

Vorbemerkungen:

Die Verwaltung hat in den letzten Sitzungen des Planungs- und Verkehrsausschusses regelmäßig über den aktuellen Stand der Planungen zur S 13 berichtet. In den Vorbemerkungen wird zunächst der bisherige Sachstand noch einmal zusammengefasst. In den Erläuterungen erfolgt dann die Darstellung des nunmehr mit der DB ProjektBau GmbH (im weiteren DB genannt) erzielten Kompromisses.

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zum Neubau der S-Bahnlinie 13 von Troisdorf nach Bonn-Oberkassel hatte der Rhein-Sieg-Kreis speziell für den Bereich Siegquerung zwischen Friedrich-Wilhelms-Hütte und Menden folgende Forderungen eingebracht:

1. Die Lösung der DB, die Sieg mit einer neuen S-Bahn-Brücke im Abstand von 26m zur alten Stahlbrücke zu queren, wird aus Natur- und Landschaftsschutzgründen abgelehnt und eine Bündelung der Brücken gefordert.
2. Die alte bestehende Stahlbrücke für den Güterverkehr soll im Zuge der Lärmvorsorge saniert werden.

Gleichlautende Forderungen wurden von den Städten Troisdorf und Sankt Augustin erhoben.

Die gemeinsamen Forderungen wurden durch einen Gegenvorschlag einschließlich des Nachweises der technischen Realisierbarkeit untermauert:

1. Statt zweier räumlich getrennter Brückenbauwerke wird ein kompletter Neubau einer dreigleisigen Brücke vorgeschlagen.
2. Das neue Brückenbauwerk soll aus Beton erstellt werden, um somit optimale Voraussetzungen für den aktiven Schallschutz auch auf der Brücke zu gewährleisten.
3. Das Brückenbauwerk sollte auf der Ostseite der bestehenden Brücke erstellt werden, um während der Bauzeit den laufenden Betrieb der Güterverkehrrstrecke aufrecht zu erhalten. Danach sollte die alte Stahlbrücke abgerissen werden.

Im Erörterungstermin am 27.06.2005 in Troisdorf konnte keine Zustimmung der DB für den Alternativvorschlag der Städte Troisdorf und Sankt Augustin sowie des Rhein-Sieg-Kreises erreicht werden. Die Bezirksregierung Köln als Anhörungsbehörde im Planfeststellungsverfahren hat daraufhin empfohlen, dass die DB und die betroffenen Gebietskörperschaften nochmals im Rahmen von Erörterungsgesprächen versuchen sollten, einen Konsens zu erreichen. Die Gespräche haben bis zum 06.07.2006 zu keinem gemeinsamen Ergebnis geführt. Auch eine durch die Gebietskörperschaften erstellte Kosten-Nutzen-Berechnung, die auf Basis einer gesamtwirtschaftlichen Betrachtung die langfristigen Vorteile dargestellt hatte, wurde durch die DB nicht akzeptiert. Die Ministerien von Bund und Land waren zudem nicht bereit, die kurzfristig höheren Investitionskosten zu tragen.

Erläuterungen:

Auf Grund dieser Auffassungen der Ministerien und der DB sowie dem Hinweis seitens der Bezirksregierung, dass die kommunale Lösung mit höheren Investitionskosten gegenüber der DB nicht erzwungen werden könne, sahen sich die Städte und der Rhein-Sieg-Kreis genötigt, ihre Forderungen und den daraus entwickelten Lösungsansatz nochmals zu überdenken.

Ergebnis dieses Denkprozesses ist die nachfolgend erläuterte Kompromiss-Variante, die in der Besprechung am 06.07.2006 erstmals erörtert wurde.

Die Variante im Einzelnen:

- Es wird nur eine Brücke neu gebaut, die alte Stahlbrücke bleibt zunächst erhalten.
- Die neue Einzelbrücke wird unmittelbar westlich der bestehenden Brücke errichtet (Bündelung).
- Die neue Brücke wird in Stahlbeton mit Unterschottermatte und Lärmschutzwand errichtet (Lärmschutz dieser Brücke optimal).
- Die alten Stahlbrücken werden wie von der DB und dem Eisenbahn-Bundesamt inzwischen zugesagt, mit elastischen Schienenauflegern ausgestattet (Lärmschutz).
- Die neue Brücke nimmt den südgerichteten Güterverkehr auf. Damit entfällt die Hälfte der starken

- Lärmemissionen (Lärmschutz).
- Die S-Bahn wird über den freiwerdenden östlichen Überbau der alten Stahlbrücke geführt und ist dort erheblich leiser als der bisherige Güterverkehr auf diesem Gleis.
 - Es werden kaum Veränderungen an der Rad- und Fußwegführung erforderlich.
 - Eine kostspielige Umverlegung der Gasleitung unter der bestehenden Brücke ist nicht mehr notwendig.
 - Der Umbau des Gleissystems im Bahnhofsbereich Friedrich-Wilhelms-Hütte wird wesentlich vereinfacht.

Der Kompromissvorschlag wurde in weiteren Gesprächen zwischen den Städten, dem Rhein-Sieg-Kreis und der DB erörtert und geprüft. Es wurde durch die DB bestätigt, dass die Variante 8 gegenüber der Planfeststellungslösung kostenneutral ist und Vorteile in der Gleisführung sowie dem Lärm- und Landschaftsschutz aufweist. Somit ist die DB nunmehr selbst daran interessiert, diese Lösung detailliert auszuarbeiten und als Konsens ins Verfahren einzubringen. Diese Ausarbeitung soll Mitte September vorliegen und vier Wochen später als Deckblatt bei der Bezirksregierung eingereicht werden.

Um der DB für die weiteren Schritte Planungssicherheit zu geben, ist eine grundsätzliche Zustimmung der betroffenen Städte und des Kreises notwendig. In der Stadt Sankt Augustin findet die Sitzung des zuständigen Ausschusses am 15.08.2006 und in Troisdorf am 31.08.2006 statt. Bis zur Beratung in der Stadt Troisdorf werden die Aussagen zum Lärmschutz durch konkrete Berechnungsergebnisse untermauert.

Eine endgültige Stellungnahme der betroffenen Gebietskörperschaften erfolgt dann im Rahmen des Deckblattverfahrens.

Zur Sitzung des Planungs- und Verkehrsausschusses am 22.08.2006

Im Auftrag