

Langfristige Streckensperrungen rund um Köln stehen bevor Aber die Fahrgäste bleiben auf der Strecke!

Dr Zoch kütt nit! Dieses Bonmot wird in den nächsten Jahren für lange Zeiträume auf zahlreichen Zulaufstrecken Kölns gelten. Die Sperrung der „Kölner Brücken“* soll 17 Monate dauern. Der Nahverkehr auf der Schiene wird in dieser Zeit abgeschafft und durch einen zeitraubenden und unbequemen Buseratzverkehr ersetzt.

Konkret sind die Strecken Koblenz – Köln (linke und rechte Rheinstraße), Euskirchen – Köln, Aachen – Köln, Ruhr – Köln und Hagen – Köln betroffen. Der VCD Regionalverband Köln zeigt in dieser Ausgabe der **RHEINSCHIENE extra**, was auf die Fahrgäste zukommt, und fordert, die negativen Auswirkungen der Sperrungen auf ein Minimum zu begrenzen.

Zu wenige Investitionen

Viele Jahre haben sowohl der Bahnvorstand als auch der Bund als Eigentümer der Deutschen Bahn AG es versäumt, die für die Infrastruktur zuständige Bahntochter DB InfraGO anzuhalten, ihr Netz im notwendigen Maße zu unterhalten. Die Folgen kennen alle Bahnfahrer zur Genüge. Beinahe jede Bahnfahrt ist von Wei-

** Das Projekt „Kölner Brücken“ umfasst die Sanierung der Eisenbahnbrücken über die Venloer, Vogelsanger, Zülpicher und Luxemburger Straße. Dadurch ist der gesamte Westring blockiert, zwischen Köln Hbf und Köln Süd kann kein Zug verkehren.*

Zu dieser Ausgabe

Mit einer **RHEINSCHIENE extra** nimmt der VCD Regionalverband Köln in unregelmäßigen Abständen Stellung zu aktuellen verkehrspolitischen Themen in der Region Köln. Sie ergänzt die zweimal jährlich erscheinende gedruckte Ausgabe der **RHEINSCHIENE**.

Schwerpunkt diesmal: die langfristigen Streckensperrungen rund um Köln.

chen-, Bahnübergangs- oder Signalstörungen, von Zugverspätungen oder -ausfällen, umgestürzten Bäumen, Fahrzeugstörungen, fehlendem Personal oder einem anderen Problem betroffen. Pünktlichkeitswerte und Kundenzufriedenheit sind im tiefsten Keller.

Generalsanierungen als Lösung?

Als Allheilmittel wurden die Generalsanierungen erkorren. Ein großer Streckenabschnitt wird für mehrere Monate komplett gesperrt, damit alle Gewerke gleichzeitig und ungestört vom Zugverkehr Gleise, Brücken, Signale, Weichen, Oberleitungen, Bahnübergänge, Stellwerke und Stationen überholen oder neu bauen können. Man erhofft sich einen wesentlich wirtschaftlicheren und schnelleren Ablauf der Maßnahmen gegenüber einer großen Zahl von Einzelmaßnahmen mit vielen einzelnen Sperrungen.

Der Fahrgast muss während dieser mehrmonatigen Sperrzeit die Kröten „Buseratzverkehr“ oder „Umleitung“ schlucken. Er kann auch auf das Auto ausweichen oder sich ins Homeoffice flüchten.

Wohlgermerkt: Ungeschoren käme man als Bahnkunde auch bei einer Aufteilung auf Einzelmaßnahmen nicht davon, denn Baumaßnahmen wie der Austausch von Gleisen oder Brückenerneuerungen erfordern immer eine Einschränkung oder Sperrung des Betriebes, wenn auch nicht für mehrere Monate. Dafür wären es aber viele Einzelmaßnahmen, denn der Sanierungsstau von DB InfraGO ist immens. Nach einer großen Zahl von Baustellen und vielen Fahrplanänderungen sehnt man sich als Fahrgast nicht. Ist also der



Die Brücken über die Venloer (oben), die Zülpicher (unten) die Vogelsanger und die Luxemburger Straße müssen saniert werden.

große Paukenschlag Generalsanierung das kleinere Übel?

Wenn nach einer Generalsanierung der Betrieb endlich wieder zuverlässig läuft, sind wir Bahnkunden durchaus bereit, die eine oder andere Grausamkeit über uns ergehen zu lassen.

Planungen sind unzumutbar

Die Planungen für den Ersatzverkehr während der Sanierung der Eisenbahnbrücken über die Venloer, Vogelsanger, Zülpicher und Luxemburger Straße übersteigen jedoch das Maß des Zumutbaren. Bei diesem Projekt werden die Interessen der

Baufirmen, der Materiallieferanten und des Infrastrukturbetreibers DB InfraGO bestens gewahrt – der Fahrgast bleibt sprichwörtlich auf der Strecke.

Wie aus dem Baustellenkalender ersichtlich ist, findet die Generalsanierung der linken Rheinstrecke Köln – Mainz vom Februar bis zum Juli 2028 statt. Ab dem 15. September 2028 bis zum ersten Quartal 2030 schließt sich dann direkt die Sanierung der Kölner Brücken an. In Abstimmung befinden sich derzeit die Elektrifizierungsarbeiten auf den Strecken Euskirchen – Hürth-Kalscheuren und Euskirchen – Bonn Hbf.

Durch die Brückenbaumaßnahmen können aus Richtung Bonn und Eifel in dieser Zeit die Stationen Köln Süd, Köln West, Köln Hbf und Köln Messe/Deutz nicht auf dem üblichen Weg erreicht werden.

Ersatzverkehre führen zu deutlich längeren Fahrzeiten

Wie sollen die Fahrgäste in dieser Zeit in einer zumutbaren Zeit von Köln nach Bonn kommen? Laut Statistik wollen täglich allein 17.000 Pendler von Bonn nach Köln und 14.000 Pendler von Köln nach Bonn. Tausende Fahrgäste, die südlich von Bonn ein- und aussteigen, und Tausende Pendler aus Richtung Euskirchen kommen noch hinzu.

Man muss kein Verkehrsexperte sein, um festzustellen, dass die bislang geplanten Ersatzverkehre völlig unzureichend und obendrein unzumutbar sind. Werfen wir einen Blick auf die Details. Die bislang bekannten Ersatzverkehre sehen folgendes vor:

- Die **RB24** (Kall – Köln) soll von Hürth-Kalscheuren kommend über Köln Eifel, Bonntor (dort Halt am Ersatzbahnsteig „Bonner Wall“), Südbrücke und Köln Kalk (mit Fahrtrichtungswechsel) in den Knoten Köln führen.
- Der **RE22** (Trier – Köln) und die **RB26** (Mainz – Köln) sollen von Hürth-Kalscheuren kommend über Köln Eifel, Bonntor am Bonner Wall (Ersatzbahnsteig) enden und beginnen.
- Der **RE5** (Koblenz – Wesel) und die **RB48** (Bonn – Wuppertal) sollen von Hürth-Kalscheuren über Köln Eifel, Bonntor (dort Halt am Ersatzbahnsteig Bonner Wall), Südbrücke und Köln Kalk (mit Fahrtrichtungswechsel) in den Knoten Köln führen. Derzeit wird überlegt, den **RE5** in Köln Hbf zu „teilen“. Teil I fährt den oben beschriebenen Weg von Koblenz nach Köln Hbf, der

zweite Teil fährt ab Köln bis Wesel.

Eine Alternative für den **RE5** wäre eine durchgehende Führung von Koblenz nach Wesel mit dem Laufweg Hürth, Kalscheuren und Bonner Wall mit Halt in Südbrücke, Kalk Nord und Leverkusen Mitte. Erfahrungsgemäß ist dies allerdings eine sehr verspätungsanfällige Variante.

Bei allen Umleitungsfahrten sollen zehn Minuten Fahrzeitzuschlag eingeplant werden. Es ergibt sich dadurch eine 25 Minuten längere Fahrzeit im südlichen Teilabschnitt. Erfahrungen aus früheren Baumaßnahmen oder Ad-hoc-Umleitungen haben jedoch gezeigt, dass hier deutlich mehr Fahrzeit benötigt wird, als eigentlich geplant wurde. Dies ist auch bei der hier vorliegenden Planung zu befürchten. Der Extremfall sähe einen Umstieg in Bonner Wall und Neumarkt vor, so dass ein Pendler jeden Tag bis zu 100 Minuten länger unterwegs wäre. Das ist inakzeptabel!

Es gibt Überlegungen, zu den Haupt-

verkehrszeiten eine Linie von Euskirchen über Düren nach Köln zu führen. Hier gibt es jedoch Konflikte mit der Generalsanierung auf der Strecke zwischen Aachen und Köln (22. Juni bis zum 7. Dezember 2029). Voraussichtlich wird es zusätzlich einen Ersatzverkehr mit Bussen geben. Ein Konzept liegt derzeit noch nicht vor.

Die vorgeschlagene Einbeziehung der Stadtbahnlinien 16 (Köln Sebastianstraße – Bonn Bad Godesberg) über das derzeitige Angebot hinaus wird bislang von den Kölner Verkehrsbetrieben abgelehnt.

Flankierend ist daher eine weitere Maßnahme im Gespräch: Die **S13** soll durchgehend und in dichter Taktung von Bonn Beuel bis Köln Hansaring verkehren – dies führt allerdings zu einem Trassenkonflikt mit der Linie S19, die von Au (Sieg) über Troisdorf und Köln nach Düren führt. Sollte es keinen Ersatzbahnsteig in Köln Süd geben, kommt es zu erheblichen Fahrzeitverlängerungen, die durch zusätzlich

Kommentar

Hallo – wo bleibt der Fahrgast?

Die Kölner Brücken, so lässt uns die Bahn wissen, werden nach dem „Partnerschaftsmodell Schiene“ abgewickelt. Doch Partner der Bahn ist keinesfalls der Fahrgast oder der Güterverkehrskunde – Partner der Bahn ist die Bauindustrie. Fahrgastinteressen? Fehlanzeige!

Die Bauindustrie äußert sich wie folgt: „DB Netz AG – zusammen mit den Partnern Hauptverband der Deutschen Bauindustrie (HDB), dem Verband Beratender Ingenieure (VBI) sowie der wissenschaftlichen Unterstützung durch die TU Berlin – erarbeitet einen konzeptionellen Vorschlag, wie eine partnerschaftliche Projektabwicklung ganzheitlich sowie nachhaltig bei großen und/oder komplexen Projekten der Schieneninfrastruktur umgesetzt werden kann.“

Im Folgenden finden sich in diesem Dokument viele schöne Worte:

- gemeinsames Ziel
 - innovative Lösungen
 - kostensicher, effizienter und schneller
 - Attraktivität der gesamten Branche.
- Nett zu lesen, eigentlich Selbstverständlichkeiten. Das Ziel *Gute Lösungen für die Fahrgäste* sucht man vergeblich.

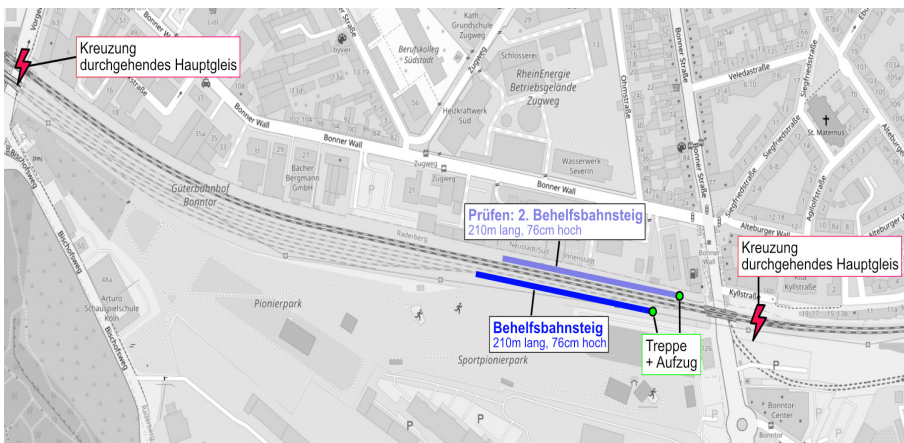
Ist die Bautätigkeit Selbstzweck oder dient sie der Mobilität von Menschen? Wenn 40.000 Menschen täglich über ein- einhalb Jahre lang eine Stadtrundfahrt durch Köln auf völlig überlasteten Strecke

machen sollen, dann scheint Bauen für Bauindustrie und Bahn ein Selbstzweck zu werden – wir Kunden sind noch nicht mal ein Beförderungsfall, sondern allenfalls ein Störfaktor für die mit sich selbst zufriedenen Projektpartner.

Wer sich die Mühe macht, das Abschlussdokument zum Arbeitskreis Partnerschaftsmodelle zu durchsuchen, findet weder das Wort „Fahrgast“ noch das Wort „Kunde“.

Verkehrsminister Schnieder sollte nicht nur Bahn-Vorstände austauschen, sondern die Frage beantworten, wer an die Menschen denkt, die Bahn fahren wollen. In seinem Wahlkreis wurde er nicht gewählt, damit sich Bauindustrie und Bahn in einer sowohl für den Steuerzahler wie auch für die Fahrgäste undurchschaubaren Symbiose in einer Wolke von Schlagworten ohne Wert beratungsresistent und abgehoben mit sich selbst beschäftigen. Er wurde gewählt, damit der einzige Wunsch des Bahnfahrers möglichst bald wieder erfüllt wird: eine pünktliche und störungsfreie Fahrt. Bauarbeiten sind für dieses Ziel notwendig. Aber wir fordern, dass schon während der Bauarbeiten an die Fahrgäste gedacht wird. Das ist beim Projekt „Kölner Brücken“ nach heutigem Stand nicht zu erkennen.

Das Maß ist voll – sagt der Fahrgast!



Ein weiterer Behelfsbahnsteig am „Bonner Wall“ ist aus betrieblicher Sicht unabdingbar.

erforderliche Umstiege noch größer ausfallen können.

Schwierige Betriebsführung

Die Betriebsführung von Hürth-Kalscheuren durch den Rangierbahnhof Eifeltor-Südbrücke-Kalk ist betrieblich äußerst anspruchsvoll. Die Höchstgeschwindigkeiten liegen nur zwischen 40 und 60 km/h, lange Abschnitte sind sehr stark durch Güterverkehr belegt, es gibt zahlreiche Stellen, an denen die Fahrwege entgegenkommender Züge gekreuzt werden müssen. Zusätzlich muss in Köln Kalk die Fahrtrichtung gewechselt werden, was fünf bis acht Minuten dauert. Die Fahrzeit von Hürth-Kalscheuren bis Köln Hbf würde statt zwölf Minuten auf dem Regelweg etwa 40 Minuten in Anspruch nehmen. Weitere Verzögerungen sind durch die zahlreichen betrieblichen Zwangspunkte vorprogrammiert.

Ersatzbahnhof Bonner Wall kann nicht funktionieren

Der Ersatzbahnhof Bonner Wall ist noch sehr schlecht an das Kölner Stadtbahnnetz angeschlossen. Die Linie 17 aus Rodenkirchen endet an der Severinsstraße. Es müsste Richtung Innenstadt ein weiteres Mal und zum Hauptbahnhof sogar ein zweites Mal umgestiegen werden. Der am Bonner Wall haltende Bus 132 (Meschenich – Köln Hbf) braucht von dort noch 17 Minuten bis zum Hauptbahnhof und ist nicht in der Lage, alle aussteigenden Fahrgäste des Zuges aufzunehmen (geschätzt je nach Tageszeit bis zu 800 Personen). Hier braucht es einen leistungsfähigen Verkehr von und in die Kölner Innenstadt, der bislang in den Planungen nicht erwähnt wird.

Nach den derzeitigen Überlegungen sollen während der Brückenbauarbeiten vier zusätzliche Trassen je Richtung zwischen Hürth-Kalscheuren und Köln-Kalk pro Stunde eingelegt werden. Am Bonner Wall sollen diese acht Züge an einer einzigen Bahnsteigkante halten, wobei vier Züge am Behelfsbahnsteig Bonner Wall enden und beginnen. Nicht vergessen dürfen wir die zahlreichen Güterzüge, einzeln fahrende Loks, besondere Bauendienstfahrzeuge, Sonderzüge etc, die sich ebenfalls den Fahrweg ab/bis Köln Eifeltor und der Südbrücke (ggf. bis Köln Kalk Nord) teilen müssen. Wie soll das funktionieren? Es droht ein Domino-Effekt bei Verspätungen.

Angesichts der hohen Zahl von Fahrgästen erscheint die Zahl von vier Zügen pro Stunde während der Sperrung anstatt von bis zu acht Zügen pro Stunde auf den Strecken Bonn-Euskirchen-Köln als völlig

unzureichend. Schließlich geht es nicht um Ersatzverkehr zu Randzeiten, sondern auch um die Hauptverkehrszeiten mit hoher Nachfrage. Die Angebotskürzung um rund 50 Prozent wird zu unangenehm vollen Zügen führen.

Die Anbindung der Eifelstrecke ist unzureichend

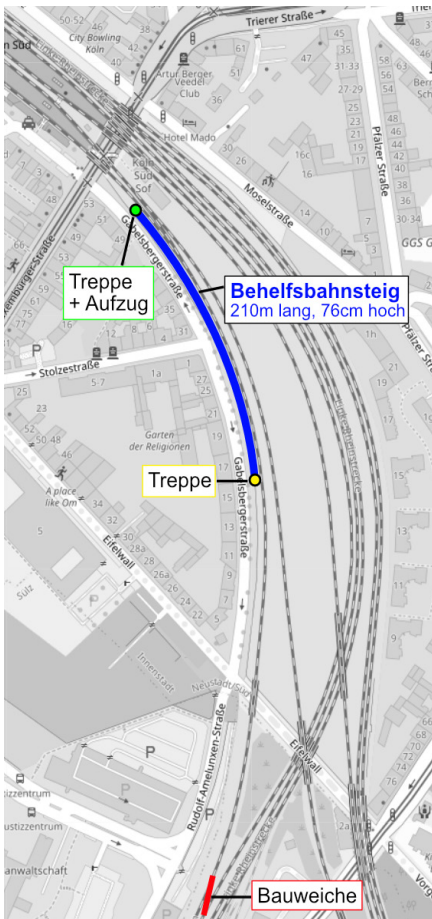
Die Anbindung der Eifelstrecke wird noch kritischer gesehen als die von Bonn. In Bonn bestehen Ausweichmöglichkeiten auf die rechte Rheinstrecke, auf die Linie 16 (Bad Godesberg – Köln-Niehl) sowie über Siegburg nach Köln. Bornheim und Brühl werden durch die Linie 18 erschlossen – für die sich dann gerade in der Elektrifizierungsphase befindliche Eifelstrecke hingegen bestehen keine alternativen Reisemöglichkeiten auf der Schiene.

Ersatzbusse müssten in großer Anzahl fahren und sich durch ein hohes Verkehrsaufkommen quälen. Denn der unzureichende Schienenverkehr wird viele Pendler ins Auto treiben und es ist fraglich, ob sie jemals zum ÖPNV zurückkehren. Die Fahrzeiten der Busse sind völlig indiskutabel.

Fazit: Die Fahrzeitverlängerungen bei den Ersatzverkehren sind erheblich, die Kapazitäten sind völlig unzureichend, die Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit ist mehr als zweifelhaft und die erforderlichen zusätzlichen Umstiege sind nicht nur unbequem, sondern bergen die Risiken zusätzlicher Wartezeiten und Anschlussverluste.



In Köln Kalk muss ein Fahrtrichtungswechsel stattfinden. Es kann nicht ein- oder ausgestiegen werden. Bei der Fahrt Richtung Köln Hbf muss die stark befahrene Strecke Köln Hbf – Troisdorf gekreuzt werden.



Ein Behelfsbahnsteig am Bahnhof Köln Süd ermöglicht eine schnelle und zuverlässige Fahrt nach Köln.

Verbesserungsvorschläge

Aus Sicht des VCD sollte eine Reihe von Vorschlägen geprüft werden. So sollte der Bahnhof Köln Süd in Betrieb bleiben, indem die Brücke über die Luxemburger Straße abschnittsweise erneuert wird. So ist ein Zugbetrieb aus Richtung Bonn und Euskirchen auf dem Regelweg möglich. Je nach Baufortschritt werden unterschiedliche Bahnsteige genutzt.

Falls die Brücke nicht abschnittsweise erneuert werden kann, könnte ein Behelfsbahnsteig unmittelbar vor der Baustelle im Bahnhof Köln Süd eingerichtet werden. Köln Süd liegt wesentlich zentraler und ist besser an das Kölner Verkehrsnetz angebunden als Bonner Wall.

Einbeziehung der Linien 16, 17 und 18 in das Ersatzkonzept

Zusätzliche „Eilzüge“ auf der Linie 16 (Bad Godesberg – Köln Niehl) sollten in Betracht gezogen werden, die zwischen Köln Sürth und Bonn Hbf möglichst ohne Halt und somit in kurzer Fahrzeit fahren.

Planmäßig braucht eine Stadtbahn der Linie 16 derzeit von Bonn Hbf nach Köln Hbf 57 Minuten. Zum Vergleich: Der RE5 braucht nur 25 Minuten.

Eine Verlängerung der Linie 17 (Severinstraße – Rodenkirchen) über Rodenkirchen hinaus bis nach Bonn Hbf verbessert die Anbindung an Bonn.

In Erwägung zu ziehen ist eine Taktverdichtung auf der Linie 18, die aber durch die Brückenbaustelle Luxemburger Straße ebenfalls unterbrochen sein wird. Der Fußweg von Eifelwall bis Barbarossaplatz beträgt rund 850 Meter und dauert 13 bis 15 Minuten. Alternativ sollte eine Umleitung der Linie 18 über Subbelrather Straße in Betracht gezogen werden. Die Linie 18 (Bonn Hbf – Thielenbruch) wird ab Sülzgürtel über den Linienweg der Linie 13 bis Subbelrather Straße geführt und schwenkt dort auf den Linienweg der Linie 5 (Butzweilerhof – Heumarkt) ein, um am Kölner Hauptbahnhof wieder auf den herkömmlichen Linienweg zurückzukehren.

Weitere Zug- und Buslinien

Wir schlagen einen weiteren Regional-express zwischen Bonn Beuel und Köln Hbf mit Halten nur in Troisdorf und Köln Messe/Deutz vor. Hierfür wäre besonders der RE6 (Minden – Köln/Bonn Flughafen) geeignet. Es muss bei den Planungen darauf geachtet werden, dass während der umfangreichen Brückenarbeiten die rechte Rheinstrecke nicht ebenfalls mit größeren Baumaßnahmen belegt wird.

Für den RE5 (Wesel – Koblenz) ist zu prüfen, ob eine Führung an Köln Hbf vorbei (letzter/erster Halt Leverkusen Mitte – Ersatzhaltestelle Bonner Wall, Brühl oder Kalscheuren) über Eifeltor, die Südbrück und Köln Kalk möglich und sinnvoll ist.

Schnelle Pendelbusse zwischen Köln Hbf und Bonner Wall sowie zwischen Köln Hbf und Hürth-Kalscheuren müssen eingeführt werden sowie eine Schnellbuslinie zwischen Köln und Bonn über die A555 geprüft werden.

Ein zweiter Behelfsbahnsteig an der Haltestelle Bonner Wall würde dafür sorgen, dass verspätete Züge ihre Verzögerung nicht auf nachfolgende Züge übertragen und in Fahrtrichtung Hürth-Kalscheuren das Gleis der Gegenrichtung nicht zweimal gekreuzt werden müsste.

Wichtig wäre der Vorrang für die Ersatzbusse auf Kölner und Bonner Stadtgebiet. Wir fordern eine Vorrangschaltung

an Ampeln und die Einrichtung weiterer Busspuren. Der Individualverkehr mit Pkw und Lkw muss unter Umständen eingeschränkt werden.

Die Einbeziehung von Interessenverbänden in die Gremiensitzungen hilft, die Fahrgastinteressen zu wahren.

Die Fahrgäste in den Blick nehmen

Bei einer 17-monatigen Sperrung erwarten wir ein Konzept, das zuerst einmal den Fahrgast im Blick hat, Zuverlässigkeit sicherstellt, ausreichende Kapazitäten bereithält und möglichst geringe Komforteinbußen vorsieht. Hierfür müssen notfalls Bauabläufe und Zeitpläne geändert werden. Unkonventionelle Lösungen sollen auf ihre Machbarkeit geprüft werden.

Die DB InfraGO muss notfalls gezwungen werden, ihre Baumaßnahmen fahrgastfreundlicher zu planen, insbesondere wenn es sich um einen so langen Zeitraum handelt und eine so hohe Anzahl von Fahrgästen betroffen ist. Zur Erinnerung: Werktäglich betrifft die Maßnahme „Kölner Brücken“ über 40.000 Fahrgäste in einem Zeitraum von 17 Monaten.

Sanierungen sind bei einer in die Jahre gekommenen Infrastruktur unvermeidlich. Aber den Sanierungsstau haben nicht die Fahrgäste verursacht. Daher sollte die Beseitigung des Staus nicht rücksichtslos auf dem Rücken der Fahrgäste ausgetragen werden. Sie haben unter dem Chaos der Verspätungen und Ausfälle in den letzten Jahren schon genug gelitten.

Die für die Infrastruktur des Schienennetzes zuständige DB InfraGO und die Politik haben in den letzten Jahren die Bahn verlottern lassen. Wir begrüßen es außerordentlich, dass diese Fehlentwicklung entschlossen korrigiert werden sollen. Wir erwarten aber gleichzeitig, dass sich das Umdenken auch darin äußert, die Belastungen der Bautätigkeit für die Fahrgäste auf ein Minimum zu reduzieren. Wenn man den Fahrgästen etwas Gutes tun möchte, indem man marode Strecken saniert, sollten die Fahrgastinteressen bereits bei den Baumaßnahmen mit hoher Priorität berücksichtigt werden.

Unsere Vision ist, dass die Bahn und die Politik sich auf die Bedürfnisse derjenigen fokussieren, für die der öffentliche Nahverkehr betrieben wird und die ihn bezahlen: die Fahrgäste.

Klaus Liebmann/Herbert Dopstadt,
VCD-Arbeitskreis ÖPNV