

Der Landrat verwies auf den Antrag vom 08.11.2019 und die Vorlage der Verwaltung vom 21.11.2019. Der Ausschuss für Planung und Verkehr habe in seiner Sitzung am 03.12.2019 den Antrag mehrheitlich abgelehnt.

Abg. Lehmann sagte, er befürchte, dass durch die geplanten Bauvorhaben ein Verkehrskollaps an der Rheinschiene entstehe. Aus diesem Grund müsse der Schienenverkehr durch einen zweigleisigen Ausbau unterstützt werden.

Abg. Tandler entgegnete, der Nahverkehr Rheinland und der Verkehrsverbund Rhein-Sieg beschäftigten sich mit dem Thema Verbesserungen auf der Siegstrecke. Zunächst müsse man jedoch das Infrastrukturprojekt Verkehrsknoten Köln angehen.

Es stehe außer Frage, dass alles getan werden müsse, um den SPNV zu verbessern und zu verändern. Hierzu müsse u.a. ein kompletter Schallschutz auf der gesamten Schienenstrecke entwickelt werden. Darüber hinaus müsse weiterhin für einen Umstieg vom PKW in den ÖPNV geworben werden. Aus diesem Grund seien Verbesserungen des SPNV im Fahrplan erkennbar.

Man müsse letztendlich versuchen, gemeinsam Dinge im ÖPNV umzusetzen, die realistische seien.

Abg. Steiner sagte, in den vergangenen 10 Jahren habe sich die Region für eine Angebotsverbesserung auf der Siegstrecke eingesetzt. Das habe ohne einen zweigleisigen Ausbau funktioniert.

Man befürworte keinen zweigleisigen Ausbau der Siegstrecke, da die Gefahr bestehe, dass der Güterverkehr auf der hochbelasteten Strecke zu Problemen beim SPNV führen könne. So könnten Verbesserungen des SPNV aufgrund der Vorrangigkeit des Güterverkehrs wegfallen. Das wolle seine Fraktion nicht.

Zudem müssten bei einem zweigleisigen Ausbauprojekt ebenfalls die Schwachstellen der Schienenstrecke wie beispielsweise Brücken und notwendige Tunnelwerke betrachtet werden. Diese Kosten werden die Deutsche Bahn nicht übernehmen.

Die Deutsche Bahn favorisiere die Strecke im Korridor Mittelrhein als Entlastungsstrecke für die linke und rechte Rheinstrecke. Aus seiner Erfahrung werde es keine Entlastung geben und der Güterverkehr eher ansteigen.

Es müssten hingegen Alternativen geschaffen werden wie beispielsweise der Mittelreintunnel, bei der man eine eigene Strecke für den Güterverkehr baue.

Weiter führte Abg. Steiner aus, wenn die Siegtalstrecke für den Güterverkehr ertüchtigt werde, werde dieses zu Lasten des SPNV und zu Lasten weiterer Ausbaumaßnahmen gehen. Bei einer Güterstrecke und einem funktionierenden SPNV an der Siegtalstrecke spreche man von einem dreigleisigen Ausbau. Dafür seien jedoch die Tunnel und Brücken nicht geeignet sodass die Deutsche Bahn diese Option nicht finanzieren werde.

Man benötige hingegen eine Güterstandstrecke, um den Güterverkehr insgesamt vom SPNV zu trennen. Hierbei müsse die Region mit anderen Regionen zusammenarbeiten sodass man als realistisches Ziel dem Güterverkehr eine Chance gebe und den SPNV erhalte.

Abg. Sonntag sagte, auch wenn man sich seinerzeit im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans gegen diese Maßnahme, die im Verkehrswegeplan für den Güterverkehr verankert sei,

ausgesprochen habe, so sei der Bundesverkehrswegeplan leider dennoch mit dem Passus „Siegstrecke“ verabschiedet worden. Das bereite ihm Sorgen, da im Zuge dessen Lärmschutz und entsprechende Bahnkreuzungen notwendig jedoch nicht garantiert seien.

Hinsichtlich des Klimaschutzgedankens sei diese Maßnahme nicht zielführend. Ein Ausbau des Taunusbasistunnels für den Güterverkehr hingegen sei kostenintensiver, aber aus verkehrstechnischer Sicht wesentlich zukunftsorientierter, da sie den Güterverkehr auf den Straßen entlaste, was dem Klimaschutz zur Gute käme.

Abg. Hurnik wies darauf hin, dass mit der Verlagerung des Güterverkehrs auf die Siegtalstrecke ein Überbauwerk für den Bahnhof Troisdorf geplant sei. Das bedeute, dass der Güterverkehr 13 Meter über den Köpfen der Bürgerinnen und Bürger geführt werde.

Dagegen werde man sich in Troisdorf entschieden wehren.

Abg. Skoda fragte, um welchen Abschnitt der Siegtalstrecke es sich bei dieser Thematik handele und an welchen Stellen ein zweigleisiger Ausbau angedacht sei.

Abg. Lehmann antwortete, dass es sich nach Aussage des Abg. Franken um ein 1 Kilometer langes Teilstück handele.

Weitere Wortmeldungen lagen nicht vor. Dann ließ der Landrat über den Antrag abstimmen.