

**Dringlichkeitsantrag**

- öffentlich nach § 48 Abs. 2 Satz 1 GO NRW

Drucksachen-Nr.

1713040

Externes Dokument

<b>Antragsteller/in</b>	CDU-Fraktion Bündnis 90 / GRÜNE FDP-Fraktion SPD-Fraktion	<b>Eingangsdatum</b>	
<b>gez.</b>	B. Moll R. Beu F. Thomas	18.10.2017	
<b>f.d.R.</b>	G. Mayer G. Fenninger B. Moser A. Haffner A. Kanonenberg	Ratsbüro	
<u>16.10.2017</u>			
<b>Datum</b>	<b>Unterschrift</b>		

<b>Betreff</b>	Vorrangige Elektrifizierung S 23 / RB 23(Voreifelbahn)
----------------	--

* 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
-------------------	------------------------------------	--------------------------------------	--	-------------------------------------

<b>Gremium</b>	<b>Sitzung</b>	<b>Ergebnis</b>	<b>Z. *</b>
Ausschuss für Planung, Verkehr und Denkmalschutz	19.10.2017		2

**Inhalt des Dringlichkeitsantrages**

Die Stadt Bonn und der Rhein-Sieg-Kreis begrüßen die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie zur Elektrifizierung der Voreifelbahn (S 23 / RB 23).

Stadt und Kreis bekräftigen ihre Forderung nach schnellstmöglicher Elektrifizierung der Strecke und erwarten die jeweils unverzügliche Einleitung sämtlicher notwendiger Schritte, um die möglichst frühzeitige Realisierung dieser Elektrifizierung zu ermöglichen. Unter Berücksichtigung der Rechtslage ist eine Inbetriebnahme weit vor Ablauf des aktuellen Bedienstungsvertrages anzustreben, um zumindest die verkürzten Fahrtzeiten entsprechend des Ausschreibungsfahrplanes nicht erst im Jahr 2033 wieder erreichen zu können.

Oberbürgermeister und Landrat werden gebeten, sich gegenüber NVR, DB, Land und Bund entsprechend aktiv einzusetzen. Dies gilt entsprechend auch für die Vertreter von Stadt und Kreis in den Gremien des NVR.

## **Begründung:**

Es wurde zertifiziert, dass trotz der Inbetriebnahme von zusätzlichen vier Haltepunkten in Bonn und dem Rhein-Sieg-Kreis die ursprüngliche Fahrzeit zw. Bonn Hbf - Euskirchen nur so geringfügig angepasst werden müsste, dass die bislang bestehenden Anschlussbeziehungen gewährleistet bleiben. Mit Inbetriebnahme der neuen LINT-Triebzüge entsprechend der Vereinbarungen des sog. Kölner Dieselnetzvertrages stellte sich heraus, dass diese Zusage nicht eingehalten werden konnte. Es kam zu einer wesentlichen Fahrzeitverlängerung mit entsprechender Verschlechterung der Anschlüsse, wodurch insbesondere - aber nicht ausschließlich - die sogenannten Eifelpendler - negativ betroffen sind.

Wie jetzt belegt wird, reicht bereits eine Elektrifizierung der Strecke aus, um trotz der vier zusätzlichen Haltepunkte die Fahrplanlagen gem. Ausschreibungsfahrplan fahren und die ursprünglichen Umsteigebeziehungen wieder herstellen zu können. Dies dient durch die kürzeren Reisezeiten mit schnelleren Beschleunigungen allen Fahrgästen. Sämtliche mit den Änderungen verbundenen Sach- und Rechtsfragen sind zu berücksichtigen. So soll das derzeit beauftragte Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) bei einer Realisierung vor dem Ablauf des jetzigen Vertrages dabei unterstützt werden, die derzeit eingesetzten Dieselfahrzeuge anderweitig einzusetzen oder zu vermarkten. Ebenso ist die Möglichkeit zu prüfen, dass das jetzige EVU zumindest für die restliche Laufzeit des Kölner Dieselnetz-Vertrages die Strecke mit gebrauchten Elektrofahrzeugen bedient, ohne dass es vorher einer gesonderten Ausschreibung bedarf, da das Eisenbahnverkehrsunternehmen das Recht hat, diese Strecke bis zum Jahr 2033 zu bedienen.

Darüber hinaus hat der Landesgesetzgeber im ÖPNVG NRW in § 13 Abs. 1 Nr. 4 einen neuen Fördertatbestand zur Elektrifizierung von vorhandenen Schienenstrecken für den SPNV geschaffen, der maßgeschneidert für die S 23 / RB 23 ist. Eine Elektrifizierung dient auch dem Erreichen der Klimaschutzziele und verbessert die Situation für die Streckenanliegerinnen und -anlieger.

Die Kosten-Nutzen-Rechnung für die Elektrifizierung der Voreifelbahn ist außerordentlich positiv und rechtfertigt eine schnellstmögliche Realisierung. Sie darf aber nicht missbraucht werden, um sie für weitere, andere Projekte gleichfalls nutzen zu wollen, die die Elektrifizierung verzögern könnten. Darüber hinaus sind die Entwicklungen auf dem Fahrzeugmarkt laufend zu beobachten, um sich nicht dem Argument auszusetzen, dass insbesondere leistungsgleiche, batteriebetriebene Schienenfahrzeuge nicht berücksichtigt wurden, die den Bau einer Oberleitung entbehrlich machen könnten.

## **Begründung der Dringlichkeit:**

Das bereits vorliegende Gutachten erfordert eine zeitnahe Reaktion der Gebietskörperschaften.