

KTM Steiner, Vorsitzender des Ausschusses für Planung und Verkehr des Rhein-Sieg-Kreises, begrüßte zu diesem Tagesordnungspunkt Herrn Jens Sülwold von der DB Netz AG, Projektleiter Ausbau S 13.

Herr Sülwold informierte über den aktuellen Sachstand beim Ausbau der S 13, insbesondere mit Blick auf den angepassten Zeit- und Kostenplan. Seine Präsentation ist der Niederschrift als **Anlage 1** beigelegt.

Der Vorsitzende, KTM Steiner, dankte Herrn Sülwold für die aktuellen Informationen und erkundigte sich nach der Inbetriebnahme der Strecke von Oberkassel bis Köln. Das dafür notwendige Überwerfungsbauwerk in Troisdorf sei seines Wissens von der DB noch gar nicht eingeplant.

Herr Sülwold entgegnete, als Projektleiter für die Strecke Troisdorf – Oberkassel sei er nur über diesen Streckenabschnitt informiert. Über den Stand der anderen Maßnahmen habe er keine Kenntnis.

KTM Waldästl dankte für die von seiner Fraktion beantragte Präsentation des aktuellen Sach- und Zeitplans. Dieser sei allerdings nicht zufriedenstellend. Man könne nur hoffen, dass alle weiteren Infrastrukturprojekte nicht auch 37 Jahre bis zur Fertigstellung benötigten. Die immer wieder verschobenen Zeitpunkte der Fertigstellung der Lärmschutzwände oder der Einrichtung der Barrierefreiheit (Beispiel: Bahnhof Menden), könnten gegenüber den Bürgern und Bürgerinnen nicht mehr vermittelt werden. Seine Fraktion erwarte, dass alle Maßnahmen, die hierzu erforderlich und vorziehbar seien, auch jetzt vorgezogen werden. Abschließend erkundigte er sich, welche Möglichkeiten Herr Sülwold sehe, im Rahmen des Konzerns andere Finanzierungsmöglichkeiten zu finden und wie er die Möglichkeiten einschätze, die Maßnahmen des Lärmschutzes und der Barrierefreiheit vorzuziehen bzw. zu beschleunigen.

Herr Sülwold antwortete, die Möglichkeiten einer Komplementärfinanzierung seien lange geprüft worden, aber auf Grund der Art der Finanzierung nicht möglich und zuwendungsrechtlich nicht umsetzbar. Das Vorziehen von Lärmschutzmaßnahmen erfolge, sofern es bautechnisch möglich und wirtschaftlich sinnvoll erscheine. Hinsichtlich der Barrierefreiheit sei es natürlich schwer nachvollziehbar, wenn der Aufzug am Bahnhof Menden, der bereits auf den Betrieb der S 13 ausgelegt sei, nicht auf dem Bahnsteig halten könne, weil dieser noch nicht die richtige Höhe habe. Es werde aber versucht, eine Lösung zu finden und unter Anwendung zusätzlicher Mittel ggf. baulich etwas zu ändern.

Stv. Beu bemerkte, im 19. Jahrhundert seien Bahnstrecken in 10 Jahren geplant und umgesetzt worden. Die potenziellen Planungs- und Bauzeiten der S 13 seien länger als bei dem Sankt-Gotthard-Basistunnel. Auf Grund von notwendigen Umplanungen habe man jetzt die Bauzeit erneut um zwei Jahre verlängert und das sei nur dem Umstand geschuldet, dass sich wegen der langen Gesamtbauzeit die Rahmengesetzgebung inzwischen geändert habe. Die provisorische Fußgängerbrücke in Beuel mute man den Fahrgästen jetzt schon sechs Jahre zu. Bautechnisch müsste man eigentlich in der heutigen Zeit ein solches Projekt viel schneller umsetzen können. Die Verzögerungen könnten also allenfalls finanztechnisch erklärbar sein.

KTM Jaax erkundigte sich, wann der Fahrradweg entlang der Sieg wieder ohne Umleitungen nutzbar sei. Darüber hinaus wollte sie wissen, ob der Fahrradweg entlang der Bahn-Siegquerung wiedereröffnet werde oder ob die Radfahrer immer die Melanbogenbrücke nutzen müssten.

Stv. Wehlus dankte ebenfalls für die Präsentation. Leider habe er nicht viel Neues erfahren. In Bonn sei immer erklärt worden, der Schwerpunkt der Verzögerungen liege in Troisdorf. Darüber habe man heute nichts erfahren. Er bezweifle den angekündigten Fertigstellungstermin im Jahre 2030. Wenn er die Grafiken in der Präsentation anschau, dann müsse er als Laie sagen, dass dort einiges schneller und effektiver hätte ablaufen können. Manche Dinge seien vorausschaubar gewesen, andere hätte man schon im Vorfeld abklären und manche Sachen hätte man auch parallel abwickeln können.

Herr Sülwold entgegnete auf den Vorwurf der zu langen Bauzeit, dass es durchaus auch heute noch Infrastrukturprojekte (z.B. Neubaustrecke Köln-Frankfurt) gebe, die schneller gebaut werden. Der entscheidende Unterschied sei, dass bei der S 13 an einer vorhandenen Strecke gebaut werde, auf der alle fünf Minuten ein Zug rolle. Insofern habe man es mit einem ganz anderen Bauablauf und anderen Techniken zu tun. Diese Aspekte und die Finanzierung erklären die lange Bauzeit. Der Weg entlang der alten Bahnbrücke werde nicht mehr geöffnet. Dieser sei baufällig. Stattdessen sei eine neue Rad- und Fußgängerbrücke stromaufwärts geplant. Die Siegbrücke für die Bahn werde im Laufe des Jahres fertiggestellt, so dass später nur noch der Oberbau installiert werden müsse. Über zukünftige Radverkehrskonzepte sei die DB im Gespräch mit der Stadt Troisdorf. An Herrn Stv. Wehlus gewandt stellte er nochmals fest, dass eine Optimierung bzw. eine andere Vorgehensweise unter den gegebenen Rand- und Finanzierungsbedingungen, die u.a. das Vergaberecht vorsehe, nicht möglich sei.

KTM Krauß bedauerte, dass Herr Sülwold zu dem Überwerfungsbauwerk in Troisdorf nichts sagen könne. Das Verfahren zum Infrastrukturausbau S 13 habe, anders als auf dem Zeitstrahl dargestellt, bereits im Jahre 1991 mit dem Bonn-Berlin-Beschluss begonnen. Als Ausgleichsmaßnahme sei damals schon der direkte Flughafenanschluss der Bundesstadt Bonn beschlossen worden. Als einzige Kostenrisiken habe Herr Sülwold geänderte zusätzliche Leistungen und Preissteigerungen am Markt genannt. Aus seiner Sicht gebe es wesentlich mehr Risikofaktoren: Es gehe um fehlende Planer/-innen, fehlende Baumaterialien und auch um den Vorrang von Güterzügen. Zu diesen konzerninternen Gründen sei heute nichts Näheres ausgeführt worden. Es sei also nicht viel Neues vorgetragen worden. Insofern bleibe er skeptisch, was den Zeitplan angehe.

Stv. Beu äußerte, der Bau einer S-Bahnlinie mache nur dann Sinn, wenn sie bei Inbetriebnahme auch als solche geführt werden könne. Ein hierfür erforderliches Kreuzungsbauwerk in Troisdorf müsse bei so einer langen Bauzeit auf jeden Fall dazugehören. Es mache doch keinen Sinn, eine S-Bahn zwischen Oberkassel und Troisdorf pendeln und dann die Fahrgäste umsteigen zu lassen. Er erwarte, dass die Vertreter der Deutschen Bahn hierzu auch auskunftsfähig seien. Im Zielnetz des NVR sei 2040 auch eine linksrheinische S-Bahn (Köln-Brühl-Bonn Hbf-Mehlem) vorgesehen. Wenn man die Planungs- und Bauzeit der S 13 zu Grunde lege, sei die Umsetzung einer linksrheinischen S-Bahn bis 2040 illusorisch.

Der Vorsitzende, Herr Steiner, erinnerte nochmals an die Frage von Herrn KTM Waldärtl, für wie realistisch Herr Sülwold die Inbetriebnahme der S 13 im Jahre 2030 halte und ergänzte, wie realistisch eine Anbindung an den Flughafen Köln/Bonn im Jahre 2030 sei. Nach seinen Informationen gebe es bisher weder Planungen für Überwerfungsbauwerke noch Finanzierungsmodelle. Er halte es für einen Skandal, wenn der Projektleiter der S 13 hierzu keine Auskünfte geben könne.

KTM Siegberg wies selbstkritisch darauf hin, dass es in Deutschland ein generelles Problem bei Bauumsetzungen gebe. Das liege nicht zuletzt auch an der Gesetzeslage und den langwierigen Verfahren. Hier sei dringend eine Entbürokratisierung erforderlich. Wenn Herr Sülwold heute keine abschließenden Auskünfte erteilen könne, bitte er dennoch den Vertreter der Bahn, dafür zu sorgen, dass die Bevölkerung schnellstmöglich über die noch geplanten Bauwerke informiert werde.

Herr Sülwold betonte nochmals, er sei der technische Projektleiter der S 13 und habe die Planungen umzusetzen. Mit den Planungen evtl. zusätzlicher Bauwerke habe er zunächst einmal nichts zu tun.

Die von Herrn KTM Krauß genannten Risiken seien natürlich bekannt, entsprechende Lösungen werden überlegt. Bei allen Ingenieurberufen gebe es auf dem Markt Nachwuchsprobleme. Die DB als großer Konzern sei davon bisher nicht betroffen. In seinem Team habe er das Glück, dass es viele erfahrene Ingenieure gebe, die den Nachwuchs ausbilden können. Probleme, die bei der Beschaffung von Baumaterialien aufgetreten seien, konnten bisher mit zusätzlichen Geldmitteln aufgefangen werden. Es konnte bisher alles wie geplant umgesetzt werden. Das Einzige, was man nicht verhindern könne, seien Kostensteigerungen und die Notwendigkeit von Planänderungsverfahren. Das Thema Kreuzungsbauwerke werde er mitnehmen und innerhalb der DB kommunizieren. Bei der Infrastruktur der S 13 handele es sich um eine exponierte Strecke. Sperrpausen werden so angemeldet, wie der Baufortschritt es notwendig mache. Bisher habe es keine Probleme gegeben, die für den Bau erforderlichen Sperrpausen auch zu bekommen.

KTM Stiefelhagen erkundigte sich, warum man die Baumaßnahmen „Siegbrücke“ und „Unterführung A 560“ nicht parallel durchführen könne. Da sich die Inbetriebnahme der S 13 von Beuel bis Köln nochmals verzögere, fragte er nach, wie in der Zwischenzeit ein Ausgleich für die S-Bahn geschaffen werde (Stichwort: S 19).

KTM Dr. Kuhlmann, stellte ebenfalls fest, 40 Jahre Bauzeit seien zu lang. Er schloss sich den Ausführungen von Herrn KTM Sieberg an und verwies auf die viel zu komplizierten Genehmigungsverfahren, an denen die Politik dringend etwas ändern müsse. Außerdem habe es im Laufe der Zeit immer wieder Änderungswünsche gegeben, die auch bei dem S 13-Projekt Umplanungen erforderlich machten (z.B. 6-spuriger Ausbau A 565).

Herr Sülwold äußerte abschließend, dass zum Teil anders gebaut werden musste als ursprünglich geplant und planfestgestellt wurde, habe zu erheblichen Verzögerungen geführt. Die Nutzung der Autobahn-Standstreifen bedeute eine Aufnahme in den vordringlichen Bedarf. Dies bedeute gleichzeitig, dass keine Brücke mehr für 80 Jahre gebaut werden dürfe, die diesen Umstand nicht berücksichtige. Der angesprochene S-Bahnbetrieb S 13/S 19 sei ein betriebliches Thema, dass er ebenfalls noch einmal in die DB-internen Runden mitnehmen werde.

Der Vorsitzende, Herr Steiner, dankte Herrn Sülwold für die Ausführungen und fragte noch einmal nach dem realistischen Inbetriebnahme-Zeitpunkt.

Herr Sülwold antwortete, das Jahr 2030 sei auf Grund der Hochrechnungen und unter Berücksichtigung der Vergabeverfahren ermittelt worden und werde nach jetzigem Stand als realistischer Inbetriebnahme-Zeitpunkt angesehen.