

Dringlichkeitsantrag	
- öffentlich nach § 48 Abs. 2 Satz 1 GO NRW	
Drucksachen-Nr.	
1013982	191,32 € 15.12.10
Externes Dokument	

Antragsteller/in	SPD-Fraktion CDU-Fraktion Fraktion Bündnis 90/ Die Grünen FDP-Fraktion Die Linke	Eingangsdatum
gez.	Werner Esser Georg Fenninger Rolf Beu Achim Haffner	14.12.2010
f.d.R.	Anatol Koch Berthold Lange Georg Fenninger Rolf Beu Achim Haffner Anatol Koch	Ratsbüro
14.12.2010		
Datum	Unterschrift	

Betreff
Resolution S 13

* 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. *	
Rat	16.12.2010	zusammen mit TOP 1.4.22 (DS-Nr.: 1013730) Mehrheit gegen BBB	1	

Inhalt des Dringlichkeitsantrages

Der Rat der Stadt Bonn fordert die Landesregierung NRW, die Bundesregierung, die Deutsche Bahn AG und den Verkehrsverbund Rheinland auf, die Finanzierung der S 13 zwischen Troisdorf und Bonn-Oberkassel sicherzustellen, den Bau nach Rechtskraft der Planfeststellungsbeschlüsse zeitnah durchzuführen und die Verkehrsleistungen zu bestellen.

Der Rat verdeutlicht nochmals, dass der S 13-Infrastrukturausbau zwischen Troisdorf und Oberkassel im gleichen Maße von erheblicher Bedeutung ist, um den Anstieg des Güterverkehrs im internationalen Güterverkehrskorridor auf der Rheinschiene in Zukunft zu bewältigen, einen nachfragegerechten Schienenpersonennahverkehr zu ermöglichen und einen ausreichenden Lärmschutz sicherzustellen.

Der Oberbürgermeister wird beauftragt, sich gegenüber den Ministerien, der DB und dem NVR für die baldige Finanzierung, Baudurchführung und Leistungsbestellung einzusetzen und diese über das Votum des Rates zu informieren.

Darüber hinaus ist eine entsprechende öffentliche Positionierung des Rhein-Sieg-Kreises anzustreben, um die gemeinsame Interessenslage der Region zu dokumentieren.

Begründung

Ende August 2010 wurde bekannt, dass das Landesverkehrsministerium NRW (MWEBWV) eine beauftragte externe gutachterliche Untersuchung zum Infrastruktur- und Betriebskonzept für den Weiterbau der S-Bahn-Linie S 13 (Kerpen-Horrem/Köln – Flughafen Köln/Bonn – Troisdorf) im noch fehlenden Abschnitt Troisdorf – Bonn-Oberkassel erhalten hat. Im Gutachten wird untersucht, ob der geplante Infrastrukturausbau in vollem Umfang realisiert werden muss oder ob ein kostengünstiger Teilausbau möglich ist. Ergänzend wurde die Realisierung von verschiedenen Baustufen begutachtet. Aus Sicht des Rates der Stadt Bonn ist der Bau- und Finanzierungsvertrag vom 04.12.2000 rechtskräftig und beinhaltet den gemeinsamen Willen aller Vertragspartner, eine eigene S-Bahn-Infrastruktur zwischen Troisdorf und Bonn-Oberkassel mit einem dort hinterlegten Betriebsprogramm von 4 Zügen/Stunde/Richtung zu betreiben, wobei 3 S-Bahnen/Stunde/Richtung die neue Infrastruktur (S-Bahn-Strecke) befahren sollen. Eine S-Bahn/Stunde/Richtung wird gemäß des Betriebsprogramms südlich Bonn-Oberkassel auf der Bestandsstrecke zusätzlich zum RE 8 in Richtung Koblenz weitergeführt und ersetzt dort die bisherige Regionalbahn RB 27.

Im Zusammenhang mit dem Bonn-Berlin-Ausgleich wird vom Rat der Stadt Bonn darauf verwiesen, dass die für Bonn und die Region vorgesehenen Mittel seinerzeit das Projekt der S-Bahn-Anbindung der Stadt Köln an den Flughafen Köln/Bonn und die ICE-Anbindung des Flughafens entscheidend nach vorne gebracht haben.

Eine einseitige Vertragsversion durch einen Vertragspartner kann es nach Auffassung des Rates nicht geben. Auch muss auf den Zusammenhang mit dem Bonn-Berlin-Ausgleich verwiesen werden, der seinerzeit das Projekt der rechtsrheinischen S-Bahn-Anbindung der Stadt Bonn an den Flughafen Köln/Bonn entscheidend nach vorne gebracht hat.

Aus Sicht des Rates muss der Weiterbau der S 13 forciert werden, da nur auf diesem Wege die verkehrliche SPNV-Erschließung und Anbindung der Region Bonn an die überregionalen Verkehrsmittel (Fernverkehr, Flugzeug) und damit an die nationalen und internationalen Wirtschaftszentren zielführend und zukunftsgerecht verbessert werden kann. Ein wichtiger Aspekt ist auch die Ausstattung der rechten Rheinstrecke mit aktiven Lärmschutzmaßnahmen, die der Gesetzgeber bei Neubaumaßnahmen aufgrund der einschlägigen Verordnungen verlangt.

Aus Sicht des Rates der Stadt Bonn hat die gutachterliche Untersuchung vor dem Hintergrund der einzurichtenden europäischen Güterverkehrskorridore und entsprechender Zunahme von Güterzügen auf der aktuell schon extrem belasteten rechten Rheinstrecke (seit 04.06.2010 Bestandteil des Gütervorrangkorridors Zeebrügge-Antwerpen/Rotterdam-Duisburg-Basel-Mailand-Genua) deutlich gemacht, dass eine Ausweitung oder nur eine bloße Veränderung der Zeitlagen des SPNV ohne Schaffung zusätzlicher Schieneninfrastruktur südlich Troisdorf nicht mehr möglich ist. Die mit der S 13 verbundene Infrastrukturrealisierung zwischen Troisdorf und Bonn-Oberkassel wäre sogar erforderlich, um bei der weiter steigenden vorrangigen Güterverkehrsnutzung der rechten Rheinstrecke das jetzige SPNV-Angebot im südlichen Rheinland langfristig sicherzustellen.