

Herr Emmanouilidis, Planungsbüro Spiekermann, stellte die bisherigen Ergebnisse vor. Seine Präsentation ist der Niederschrift als Anlage 5 beigefügt.

Stv. Beu, Vorsitzender des Ausschusses für Planung, Verkehr und Denkmalschutz der Bundesstadt Bonn, machte deutlich, dass alleine die Zeitersparnis durch die Elektrifizierung ausreiche, um den ursprünglichen Fahrplan mit den verbesserten Anschlüssen in Bonn und Euskirchen wieder einzuführen. Bei der jetzigen Infrastruktur sei dann auch ein 30- bis 15-Minuten-Takt wieder möglich. Der ursprüngliche Fahrplan konnte durch die Errichtung der vier zusätzlichen Haltepunkte nicht mehr realisiert werden.

Herr Emmanouilidis bestätigte, das Zielnetz des NVR für 2020 sehe noch einen 15/30-Minuten-Takt vor, der bei einer Elektrifizierung voll fahrbar sei.

Abg. Krauß nahm Bezug auf den bei einem 10/20-Minuten-Takt erforderlichen zweigleisigen Ausbau zwischen Witterschlick und Kottenforst und Rheinbach – Odendorf (t.w.) (s. Folie 6 der Präsentation) und fragte nach, was in diesem Falle „teilweise“ bedeute.

Herr Emmanouilidis antwortete, der zweigleisige Ausbau müsste bis kurz vor Odendorf erfolgen.

Abg. Krauß äußerte, für die überschlagene Wende in Bonn Hbf werden Gleis 4 und 5 benötigt. Hier gebe es bereits Kapazitätsengpässe. Er wollte wissen, ob der Gutachter das Gleis 407 (ehemaliges Stumpfgleis neben Gleis 1) auch in die Überlegungen einbezogen habe.

Herr Emmanouilidis wies darauf hin, dass er die Studie zur Gleisverfügbarkeit nicht durchgeführt habe. Er könne die Antwort aber gerne zu Protokoll nachreichen.

Abg. Krauß führte aus, bis 2033 sei man an das Dieselnetz vertraglich gebunden. Bis dahin müssten die Voraussetzungen zur Elektrifizierung spätestens geschaffen sein. Zwischen Verkehrsexperten und Fahrzeugherstellern sei es strittig, ob dann überhaupt noch eine Oberleitung erforderlich sei, oder ob eine vom Fahrzeug mitgeführte Batterie ausreiche, um die gesamte Strecke zu bedienen. Er erkundigte sich, ob in der Machbarkeitsstudie von der Errichtung einer Oberleitung ausgegangen worden sei.

Herr Emmanouilidis bestätigte dies.

Abg. Krauß fragte abschließend nach, ob in der endgültigen Studie auch die Ergebnisse auf den jeweiligen Teilabschnitten Münstereifel – Euskirchen, Euskirchen – Bonn, Bonn – Mehlem dargestellt seien.

Herr Emmanouilidis stellte klar, dass in der Studie folgende Teilabschnitte betrachtet würden:

- Vollelektrifizierung von Bad Münstereifel über Euskirchen bis Bonn, anschließend weiter bis Bonn-Mehlem;
- Teilelektrifizierung von Euskirchen bis Bonn, anschließend weiter bis Bonn-Mehlem,

Stv. Moll bat den Gutachter, die in der Studie durchgeführten Prüfungen zur S 17 bezogen auf den Streckenabschnitt Bonn-Mehlem bis Bonn Hbf zu erläutern.

Herr Emmanouilidis informierte, im Rahmen der Studie werde geprüft, ob die zukünftige S 17 von Köln über Bonn weiter nach Bonn-Mehlem oder ob die S 23 von Bonn Hbf weiter nach Bonn-Mehlem geführt werden solle. Abschließende Ergebnisse liegen aber bisher noch nicht vor.

Abg. Krupp interessierte insbesondere der zweigleisige Ausbau im Rahmen der Elektrifizierung und die Rückkehr zu früheren Taktzeiten. Bisher sei der zweigleisige Ausbau immer als schwierig bis fast unmöglich dargestellt worden. Für die Realisierung eines 10/20-Minuten-Taktes sei er aber unbedingt erforderlich. Sie fragte nach, wie realistisch der Gutachter den Ausbau einschätze.

Herr Emmanouilidis erklärte, aus technischer Sicht sei der zweigleisige Ausbau machbar und auch die Nutzen-Kosten-Betrachtung sehe nicht so schlecht aus. Genaue Zahlen könne er aber heute noch nicht nennen.

Stv. Dr. Redeker kam zurück auf die Wendemöglichkeiten im Hbf Bonn. Aus eigener Erfahrung könne er sagen, dass die Rhein-Ahr-Bahn nur sehr selten auf dem Gleis 4 stehe. Sie müsse also woanders gewendet und zwischengeparkt werden. Das Gleis 4 werde allerdings für zahlreiche andere Zugdurchfahrten benötigt.

Stv. Beu berichtete, ursprünglich sei in Bonn angedacht worden, die RB 30 und die RB 23 zu verbinden. Das wäre betrieblich auch sinnvoll gewesen, weil die RB 30 zum Teil bis zu 50 Minuten Standzeiten habe. Nach Meinung des NVR sei dies aber nicht realisierbar, weil die Hauptstrecke ebenerdig gekreuzt werden soll und die Kreuzungsmöglichkeit zur Voreifelstrecke am Probsthof mit der darüber liegenden Autobahn städtebaulich nicht möglich erscheint. Daher sei es jetzt sehr positiv, allein schon auf Grund der Elektrifizierung einen realistischen Ansatz zu haben, um den Ausschreibungsfahrplan fahren zu können. Darüber hinaus gebe es für die Elektrifizierung auch Landesfördermittel. Um eine frühestmögliche Umsetzung im NVR zu erreichen, begrüße er den als Tischvorlage vorgelegten Resolutionsvorschlag. Er hoffe, dass dieser heute auch einstimmig verabschiedet werden könne.

Herr Emmanouilidis sagte beziehend auf die Äußerungen von Herrn Stv. Redeker zu, Angaben zur Dimensionierung des Hbf Bonn mit dem Protokoll nachzureichen.

Hinweis der Verwaltung:

Das Planungsbüro Spiekermann hat die folgenden Angaben zur Gleisverfügbarkeit im Hbf Bonn nachgereicht:

„Im Zuge der Untersuchungen zur S-Bahn S17 linksrheinisch und zur S23 Voreifelbahn wurde die Gleisbelegung im Hbf. Bonn eingehend betrachtet. Das Gleis 407 wurde hierbei nicht einbezogen.

Mit einer Einführung der S17 und / oder S23 ist die Gleisbelegung zu überplanen. Neue Bahnsteigkanten sind nicht notwendig, aber die Herstellung neuer Weichenverbindungen. Bei der Durchbindung der S23 nach Bonn Bad Godesberg bzw. Bonn-Mehlem werden die beiden Gleise 404 und 405 nur für die S23 genutzt. Die Rhein-Ahr-Bahn muss daher ein anderes Gleis nutzen. Hier bietet sich das Gleis 402 an, da es von beiden Nord-Süd-Gleisen angefahren werden kann, ohne ein Kreuzen anderer Gleise zu bedingen. Das Gleis 402 steht dann für durchgehende Fahrten nicht zur Verfügung.

Als Endpunkt der S17 steht ebenfalls das Gleis 402 zur Verfügung. Die dortige Bahnsteigkante ist für die S17 und die Rhein-Ahr-Bahn ausreichend lang, um zwei Haltepositionen auszuweisen. Die Gleise 401 und 403 stehen den Fern-, Regional, und Güterverkehr zur Verfügung.

*Veranschaulicht wird dies im angehängten Gleisbelegungsplan“ (**s. Anlage 6**).*

Der Vorsitzende, Abg. Steiner, stellte abschließend den gemeinsamen Resolutionsentwurf der Kreistagsfraktionen CDU, GRÜNE, SPD und FDP zur Entwicklung der Voreifelbahn zur Abstimmung.