



Landrat des Rhein-Sieg-Kreises  
Herrn Sebastian Schuster  
Kaiser-Wilhelm-Platz 1  
53721 Siegburg

08. NOV. 2018

Werner J. Lübberink  
Konzernbevollmächtigter  
für das Land Nordrhein-Westfalen

6. November 2018

Sehr geehrter Herr Landrat,

vielen Dank für Ihr Schreiben vom 16. Oktober an den Vorstandsvorsitzenden der Deutschen Bahn AG - Herr Dr. Lutz hat mich gebeten, Ihnen direkt aus Düsseldorf zu antworten.

In Ihrem Schreiben bitten Sie um die prioritäre, schnellst mögliche Elektrifizierung der S 23 (Bonn - Rheinbach - Euskirchen). Zu diesem Thema haben sich unsere Häuser bereits im Februar dieses Jahres ausgetauscht. Für uns hat sich an der gesamthaften Einordnung dieser Maßnahme nichts geändert - allerdings können wir Ihnen nachfolgend die aktuellen Entwicklungen mitteilen.

Die Elektrifizierung der Voreifelbahn wurde als ein Teil des Ausbaukonzepts „Knoten Köln - 15 Maßnahmen gegen den Kollaps“ (Nahverkehr Rheinland (NVR), 2012) zum Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 angemeldet. Ziel ist es, die wichtigsten Maßnahmen aus dem Knoten Köln durch den Bedarfsplan (zumindest teilweise) zu finanzieren.

Das Bundesverkehrsministerium (BMVI) hat die gutachterliche Bewertung des gesamten Knotens Kölns nun abgeschlossen. Die Veröffentlichung erfolgte am heutigen 6. November. Der Maßnahmenkomplex „Knoten Köln (inkl. Westspange und Verknüpfungsbauwerk Köln-Mülheim)“ ist hiernach aus dem „Potenziellen Bedarf“ in den „Vordringlichen Bedarf“ aufgestiegen.

Nach Auswertung dieser Bewertung werden die am Projekt zukünftig Beteiligten (NVR, Deutsche Bahn AG (DB), ggf. Land NRW, ggf. Bund) beraten, wie eine passende Finanzierungslösung für diese Maßnahmen gefunden und ein entsprechender Finanzierungsplan aufgestellt werden kann.

Der NVR hat der DB gegenüber bereits angezeigt, dass er beabsichtigt im November die Finanzierung der ersten beiden Planungsphasen für dieses Projekt zu beschließen (Leistungsphasen 1 + 2 nach Honorarordnung für Architekten und Ingenieure (HOAI)).

Aus Sicht der DB ist hierbei aber stets zu beachten, dass die DB nur solche Maßnahmen mit Eigenmitteln mitfinanzieren darf, die für sie aus betriebswirtschaftlicher Sicht wirtschaftlich sind. Auch aus volkswirtschaftlicher Sicht hochwirtschaftliche Maßnahmen können aus betriebswirt-



2/2

schaftlicher Sicht unwirtschaftlich sein, wenn hohen Kosten / Ausgaben keine oder kaum Zusatzeinnahmen gegenüberstehen.

Die vorliegende Maßnahme wird zu einer nicht unerheblichen Mehrung im Anlagenbestand der DB Konzernunternehmen DB Netz AG und DB Energie GmbH mit entsprechenden Zusatzkosten/-Ausgaben führen.

Folglich werden zwei entsprechende Vereinbarungen mit dem NVR notwendig sein:

1. Eine Planungsvereinbarung, in der eine Vorfinanzierung der Planung ohne finanzielle Risiken für die DB Netz AG und DB Energie GmbH übernommen wird.
2. Weiterhin eine Vereinbarung oder zumindest verbindliche Absichtserklärung mit dem NVR über das zukünftig auf einer elektrifizierten Voreifelbahn zu fahrende Betriebsprogramm. Damit wäre mit Vorliegen der Entwurfsplanung und damit einer ersten verlässlichen Kosteneinschätzung eine erste Abschätzung möglich, ob und wenn nicht unter welchen Bedingungen die Wirtschaftlichkeit der Maßnahme für die Infrastrukturunternehmen des DB Konzern hergestellt werden kann.

Die DB Netz AG hat in diesem Zusammenhang bereits erste Gespräche mit dem NVR aufgenommen. Ein Folgegespräch - auch über diese Maßnahme - ist für den 11. Dezember 2018 geplant.

Bei Fragen stehe ich Ihnen - gerne auch im persönlichen Gespräch - selbstverständlich zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Deutsche Bahn AG

A handwritten signature in blue ink, which appears to read 'Lübberink', is positioned above the printed name.

Werner J. Lübberink