Original-Antrag

E. 20./04.32

Gemeinsamer Antrag der CDU-,SPD-,UWG-,B90/DieGrünen- und FDP-Fraktionen an den Rat der Stadt Rheinbach

Jr.

Bahnverkehr der S 23

Der Rat der Stadt Rheinbach fordert die Aufgabenträger Nahverkehr Rheinland und DB Regio auf, für den S-Bahnverkehr auf der Bahnstrecke Euskirchen - Rheinbach - Bonn wieder die früher üblichen Qualitätsstandards zu gewährleisten.

Aufgabe des Zweckverbandes Nahverkehr Rheinland (NVR) ist es, im Schienenpersonennahverkehr ein leistungsfähiges und kundenorientiertes Angebot bereitzustellen

Auf der Bahnstrecke Euskirchen – Bonn wurde unter Regie des NVR in den letzten Jahren ein zweistelliger Millionenbetrag ganz überwiegend aus Steuermitteln in neue Haltepunkte, die Renovierung bestehender Bahnhöfe, die Erweiterung des zweigleisigen Ausbaus der Strecke, ein elektronisches Stellwerk und in neue Züge investiert.

Erklärtes Ziel war es, den 15-Minuten-Takt mit zusätzlichen Halten und Zügen mit höherer Fahrgastkapazität beizubehalten und langfristig sogar auszubauen. Der Service „Bahnfahrten zwischen Bonn, Euskirchen und der Eifel“ sollte verbessert werden.

Tatsächlich sind mit Einführung der Vareo-Züge zum Fahrplanwechsel am 15.12.2014 gravierende Verschlechterungen des Services festzustellen. Der Fahrplan verschlechterte sich mit dem Fahrplanwechsel signifikant. Das Öffnen der Türen der neuen Züge dauert deutlich länger als früher und wird von den Bahnkunden als „halbe Ewigkeit“ empfunden. In einigen Fällen öffneten sich die Türen trotz Betätigung der Schalter gar nicht, und der Zug fuhr ab und ließ die fassungslosen Fahrgäste zurück. Durch technische Probleme bei den Zügen und dem elektronischen Stellwerk sind viele Zugfahrten verspätet oder fallen ganz aus. Die Information darüber seitens der Bahn wird von den Bahnkunden als unzureichend empfunden.

Für Rheinbach kommt hinzu, dass sich durch den verschlechterten Fahrplan die Schließzeiten der Schranken in der Nähe des Rheinbacher Bahnhofs spürbar verändert haben. Längere Wartezeiten und erhöhte Umweltbelastungen sind die Folge.

Aufgrund des verschlechterten Taktes und damit beeinträchtigter Umsteigeverbindungen in Bonn und Euskirchen Richtung Köln und zurück, sowie der Probleme und der hohen Unzuverlässigkeit der S 23 seit dem Fahrplanwechsel steigen Pendlerinnen und Pendler von der Bahn auf das Auto um. Dies ist aus Umweltschutzgründen und verkehrspolitisch nicht erstrebenswert.

Zwischenzeitliche Tendenzen zur Verbesserung der Verbindung werden in den letzten Wochen erneut durch Zugausfälle und Verspätungen konterkariert.

Daher muss es politisches Ziel sein, dass der Bahnverkehr zwischen Euskirchen und Bonn schnellstmöglich wieder zuverlässig und mindestens in alter Servicequalität stattfindet.

Der Rat der Stadt Rheinbach bittet den Zweckverband Nahverkehr Rheinland als regionalen Gestalter des Öffentlichen Personennahverkehrs darum, durch Beantwortung nachfolgender Fragen Transparenz herzustellen und fordert ihn auf,

die erforderlichen Maßnahmen zu ergreifen, damit der Bahnverkehr zwischen Euskirchen und Bonn schnellstmöglich wieder zuverlässig und mindestens in alter Servicequalität durchgeführt werden kann.

1. a) Wurde in der Ausschreibung des NVR für den Bahnverkehr zwischen Bonn, Rheinbach und Euskirchen verlangt, dass der frühere Taktfahrplan mit regelmäßigem 15-Minuten-Takt in den Hauptverkehrszeiten trotz zusätzlicher vier Haltestellen fortgeführt werden kann?

b) Wenn Nein, warum nicht?

c) Wenn Ja, wurde diese Anforderung nach dem Auftreten von Problemen mit neuen Zügen vertraglich verändert oder gilt diese durch den Zuschlag zu Stande gekommene vertragliche Verpflichtung weiterhin?

2. Hat der NVR in der Ausschreibung verlangt, dass die Züge, mit denen der Bahnverkehr zwischen Euskirchen und Bonn abgewickelt wird, bestimmte Haltezeiten im Normalfall nicht übersteigen dürfen?

3. Wird der NVR darauf dringen, dass zukünftig Züge mit für einen 15-Minuten-Takt ausreichend kurzen Haltezeiten auf der Bahnstrecke Euskirchen – Bonn eingesetzt werden?

4. Strebt der NVR an, den früheren Taktfahrplan mit einem 15-Minuten-Takt in den Hauptverkehrszeiten wieder einzuführen?

5. Hält es der NVR für möglich, die Talent-Züge auf der Strecke Euskirchen – Bonn solange weiter einzusetzen, bis neue Züge zur Verfügung stehen, mit denen auf dieser Strecke ein 15-Minuten-Takt gefahren werden kann?

6. Besteht aus Sicht des NVR die Möglichkeit, die neuen LINT-Züge gegen Züge auf anderen Strecken der Bahn zu tauschen, die in der Lage sind, auf der Strecke Euskirchen – Bonn einen 15-Minuten-Takt zu fahren?

7. Welche betrieblichen Verbesserungen wurden durch den Umbau der Gleise im nördlichen Bereich des Bonner Hauptbahnhofs erreicht?

8. Was sind die Ursachen für die Funktionseinschränkungen bei den Türöffnungsmechanismen und wie können diese schnellstmöglich beseitigt werden?

9. Bahnkunden beklagen zu enge Gänge in den neuen Zügen und mangelnde Festhaltungsmöglichkeiten für Bahnkunden, die keinen Sitzplatz mehr finden und stehen müssen. Sind solche Aspekte Gegenstand der Ausschreibungsbedingungen des NVR gewesen und wenn Ja, sind die diesbezüglichen Anforderungen erfüllt?

10. a) In welchem Umfang hat der NVR einen Einfluss darauf, dass ein elektronisches Stellwerk vor seiner Inbetriebnahme so ausreichend getestet wird bzw. wurde, dass es im Echtbetrieb störungsfrei funktioniert?

b) Welche Software- bzw. hardwaretechnischen Maßnahmen werden in Erwägung gezogen, um zu gewährleisten, dass das elektronische Stellwerk unterbrechungsfrei arbeitet?

11. Wer ist nach Ansicht des NVR dafür verantwortlich, dass sich der Fahrplankontakt trotz Millioneninvestitionen verschlechtert hat?

12. a) Welche Maßnahmen hat der NVR ergriffen, um zu erreichen, dass nach den Millioneninvestitionen mindestens die frühere Servicequalität des Bahnangebotes auf der Strecke Euskirchen – Bonn wieder hergestellt wird?

b) Welche Maßnahmen sollen ggfls. in naher Zukunft ergriffen werden?

13. Ist es aus Sicht des NVR realistisch, durch eine Elektrifizierung der Strecke Euskirchen – Bonn innerhalb der nächsten Jahre die Voraussetzung zu schaffen, auf dieser Strecke einen schnelleren Takt zu fahren?

B. Fin
Grete
T. Jansen
D. H.
M. K.

Bernd Beißel / Vorsitzender
CDU-Fraktion

Katrin Logemann / Vorsitzender
FDP-Fraktion

Jochim Schollmeys / Vorsitzender
Fraktion
Bündnis 90/
Die Grünen

Dieter Heutz / Vorsitzender
ULB-Fraktion

Martina Koch / Vorsitzende
SPD-Fraktion