

Der Vorsitzende, Abg. Steiner, erläuterte, zu TOP 5.1, 5.2 und 5.3 gebe es eine umfassende Verwaltungsvorlage (Anlage 3 der Einladung). Darüber hinaus seien zu diesem Thema mit Tischvorlage von heute ein gemeinsamer Antrag der CDU/GRÜNE-Kreistagsfraktionen vom 10.06.2015 und ein SPD-Antrag vom 11.06.2015 vorgelegt worden. Bei dem SPD-Antrag handele es sich um einen „Vertagungsantrag“, über den zuerst abgestimmt werden müsse, bevor man sich inhaltlich mit dem Thema befasse.

Abg. Tendler erklärte den Antrag seiner Fraktion. Der Punkt 2 des CDU/GRÜNEN-Antrages beinhalte einen Prüfauftrag. Dieser sei im SPD-Antrag aufgegriffen und um weitere Punkte ergänzt worden. Die Prüfungen seien aus seiner Sicht notwendig, um überhaupt über Punkt 1 abstimmen zu können. Eine Zustimmung oder Ablehnung zum Ausbau der Siegstrecke mache nur Sinn, wenn man alle Fakten kenne.

Wenn man heute dennoch eine Beschlussfassung wünsche, bitte er um getrennte Abstimmung über die Punkte 1 bis 3 des CDU-GRÜNEN-Antrages.

Abg. Krauß dankte der Verwaltung für die umfassende Vorlage. Das Thema sei vor Antragstellung sehr intensiv in der Fraktion diskutiert worden. Es spreche sicherlich nichts gegen eine getrennte Abstimmung der einzelnen Punkte des Antrags. Die Aufteilung zwischen Punkt 1 und 2, die Herrn Abg. Tendler widersprüchlich vorkommen mag, sei dem Umstand geschuldet, dass der Kreis nur eine begrenzte Zuständigkeit habe. Selbst wenn der Kreis den Ausbau der Siegstrecke für den Güterverkehr ablehne, werde eine Überprüfung stattfinden. Damit diese nicht oberflächlich ablaufe, möchte seine Fraktion wenigstens die Rahmenbedingungen hierfür festlegen. Punkt 1 enthalte eine „qualifizierte Ablehnung“, weil nach Auffassung seiner Fraktion ausreichend Fakten vorliegen, dass der Ausbau zur Steigerung des Güterverkehrs eine Maßnahme zu Lasten der Bevölkerung sei.

Abg. Tendler führte aus, das Thema „Zweigleisiger Ausbau der Siegstrecke“ werde bereits seit zehn Jahren diskutiert und fraktionsübergreifend gefordert. Eine Wendung habe es erst gegeben, seit dem von „Güterverkehr“ die Rede sei. Über eins müsse man sich im Klaren sein: In einem Industrieland wie Deutschland müssen Güter befördert werden und zwar auf der Straße, in der Luft, auf dem Wasser und auch auf der Schiene. Drei Transportmittel verursachen viel Lärm. Dennoch müsse man zunächst genau untersuchen, welche Lärmschutzmaßnahmen und sonstigen Infrastrukturmaßnahmen (Brückensanierungen, Tunnel usw.) erforderlich seien. Bevor nicht alle Fakten untersucht und bekannt seien, sollte keine Entscheidung getroffen werden. Denn damit lehne man nicht nur den Güterverkehr, sondern den zweigleisigen Ausbau des Siegtals insgesamt ab. Es sei bekannt, dass die Züge mit dem Pendlerverkehr immer noch überlastet seien. Der Ausbau trage mit dazu bei, die Infrastruktur an der Oberen Sieg zu verbessern.

Abg. Metz erläuterte, Ziel der Korridorstudie war die Entlastung des Mittelrheintals. Als wesentliches Ergebnis sei dabei leider die einfachste Lösung, nämlich die Belastung einer anderen Region, herausgekommen. Streng genommen werde noch nicht einmal eine Entlastung des Mittelrheintals, insbesondere unserer Orte Sankt Augustin, Königswinter, Bad Honnef, erreicht, da nur die Zuwächse im Güterverkehr auf die Siegstrecke verlagert werden sollen. Es stelle sich die Frage, ob es sein könne, dass der Rhein-Sieg-Kreis nach zwei Güterverkehrsstrecken, nämlich der 300 Güterzüge/Tag umfassenden rechten Rheinstrecke und der 100 Güterzüge/Tag umfassenden linken Rheinstrecke, nun noch eine laut Studie 85 Güterzüge/Tag umfassende Siegstrecke hinzu bekomme. In der Studie werden verschiedene Festlegungen getroffen:

- Prognostizierte Maximalkapazität von 244 Zügen/Tag
- Belastung in der 1. Ausbaustufe ca. 75 Züge/Tag

- Belastung in der 2. Ausbaustufe ca. 85 Züge/Tag
- Ausbau der eingleisigen Streckenabschnitte zwischen Hennef-Blankenberg und Eitorf-Merten sowie zwischen Windeck-Schladern und Rosbach
- Erweiterung des Streckenprofils
- Blockverdichtung in der 1. Ausbaustufe
- 3. S-Bahngleis zwischen Troisdorf und Hennef in der 2. Ausbaustufe

Im Ergebnis empfehle die Studie, den Ausbau der Siegstrecke in den Bundesverkehrswegeplan aufzunehmen. Hierüber werde im Herbst entschieden. Deshalb müsse man sich jetzt überlegen, wie man sich zu den Maßnahmenvorschlägen positioniere. Den Punkt 2 habe man in den Antrag aufgenommen, weil die Ergebnisse einer Analyse ganz wesentlich von den Auftragsvorgaben abhängen. Durch den Ausbau der eingleisigen Streckenabschnitte entstehe nicht automatisch ein Anspruch auf Lärmschutz an den heute schon zweigleisigen Abschnitten. Es sei aber zwingend notwendig, solche Zahlen in die Kosten-Nutzen-Betrachtung mit einzubeziehen. Aufgrund der in der Studie heute schon enthaltenen ganz wesentlichen Festlegungen ergebe sich die ablehnende Positionierung der CDU/GRÜNEN-Koalition zum Ausbau der Siegstrecke zur Steigerung des Güterverkehrs (Punkt 1 des Antrags). Seine Fraktion wolle keinen Ausbau, der keine Entlastung für das Mittelrheintal bringe und der die Lärmschutzmaßnahmen an der Siegstrecke nicht berücksichtige. Die Siegstrecke solle kein weiterer Güterverkehrskorridor werden. Dagegen fordere seine Fraktion natürlich auch weiterhin, dass die Verkehrsinfrastruktur auf der Siegstrecke für den Personenverkehr verbessert werde.

Abg. Höhner unterstrich, nach der derzeitigen Faktenlage, die weder das Lärmschutzproblem berücksichtige, noch Aussagen über Bahnübergänge oder Planfeststellungsverfahren enthalte, könne dem Ausbau der Siegstrecke für den Güterverkehr nicht zugestimmt werden.

Abg. Dr. Kuhlmann dankte der Verwaltung für die informative und fundierte Vorlage. Allerdings seien die möglichen Auswirkungen der Studie auf den Schienenverkehr im Siegtal derzeit noch nicht absehbar. Unklar seien vor allem der Umfang des zu erwartenden Güterverkehrs, die Streckenauslastungen, die zwingend notwendigen Lärmschutzmaßnahmen, die Beseitigung von Bahnübergängen und vor allem auch der Kostenrahmen. Die FDP Rhein-Sieg habe deshalb ihre Position noch nicht abschließend festgelegt. Klar sei, dass die Siegstrecke erhebliche qualitative Mängel und Engpässe aufweise. Insofern sei der in der Korridorstudie empfohlene zweigleisige Ausbau grundsätzlich zu begrüßen und entspreche auch der langjährigen Forderung seiner Fraktion: „Mehr Güter von der Straße auf die Schiene“. Aus seiner Sicht biete die Korridorstudie die einmalige Chance, den Ausbau der Siegstrecke im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) zu verankern. Die von der CDU/GRÜNEN-Koalition beantragte und aus seiner Sicht „voreilige Ablehnung“ sei nicht sehr hilfreich. Natürlich gebe es große Sorgen der Anrainer hinsichtlich der Lärmbelastigung, die man sehr ernst nehmen müsse. Ohne breite Akzeptanz in der Bevölkerung sei dieses Projekt sicherlich nicht realisierbar. Die FDP-Fraktion werde dem zweigleisigen Ausbau insbesondere nur dann zustimmen, wenn für die gesamte Siegstrecke ein überzeugendes Lärmschutzprogramm nach den neuesten Standards vorgelegt werde. Außerdem müssten die zahlreichen Bahnübergänge möglichst weitgehend beseitigt werden. Diese Forderung müsste auch in der Stellungnahme des Rhein-Sieg-Kreises an das Bundesverkehrsministerium aufgenommen werden. Seine Fraktion habe sich zwar noch nicht festgelegt, sehe aber für die Region mehr Chancen als Risiken für den zweigleisigen Ausbau.

Abg. Krauß betonte, seine Fraktion habe es sich nicht leicht gemacht, im Gegenteil sie habe sich sehr intensiv und unvoreingenommen mit dem Thema auseinandergesetzt. Sicherlich seien mit dem Ausbau auch Chancen verbunden und natürlich werde der Ausbau schon seit vielen Jahren von allen gefordert (s. hierzu auch Pressemitteilung der Landräte aus dem Jahre 2008, handschriftlich S. 13 der Einladung). Auch habe man dem Bürger gegenüber immer wieder

betont, dass eine Verbesserung des SPNV-Angebotes nur über einen zweigleisigen Ausbau möglich sei. Darauf beruhten auch die positiven Meldungen aus dem östlichen Rhein-Sieg-Kreis. Jetzt gehe es aber um den Güterverkehr und den damit verbundenen Bahnlärm. Dieser werde zunehmen. Deshalb müsse man zum jetzigen Zeitpunkt ein Signal setzen: „Nein zu mehr Lärm an der Siegstrecke!“.

Der Vorsitzende wies darauf hin, dass als Alternative auch eine Neubaulinie an der Bundesautobahn oder eine Tunnellösung in Frage komme. Man könne zwar darüber diskutieren, ob dies realistisch sei, aber solange man nicht wisse, was die Siegthalstrecke tatsächlich koste, werde man nie einen wirtschaftlich fairen Vergleich vornehmen können. Dem Rheintal helfe letztendlich nur eine Neubaustrecke und nicht der Ausbau der Siegthalstrecke.

SkB Schlömer äußerte, er sei ziemlich schockiert über die Zahlen, die in den vergangenen Wochen zur Korridorstudie in der Presse kundgetan wurden. Dadurch wurden die Anwohner entlang der Siegstrecke völlig verunsichert. Um die Bürger über die tatsächlichen Fakten der Studie zu informieren, habe seine Fraktion Veranstaltungen durchgeführt. In der Studie werde viel zu aktueller Verkehrsauslastung und zu Prognosen für die kommenden Jahrzehnte gesagt. Dennoch müssen noch eine ganze Menge von Fragen gestellt werden, bevor man zu einer vernünftigen Beschlussfassung kommen könne. Nach der Verkehrsverflechtungsprognose 2030 könne die Siegstrecke auch ohne zweigleisigen Ausbau mit 62 Güterzügen ausgelastet werden. Derzeit fahren dort 25 Züge, so dass noch genügend Puffer für den Güterverkehr bestehe. Das sei aber in der Form sicherlich nicht gewollt. Wenn dort mehr Güterverkehr fahren solle, dann müsse auch entsprechendes Zahlenmaterial zu Brückensanierungen, Art und Umfang von Schallschutzmaßnahmen entlang der gesamten Strecke und an den Zügen selber, Bahnübergängen und Tunneln vorgelegt werden. Erst dann könne eine Entscheidung getroffen werden.

Abg. Kemper stellte fest, bei der derzeitigen Faktenlage könne man dem Ausbau weder zustimmen noch ablehnen. Die LINKE-Fraktion und die Gruppe FUW/Piraten befürworten den Ausbau, wenn die Rahmenbedingungen stimmen. Aber das sei zurzeit noch nicht sichergestellt. Das habe auch Herr Abg. Höhner so gesehen. Insofern verstehe er nicht, wie seine Fraktion den Ausbau der Siegthalstrecke bereits heute ablehnen könne. Bezogen auf die Aussage von Herrn Abg. Metz, dass der Ausbau nicht das Mittelrheintal entlaste, entgegnete er, dass bei einer anzunehmenden Zunahme des Güterverkehrs zumindest die Straßen entlastet würden. Jetzt habe man die einmalige Chance den Ausbau der Siegthalstrecke einschließlich notwendiger Lärmschutzmaßnahmen mit zu gestalten. Bei heutiger Ablehnung des Antrages werde diese Chance vertan.

Abg. Dietrich begrüßte seitens der AfD-Fraktion ausdrücklich die sachliche und ausgewogene Vorlage der Verwaltung, insbesondere Punkt 5 der Stellungnahme zu den Fragen der CDU-Fraktion (handschriftlich S. 10 der Einladung). Insgesamt sehe auch seine Fraktion mehr Chancen als Risiken im zweigleisigen Ausbau der Siegthalstrecke, auch wenn dies zu einer stärkeren Verlagerung von Güterverkehr führe. Die zurzeit bestehende Unterauslastung werde sich bei steigendem Güterverkehrsaufkommen auf Dauer nicht halten lassen können. Insofern spreche alles für einen Ausbau und der Kreis sollte versuchen, das Beste daraus zu machen.

Abg. Tendler modifizierte den Antrag seiner Fraktion dahingehend, dass die Beschlussfassung über die Punkte 1 und 3 des gemeinsamen CDU/GRÜNE-Antrags vom 10.06.2015 vertagt und Punkt 2 wie folgt ergänzt wird:

Der Rhein-Sieg-Kreis besteht darauf, dass bei einer Überprüfung des etwaigen Ausbaus der Siegstrecke im Zuge der Bundesverkehrswegeplanung, die zwingend eine Wirtschaftlichkeitsbetrachtung der Maßnahmen voraussetzt, sämtliche Kosten aller

Lärmschutzmaßnahmen und sonstigen Infrastrukturmaßnahmen (Bahnübergänge, Brückensanierungen, Tunnel) an der gesamten Strecke auf Basis der maximal möglichen Güterzugfrequenz in die Kosten-Nutzen-Betrachtung eingehen. Ebenso müssen Streckenauslastungen nach der Verkehrsverflechtungsprognose 2030 untersucht werden.

Abg. Metz betonte nochmals, im Bundesverkehrswegeplan-Verfahren werde auf Basis grober Rahmendaten entschieden, ob ein Projekt weiter verfolgt werden solle oder nicht und diese Weichenstellung habe man im kommenden Herbst. Deshalb müsse man jetzt Position beziehen. Der Bundesverkehrswegeplan plane nicht die S 19, sondern eine Güterfernverkehrsstrecke. Ein „Nein“ zur Güterfernverkehrsstrecke bedeute nicht Stillstand für die Siegstrecke und weitere Ausbaumaßnahmen.

Abg. Franken schloss sich den Ausführungen seines Vorredners an. Auch seine Fraktion habe sich erst nach ausführlicher Diskussion eine Meinung gebildet. Die Verwaltungsvorlage befürworte zwar grundsätzlich den Ausbau, weil es in der Vergangenheit immer um Personenverkehr gegangen sei. Jetzt sollen dort aber im vermehrten Maße Güterzüge fahren. In der Studie werde die „Lösung Siegtalstrecke“ pauschal gerechnet. In den genannten Kosten könne kein Lärmschutz enthalten sein. In der nächsten Konsequenz werde dann entschieden, die Siegtalstrecke zur Güterfernverkehrsstrecke auszubauen, weil es die günstigste Alternative sei. Seine Fraktion habe sich entschlossen, das abzulehnen. Für einen fairen Vergleich der Alternativen müsse man realistische Zahlen heranziehen. Dann komme man vielleicht doch zu einer großen Lösung (Neubau entlang der Autobahn oder Tunnellösung), die auch die Bürger entlang der Rheintalstrecke entlasten würde.

Abg. Seelbach stellte sich die Frage, ob die CDU/GRÜNE-Koalition überhaupt einen zweigleisigen Ausbau der Siegstrecke wolle. Der letzte Absatz des gemeinsamen Antrages weise darauf hin, dass „ein Ausbau der Siegstrecke je nachdem sogar den SPNV und Planungen zur Verbesserung gefährden könne“.

Der Vorsitzende bemerkte, der zweigleisige Ausbau für den SPNV (S-Bahn) sei bereits im NVR – gemeinsam mit der SPD – beantragt und beschlossen worden.

SkB Schlömer wies nochmals darauf hin, dass man mit einer Zunahme des Güterverkehrs rechnen müsse und sich dieser ein Ventil suche, egal ob auf der Schiene oder anderswo. Er habe ja bereits dargestellt, dass die Siegstrecke zurzeit noch nicht ausgelastet sei. Diese Kapazitäten – insbesondere auch nachts – würden dann genutzt und zwar ohne besonderen Lärmschutz. Jetzt habe man noch die Möglichkeit, Forderungen zu stellen. Er sei davon überzeugt, dass man sich vor einer Entscheidung über die Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan sehr wohl noch mit den Kosten-Nutzen-Berechnungen auseinandersetzen werde. Der Kreis müsse allerdings die entsprechenden Fragen hierzu stellen.

Nachdem keine weiteren Wortmeldungen vorlagen, ließ der Vorsitzende über den von Herrn Abg. Tandler modifizierten SPD-Antrag (Vertagung der Punkte 1 und 3 des gemeinsamen CDU/GRÜNE-Antrags vom 10.06.2015 und Ergänzung des Punktes 2) sowie über die einzelnen Punkte des gemeinsamen Antrags CDU/GRÜNE getrennt abstimmen.