

## Vorbemerkungen:

Die nachfolgenden Erläuterungen beziehen sich auf folgende Anträge und Anfragen:

- Antrag der FDP-Kreistagsfraktion Rhein-Sieg vom 04.05.2015  
„Korridorstudie Mittelrhein – Mögliche Auswirkungen auf den Schienenverkehr im Siegtal“
- Anfragen der CDU-Kreistagsfraktion Rhein-Sieg vom 27.03.2015 „Ausbau der Bahnstrecke im Siegtal für den Güterfernverkehr“ sowie vom 06.05.2015 mit dem Titel „Wir wollen Aufklärung über die Korridorstudie Mittelrhein“

## Erläuterungen:

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) hat im März 2015 die sogenannte „Korridorstudie Mittelrhein“ vorgestellt. Sie ist unter dem Link <http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/korridor-mittelrhein.html> im Internet für jedermann abrufbar.

Aufgabenstellung der Studie war die Entwicklung eines neuen Zielkonzeptes für den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur im Korridor Köln/Hagen – Rhein/Main – Rhein/Neckar – Karlsruhe. Dieser Korridor weist die höchsten Zugbelastungen und gleichzeitig auch die größten Engpässe im deutschen Eisenbahnnetz auf. Diese Engpässe führen dazu, dass für die Schiene erreichbare Nachfragepotenziale nicht ausgeschöpft werden können. Im Nordabschnitt Köln/Hagen – Rhein/Main betrifft dies vor allem den Güterverkehr, weiter südlich in erheblichem Maße auch den Personenverkehr.

Die wichtigste in der Studie empfohlene Maßnahme ist eine Neubaustrecke Rhein/Main – Rhein/Neckar für den Schienenpersonenfernverkehr und den nächtlichen Güterverkehr. Dazu kommen Ausbaumaßnahmen an bestehenden Strecken. Eine davon ist der zweigleisige Ausbau der Siegstrecke, um einen Bypass für die stark belastete linke und rechte Rheinstrecke zu schaffen. Darüber hinaus wurde eine weitere Neubaustrecke nur für den Güterverkehr zwischen Troisdorf und Mainz untersucht, die aber unter den heutigen Rahmenbedingungen keinen ausreichenden Nutzen/Kosten-Quotienten erwarten lässt und daher allenfalls langfristig zu verfolgen sei.

Der vorgeschlagene zweigleisige Ausbau der Siegstrecke entspricht den langjährigen politischen Initiativen in der Region, nachdem das ursprünglich im ÖPNV-Bedarfsplan des Landes NRW enthaltene Vorhaben nicht in die Integrierte Gesamtverkehrsplanung NRW aufgenommen worden ist. Die Landräte der Kreise Altenkirchen, Rhein-Sieg, Lahn-Dill und Siegen-Wittgenstein hatten sich daraufhin am 05.07.2006 darauf verständigt, eine „Arbeitsgemeinschaft Siegstrecke“ zu gründen. Ziel dieser Initiative waren Aktivitäten auf der Landes- und Bundesebene, um die erforderlichen Investitionen für die Verbesserung der Schieneninfrastruktur auf der Siegstrecke im Rahmen der nächsten Überprüfung des Bundesverkehrswegeplanes zu positionieren. In der Folgezeit wurde von den Landkreisen u.a. ein Gutachten zum Streckenausbau bei SMA Zürich in Auftrag gegeben, derselbe Gutachter hat nun auch an der Korridorstudie Mittelrhein mitgewirkt. Am 15.05.2008 veröffentlichten die vier Landräte eine gemeinsame Presseerklärung „Landräte fordern zweigleisigen Ausbau der Siegstrecke“, die im Anhang beigefügt ist. Im Jahr 2009 gab es zudem parteiübergreifende Initiativen aus Windeck und Eitorf zum zweigleisigen Ausbau der Siegstrecke. Vom Land NRW wurde die Maßnahme zur Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans 2015 angemeldet.

Ein erster wichtiger Schritt zur angestrebten Verankerung des Ausbaus der Siegstrecke im Bundesverkehrswegeplan wurde mit der nun vorliegenden „Korridorstudie Mittelrhein“ erreicht.

Da sich die „Korridorstudie Mittelrhein“ auf bestehende Kapazitätsengpässe entlang der gesamten Mittelrheinachse bezieht, ist der Tenor ein anderer als der der regionalen Aktivitäten für einen Streckenausbau. Während das BMVI die Belange des Güterverkehrs in den Vordergrund stellt, ist dies bei den regionalen Initiativen der Personenverkehr. Aus Sicht der Verwaltung ist hierbei aber entscheidend, dass die letztlich vorgeschlagenen Ausbauziele identisch sind (Beseitigung der eingleisigen Abschnitte im Rhein-Sieg-Kreis und Ausbau Nordkopf Bahnhof Troisdorf) und damit sowohl dem Güter- als auch dem Personenverkehr zugutekommen.

Vor diesem Hintergrund ist es andererseits wichtig, dass im kommenden Verfahren intensiv Aspekte kommuniziert werden, die aus *regionaler* Sicht für einen Ausbau der Siegstrecke sprechen. Dies sind i.W. folgende:

- Verbesserung der Pünktlichkeit des RE- und S-Bahn-Verkehrs durch Beseitigung der eingleisigen Abschnitte
- Herstellung ausreichender Trassenkapazitäten für die ab 12/2015 geplante Verlängerung der S19 nach Herchen, so dass diese auf Sicht auch alle Zwischenstationen bedienen und bis Au/Sieg weiterfahren kann
- Einführung eines neuen schnellen Zugangebotes zwischen Köln und Siegen (Voraussetzung: geplante weitere Ausbaumaßnahmen im Knoten Köln)

Die Studie wird in verschiedenen Stellungnahmen der Anrainerkommunen sehr kritisch bewertet. Bei einer Ausweitung des Güterverkehrs auf der Siegstrecke wird ein erheblicher Lärmzuwachs befürchtet. Sämtliche Bestrebungen zum Streckenausbau müssen mit der Forderung nach einer Lärmsanierung entlang der Gesamtstrecke und nach einer Beseitigung der Bahnübergänge kombiniert werden.

Die Verwaltung sieht die „Korridorstudie Mittelrhein“ als planerische Perspektive, dass der lange geforderte Ausbau der Siegstrecke auf Sicht endlich realisiert und damit die vielfach als unhaltbar empfundene Pünktlichkeit im SPNV verbessert werden kann, zumal die bevorstehende Einführung der S19 eine weitere Verschärfung der Situation erwarten lässt. Andere Wege zu einem zweigleisigen Ausbau jenseits des Bundesverkehrswegeplanes sind nach den Erfahrungen aus der mehrjährigen Tätigkeit der „Arbeitsgemeinschaft Siegstrecke“ auf absehbare Zeit nicht erkennbar. D.h. sollten die Ergebnisse der Korridorstudie nicht in eine entsprechende Berücksichtigung im Bundeverkehrswegeplan münden, wäre der bestehende Zustand mit hoher Sicherheit langfristig zementiert.

Die Verwaltung beabsichtigt, eine Stellungnahme an das BMVI abzugeben, in der der zweigleisige Ausbau begrüßt und gleichzeitig eine Lärmsanierung und eine Beseitigung der Bahnübergänge eingefordert wird. Ebenso wird die Verwaltung in ihrer Stellungnahme auf die gewünschten Verbesserungen im SPNV hinweisen.

#### Stellungnahme der Verwaltung zu den Fragen der CDU-Kreistagsfraktion vom 06.05.2015

1. Die Verwaltung hat sich die „Korridorstudie Mittelrhein“ nach deren Veröffentlichung umgehend besorgt und diese anschließend ausgewertet, um auf vorliegende Fragen reagieren und eine Stellungnahme an das BMVI erstellen zu können.
2. Bei der Angabe in Tabelle 11-1 von 122 Güterzügen pro Tag und Richtung auf der Siegstrecke handelt es sich um die theoretische zusätzliche Trassenverfügbarkeit, bezogen auf den Abschnitt zwischen Troisdorf und Siegen. Ähnlich wie im Straßenverkehr wird auch im Schienenverkehr die theoretische Maximalkapazität im Normalfall nicht ausgenutzt, da sich die Zugfahrten zeitlich nicht ideal entsprechend der Trassenverfügbarkeit verteilen. Im Falle der Siegstrecke kommt außerdem die begrenzte Trassenverfügbarkeit auf den

anschließenden Strecken Hagen – Siegen – Gießen (Ruhr-Sieg-Strecke) und Kassel – Gießen – Friedberg (Main-Weser-Bahn) hinzu. Da an den Zusammenführungspunkten dieser Strecken jeweils weitere wichtige Güterverkehrsrelationen in Nord-Süd-Richtung einmünden, würde eine hypothetische Vollauslastung der Siegstrecke dazu führen, dass die entsprechende Anzahl der Züge im Raum Siegen/Gießen in einen Bereich hereinfahren, der bereits mit anderen Zügen voll ausgelastet ist und daher keine weiteren Zugfahrten mehr aufnehmen kann.

3. Da auf dem deutschen Eisenbahnnetz ein freier Netzzugang herrscht, sind Aussagen zur tatsächlichen zukünftigen Auslastung der Siegstrecke nicht möglich. Mit Blick auf die Ausführungen gemäß Punkt 2 ist es aber aus fachlicher Sicht höchst unwahrscheinlich, dass auf der Siegstrecke die theoretische Vollauslastung hergestellt wird.
4. Ja. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass die Studie primär Maßnahmen für Engpassauflösungen im Nord-Süd-Verkehr untersucht hat und nicht zur möglichst weitreichenden Verlagerung von Güterzügen von den Rheinstrecken.
5. Das deutsche Schienennetz leidet an erheblichen Kapazitätsengpässen, ganz besonders auf den europäisch bedeutsamen Verkehrskorridoren in Nord-Süd-Richtung (Seehafenhinterlandverkehr, Alpentransit). Mit Blick auf das übergeordnete Ziel „mehr Güter auf die Bahn“ begrüßt die Verwaltung, dass der Bund im neuen Bundesverkehrswegeplan Maßnahmen zur Auflösung dieser Kapazitätsengpässe ernsthaft prüft. Die Bewertung eines angemessenen Nutzen-Kosten-Verhältnisses ist vor diesem Hintergrund nicht aus der Verlagerung von Zügen von anderen Strecken abzuleiten, sondern aus den zu schaffenden Zusatzkapazitäten. In der Praxis wäre die Alternative ansonsten eine weitere Zunahme des Güterverkehrs auf den Rheinstrecken, was im regional bedeutsamen SPNV mittelfristig erhebliche Einschränkungen zur Folge haben könnte (vgl. Punkt 10.2).
  - 5.1. Im dem Sinne, dass dies eine Grobkostenschätzung ohne dahinterliegende Detailplanung ist: Ja.
  - 5.2. entfällt
6. Es handelt sich nicht um eine Neubaustrecke.
  - 6.1. Für den zweigleisigen Ausbau der eingleisigen Abschnitte müssen Planfeststellungsverfahren durchgeführt werden. D.h. in diesen Abschnitten greifen dann auch die aktuellen Lärmgrenzwerte, so dass davon ausgegangen werden kann, dass angemessene Lärmschutzmaßnahmen umgesetzt werden. Die Abschnitte, die nicht ausgebaut werden, genießen dagegen grundsätzlich Bestandsschutz. Hier muss daher darauf hingewirkt werden, dass diese Abschnitte in das Lärmsanierungsprogramm des Bundes aufgenommen werden und entsprechende Maßnahmen parallel zum zweigleisigen Ausbau der eingleisigen Abschnitte stattfinden.
  - 6.2. Die Höhe der Kosten für den Lärmschutz lässt sich aus der Studie nicht ableiten.
  - 6.3. Durch die vorgeschlagene Maßnahme entsteht keine Raumzerschneidung und ein geringer zusätzlicher Flächenbedarf (i.W. der Platz für das zweite Gleis auf den eingleisigen Abschnitten, wobei die Trasse bereits durchgehend zweigleisig angelegt ist). Insofern ist die Umweltverträglichkeit gegenüber alternativ denkbaren Neubaustrecken als hoch anzusehen.
7. Aus der Presse sowie aus der Zusammenarbeit mit der DB Netz AG im Rahmen des Projektes Siegtalradweg ist der Verwaltung bekannt, dass zahlreiche Eisenbahnbrücken im Siegtal erheblichen Sanierungsbedarf aufweisen und in den nächsten Jahren zum Teil komplett erneuert werden müssen. Aufgrund der aktuell der DB Netz AG nur unzureichend zur Verfügung stehenden Mittel für die Instandsetzung werden derzeit nur die dringendsten Maßnahmen (fahrplanrelevante Langsamfahrstellen) durchgeführt. Bei einer vermehrten Benutzung der Siegstrecke von deutlichen schwereren Güterzügen erhöht sich die Notwendigkeit zur Brückensanierung grundsätzlich. Aus der Studie ist nicht erkennbar, ob und in welchem Maße die Sanierungskosten mit berücksichtigt wurden.

8. **Kostenkalkulationen sind der Verwaltung nicht bekannt.**  
Die aus Sicht der Verwaltung derzeit problematischsten Bahnübergänge (BÜ) der Siegstrecke sind die nahe beieinander liegenden BÜs Frankfurter Straße und Bröltalstraße (L125) in Hennef. Dort ist eine ersetzende Eisenbahnkreuzungsmaßnahme geplant, die bereits im Landesstraßenausbauplan enthalten ist. Aus Sicht der Verwaltung ist diese Maßnahme zur Lösung der Verkehrssituation in Hennef dringend notwendig.  
In Eitorf sollte eine Beseitigung der nahe beieinander liegenden BÜ Harmonie, Brückenstraße und Siegstraße sowie in Windeck der BÜ der L312 im Ortsteil Wiedenhof vorrangig untersucht werden. Handlungsbedarf besteht aus Sicht der Verwaltung ganz besonders beim BÜ Eitorf Brückenstraße.  
In den Stadtgebieten von Siegburg und Sankt Augustin gibt es entlang der Siegstrecke keine Bahnübergänge mehr.  
Alle weiteren noch bestehenden Bahnübergänge haben nur untergeordnete Bedeutung, sollten aber ebenfalls untersucht werden.
9. Die Verwaltung sieht keine Zielkonflikte. Die Fahrradbrücken am Siegtalradweg sind so konzipiert, dass sie auch nach einem durchgängig zweigleisigen Ausbau der Bahnstrecke benutzbar sind.
10. Alternativen bestehen i.W. in einer weiteren Kapazitätssteigerung der beiden Rheinstrecken oder in einer Neubaustrecke für den Güterverkehr. Letztere lässt allerdings nach den Ergebnissen der Studie die notwendige volkswirtschaftliche Rentabilität derzeit nicht erwarten (s. Vorbemerkungen).
  - 10.1. Die „Nullvariante“ im angesprochenen Sinne findet sich in Kapitel 4 („Bezugsfall Mittelrhein“). In dieser Nullvariante werden u.a. eine Überlastung der linken Rheinstrecke und der Siegstrecke (!) sowie eine Vollaustattung der rechten Rheinstrecke festgestellt. Insofern ist es folgerichtig, nach Maßnahmen zur Kapazitätssteigerung zu suchen.
  - 10.2. Im betriebswirtschaftlichen Sinne „effizienter“ wären möglicherweise regulierende Einschränkungen für den Personenverkehr entlang der Rheinstrecken, um bestehende Kapazitätsbeschränkungen resultierend aus unterschiedlichen Geschwindigkeitsprofilen des Personen- und Güterverkehrs aufzulösen. Aus regionaler Sicht ist ein derartiges Vorgehen abzulehnen.
  - 10.3. Nein. Einen derartigen Rechtsanspruch gibt es nicht.
  - 10.4. Zur Berücksichtigung der Belange des Landschafts- und Ortsbildes, der Betriebssicherheit und vor allem auch der Reisequalität im Personenverkehr hält die Verwaltung eine Einhausung für nicht zielführend und außerdem auch für nicht finanzierbar.
11. Zur grundsätzlichen Beurteilung: siehe Vorbemerkungen
  - 11.1. Die Verwaltung beabsichtigt, nach der Sitzung des Ausschusses für Planung und Verkehr am 11.06.2015 und nach dem Abschluss der politischen Beratung eine Stellungnahme abzugeben. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) wurde hierüber informiert.
  - 11.2. Sofern der bisherige politische Auftrag bestehen bleibt, wird sich die Verwaltung weiterhin für die Aufnahme des zweigleisigen Ausbaus der Siegstrecke im Bundesverkehrswegeplan einsetzen.
12. „Für die Anwohnerinnen und Anwohner des Siegtals, aber auch für uns als CDU-Kreistagsfraktion ist es wichtig zu wissen, wie es weitergeht“ (Zitat aus der CDU-Anfrage vom 06.05.2015).
  - 12.1. Die Studie dient der Findung eines Zielkonzeptes für die bevorstehende Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplanes. Da der Bundesverkehrswegeplan überzeichnet ist, kann auch bei einer unveränderten Aufnahme der Empfehlungen nicht abgeschätzt werden, ob und ab wann mit einer baulichen Umsetzung zu rechnen ist. Jedoch folgen die Empfehlungen zwei verkehrspolitischen

Zielvorstellungen, die in der jüngeren Vergangenheit erheblich an Gewicht gewonnen haben: „Vorrang für Engpassbeseitigungen“ und „Vorrang Ausbau vor Neubau“. Ebenso sind die vorgeschlagenen Maßnahmen sukzessive umsetzbar und aufwärtskompatibel. Insofern haben sie aus Sicht der Verwaltung durchaus eine mittelfristige Realisierungschance.

- 12.2. Bei den Ausbauabschnitten würden die üblichen planrechtlichen Beteiligungsverfahren zur Verfügung stehen. Für die Lärmsanierung der baulich unveränderten Abschnitte sowie eine Ausweitung des SPNV-Angebotes ist intensive Einflussnahme der Verwaltung und der Politik erforderlich.

Im Auftrag

(Michael Jaeger)