

Abg. Moersch erklärte, vor vier Jahren sei der Antrag mit den Stimmen von CDU und GRÜNEN abgelehnt worden. Inzwischen sei aber allen klar, dass man gegen den Klimawandel und für die Verkehrswende etwas tun müsse. Hierfür sei ein Ausbau des ÖPNV dringend notwendig. Sie bitte deshalb um Zustimmung zum Antrag.

Abg. Franken führte aus, unabhängig vom Schallschutz und notwendigen Unterführungen habe man sich intern nochmals unter dem Gesichtspunkt „Klimawandel“ mit dem Thema auseinandergesetzt. Natürlich haben sich die Voraussetzungen und Ansprüche in den letzten Jahren verändert. Dennoch sei seine Fraktion der Auffassung, dass ein zweigleisiger Ausbau der Siegtalstrecke letztendlich nicht zu einer Lösung der Probleme im Schienenverkehr führen werde. Die Rheinschiene sei schon jetzt überlastet und der Güterverkehr werde noch weiter zunehmen, sodass der Verkehrsanteil über die Siegtalstrecke ebenfalls steigen werde. Deshalb unterstütze seine Fraktion den Bau des Westerwald-Taunus-Tunnels als „große Lösung“. Dieser könnte ausschließlich für den Güterverkehr genutzt und als Neubaustrecke dann auch – anders als die Siegtalstrecke – mit den entsprechenden Schallschutzvorrichtungen versehen werden. Mit dem Westerwald-Taunus-Tunnel würden die künftigen Bedarfe gedeckt, das Rheintal zusätzlich entlastet und das Siegtal freigehalten von noch mehr Güterverkehr.

Abg. Dr. Kuhlmann äußerte, die FDP habe schon immer gefordert, die Siegtalstrecke zweigleisig auszubauen. Die Strecke sei marode und überlastet und müsste grundlegend saniert werden. Das bedeute, zweigleisiger Ausbau über die gesamte Strecke einschließlich Lärmschutzmaßnahmen und weitgehende Beseitigung der beschränkten Bahnübergänge. Mit der Aufnahme in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans hätte eine Chance auf Realisierung bestanden. Leider sei die Politik in dieser Frage unterschiedlicher Meinung.

Abg. Franken entgegnete, die Beseitigung von eingleisigen Engstellen betreffe nur einen kleinen Teil der Siegtalstrecke und nur diese Neubauabschnitte würden mit Lärmschutzvorrichtungen versehen. Auch der Bau von Unterführungen an allen bisher beschränkten Bahnübergängen mit Bundesmitteln sei unrealistisch.

SkB Droste betonte, nach seiner Meinung sollte man statt auf den Neubau von großen Tunnelprojekten eher Wert darauflegen, vorhandene Strecken zu ertüchtigen. Der Schienenausbau auf der Siegstrecke sollte auch nicht primär für den Güterverkehr, sondern vielmehr für den Personennahverkehr erfolgen.

SkB Schroerlücke machte deutlich, dass ein zweigleisiger Ausbau der Siegstrecke bevor es eine vernünftige Alternative für den Güterverkehr gebe, zwangsläufig zu einer intensiven Nutzung durch den Güterverkehr führen würde. Dann hätte das Siegtal den Nachteil des sehr stark zunehmenden Lärms, aber keine Verbesserungen für den SPNV. Außerdem bedeute jeder weitere Zug auf der Siegtalstrecke auch weitere Probleme im Knoten Köln.

Abg. Tendler wies darauf hin, das Thema werde schon seit zwei Jahrzehnten insbesondere auch in den Kommunen Windeck und Eitorf intensiv diskutiert. Aus dem NVR sei aber auch bekannt, dass vor einem Ausbau der Siegstrecke andere Baumaßnahmen unbedingt realisiert werden müssten. Auch habe es in den letzten Jahren schon einige Verbesserungen (z.B. höhere Taktung) gegeben, um das Siegtal besser anzubinden. Es gebe zwar gute Gründe für einen Ausbau der Siegstrecke, die Umsetzung sei aber sehr problematisch. Deshalb enthalte sich seine Fraktion.

Abg. Krauß dankte seinem Vorredner für den Hinweis auf die „lange Geschichte“ und darauf, was schon alles erreicht worden sei. Ergänzend wies er auf die Flughafenanbindung und kleinere Maßnahmen, wie die Herstellung des Blocksignals in Windeck-Herchen, hin. Es gebe auch noch

weitere Verbesserungsmöglichkeiten trotz der eingleisigen Streckenabschnitte. Das aktuelle Problem sei aber, weitere Züge nach Köln hineinführen zu können. An Herrn Abg. Dr. Kuhlmann gewandt stellte er fest, die Siegstrecke sei nicht überlastet. Es gebe noch Kapazitäten, die zum Teil auch schon vom Güterverkehr ausgenutzt würden. Hier werde man auch zukünftig weiter an Verbesserungen für den SPNV arbeiten. Ohne eine Gesamtlösung hinzubekommen, sei aber ein zweigleisiger Ausbau der Siegtalstrecke nicht zielführend.

SkB Kurth äußerte, er sei grundsätzlich für den Ausbau von eingleisigen Streckenabschnitten, werde sich aber beim Siegtal aufgrund der unterschiedlichen Argumente enthalten.