

Rhein-Sieg-Kreis
Der Landrat
- 01.2 -

Siegburg, den 18.10.2017

**An die
Mitglieder bzw.
stellvertretenden Mitglieder des
Ausschusses für Planung und Verkehr**

nachrichtlich:

CDU-Kreistagsfraktion
SPD-Kreistagsfraktion
Kreistagsfraktion DIE GRÜNEN
FDP-Kreistagsfraktion
AfD-Kreistagsfraktion
Kreistagsfraktion DIE LINKE
Gruppe im Kreistag FUW/Piraten
und Einzelabgeordnete

Tischvorlagen

**zur 6. Gemeinsamen Sitzung der Planungs- und Verkehrsausschüsse der
Bundesstadt Bonn und des Rhein-Sieg-Kreises am 19.10.2017**

Sehr geehrte Damen, sehr geehrte Herren,

in der letzten Gemeinschaftssitzung am 24.05.2017 haben die Planungs- und Verkehrsausschüsse der Bundesstadt Bonn und des Rhein-Sieg-Kreises ihren jeweiligen Kommunalvertretungen einstimmig empfohlen, eine Resolution an die Landesregierung NRW und den Zweckverband Nahverkehr Rheinland zur Entwicklung der S 23 zu beschließen. Der Kreistag des Rhein-Sieg-Kreises ist dieser Empfehlung in seiner Sitzung am 06.07.2017 einstimmig gefolgt.

Am 09.10.2017 ist eine Antwort des Landesverkehrsministers Wüst eingegangen, die ich Ihnen ergänzend zur Einladung vom 05.10.2017 als Anlage 7 zu TOP 5.4 „Aktuelle Mitteilungen und Anfragen“ zur Kenntnis gebe.

Darüber hinaus sind aus Bonn noch ein Änderungsantrag zu TOP 3 „Überlastung DB-Strecke Hürth-Kalscheuren-Remagen; Resolution zum Erhalt des heutigen Zugangebots im Personenverkehr“ sowie ein bisher noch nicht auf der Tagesordnung stehender Dringlichkeitsantrag zur Elektrifizierung der S 23 eingegangen, die ich Ihnen als Anlage 3 a und 8 mit der Bitte um Kenntnisnahme überreiche.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag

Ursula Hillebrand
(Schriftführerin)

Ministerium für Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen



Der Minister

Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen
40190 Düsseldorf

Herr Sebastian Schuster
Landrat des Rhein-Sieg-Kreises
Postfach 15 51
53705 Siegburg

01/Dr. Pa. R. R.
10/10/17

29 September 2017

Seite 1 von 2

Aktenzeichen
(bei Antwort bitte angeben)
II B 2-21-35

Telefon 0211 3843-2249

Entwicklung und Elektrifizierung der Voreifelbahn (S 23)

Ihr Schreiben vom 20.07.2017

Sehr geehrter Herr Landrat, *Sehr geehrter Herr Landrat,*

Herr Ministerpräsident Laschet hat mir Ihr Schreiben vom 20.07.2017 mit der Bitte um Beantwortung zukommen lassen. Seinem Wunsch komme ich hiermit gerne nach.

Zunächst bedanke ich mich für Ihr Schreiben, in dem Sie über die Resolution des Rhein-Sieg-Kreises zur Entwicklung der Voreifelbahn (S 23) berichten. In der Resolution wird die positive Entwicklung der Voreifelbahn begrüßt. Der Kreistag fordert darin vom Zweckverband Nahverkehr Rheinland (NVR) und der Landesregierung – insbesondere vor dem neuen Fördertatbestand der „Elektrifizierung von Bahnstrecken“ sich für eine frühestmögliche Elektrifizierung der Bahnstrecke Bonn Hbf – Euskirchen einzusetzen. Des Weiteren wird in der Resolution vom NVR gefordert, seine zusätzlich für den Betrieb zur Verfügung stehenden Regionalisierungsmittel für eine Taktverdichtung einzusetzen.

Die Voreifelbahn ist erst kürzlich unter finanzieller Beteiligung des Landes NRW ausgebaut worden. Dies führte zu der von Ihnen geschilderten positiven Entwicklung.

Eine Elektrifizierung der Voreifelbahn bedingt die vorherige Aufnahme in den ÖPNV-Bedarfsplan des Landes, sowie der Aufnahme in den aus

Dienstgebäude und
Lieferanschrift:
Stadttor 1
40219 Düsseldorf
Telefon 0211 3843-0
Telefax 0211 3843-9110
poststelle@vm.nrw.de
www.vm.nrw.de

Öffentliche Verkehrsmittel
vom Hauptbahnhof zur
Haltestelle Stadttor:
Straßenbahnlinie 709
Buslinie 732

dem ÖPNV-Bedarfsplan entwickelten ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplan. Die Elektrifizierung der S 23 Voreifelbahn ist vom NVR für eine Aufnahme in den kommenden ÖPNV-Bedarfsplan angemeldet worden. Leider verzögert sich die Erstellung des neuen ÖPNV-Bedarfsplans erheblich. Um in der Zwischenzeit dringende Maßnahmen nicht zu behindern, ist vorgesehen, mit den Zweckverbänden zu vereinbaren, für welche Maßnahmen standardisierte Bewertungen als Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen für eine Aufnahme in den derzeit gültigen ÖPNV-Bedarfsplan akzeptiert werden. Ob die S 23 von dieser Lösung betroffen sein wird, kann derzeit nicht abgeschätzt werden.

Die Planung, Organisation und Ausgestaltung des Schienenpersonennahverkehrs ist in Nordrhein-Westfalen eine kommunale Selbstverwaltungsaufgabe, für die im Bereich der Voreifelbahn der Zweckverband Nahverkehr Rheinland (NVR) zuständig ist. Es liegt daher in der Zuständigkeit des NVR, wie dieser die ihm zur Verfügung stehenden Regionalisierungsmittel für den Betrieb einsetzt.

Mit freundlichen Grüßen



Hendrik Wüst

Bundesstadt Bonn

55-1
TOP 3.
BE

hh:mm

Änderungsantrag - öffentlich nach § 48 Abs. 2 Satz 1 GO NRW
Drucksachen-Nr. 1712833AA3
Externes Dokument

Antragsteller/in CDU-Fraktion Bündnis 90 / GRÜNE FDP-Fraktion SPD-Fraktion	Eingangsdatum 18.10.2017
gez. B. Moll R. Beu F. Thomas	
f.d.R. G. Mayer G. Fenninger B. Moser A. Haffner A. Kanonenberg	Ratsbüro
16.10.2017	
Datum	Unterschrift

Betreff Überlastung DB-Strecke Hürth-Kalscheuren - Remagen; Resolution zum Erhalt des heutigen Zugangebots im Personenverkehr

* Zuständigkeiten	1 = Beschluss 5 = Anreg. an Rat	2 = Empf. An Rat 6 = Anreg. an HA	3 = Empf. an HA 7 = Anreg. an FachA	4 = Empf. an BV 8 = Anreg. an OB
Gremium Ausschuss für Planung, Verkehr und Denkmalschutz	Sitzung 19.10.2017	Ergebnis	Z. *	

Inhalt des Änderungsantrages

Die Stadt Bonn und der Rhein-Sieg-Kreis fordern die Deutsche Bahn (DB), den Bund, die Länder Nordrhein-Westfalen (NRW) und Rheinland-Pfalz (RLP), die SPNV-Aufgabenträger Nahverkehr Rheinland (NVR) und den Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord (SPNV-Nord) gemeinsam auf, mindestens das im Fahrplanjahr 2018 angebotene Personenverkehrsangebot im Fern- und Nahverkehr auf der linken Rheinstrecke auch über 2018 hinaus dauerhaft sicherzustellen. Der erklärten Überlastung des Schienenwegs ist durch Infrastrukturausbaumaßnahmen zu begegnen, die möglichst vorbereitend auch das RRX-Zielnetz berücksichtigen, und auf keinen Fall durch Reduzierungen im Personenverkehr. Die beabsichtigte Einstellung der Linie 30 (Ahrtalbahn) in den Nebenverkehrszeiten auf dem Abschnitt Remagen - Bonn stellt eine erhebliche Verschlechterung der regionalen Verknüpfung untereinander und mit dem Oberzentrum Bonn dar und ist unbedingt zu vermeiden.

Die stetig wachsende Verkehrsnachfrage erfordert Mehrleistungen insbesondere im SPNV und damit auch den dringenden Ausbau der Infrastruktur.

Perspektivisch ist sicherzustellen, dass die Infrastruktur einen störungsfreien, pünktlichen und vertakteten Personenverkehr auf der linken Rheinstrecke ermöglicht, der - neben dem zu erhaltenden Fernverkehr - die beiden in Koblenz enden sollenden RRX-Linien und daneben zumindest im Bereich zw. Köln - Bonn drei Regionalzüge (RB/S) pro Stunde und Richtung berücksichtigt; also insgesamt 5 Züge des Regionalverkehrs pro Stunde und Richtung.

Im Verdichtungsraum Köln/Bonn/Ahr mit über einer Million Einwohnern im Einzugsbereich der linken Rheinstrecke ohne vorhandene S-Bahn ist das Schienenpersonenverkehrsangebot auszubauen und keinesfalls wegen Versäumnissen beim Infrastrukturausbau einzuschränken. Es kann keinesfalls hingenommen werden, dass einerseits Ausbauprojekte (z. B. S-Bahn Köln - Bonn) als volkswirtschaftlich kritisch gewertet werden, weil das Zielangebot (2 RRX, 3 RB) als fahrbar und ausreichend bewertet wird, und andererseits selbst das aktuelle Angebot wegen der mangelnden Infrastruktur eingeschränkt werden soll.

Die Menschen im Rheinland, insbesondere die Tausende von Pendlern, erwarten zu Recht einen vertakteten, pünktlichen und platzmäßig ausreichend dimensionierten Schienenpersonenverkehr, der die Orte untereinander und mit den Oberzentren an Rhein und Ruhr an allen Wochentagen und zu allen nachgefragten Zeiten zuverlässig verbindet.

DB, Bund, NRW, RLP, NVR, SPNV-Nord, aber auch das Eisenbahnbundesamt (EBA), die Bundesnetzagentur (BNetzA), die Metropolregion Rheinland (MRR), die regionalen IHKs und Abgeordneten sind über die Resolution in Kenntnis zu setzen.

Anlage 8

Bundesstadt Bonn

57-1

TOP 4.2

hh:mm

BE

Dringlichkeitsantrag

- öffentlich nach § 48 Abs. 2 Satz 1 GO NRW

Drucksachen-Nr.

1713040

Externes Dokument

Antragsteller/in	CDU-Fraktion Bündnis 90 / GRÜNE FDP-Fraktion SPD-Fraktion	Eingangsdatum	
gez.	B. Moll R. Beu F. Thomas	18.10.2017	
f.d.R.	G. Mayer G. Fenninger B. Moser A. Haffner A. Kanonenberg	Ratsbüro	
16.10.2017			
Datum	Unterschrift		

Betreff
Vorrangige Elektrifizierung S 23 / RB 23 (Voreifelbahn)

* Zuständigkeiten	1 = Beschluss 5 = Anreg. an Rat	2 = Empf. An Rat 6 = Anreg. an HA	3 = Empf. an HA 7 = Anreg. an FachA	4 = Empf. an BV 8 = Anreg. an OB
Gremium	Sitzung	Ergebnis	Z. *	
Ausschuss für Planung, Verkehr und Denkmalschutz	19.10.2017		2	

Inhalt des Dringlichkeitsantrages

Die Stadt Bonn und der Rhein-Sieg-Kreis begrüßen die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie zur Elektrifizierung der Voreifelbahn (S 23 / RB 23).

Stadt und Kreis bekräftigen ihre Forderung nach schnellstmöglicher Elektrifizierung der Strecke und erwarten die jeweils unverzügliche Einleitung sämtlicher notwendiger Schritte, um die möglichst frühzeitige Realisierung dieser Elektrifizierung zu ermöglichen. Unter Berücksichtigung der Rechtslage ist eine Inbetriebnahme weit vor Ablauf des aktuellen Bedienungsvertrages anzustreben, um zumindest die verkürzten Fahrtzeiten entsprechend des Ausschreibungsfahrplanes nicht erst im Jahr 2033 wieder erreichen zu können.

Oberbürgermeister und Landrat werden gebeten, sich gegenüber NVR, DB, Land und Bund entsprechend aktiv einzusetzen. Dies gilt entsprechend auch für die Vertreter von Stadt und Kreis in den Gremien des NVR.

Begründung:

Es wurde zertifiziert, dass trotz der Inbetriebnahme von zusätzlichen vier Haltepunkten in Bonn und dem Rhein-Sieg-Kreis die ursprüngliche Fahrtzeit zw. Bonn Hbf - Euskirchen nur so geringfügig angepasst werden müsste, dass die bislang bestehenden Anschlussbeziehungen gewährleistet bleiben. Mit Inbetriebnahme der neuen LINT-Triebzüge entsprechend der Vereinbarungen des sog. Kölner Dieselnetzvertrages stellte sich heraus, dass diese Zusage nicht eingehalten werden konnte. Es kam zu einer wesentlichen Fahrzeitverlängerung mit entsprechender Verschlechterung der Anschlüsse, wodurch insbesondere - aber nicht ausschließlich - die sogenannten Eifelpendler - negativ betroffen sind.

Wie jetzt belegt wird, reicht bereits eine Elektrifizierung der Strecke aus, um trotz der vier zusätzlichen Haltepunkte die Fahrplanlagen gem. Ausschreibungsfahrplan fahren und die ursprünglichen Umsteigebeziehungen wieder herstellen zu können. Dies dient durch die kürzeren Reisezeiten mit schnelleren Beschleunigungen allen Fahrgästen. Sämtliche mit den Änderungen verbundenen Sach- und Rechtsfragen sind zu berücksichtigen. So soll das derzeit beauftragte Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) bei einer Realisierung vor dem Ablauf des jetzigen Vertrages dabei unterstützt werden, die derzeit eingesetzten Dieselfahrzeuge anderweitig einzusetzen oder zu vermarkten. Ebenso ist die Möglichkeit zu prüfen, dass das jetzige EVU zumindest für die restliche Laufzeit des Kölner Dieselnetz-Vertrages die Strecke mit gebrauchten Elektrofahrzeugen bedient, ohne dass es vorher einer gesonderten Ausschreibung bedarf, da das Eisenbahnverkehrsunternehmen das Recht hat, diese Strecke bis zum Jahr 2033 zu bedienen.

Darüber hinaus hat der Landesgesetzgeber im ÖPNVG NRW in § 13 Abs. 1 Nr. 4 einen neuen Fördertatbestand zur Elektrifizierung von vorhandenen Schienenstrecken für den SPNV geschaffen, der maßgeschneidert für die S 23 / RB 23 ist. Eine Elektrifizierung dient auch dem Erreichen der Klimaschutzziele und verbessert die Situation für die Streckenanliegerinnen und -anlieger.

Die Kosten-Nutzen-Rechnung für die Elektrifizierung der Voreifelbahn ist außerordentlich positiv und rechtfertigt eine schnellstmögliche Realisierung. Sie darf aber nicht missbraucht werden, um sie für weitere, andere Projekte gleichfalls nutzen zu wollen, die die Elektrifizierung verzögern könnten. Darüber hinaus sind die Entwicklungen auf dem Fahrzeugmarkt laufend zu beobachten, um sich nicht dem Argument auszusetzen, dass insbesondere leistungsgleiche, batteriebetriebene Schienenfahrzeuge nicht berücksichtigt wurden, die den Bau einer Oberleitung entbehrlich machen könnten.

Begründung der Dringlichkeit:

Das bereits vorliegende Gutachten erfordert eine zeitnahe Reaktion der Gebietskörperschaften.