Herr Gleß schilderte eingangs, dass das hier nun zur Überlegung stehende Thema bereits seit Jahrzehnten immer wieder hinterfragt und auch politisch diskutiert wurde. Gerade im Hinblick auf Klimawandel und -schutz, sowie als alternatives und zeitgemäßes Fortbewegungsmittel im Vergleich zu herkömmlichen Verbrennungsmotoren gehe der ÖPNV und diese Thematik letztlich alle Bevölkerungsschichten gleichermaßen etwas an. Insofern müsse das Thema ÖPNV nun auch sehr proaktiv diskutiert werden, dieses verbunden mit dem Ziel einer möglichst hohen Attraktivitätssteigerung zur Nutzung ÖPNV im innerstädtischen Bereich. Hier sei die nun zu diskutierende Taktverdichtung aus seiner Sicht eine gute Möglichkeit, mehr Anreize, sowie auch den Bedürfnissen entsprechend, einen nachhaltigen Umstieg auf ÖPNV zu schaffen. Hierbei wünsche er sich eine für die Bürgerinnen und Bürger verständlichere sowie kostengünstigere Tarifpolitik. Verbunden mit einer wie vor benannten Taktverdichtung dürfe man jedoch auch nicht die parallel zur Bahnlinie verlaufende Hauptverkehrsachse (B 56) sowie die hier dazugehörigen Radwegführungen vernachlässigen – nur eine Betrachtung/Wertung in der Gesamtperspektive könne eine Synergie aus vermehrter Nutzung ÖPNV, der weiteren alternativen Fortbewegung mittels Fahrrad und/oder Elektromobilität sowie der unumgänglich notwendigen Straßennutzung, u.a. auch für Transportverkehre, erzeugen.

Herr Gleß betonte seine Befürwortung zur Taktverdichtung und zur Stärkung des ÖPNV, jedoch müsse hierfür auch eine sinnhafte Erarbeitung und Betrachtung der Belange zukunftsfähiger Individualverkehrsstrecken erfolgen – dieses müsse und solle im Fokus der Überlegungen liegen.

Im Anschluss hieran erläuterten Herr Dr. Berbuir und Herr Dr.-Ing. Groneck vom Rhein-Sieg-Kreis die derzeitigen Gegebenheiten, als auch die hieraus für Sankt Augustin zukünftig zu erwartende Situation in puncto ÖPNV sowie Individualverkehr. Die hier unter Bezugnahme auf die aktuelle Frequentierung der S-Bahnlinie, sowie der parallel verlaufenden Verkehrsadern festgestellte Ist-Situation wurde den Ausschussmitgliedern anhand einer Präsentation eingehend erklärt und verdeutlicht.

Hierbei wurde ebenfalls verdeutlicht, dass es derzeit -gerade in Bezug bzw. Betrachtung für Sankt Augustin- i.R. des Individualverkehrs zu erheblichen Staumehrungen komme, die derzeitige Nutzung der Linie 66 an ihrer Auslastungsgrenze sei, und zudem absehbare/zusätzliche Probleme aufgrund anstehender großer Straßenbauprojekte entstünden. Insofern sei die Notwendigkeit der hier zu diskutierenden Thematik gegeben – dieses ebenfalls vor dem Hintergrund derzeitiger Bevölkerungsentwicklungen. Hier prognostiziere man einen Zuwachs an Wohnbevölkerung sowie Arbeitsplatzmehrung, welches den derzeitigen Ist-Stand zudem belasten würde.

Die nun bevorstehenden Planungen seien initiiert durch die VRS-Verbandsversammlung. Ziel sei es, möglichst viele (Pendler-)Umstiege auf die Bahnstrecke zu bekommen, um hier auch die Straßen auf Dauer befahrbar zu halten. Hierfür müsse und solle der ÖPNV insgesamt attraktiver gestaltet werden. Bei der derzeitigen Situation von überfüllten Bahnen sowie der aktuellen Taktung sei dieses für viele potenziellen Nutzer noch sehr unattraktiv. Eine entsprechende Taktverdichtung sei nur durch die zusätzliche Beschaffung von neuen Bahnen möglich, und müsse von langer Hand geplant werden.

Die hierfür avisierte Beschaffungsplanung sei zeitintensiv und belaufe sich mithin auf ca. 4 Jahre. Insofern sei es nunmehr umso wichtiger, ein eindeutiges Startsignal zu setzen, damit eine Planungsgrundlage für Umsetzbarkeit/Realisierung gegeben sei. Eine mögliche Taktverdichtung sei mit den derzeitigen Bahnen, ohne Neubeschaffung, definitiv nicht leistbar.

Die vorgestellte Präsentation ist auch als Anlage zur Niederschrift beigefügt.

Der Vorsitzende dankte im Anschluss an den Vortrag der Herren Dr. Berbuir und Dr.-Ing. Groneck diesen für die dargelegten Erläuterungen und Erklärungen.

Seitens der SPD-Fraktion äußerte ebenfalls Herr Kespohl seinen Dank für die umfangreichen und aufschlussreichen Erläuterungen. Er sehe in einer solchen, wie geplanten, Taktverdichtung eine große Notwendigkeit und zudem eine Chance, den ÖPNV nachhaltig zu stärken. Insofern solle man nicht zögern und entsprechend loslegen. Eine wie vorgestellte Absicht bzw. Planung finde seine Befürwortung.

Auch Herr Puffe dankte seitens seiner Fraktion für den informativen Vortrag. Aus seiner, wie aus Sicht seiner Fraktion, müsse bei der Diskussion auch der Individualverkehr hier in der Gesamtbetrachtung mehr Berücksichtigung finden. Grundsätzlich sei man für eine Taktverdichtung, jedoch müsse der Beschlussvorschlag auch die Belange/Inhalte des als Tischvorlage vorliegenden Antrages und dortiger Ergänzungen beinhalten.

Herr Köhler sprach ebenfalls seinen Dank für die Präsentation sowie die erläuternden Worte aus. Der Vortrag sowie die Erklärungen hätten hier die Sitzungsvorlage verdeutlicht. Auch er sehe hier die Notwendigkeit leistungsfähiger Beförderungen, welche durch eine Taktverdichtung sowie Mehrung von Bahnen erzielt werden könne. Ebenfalls sei eine bessere Tarifpolitik wünschenswert, welche eine Attraktivität des ÖPNV zudem stärke.

Für die Fraktion Bündnis90/Die Grünen teilte Herr Günther mit, dass die dem Vortrag zu entnehmenden Informationen zur Erhellung der Vorlage beigetragen hätten. Auch in Bezug auf eine stetig expandierende Hochschule in Sankt Augustin sei hier eine Taktverdichtung die richtige Maßnahme, welche jedoch mögliche weitere/zusätzliche Überlegungen zur Verbesserung u.a. des Radverkehrsnetzes nicht außer Acht lassen dürfe. Seitens seiner Fraktion sei grundsätzlich ein positives Votum gegeben, sofern hier der zweite Satz des unter Ziffer 1 benannten Beschlussvorschlages gestrichen werde. Die hier benannte Voraussetzung von Kompensationsmaßnahmen zur Aufrechterhaltung des Individualverkehrs sei aus seiner Sicht nicht vorrangig für die hier gewünschte Zielerreichung bzw. Stärkung des ÖPNV.

Herr Puffe schilderte sodann eingehend die Beweggründe für den als Tischvorlage vorliegenden Antrag auf Konkretisierung bzw. Ergänzung des Beschlussvorschlages. Das Thema Individualverkehr dürfe hier nicht in den Hintergrund geschoben werden, sondern man müsse hier einen gerechten Konsens zwischen Leistungs- und Attraktivitätssteigerung des ÖPNV sowie eines qualitativen Erhalts eines notwendigen Individualverkehrs erzielen.

Herr Piela äußerte entsprechenden Klärungsbedarf. Nach seiner Auffassung sei „ausreichende Qualität“ schlecht messbar/bewertbar, zumal ihm hierfür ein entsprechender Maßstab fehle. Dementsprechend sei die, wie von Herrn Günther für seine Fraktion bereits geäußerte, Streichung des Satzes 2 aus Ziffer 1 des Beschlussvorschlages sinnvoll.

Seitens der Verwaltung gab Herr Gleß den eindringlichen Hinweis, bei der hier entstehenden Diskussion eine ganzheitliche Betrachtung dieser verkehrsträchtigen Achse im Gesamten nicht aus den Augen zu verlieren. Insgesamt solle hier auch ein zukunftsorientierter Ausbau des Individualverkehrs ermöglicht bleiben – dieses insbesondere im Hinblick auf eine wünschenswerte Weiterentwicklung sowie Nutzung von Elektromobilität, wie etwa E-Autos, E-Scooter, E-Fahrräder, etc. . Insofern halte er es für sehr wichtig, auch die Perspektiven des Individualverkehrs nicht zu vernachlässigen – dieses ungeachtet einer für ihn wichtigen und sinnhaften Taktverdichtung der S-Bahnlinie.

Aufgrund der zuvor geführten Diskussionen schlug Herr Gleß vor, den Satz 2 unter Ziffer 1 des Beschlussvorschlages zu streichen, und den Beschlussvorschlag ggf. um eine Ergänzung zu erweitern, welche die Vorstellung der Ergebnisse der entsprechenden Studie in einer Informationsveranstaltung für Bürgerinnen und Bürger sowie den Fachausschuss enthalte. So könne zumindest ein aus seiner Sicht nun notwendiger Beschluss seitens des Gremiums erfolgen.

Auch Herr Dr. Groneck schloss sich dem Vorschlag von Herrn Gleß an und befand diese Möglichkeit als sinnvoll. Er ergänzte, dass die Fahrgastentwicklung seit 2015 bereits stagniere, da die Bahnen zu voll seien. Bei einer wie vorgeschlagene Studie/Prüfung könnten auch weitere Aspekte, wie mögliche weitere Gleise, die Hoch- bzw. Tieferlegung einzelner Haltestellenstandorte (abhängig vom jeweiligen Standort) in eine Betrachtung und Prüfung mit eingebunden werden, um hier z.B. auch eine mögliche Verbesserung im Bereich von Schrankenkreuzungen zu erzielen.

Herr Gleß ergänzte, dass diese Studie die Betrachtung der „Gesamtachse“ beinhalte. Nur so könne man sinnhaft und nachhaltig eine Verbesserung des ÖPNV durch die hier zur Rede stehende Taktverdichtung, als auch eine zukunftsorientierte Infrastruktur des Individualverkehrs sicherstellen. Auf Rückfrage teilte Herr Gleß mit, dass die hierfür entstehenden Kosten letztlich abhängig vom entsprechenden Auftragsprofil seien. Deswegen könne man per heute diese auch noch nicht beziffern. Diese werde man, nach möglicher Beschlussfassung sowie Erarbeitung eines wie v.g. Auftragsprofils sodann auch haushalterisch bereitstellen müssen.

Herr Puffe erbat hierauf hin eine Sitzungsunterbrechung zwecks interner Beratung.

-die Sitzung wurde um 20:05 Uhr unterbrochen-

Um 20:15 Uhr eröffnete der Vorsitzende erneut die Sitzung.

Aufgrund der seitens Herrn Gleß gemachten Anregungen wurden folgende Änderungsvorschläge zum Beschlussvorschlag seitens des Vorsitzenden vorgetragen:

zu Ziffer 1: -Satz 2 wird ersatzlos gestrichen-

zu Ziffer 2: nachfolgende Ergänzung wird als Satz 2 hinzugefügt:

> *„Hierzu gehören auch Kompensationsmaßnahmen im Hinblick auf die Aufrechterhaltung des Individualverkehrs, sowie etwaige Umwelteinflüsse (z.B. Lärmschutz). Die Ergebnisse sollen dem Fachausschuss sowie den Bürgerinnen und Bürgern in einer Informationsveranstaltung vorgestellt werden.“*

Hierüber bestand im Ausschuss Einvernehmen.

Aufgrund der Ergänzung des Beschlussvorschlages erklärte Herr Puffe den als Tischvorlage vorliegenden Antrag somit als erledigt bzw. zurückgezogen.

Der Vorsitzende gab sodann den geänderten Beschlussvorschlag zur Abstimmung:

1. Der Umwelt-, Planungs- und Verkehrsausschuss begrüßt die Berücksichtigung zusätzlicher Stadtbahnfahrzeuge zur mittelfristigen Angebotsausweitung der Linie 67 in der Beschaffungsplanung der SWBV/SSB und stimmt dem dargestellten regionalen Stadtbahn-Zielnetz zu.

2. Die Verwaltung wird beauftragt, gemeinsam mit dem Rhein-Sieg-Kreis eine Studie zur Weiterentwicklung aller Verkehrsmittel im Korridor der Stadtbahnlinie 66/67 durchführen zu lassen. Hierzu gehören auch Kompensationsmaßnahmen im Hinblick auf die Aufrechterhaltung des Individualverkehrs, sowie etwaige Umwelteinflüsse (z.B. Lärmschutz). Die Ergebnisse sollen dem Fachausschuss sowie den Bürgerinnen und Bürgern in einer Informationsveranstaltung vorgestellt werden.

-einstimmig-