreg. an HA	3 = Empf. an HA 7 = Anreg. an FachA	4 = Empf. an BV 8 = Anreg. an OB
Gremium	Sitzung	Ergebnis	Z. *	
Ausschuss für Planung, Verkehr und Denkmalschutz Hauptausschuss	23.04.2015 28.04.2015	einstimmig Einstimmig	3 1	

Inhalt des Antrages

Sehr geehrter Herr Landrat,
sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,
die Fraktionen von CDU, GRÜNEN und FDP im Kreistag des Rhein-Sieg-Kreises sowie von CDU, GRÜNEN und FDP im Rat der Bundesstadt Bonn stellen folgenden Antrag:

Die Planungs- und Verkehrsausschüsse des Kreistages des Rhein-Sieg-Kreises und des Stadtrates der Bundesstadt Bonn stellen fest:

1. Im Gegensatz zu anderen Landesteilen bleibt die Region Bonn/Rhein-Sieg eine Zuzugsregion mit prognostiziertem Bevölkerungswachstum. Um dem ebenfalls wachsenden Bedürfnis nach Mobilität gerecht zu werden, muss das SPNV-Netz in unserer Region dringend ausgebaut und die Leistungsfähigkeit des ÖPNV gesteigert werden.

Nachdem zwischenzeitlich sogar eine Stilllegung der Voreifelbahn diskutiert wurde, verkehren heute auf der S 23 fahrplanmäßig bis zu vier Züge pro Stunde auf der Strecke bis Bonn Hbf. Die Voreifelbahn ist somit ein äußerst wichtiger Bestandteil der Verkehrsinfrastruktur der Region.

2. Die Ausbaumaßnahmen der letzten Jahre haben die Anbindung der Menschen im Einzugsbereich der Voreifelstrecke an den Öffentlichen Nahverkehr entscheidend verbessert. Allerdings verschlechterte sich zugleich die Qualität der Leistungen mit Inbetriebnahme der neuen Haltepunkte, insbesondere aber durch den Einsatz der neuen Fahrzeuge ("VAREO"). Dies gefährdet die Attraktivität der gesamten Bahnstrecke und birgt die Gefahr, dass die Menschen dem ÖPNV den Rücken kehren. Dies wäre angesichts der Verkehrssituation in der Region Bonn/Rhein-Sieg fatal.

3. Der Fahrzeugmarkt bietet kaum Alternativen bei spurtarken Dieselfahrzeugen, die insbesondere für den Einsatz auf der Voreifelbahn geeignet sind. Die Coradia LINT/ „VAREO“-Fahrzeuge haben sich für einen vollwertigen S-Bahn-Betrieb mit kurzen Haltestellenabständen und schnellen Fahrgastwechseln als ungeeignet erwiesen. Die im Vergleich zu den Altfahrzeugen höhere Höchstgeschwindigkeit kann darüber hinaus auf der Voreifelbahn nicht ausgefahren werden, so dass Verspätungen kaum aufzuholen sind.

Die eingesetzten Dieseltriebwagen haben neben der geringen Anzahl an Türen lange Türöffnungszeiten und -schließzeiten, die bei der Vielzahl der Halte zu verlängerten Aufenthalten an den Stationen und so zu Verspätungen führen.

Herstellermängel und eine Störungsanfälligkeit führten vermehrt zu Verzögerungen bei der Bereitstellung oder gar zu Zugausfällen. Die Folge sind Verspätungen sowie überfüllte Züge.

4. Ein veränderter Fahrplan, der mit verlängerten Fahrzeiten und dem Wegfall von Anschlussverbindungen verbunden ist, trägt nicht zur Attraktivität des ÖPNV bei.

5. Die Zustände auf der Voreifelbahn seit dem Einsatz der neuen Fahrzeuge dokumentieren ein verkehrspolitisches Desaster. Die Verantwortung liegt bei dem Hersteller, aber auch beim Auftragnehmer, der DB Regio AG. Denn das Eisenbahnverkehrsunternehmen hat sich mit diesen Fahrzeugen auf den vorgegebenen Ausschreibungsfahrplan beworben, ohne diesen Fahrplan tatsächlich einhalten zu können.

Die Kritik richtet sich ebenso an den NVR, bei dem eine Ausschreibung zum wiederholten Male zu Problemen geführt hat. Während die zeitlichen Bedingungen der Ausschreibung zu ambitioniert gewesen sein dürften, fehlten Vorgaben zu den Fahrgastwechselzeiten gänzlich.

Die Ausschüsse für Planung und Verkehr des Rhein-Sieg-Kreises und der Bundesstadt Bonn fordern daher:

- Sämtliche Mängel auf der Voreifelbahn sind umgehend zu beheben. Im Zweifel hat der Betrieb durch die bisherigen Talentfahrzeuge VT 644 oder andere spurtstarke Dieselfahrzeuge zu erfolgen, um die Fahrgastwechselzeiten zu verkürzen und einen Betrieb gemäß Ausschreibungsfahrplan mit den dazugehörigen Anschlussverbindungen sicherstellen zu können.

- Gegenüber dem Auftragnehmer DB Regio AG sind alle vertraglich möglichen Strafen in einem Höchstmaß konsequent geltend zu machen, bis die Leistungen den vertraglich übernommenen Verpflichtungen entsprechen.

- Bereits seit Gründung des Zweckverbandes Nahverkehr Rheinland gibt es Überlegungen, die Voreifelbahn zu elektrifizieren. Das veränderte Betriebskonzept hat gezeigt, dass es dringend geboten ist, diese Planungen zu konkretisieren, da nur der Einsatz von elektrisch angetriebenen und damit spurtstärkeren Fahrzeugen einen verlässlichen Betrieb garantiert, der wegen der Umsteigebeziehungen in Bonn und Euskirchen zwingend erforderlich ist. Im Rahmen des Vergaberechts sollte daher durch eine Planungsvereinbarung mit dem NVR mit der Vorplanung für eine Elektrifizierung begonnen werden. Daran schließt sich eine Vereinbarung für die Entwurfs- und Genehmigungsplanung an. Die zeitliche Gültigkeit eines Planfeststellungsbeschlusses (zehn Jahre) ist dabei zu beachten.

Der NVR wird ausdrücklich aufgefordert, die Elektrifizierung als prioritäre Maßnahme zu übernehmen und alle Möglichkeiten zur EU-rechtskonformen Umsetzung bereits vor dem Ablauf des Dieselvertrages im Jahr 2033 zu ergreifen.

Die Kreis- und die Stadtverwaltung werden gebeten, NVR und DB AG über diesen Beschluss zu unterrichten.

Die Vertreterinnen und Vertreter des Rhein-Sieg-Kreises und der Stadt Bonn in den Gremien des NVR werden gebeten, im Sinne dieses Beschlusses tätig zu werden.

Kreis- und Stadtverwaltung werden beauftragt, unverzüglich die Bemühungen um eine Elektrifizierung durch Erstellung bzw. Beauftragung einer Machbarkeitsstudie für den Ausbau zur Voll-S-Bahn und deren betriebliche Einbettung zu unterstützen. Eine Machbarkeitsstudie zur Errichtung einer S-Bahn auf der linksrheinischen DB-Strecke zwischen Köln und Bonn-Mehlem ist bereits vorgesehen, so dass die Studie für die Voreifelbahn daran nahtlos anschließen könnte.

Im Zuge der zu erstellenden Machbarkeitsstudie sind alle erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen an den Haltepunkten/Bahnhöfen sowie an der Strecke selbst darzustellen. Insbesondere ein Ausbau der Infrastruktur im Bonner Hauptbahnhof scheint geboten: So könnte zum Wenden für die Ahrtalbahn (RB 30) das ehemalige Stumpfgleis neben dem dortigen Gleis 1 wieder eingerichtet werden, zumal die Bahnsteigkante weiterhin vorhanden ist.