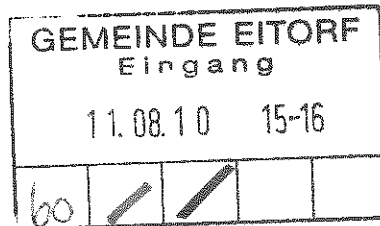


Rhein-Sieg-Kreis • Der Landrat • Postfach 15 51 • 53705 Siegburg

Gemeinde Eitorf
z.H. Herrn Derscheid
Postfach 1164
53774 Eitorf



Fachabteilung 61.4 ÖPNV

Herr Dr. Groneck

Zimmer: A 12.05

Telefon: 02241 - 13-2220

Telefax: 02241 - 13-2430

E-Mail: christoph.groneck@rhein-sieg-kreis.de

Datum und Zeichen Ihres Schreibens
19.07.2010

Mein Zeichen
61.4 - ÖPNV

Datum
04.08.10

Sehr geehrter Herr Derscheid,

obwohl der Nahverkehr Rheinland in der Sache zuständig ist, kann ich Ihnen einen Sachstandsbericht zum zweigleisigen Ausbau der Siegstrecke und zur Taktverdichtung der S12 geben.

Sachstand zweigleisiger Ausbau der Siegstrecke

Im Jahre 2006 wurde die „Arbeitsgruppe Siegstrecke“ gegründet. Beteiligt sind Vertreter der Kreise Siegen-Wittgenstein, Altenkirchen, Lahn-Dill und Rhein-Sieg sowie der zuständigen SPNV-Aufgabenträger unter Koordination des Kreises Siegen-Wittgenstein. Ziel der Arbeitsgruppe ist es, einen Ausbau der Siegstrecke im Bundesverkehrswegeplan zu positionieren. Dadurch sollen die Leistungsfähigkeit und die Reisegeschwindigkeit auf der Strecke erhöht werden.

2007 wurde von der Arbeitsgruppe ein Positionspapier erstellt, welches die Argumente für einen Ausbau der Siegstrecke zusammenträgt. Das Positionspapier liegt diesem Schreiben bei. Ebenfalls 2007 erarbeitete das Gutachterbüro SMA im Auftrag der o.g. Projektbeteiligten mehrere Ausbauszenarien inklusive der Neutrassierung von Streckenabschnitten. Anfang 2008 kam die Arbeitsgruppe überein, dass diverse angeregte große Lösungen mit Investitionsbudgets von teilweise bis zu einer Milliarde Euro nicht realistisch sind. Stattdessen sollen folgende Teilmaßnahmen weiter verfolgt werden: 1) Einführung eines zusätzlichen schnellen RE-Angebotes mit nur wenigen Zwischenhalten, 2) daraus begründet eine Kapazitätssteigerung insbesondere durch die Wiederherstellung der durchgehenden Zweigleisigkeit (Beseitigung der Kriegsschäden!) und 3) barrierefreier Ausbau aller Bahnhöfe und Haltepunkte.

Die Einführung eines zusätzlichen schnellen RE-Angebotes wurde in der Folge wiederum von SMA im Auftrag der o.g. Projektbeteiligten untersucht. Anfang 2009 lagen die Ergebnisse vor. Die gefundenen Lösungen wurden jedoch als nicht ziel führend klassifiziert. Grund dafür ist im Wesentlichen die überlastete Situation im Bahnknoten Köln. Auch bei einer verbesserten Infrastruktur auf der Siegstrecke mit durchgehender Zweigleisigkeit wäre ein



Behindertenparkplätze befinden sich vor dem Haupteingang (Zufahrt Mühlenstraße) und im Parkhaus P 10 Kreishaus

Dienstgebäude Kaiser-Wilhelm-Platz 1
53721 Siegburg
Tel. (0 22 41) 13-0
Fax (0 22 41) 13 21 79
Internet: <http://www.rhein-sieg-kreis.de>

Konten der Kreiskasse
001 007 715 Kreissparkasse Köln (BLZ 370 502 99)
IBAN: DE94 3705 0299 0001 0077 15
SWIFT-BIC: COKSDE33
38 18 500 Postbank Köln (BLZ 370 100 50)

schneller RE im Knotenzulauf Köln nicht zufrieden stellend einsetzbar, da entweder keine wesentlichen Fahrzeitverkürzungen entstehen würden oder aber Einschnitte im bestehenden Angebot notwendig wären.

Vor diesem Hintergrund sieht die Arbeitsgruppe derzeit keinen Weg, mittelfristig Finanzmittel für den Ausbau der Siegstrecke zu erhalten. Beschlossen wurde daher, dass die Bemühungen der Beteiligten nun stattdessen in eine Lobbyarbeit zum Ausbau des Bahnknotens Köln fließen sollen. Letztendlich profitieren davon alle regionalen Strecken, so auch die Siegstrecke. Der Koalitionsvertrag von SPD und Grünen im Land NRW sieht Ausbaumaßnahmen im Knoten Köln vor.

Sachstand Taktverdichtung auf der Siegstrecke

Eine Taktverdichtung der S12 durch Verlängerung der in Hennef endenden Zwischenläufe bis Eitorf oder Au/Sieg ist nicht möglich, da dann Trassenkonflikte mit dem RE9 entstehen. Aufgrund der Bindungen in den Knoten Siegen, Au und Köln sowie der Eingleisigkeiten auf der Siegstrecke sind weder der RE9 noch die S12 in ihrer zeitlichen Lage verschiebbar.

In das gerade anlaufende Verfahren zur Fortschreibung des SPNV-Nahverkehrsplans beim SPNV-Aufgabenträger NVR ist der Rhein-Sieg-Kreis fachlich mit eingebunden. Ich werde in diesem Rahmen konstruktiv Vorschläge zur Verbesserung der Verkehrsbedienung auf der Siegstrecke einbringen.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'J. B...' with a long horizontal stroke extending to the right.

- Initiative zur Verbesserung der Schieneninfrastruktur der Siegstrecke -

Zielsetzung

- **Erhöhung der zulässigen Streckenhöchstgeschwindigkeit der Siegstrecke, um die Reisezeit im Korridor (Gießen –) Siegen – Köln nachhaltig zu reduzieren und**
- **nachhaltige Verbesserung der Streckenleistungsfähigkeit der Siegstrecke**

1. Ausgangslage und Mängelanalyse

1.1 Verkehrliche Bedeutung der Strecke

Die Siegstrecke verbindet im Drei-Länder-Eck von Hessen, NRW und Rheinland-Pfalz den Rhein-Sieg-Kreis, den Landkreis Altenkirchen, den Kreis Siegen-Wittgenstein sowie den Lahn-Dill-Kreis und verknüpft damit die Oberzentren Köln, Siegen und Gießen.

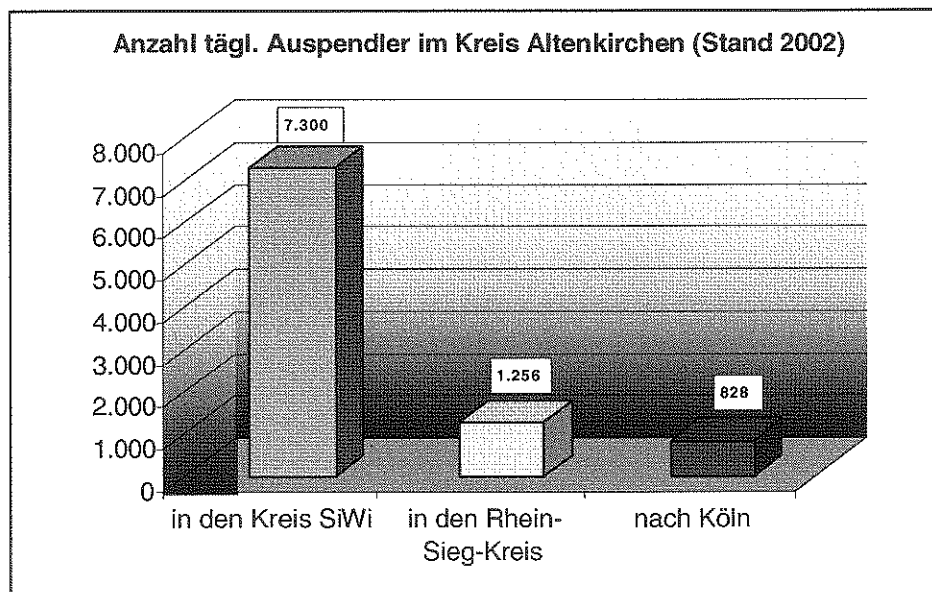
Die Siegstrecke ist eine Hauptachse im Regionalverkehr in NRW und zusammen mit der Kursbuchstrecke 445, Siegen – Gießen, die Hauptachse im Schienenverkehr für die Wirtschaftsregion Mitte-West schlechthin. Sie hat damit für die weitere verkehrliche und wirtschaftliche Entwicklung der Anrainerregionen in Hessen, NRW und Rheinland-Pfalz eine herausgehobene Bedeutung.

Die stetig steigenden Fahrgastzahlen zeigen, dass das Potenzial der Strecke noch nicht ausgereizt ist. Das Reisendenaufkommen der Siegstrecke stieg bereits im Zeitraum 1999 – 2004 um 29,5 %. Auch die Bevölkerungsentwicklung entlang der Strecke war in den letzten Jahren positiv, so dass sich die Fahrgastpotenziale weiter vergrößerten. So verzeichneten die entlang der Siegstrecke liegenden Kommunen des Rhein-Sieg-Kreises zwischen 1990 und 2005 ein Einwohnerwachstum von fast 20%. Dieser Trend wird sich aktuellen Prognosen zufolge in den folgenden Jahren fortsetzen, der Rhein-Sieg-Kreis ist einer von nur sieben deutschen Landkreisen mit prognostizierten Bevölkerungszuwächsen von über 4% bis 2015.

Stadt	1990	2005	+
Eitorf	16.262	19.810	21,8%
Hennef (Sieg)	32.521	45.238	39,1%
Lohmar	27.098	31.171	15,0%
Neunkirchen-Seelscheid	16.860	20.978	24,4%
Ruppichterath	8.382	10.789	28,7%
Sankt Augustin	51.886	55.918	7,8%
Siegburg	35.441	38.878	9,7%
Troisdorf	64.430	74.613	15,8%
Windeck	18.456	21.002	13,8%
alle genannten Orte	271.336	318.397	17,3%
Rhein-Sieg-Kreis insgesamt	504.274	596.652	18,3%
zum Vergleich: Land NRW	7.349.651	18.075.352	4,2%

Tabelle: Einwohnerentwicklung im Rhein-Sieg-Kreis 1990 – 2005 (nur Orte mit Bezug zur Siegstrecke)

Pendlerstatistiken des Kreises Altenkirchen zeigen, dass neben dem Großraum Köln auch das Oberzentrum des Dreiländerecks Siegen eine übergeordnete Funktion besitzt. Demnach verteilen sich z.B. die Auspendler im Kreis Altenkirchen zum Stichtag 30.06.2002 wie folgt:



Insgesamt sind die durch die Siegstrecke abdeckbaren Pendlerströme ganz erheblich. So lassen sich allein im Rhein-Sieg-Kreis insgesamt fast 50.000 Arbeitnehmer zusammenzählen, die zwischen den einzelnen Siegstrecken-Kommunen oder aber von einer Siegstrecken-Kommune zu einem per Umstieg erreichbarem Ziel pendeln.

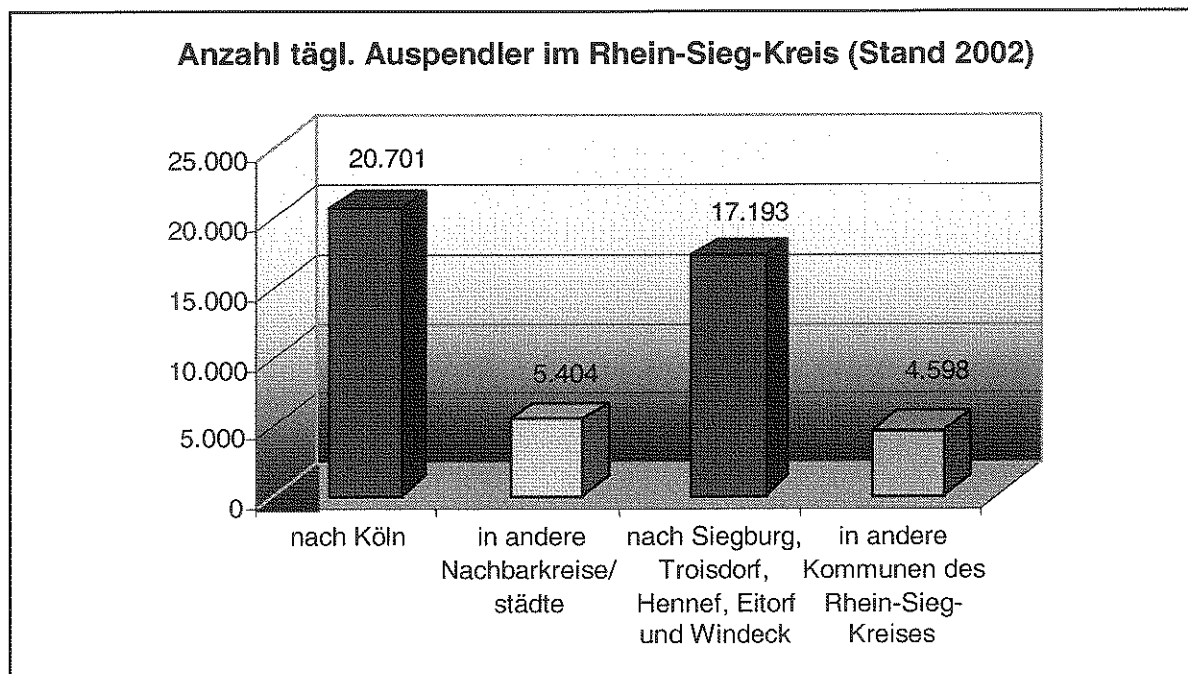


Diagramm: Siegstrecken-relevante Pendler im Rhein-Sieg-Kreis (Quelle und/oder Ziel in Kommunen entlang der Siegstrecke + Pendlerstrecke zumindest abschnittsweise parallel zur Siegstrecke)

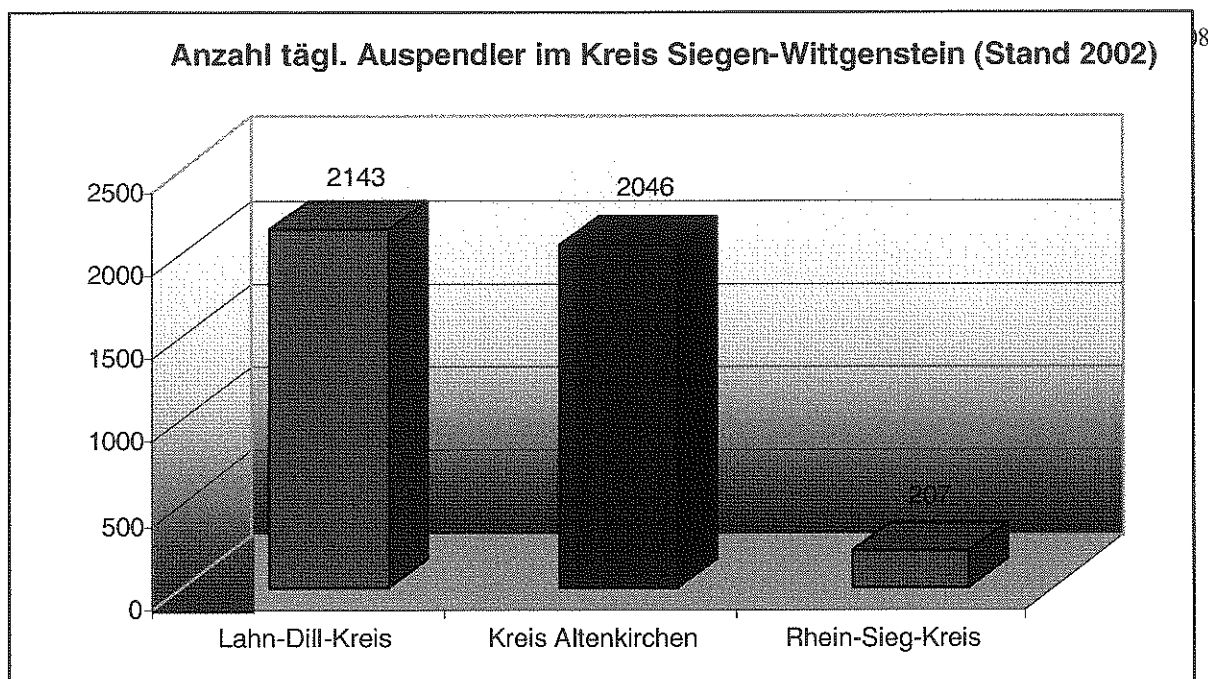


Diagramm: Siegstrecken-relevante Pendler im Kreis Siegen-Wittgenstein

1.2 Strukturpolitische Bedeutung der Strecke

Für die wirtschaftliche Entwicklung der Region und für die Wettbewerbsfähigkeit der Region mit anderen Standorten ist die Infrastrukturausstattung eine wesentliche Einflussvariable. Im Bereich der Verdichtungsgebiete und ihres Umlandes bilden die überregionalen und regionalen Schienenverkehrsverbindungen das Rückgrat eines gegenüber dem Individualverkehr konkurrenzfähigen Verkehrsangebotes. Die Beschleunigung und Verbesserung des Schienenangebotes insgesamt ist entscheidend für die Akzeptanz des öffentlichen Verkehrs.

Die Erreichbarkeit der Regionen Köln/Bonn und Siegen/Gießen und die Konnektivität mit dem Umland ist nicht nur unter zeit-distanzieller Betrachtung auch ein Kosten- und damit Wettbewerbsfaktor. Das hohe Pendleraufkommen ist ein Beleg für die enge Verknüpfung der Arbeitsmärkte.

Die Entwicklung

- der zentralen, urban geprägten Bereiche,
- der ländlichen Gebiete mit Verdichtungsansätzen und
- der ländlichen Gebiete

sind jeder für sich und zusammen, aus unterschiedlichen Gründen heraus, auf die schienenverkehrliche Erschließung angewiesen. Die Prognosen und Modellrechnungen zur demographischen Entwicklung bis 2050 zeigen deutlich, dass sich der Wettbewerb zwischen Regionen und Standorten unter den Rahmenbedingungen einer schrumpfenden und alternden Bevölkerung mit ihren Implikationen für die wirtschaftliche Entwicklung verschärfen wird.

Auch im Güterverkehr sind die Regionen im Korridor zwischen Köln und Gießen auf die schienenverkehrliche Erschließung angewiesen. Entsprechende Potenziale sind vorhanden. Schon im Jahr 1994 wurde durch eine Untersuchung der Ingenieurgesellschaft Hacon, Hannover festgestellt, dass mit einem Umschlagvolumen von durchschnittlich 350 Ladeeinheiten/Tag (ca. 240 Ladeeinheiten/Tag im Empfang und 110 Landeeinheiten/Tag im Versand) eine ausreichende Grundlage für eine mittelgroße KV-Umschlagsanlage im Korridor der Kreise Olpe, Siegen-Wittgenstein, Lahn-Dill-Kreis und Gießen vorhanden ist. Hierbei stützte sich die Untersuchung auf die Entwicklung im Straßengüterverkehr für den Zeitraum bis 2010 ab. Für das Jahr 2010 war im Versand eine Tonnage von ca. 6,9 Mio. t/a und im Empfang eine Tonnage von ca. 6,6 Mio. t/a für die Kreise Olpe, Siegen-Wittgenstein, Lahn-Dill und Gießen prognostiziert worden.

Aus der Verkehrsentwicklung bei der Kreisbahn Siegen-Wittgenstein (KSW) im Zeitabschnitt von 2003 bis 2007 lässt sich ableiten, dass die prognostizierten Werte für das Jahr 2010 wohl überschritten werden. So ist die Transportleistung der KSW im Korridor Betzdorf - Siegen/Kreuztal von 8.240 Wagen/a im Jahr 2003 auf 12.343 Wagen/a im Jahr 2007 (+ 50%) gestiegen. In Zügen ausgedrückt verkehrten für die KSW auf dem Streckenabschnitt Betzdorf - Siegen im Fahrplanjahr 2002/2003 durchschnittlich zwei Güterzüge pro Werktag und im Fahrplanjahr 2007/2008 sechs Güterzüge pro Werktag (+300%).

Die räumliche Entwicklungsplanung betont daher zu Recht die Bedeutung der Siegstrecke als überregionale Schienenverbindung für die regionale Entwicklung insgesamt.

Angesichts der schwierigen aktuellen Bedienungs- und Ausbausituation kommt daher im Blickwinkel einer zukunftsgerichteten Infrastruktur dem Ausbau und der Ertüchtigung der Siegstrecke eine bedeutende Stellung für die gesamte Region zu.

1.3 Verkehrsangebot

1.3.1 Personenverkehr

Bis zum Jahr 1993 gehörte die Siegstrecke mit einer D-Zugverbindung Frankfurt – Köln zum Fernverkehrsnetz der ehemaligen Deutschen Bundesbahn, wobei Reisezeiten von 76 (77)¹ Minuten zwischen Siegen und Köln und 48 (40) Minuten zwischen Gießen und Siegen bzw. 127 (129) Minuten zwischen Gießen und Köln realisiert wurden. Diese D-Zugverbindung, die allerdings nur wenige Halte auf der Siegstrecke bediente, wurde zum Fahrplanwechsel 1992/1993 eingestellt und durch die heutige Regionalexpresslinie (RE) 9, Rhein-Sieg-Express, ersetzt. Die RE 9 verkehrt zwischen Köln und Siegen im Stundentakt, der zweistündlich nach Gießen verlängert wird. In Gießen besteht wiederum ein direkter Anschluss an die IC-Linie Hamburg – Karlsruhe. Westlich von Köln sind die Züge heute bis Aachen (vormals Mönchengladbach und Krefeld) durchgebunden. Um das erhebliche Verkehrsaufkommen an Pendlern bewältigen zu können, fahren montags bis freitags zwischen Siegen und Köln je zwei Verstärkerzüge im Berufsverkehr in Lasttrichtung, morgens nach Köln und nachmittags nach Siegen.

¹ Der jeweilige Klammerwert ist die Fahrzeit der Gegenrichtung

Mit der RE 9 werden mit Fahrplanstand 2005/2006 folgende Fahrzeiten realisiert:

- Siegen – Köln 90 (90)
- Gießen – Siegen 52 (56)
- Gießen – Köln 144 (148)

Das Angebot der RE 9 wird auf dem Abschnitt zwischen Siegen und Au durch die Regionalbahn (RB) 95, Au – Siegen – Dillenburg, ergänzt, die alle Zwischenhalte bedient. Die RB 95 verkehrt auf dem Abschnitt Siegen – Au im Stundentakt, der montags bis freitags in der Hauptverkehrszeit zu einem 30-Minuten-Takt verdichtet ist. Auf dem Abschnitt zwischen Au und Köln wird die RE 9 durch die S 12 ergänzt, die von Au bis Hennef im Stundentakt und zwischen Hennef und Köln je nach Verkehrszeit im 20- oder 30-Minuten-Takt verkehrt.

Gegenüber den vormaligen D-Zügen ist der RE 9 wesentlich langsamer, andererseits werden aber auch zusätzliche Stationen bedient und damit ein Mehrfaches des damaligen Verkehrsaufkommens erreicht. Für den überregionalen Verkehr (Anbindung des Oberzentrums Siegen) erscheint die Fahrzeit zwischen Siegen und Köln jedoch als deutlich zu lang. So besitzt der RE 9 zwischen Köln und Siegen derzeit eine Reisegeschwindigkeit von lediglich 67 km/h. Zum Vergleich: Andere RE-Linien zur Anbindung abseits liegender Zentren in NRW kommen auf deutlich höheren Reisegeschwindigkeiten, so z.B. der RE 11 von Hamm nach Paderborn mit einem Schnitt von 108 km/h.

1.3.2 Güterverkehr

Die Strecke wird im Güterverkehr durch Übergabe- und Durchgangsgüterzüge (Fahrplanstand 2005/2006) genutzt. Zudem ist die Siegstrecke auch Umleitungsstrecke zur Rheinstrecke und zur Ruhr-Sieg-Strecke.

Nach den Angaben der DB Netz, Niederlassung West, vom Oktober 2006 wird die Strecke von 22 Güterzügen pro Tag genutzt. DB Netz, Niederlassung West, prognostiziert eine Verkehrssteigerung im Güterverkehr bis zum Jahr 2015 auf 55 Güterzüge pro Tag.

Die Zielvorstellung einer besseren Eignung der Siegstrecke für den Güterverkehr insbesondere für Umleitungen von der rechten Rheinstrecke scheitert derzeit aufgrund des mangelhaften Ausbauzustandes der Strecke (s. Kapitel 1.4).

1.4 Aktuelle Situation der Infrastruktur auf der Siegstrecke

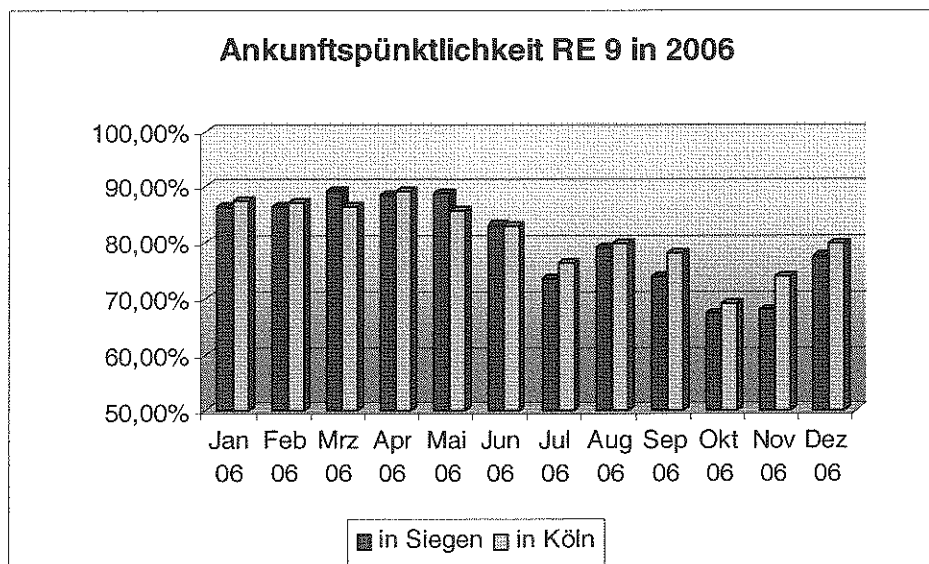
Die Siegstrecke ist eine zweigleisige, elektrifizierte Hauptbahn, die zwischen Rosbach und Schladern sowie zwischen Merten und Blankenberg zwei eingleisige Abschnitte aufweist. Diese beiden eingleisigen Abschnitte schränken die Betriebsgestaltungsmöglichkeiten erheblich ein und sind eine ständige Verspätungsquelle.

Zudem wird die Qualität der Siegstrecke durch zahlreiche Langsamfahrstellen (zum Teil bereits im Fahrplan integriert, zum Teil vorübergehende Langsamfahrstellen) nachhaltig beeinträchtigt. Dazu kommen Trassenengpässe auf dem gemeinsam mit den Regionalzügen der rechten Rheinstrecke sowie teilweise auch mit ICE-Zügen genutzten Abschnitt zwischen Troisdorf und Köln. Die in diesem Abschnitt liegenden schienengleichen Verzweigungen Nordkopf Bahnhof Troisdorf sowie Abzw. Steinstraße erweisen sich mehr und mehr als „Nadelöhr“, die den SPNV und SPFV in NRW negativ beeinflussen.

Im Rahmen des aktuellen Projektes „Vollausbau S 12“ wurden in den vergangenen Jahren die Stationen Troisdorf, Siegburg, Blankenberg (provisorisch), Merten, Eitorf, Herchen, Schladerh, Rosbach, Dattenfeld und Au (nur S-Bahn-Bahnsteig) barrierefrei mit 76 cm hohen Bahnsteigen ausgebaut. In Hennef steht der Abschluss derartiger Maßnahmen noch bevor. Auch der Bahnhof Wissen wird derzeit umfangreich modernisiert und erhält dabei neue Bahnsteige. Dagegen weisen die anderen Stationen der Siegstrecke bislang keinen zeitgemäßen Ausbauzustand (76 cm-Bahnsteig, stufenfreier Zugang) auf.

1.5 Pünktlichkeit

In der jüngeren Vergangenheit wurde der Zugverkehr auf der Siegstrecke wiederholt wegen mangelnder Pünktlichkeit kritisiert. So haben z.B. in den Monaten Oktober und November 2006 lediglich 2/3 aller Fahrten der Regionalexpresslinie 9 den Bahnhof Siegen pünktlich erreicht. Im Jahresdurchschnitt 2006 kam jeder fünfte Zug dieser Linie mit mehr als 5 Minuten Verspätung in Siegen an.



Das derzeitige mangelhafte Pünktlichkeitsniveau führt auch dazu, dass in erheblichem Maße Anschlüsse nicht erreicht werden. Durch den Stundentakt auf vielen SPNV-Verbindungen führen derartige Anschlussverluste schnell zu Reisezeitverlängerungen von genau einer Stunde (da erst der nächste Takt erreicht wird). Eine Verbesserung der Pünktlichkeit würde nicht zuletzt aus diesem Grund zu erheblichen Zeitvorteilen für die Fahrgäste führen, davon abgesehen, dass auch der nicht umsteigende Fahrgast bei pünktlicher Ankunft natürlich einen Vorteil gegenüber einer verspäteten Ankunft besitzt.

2. Ausbauplanungen

2.1 Aktuelle Situation

Dass die Wiederherstellung der durchgehenden Zweigleisigkeit auf der Siegstrecke grundsätzlich sinnvoll und wünschenswert ist, steht in Hinblick auf die starke Streckenbelegung sowie die derzeitige nicht zufriedenstellende Betriebsqualität außer Frage.

Im ÖPNV-Bedarfsplan des Landes Nordrhein-Westfalen von 1998 war der durchgehende zweigleisige Ausbau der Siegstrecke demgemäß in der höchsten Prioritätsstufe enthalten und sollte bis 2007 vollendet sein. Auch im Ausbauplan für den Zeitraum 2000-2005, der den Bedarfsplan konkretisierte, war der Ausbau der Siegstrecke enthalten.

Zwischenzeitlich ergab sich jedoch durch die neue Integrierte Gesamtverkehrsplanung (IGVP), welche Anfang 2006 den ÖPNV-Bedarfsplan sowie den Landesstraßenbedarfsplan abgelöst hat, eine neue Sachlage. Ursprünglich waren alle Maßnahmen, die sich im vormaligen Ausbauplan fanden, weiterhin als zu fördernde Maßnahmen geführt. Im Juni 2003 wurde diese Aufteilung vom Land jedoch insofern geändert, als dass nun nur noch die Maßnahmen als „gesetzt“ galten, bei denen der Bau bereits begonnen hatte. Alle anderen Projekte mussten neu bewertet werden und waren aufgrund fast durchgehend sehr schlechter Bewertungsergebnisse daraufhin größtenteils nicht mehr förderfähig. Folge: es entfiel eine erhebliche Anzahl Projekte aus der Bedarfsplanung, auch der Ausbau der Siegstrecke. Damit wurden die Beschlüsse des Landes zur Verabschiedung des ÖPNV-Bedarfs- und Ausbauplanes de facto widerrufen.

Nachträglich ergänzt wurde die IGVP um eine derzeit irrelevante Stufe 2 (= mögliche Projekte nach 2015), in dieser ist die Siegstrecke enthalten.

2.2 Warum hat die Siegstrecke in der IGVP so schlecht abgeschnitten?

Die IGVP bewertet primär Neu- oder Ausbaumaßnahmen, die den Zweck haben, neue oder ausgeweitete Angebote zu ermöglichen. Beim Ausbau der Siegstrecke steht allerdings weniger die Ausweitung des Angebotes im Vordergrund, sondern zunächst einmal die Ertüchtigung der Infrastruktur auf einen zeitgemäßen Ausbauzustand.

Wesentliche Ziele, die durch einen Streckenausbau erreicht werden sollen, werden allerdings von der Methodik der IGVP nicht erfasst:

- Verbesserung der Pünktlichkeit
- barrierefreier Ausbau der Stationen (Behindertengleichstellungsgesetz!)
- Erhöhung der Streckendurchlassfähigkeit (insbesondere für den Güterverkehr als Umleitungsstrecke)

Alle diese Ausbauziele führen nach dem Bewertungssystem der IGVP nicht zu Nutzenfaktoren und damit aufgrund ihrer Baukosten zu einer Verschlechterung des Kosten/Nutzen-Verhältnis. In Hinblick auf den Güterverkehr finden sich in der IGVP ausschließlich Eingangsgrößen hinsichtlich der Emissionen, die bei zusätzlichen Güterzügen zwangsläufig zu weniger Nutzen führen. Dies widerspricht dem oft propagierten Ziel „Güter auf die Schiene“.

Ein ganz wesentlicher Grund für die schlechte Bewertung der Siegstrecke in der IGVP ist daneben aber die Bewertung von Unterhaltungskosten für die Infrastruktur. Besonders diese Bewertung ist wiederum stark auf Neubauprojekte zugeschnitten: Die Unterhaltungskosten werden per Faktor aus den Investitionskosten der Maßnahme errechnet, sprich je teurer die Baumaßnahme desto höher sind die zusätzlichen Unterhaltungskosten. Gleichzeitig werden nur zusätzliche Kosten, aber keine Einsparungen aus Infrastruktur-Optimierungen berechnet. Für die Siegstrecke ist dieser Ansatz nicht sinnvoll, und zwar aus folgendem Grund: Wesentliche Anteile der vergleichsweise hohen Investitionskosten ergeben sich aus dem zweigleisigen Ausbau der beiden eingleisigen Abschnitte, und auf diesen wiederum durch den notwendigen zweigleisigen Neubau von fünf heute eingleisigen Siegbbrücken sowie der Anpassung eines Tunnels. Diese Maßnahmen führen aber gleichzeitig dazu, dass bestehende sanierungsbedürftige Brücken und Tunnel zeitgemäß erneuert werden, allerdings in zweigleisiger statt in eingleisiger Form. Es erscheint nicht als abwegig, dass durch diese Sanierung die Unterhaltungskosten insgesamt sogar sinken, sich jedoch keinesfalls erheblich erhöhen.

Gerade auch mit dem Hintergrund, dass in näherer Zukunft aufgrund sinkender Regionalisierungsmittel neue Zugleistungen nur in sehr überschaubarem Umfang überhaupt denkbar sind, erscheint es eher als nahe liegend, Mittel zum Ausbau der Infrastruktur dort einzusetzen, wo offensichtliche Mängel im Bestand vorliegen – also Vorhaben wie der Ausbau der Siegstrecke.

3. Folgen eines fehlenden Streckenausbaus

Wie alle Wirtschaftsregionen sind auch die Wirtschaftsregionen im Korridor der Siegstrecke, einschließlich der Wirtschaftsregion Mitte-West, von einer funktionierenden Verkehrsinfrastruktur abhängig. Die Verkehrsinfrastruktur bildet die Lebensader der wirtschaftlichen Entwicklung.

Insbesondere für das Oberzentrum Siegen ist der Ausbau der Siegstrecke von besonderer Bedeutung, da Siegen über keine direkte Anbindung an den Schienenpersonenfernverkehr verfügt und durch die Entwicklung in anderen Regionen mittlerweile die direkte Gefahr besteht, in den Verkehrsschatten anderer Magistralen zu geraten. Mit dem Ausbau der Siegstrecke kann eine schnellere Verkehrsanbindung an das europäische Schienenpersonenfernverkehrsnetz über die ICE-Knotenpunkte Köln

Hbf und Siegburg realisiert werden. Daneben ist eine gut ausgebaute Siegstrecke in Hinblick auf die seit vielen Jahren deutschlandweit feststellbare zunehmende Konzentration von Arbeitsplätzen in den Zentren und die damit einhergehende deutliche Verlängerung der Pendeldistanzen ein wesentlicher Faktor, um einer Abwanderung der Bevölkerung aus der Region entgegenzutreten.

Die Folgen einer unzureichenden Streckeninfrastruktur waren bei der Ausschreibung der Verkehrsleistungen der RE 9 deutlich erkennbar. Aufgrund unzureichender Infrastruktur verteuern sich die Produktionskosten, gleichzeitig führt die mangelhafte Infrastruktur zu einer schlechten Angebotsqualität und damit zu Fahrgastverlusten und geringeren Einnahmen.

4. Weiteres Vorgehen

Nach der nicht zufrieden stellenden Einstufung der Siegstrecke im Rahmen der Aufstellung der IGVP NRW soll nun eine Strategie entwickelt werden, um alle an einem Ausbau interessierten Kräfte zu bündeln. Ziel ist es zunächst, auf der Ebene der Landesregierungen (Hessen, Rheinland-Pfalz, Nordrhein-Westfalen) das Thema zu positionieren, um anschließend – mit Unterstützung der drei Bundesländer – an den Bundesverkehrsminister heranzutreten, damit die Siegstrecke im Rahmen der nächsten Überprüfung des Bundesverkehrswegeplanes positiv berücksichtigt wird. Anzustreben ist dabei eine Akquirierung von BSchwag-Mitteln.

Die Entwicklung einer derartigen Strategie geschieht u.a. auch auf der Grundlage der Forderung des RR Köln an das MBV NRW, die Siegstrecke wegen der Höhe der zu veranschlagenden Investitionskosten (laut DB Netz 103 Millionen Euro) mittel- bis langfristig als Bundesmaßnahme einzuplanen. Parallel dazu soll auch die Zielsetzung weiterverfolgt werden, Landesmittel für die Strecke zu akquirieren.

Sowohl für die Einstufung in den Bundesverkehrswegeplan als auch für die Akquise von Landesmitteln ist eine fundierte Argumentation Grundvoraussetzung. Hieraus folgt folgendes Vorgehen:

1. Erstellung einer Studie, die Effekte einer Erhöhung der Streckengeschwindigkeit und eine Verbesserung der Streckenleistungsfähigkeit aufzeigt
2. Monetäre Bewertung der erforderlichen Maßnahmen und der erzielten Effekte
3. Auf dieser Basis Gespräche zur Einplanung in den Bundesverkehrswegeplan bzw. Landesfinanzierungsplan
4. Finanzierungsvereinbarung/Beauftragung der Planungsleistung
5. Umsetzungsplanung
6. Umsetzung

4.1 Untersuchung über Ausbauoptionen der Siegstrecke

Am 16.03.2007 haben die Anrainerkreise und Aufgabenträger im Korridor von Siegburg bis Gießen unter der Federführung des ZWS bei dem Büro SMA, Zürich eine Untersuchung in Auftrag gegeben, deren Ziel es war, Möglichkeiten zur Steigerung der Attraktivität des Angebots auf der Siegstrecke durch Erhöhung der Streckengeschwindigkeit und der Streckenleistungsfähigkeit aufzuzeigen. Gleichzeitig sollten hierzu Vorschläge für infrastrukturelle Maßnahmen erarbeitet werden. Die Vorschläge sollten so gestaltet werden, dass die Ausbauvorschläge nach dem Baukastenprinzip zusammengefügt werden können. Die Untersuchung wurde im September 2007 abgeschlossen.

Auf der Grundlage einer Streckenanalyse wurden 9 potenzielle Aus-/Neubauabschnitte festgestellt, aus denen 6 Ausbauoptionen entwickelt wurden. Die **Maximalvariante** sieht hierbei eine Fahrzeitverkürzung Köln – Siegen von 18% (16,3 Minuten) vor. Die Investitionen belaufen sich geschätzt auf ca. 1,3 Mrd. €.

Eine andere Option sieht den **durchgehenden zweigleisigen Ausbau** der Strecke vor, wodurch sich die Streckenleistungsfähigkeit nachhaltig erhöht. Im Rahmen dieser Variante wäre eine Sprinterverbindung Siegen – Köln mit ausgewählten Zwischenhalten als Premiumprodukt möglich.

Diese Variante, die von der begleitenden Arbeitsgruppe favorisiert wird, ist in Jahresscheiben realisierbar.

Die geschätzte Gesamtinvestition einschließlich der Verbesserung der Ein- und Ausfahrgeschwindigkeiten in einzelnen Bahnhöfen geht von einem Volumen von rund 150 Mio. € aus, die sich wie folgt aufschlüsseln:

Maßnahme I

Zweigleisiger Ausbau Blankenberg - Merten

Investitionsvolumen: 27 Mio. €

Maßnahme II

Zweigleisiger Ausbau Schladern - Rosbach

Investitionsvolumen: 37 Mio. €

Maßnahme III

zweigleisiger Ausbau des Tunnels zwischen Siegen und Siegen-Ost

Investitionsvolumen: 80 Mio. €

Erhöhung der Ein- und Ausfahrgeschwindigkeiten einzelner Bahnhöfe

Investitionsvolumen: 5 Mio. €

4.2 Bewertungen

Im Vergleich zur Integrierten Verkehrsplanung NRW (IGVP), die den zweigleisigen Ausbau Siegen – Köln mit 73 Mio. € zugrunde legt, liegen die geschätzten Investitionen der vergleichbaren Maßnahmen I und II um rund 12% niedriger. Aus der Tatsache, dass die heute eingleisigen Abschnitte nicht topografisch bedingt sind, sondern immer noch auf Kriegsfolgen zurückzuführen sind, (es sind sowohl die Flächen als auch die Brückenwiderlager für eine Zweigleisigkeit vorhanden), kann der Schluss gezogen werden, dass sich die Investitionen in der konkreten Umsetzungsplanung auf dem Abschnitt Siegen – Köln noch reduzieren lassen. Dadurch ist davon auszugehen, dass sich auch bei einer Neubewertung ein besserer Wert in der IGVP ergibt.

Die Maßnahme III, Erweiterung des eingleisigen Tunnels zwischen Siegen Hbf und Siegen-Ost beseitigt den vorhandenen Infrastrukturengpass und erhöht die Leistungsfähigkeit des Verkehrsknoten Siegen und des Gesamtkorridors Köln – Siegen – Gießen. Sie ist damit ein wesentlicher Bestandteil der Gesamtmaßnahme.