

Der Landrat wies darauf hin, dass der Antrag in der Sitzung des Kreisausschusses am 09.12.2019 mehrheitlich abgelehnt worden sei.

Abg. Kemper sagte, man habe nach der Beschlussfassung im Jahre 2015 den Antrag gestellt, da die Klimaschutzziele nicht einzuhalten seien, wenn nicht massiv Verkehr auf die Schiene gelegt werde. Die IHK sei ebenfalls dieser Ansicht. Er bat, dem Antrag entsprechend zuzustimmen.

Abg. Franken sagte, die Herstellung einer Zweigleisigkeit auf der Siegstrecke bedeute, dass entsprechend mehr Verkehrsvolumen auf der Bahnstrecke sei. Der Bundesverkehrswegeplan versuche hingegen eine Lösung für die bestehenden Güterproblematiken in Deutschland und somit auch auf der Siegstrecke zu schaffen. Nach den Zahlen der IHK würde ein zweigleisiger Ausbau eine Vervierfachung des Güterverkehrs bedeuten. Darüber hinaus werde versprochen, dass der Schallschutz entlang der gesamten Bahnstrecke ertüchtigt und Unterführungen gebaut würden. Jedoch werde niemand hierfür diese Kosten übernehmen. Außerdem fehle es an planerischen Lösungen, um durch den Ausbau die betroffenen Ortschaften nicht zu zerschneiden.

Des Weiteren wies Abg. Franken auf die Problematik des Überführungsbauwerkes in Troisdorf hin, die ebenfalls im gestellten Antrag nicht berücksichtigt worden sei.

Ein „große Lösung“ sei hingegen der Westerwald-Taunus-Tunnel, der fern der ÖPNV-Diskussionen den entstehenden Mehrverkehr aufnehmen und die Rheinschiene entlasten könne. Zudem könne dieses Projekt einen positiven Beitrag zum Klimaschutz liefern. Aus diesem Grund sei es vorteilhaft, wenn man gemeinsam diese Position vertrete und nicht über einen zweigleisigen Ausbau der Siegtalstrecke diskutiere. Zudem werde eine Lösung benötigt, die über Jahrzehnte Bestand habe. Das könne nur der Westerwald-Taunus Tunnel bieten.

Abg. Tandler bemerkte, die Gemeinden Eitorf und Windeck seien u.a. aufgrund der hohen Pendlerzahlen und der schlechten Straßenanbindung in besonderer Weise abhängig vom SPNV.

Der VRS habe durch eine bessere Vernetzung zu einer Optimierung des SPNV beigetragen. Jedoch habe man insbesondere in der Gemeinde Eitorf die Problematik der Schließzeiten der Bahnschranken, was mit der Gemeinde Eitorf besprochen werden müsse.

Weiter wies Abg. Tandler darauf hin, dass zunächst der Knotenpunkt Köln realisiert werden müsse, bevor man über einen zweigleisigen Ausbau der Siegstrecke spreche. Sollte es zu einem zweigleisigen Ausbau der Siegstrecke kommen, müsse dieser nicht nur für den Güterverkehr genutzt werden.

Abg. Dr. Kuhlmann sagte, die Siegtalstrecke müsse grundlegend saniert und auf der gesamten Strecke zweigleisig ausgebaut werden, da sie in Teilen marode und überlastet sei. Zudem müssten die Brücken saniert und die beschränkten Bahnübergänge weitgehend beseitigt werden. Darüber hinaus seien die Bahnhöfe teilweise in einem schlechten Zustand. Außerdem benötige man auf der gesamten Strecke einen wirksamen Lärmschutz.

Abg. Dr. Kuhlmann führte weiter aus, mit der Aufnahme der Siegtalstrecke in den Bundesverkehrswegeplan mit vordringlichem Bedarf, bestehe jetzt die Möglichkeit diese Maßnahme mit einer Bundesförderung mittelfristig umzusetzen. Es sei schade, dass die Politik in der Region die vordringliche Planung des Bundesverkehrswegeplans blockiere.

Anhand der Korridorstudie könnten theoretisch 76 Züge pro Tag fahren. Er wies darauf hin, dass heute bereits Güterzüge fahren würden und 62 Züge am Tag fahren könnten. Die Region verpasse eine große Chance, um in der Verkehrspolitik weiter zu kommen.

Statt eine vorhandene Schienenstrecke zu modernisieren setze man stattdessen auf eine Neubaustrecke Westerwald-Taunus-Tunnel, die erst in Jahrzehnten fertiggestellt werde. Es sei zwar die „First-best-Lösung“, jedoch sei sie im Bundesverkehrswegeplan als weiterer Bedarf mit unterster Priorität vorgesehen. Eine Realisierung auf absehbarer Zeit sei demnach nicht zu erwarten.

Abg. Steiner bemerkte, anhand der Korridorstudie Mittelrheintal und des Bundesverkehrswegeplans sei erkennbar, dass es sich nicht um einen geschlossenen Ausbau der Siegstrecke handele, sondern darum, die Brücken zweigleisig zu ertüchtigen. Die Tunnel der Siegstrecke blieben hingegen eingleisig.

Stattdessen bekäme man einen blockverdichtenden Güterverkehr, der gegenüber dem SPNV auf der linken und rechten Rheinseite zu massiven Problemen führe. Man favorisiere hingegen eine vernünftige und zukunftssträchtige Lösung für den Güterverkehr unabhängig vom SPNV.

Weiter sagte Abg. Steiner, es sei eine der wichtigsten SPNV-Adern, die erhaltens- und schützenswert sei und die Menschen zu ihren Arbeitsplätzen befördere.

Für den Güterverkehr benötige man hingegen eine große Lösung. Einen Ausbau der Siegtalstrecke mit nur geringen Mitteln und ohne vernünftige Lösungen für die Menschen vor Ort trage man nicht mit.

Abg. Kemper sagte, das Bundesverkehrsministerium weise auf seiner Internetseite zum Bundesverkehrswegeplan darauf hin, dass ein Ausbau mit einem deutlich verbesserten Lärmschutz verbunden sei.

Abg. Sonntag erwiderte, der beschriebene Ausbau sei im Sinne von Neubau gemeint, sodass lediglich an zwei kleinen Passagen über Lärmschutz gesprochen werden könne. Alles andere bliebe wie bisher bestehen. Aus diesem Grund benötige man eine große Lösung auch im Sinne des Klimaschutzes und verwies auf die gute bauliche Lösung des Gotthard-Basistunnels in der Schweiz.

Abg. Dr. Fleck bemerkte, dass ein wirksamer Schallschutz bei tangierten bewohnten Gebieten entlang der Siegtalstrecke Voraussetzung für einen Ausbau sei.

Dann ließ der Landrat über den Antrag abstimmen.