

Rhein-Sieg-Kreis | Der Landrat | Postfach 1551 | 53705 Siegburg

go.Rheinland GmbH

Herr Niklas Singer
Deutzer Allee 4
50679 Köln

Stabsstelle Verkehr & Mobilität
Kaiser-Wilhelm-Platz 1
53721 Siegburg

Herr Dr. Groneck
Zimmer 12.10
Telefon 02241 13-2220
christoph.groneck@rhein-sieg-kreis.de

Datum und Zeichen Ihres Schreibens

24.03.2023

Mein Zeichen

4-10

Datum

15.05.2023

Stakeholder-Beteiligung zum Entwurf der SPNV-Zielnetze 2032 und 2040

Sehr geehrter Herr Singer,

vielen Dank für die Einbindung in die Stakeholder-Beteiligung zu den SPNV-Zielnetzen 2032 und 2040. Der Ausschuss für Planung und Verkehr des Rhein-Sieg-Kreises hat die Verwaltung beauftragt, die nachfolgende Stellungnahme abzugeben.

Allgemeine Anmerkungen

Gemäß aktueller Koalitionsvereinbarung von CDU und GRÜNEN im Landtag Nordrhein-Westfalen soll im S-Bahn-Netz in einem ersten Schritt ein Grundtakt von 15 Minuten sowie auf den Hauptachsen des Schienenpersonennahverkehrs ein Grundtakt von 30 Minuten angeboten werden. In einem zweiten Schritt wird ein Grundtakt von 15 Minuten auf allen SPNV-Linien in Nordrhein-Westfalen angestrebt (vgl. Kapitel 6 Verkehr, Zeile 1660ff). Diese landesweite Zielvorstellung wird im Zielnetz nicht berücksichtigt. Stattdessen ist die S-Bahn im Großraum Köln/Bonn weiterhin im 20-Minuten-Grundtakt vorgesehen, wohingegen auf den Achsen des RE- und RB-Verkehrs selbst im Zielnetz 2040 nur teilweise 30-Minuten-Takte realisiert werden. Auf der Siegstrecke wird der bestehende angenäherter 30-Minuten-Takt aus der Region nach Köln im Zielnetz 2040 gegenüber dem heutigen Zustand sogar spürbar verschlechtert (s.u.).

Der Rhein-Sieg-Kreis bittet insofern um Mitteilung, wie auf den Bahnstrecken im Kreisgebiet das Zwischenziel eines 30-Minuten-Taktes auf allen SPNV-Linien erreicht werden kann. Um eine attraktive Verknüpfung mit dem kommunalen ÖPNV mit

systematischen Anschlüssen realisieren zu können, ist es dabei sehr wichtig, dass tatsächlich auch minutengenaue Takte in ITF-gerechter Nullsymmetrie gefahren werden. Dies ist bislang nicht vollumfänglich der Fall (z.B. RE8 zwischen Köln und Neuwied sowie S19 in den Schwachverkehrszeiten).

Nachfolgend werden Stellungnahmen zu den einzelnen Strecken im Kreisgebiet abgegeben. Zur besseren Lesbarkeit werden alle Anmerkungen nur für eine Fahrtrichtung formuliert. Im Sinne der Systematik des Integralen Taktfahrplans gelten die Anmerkungen immer auch für die jeweilige Gegenrichtung.

Voreifelbahn

Der Rhein-Sieg-Kreis begrüßt den vorgesehenen Angebotsausbau und die perspektivische Verlängerung der Voreifelbahn auf eigener Infrastruktur bis Bonn-Mehlem. Als mögliche Zwischenlösung regen wir an, einen ersten Abschnitt von Bonn Hbf bis Bonn UN-Campus zu prüfen. Damit könnten ggf. die bestehenden Engpässe im Bahnhof Bonn Hbf beseitigt werden und es entstünde bereits die wichtige Direktverbindung aus der Voreifel zu den Arbeitsplätzen im Bonner Bundesviertel sowie zur zukünftigen Seilbahn.

Insbesondere im Falle der Realisierung weiterer Haltepunkt bitten wir in Einvernehmen mit dem Kreis Euskirchen um Prüfung, das **Angebot auf der Voreifelbahn mittelfristig in schnelle und langsame Verbindungen zu differenzieren.**

Anstelle des in den Zielnetzen vorgesehenen 10-Minuten-Taktes wäre es für uns denkbar einen 15-Minuten-Takt mit Halt an allen Bahnhöfen (ggf. Zwischenendpunkt für einen Teil der Züge in Rheinbach) sowie einen überlagerten beschleunigten 30-Minuten-Takt mit Bedienung ausschließlich der übergeordneten Knotenpunkte Bonn-Duisdorf, Meckenheim und Rheinbach einzurichten. D.h. die Zahl der Züge pro Stunde und Richtung würde sich im Zielnetz nicht verändern und gleichzeitig hätte keine Station ein schlechteres Angebot als heute. Der beschleunigte Zuglauf könnte dann in Euskirchen weiter durchgebunden werden, so dass attraktive schnelle Verbindungen z.B. in die Eifel sowie über Düren nach Aachen entstehen. Ein derartiges Taktschema wäre zudem besser mit den heutigen lokalen Angebotsstrukturen und dem Taktknoten Euskirchen kompatibel.

Linke Rheinstrecke

Die Planung, den RRX zwischen Köln und Bad Godesberg zukünftig im 30-Minuten-Takt verkehren zu lassen, wird begrüßt. Da die beiden Bahnhöfe Bonn Hbf und Bad Godesberg herausgehobene Knotenpunkte für den linksrheinischen Rhein-Sieg-Kreis sind, kommt dieses beschleunigte Angebot auch unmittelbar der Region zugute.

Wir bitten um Prüfung, die geplante **S17 nicht am Bonner Hbf enden zu lassen, sondern analog zur S23 mindestens bis Bonn UN-Campus oder auch darüber hinaus**

weiterfahren zu lassen, um dicht vertaktete Direktverbindungen insbesondere für den Berufsverkehr und eine bessere Vernetzung der S-Bahn mit dem kommunalen ÖPNV in Bonn sicherzustellen. Ggf. würde dies auch eine Modifikation oder einen Ersatz der bislang parallel zur S17 vorgesehenen stündlichen RB48 ermöglichen.

Da die vollständige Inbetriebnahme der S17 noch in ferner Zukunft liegt und gleichzeitig das bestehende SPNV-Angebot auf der linken Rheinstrecke mannigfaltigen Störeinflüssen und regelmäßigen baustellen- und betriebsbedingten Einschränkungen unterworfen ist, ist die **Prüfung und Umsetzung sukzessiver Verbesserungen** aus unserer Sicht sehr wichtig. Erstes Ziel muss es dabei sein, die derzeit vorgesehenen Verbindungen betriebsstabil anzubieten.

Oberbergische Bahn

Der Rhein-Sieg-Kreis unterstützt den geplanten Ausbau zur S-Bahn.

Siegstrecke

Die Zielnetze enthalten auf der Siegstrecke erhebliche Veränderungen sowohl bei der S-Bahn als auch beim RE9:

- 1) Der RE9 soll ab dem Zielnetz 2032 in Eitorf geflügelt werden, so dass der vordere Zugteil mit weniger Zwischenhalten beschleunigt nach Siegen fahren kann. Der zweite Zugteil soll im Rhein-Sieg-Kreis weiterhin die bestehenden, aber keine zusätzlichen Halte bedienen. Durch den erforderlichen Kupplungsprozess verlängern sich die RE-Fahrzeiten von Köln nach Herchen und Schladern um ca. 5 Minuten.
- 2) Die HVZ-Verstärker des RE9, die in Lastrichtung morgens nach bzw. nachmittags aus Köln einen angenäherten 30-Minuten-Takt im beschleunigten Verkehr herstellen, sind in den bislang bekanntgewordenen Systemtaktgrafiken der Zielnetze 2032 und 2040 nicht mehr enthalten.
- 3) Mit dem heutigen Angebotskonzept aus S12 und S19 besteht von Köln bis Hennef ein 10-Minuten-Takt und bis Au(Sieg) ein angenäherter 30-Minuten-Takt. Gemäß Zielnetz 2040 soll die S19 von einer neuen Linie S16 via Südbrücke, Westspange, Technische Hochschule und Flughafen ersetzt werden. Damit verändert sich die Anzahl der Grundtaktleistungen ab Köln nicht. Gegenüber der S19 wird die S16 ab Köln Hbf aufgrund ihrer umwegigen Linienführung aber gut 20 Minuten und ab Köln Messe/Deutz sogar knapp 30 Minuten länger unterwegs sein. Dadurch wird das S-Bahn-Angebot zwischen Köln Hbf bzw. Deutz und dem Siegtal effektiv halbiert. Fahrgäste z.B. zwischen Köln Hbf und Rosbach, denen heute ein minutengenauer 30-Minuten-Takt mit 61 Minuten Fahrzeit zur Verfügung steht, hätten gemäß Systemtaktgrafik des Zielnetzes 2040 zukünftig stattdessen ab Köln Hbf Fahrmöglichkeiten in Abständen von 4/56 Minuten, wobei eine davon 84 Minuten lang unterwegs wäre (s. <https://www.kcitf-nrw.de/planung-analysen/spnv-zielnetze-fuer-nrw/> – Abruf am 30.04.2023).

- 4) Demgegenüber steht im Zielnetz 2040 eine Ausweitung des S-Bahn-Taktes im Abschnitt Blankenberg – Eitorf von 2 auf 4 Fahrten pro Stunde (20-Minuten-Takt der weiterhin direkten S12 zzgl. eine Fahrt der S16 pro Stunde mit den oben beschriebenen längeren Fahrzeiten).

Zu diesen Planungen nehmen wir folgendermaßen Stellung:

- a) **Der Rhein-Sieg-Kreis unterstützt die Beschleunigung des RE9 nach Siegen.** Dabei bitten wir zusätzlich um Prüfung, ob mittelfristig auch die traditionelle Direktverbindung über Siegen hinaus bis Gießen oder Frankfurt/Main wiederhergestellt werden kann.
- b) **Das Flügelzugkonzept für den RE9 wird aus Sicht des Rhein-Sieg-Kreises mit großer Skepsis beurteilt.** Als langlaufende Regionalexpresslinie ist die RE9 vielfältigen Störungsquellen ausgesetzt, was sich auch in der Pünktlichkeitsstatistik widerspiegelt. Mit einer Flügelung wäre eine weitere potenzielle Quelle für Unregelmäßigkeiten und Folgeverspätungen hinzugefügt. Unbedingte Voraussetzung für ein derartiges Konzept wäre aus unserer Sicht die Umsetzung aller derzeit vorgesehenen Infrastrukturmaßnahmen zur Beseitigung der Engpässe für den SPNV zwischen Köln und Siegen (vollständige Fertigstellung der NBS Köln – Rhein-Main im Abschnitt Abzw. Steinstr. – Abzw. Gummersbacher Str., Überwerfungsbauwerk Troisdorf, zweigleisiger Ausbau Blankenberg – Merten und Schladern – Rosbach).
- c) Als vorzugswürdige Alternative zur Flügelung bitten wir um Prüfung, die **HVZ-Verstärker des RE9 zu einer vollwertigen stündlich verkehrenden Linie auszubauen.** Diese zusätzliche Linie würde einen beschleunigten RE9 bei Ansatz der heutigen Fahrplanlage zwischen Köln und Eitorf zu einem angenäherten 30-Minuten-Takt ergänzen und könnte dann weiter bis Siegen alle Zwischenhalte bedienen. Ein derartiges Szenario hätte aus unserer Sicht auch Vorteile gegenüber einer alternativ denkbaren Ausweitung des S-Bahn-Angebotes bis Eitorf, da der RE an der oberen Sieg aufgrund seiner Fahrzeitvorteile das von vielen Fahrgästen bevorzugte Angebot ist.
- d) Wenn eine Flügelung unvermeidlich ist, sollte der zukünftige „langsame“ Zuglauf des RE9 **zusätzlich in Rosbach halten**, sowie ggf. außerdem in Dattenfeld. Zwar verfügt die Gemeinde Windeck bereits über die RE-Halte Herchen, Schladern und Au(Sieg), allerdings werden damit gerade die beiden o.g. größten Ortsteile nicht bedient. Rosbach ist zudem Gemeindehauptort und der dortige Bahnhof wird ab Sommer 2023 zentraler Verknüpfungspunkt des Windecker Busnetzes.
- e) Die geplante S16 schafft interessante zusätzliche Direktverbindungen im Verdichtungsraum. Zur Anbindung des Siegtals an die Kölner Innenstadt ist sie aufgrund der viel zu langen Fahrzeiten aber ungeeignet. **Die vorgeschlagene Planung der S16 lehnt der Rhein-Sieg-Kreis daher ab.** Sollte die S16 inklusive dem dafür nötigen Ausbau der Südbrücke tatsächlich realisiert werden, muss die heutige Verkehrsfunktion der S19 im oberen Siegtal unserer Ansicht nach anderweitig abgedeckt werden. Dies betrifft insbesondere den Abschnitt Eitorf bis Au(Sieg), für den wir mindestens eine Beibehaltung des bestehenden 30-Minuten-Taktes an allen Haltepunkten sowie einheitliche und nach Möglichkeit beschleunigte Fahrzeiten nach Köln als notwendig erachten.

Rechte Rheinstrecke

Der Rhein-Sieg-Kreis begrüßt die vorgesehene Beschleunigung des RE8 sowie die gleichzeitige Beibehaltung der RB27. Im Einvernehmen mit dem Landkreis Neuwied ist es dabei für uns elementar, dass beide Linien weiterhin tagesdurchgängig jeweils im Stundentakt durchgehend bis Köln verkehren und sich zeitlich möglichst gut ergänzen. In der veröffentlichten Systemtaktgrafik des Zielnetzes 2032 ist dies nicht der Fall (s. <https://www.kcitf-nrw.de/planung-analysen/spnv-zielnetze-fuer-nrw/> – Abruf am 30.04.2023). Idealerweise sollten sich die beiden Linien bis Neuwied zu einem exakten Halbstundentakt ergänzen, so dass das regionale Busnetz an den Knotenpunkten Niederdollendorf, Königswinter, Rhöndorf, Bad Honnef, Unkel und Linz optimal mit dem SPNV verknüpft werden kann.

Der Rhein-Sieg-Kreis begrüßt die geplante **Inbetriebnahme der S13** durchgehend von Köln bis Bonn-Oberkassel und mahnt in diesem Zusammenhang eine zügige Realisierung des dafür nötigen Überwerfungsbauwerkes Troisdorf an.

Gemäß Bau- und Finanzierungsvertrag für die S13 aus dem Jahre 2000 war eine stündliche Durchbindung der S13 von Bonn-Oberkassel bis Linz geplant. Dadurch, dass diese nun nicht mehr vorgesehen ist, fehlen von den Halten südlich von Bonn-Oberkassel Direktverbindungen zu den zukünftigen Verknüpfungspunkten der S13 in Bonn-Ramersdorf und Bonn-Vilich. Dies bedeutet, dass die regionale Vernetzung auf der rechten Rheinseite für die Bahnhöfe südlich von Bonn-Oberkassel mit der S13 nicht verbessert werden kann. Stattdessen wird es im Raum Oberkassel/Ramersdorf zukünftig in einem Abstand von 1,5 km drei Verknüpfungspunkte geben, an denen jeweils aber immer nur zwei ÖPNV-Verkehrsmittel zusammenlaufen (Bonn-Oberkassel = RE/S, Bonn-Ramersdorf (Schießbergweg) S-Bahn = S/Seilbahn, Bonn Ramersdorf Stadtbahn = Stadtbahn/Bus). Erschwerend hinzu kommt, dass der RE-Bahnhof Oberkassel nicht an das städtische Verkehrsnetz angebunden werden kann. Hier sehen wir noch grundlegenden konzeptionellen Untersuchungsbedarf.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag