



DB Netz AG Regionalbereich West
Herr Christian Golenia
Hansastraße 15
47058 Duisburg

23.12.2022

ab 23.12.22 ✓

DB Netz AG Regionalbereich West
Herr Bernd Köppel
Leiter Infrastrukturprojekte West – DB Netz AG
Mülheimer Str. 50
47057 Duisburg

ab 23.12.22 ✓

**S-Bahn-Linie S13 Köln – BN-Oberkassel – Koblenz
Bitte um vordringliche Realisierung eines Überwerfungsbauwerkes in Troisdorf**

Sehr geehrter Herr Golenia, sehr geehrter Herr Köppel,

in der vergangenen Sitzung der Verbandsversammlung der Nahverkehr Rheinland GmbH am 25. November 2022 wurde erneut über die Planungen zur Inbetriebnahme der S-Bahn-Linie 13 nach Abschluss des Streckenausbaus informiert. Hier wurde den Teilnehmenden eröffnet, dass die Planungen und der Bau des für eine Weiterführung der S13 nach Köln notwendigen Überwerfungsbauwerkes bei Troisdorf voraussichtlich nicht rechtzeitig abgeschlossen sein werden, um die S13 mit Abschluss des Streckenausbaus über Troisdorf hinaus führen zu können.

Die zeitnahe Weiterführung der S13 zwischen Troisdorf und Bonn-Oberkassel stellt ein wichtiges Infrastrukturprojekt für umwelt- und klimafreundliche Mobilität in der Region dar. Sie soll den Menschen in der Region durch die neuen Verknüpfungspunkte eine wichtige Achse zwischen Wohnen und Arbeit im rechtsrheinischen Bonn und dem Rhein-Sieg-Kreis bieten sowie eine direkte Anbindung an den Flughafen Köln/Bonn herstellen.

Hiermit möchten wir unseren Unmut über die aktuellen Entwicklungen beim laufenden Ausbauprojekt der S13 im Teilabschnitt zwischen den Bahnhöfen Troisdorf und Bonn-

Oberkassel sowie der Realisierung des Überwerfungsbauwerks in Troisdorf äußern. Wir sind darüber mehr als irritiert, dass es trotz einer inzwischen über 25-jährigen Planungshistorie offenbar bis heute keine belastbare Zeitschiene für den Bau des zwingend erforderlichen Bauwerks und eine Inbetriebnahme der Gesamtlinie gibt. Wir stellen außerdem fest, dass ursprünglich vereinbarte Projektziele in den vergangenen Jahren zunehmend geändert wurden und zwischenzeitlich andere Betriebskonzepte gefahren werden.

Grundlage für die Realisierung der S13 sind aus unserer Sicht die folgenden Vereinbarungen und Planwerke:

- der Bau- und Finanzierungsvertrag für die S-Bahn-Linien S12 nach Au (Sieg) und S13 nach Linz aus dem Jahre 2000,
- der Bonn-Berlin-Ausgleich, auf dessen Grundlage 2004 die Schleife zum Köln-Bonner-Flughafen eröffnet worden ist,
- die Einrichtung der zusätzlichen Linie S19 zur Herstellung des 10-Minuten-Taktes nach Hennef sowie des 30-Minuten-Taktes nach Au (Sieg) mit sukzessiver Inbetriebnahme ab 2014
- sowie das Zielnetz 2025 aus dem SPNV-Nahverkehrsplan 2016, und zwar in der Version, die für das Beteiligungsverfahren in der NVR-Verbandsversammlung am 02.10.2015 vorgelegt worden ist.

Daraus ergibt sich ein Verkehr der drei S-Bahn-Linien S12, S13 und S19 durchgehend von und nach Köln. Für die S13 war im o.g. Vertrag bzw. Zielnetz ein 20-Minuten-Takt von Köln bis Bonn-Oberkassel mit umsteigefreier, stündlicher Weiterführung anstelle der RB27 bis Linz bzw. Koblenz vorgesehen, um zusammen mit dem RE8 die bestehende halbstündige Bedienung auf der rechten Rheinstrecke zwischen Köln und Koblenz weiterhin sicherzustellen.

Bereits 2015 hat der Rhein-Sieg-Kreis den NVR schriftlich darauf hingewiesen, dass das ursprünglich geplante Betriebskonzept der Linien S12/S13 durch die zwischenzeitliche Einrichtung der Linie S19 hinfällig geworden ist und um Abstimmung eines entsprechend fortgeschriebenen Konzeptes gebeten. Im Nachgang teilte der NVR hierzu mit, dass auch nach Einrichtung der S13 über Troisdorf hinaus das verbesserte S-Bahn-Angebot auf der Siegstrecke weiter bestehen bleiben wird.

Nach Durchführung des o.g. Beteiligungsverfahrens wurde der SPNV-Nahverkehrsplan des NVR dann im Jahre 2016 geändert. Fortan war anstelle der bis Koblenz durchgehenden stündlichen Fahrten der S13 eine Abbindung der RB27 von Koblenz kommend im Bahnhof Bonn-Oberkassel verzeichnet. Dies würde bedeuten, dass die Städte Königswinter und Bad Honnef sowie die südlich angrenzenden Gemeinden in Rheinland-Pfalz die Hälfte ihrer Direktverbindungen nach Köln verlieren würden. Ebenso würde die mit der ursprünglichen S13 vorgesehene Direktverbindung aus dem südlichen Bonner Umland zu den neuen Verknüpfungspunkten Ramersdorf (S13 und Seilbahn) und Vilich nicht eingerichtet werden, die besonders für den Pendlerverkehr sehr wichtig ist. Das betrifft u.a. die Anbindung der Arbeitsplätze in Ramersdorf und Beuel-Süd sowie die Verknüpfung mit der Linie 66 zur Hochschule Bonn/Rhein-Sieg. Die zukünftige verknüpfende Wirkung der Bonner Seilbahn ins Bundesviertel und zum Universitätsklinikum Bonn würde durch das geringere Fahrgastaufkommen bis zur Herstellung einer Direktverbindung aus südlicher Richtung nicht ihr volles volkswirtschaftliches Potenzial entwickeln. Eine Weiterfahrmöglichkeit in die Bonner Innenstadt sowie zu den o.g. Aufkommensschwerpunkten würde für die abgebundene

RB27 in Bonn-Oberkassel nicht bestehen, da dieser Bahnhof aufgrund seiner Lage im Stadtgebiet auch keine Anbindung an den städtischen ÖPNV besitzt.

Das 2018 in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommene Überwerfungsbauwerk Troisdorf zur kreuzungsfreien Entflechtung der Linien S12/S19/RE9 und S13/RB27/RE8 sowie die damit verbundene Erhöhung der Streckenkapazität und Betriebsqualität halten wir für unabdingbar für die vorgesehene wirkungsvolle Ergänzung des rechtsrheinischen Schienennahverkehrs.

In der NVR-Verbandsversammlung am 26.11.2021 wurde mitgeteilt, dass auf der S13 ab 2028 zunächst nur ein Pendelverkehr zwischen Troisdorf und Bonn-Beuel eingerichtet werden soll. Wie dem veröffentlichten Protokoll zu entnehmen ist, wurde dieses Ansinnen intensiv diskutiert, da es nicht den o.g. Projektgrundlagen entspricht. Der Ausschussvorsitzende hatte die NVR-Geschäftsführung seinerzeit im Namen der Fraktionsvorsitzenden gebeten, ein Betriebsprogramm für die rechte Rheinstrecke und die Siegstrecke zu erstellen, welches mit Betriebsaufnahme der S13 auf der rechten Rheinstrecke keine Verschlechterung bezüglich der Anzahl der Fahrten, der Halte sowie der Direktverbindungen nach Köln gegenüber dem Status Quo mit sich bringen soll. Zudem sollte dieses Konzept auch für die neuen S-Bahn-Haltepunkte Direktverbindungen nach Köln vorsehen, die möglichst schnell umzusetzen sind. Darüber hinaus sollte das Betriebskonzept das aktuelle Fahrtenangebot auf der Siegstrecke erhalten. Die NVR-Geschäftsführung hatte die Erstellung eines solchen Betriebsprogrammes zugesagt. Zwingende Voraussetzung für die Erstellung dieses Betriebsprogramms, das die o.g. Fahrten enthält, ist die rechtzeitige Errichtung des Überwerfungsbauwerks bei Troisdorf durch die Deutsche Bahn.

Die von der neuen NRW-Landesregierung aufgestellte Zielvorgabe eines 15-Minuten-Grundtaktes im S-Bahn-Zielnetz, was gerade auf Sieg- und rechter Rheinstrecke bessere Perspektiven zur Herstellung kundenfreundlicher 30-Minuten-Takte auf den anschließenden regionalen Abschnitten jenseits von Hennef bzw. Bonn-Oberkassel schaffen würde, sehen wir bei der aktuellen Planung ebenfalls nicht berücksichtigt. Wir vermissen bei der Aufstellung der Zielnetze, sowohl bei der Entscheidungsfindung als auch bei der Planung und Umsetzung von Einzelprojekten, bislang auch einen formalen Beteiligungsprozess der betroffenen Gebietskörperschaften.

Vor diesen Hintergründen bitten wir dringlich um die zeitnahe Aufnahme der Planung und schnellstmögliche Realisierung des Überwerfungsbauwerks Troisdorf, so dass dieses gleichzeitig mit den neuen S-Bahn-Gleisen zwischen Troisdorf und Bonn-Oberkassel zur Verfügung steht.

Als unmittelbar betroffene Gebietskörperschaft erwarten wir, bei den weiteren Verfahrensschritten eingebunden und aktuell informiert zu werden. Für Rücksprachen und zur kurzfristigen Abstimmung zum weiteren Vorgehen stehen Ihnen unsere Mitarbeiter*innen jederzeit zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen


Landrat Sebastian Schuster


Oberbürgermeisterin Kath. Dörner

Anlage: Schreiben an die Geschäftsführung des Nahverkehr Rheinland