

Abg. Jablonski führt aus, bei der Einrichtung der S 13 handele es sich um ein zentrales Anliegen aus dem „Bonn-Berlin-Beschluss“. Einen „Knackpunkt“ im Planfeststellungsverfahren stelle die Siegquerung dar. Hier existiert eine alte Eisenbahnbrücke. Nach Messungen der Stadt Troisdorf liege der Lärmpegel beim Befahren dieser Brücke ca. 10-15 dB(A) über dem normalen Lärmpegel auf der Gleisstrecke. Die DB rechne allerdings nur mit einem Brückenzuschlag von 3 dB(A). Über diese alte Brücke verlaufe die meist befahrene Güterstrecke in Deutschland. Die DB habe nunmehr in einer Gegenäußerung im Zuge des Planfeststellungsverfahrens die Forderung aus der Region nach Abriss der alten und Bau einer neuen, dreigleisigen Brücke abgelehnt. Vielmehr werde nun der Einbau elastischer Lager vorgeschlagen, um hierdurch den Lärmpegel um ca. 5 dB(A) zu senken. Dies sei aber nicht akzeptabel. Man könne sich hier nicht mit der Sanierung der alten Brücke und dem gleichzeitigen Neubau einer weiteren Brücke in ca. 26 Metern Entfernung zufrieden geben. Weiterhin favorisiere man den Abriss der alten und den Neubau einer dreigleisigen Brücke, auch aus Gründen des Naturschutzes (Naturschutzgebiet Siegaue). Insoweit unterstütze man den Beschlussvorschlag der Verwaltung. Nach Darstellung des Gutachters seien hierfür auch keine höheren Kosten als bei der anderen Variante zu erwarten.

Abg. Andres teilte grundsätzlich die Ansicht ihres Vorredners. Allerdings sah sie die Problematik, dass die DB die Sanierung evtl. auf die „lange Bank schiebe“, wenn man ihr nicht entgegen komme. Gegebenenfalls müsste man dann noch Jahrzehnte auf Verbesserungen warten. Sie wollte daher wissen, ob die für die Sanierung der Brücke zur Verfügung stehenden Bundesmittel auch für den dreigleisigen Neubau gelten würden und bat insoweit um Klärung durch die Verwaltung. Außerdem bat sie um einen erneuten Sachstandsbericht im Ausschuss über den Fortschritt der Verhandlungen sowie über den vorgesehenen Zeitrahmen der Maßnahme.

Auch Abg. H. Becker konnte sich inhaltlich den Ausführungen des Abg. Jablonski anschließen. Problematisch sei aber, dass die für die neue S 13 erforderlichen 430.000 Zug-Km bisher noch nicht vom Land übernommen worden seien. Nach seinem Kenntnisstand sperre sich die Agentur Nahverkehr hiergegen. Die vorzeitigen Erfolgsmeldungen seien somit verfrüht gewesen. Er bat die Verwaltung, die perspektivischen Erfolgsaussichten des weiteren Vorgehens noch einmal darzustellen.

KVD Karcher verdeutlichte, man befinde sich in der Vorbereitung des Erörterungstermins im Planfeststellungsverfahren. Ziel sei auch im weiteren Verfahren ein möglichst weitgehendes Einvernehmen der Beteiligten. Empfohlen worden sei, der DB im Erörterungstermin einen konkreten Planungsvorschlag zu unterbreiten. Er verwies hierbei auch auf den Neubau der ICE-Strecke, wo diese Vorgehensweise zum Erfolg geführt habe. Die Finanzierung einer Streckenführung bzw. eines Brückenneubaus erfolge in der Tat aus unterschiedlichen „Töpfen“. Dem Bauwilligen – so hoffe er – werde es aber schwer fallen, gegen einen solchen Neubau zu argumentieren, soweit der Nachweis geführt werden könne, dass dies vorteilhafter sei. Der Zeitrahmen des Verfahrens sei schlecht kalkulierbar. Eine fortwährende Unterrichtung des Ausschusses über den Verfahrensfortschritt sei aber selbstverständlich.

Für Abg. Tandler war fraglich, ob man sich mit der heutigen Beschlussvorlage nicht in eine Einbahnstraße manövriere, da die Finanzierung eines Neubaus möglicherweise nicht gesichert sei. Dieses Projekt sei aber dringend erforderlich. Daher müsse diese Frage vor einer Beschlussfassung zunächst geklärt werden.

Abg. H. Becker wies darauf hin, dass die S 13 nach seiner Kenntnis hochgradig gefährdet sei. Die Agentur Nahverkehr sei nicht begeistert über diese zusätzliche Strecke in dieser Region. Hier finde ein Verteilungskampf statt, der sich verschärfe durch die Kürzung der Bundesregionalisierungsmittel im Zuge der Fortschreibung 2007. Seine Prognose sei, dass alles, wofür nicht Mitte/Ende 2006 eine feste Finanzierungszusage des Landes vorliege, für lange Zeit nicht mehr realisiert werden könne. Insoweit sei Eile geboten. Außerdem überarbeite die Bahn derzeit das Betriebskonzept für den gesamten Teilbereich, wobei sie versuche, mit einer nur teilweisen Verstärkung des derzeitigen Ausbauzustandes auszukommen. Sachlich sei man sich hier einig. Aus den bereits dargestellten Erwägungen könne man den heutigen Beschluss aber nicht so einseitig wie hier formuliert, fassen. Ansonsten bestehe die Gefahr, dass man sich „selbst an die Wand nagele“.

Abg. Küpper schloss sich den Ausführungen seiner Vorredner an. Er fragte, ob man die Beschlussfassung vertagen könne.

KVD Karcher verneinte dies, da der Erörterungstermin am 27.06.2005 anstehe. Dieser könne auch nicht verschoben werden. Die grundsätzliche Stellungnahme des Rhein-Sieg-Kreises liege bereits vor. Hierin habe man ein neues Brückenbauwerk gefordert. Dabei wolle man in Abstimmung mit den regionalen Partnern in Sankt Augustin und Troisdorf auch bleiben. Auch er sehe die Gefahr geringerer Finanzierungsspielräume. Dennoch sollte man von der Forderung nach Verbesserungen nicht abrücken. Im Zuge des Baus der ICE-Neubaustrecke habe man die Erfahrung gemacht, dass man konkret und dauerhaft argumentieren und konkrete Gegenvorschläge unterbreiten müsse. Dann habe es die DB schwerer, sich mit ihren Positionen durchzusetzen.

Abg. J. Becker führte aus, es werde aufgrund der Finanzlage sowohl im Bund als auch im Land Einsparungen im investiven Bereich geben. Welche konkreten Maßnahmen, insbesondere im Hinblick auf eine Sanierung oder einen Neubau, noch umsetzbar seien, könne niemand voraussagen. Von daher könne man auch die Beantwortung der eigenen Priorität nicht davon abhängig machen, was im Finanzplan besser durchzusetzen sei. Er plädierte insoweit dafür, dem Beschlussvorschlag zuzustimmen. Bei Bedarf sei man auch später noch zu einem Umschwenken in der Lage.

Abg. H. Becker wies nochmals auf das Zeitfenster zur Übernahme der Zug-Km für die S 13 bis Mitte 2006 hin. Sollte dies nicht erreicht werden können, sei seiner Ansicht nach „der Zug abgefahren“. Er empfehle daher dringend, nochmals Gespräche mit der Bezirksregierung im Hinblick auf Hintergrundinformationen zur Übernahme der Zug-Km und zum Betriebskonzept aufzunehmen.

Abg. Andres machte darauf aufmerksam, dass es hier um Gelder aus dem „Bonn-Berlin-Ausgleich“ gehe, die dieser Region zustehen. Sie bat die Verwaltung, hier noch einmal nachzuhaken.

Abg. Tandler warnte, die heutige Festlegung auf den Brückenneubau könnte möglicherweise auch einen Ausstieg bedeuten. Nach Mitteilung des Bundestagsabgeordneten Göllner seien für eine Sanierung Mittel vorhanden. Man dürfe hier keinen Fehler begehen, da alle die S 13 wollten.

Abg. Schulz bat die Verwaltung um kurzfristige Klärung, ob die zur Verfügung stehenden Mittel für eine Sanierung auch für einen Neubau zur Verfügung stehen. Er regte insoweit einen entsprechenden Vorratsbeschluss heute an, damit man hier „keine Tür zuschlage“.

Abg. Jablonski entgegnete, dass der Rhein-Sieg-Kreis nicht über die Verwendung von Bundesmitteln entscheide. Er verwies auf Unterschriftensammlungen in Friedrich-Wilhelms-Hütte und Menden gegen die alte Brücke. Von daher werde man heute öffentlich und klar in Richtung DB und Eisenbahnbundesamt signalisieren, dass der Rhein-Sieg-Kreis einen Brückenneubau fordere. Im übrigen habe die DB ja anerkannt, dass der Lärmpegel hier zu hoch sei, auch wenn die S 13 nicht kommen sollte. Auch dann stünden somit die Mittel für eine Sanierung der alten Brücke zur Verfügung.

B.Nr. **Der Planungs- und Verkehrsausschuss beschloss, die Verwaltung zu beauftragen, zusammen mit den Städten Troisdorf und Sankt Augustin im Erörterungstermin für einen Brückenneubau einzutreten.**
16/05

Abst.- **Einstimmig.**
Erg.: