

# PRO BAHN Rheinland

Gemeinnütziger Fahrgastverband



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

Go.Rheinland GmbH  
Deutzer Allee 4

50679 Köln

Fahrgastverband PRO BAHN  
Regionalverband Rheinland e. V.

Postfach 10 27 09

D-50467 Köln

Tel: (0228) 747187

E-Mail: [info@pro-bahn-rheinland.de](mailto:info@pro-bahn-rheinland.de)

[www.pro-bahn-rheinland.de](http://www.pro-bahn-rheinland.de)

Köln, den 7. Februar 2025

## Nur per E-Mail:

[beteiligungsverfahren@gorheinland.com](mailto:beteiligungsverfahren@gorheinland.com)

## Stakeholderbeteiligung am Mobilitätsplan/SPNV-Nahverkehrsplan 2025

Sehr geehrte Frau Kuhn,  
sehr geehrter Herr Singer,  
sehr geehrte Damen und Herren,

wir nehmen im Rahmen der Stakeholderbeteiligung für den Mobilitätsplan 2025 zu den folgenden Kapiteln wie folgt Stellung:

### **Kapitel B3.7. Baustellenkommunikation**

In Zeiten, in denen immer mehr SPNV-Leistungen auf die Straße ausgelagert werden, steigt auch die Notwendigkeit einer zuverlässigen und übersichtlichen Baustellenkommunikation. Es wird zwar in diesem Kapitel richtigerweise auf deren Notwendigkeit hingewiesen, aber eine konkrete Ausgestaltung des Themas erfolgt nicht.

Neben der eigentlichen Definition „Was ist überhaupt SEV?“ (Schienenersatzverkehr) sollten Nutzer vor Ort konkrete Hinweise finden können, welche Fahrgastrechte beim SEV Anwendung finden, und wer für die konkrete Durchführung des SEV verantwortlich ist, auch mit erreichbaren Ansprechpartnern außerhalb der klassischen Bürozeiten.

Die meisten SEV-Verkehre werden mittel- bis langfristig geplant. Bei diesen Verkehren sollten Echtzeitdaten der Busse als Grundstandard vorhanden sein, zumal bereits heute viele der eingesetzten Busse über die notwendigen Bordrechner verfügen.

Für den durchschnittlichen SPNV-Nutzer mit eigenem Smartphone ist es weiterhin schwierig, in kurzer Zeit mit möglichst wenig Aufwand aussagekräftige Informationen zum SEV zu finden

(z. B.: „Wo fährt dieser ab?). Es müsste offensichtlicher beworben werden, wo man diese Informationen finden kann. Die digitalen Informationsangebote sollten vielmehr auch von ungeübten und weniger ÖPNV-affinen Nutzern auf ihre Praxistauglichkeit hin getestet werden.

Wir begrüßen es, wenn zukünftig mehr Disponenten an den zentralen SEV-Punkten eingesetzt werden sollen, die aktiv in das SEV-Geschehen eingreifen können und dürfen (Abwarten bei Zugverspätungen, kurzfristige Bereitstellung zusätzlicher Busse bei Nachfragespitzen). Tatsächlich gibt es diese aktive Rolle bisher so gut wie gar nicht, denn das Handlungsfeld beschränkt sich heute überwiegend und bestenfalls auf die Erteilung von konkreten Fahrplanauskünften oder die genaue Beschreibung von Wegen und Lage von SEV-Haltestellen. Generell müssten die eingesetzten Personale engmaschiger kontrolliert werden, ob sie die geforderten Anforderungsprofile auch tatsächlich erfüllen, wie z. B. inhaltliche Kenntnisse des jeweiligen SEV, ob sie sich am „richtigen Standort“ aufhalten, und ob es keine Ablenkungen wie z.B. durch die dauerhafte Nutzung des eigenen Smartphones oder gar dem Anfertigen eigener Videofilmchen gibt.

Wir vermissen eine Definition für „ausreichende“ SEV-Kapazitäten.

Ist es beispielsweise zumutbar, dass Schüler/Berufstätige durchgehend über viele Monate hinweg auf ihrer Fahrt zur Arbeit / zur Schule 40 oder 50 Minuten stehend in einem überfüllten Bus zubringen müssen? Wie soll verfahren werden, damit ggf. diese Mängel zeitnah beseitigt werden können?

## **Kapitel B5 Weiterentwicklung der Infrastruktur**

### Teilnetz Aachen

Bei der Eifel-Bördebahn (RB28: Düren – Euskirchen) sollte das Ziel erkennbar sein, auch diese Strecke im durchgehenden 30-Minuten-Takt befahren zu wollen. Die Einrichtung neuer Stationen sollte davon abhängig gemacht werden, ob die Übergangszeiten in den Knoten Euskirchen und Düren ausreichend für sichere Zuganschlüsse gestaltet werden können. Die derzeitigen 3-Minuten-Übergänge erweisen sich im betrieblichen Alltag als zu kurz und damit als untauglich.

### Teilnetz Bonn

Bei dem Ausbauprojekt „S13“ zeichnet sich ab, dass die Infrastruktur zwischen Troisdorf und Bonn-Beuel wegen der bevorstehenden Korridorsanierung früher als ursprünglich geplant fertiggestellt werden kann. Der südliche Abschnitt von Bonn-Beuel bis Bonn-Oberkassel wird dagegen erst deutlich später, zu einem nicht genau bekannten Zeitpunkt, fertiggestellt. Mittlerweile hat sich herausgestellt, dass die Planungen für den südlichen Abschnitt unzureichend sind, weil die S13 u. a. am zentralen Umsteigepunkt in Bonn-Ramersdorf (Stadtbahn, Busse) ohne Halt vorbeifährt. In Bonn-Oberkassel soll sie an einer Stelle enden, die wegen fehlender / unzureichender Straßenanbindung keine Verknüpfung mit dem übrigen ÖPNV ermöglicht.

Außerdem hat sich bei Vorstellung der geplanten Korridorsanierung gezeigt, dass die Bahnsteige an der rechten Rheinstrecke nicht mehr nur auf 55 Zentimeter (Laderammaüberschreitung), sondern jetzt problemlos auf 76 Zentimeter erhöht werden können. Damit ergeben sich in diesem Bereich mit S13 / RE8 völlig neue Planungs- und Durchbindungsmöglichkeiten für den SPNV, in dem z. B. die S13 weiter in südlicher Richtung bis Linz durchgebunden werden könnte. Wir schlagen eine Überprüfung des südlichen „S13-Projektes“ vor.

Auf der Voreifelbahn (S23: Bonn-Euskirchen) sollte geprüft werden, ob zwischen Alfter-Witterschlick und Bonn-Endenich Nord mehr Blockabstände eingerichtet könnten, um bei Verspätungen und unregelmäßigem Zugbetrieb kürzere Zugfolgezeiten zu ermöglichen. Es sollte auch die Möglichkeit geschaffen werden, bei Streckensperrungen im Bonner Stadtgebiet, die Züge in Bonn-Duisdorf, und nicht in Alfter-Witterschlick / Alfter-Impekoven, enden und wenden lassen zu können. Ab Duisdorf Bf bestehen umfassende und dichte Busverbindungen nach Bonn Hbf, die es im Bereich der Gemeinde Alfter nicht gibt.

Teilnetz Köln

Beim „S11-Kernpaket“ vermissen wir nördlich vom Bf Köln-Mülheim ein Überwerfungsbauwerk für aus Bergisch Gladbach einführende S-Bahnen, damit die in Richtung Leverkusen ausfahrenden S-Bahnen nicht von diesen behindert werden.

Mit freundlichen Grüßen

Fahrgastverband Pro Bahn  
Regionalverband Rheinland e. V.  
Hans-Werner Ignatowitz, Vorsitzender