



Nahverkehr Rheinland

N i e d e r s c h r i f t

**über die 7. Sitzung der Verbandsversammlung des Zweckverbandes Nahverkehr –
SPNV & Infrastruktur – Rheinland in der Wahlperiode 2009/2014 am Freitag, dem
08.04.2011, 10:00 Uhr, im großen Besprechungsraum der Nahverkehr Rheinland
GmbH, 50667 Köln, Glockengasse 37-39, 3. Etage, Raum 3.14**

Folgende Mitglieder der Verbandsversammlung nehmen an der Sitzung teil:

Karsten Möring (Vorsitzender)	Stadt Köln
Susana dos Santos Herrmann	Stadt Köln
Klaus Hoffmann	Stadt Köln
Christtraut Kirchmeyer	Stadt Köln
Peter Kron	Stadt Köln
Horst Noack	Stadt Köln
Henk van Benthem	Stadt Köln
Manfred Waddey	Stadt Köln
Andreas Wolter	Stadt Köln
Egbert Form	Stadt Aachen
Gisela Nacken	Stadt Aachen
Bruno Görg	Rhein-Sieg-Kreis
Michael Jaeger	Rhein-Sieg-Kreis
Oliver Krauß	Rhein-Sieg-Kreis
Ingo Steiner	Rhein-Sieg-Kreis
Johannes Bortlitz-Dickhoff	Rhein-Erft-Kreis
Gerd Fabian	Rhein-Erft-Kreis
Christian Pohlmann	Rhein-Erft-Kreis
Martin Schmitz	Rhein-Erft-Kreis
Dierk Timm	Rhein-Erft-Kreis
Rolf Beu	Stadt Bonn
Werner Esser	Stadt Bonn
Werner Wingefeld	Stadt Bonn
Dr. Heiner Berger	StädteRegion Aachen als Vertreter von Axel Wirtz
Hermann Fuchs	StädteRegion Aachen als Vertr. von H. Etschenberg
Marc Peters	StädteRegion Aachen
Otto Zimmermann	StädteRegion Aachen
Wilmund Opladen	Rheinisch Bergischer Kreis
Udo Wasserfuhr	Rheinisch Bergischer Kreis als Vertreter von Rolf Menzel

Georg Beyß	Kreis Düren als Vertreter von Wolfgang Spelthahn
Jörg Hamel	Kreis Düren
Hans-Friedrich Oetjen	Kreis Düren
Willi Paffen	Kreis Heinsberg
Michael Stock	Kreis Heinsberg
Michael Stefer	Oberbergischer Kreis
Uwe Stranz	Oberbergischer Kreis
Ralf Wurth	Oberbergischer Kreis
Achim Blindert	Kreis Euskirchen als Vertreter von Günter Rosenke
Bernd Kolvenbach	Kreis Euskirchen
Wolfgang Mues	Stadt Leverkusen
Albrecht Omankowsky	Stadt Leverkusen
Reinhard Ockel	Stadt Monheim am Rhein

Von der Verwaltung sind anwesend:

Verbandsvorsteher Stephan Pusch
Dr. Norbert Reinkober
Dr. Wilhelm Schmidt-Freitag
Hans-Joachim Sistenich
Hans Maßau
Holger Fritsch
Joachim Wirths
Holger Klein
Winfried Wenzel

Die Sitzung wird auf Tonband aufgezeichnet. Das Protokoll führt der Schriftführer, Herr Maßau.

Um 10.11 Uhr eröffnet der Vorsitzende der Verbandsversammlung, Herr Möring, mit der Begrüßung der Anwesenden die Sitzung. Er teilt mit, dass Herr Verbandsvorsteher Pusch erkrankt sei und daher nicht an der Sitzung teilnehmen könne. Der stellvertretende Verbandsvorsteher, Herr Rosenke, befinde sich im Urlaub und könne daher ebenfalls nicht teilnehmen.

Er stellt anschließend fest, dass zur heutigen Sitzung der Verbandsversammlung form- und fristgerecht eingeladen wurde und teilt mit, dass die Tagesordnung auf Wunsch der Verwaltung um die TOP 2.5, Schieneninfrastrukturmaßnahme „Via Avantis“, und 2.6, Situation im VVR, erweitert werde.

Auf Beschluss der Verbandsversammlung nehmen die Herren Bringfried Belter, Leiter Kundenmanagement und Fahrplan, RB West, DB Netz AG, und Martin Sigmund, Regionalbereichsleiter, RB West, DB Station & Service AG als Sachverständige gem. § 58 Absatz 3 GO NW zu TOP 2.1 an der Sitzung teil.

Der Verbandsversammlung NVR stellt sodann einvernehmlich die

T a g e s o r d n u n g

wie folgt fest:

Öffentliche Sitzung

- | | | |
|-----|---|-------|
| 1. | Vorlagen | - - - |
| 1.1 | SPNV-Trassenanmeldung für den Jahresfahrplan 2012
Drucksachen Nr. 2-08-11-1.1 | - - - |
| 1.2 | Gemeinsamer Wettbewerbsfahrplan NRW
Drucksachen Nr. 2-08-11-1.2 | - - - |
| 1.3 | S-Bahn-Linie S 13
Drucksachen Nr. 2-08-11-1.3 | - - - |
| 2. | Mitteilungen, Anträge und Anfragen | - - - |
| 2.1 | Infrastrukturausbau im NVR | - - - |
| 2.2 | Nachfrageentwicklung und Kapazitätssituation im SPNV
Drucksachen Nr. 2-08-11-2.5 | - - - |
| 2.3 | Sachstand Verhandlungsverfahren „Kölner Dieselnetz“
Drucksachen Nr. 2-08-11-2.4 | - - - |
| 2.4 | ICE Verbindung Frankfurt/Main - London | - - - |
| 2.5 | Schieneninfrastrukturmaßnahme „Via Avantis“ | - - - |
| 2.6 | Situation im VRR | - - - |

Nichtöffentliche Sitzung

3. Vorlagen - - -
4. Mitteilungen, Anträge und Anfragen - - -

Öffentliche Sitzung

-
- 1.1 SPNV-Trassenanmeldung für den Jahresfahrplan 2012
Drucksachen Nr. 2-08-11-1.1
-

Die Verbandsversammlung beschließt:

Die Verbandsversammlung beschließt die Trassenanmeldung für das Fahrplanjahr 2012 mit den dargestellten Veränderungen.

Abstimmungsergebnis einstimmig

-
- 1.2 Gemeinsamer Wettbewerbsfahrplan NRW
Drucksachen Nr. 2-08-11-1.2
-

Die Verbandsversammlung beschließt:

Die Verbandsversammlung beauftragt die Geschäftsführung der NVR GmbH, die zur Veröffentlichung des Wettbewerbsfahrplans für den Regionalverkehr in NRW im Amtsblatt der Europäischen Union notwendigen Schritte einzuleiten.

Abstimmungsergebnis einstimmig

-
- 1.3 S-Bahn-Linie S 13
Drucksachen Nr. 2-08-11-1.3
-

Auf eine entsprechende Frage von Herrn Esser antwortet Herr Belter, dass ein Vollausbau der S 13 nur aufgrund der zu erwartenden Steigerungen im Güterverkehr bei einem unverändert bleibenden SPNV-Angebot nicht notwendig werde. Für eine Realisierung der geplanten Ausweitungen im SPNV sei ein Ausbau der Infrastruktur jedoch unabdingbar.

Auf die Nachfrage von Herrn Krauß, ob man dabei auch die Zunahme des Güterverkehrs aufgrund des Güterverkehrsvorrangs nach den künftigen EU-Vorgaben berücksichtigt habe, antwortet Herr Belter, dass dies bei einer Untersuchung des Bundes bestätigt worden sei und die Güterkorridor-Verordnung der EU ohnehin keinen Vor-

rang des Güterverkehrs mehr beinhalte.

Herr Sistenich verweist auf eine aktuelle Untersuchung von IVV-Aachen zum Güterverkehr, die beinhalte, dass bereits heute die Zugzahlen aus Richtung Aachen erreicht würden, die im Bundesverkehrswegeplan erst für die Zukunft prognostiziert würden und ansonsten eine Verdreifachung des Zugaufkommens zu vermelden sei. Wie man diese Verkehre auf der Rheinschiene abwickeln wolle, sei für den NVR nicht nachvollziehbar.

Herr Beu bezweifelt angesichts der prognostizierten Zuwachsraten des Güterverkehrs aus Richtung der Häfen in Belgien und der Niederlande, dass die Infrastruktur in der Zukunft ausreichend sei.

Herr Belter erklärt, dass noch 20 zusätzliche Güterzüge/Richtung ohne Beeinträchtigung des SPNV auf der rechten Rheinstrecke möglich seien. Im Übrigen sei die Bahn an die prognostizierten Zugzahlen des Bundes gebunden. Ansonsten müsse sie den Bund mit eigenen Untersuchungen davon überzeugen, dass dessen Zahlen überholt seien.

Die Verbandsversammlung beschließt:

Auf Grund der planerischen, lärmschutztechnischen, betrieblichen und verkehrlichen Auswirkungen votiert die Verbandsversammlung des NVR weiterhin für einen Vollausbau der S 13 im Sinne des Bau- und Finanzierungsvertrages vom 04. Dezember 2000.

Abstimmungsergebnis

einstimmig

2.1 Infrastrukturausbau im NVR

Der Vortrag von Herrn Belter ist als Anlage 1 der Niederschrift beigelegt. Er führt ergänzend aus, dass man ca. 800 größtenteils externe Kräfte zur Schneeräumung eingesetzt habe. Hiervon seien im Dezember bis zu 50% ausgefallen. Hier müsse man in Zukunft die Zuverlässigkeit steigern.

Herr Wolter bemängelt, dass im Winter auf einigen Strecken überhaupt keine Schneeräumung erfolgt sei. Außerdem bittet er um Auskunft, wie man angesichts der Vorgaben zum Güterverkehr nach dem in Kraft treten der EU-Verordnung eine bedarfsgerechte Entwicklung des SPNV planen könne. Seines Erachtens sei auch die Instandhaltung der Schieneninfrastruktur in der Vergangenheit massiv vernachlässigt worden, was zu immer längeren Fahrzeiten führe. Abschließen bittet er um Auskunft, was die Bahn zur Verbesserung der Signaltechnik plane und, ob es zur Verminderung der Feinstaubbelastung nicht zur Elektrifizierung von Dieselstrecken kommen müsste.

Auf die Frage von Herrn Wurth, wann der Zugverkehr auf dem Streckenabschnitt Gummersbach – Marienheide nach dem Hangrutsch wieder aufgenommen würde, antwortet Herr Belter, dass die Züge ab Mai dort wieder verkehren würden. Es könne dann lediglich noch zu Geschwindigkeitsreduzierungen kommen. Die noch notwendigen Arbeiten zur Hangsicherung würden sich dann wahrscheinlich über zwei Jahre erstrecken.

Herr Krauß hält eine schnellere Reaktion auf den Ausfall des Personals für die Schneeräumung für notwendig, um die Dauer von witterungsbedingten Notfahrplänen zu minimieren. Außerdem fordert er eine bessere Kommunikation zwischen DB Netz und DB Regio über den Streckenzustand, um winterbedingte Beschädigungen

an den Fahrzeugen möglichst zu vermeiden. Abschließend wünscht er sich eine flexiblere Reaktion auf Störungen im Zugverkehr. So könnte z. B. ein Zug der RE 5 die Halte einer vorher ausgefallenen RB 48 bedienen.

Herr Belter antwortet auf die Fragen der Herren Wolter und Krauß, dass es hinsichtlich der Schneeräumung eine Prioritätenliste mit Vorrang der durchgehenden Hauptgleise gebe.

Zur Absicherung der SPNV-Trassen gegenüber dem Güterverkehr sei künftig eine rechtzeitige Information über den Bedarf an Trassen bis spätestens 11 Monate vor dem jeweiligen Fahrplanwechsel an DB Netz notwendig.

Hinsichtlich der Disposition bei Störungen erklärt er, dass es hier das oberste Ziel sei, die Summe der Verspätungsminuten so klein wie möglich zu halten und den Fahrplan so schnell wie möglich wieder einzuhalten. Eine Priorisierung bestimmter Linien sei nicht das Ziel der Disponenten in der Betriebszentrale.

Zur Verbesserung der Signaltechnik gebe es ein Ausbauprogramm für ESTW-Maßnahmen. Für die Güterverkehrskorridore gebe es ein Vorrangprogramm für die Nachrüstung von ECTS (European Train Control System).

Hinsichtlich der angesprochenen Elektrifizierung von Dieselstrecken zur Verminderung der Feinstaubbelastung existiere noch kein Bundesprogramm.

Im Nachgang zur Sitzung der Verbandsversammlung hat Herr Belter zur Frage von Herrn Kolvenbach die folgende Stellungnahme zu den geplanten Ausbaumaßnahmen der Eifelstrecke Köln – Trier übermittelt:

Abschnitt Euskirchen - Trier:

Aktuell wurden im Rahmen des Rheinland-Pfalz-Taktes 2015 diverse qualitätsverbessernde Maßnahmen mit dem Land Rheinland-Pfalz abgestimmt:

- Geschwindigkeitserhöhung Euskirchen – Gerolstein – Kyllburg
- Gleichzeitige Einfahrten in Kyllburg
- Zusätzliches Zugdeckungssignal Gerolstein

Abschnitt Köln - Euskirchen:

Das ESTW Euskirchen (2. Baustufe) umfasst die Erneuerung des 30 km langen Streckenabschnitts der zweigleisigen Hauptbahn, Strecke 2631, zwischen den Bahnhöfen Hürth-Kalscheuren und Euskirchen. Die zulässige Geschwindigkeit auf der Strecke 2631 wird teilweise erhöht.

Auf der Strecke wird das Fahren auf dem Gegengleis mit Hauptsignal und Signal Zs6 eingerichtet, um die Betriebsabwicklung bei Bauarbeiten und im Störfall wesentlich zu verbessern.

In den Bahnhöfen Erftstadt und Derkum wird die zulässige Abzweiggeschwindigkeit durch Erneuerung der Weichen auf 60km/h erhöht und an den Streckenstandard R120 angepasst.

Im Bf Derkum wird ein Reisendenüberweg aufgelöst, dadurch werden betriebliche und fahrplantechnische Zwänge beseitigt.

Im Bf Euskirchen wird eine Streckenverzweigungsweiche (Weiche 2) vergrößert und entsprechend signalisiert, so dass ein Fahrzeitgewinn entsteht.

Es wird ein EOW Bereich (*elektrisch ortsgestellte Weichen*) mit 16 Weichen eingerichtet.

Im Bahnhof Euskirchen werden Zwischensignale angeordnet. An Bahnsteigen werden Zugdeckungssignale errichtet. Im Ergebnis können hohe Geschwindigkeiten bis zu den Zwischensignalen signalisiert werden, so dass die zulässige Streckengeschwindigkeit (80 km/h statt 40 km/h) über eine längere Distanz beibehalten werden kann und dadurch die Einfahrt in den Bahnhof beschleunigt wird.

Von den vorhandenen 15 Bahnübergängen (BÜ) im Rahmen des Projektes werden 2 BÜ erneuert und 4 BÜ angepasst. Die übrigen 9 BÜ sollen in eigenständigen Projekten abgewickelt werden.

Der sich anschließende Vortrag von Herrn Sigmund ist als Anlage 2 der Niederschrift beigelegt.

Herr Kolvenbach bittet um Auskunft, ob seitens der Bahn auch externe Informationsmedien zur Reisendeninformation genutzt würden. Außerdem spricht er die Presseberichterstattung über einen stockenden Abfluss bei den Mitteln des Konjunkturprogramms des Bundes und der MOF 2 an und bittet diesbezüglich um nähere Informationen.

Herr Wolter bemängelt den nach wie vor fehlenden Zugang von der Zulpicher Str. (KVB-Linie 9) auf den Bahnsteig Richtung Bonn des Bahnhofs Köln Süd und den fehlenden behindertengerechten Zugang auf den Bahnhof.

Herr Pohlmann fragt, ob man mit der geplanten Photovoltaik des Bahnhofs Horrem künftig auch überschüssige Energie erzeugen würde.

Herr Beu bittet um Informationen zum Baubeginn des behindertengerechten Ausbaus des Bahnhofs Bonn-Bad Godesberg und zur Möglichkeit, die dynamischen Schriftauzeiger auf den Bahnhöfen auch zur Anzeige der Ankunftszeiten pünktlicher Züge zu nutzen. Er verweist in diesem Zusammenhang auf die Haltestellenanzeiger der großen kommunalen Verkehrsunternehmen.

Herr Steiner bittet um Auskunft, wer für die Überwachung der Funktionsfähigkeit der Fahrgastinformationsanlagen zuständig sei. Er bemängelt die schlechte Verständlichkeit von Lautsprecherdurchsagen und die ausgebliebene Information über winterbedingte Störungen auf dem Bahnhof Windeck-Schladern. Außerdem habe man seitens der Verkehrsunternehmen beklagt, dass sich die DB weigere, Informationen über die Ankunft von Zügen zur Anschlusssicherung weiterzugeben.

Herr Krauß moniert, dass im Winter trotz entsprechender Zusage von DB Regio nicht auf allen Stationen Ersatzfahrpläne ausgehängen wurden.

Herr Sigmund antwortet auf die gestellten Fragen, dass eine Weitergabe von Informationen an externe Medien bislang nicht stattfinde. Dies sei bei Informationen über Großstörungen allerdings überlegenswert.

Die Mittel aus dem Konjunkturprogramm des Bundes für das Land Nordrhein-Westfalen werde man nach dem derzeitigen Stand komplett in Anspruch nehmen. Bei den MOF 2-Maßnahmen habe man leichte Abwicklungsprobleme. Man befinde sich bei vielen Projekten noch in der Planungsphase. Man kämpfe vehement gegen Verzögerungen und werde Ende Mai diesbezüglich nähere Erkenntnisse haben. Man wolle MOF 2-Maßnahmen gesamthaft extern abwickeln lassen, sofern dies förderrechtlich möglich sei. Damit gewinne man Zeit und fördere verstärkt mittelständische Unternehmen.

Der Bahnhof Köln Süd sei seines Wissens in keinem aktuellen Ausbauprogramm enthalten. Aufgrund der Vielzahl der Projekte könne er aber nicht sagen, ob Köln Süd in mittelfristigen Planungen enthalten sei.

Beim Bahnhof Horrem seien die einzelnen Komponenten noch nicht definiert. Das Ziel sei hier der Bau eines CO2-freien Bahnhofs.

In Bonn-Bad Godesberg sei das Platzieren der Aufzüge als vorauslaufende Maßnahme nicht möglich gewesen. Daher sei nunmehr dort mittelfristig eine gesamthafte Maßnahme geplant.

Die Überwachung der Funktionsfähigkeit der Fahrgastinformationsanlagen erfolge jeweils durch das lokale Bahnhofsmanagement. Die Qualität der Lautsprecherdurchsagen sei sowohl von der Verständlichkeit des Sprechers als auch von der richtigen Einstellung der Anlage, die sich sehr kompliziert gestalten könne, abhängig. Die angesprochenen Probleme im Winter in Windeck-Schladern seien auf Kommunikationsfehler zurückzuführen. Bei der Weitergabe von Daten zur Anschlusssicherung sei man bei Station&Service auf Informationen anderer Konzerngesellschaften angewiesen. Hier sei man konzernintern im Gespräch, um vorhandene Kommunikationslücken zu schließen.

Hinsichtlich fehlender Aushänge bitte er um entsprechende Hinweise, damit dem abgeholfen werden könnte. Außerdem arbeite man auch in diesem Punkt an Qualitätsverbesserungen.

Herr Möring bittet um eine Zusage, dass der Ausbau der Stationen des Dieselnetzes rechtzeitig zur Inbetriebnahme im Dezember 2013 abgeschlossen sei. Herr Sigmund erklärt unter Hinweis auf noch ausstehende Planfeststellungen, dass man heute davon ausgehen könne, dass zur Inbetriebnahme zumindest die notwendigen Bahnsteiglängen zur Verfügung ständen. Es könne jedoch sein, dass sich dann einzelne Stationen, die man anfähre, noch im Bau befänden.

Herr Beu bittet nachdrücklich um einen genaueren Zeitplan zum Bahnhof Bonn-Bad Godesberg. Bezüglich der Stationen der RB 23 ist er der Meinung, dass man unabhängig von den Planfeststellungsbeschlüssen bereits mit der Bauvorbereitung beginnen könne, um rechtzeitig mit den Baumaßnahmen fertig zu sein. Seitens der betroffenen Kommunen würde man schließlich auch schon notwendige bauliche Zuarbeiten leisten.

Herr Sistenich erläutert, dass die Maßnahmen gemeinsam mit DB Netz, DB Station&Service, Kommunen und Genehmigungsbehörden an runden Tischen systematisch abgestimmt würden. Diese Zusammenarbeit funktioniere hervorragend. Bei der Voreifelbahn sei ein genauer Zeitplan vorgelegt worden. Ziel sei es, im Dezember 2013 den Fahrplan des Dieselnetzes ohne wenn und aber fahren zu können. An einigen Schnittstellen zu kommunalen Maßnahmen könne es zu Verzögerungen kommen, die allerdings nicht zu Betriebsverzögerungen führen würden. Es sei geplant, noch vor der Sommerpause in den Kommunalparlamenten über den Sachstand der Maßnahmen und eventuelle Beeinträchtigungen zu berichten. Man sei insgesamt gesehen auf einem guten Weg. Bei fast allen Kommunen gebe es eine hohe Bereitschaft zur Mitwirkung bei der Umsetzung und zur Leistung von Finanzierungsbeiträgen. Es bedürfe allerdings dringend einer strukturellen Neuausrichtung, um alles operativ abzuarbeiten. Es dürfe auf keinen Fall der Eindruck entstehen, dass Finanzmittel nicht verbaut werden könnten.

Herr Sigmund hat im Nachgang zur Sitzung zum Bahnhof Bonn-Bad Godesberg den folgenden Terminplan mitgeteilt:

Folgende Meilensteine sind zur Zeit für das Projekt „barrierefreie Erschließung der Station Bonn-Bad Godesberg und Modernisierung der Personenunterführung“ geplant:

- Abschluss der Vorplanung Ende 2011
- Plangenehmigung Ende 2012
- vsl. Baubeginn 2014
- vsl. Inbetriebnahme 2016

Dieser Meilensteinplan steht unter dem Vorbehalt, dass keine Verbindung zur Stadtbahn erstellt werden soll und der NVR/Stadt Bonn uns dieses bis 06/2011 schriftlich mitteilt.

Herr Beu bittet, einer der nächsten Sitzungsniederschriften einen Sachstandsbericht über die Maßnahmen des Konjunkturprogramms sowie der MOF 1 und 2 beizufügen. Außerdem bittet er um einen Hinweis, wenn es von Seiten der Stadt Bonn zu Problemen bei der Umsetzung von Maßnahmen im Zuge des Ausbaus der Voreifelbahn kommen sollte.

Herr Kolvenbach schlägt vor, die Umsetzung der MOF 2 in der nächsten Sitzung des Hauptausschusses zu behandeln. Außerdem spricht er sich für eine Aufbereitung Güterverkehrsproblematik für den Hauptausschuss unter Einbeziehung von Güterverkehrsunternehmen aus.

2.2 Nachfrageentwicklung und Kapazitätssituation im SPNV

Drucksachen Nr. 2-08-11-2.5

Der Vortrag von Herrn Sistenich ist als Anlage 3 der Niederschrift beigelegt.

Herr Krauß sieht es angesichts der hohen Auslastung kritisch, dass der RE 5 erst als letzte Linie mit einem 6. Wagen verstärkt wird.

Herr Bortlitz-Dickhoff hält es angesichts der Auslastung der Eifelstrecke für überlegenswert, die Dieselzüge bereits mittelfristig in einem S-Bahntakt verkehren zu lassen und dafür nicht erst den Ausbau des Westrings abzuwarten.

Die Verbandsversammlung nimmt die Mitteilung zur Nachfrageentwicklung und Kapazitätssituation im SPNV zur Kenntnis.

2.3 Sachstand Verhandlungsverfahren „Kölner Dieselnetz“

Drucksachen Nr. 2-08-11-2.4

Die Verbandsversammlung nimmt die Mitteilung zum Sachstand des Verhandlungsverfahrens des „Kölner Dieselnetzes“ zur Kenntnis.

2.4 ICE Verbindung Frankfurt/Main - London

Herr Sistenich teilt mit, dass eine abschließende Entscheidung über die Einführung dieser Linie seitens des DB Vorstandes noch nicht getroffen worden sei. Man könne aber mit großer Wahrscheinlichkeit davon ausgehen, dass darüber positiv entschieden werde. Diese Linie bringe sowohl in Köln als auch in Aachen angesichts der Tat-

sache, dass einige Sicherheitserfordernisse baulich erfüllt werden müssten, Probleme mit sich. Der Umbau in Köln sei nach Kenntnis des NVR auf den Weg gebracht. Der Umbau in Aachen stehe noch in der Diskussion. In beiden Bahnhöfen werde diese Linie erhebliche Probleme im Betriebsablauf mit sich bringen.

Herr Waddey hält es für überlegenswert, diese ICE-Linie in Brüssel zu brechen und erst dort die Fahrgäste nach London einchecken zu lassen, weil ungefähr 2/3 der Fahrgäste nur bis Brüssel fahren würde. Er ist der Meinung, dass man sich seitens der Region im Interesse der SPNV-Kunden gegen dieses Prestigeobjekt der DB positionieren müsse.

Herr Möring weist auf die sehr begrenzte Einflussmöglichkeit des NVR auf diese Maßnahme der DB hin.

Herr Beu gibt zu Protokoll, dass man zunächst auch die Positionsfindung der dortigen Region zur Anbindung des ICE-Bahnhofs Siegburg an diese Linie abwarten müsse.

Frau dos Santos ruft in Erinnerung, dass der Hauptausschuss um eine Darstellung der Vereinbarkeit dieser Verbindung mit den Interessen und Notwendigkeiten des SPNV gebeten habe. Sie halte diese Verbindung an sich für sehr attraktiv.

Herr Kolvenbach sieht die Bundestagsabgeordneten und die Mitglieder des Europäischen Parlaments aus der NVR-Region als Ansprechpartner für eine Intervention. Hier müsse die Geschäftsführung in mündlicher oder schriftlicher Form tätig werden.

Herr Sistenich erklärt, dass man in der Sache bereits gegenüber dem Land, DB-Netz und DB-Regio aktiv geworden sei. Man habe dort die Sensibilität für die Problematik wecken können. Seitens DB-Netz und DB-Regio werde man die von DB-Fernverkehr angedachten Lösungen nicht mittragen. Man müsse auf Lösungen hinarbeiten, die für den SPNV verträglich seien.

Herr Dr. Reinkober ergänzt, dass die Problematik auch bei Knotenpunktuntersuchung berücksichtigt werde. Wenn die Ergebnisse der Untersuchung Ende Mai d. J. vorlägen, werde man fraktionsübergreifend in Berlin aktiv.

Herr Bortlitz-Dickhoff hält eine Führung über die Südbrücke nach einem Halt am Flughafen Köln/Bonn ohne Halt in Köln Hbf für denkbar.

Herr Kolvenbach hält die Einbindung der politischen Mandatsträger vor Mai für notwendig, ehe dort bereits Vorentscheidungen gefallen seien.

Herr Beu hält ein geschlossenes Auftreten des Rheinlandes für wichtig und warnt vor einer Zersplitterung.

2.5 Schieneninfrastrukturmaßnahme „Via Avantis“

Herr Sistenich führt aus, dass das Land den NVR über ein negatives Ergebnis der standardisierten Bewertung dieses Projektes informiert habe. Die Linie werde danach mangels Förderfähigkeit nicht ausgebaut.

2.6 Situation im VRR

Herr Sistenich erklärt, dass es am 07.04.2011 zu einer Verständigung im Konflikt zwischen der DB und dem VRR gekommen sei. Danach würden die S-Bahnlinien S 5 und S 8 vorzeitig zum Dezember 2014 ausgeschrieben. Den Vertrag über die anderen S-Bahnlinien werde man bis Dezember 2019 verlängern. Die S-Bahnlinien S 6 und S 8 würden vorerst weiter mit Altfahrzeugen betrieben. Neue Fahrzeuge werde man erst im Zuge der Ausschreibung der Linien S 5 und S 8 beschaffen. Diese Lösungen ständen allerdings noch unter einem Finanzierungsvorbehalt.

Außerhalb der Tagesordnung bittet Herr Krauß die Geschäftsführung, das Gutachten über die Verlängerung der RB 30 in Richtung Duisdorf vorzustellen. Außerdem weist er daraufhin, dass die DB über den 11.03.2011 hinaus weiterhin regelmäßig die lokbespannten Züge auf der RB 23 einsetze.

Herr Sistenich sagt eine Vorstellung des RB 30-Gutachtens zu.

Herr Möring schließt die Sitzung um 12:09 Uhr.

Möring
Vorsitzender
der Verbandsversammlung

Maßbau
Schriftführer