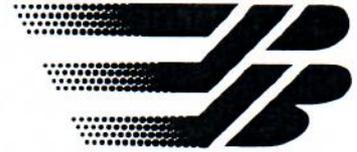


Fahrgastverband PRO BAHN Rheinland



Fahrgastverband PRO BAHN Rheinland e. V., Postfach 10 27 09, D-50467 Köln

Fahrgastverband PRO BAHN
Regionalverband Rheinland e. V.

Pro Bahn Rheinland betrachtet mit großer Sorge, dass in den kommenden Monaten und Jahren viele Strecken wegen Baustellen gesperrt werden, ohne dass dies unbedingt erforderlich wäre. Dies trifft sowohl für die Instandhaltungscontainer als auch für längere Sperrungen zu.

So ist für das Jahr 2026 eine lange Sperrung vom 10.4.26 bis 03.07.26 zwischen Köln-Mülheim und Bergisch Gladbach angekündigt. Begründung: Einbau eines Weichenpaares in Köln-Dellbrück und Brückenbauarbeiten (Neubau EÜ Wasserwerkstraße). Der Einbau eines Weichenpaares rechtfertigt eine Vollsperrung von etwa 2 Tagen. Der Neubau der EÜ Wasserwerkstraße kann nicht stattfinden, da die Planungen noch nicht abschlossen sind (Verschoben auf nach 2030?). Die geplante „Umnutzung“ der S11, um Fahrgäste des SEV (Generalsanierung Köln - Wuppertal – Hagen) in Leverkusen aufzunehmen ist für die Bergisch Gladbacher Fahrgäste ein Affront.

Es kann auch nicht sein, dass man jetzt nach Arbeiten sucht („vorbereitende Arbeiten für die Erneuerung der Leit- und Sicherungstechnik“), die eine so lange Vollsperrung rechtfertigen sollen, aber nicht zwingend bei Vollsperrung ausgeführt werden müssten. Das oberste Ziel muss es im Interesse der Fahrgäste sein, den Betrieb aufrecht zu erhalten.

Wir fordern DB InfraGO daher auf, diese Sperrung zurückzunehmen. Alle Entscheidungsträger der Kommunen, des Landes und des Bundes sowie der Aufgabenträger bitten wir mit Nachdruck auf DB InfraGO einzuwirken, dass das Sperrkonzept bei Baustellen neu durchdacht wird.

Wir möchten hier einige Beispiele anführen, die unsere Unzufriedenheit mit DB InfraGO zum Ausdruck bringen:

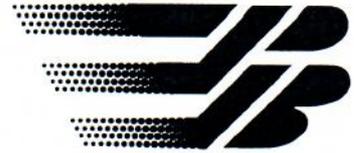
Beispiel Oberbergische Bahn: Nach langen Sanierungsarbeiten wurde im Dezember 2019 der Stundentakt der RB 25 nach Lüdenscheid eingeführt. Seit Juli 2022 – also seit fast 3 Jahren war die Strecke an keinem einzigen Tag durchgängig befahrbar. Im aufkommensstarken Abschnitt Köln Gummersbach war die Strecke in den letzten 3 Jahren 14 Monate nicht durchgängig befahrbar. Eine neue 3-monatige Sperre ist für 2026 angemeldet (EÜ Lüghauser Straße). Die Bauarbeiten sind unkoordiniert. Die Brückenbauverfahren berücksichtigen die Interessen der Fahrgäste nicht.

Beispiel Eifelstrecke: Zwischen Euskirchen und Kall konnten wir beobachten, dass es bei monatelangen Vollsperrungen Tageszeiten gab, zu denen der Berufsverkehr vor dem Beginn der Arbeiten bzw. nach dem Schluss des Arbeitstages hätte abgewickelt werden können. Außerdem stellt sich die Frage, warum für Sondierungs- oder Betonierungsarbeiten am Rand des einen Gleises das zweite Gleis voll gesperrt werden muss. Schutzgitter und Langsamfahrstellen wären möglich gewesen.

Beispiel Sperrung S-Bahn Köln Messe/Deutz nach Köln Mülheim vom 11.10.24 bis 08.11.24: Während dieser Zeit wurden lediglich die Schienen ausgewechselt. Dafür wäre eine Sperrzeit von etwa 4 Tagen angemessen gewesen. An dieser Stelle hätte man flexibler reagieren müssen und die Sperrung vorzeitig aufheben müssen (Noch nicht einmal die Sperrung des Gleises 6 im Bf. Mülheim wurde aufgehoben, obwohl diese Sperrung den Ersatzfahrplan S6/11 erheblich beeinträchtigt hat).

Beispiel IH-Container S11: Während mehrerer Sperrungen im Bereich Köln-Mülheim konnten keine Arbeiten beobachtet werden. Dafür fanden an einem anderen Termin Schienenschleifarbeiten statt, wozu die Strecke offensichtlich nicht gesperrt werden musste, sondern nur kurzfristig das Abfahrtgleis geändert wurde. Dagegen wurde am 2.6. ab 21:00 Uhr die Strecke gesperrt. Es kam ein Großgerät (Schienenfräse) auf dem Richtungsgleis Köln zwischen Gleiswechsel Mülheimer Ring und der

Fahrgastverband PRO BAHN Rheinland



Fahrgastverband PRO BAHN Rheinland e. V., Postfach 10 27 09, D-50467 Köln

Fahrgastverband PRO BAHN
Regionalverband Rheinland e. V.

Einfahrweiche Dellbrück zum Einsatz. Während dieser Zeit hätte normaler Schienenverkehr auf dem Richtungsgleis nach Bergisch Gladbach stattfinden können. Es wäre lediglich eine verspätete Ankunft von ca. 4 Minuten in Bergisch Gladbach erfolgt, die aber bei der abendlichen Wendezeit von 15 Minuten keine weitere Verspätung zur Folge gehabt hätte.

Was ist für die nächsten Jahre angekündigt?

S11 Ausbau: Im Hauptbahnhof wurden für den S11-Ausbau zwei mindestens 3 Monate dauernde Sperrungen der S-Bahn-Gleise vorhergesagt. Im Deutzer Bahnhof eine 9-monatige Sperrung der S-Bahn-Gleise und eine zweijährige Sperrung von Gleis 8. Wir erinnern daran, dass der Ausbau der 1990 eröffneten Stammstrecke - abgesehen von wenigen Nächten -vollkommen ohne Streckensperrung stattfand.

Bereits terminiert ist die Sperrung vom 7.11. bis 17.11.25 wegen Austausch der Brückenlager an der Brücke über die Güterzugstrecke (neben dem Mülheimer Ring). Die S-Bahn soll zwischen Köln Messe/Deutz (!) und Bergisch Gladbach eingestellt werden. Da die Gleise auf 2 unterschiedlichen Brücken liegen, könnte der S-Bahn-Verkehr teilweise stattfinden, wenn während des Austauschs der Lager an einer Brücke der Verkehr auf der anderen offen bliebe. Bei Sanierung des südlichen Brückenteils könnte der Betrieb völlig normal laufen, bei Sanierung der nördlichen Brücke müsste der Takt eventuell gedehnt werden.

Zu beachten ist, dass sich diese Sperrzeit mit der Sperrzeit für die Inbetriebnahme des ESTW Köln Hbf (14.11. bis 24.11.25) überschneidet und die S-Bahn einen wesentlichen Teil des Personenverkehrs übernehmen muss. Wurde diese Überschneidung nicht bemerkt?

Zurück zum Ausgangspunkt: Man muss sich natürlich fragen, warum der Neubau der EÜ Wasserwerkstraße überhaupt 3 Monate Sperrung erforderlich macht. Vor etwa 15 Jahren wurde der beschränkte Bahnübergang am Mülheimer Ring durch eine Eisenbahnüberführung ersetzt. Dabei kam es nicht zu längeren Streckensperrungen.

Es ist dringend nötig, die Baustellenkonzepte zu überprüfen. Moderne Kommunikationsmedien können dazu beitragen, dass die Sicherheit der Bauarbeiter auch bei Arbeiten unter rollendem Rad gewährleistet ist. Gegebenenfalls ist auch ein Umdenken bei den Genehmigungsbehörden nötig.

Mit der derzeitigen Praxis ist ein langfristiger Verlust von Fahrgästen zu erwarten. Eine Verkehrswende erreicht man auf diese Weise nicht.

Für Rückfragen zu diesen Ausführungen wenden Sie sich bitte an unseren Fachreferenten Winfried Queiser unter 0151-24255134 oder queiser37@t-online.de.

Köln, 11. Juni 2025

Stefan Ossege – Mitglied im geschäftsführenden Vorstand