

Herr Emmanouilidis, Planungsbüro Spiekermann, stellte die bisherigen Ergebnisse vor. Einzelheiten können der als **Anlage 7** beigefügten Präsentation entnommen werden.

Stv. Moll äußerte, Herr Emmanouilidis habe die Streckenführung zwischen Bonn Hbf und Bonn-Mehlem als sehr kritisch umschrieben. Er bat darum, dies noch etwas näher auszuführen.

Herr Emmanouilidis antwortete, als sehr kritisch müssten vor allem die Abschnitte mit erforderlichem 4-gleisigem Ausbau eingestuft werden. Problematisch seien Bereiche mit beidseitig dichter Besiedelung und Bereiche, in denen vorhandene Brückenbauwerke angepasst werden müssen. Der Streckenabschnitt zwischen Bonn Hbf und Bonn-Mehlem werde zurzeit genau geprüft. Technisch seien bislang noch keine unlösbaren Probleme festgestellt worden. Schwierigkeiten könnte es bei den notwendigen Grundstückszukäufen links und rechts der Strecke geben.

AM Brückel bemerkte, wenn er die Ausführungen richtig verstanden habe, gehe es bei den Untersuchungen um den Ersatz des Regionalbahn-Angebotes durch eine S-Bahn mit entsprechend verdichtetem Takt. Er fragte nach, welche Überlegungen dazu geführt haben, den von Köln kommenden Verkehr in Bonn Hbf abzubinden und dort einen Umsteigezwang einzuführen. Er wollte wissen, ob der geplante 3- bzw. 4-gleisige Ausbau in ähnlicher Form funktionieren würde, wenn eine S-Bahn von Köln bis Bonn-Mehlem durchgeführt würde und stattdessen die S 23 am Hbf Bonn abgebunden würde. Aus seiner Sicht sei es nicht nachvollziehbar, warum eine bisher umsteigefreie Verbindung von Bonn-Mehlem in Richtung Köln gekappt werden solle.

Stv. Beu, Vorsitzender des Ausschusses für Planung, Verkehr und Denkmalschutz, entgegnete, es sei nicht so, dass der gesamte Regionalverkehr von Köln nach Bad Godesberg in Bonn gebrochen werden solle. Vielmehr soll sogar untersucht werden, ob nicht nur – wie bisher – eine, sondern zwei der RRX-Linien aus dem östlichen Ruhrgebiet weiter durchgeführt werden können. Problematischer werde es eher für den Bereich der Haltepunkte der Stadt Bornheim, wo bisher die Regionalbahnen halten. Hier sei natürlich auch der Gutachter gefragt, der die negativen und positiven Auswirkungen gegenüberstellen müsse. Die Mehrgleisigkeit soll auch dazu führen, dass die Kapazität auf der linksrheinischen Hauptstrecke erweitert werde, so dass erstmalig eine S-Bahn-Verbindung unabhängig vom Güter- und Fernverkehr realisiert werden könne und die heute häufigen Verspätungen entfallen.

Herr Emmanouilidis betonte, die S-Bahn solle den Verkehr ergänzen und nicht ersetzen, auch wenn es kleinere Anpassungen im Regionalbahnverkehr geben werde. Das werde aber zurzeit noch genauer untersucht. Anfangs sei geprüft worden, ob die S 17 von Köln über Bonn Hbf nach Bonn-Mehlem führen sollte. Bei der weiteren Untersuchung sehe es zurzeit so aus, als wenn die Weiterführung der S 23 bis Bonn-Mehlem positiver bewertet werden könnte als eine Weiterführung der S 17 über Bonn Hbf hinaus. Es sei aber noch nichts endgültig festgelegt. Klar sei nur, dass es technisch nicht möglich sei, beide S-Bahnen bis nach Bonn-Mehlem weiterzuführen.

Stv. Dr. Redeker bemerkte, die Auswahl hänge auch von der jeweiligen Fahrgastresonanz ab. Für viele Pendler aus Köln, Brühl oder Bornheim spiele die Anbindung des Regierungsviertels sicherlich eine große Rolle. Wichtig für die S 23 sei aber auch, dass sie unabhängig von dem Güter- und Fernverkehr geführt werde. Abschließend bat er noch einmal um Erläuterung der Abschnittsbildung für die jeweils geplante Mehrgleisigkeit zwischen Bonn und Mehlem.

Herr Emmanouilidis erklärte, es werde nicht untersucht, in welchen Bereichen eine 4-gleisigkeit technisch umsetzbar, sondern wo sie auf Grund des Begegnungsverkehrs und des Fahrplans zwingend notwendig sei.

Abg. Krupp stellte heraus, für sie sei klar, dass es eine Verlängerung der S 23, mindestens bis ins Regierungsviertel, geben müsse. Die hohen Nutzerzahlen der S 23 und die enormen Wachstumsprognosen bei der Wohnbevölkerung lassen keine andere Entscheidung zu.

Abg. Krauß betonte, es sei allen klar, dass Handlungsbedarf bestehe. Die Regionalbahnstrecke Köln – Bonn sei die Strecke mit dem höchsten Nachfragebedarf. Man habe jahrelang darum gekämpft, dass der Haltepunkt „Bonn-UN-Campus“ von allen Regionalbahnen und dem Regional-Express angefahren werde. Immer wieder sei darauf hingewiesen worden, dass dafür ein 3. Gleis zwischen Bonn und Mehlem erforderlich sei. Jetzt werde der Haltepunkt auch ohne 3. Gleis eingerichtet. Die Betriebskonzepte sehen vor, dass alle 3 Regionalbahnlinien (RB 26, RB 30, RB 48) und der RE 5 dort halten werden. Dadurch werden sehr viele umsteigefreie Verbindungen geschaffen, die den SPNV attraktiv machen. Abschließend fragte er nach, ob der auf Folie 6 dargestellte Ausbaustand der Gleise vom 28.11.2016 noch aktuell sei.

Herr Emmanouilidis äußerte, von Gutachterseite sei das der aktuelle Stand. Es werde aber noch einmal geprüft, ob bei Weiterführung der S 23 die Gleisabschnitte noch einmal verändert werden müssen.

Stv. Beu machte noch einmal deutlich, dass ein Schieneninfrastrukturausbau unverzichtbar sei, wenn man mehr Verkehr auf die Schiene bringen wolle und dafür gebe es unterschiedliche Zeithorizonte. Die Elektrifizierung sei im kleinsten Zeithorizont zu erreichen. Die Linienkonzeption müsse im NVR noch weiter diskutiert und dann zu einem späteren Zeitpunkt festgelegt werden.

Es gab keine weiteren Wortmeldungen.

Der Vorsitzende, Abg. Steiner, dankte dem Gutachter für den Zwischenstand. Das Thema werde auch die Gremien im NVR noch länger beschäftigen und auch in den Planungs- und Verkehrsausschüssen Bonn und Rhein-Sieg-Kreis werde weiter berichtet.