

SkB Gräf wies darauf hin, dass die Verlängerung der S 19 über Herchen bis nach Au (Sieg) sowohl beim Zielnetz 2020 (3. Spiegelstrich, S. 37 der Einladung) als auch beim Zielnetz 2025 (3. Spiegelstrich, S. 38 oben der Einladung) aufgeführt sei. Er erkundigte sich, ob die Doppelnennung so richtig sei.

Dipl.-Geogr. Dr. Berbuir dankte für den Hinweis und sagte zu, die Doppelnennung in die Stellungnahme des Rhein-Sieg-Kreises an den NVR aufzunehmen.

Abg. Metz bemerkte, im letzten Ausschuss habe man über die ÖPNV-Bedarfsplanung des Landes beraten, jetzt werde die betriebliche Planung des NVR vorgelegt. Diese Themen seien wichtig, auch wenn es um langfristige Planungen gehe. Gerade in der heutigen Zeit bekomme man deutlich zu spüren, wie Ausschreibungen über Zeiträume von 15-20 Jahren die Handlungsspielräume erheblich einschränken können. In der Stellungnahme der Verwaltung werde unter Punkt a) (S. 38 der Einladung) die Verlängerung der S 13 bzw. S 19 und unter Punkt d) die Weiterführung des RRX 4 angesprochen. Damit werde eine Verbesserung der Kapazitätsprobleme auf der Siegstrecke erreicht. Klar sei aber auch, dass die S 13 in 10 Jahren von Troisdorf nach Beuel geführt werden solle und eine gleichzeitige Verlängerung bis Herchen oder Au/Sieg dann nicht mehr möglich sein werde. Auf dieses konzeptionelle Problem gebe der Nahverkehrsplan keine Antwort. Eine Lösung wäre z.B., den RRX als zusätzlichen RE bis ins Siegtal zu verlängern. Er bitte die Verwaltung, das Problem offensiv beim NVR anzusprechen und eine verbindliche und funktionierende Planung einzufordern.

SkB Schlömer ging davon aus, dass die S 19 auch 2026 noch die Sieg hochfahren werde. Alles andere ergebe für ihn keinen Sinn. Dies hänge sowohl vom Ausbau des Kölner Knotens, als auch vom zweigleisigen Ausbau der Siegstrecke ab. Er hoffe, dass der Ausbau der Siegstrecke im Bundesverkehrswegeplan 2015 positiv bewertet werde, weil davon auf jeden Fall auch der Personenverkehr profitieren werde.

Der Vorsitzende, Abg. Steiner, wies darauf hin, dass diese Diskussion bereits im Ausschuss geführt worden sei und dies von einigen Fraktionen durchaus kritischer gesehen werde.

Abg. Höhner betonte, die jetzt vorgesehene Verlängerung der S 19 bis nach Au/Sieg sei auch bei eingleisiger Streckenführung möglich. Hauptproblem sei vielmehr der erforderliche Ausbau des Kölner Knotens. Einen Ausbau der Strecke als Güterverkehrskorridor brauche die Region nicht.

Abg. Metz widersprach Herrn SkB Schlömer und Herrn Abg. Höhner. Es sei auch, aber nicht nur ein Problem des Kölner Knoten. Wenn die S 13 nach Beuel geführt werde und gleichzeitig die S 12, S 13 und S 19 bis ins Siegtal beibehalten werden solle, bedeute dies, dass eine ganz neue S-Bahn eingerichtet werden müsse und das verursache schon in Troisdorf betriebliche Schwierigkeiten. Der Bund werde aber den zweigleisigen Ausbau nur durchführen, wenn die Strecke für den Güterverkehr genutzt werden könne.

Abg. Krauß machte deutlich, dass der Ausbau des Knotens Köln letztendlich von den zur Verfügung gestellten Mitteln abhängen. Die Mittelverteilung in NRW müsse verbessert werden. Die Engpässe seien vorhanden und die Verlängerung der S 13 (S 19) sei bisher nur als Provisorium eingerichtet worden. Außerdem müsse der Infrastrukturausbau der Siegstrecke für den SPNV und der Ausbau für den Güterverkehr getrennt betrachtet werden. Die Koalition habe sich hierzu positioniert; jetzt müsse die Entscheidung im BVWP abgewartet werden. Entscheidend sei aber, dass die Mittelverteilung in NRW verändert werde. Hierzu könne Herr SkB Schlömer als MdL beitragen. Abschließend erkundigte er sich bei der Verwaltung, wie der Anteil des Rhein-Sieg-Kreises an der Machbarkeitsstudie zur Elektrifizierung der S 23 finanziert

werden solle, da hierfür bisher keine Mittel im Haushalt eingestellt wurden.

SkB Schlömer antwortete, allen Politikern müsse daran gelegen sein, eine dauerhafte Lösung für die S 19 im Siegtal zu finden. Auf Landesebene gebe man sich Mühe, eine gerechtere Verteilung der Mittel zu erreichen. Auch das Land NRW werde mehr Gelder bekommen. Insofern sei er zuversichtlich, dass sich die Finanzausstattung des NVR verbessern werde.

Dipl.-Geogr. Dr. Berbuir erklärte, die Kosten für die Machbarkeitsstudie Elektrifizierung der S 23 werde zu jeweils 25 % auf den NVR, die Stadt Bonn, den Kreis Euskirchen und den Rhein-Sieg-Kreis aufgeteilt. Der Kostenanteil für den Rhein-Sieg-Kreis in Höhe von ca. 15.000 € könne durch Umschichtung von Haushaltsmitteln finanziert werden.