

Herr Dr. Dickenbrok von der DB Netz AG berichtete über die 128 im Rhein-Sieg-Kreis liegenden Brücken, ihr Alter, die Zuordnung in bestimmte Zustandskategorien sowie die in den nächsten Jahren geplanten Maßnahmen.

Nähere Einzelheiten können der als **Anlage 3** beigefügten Präsentation entnommen werden.

SkB Schlömer dankte für die Vorstellung des Brückenzustandes im Rhein-Sieg-Kreis. Die Strecke von Hennef bis nach Au/Sieg beinhalte 6 Brücken der Kategorie 4 („zu ersetzen“) und 16 Brücken der Kategorie 3 („zu sanieren“). Er fragte nach, ob es einen Zeithorizont gebe, bis wann die Brücken erneuert bzw. saniert werden sollen, und ob man dann gleichzeitig ggf. erforderliche Gleissanierungsarbeiten durchführen könne. Darüber hinaus wollte er wissen, ob die Kosten für die Sanierung bzw. Erneuerung der Brücken in den Kosten, die im Rahmen der Überlegungen des Bundes zum zweigleisigen Ausbau der Siegtalstrecke für den Güterverkehr genannt wurden (350 Mio. €) enthalten seien.

SkB Nöthen interessierte, wie die DB Netz AG mit den nicht im Eigentum der Bahn stehenden Rampen und Unterführungen umgehe.

Abg. Krauß dankte der DB Netz AG für den Vortrag. Eisenbahnbrücken seien oftmals älter als Straßenbrücken. Insofern sei es wichtig, dass heute einmal dargestellt wurde, wie der Brückenzustand bewertet und der Instandsetzungszeitraum festgelegt werde. Er bat um Konkretisierung, wo genau die sanierungsbedürftigen Brückenbauwerke liegen. Im Übrigen sei ihm natürlich sehr daran gelegen, dass es möglichst wenige Beeinträchtigungen durch Sperrungen oder Langsam-Fahrstellen gebe.

Abg. Metz schloss sich den Ausführungen des Abg. Krauß an. Die Infrastrukturkrise betreffe nicht nur den Straßen-, sondern auch den Bahnverkehr. Er bat ebenfalls um etwas konkretere Angaben, denn es sei schon ein Unterschied, ob eine Brücke über einen kleinen Bach (oftmals nur ein Rohr) oder eine große Eisenbahnbrücke saniert werden müsse. Darüber hinaus sei es wichtig zu wissen, wo es Hot Spots gebe. Ferner interessieren ihn auch Sanierungen an der Siegtal- oder Voreifelstrecke, die zwar außerhalb des Kreisgebietes liegen, aber durchaus Auswirkungen auf den Rhein-Sieg-Kreis haben können.

Herr Dr. Dickenbrok äußerte bezogen auf die Frage nach den Sperrpausen, dass bei Eisenbahnüberführungen in der Regel das neue Bauwerk neben dem alten erstellt und dann in ein oder zwei Wochenend-Sperrungen eingehoben oder eingeschoben werde. Der Berufsverkehr werde dadurch so wenig wie möglich betroffen. Die Kosten der Erneuerung für eine Eisenbahnüberführung liegen je nach Größe des Bauwerks bei grob geschätzt 5-10 Mio. €. Auf die Frage von Herrn SkB Nöthen antwortete er, bei sog. EKrG- (Eisenbahnkreuzungsgesetz-)Maßnahmen führe die Bahn im Vorfeld eine Abstimmung mit dem zuständigen Straßenbaulastträger durch. Geklärt werden auch evtl. Änderungswünsche zum Straßenquerschnitt. Die Kostenaufteilung richte sich danach, wer ein Aufweitungsverlangen habe und sei im Eisenbahnkreuzungsgesetz geregelt.

Zur erbetenen Konkretisierung der Maßnahmen zeigte Herr Dr. Dieckenbrok in einer Backup-Folie eine Übersicht der geplanten Maßnahmen mit Bezeichnung der Überführung, Ort und Zustandskategorie (s. Seite 8 der Präsentation/Anlage 3). Die Übersicht zeige 12 Maßnahmen auf dem Gebiet des Rhein-Sieg-Kreises, die in den nächsten 10-12 Jahren umgesetzt werden sollen. Drei Eisenbahnüberführungen befinden sich auf der Voreifelstrecke, fünf in Windeck und jeweils eine in Troisdorf (L 33), Hennef (Hanfbach), Siegburg (Siegfeldstraße) und Sankt Augustin (Auf der Mirz, im Zuge der S 13).

Herr Alsbach ergänzte auf die Frage des Abg. Metz nach Maßnahmen außerhalb des Rhein-

Sieg-Kreises, die aber Auswirkungen auf die gesamte Siegtal- oder Voreifelbahnstrecke und somit auch auf das Kreisgebiet haben, dass dies nicht der Schwerpunkt der heutigen Betrachtungen gewesen sei, dies aber gerne geprüft und zu Protokoll nachgeliefert werden könne.

Abg. Kitz nahm Bezug auf die in der Übersicht enthaltene und im Zuge der S 13 geplante Maßnahme in Sankt Augustin (Auf der Mirz) und erkundigte sich, warum die Siegbrücke zwischen Troisdorf-Friedrich-Wilhelmshütte und Sankt Augustin-Menden nicht genannt worden sei.

Abg. Albrecht wollte wissen, ob die drei an der Voreifelbahnstrecke bis 2018 geplanten Maßnahmen unter Beibehaltung des Zugverkehrs durchgeführt werden können.

Herr Dr. Dickenbrok erläuterte, die Übersicht enthalte nur Bestandsbauwerke im vordringlichen Bedarf. Bei der Eisenbahnbrücke in Sankt Augustin (Auf der Mirz) werde das Bestandsbauwerk erneuert und gleichzeitig für die S 13 ein zusätzliches Gleis daneben gebaut. Die Siegbrücke sei nicht in der Übersicht enthalten, weil zurzeit noch geprüft werde, ob sie im Zuge der S 13 mit erneuert werde.

Abg. Metz wies darauf hin, dass die Siegbrücke im Rahmen der Planfeststellungsverfahren ein wesentlicher Konfliktpunkt gewesen sei. Insofern bitte er die DB, zu Protokoll nachzureichen, ob die Siegbrücke zwischen Troisdorf-Friedrich-Wilhelmshütte und Sankt Augustin-Menden saniert oder erneuert werde.

Herr Dr. Dickenbrok sagte dies zu. Bezugnehmend auf Herrn Abg. Albrecht äußerte er, bei den Bauwerken auf der Voreifelstrecke handele es sich um sog. Durchlässe, die neben der Strecke erstellt und dann in einer Nacht- oder Wochenendsperrung in den Bahndamm eingepresst werden. Er gehe davon aus, dass dies nicht zu größeren Einschränkungen im Bahnverkehr führen werde.

Abg. Höhner fragte abschließend nach, ob die Kosten für die Sanierung bzw. Erneuerung der Eisenbahnüberführungen im Rahmen der Anmeldung des zweigleisigen Ausbaus der Siegstrecke im Bundesverkehrswegplan berücksichtigt wurden.

Herr Dr. Dickenbrok verneinte dies.

Ergänzende Informationen der DB Netz AG:

*Zur Siegbrücke zwischen Troisdorf-Friedrich-Wilhelmshütte und Sankt Augustin-Menden:
Im Rahmen des S13-Projektes wird neben dem Bestandsbauwerk eine zusätzliche Brücke über die Sieg gebaut. An dem Bestandsbauwerk werden in der nächsten Zeit verschiedene reaktive und präventive Instandhaltungsmaßnahmen durchgeführt, sodass eine Erneuerung des Bauwerks nicht erforderlich ist. Zusätzlich wird das Bestandsbauwerk durch geeignete Maßnahmen "entdröhnt".*

Zu Maßnahmen außerhalb des Rhein-Sieg-Kreises mit Auswirkungen auf die Sieg- oder Voreifelbahnstrecke:

Für den Rest des Jahres 2015 und das Jahr 2016 sind keine Maßnahmen innerhalb oder außerhalb des Rhein-Sieg-Kreises bekannt, die zu größeren Einschränkungen auf der Sieg- oder Voreifelbahnstrecke führen. Für das Jahr 2017 läuft derzeit die Koordinierung und Abstimmung von Baumaßnahmen, sodass wir zur Zeit keine Aussage zu konkreten

Auswirkungen auf den Bahnverkehr treffen können.