

Die Tagesordnungspunkte 2.1 und 2.2 wurden zusammen beraten.

Der Vorsitzende des Rhein-Sieg-Kreises, Abg. Steiner, bat die Bonner Verwaltung, über die Maßnahmen zur Stärkung des Umweltverbunds, die die Stadt Bonn beim Bund angemeldet habe, zu informieren und die entsprechende „Lead City“-Liste dem Protokoll beizufügen.

Herr Wiesner, Leiter des Bonner Dezernates Planung, Umwelt, Verkehr, bestätigte, die Stadt Bonn sei als Modellstadt relativ kurzfristig vom Bund aufgefordert worden, Vorschläge zur Erhöhung der Luftreinhaltung vorzulegen. Die Maßnahmen wurden in kurzfristige (ca. 2 Jahre), mittelfristige (5 Jahre) und langfristige (Zielhorizont 2030) Projekte unterteilt. Auf Wunsch des Bundes habe man 10 prioritäre Projekte benannt. Inhaltlich sei eine Systematisierung nach den Bereichen Tarif, Schienenverkehr, Busverkehr, Radverkehr und Seilbahn vorgenommen worden. Erhebungen aus dem Jahr 2008 hätten gezeigt, dass der ÖPNV-Anteil am Gesamtverkehr in Bonn bei 14 % liege. Nach Einschätzung der Bonner Verwaltung würde sich dieser Prozentsatz bei Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen als Gesamtkonzept auf 20 % erhöhen und damit eine deutliche Verbesserung des Modal-Split-Wertes im Bonner Stadtgebiet erreichen. Neben den tariflichen Dingen seien in erster Linie Taktverdichtungen, vor allem bei den Stadtbahnlinien, benannt worden. Auf Grund der Belastungen durch die Pendlerströme habe dies natürlich auch Auswirkungen auf den Kreis. Das Gleiche gelte für den Radverkehr, wo man auf Radschnellwege gesetzt habe. Intensiv diskutiert worden sei das Projekt Seilbahnverbindung Venusberg – UN-Campus – Beuel. Abschließend sagte er zu, das an den Bund versandte Dokument der Niederschrift beizufügen (s. **Anlage 4**).

Stv. Moll erläuterte den von den Bonner Fraktionen CDU, GRÜNE und FDP gestellten Antrag zur prioritären, schnellstmöglichen Elektrifizierung der S 23. Durch die Umrüstung der Diesel-Triebzüge werde ebenfalls ein wichtiger Beitrag zur Minimierung der Luftschadstoffe geleistet.

Bzv. Groß erklärte, die Bonner SPD-Fraktion sehe es ähnlich wie die CDU-Fraktion. Es sollten so schnell als möglich Rahmenbedingungen geschaffen werden, die eine Elektrifizierung der S 23 ermöglichen. Der NVR habe bereits durch die Aufnahme der S 23 in die VDV-Maßnahmenliste 2016/2017 (*Verband Deutscher Verkehrsunternehmen*) für wichtige Elektrifizierungsmaßnahmen und den Nachweis der Förderwürdigkeit durch die Standardisierte Bewertung einen vernünftigen Plan zur Umsetzung eingeleitet. Eine Elektrifizierung im Jahr 2030 sei viel zu spät. Deshalb unterstütze seine Fraktion den Antrag.

Stv. Beu, Vorsitzender des Ausschusses für Planung, Verkehr und Denkmalschutz der Bundesstadt Bonn, betonte, die Elektrifizierung der S 23 sei nicht nur eine wichtige Maßnahme im Rahmen des Lead City Bonn-Projektes zur Stärkung des Umweltverbunds, sondern ermögliche auch eine spürbare Angebotsverbesserung für alle Pendler, deren Anschlussmöglichkeiten im Hbf Bonn und im Bf Euskirchen durch die vier zusätzlichen Haltepunkte stark verschlechtert worden seien. Auch wenn ein Vorziehen der Elektrifizierung der S 23 grundsätzlich vertraglich schwierig sei, müsste eine Vertragsanpassung von Seiten des NVR und der DB möglich sein, wenn sich die Parteien über die prioritäre Elektrifizierung einig seien. Der Kosten-Nutzen-Faktor liege über 6 und sei damit so hoch wie bei keinem anderen Projekt. Er würde es daher sehr begrüßen, wenn heute dem Antrag zugestimmt werde und alle Beteiligten eine prioritäre, schnellstmögliche Elektrifizierung der S 23 unterstützen würden.

SkB Becker schloss sich den Ausführungen seiner Vorredner an. Die Beschleunigung sei neben der Schadstoffminimierung eine ganz entscheidende Frage für die Verbesserung der Umsteigemöglichkeiten.

Abg. Krauß äußerte, das Anliegen sollte auch im Regionalrat möglichst neutral bewertet werden. Auch wenn andere Vertreter im Regionalrat die Sorge hätten, ihre Dieselstrecken könnten durch eine vorrangige Elektrifizierung der S 23 benachteiligt werden, so müsse dennoch akzeptiert werden, dass es objektive Gründe gebe, die für eine Implementierung sprechen. Die schnellstmögliche Elektrifizierung sei aufgrund des hohen volkswirtschaftlichen Nutzen zur Verringerung des Schadstoffausstoßes und der Einhaltung des Ausschreibungsfahrplans wichtig, unabhängig davon, ob 2033 noch eine Oberleitung benötigt werde oder wasserstoffbetriebene Züge zum Einsatz kommen würden.

Der Vorsitzende, Abg. Steiner, stellte fest, alle Vertreter der Region, auch im NVR, setzen sich dafür ein, dass eine schnellstmögliche Elektrifizierung erreicht werde. Nachdem keine weiteren Wortmeldungen vorlagen, ließ er über die beiden inhaltlich gleichlautenden Anträge zu TOP 2.1 und 2.2 abstimmen.