

Übersicht

über die gefassten Beschlüsse in der **5. Gemeinsamen Sitzung der Planungs- und Verkehrsausschüsse Bonn/Rhein-Sieg-Kreis am 24.05.2017:**

TO.-Punkt	Beratungsgegenstand	Beschluss-Nr./Ergebnis	Abstimmungsergebnis
	Öffentlicher Teil		
1	Allgemeine und Geschäftsordnungsangelegenheiten	--	--
1.1	Anerkennung der Tagesordnung	PVA BN/RSK 19/17 Anerkennung	RSK: einstimmig Bonn: einstimmig Seite
1.2	Niederschrift über die 4. Gemeinsame Sitzung der Planungs- und Verkehrsausschüsse Bonn/Rhein-Sieg-Kreis am 02.11.2016	anerkannt	--
2	Machbarkeitsstudie "Elektrifizierung S 23" - Vorstellung der bisherigen Ergebnisse durch den Gutachter -	PVA BN/RSK 20/17 Empfehlung an KA/KT Zustimmung zur Resolution	RSK: einstimmig Bonn: einstimmig Seite
3	Machbarkeitsstudie "Linksrheinische S-Bahn Köln-Bonn" - Vorstellung der bisherigen Ergebnisse durch den Gutachter -	Kenntnisnahme	--
4	Machbarkeitsstudie "Stadtbahn Bonn/Niederkassel/Köln" - Präsentation der Ergebnisse -	PVA BN/RSK 21/17 Zustimmung zum gemeinsamen Antrag von CDU, GRÜNE, SPD, FDP	RSK: einstimmig Bonn: einstimmig Seite
5	Gemeinsamer Antrag der Kreistagsfraktionen CDU/GRÜNE vom 08.05.2017: Prüfung von Linienwegsoptionen der Buslinie 550 im Bonner Stadtteil Schwarzrheindorf	PVA BN/RSK 22/17 Zustimmung zum ergänzten Prüfauftrag, ohne Variante 1 des Antrags	RSK: einstimmig Bonn: einstimmig Seite
6	Mitteilungen und Anfragen		
6.1	Regionales Gewerbeflächenkonzept - Sachstand -	Kenntnisnahme	--
6.2	Mitgliedschaft in der AGFS - Sachstand zum Aufnahmeantrag des Rhein-Sieg-Kreises -	Kenntnisnahme	--
6.3	Aktuelle Mitteilungen und Anfragen		
	a) Anfrage der CDU-Kreistagsfraktion vom 19.05.17: Einsatz von Gelenkbussen auf der Linie SB 55	Kenntnisnahme	--
	b) Verkehrssituation auf der linksrheinischen DB-Strecke während der Baumaßnahmen	Appell an LR und OB	

TO.- Punkt	Beratungsgegenstand	Beschluss-Nr./ Ergebnis	Abstimmungs- ergebnis
7	Nichtöffentlicher Teil Mitteilungen und Anfragen	--	--

Folgende Beschluss-Empfehlung fällt in die Zuständigkeit von KA/KT:

TO.- Punkt	Beratungsgegenstand	Beschluss-Nr./ Ergebnis	Abstimmungs- ergebnis
2	Machbarkeitsstudie "Elektrifizierung S 23" - Vorstellung der bisherigen Ergebnisse durch den Gutachter -	PVA BN/RSK 20/17 Empfehlung an KA/KT Zustimmung zur Resolution	RSK: einstimmig Bonn: einstimmig

Niederschrift

über die gefassten Beschlüsse in der 5. Gemeinsamen Sitzung der Planungs- und Verkehrsausschüsse Bonn/Rhein-Sieg-Kreis am 24.05.2017:

Sitzungsbeginn: 17:00 Uhr
Sitzungsende: 19:00 Uhr
Ort der Sitzung: A 1.16
Datum der Einladung: 10.05.2017
Einladungsnachtrag vom: --

Anwesende Mitglieder (Rhein-Sieg-Kreis):

Kreistagsabgeordnete CDU

Herr Norbert Chauvistré
Herr Franz Gasper
Frau Katharina Gebauer in Vertretung für Abg. Höhner
Herr Marcus Kitz
Herr Oliver Krauß
Herr Joachim Kühlwetter
Herr Christian Sieberg
Herr Helmut Weber

Kreistagsabgeordnete SPD

Frau Gisela Becker
Herr Volker Heinsch
Frau Ute Krupp
Herr Dietmar Tandler

Kreistagsabgeordnete GRÜNE

Frau Michaela Balansky in Vertretung für Abg. Geske
Herr Ingo Steiner **Vorsitzender**
Herr Wilhelm Windhuis

Kreistagsabgeordnete FDP

Frau Nicole Westig in Vertretung für Abg. Dr. Kuhlmann

Kreistagsabgeordneter DIE LINKE

Herr Frank Kemper in Vertretung für SkB Wichmann

Kreistagsabgeordnete FUW/Piraten

Frau Anja Moersch in Vertretung für SkB Nöthen

Sachkundige Bürger CDU

Herr Guido Koch
Herr Christian Stock

Sachkundiger Bürger SPD

Herr Mario Dahm

5. Gemeinsamen Sitzung der Planungs- und Verkehrsausschüsse Bonn/Rhein-Sieg-Kreis am 24.05.2017		
TOP	Beratungsgegenstand	Vorlagen-/Antrags-Nr.

Sachkundiger Bürger GRÜNE

Herr Dr. Richard Ralfs

in Vertretung für SkB Schroerlücke

Sachkundiger Bürger FDP

Herr Klaus Reker

Sachkundiger Bürger AfD

Herr Peter Kurth

Schriftführerin

Frau Ursula Hillebrand

Entschuldigt fehlten:

Herr Abg. Björn Franken (CDU)
 Frau Abg. Edith Geske (GRÜNE)
 Herr Abg. Hans-Peter Höhner (CDU)
 Herr Abg. Dr. Friedrich-Wilhelm Kuhlmann (FDP)
 Herr Abg. Tim Salgert
 Herr Abg. Björn Seelbach (SPD)
 Herr SkB Klaus Beer (CDU)
 Herr SkB Ömer Kirli (SPD)
 Herr SkB Hermann-Josef Nöthen (FUW-Piraten)
 Herr SkB Dirk Schlömer (SPD)
 Herr SkB Michael Schroerlücke (GRÜNE)
 Herr SkB Werner Seifert (CDU)
 Herr SkB Dirk Wichmann (DIE LINKE)

Anwesende Mitglieder (Bundesstadt Bonn):

Stellv. Vorsitzender	Herr Stv. Beu -GRÜNE-
CDU:	Stv. Moll Stv. Reinsberg Stv. Burgsmüller Stv. Steins Stv. Fenninger AM Prinz
SPD:	Bzv. Schröder-Diederich Stv. Mayer Stv. Dr. Redeker (ab 17.10 Uhr)
GRÜNE	Stv. Lohmeyer AM Langer AM Uhlig
FDP:	AM Kivelip Stv. Thomas (ab 17.35 Uhr)

5. Gemeinsamen Sitzung der Planungs- und Verkehrsausschüsse Bonn/Rhein-Sieg-Kreis am 24.05.2017		
TOP	Beratungsgegenstand	Vorlagen-/Antrags-Nr.

LINKE:	--
BBB:	--
AfB:	Stv. Rosendahl
Die Sozialliberalen	AM Brückel
als Schriftführer:	Herr Rosenberg, Amt 61

Vertreter der Verwaltung (Rhein-Sieg-Kreis):

Herr Dr. Tengler	Leiter des Referates Wirtschaftsförderung und Strategische Kreisentwicklung
Herr Dr. Sarikaya	Stellvertretender Wirtschaftsförderer, bis 18.45 Uhr
Herr Dr. Berbuir	Fachbereichsleiter Verkehr und Mobilität, ab 18.55 Uhr
Herr Dr. Groneck	Fachbereich Verkehr und Mobilität

Vertreter der Verwaltung (Bundesstadt Bonn):

Herr Wiesner	Beigeordneter, Dezernat Planung, Umwelt, Verkehr
Herr Isselmann	Leiter des Stadtplanungsamtes
Herr Haux	Leiter der Abteilung Stadtverkehr
Frau Wagner	Stadtplanungsamt
Herr Schlottmann	Stadtplanungsamt
Herr Dr. Ziegenhagen	Stellvertretender Wirtschaftsförderer

Gäste:

Herr Georgios Emmanouilidis, Spiekermann GmbH, Düsseldorf

5. Gemeinsamen Sitzung der Planungs- und Verkehrsausschüsse Bonn/Rhein-Sieg-Kreis am 24.05.2017		
TOP	Beratungsgegenstand	Vorlagen-/Antrags-Nr.

Öffentlicher Teil

1	Allgemeine und Geschäftsordnungsangelegenheiten	
---	---	--

Der Vorsitzende des Rhein-Sieg-Kreises, Abg. Steiner, eröffnete die 5. Gemeinsame Sitzung der Planungs- und Verkehrsausschüsse der Bundesstadt Bonn und des Rhein-Sieg-Kreises und begrüßte die Mitglieder, die Vertreter der Verwaltung und der Presse sowie Herrn Emmanouilidis vom Planungsbüro Spiekermann. Er stellte die form- und fristgerechte Einladung fest und wies auf die Nachsendung vom 15.05.2017 (Anlage 3 zu TOP 4) sowie die heute verteilten **Tischvorlagen (s. Anlagen 1-4)** hin.

Stv. Beu, Vorsitzender des Ausschusses für Planung, Verkehr und Denkmalschutz der Bundesstadt Bonn, schloss sich den Ausführungen an und hieß ebenfalls alle Anwesenden herzlich willkommen.

1.1	Anerkennung der Tagesordnung	
-----	------------------------------	--

Es gab keine Änderungs- bzw. Ergänzungswünsche zur Tagesordnung.

B.-Nr.: 19/17 Die mit Einladung vom 10.05.2017 zur 5. Gemeinsamen Sitzung des Ausschusses für Planung, Verkehr und Denkmalschutz der Bundesstadt Bonn und des Ausschusses für Planung und Verkehr des Rhein-Sieg-Kreises übersandte Tagesordnung wird anerkannt.

Abst.- RSK: einstimmig
Erg.: Bonn: einstimmig

1.2	Niederschrift über die 4. Gemeinsame Sitzung der Planungs- und Verkehrsausschüsse Bonn/Rhein-Sieg-Kreis am 02.11.2016	
-----	---	--

Die Niederschrift über die 4. Gemeinsame Sitzung der Planungs- und Verkehrsausschüsse Bonn/Rhein-Sieg-Kreis am 02.11.2016 wurde in Bonn bereits am 19.01.2017 einstimmig genehmigt.

Für den Rhein-Sieg-Kreis wurde die Niederschrift am 19.12.2016 versandt. Einwendungen wurden nicht erhoben. Die Niederschrift wird anerkannt.

2	Machbarkeitsstudie "Elektrifizierung S 23" - Vorstellung der bisherigen Ergebnisse durch den Gutachter -	
---	---	--

Herr Emmanouilidis, Planungsbüro Spiekermann, stellte die bisherigen Ergebnisse vor.
Seine Präsentation ist der Niederschrift als **Anlage 5** beigefügt.

Stv. Beu, Vorsitzender des Ausschusses für Planung, Verkehr und Denkmalschutz der Bundesstadt Bonn, machte deutlich, dass alleine die Zeitersparnis durch die

5. Gemeinsamen Sitzung der Planungs- und Verkehrsausschüsse Bonn/Rhein-Sieg-Kreis am 24.05.2017		
TOP	Beratungsgegenstand	Vorlagen-/Antrags-Nr.

Elektrifizierung ausreiche, um den ursprünglichen Fahrplan mit den verbesserten Anschlüssen in Bonn und Euskirchen wieder einzuführen. Bei der jetzigen Infrastruktur sei dann auch ein 30- bis 15-Minuten-Takt wieder möglich. Der ursprüngliche Fahrplan konnte durch die Errichtung der vier zusätzlichen Haltepunkte nicht mehr realisiert werden.

Herr Emmanouilidis bestätigte, das Zielnetz des NVR für 2020 sehe noch einen 15/30-Minuten-Takt vor, der bei einer Elektrifizierung voll fahrbar sei.

Abg. Krauß nahm Bezug auf den bei einem 10/20-Minuten-Takt erforderlichen zweigleisigen Ausbau zwischen Witterschlick und Kottenforst und Rheinbach – Odendorf (t.w.) (s. Folie 6 der Präsentation) und fragte nach, was in diesem Falle „teilweise“ bedeute.

Herr Emmanouilidis antwortete, der zweigleisige Ausbau müsste bis kurz vor Odendorf erfolgen.

Abg. Krauß äußerte, für die überschlagene Wende in Bonn Hbf werden Gleis 4 und 5 benötigt. Hier gebe es bereits Kapazitätsengpässe. Er wollte wissen, ob der Gutachter das Gleis 407 (ehemaliges Stumpfgleis neben Gleis 1) auch in die Überlegungen einbezogen habe.

Herr Emmanouilidis wies darauf hin, dass er die Studie zur Gleisverfügbarkeit nicht durchgeführt habe. Er könne die Antwort aber gerne zu Protokoll nachreichen.

Abg. Krauß führte aus, bis 2033 sei man an das Dieselnetz vertraglich gebunden. Bis dahin müssten die Voraussetzungen zur Elektrifizierung spätestens geschaffen sein. Zwischen Verkehrsexperten und Fahrzeugherstellern sei es strittig, ob dann überhaupt noch eine Oberleitung erforderlich sei, oder ob eine vom Fahrzeug mitgeführte Batterie ausreiche, um die gesamte Strecke zu bedienen. Er erkundigte sich, ob in der Machbarkeitsstudie von der Errichtung einer Oberleitung ausgegangen worden sei.

Herr Emmanouilidis bestätigte dies.

Abg. Krauß fragte abschließend nach, ob in der endgültigen Studie auch die Ergebnisse auf den jeweiligen Teilabschnitten Münstereifel – Euskirchen, Euskirchen – Bonn, Bonn – Mehlem dargestellt seien.

Herr Emmanouilidis stellte klar, dass in der Studie folgende Teilabschnitte betrachtet würden:

- Vollelektrifizierung von Bad Münstereifel über Euskirchen bis Bonn, anschließend weiter bis Bonn-Mehlem;
- Teilelektrifizierung von Euskirchen bis Bonn, anschließend weiter bis Bonn-Mehlem.

Stv. Moll bat den Gutachter, die in der Studie durchgeführten Prüfungen zur S 17 bezogen auf den Streckenabschnitt Bonn-Mehlem bis Bonn Hbf zu erläutern.

Herr Emmanouilidis informierte, im Rahmen der Studie werde geprüft, ob die zukünftige S 17 von Köln über Bonn weiter nach Bonn-Mehlem oder ob die S 23 von Bonn Hbf weiter nach Bonn-Mehlem geführt werden solle. Abschließende Ergebnisse liegen aber bisher noch nicht vor.

5. Gemeinsamen Sitzung der Planungs- und Verkehrsausschüsse Bonn/Rhein-Sieg-Kreis am 24.05.2017		
TOP	Beratungsgegenstand	Vorlagen-/Antrags-Nr.

Abg. Krupp interessierte insbesondere der zweigleisige Ausbau im Rahmen der Elektrifizierung und die Rückkehr zu früheren Taktzeiten. Bisher sei der zweigleisige Ausbau immer als schwierig bis fast unmöglich dargestellt worden. Für die Realisierung eines 10/20-Minuten-Taktes sei er aber unbedingt erforderlich. Sie fragte nach, wie realistisch der Gutachter den Ausbau einschätze.

Herr Emmanouilidis erklärte, aus technischer Sicht sei der zweigleisige Ausbau machbar und auch die Nutzen-Kosten-Betrachtung sehe nicht so schlecht aus. Genaue Zahlen könne er aber heute noch nicht nennen.

Stv. Dr. Redeker kam zurück auf die Wendemöglichkeiten im Hbf Bonn. Aus eigener Erfahrung könne er sagen, dass die Rhein-Ahr-Bahn nur sehr selten auf dem Gleis 4 stehe. Sie müsse also woanders gewendet und zwischengeparkt werden. Das Gleis 4 werde allerdings für zahlreiche andere Zugdurchfahrten benötigt.

Stv. Beu berichtete, ursprünglich sei in Bonn angedacht worden, die RB 30 und die RB 23 zu verbinden. Das wäre betrieblich auch sinnvoll gewesen, weil die RB 30 zum Teil bis zu 50 Minuten Standzeiten habe. Nach Meinung des NVR sei dies aber nicht realisierbar, weil die Hauptstrecke ebenerdig gekreuzt werden soll und die Kreuzungsmöglichkeit zur Voreifelstrecke am Probsthof mit der darüber liegenden Autobahn städtebaulich nicht möglich erscheint. Daher sei es jetzt sehr positiv, allein schon auf Grund der Elektrifizierung einen realistischen Ansatz zu haben, um den Ausschreibungsfahrplan fahren zu können. Darüber hinaus gebe es für die Elektrifizierung auch Landesfördermittel. Um eine frühestmögliche Umsetzung im NVR zu erreichen, begrüße er den als Tischvorlage vorgelegten Resolutionsvorschlag. Er hoffe, dass dieser heute auch einstimmig verabschiedet werden könne.

Herr Emmanouilidis sagte bezugnehmend auf die Äußerungen von Herrn Stv. Redeker zu, Angaben zur Dimensionierung des Hbf Bonn mit dem Protokoll nachzureichen.

Hinweis der Verwaltung:

Das Planungsbüro Spiekermann hat die folgenden Angaben zur Gleisverfügbarkeit im Hbf Bonn nachgereicht:

„Im Zuge der Untersuchungen zur S-Bahn S17 linksrheinisch und zur S23 Voreifelbahn wurde die Gleisbelegung im Hbf. Bonn eingehend betrachtet. Das Gleis 407 wurde hierbei nicht einbezogen.

Mit einer Einführung der S17 und / oder S23 ist die Gleisbelegung zu überplanen. Neue Bahnsteigkanten sind nicht notwendig, aber die Herstellung neuer Weichenverbindungen. Bei der Durchbindung der S23 nach Bonn Bad Godesberg bzw. Bonn-Mehlem werden die beiden Gleise 404 und 405 nur für die S23 genutzt. Die Rhein-Ahr-Bahn muss daher ein anderes Gleis nutzen. Hier bietet sich das Gleis 402 an, da es von beiden Nord-Süd-Gleisen angefahren werden kann, ohne ein Kreuzen anderer Gleise zu bedingen. Das Gleis 402 steht dann für durchgehende Fahrten nicht zur Verfügung.

Als Endpunkt der S17 steht ebenfalls das Gleis 402 zur Verfügung. Die dortige Bahnsteigkante ist für die S17 und die Rhein-Ahr-Bahn ausreichend lang, um zwei Haltepositionen auszuweisen.

Die Gleise 401 und 403 stehen den Fern-, Regional, und Güterverkehr zur Verfügung.

*Veranschaulicht wird dies im angehängten Gleisbelegungsplan“ (**s. Anlage 6**).*

5. Gemeinsamen Sitzung der Planungs- und Verkehrsausschüsse Bonn/Rhein-Sieg-Kreis am 24.05.2017		
TOP	Beratungsgegenstand	Vorlagen-/Antrags-Nr.

Der Vorsitzende, Abg. Steiner, stellte abschließend den gemeinsamen Resolutionsentwurf der Kreistagsfraktionen CDU, GRÜNE, SPD und FDP zur Entwicklung der Voreifelbahn zur Abstimmung.

B.-Nr.: Die Planungs- und Verkehrsausschüsse der Bundesstadt Bonn und des Rhein-Sieg-Kreises empfehlen ihren jeweiligen Kommunalvertretungen, folgende Resolution zu beschließen:
20/17

Der Ausschuss für Planung, Verkehr und Denkmalschutz der Stadt Bonn und der Ausschuss für Planung und Verkehr des Rhein-Sieg-Kreises begrüßen für die Stadt Bonn und den Rhein-Sieg-Kreis die positive Entwicklung der Voreifelbahn (S23).

Sie fordern den NVR und die NRW-Landesregierung - auch im Hinblick auf den neuen im ÖPNVG NRW enthaltenen Sonderfördertatbestand "Elektrifizierung von Bahnstrecken" - auf, alles zu unternehmen, um eine frühestmögliche Elektrifizierung der Bahnstrecke Bonn Hbf - Euskirchen zu realisieren. Die geltende Rechtslage ist dabei ebenso zu berücksichtigen wie die aktuellen technischen Entwicklungen von Elektrofahrzeugen.

Darüber hinaus fordern die Ausschüsse den NVR auf, Teilbeträge der dem NVR für die Bestellung von Betriebsleistungen zur Verfügung stehenden, zusätzlichen Regionalisierungsmittel für einen 30-Minuten-Takt sowohl abends als auch am Wochenende sowie für einen ausgeweiteten 15-Minuten-Takt Bonn - Rheinbach in den werktäglichen Hauptverkehrszeiten zu verwenden.

**Abst.- RSK: einstimmig
Erg.: Bonn: einstimmig**

3	Machbarkeitsstudie "Linksrheinische S-Bahn Köln-Bonn" - Vorstellung der bisherigen Ergebnisse durch den Gutachter -	
---	--	--

Herr Emmanouilidis, Planungsbüro Spiekermann, stellte die bisherigen Ergebnisse vor. Einzelheiten können der als **Anlage 7** beigefügten Präsentation entnommen werden.

Stv. Moll äußerte, Herr Emmanouilidis habe die Streckenführung zwischen Bonn Hbf und Bonn-Mehlem als sehr kritisch umschrieben. Er bat darum, dies noch etwas näher auszuführen.

Herr Emmanouilidis antwortete, als sehr kritisch müssten vor allem die Abschnitte mit erforderlichem 4-gleisigem Ausbau eingestuft werden. Problematisch seien Bereiche mit beidseitig dichter Besiedelung und Bereiche, in denen vorhandene Brückenbauwerke angepasst werden müssen. Der Streckenabschnitt zwischen Bonn Hbf und Bonn-Mehlem werde zurzeit genau geprüft. Technisch seien bislang noch keine unlösbaren Probleme festgestellt worden. Schwierigkeiten könnte es bei den notwendigen Grundstückszukäufen links und rechts der Strecke geben.

AM Brückel bemerkte, wenn er die Ausführungen richtig verstanden habe, gehe es bei den Untersuchungen um den Ersatz des Regionalbahn-Angebotes durch eine S-

5. Gemeinsamen Sitzung der Planungs- und Verkehrsausschüsse Bonn/Rhein-Sieg-Kreis am 24.05.2017		
TOP	Beratungsgegenstand	Vorlagen-/Antrags-Nr.

Bahn mit entsprechend verdichtetem Takt. Er fragte nach, welche Überlegungen dazu geführt haben, den von Köln kommenden Verkehr in Bonn Hbf abzubinden und dort einen Umsteigezwang einzuführen. Er wollte wissen, ob der geplante 3- bzw. 4-gleisige Ausbau in ähnlicher Form funktionieren würde, wenn eine S-Bahn von Köln bis Bonn-Mehlem durchgeführt würde und stattdessen die S 23 am Hbf Bonn abgebunden würde. Aus seiner Sicht sei es nicht nachvollziehbar, warum eine bisher umsteigefreie Verbindung von Bonn-Mehlem in Richtung Köln gekappt werden solle.

Stv. Beu, Vorsitzender des Ausschusses für Planung, Verkehr und Denkmalschutz, entgegnete, es sei nicht so, dass der gesamte Regionalverkehr von Köln nach Bad Godesberg in Bonn gebrochen werden solle. Vielmehr soll sogar untersucht werden, ob nicht nur – wie bisher – eine, sondern zwei der RRX-Linien aus dem östlichen Ruhrgebiet weiter durchgeführt werden können. Problematischer werde es eher für den Bereich der Haltepunkte der Stadt Bornheim, wo bisher die Regionalbahnen halten. Hier sei natürlich auch der Gutachter gefragt, der die negativen und positiven Auswirkungen gegenüberstellen müsse. Die Mehrgleisigkeit soll auch dazu führen, dass die Kapazität auf der linksrheinischen Hauptstrecke erweitert werde, so dass erstmalig eine S-Bahn-Verbindung unabhängig vom Güter- und Fernverkehr realisiert werden könne und die heute häufigen Verspätungen entfallen.

Herr Emmanouilidis betonte, die S-Bahn solle den Verkehr ergänzen und nicht ersetzen, auch wenn es kleinere Anpassungen im Regionalbahnverkehr geben werde. Das werde aber zurzeit noch genauer untersucht. Anfangs sei geprüft worden, ob die S 17 von Köln über Bonn Hbf nach Bonn-Mehlem führen sollte. Bei der weiteren Untersuchung sehe es zurzeit so aus, als wenn die Weiterführung der S 23 bis Bonn-Mehlem positiver bewertet werden könnte als eine Weiterführung der S 17 über Bonn Hbf hinaus. Es sei aber noch nichts endgültig festgelegt. Klar sei nur, dass es technisch nicht möglich sei, beide S-Bahnen bis nach Bonn-Mehlem weiterzuführen.

Stv. Dr. Redeker bemerkte, die Auswahl hänge auch von der jeweiligen Fahrgastresonanz ab. Für viele Pendler aus Köln, Brühl oder Bornheim spiele die Anbindung des Regierungsviertels sicherlich eine große Rolle. Wichtig für die S 23 sei aber auch, dass sie unabhängig von dem Güter- und Fernverkehr geführt werde. Abschließend bat er noch einmal um Erläuterung der Abschnittsbildung für die jeweils geplante Mehrgleisigkeit zwischen Bonn und Mehlem.

Herr Emmanouilidis erklärte, es werde nicht untersucht, in welchen Bereichen eine 4-gleisigkeit technisch umsetzbar, sondern wo sie auf Grund des Begegnungsverkehrs und des Fahrplans zwingend notwendig sei.

Abg. Krupp stellte heraus, für sie sei klar, dass es eine Verlängerung der S 23, mindestens bis ins Regierungsviertel, geben müsse. Die hohen Nutzerzahlen der S 23 und die enormen Wachstumsprognosen bei der Wohnbevölkerung lassen keine andere Entscheidung zu.

Abg. Krauß betonte, es sei allen klar, dass Handlungsbedarf bestehe. Die Regionalbahnstrecke Köln – Bonn sei die Strecke mit dem höchsten Nachfragebedarf. Man habe jahrelang darum gekämpft, dass der Haltepunkt „Bonn-UN-Campus“ von allen Regionalbahnen und dem Regional-Express angefahren werde. Immer wieder sei darauf hingewiesen worden, dass dafür ein 3. Gleis zwischen Bonn und Mehlem erforderlich sei. Jetzt werde der Haltepunkt auch ohne 3. Gleis eingerichtet. Die Betriebskonzepte sehen vor, dass alle 3 Regionalbahnlinien (RB 26, RB 30, RB 48) und der RE 5 dort halten werden. Dadurch werden sehr viele umsteigefreie Verbindun-

5. Gemeinsamen Sitzung der Planungs- und Verkehrsausschüsse Bonn/Rhein-Sieg-Kreis am 24.05.2017		
TOP	Beratungsgegenstand	Vorlagen-/Antrags-Nr.

gen geschaffen, die den SPNV attraktiv machen. Abschließend fragte er nach, ob der auf Folie 6 dargestellte Ausbaustand der Gleise vom 28.11.2016 noch aktuell sei.

Herr Emmanouilidis äußerte, von Gutachterseite sei das der aktuelle Stand. Es werde aber noch einmal geprüft, ob bei Weiterführung der S 23 die Gleisabschnitte noch einmal verändert werden müssen.

Stv. Beu machte noch einmal deutlich, dass ein Schieneninfrastrukturausbau unverzichtbar sei, wenn man mehr Verkehr auf die Schiene bringen wolle und dafür gebe es unterschiedliche Zeithorizonte. Die Elektrifizierung sei im kleinsten Zeithorizont zu erreichen. Die Linienkonzeption müsse im NVR noch weiter diskutiert und dann zu einem späteren Zeitpunkt festgelegt werden.

Es gab keine weiteren Wortmeldungen.

Der Vorsitzende, Abg. Steiner, dankte dem Gutachter für den Zwischenstand. Das Thema werde auch die Gremien im NVR noch länger beschäftigen und auch in den Planungs- und Verkehrsausschüssen Bonn und Rhein-Sieg-Kreis werde weiter berichtet.

4	Machbarkeitsstudie "Stadtbahn Bonn/Niederkassel/Köln" - Präsentation der Ergebnisse -	
---	--	--

Der Vorsitzende, Abg. Steiner, wies auf den heute hierzu als Tischvorlage verteilten gemeinsamen Antrag der Kreistagsfraktionen CDU, GRÜNE, SPD und FDP hin (s. **Anlage 4** der Niederschrift) und bat Herrn Dr. Groneck, zunächst die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie kurz vorzustellen.

Die Präsentation der Ergebnisse ist den Ausschuss-Mitgliedern bereits mit der Nachsendung zur Einladung am 15.05.2017 zur Verfügung gestellt worden.

Abg. Kitz dankte im Namen seiner Fraktion für die Präsentation der Machbarkeitsstudie und den Ausblick auf die neue Rheinquerung. In Niederkassel wünsche man sich eine Rheinquerung, mit der eine neue Stadtbahn an das Stadtbahnnetz von Köln angeschlossen werden könnte. Herr Dr. Groneck habe deutlich gemacht, dass die Option einer Anbindung an das Niederflurbahnsystem der KVB in Zündorf nicht nur technisch außerordentlich schwierig wäre, sondern auch die heute schon an ihrer Kapazitätsgrenze liegende Linie 7 noch stärker belasten würde. Eine Verlängerung der Linie 7 nach Süden werde von Kölner Seite auch nicht gerade forciert. Darüber hinaus ergäben sich für die Niederkasseler deutlich längere Fahrzeiten, wenn die Stadtbahn über Zündorf, Porz, Westhoven bis nach Deutz geführt werde. Eine Verbindung der Stadtbahn bis nach Köln über eine neue Rheinquerung wäre wesentlich attraktiver. In Richtung Bonn würde ein ähnliches Problem bestehen. Die meisten Fahrgäste strebten als Ziel Bonn an. Bonn wäre aber bei einer Verlängerung der Linie 7 nur über einen Umstieg in Beuel erreichbar. Niederkassel sei die größte Stadt im VRS-Gebiet ohne Personen-Gleisanschluss. Insofern gebe es hier große Fahrgastpotentiale. ÖPNV könne mit einer Schienenanbindung noch wesentlich attraktiver gemacht werden. Herr Dr. Groneck habe angesprochen, was als nächstes zu tun sei. Nach der jetzt erfolgten Überprüfung der technischen Machbarkeit, müsse jetzt schnellstmöglich die finanzielle Machbarkeit festgestellt werden. Zur Beauftragung einer Nutzen-Kosten-Untersuchung haben die vier Kreistagsfraktionen CDU, GRÜNE, SPD und FDP in ihrem heute vorgelegten gemeinsamen Antrag einen entspre-

5. Gemeinsamen Sitzung der Planungs- und Verkehrsausschüsse Bonn/Rhein-Sieg-Kreis am 24.05.2017		
TOP	Beratungsgegenstand	Vorlagen-/Antrags-Nr.

chenden Beschlussvorschlag unterbreitet. Er hoffe, dass alle beteiligten Kommunen sich dem anschließen und die nächsten Untersuchungsschritte in Auftrag geben werden. Es gebe zwar auch in Niederkassel einige Engstellen mit unmittelbar angrenzenden Wohngrundstücken. Von diesen Menschen könne natürlich keine große Zustimmung zu dem Projekt erwartet werden, aber für Niederkassel insgesamt wäre eine solche Stadtbahn mit einer Schienenanbindung nach Köln und Bonn ein Quantensprung.

Abg. Tendler bemerkte, Herr Kitz als Niederkasseler habe die Bedeutung der Machbarkeitsstudie bereits herausgestellt. Für ihn sei das Gutachten informativ und interessant. Er lobte insbesondere die optimistische Herangehensweise. In NRW gebe es kaum einen Bereich mit einer Stadt wie Niederkassel (40.000 Einwohner), der noch ohne Bahnanschluss sei. Bei der Kosten-Nutzen-Analyse müsste neben den rein betriebswirtschaftlichen Kosten vor allem der langfristige volkswirtschaftliche Nutzen im Vordergrund stehen. Darüber hinaus sei bei einem so großen Projekt auch wichtig, frühzeitig die Öffentlichkeit in die Planungen mit einzubeziehen.

Stv. Dr. Redeker interessierte sich für die Anbindung in Bonn an die Niederflurbahn. Er habe Herrn Dr. Groneck so verstanden, dass die Stadtbahn bei einem Niederflur-system zwingend in Beuel enden müsse. Er bat hierzu um nähere Erläuterung. Ein Umstieg in Beuel sei aber nicht nur in die Bonner Niederflurbahn, sondern auch in die Linie 66 (Hochflurbahn) möglich. Dann müsse natürlich eine entsprechende Umsteigebeziehung – am einfachsten am Beueler Bahnhof – geschaffen werden.

Herr Dr. Groneck, Fachbereich Verkehr und Mobilität, äußerte bezogen auf die Technik, die Bonner Niederflurwagen seien schmaler als die Kölner Wagen und hätten auch eine niedrigere Einstiegshöhe. Wenn man beide Bahnen auf einem Gleis fahren lassen möchte, müssten die Bahnsteigkanten in Bonn etwas zurückgesetzt werden. Das bedeute allerdings für die Bonner Bahnen einen größeren Spalt und für die Kölner Bahnen eine kleine Stufe, insgesamt also eine „eingeschränkte Barrierefreiheit“. Das betreffe im Wesentlichen die Haltepunkte Bertha-von-Suttner-Platz und Stadthaus. Gleichzeitig müsste man, wenn die Stadtbahn durchgeführt würde, am Hbf Bonn zusätzliche Wendekapazitäten schaffen. Am Konrad-Adenauer-Platz in Beuel sei es dagegen vorstellbar, hinter dem Bahnsteig der Linie 66 noch einen Haltepunkt für die Linie 7 zu schaffen. Unabhängig von der technischen Machbarkeit würde er einen „Brechpunkt“ eher in Niederkassel sehen. Man könnte von Köln bis Lülsdorf oder Niederkassel fahren und von Bonn kommend dort anstoßen oder überlappen. Das halte er für zielführender als in Beuel zu brechen, weil ein Bruch in Beuel in der Nutzen-Kosten-Analyse im Vergleich zum heutigen Schnellbusbetrieb sicherlich durchfallen würde.

Abg. Heinsch bemerkte, im Falle der Realisierung der Stadtbahn würden sicherlich nicht alle Buslinien nach Bonn eingestellt werden. Herr Dr. Groneck habe ausgeführt, dass im „Trogbereich“ die separate Busspur für die Stadtbahn genutzt werden solle. Er wollte wissen, ob die Spur als bahneigener Körper gedacht sei und der Bus dann in diesem Bereich wieder in den Individualverkehr integriert werden müsse, oder ob die Spur von Bus und Bahn gemeinsam genutzt werden solle.

Herr Dr. Groneck antwortete, im Falle der Realisierung einer Stadtbahn würde im „Trogbereich“ kein Busverkehr verbleiben. Die Stadtbahn benötige einen eigenen Bahnkörper, da ansonsten die Gefahr bestehe, dass die Oberleitung durch LKWs abgerissen würde. Deshalb gebe es auch die Bevorzugung der Eingleisigkeit auf eigener Trasse vor der auch denkbaren Zweigleisigkeit im Straßenverkehr.

5. Gemeinsamen Sitzung der Planungs- und Verkehrsausschüsse Bonn/Rhein-Sieg-Kreis am 24.05.2017		
TOP	Beratungsgegenstand	Vorlagen-/Antrags-Nr.

Stv. Beu wies darauf hin, dass nur eigene Gleiskörper förderwürdig seien. Unabhängig davon sei diese Stadtbahn ein absolut interessantes Projekt, was man schon viel früher hätte vorantreiben sollen. Jetzt sei es als Projekt für den vordringlichen Bedarf im ÖPNV-Bedarfsplan des Landes angemeldet worden und er gehe davon aus, dass es eine gute Bewertung bekommen werde. Umsteigepunkte minderten die Attraktivität. Wenn sie nicht zu vermeiden seien, sollten sie dort eingerichtet werden, wo der Ausgangspunkt der Hauptpendlerströme in Richtung Bonn und wo in Richtung Köln sei. Dieser Ausgangspunkt dürfte irgendwo in Niederkassel liegen. Im Rahmen einer Nutzen-Kosten-Untersuchung mache eine Schienenanbindung nur dann Sinn, wenn nicht auch noch parallel Busse fahren. Abschließend erkundigte er sich, ob man geprüft habe, wie lange die Lebenserwartung der Siegbrücke sei.

Herr Dr. Groneck erklärte, es liege ein Gutachten aus dem Jahre 2000 vor. Darin sei grundsätzlich festgestellt worden, dass die Siegauenbrücke statisch von einer Bahntrasse mit genutzt werden könne. Wenn es zu weiteren Planungsschritten komme, werde auch noch einmal abgeklärt, wie der jetzige Zustand der Brücke sei.

Nachdem keine weiteren Wortmeldungen vorlagen, stellte der Vorsitzende den als Tischvorlage (s. Anlage 4) nachgereichten, gemeinsamen Antrag der Kreistagsfraktionen CDU, GRÜNE, SPD und FDP vom 24.05.2017 zur Abstimmung. Gleichzeitig wies er darauf hin, dass Nr. 3 des Beschlusses nur den Bonner Ausschuss betreffe.

B.-Nr.:
21/17

1. **Der Ausschuss für Planung, Verkehr und Denkmalschutz der Bundesstadt Bonn und der Ausschuss für Planung und Verkehr des Rhein-Sieg-Kreises nehmen die Machbarkeitsstudie für die Stadtbahn Bonn/Niederkassel/Köln zur Kenntnis und beauftragen die Verwaltung, eine Nutzen-Kosten-Untersuchung gemeinsam mit der Stadt Niederkassel, der Stadt Troisdorf und der RSVG durchführen zu lassen.**
2. **Zudem sollen Abstimmungsgespräche mit dem Landesverkehrsministerium, den betroffenen Kommunen, dem NVR, der KVB, der SWBV, der HGK sowie mit weiteren Beteiligten geführt werden, um die Planungen vorzustellen und Stellungnahmen zu erhalten, um so den weiteren Planungsprozess zu begleiten und zu beschleunigen. Diese sollen auch eine Anbindung über eine mögliche neue Rheinquerung Lülsdorf-Godorf an die linksrheinische Stadtbahntrasse berücksichtigen.**
3. **Die Beauftragung steht wegen der Kosten unter dem Vorbehalt der zu beteiligenden Ratsgremien.**

Abst.-
Erg.:

RSK: Abstimmung über Nr. 1 und 2: einstimmig
Bonn: Abstimmung über Nr. 1, 2 und 3: einstimmig

5	Gemeinsamer Antrag der Kreistagsfraktionen CDU/GRÜNE vom 08.05.2017: Prüfung von Linienwegsoptionen der Buslinie 550 im Bonner Stadtteil Schwarzrheindorf	
---	---	--

Abg. Kitz erläuterte, obwohl die Busse der Linie 550 morgens bereits im 5-Minuten-Takt fahren, seien sie schon in Schwarzrheindorf sehr voll. Da es im Bereich der Doppelkirche in Schwarzrheindorf eine Engstelle gebe, sei es nicht möglich, Gelenk-

5. Gemeinsamen Sitzung der Planungs- und Verkehrsausschüsse Bonn/Rhein-Sieg-Kreis am 24.05.2017		
TOP	Beratungsgegenstand	Vorlagen-/Antrags-Nr.

busse einzusetzen. Der Antrag sei gestellt worden, um prüfen zu lassen, ob und wie die Engstelle beseitigt oder umfahren werden könne. Die Stadt Bonn habe in ihrer Stellungnahme vom 23.05.17 (s. Anlage 2) bereits geäußert, dass ein Versetzen der Klostermauer aus Denkmalschutzgründen nicht möglich sei. Damit habe sich die Variante 1 des Prüfauftrags erledigt und brauche nicht mehr zur Abstimmung gestellt werden. Er bitte aber die Ausschüsse, die Verwaltungen mit der Prüfung der anderen beiden Varianten zu beauftragen.

Stv. Reinsberg erklärte, ohne die Variante 1 könne ihre Fraktion dem Antrag zustimmen.

Abg. Heinsch hatte Bedenken, die Linienführung zwischen den Linien 501 und 550 zu tauschen. Zurzeit habe Lülldorf durch die SB 55 eine direkte Anbindung an Bonn. Mit der Linie 550 werden Ranzel (zu großen Teilen), der Weilerhof und Libur erschlossen. In der Antragsbegründung heiße es „Durch einen Linientausch...könnten zudem weitere Verbindungen zwischen Bonn und Lülldorf entstehen“. Gleichzeitig hätten dann aber Ranzel, der Weilerhof und Libur keine direkte Verbindung mehr nach Bonn. Insofern könne er die Vorteile eines Linientausches nicht erkennen.

Abg. Kitz erklärte, historisch startete die Linie 550 in Lülldorf und endete in Bonn. Im Jahre 2009 habe es auf Grund der Notwendigkeit auf dem Teilabschnitt zwischen Zündorf, Lülldorf und Troisdorf Gelenkbusse einzusetzen, einen Linientausch geben müssen. Schon damals habe man festgestellt, dass das neue Buskonzept Niederkassel einen „Schönheitsfehler“ habe, nämlich Lülldorf „nur noch“ mit dem Schnellbus mit Bonn zu verbinden. In der Tat gäbe es zukünftig eine Haltestelle in Ranzel (Kirche), die keine Verbindung mehr nach Bonn hätte. Zwei weitere Haltestellen in Ranzel würden dagegen nach wie vor von den Linien 550 und SB 55 angefahren. Mit einem erneuten Linientausch werde lediglich der Zustand von 2009 wiederhergestellt. Der große Stadtteil Lülldorf mit fast 10.000 Einwohnern würde dann wieder regelmäßig, auch an den Wochenenden und in den Abendstunden an Bonn angebunden.

Abg. Heinsch fragte nach, ob dann nicht eine Taktverdichtung der SB 55 bei gleichzeitiger Aufrechterhaltung des bisherigen Taktes der Linie 550 Sinn mache. Er regte an, den Prüfauftrag entsprechend zu ergänzen.

Abg. Kitz wies darauf hin, die Linie 550 sei bewusst als Anbindung aller Niederkasseler Stadtteile an die S-Bahn in Porz-Wahn geplant worden. Würde man jetzt die Linie 550 zu Gunsten des Schnellbusses ausdünnen, müsste man den regelmäßigen 20'-Takt nach Wahn aufgeben. Eine zusätzliche Taktverdichtung der SB 55 ohne interne Querfinanzierung habe die Stadt Bonn aus finanziellen Gründen bisher abgelehnt. Dennoch könne man diese Option natürlich prüfen.

Der Vorsitzende, Abg. Steiner, stellte fest, es bestehe Einvernehmen, den Prüfauftrag um die Anregung des Abg. Heinsch zu ergänzen.

Anschließend stellte der Vorsitzende den so **ergänzten Prüfauftrag, ohne Variante 1**, zur Abstimmung.

B.-Nr.:
22/17

- **Die Verwaltungen der Stadt Bonn und des Rhein-Sieg-Kreises werden beauftragt, eine Änderung des Linienweges der Linie 550 im Stadtteil Schwarzrheindorf zu prüfen, um eine durchgehende Bedienung mit Gelenkbussen zu ermöglichen.**

5. Gemeinsamen Sitzung der Planungs- und Verkehrsausschüsse Bonn/Rhein-Sieg-Kreis am 24.05.2017		
TOP	Beratungsgegenstand	Vorlagen-/Antrags-Nr.

- Die Verwaltung des Rhein-Sieg-Kreises wird beauftragt, einen Linientausch der Linien 501 und 550 zwischen Ranzel und Wahn sowie eine Taktverdichtung der SB 55 bei gleichzeitiger Aufrechterhaltung des bisherigen 20'-Minuten Taktes der Linie 550 zu prüfen und zu bewerten.

Abst.- RSK: Abstimmung über Punkt 1 und 2: einstimmig
Erg.: Bonn: Abstimmung über Punkt 1: einstimmig

6	Mitteilungen und Anfragen	
----------	----------------------------------	--

6.1	Regionales Gewerbeflächenkonzept - Sachstand -	
-----	---	--

Herr Dr. Tengler, Leiter des Referates Wirtschaftsförderung und Strategische Kreisentwicklung, führte aus, sowohl der Rhein-Sieg-Kreis als auch die Stadt Bonn erstellen unabhängig voneinander ein Gewerbeflächenkonzept. Er gehe für den Rhein-Sieg-Kreis davon aus, dass der abschließende Bericht des Gutachters noch im Juni vorgelegt werden könne. Die Abstimmung mit den Kommunen, einschließlich der konkreten Flächenermittlungen, sei erfolgt. Nach Mitteilung von Herrn Dr. Ziegenhagen, sei die Stadt Bonn ebenfalls in der Endabstimmung. Aus heutiger Sicht wäre es sicherlich von Vorteil gewesen, wenn aus beiden Gutachten von vorneherein ein gemeinsames Gewerbeflächenkonzept entwickelt worden wäre. Man habe nicht nur denselben Gutachter, sondern es habe sich im Rahmen der Erarbeitung auch gezeigt, wie eng Bonn und der Rhein-Sieg-Kreis in den Gewerbeflächen und in den industriellen und gewerblichen Entwicklungen miteinander verwoben und bezogen auf die sog. „Überschwappeffekte“ auch voneinander abhängig seien. Im Rahmen der Endabstimmung des Gutachtens müsse noch einmal besonders darauf geachtet werden, dass die Konzepte auch kompatibel seien.

6.2	Mitgliedschaft in der AGFS - Sachstand zum Aufnahmeantrag des Rhein-Sieg-Kreises -	
-----	---	--

Abg. Tendler stellte fest, die Aufnahmekommission habe Lob geäußert, gleichzeitig aber auch Nachholbedarf bei der Nachhaltigkeit der Radverkehrswegweisung, beim Abbau von Pollern und beim Anteil von Radwegen an Kreisstraßen gesehen. Er erkundigte sich, wie mit dem Nachholbedarf weiter umgegangen werde.

Herr Dr. Tengler, Leiter des Referates Wirtschaftsförderung und Strategische Kreisentwicklung, antwortete, das erste Ziel, die Aufnahme in die AGFS, habe der Rhein-Sieg-Kreis erreicht. In den weiteren Beratungen müsse jetzt geklärt werden, welche Maßnahmen prioritär durchgeführt werden sollen.

Stv. Moll fragte nach, ob die Stadt Bonn ebenfalls Mitglied in der AGFS sei.

Herr Wiesner, Dezernent Planung, Umwelt, Verkehr, erklärte, die Stadt Bonn sei schon seit vielen Jahren Mitglied der AGFS und müsse auch in regelmäßigen Abständen nachweisen, dass sie noch würdiges Mitglied sei.

5. Gemeinsamen Sitzung der Planungs- und Verkehrsausschüsse Bonn/Rhein-Sieg-Kreis am 24.05.2017		
TOP	Beratungsgegenstand	Vorlagen-/Antrags-Nr.

6.3	Aktuelle Mitteilungen und Anfragen	
-----	------------------------------------	--

- a) Anfrage der CDU-Kreistagsfraktion vom 19.05.2017:
Einsatz von Gelenkbussen auf der Linie SB 55

Herr Dr. Groneck, Fachbereich Verkehr und Mobilität, berichtete, die Verkehrsunternehmen SWB und RSVG seien über die Anfrage informiert und um Stellungnahme gebeten worden. Einige Fahrten werden mit Gelenkbussen bedient und einige nicht. Die RSVG werde kurzfristig ihren Gelenkbuseinsatz erhöhen. Bislang gäbe es keine verbindliche Vorgabe zum Einsatz von Gelenkbussen auf der Linie SB 55. Die Verkehrsunternehmen müssten die Kapazitäten bereitstellen, die erforderlich seien.

- b) Verkehrssituation auf der linksrheinischen DB-Strecke während der Baumaßnahmen

Abg. Krauß übte heftige Kritik am Baustellenmanagement der DB Netz AG. Aufgrund der Baumaßnahmen habe die DB das Verkehrsangebot in der Hauptverkehrszeit von vier auf eine Regionalbahn reduziert. Das habe zu chaotischen Zuständen auf den Bahnsteigen geführt, vor allem auf Gleis 2 und 3 im Hbf Bonn. Darüber hinaus sei die Kommunikation zwischen der DB und den anderen Verkehrsunternehmen sowie den Aufgabenträgern ganz schlecht gewesen. Insofern habe man nicht rechtzeitig und ausreichend reagieren können. Für nächstes Jahr seien weitere Baumaßnahmen angekündigt worden. Man sei parteiübergreifend der Meinung, dass sich solche Zustände nicht wiederholen dürften. Die Verwaltungen werden daher aufgefordert, den heutigen Protest zu Kenntnis zu nehmen und beim NVR entsprechend zu intervenieren.

Stv. Beu betonte, als regelmäßiger Nutzer der Verbindungen zwischen Bonn und Köln und teilweise auch nach Brühl könne er die Ausführungen seines Vorredners nur bestätigen. Eine Kommunikation seitens der DB Netz AG habe gar nicht stattgefunden. Insofern bekräftige er den Appell an den Landrat und den Oberbürgermeister, nicht nur eine bessere Kommunikation, sondern mindestens zwei Züge pro Stunde und Richtung einzufordern, wenn im nächsten Jahr weitere Baumaßnahmen durchgeführt werden müssen.

Abg. Tendler kritisierte ebenfalls das Baustellen-„Miss“-Management. Man habe bei der DB weder ein Krisenmanagement noch eine vernünftige Kommunikation. Besonders eklatant sei, dass noch kurz vor diesen Baumaßnahmen und ihren Auswirkungen Vertreter der DB in den Gremien des NVR Besserung gelobt hätten. Man werde sich am 14.06. im Hauptausschuss des NVR sicherlich erneut mit dem Thema befassen.

Der Vorsitzende, Abg. Steiner, bekräftigte, dass die DB trotz ihrer Entschuldigungen im Hauptausschuss des NVR ihr Missmanagement fortführe und die Kritik aus der Politik ignoriere. Auch wenn die schlechte Qualität der DB fast zur Gewohnheit geworden sei, seien solche Verkehrssituationen wie auf der linksrheinischen DB-Strecke nicht hinnehmbar.

Stv. Dr. Redeker, machte ebenfalls deutlich, dass die Situation im SPNV zwischen Bonn und Köln so unerträglich gewesen sei, dass er persönlich auf das

5. Gemeinsamen Sitzung der Planungs- und Verkehrsausschüsse Bonn/Rhein-Sieg-Kreis am 24.05.2017		
TOP	Beratungsgegenstand	Vorlagen-/Antrags-Nr.

Auto umgestiegen sei. Für ihn sei es unverständlich, dass die DB nicht wenigstens durch eine begrenzte Freigabe der IC-Züge auf der linksrheinischen Strecke zur Entlastung beigetragen habe. Sehr unerfreulich sei auch, dass die Zugausfälle nicht rechtzeitig vorher angekündigt worden seien, so dass eine Verlegung von planbaren Terminen auch nicht mehr möglich war. Er habe manchmal den Eindruck, die DB interessiere der Nahverkehr nicht mehr wirklich. Insofern müsse man den politischen Druck noch verstärken.

Ende des öffentlichen Teils

Nichtöffentlicher Teil

7	Mitteilungen und Anfragen	
---	---------------------------	--

Hierzu lagen keine Wortmeldungen vor.



Ingo Steiner
Vorsitzender

Ursula Hillebrand
Schriftführerin