

Der Vorsitzende, Abg. Steiner, wies auf den heute hierzu als Tischvorlage verteilten gemeinsamen Antrag der Kreistagsfraktionen CDU, GRÜNE, SPD und FDP hin (s. **Anlage 4** der Niederschrift) und bat Herrn Dr. Groneck, zunächst die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie kurz vorzustellen.

Die Präsentation der Ergebnisse ist den Ausschuss-Mitgliedern bereits mit der Nachsendung zur Einladung am 15.05.2017 zur Verfügung gestellt worden.

Abg. Kitz dankte im Namen seiner Fraktion für die Präsentation der Machbarkeitsstudie und den Ausblick auf die neue Rheinquerung. In Niederkassel wünsche man sich eine Rheinquerung, mit der eine neue Stadtbahn an das Stadtbahnnetz von Köln angeschlossen werden könnte. Herr Dr. Groneck habe deutlich gemacht, dass die Option einer Anbindung an das Niederflurbahnsystem der KVB in Zündorf nicht nur technisch außerordentlich schwierig wäre, sondern auch die heute schon an ihrer Kapazitätsgrenze liegende Linie 7 noch stärker belasten würde. Eine Verlängerung der Linie 7 nach Süden werde von Kölner Seite auch nicht gerade forciert. Darüber hinaus ergäben sich für die Niederkasseler deutlich längere Fahrzeiten, wenn die Stadtbahn über Zündorf, Porz, Westhoven bis nach Deutz geführt werde. Eine Verbindung der Stadtbahn bis nach Köln über eine neue Rheinquerung wäre wesentlich attraktiver. In Richtung Bonn würde ein ähnliches Problem bestehen. Die meisten Fahrgäste strebten als Ziel Bonn an. Bonn wäre aber bei einer Verlängerung der Linie 7 nur über einen Umstieg in Beuel erreichbar. Niederkassel sei die größte Stadt im VRS-Gebiet ohne Personen-Gleisanschluss. Insofern gebe es hier große Fahrgastpotentiale. ÖPNV könne mit einer Schienenanbindung noch wesentlich attraktiver gemacht werden. Herr Dr. Groneck habe angesprochen, was als nächstes zu tun sei. Nach der jetzt erfolgten Überprüfung der technischen Machbarkeit, müsse jetzt schnellstmöglich die finanzielle Machbarkeit festgestellt werden. Zur Beauftragung einer Nutzen-Kosten-Untersuchung haben die vier Kreistagsfraktionen CDU, GRÜNE, SPD und FDP in ihrem heute vorgelegten gemeinsamen Antrag einen entsprechenden Beschlussvorschlag unterbreitet. Er hoffe, dass alle beteiligten Kommunen sich dem anschließen und die nächsten Untersuchungsschritte in Auftrag geben werden.

Es gebe zwar auch in Niederkassel einige Engstellen mit unmittelbar angrenzenden Wohngrundstücken. Von diesen Menschen könne natürlich keine große Zustimmung zu dem Projekt erwartet werden, aber für Niederkassel insgesamt wäre eine solche Stadtbahn mit einer Schienenanbindung nach Köln und Bonn ein Quantensprung.

Abg. Tendler bemerkte, Herr Kitz als Niederkasseler habe die Bedeutung der Machbarkeitsstudie bereits herausgestellt. Für ihn sei das Gutachten informativ und interessant. Er lobte insbesondere die optimistische Herangehensweise. In NRW gebe es kaum einen Bereich mit einer Stadt wie Niederkassel (40.000 Einwohner), der noch ohne Bahnanschluss sei. Bei der Kosten-Nutzen-Analyse müsste neben den rein betriebswirtschaftlichen Kosten vor allem der langfristige volkswirtschaftliche Nutzen im Vordergrund stehen. Darüber hinaus sei bei einem so großen Projekt auch wichtig, frühzeitig die Öffentlichkeit in die Planungen mit einzubeziehen.

Stv. Dr. Redeker interessierte sich für die Anbindung in Bonn an die Niederflurbahn. Er habe Herrn Dr. Groneck so verstanden, dass die Stadtbahn bei einem Niederflurssystem zwingend in Beuel enden müsse. Er bat hierzu um nähere Erläuterung. Ein Umstieg in Beuel sei aber nicht nur in die Bonner Niederflurbahn, sondern auch in die Linie 66 (Hochflurbahn) möglich. Dann müsse natürlich eine entsprechende Umsteigebeziehung – am einfachsten am Beueler Bahnhof – geschaffen werden.

Herr Dr. Groneck, Fachbereich Verkehr und Mobilität, äußerte bezogen auf die Technik, die Bonner Niederflurwagen seien schmaler als die Kölner Wagen und hätten auch eine niedrigere

Einstiegshöhe. Wenn man beide Bahnen auf einem Gleis fahren lassen möchte, müssten die Bahnsteigkanten in Bonn etwas zurückgesetzt werden. Das bedeute allerdings für die Bonner Bahnen einen größeren Spalt und für die Kölner Bahnen eine kleine Stufe, insgesamt also eine „eingeschränkte Barrierefreiheit“. Das betreffe im Wesentlichen die Haltepunkte Bertha-von-Suttner-Platz und Stadthaus. Gleichzeitig müsste man, wenn die Stadtbahn durchgeführt würde, am Hbf Bonn zusätzliche Wendekapazitäten schaffen. Am Konrad-Adenauer-Platz in Beuel sei es dagegen vorstellbar, hinter dem Bahnsteig der Linie 66 noch einen Haltepunkt für die Linie 7 zu schaffen. Unabhängig von der technischen Machbarkeit würde er einen „Brechpunkt“ eher in Niederkassel sehen. Man könnte von Köln bis Lülsdorf oder Niederkassel fahren und von Bonn kommend dort anstoßen oder überlappen. Das halte er für zielführender als in Beuel zu brechen, weil ein Bruch in Beuel in der Nutzen-Kosten-Analyse im Vergleich zum heutigen Schnellbusbetrieb sicherlich durchfallen würde.

Abg. Heinsch bemerkte, im Falle der Realisierung der Stadtbahn würden sicherlich nicht alle Buslinien nach Bonn eingestellt werden. Herr Dr. Groneck habe ausgeführt, dass im „Trogbereich“ die separate Busspur für die Stadtbahn genutzt werden solle. Er wollte wissen, ob die Spur als bahneigener Körper gedacht sei und der Bus dann in diesem Bereich wieder in den Individualverkehr integriert werden müsse, oder ob die Spur von Bus und Bahn gemeinsam genutzt werden solle.

Herr Dr. Groneck antwortete, im Falle der Realisierung einer Stadtbahn würde im „Trogbereich“ kein Busverkehr verbleiben. Die Stadtbahn benötige einen eigenen Bahnkörper, da ansonsten die Gefahr bestehe, dass die Oberleitung durch LKWs abgerissen würde. Deshalb gebe es auch die Bevorzugung der Eingleisigkeit auf eigener Trasse vor der auch denkbaren Zweigleisigkeit im Straßenverkehr.

Stv. Beu wies darauf hin, dass nur eigene Gleiskörper förderwürdig seien. Unabhängig davon sei diese Stadtbahn ein absolut interessantes Projekt, was man schon viel früher hätte vorantreiben sollen. Jetzt sei es als Projekt für den vordringlichen Bedarf im ÖPNV-Bedarfsplan des Landes angemeldet worden und er gehe davon aus, dass es eine gute Bewertung bekommen werde. Umsteigepunkte minderten die Attraktivität. Wenn sie nicht zu vermeiden seien, sollten sie dort eingerichtet werden, wo der Ausgangspunkt der Hauptpendlerströme in Richtung Bonn und wo in Richtung Köln sei. Dieser Ausgangspunkt dürfte irgendwo in Niederkassel liegen. Im Rahmen einer Nutzen-Kosten-Untersuchung mache eine Schienenanbindung nur dann Sinn, wenn nicht auch noch parallel Busse fahren. Abschließend erkundigte er sich, ob man geprüft habe, wie lange die Lebenserwartung der Siegbrücke sei.

Herr Dr. Groneck erklärte, es liege ein Gutachten aus dem Jahre 2000 vor. Darin sei grundsätzlich festgestellt worden, dass die Siegauenbrücke statisch von einer Bahntrasse mit genutzt werden könne. Wenn es zu weiteren Planungsschritten komme, werde auch noch einmal abgeklärt, wie der jetzige Zustand der Brücke sei.

Nachdem keine weiteren Wortmeldungen vorlagen, stellte der Vorsitzende den als Tischvorlage (s. Anlage 4) nachgereichten, gemeinsamen Antrag der Kreistagsfraktionen CDU, GRÜNE, SPD und FDP vom 24.05.2017 zur Abstimmung. Gleichzeitig wies er darauf hin, dass Nr. 3 des Beschlusses nur den Bonner Ausschuss betreffe.