

Abg. Metz stellte fest, die im Rahmen der Ausschreibung vorgegebenen Fahrzeiten können mit der vorhandenen Infrastruktur nicht erreicht werden. So wichtig die Maßnahmen zur Stabilisierung des Fahrplans auch waren, sie seien aber kein Ersatz für eine langfristige, nachhaltige Perspektive für die Voreifelbahn. Die Fraktionen CDU, DIE GRÜNEN und FDP haben sich deshalb gemeinsam dazu entschlossen, einen Antrag zur Elektrifizierung der Voreifelbahn zu stellen. Natürlich sei es richtig, dass man für ein solches Projekt mehr Bundesmittel benötige. Es werde dann aber auch erwartet, dass der NVR die Elektrifizierung der S 23 als prioritäre Maßnahme übernehme. Das veränderte Betriebskonzept habe gezeigt, dass eine Elektrifizierung dringend geboten sei, zumal auf dieser Linie 23.000 Fahrgäste/Tag befördert werden und das Erreichen der Anschlussverbindungen in Bonn und Euskirchen eine wichtige Rolle spiele. Es solle eine Machbarkeitsstudie nicht nur für die technischen Fragen des Umbaus, sondern auch für die betriebliche Einbettung erstellt werden. Mit dem Antrag solle aber auch erreicht werden, dass die Elektrifizierung – soweit möglich – vor Ablauf des Dieselvertrages im Jahr 2033 umgesetzt werde. Alle Antragsteller würden sich über eine breite Zustimmung sehr freuen.

Stv. Beu (Vorsitzender des Ausschusses für Planung, Verkehr und Denkmalschutz der Bundesstadt Bonn) schloss sich auch im Namen der Bonner Fraktionskollegen den Ausführungen des Abg. Metz an und ergänzte, auch wenn der Dieselvertrag noch mehr als ein Jahrzehnt laufe, sei es der Wunsch der ganzen Region, dass mit den Vorplanungen zur Elektrifizierung bereits jetzt begonnen werde. Verträge seien änderbar, wenn alle Vertragsparteien einverstanden seien und er sei sicher, dass man dann auch Möglichkeiten zur EU-rechtskonformen Umsetzung vor Ablauf des Dieselvertrages finden werde.

Stv. Moll unterstützte den von Herrn Abg. Metz vorgetragenen Antrag und führte ergänzend aus, er wünsche sich auch eine Machbarkeitsstudie zur Erweiterung der S 23 in den Südbereich von Bonn und vor allem ins Ahrtal. Er bitte im Rahmen der Machbarkeitsstudie auch zu prüfen, wie man die Gleisführung im Hbf Bonn verändern könne. Dort könnte man das ehemalige Stumpfgleis wieder in Betrieb nehmen, um das Wenden für die RB 30 sicherzustellen. Aus der Sicht der Verkehrspolitik sei es eine große Herausforderung, das Schienennetz so zu perfektionieren, dass man von Euskirchen ohne Umstieg bis ins Ahrtal fahren könne. Er bitte ausdrücklich darum, diesen Punkt als Gegenstand des Antrages mit zu berücksichtigen.

Herr Latsch und Herr Dr. Reinkober bestätigten, das Stumpfgleis werde in die Betrachtung aufgenommen, sofern eine entsprechende Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben werde.

Nachdem keine weiteren Wortmeldungen vorlagen, ließen die beiden Vorsitzenden, Abg. Steiner (RSK) und Stv. Beu (Stadt Bonn) über den vorliegenden Antrag jeweils gesondert für den Rhein-Sieg-Kreis und die Bundesstadt Bonn abstimmen.

Planungsamtsleiter (RSK) Dr. Sarikaya informierte die Ausschuss-Mitglieder im Anschluss an die Abstimmung, dass die Räte der Stadt Meckenheim und der Gemeinde Alfter ebenfalls einen Beschluss zur Elektrifizierung der S 23 gefasst haben.