

5-Punkte-Plan für guten Schienenverkehr in der rechtsrheinischen Region Bonn/Rhein-Sieg

Martin Metz MdL, Ingo Steiner, Horst Becker, Rolf Beu

19.12.2022

Der Weiterbau der S-Bahn-Linie 13 von Troisdorf nach Bonn-Oberkassel ist ein wichtiges Infrastrukturprojekt für umwelt- und klimafreundliche Mobilität in der Region. Die Verlängerung der S 13 soll eine gute Anbindung des rechtsrheinischen Bonn an den Flughafen, neue Verknüpfungspunkte wie in Vilich zur Stadtbahnlinie 66 schaffen und insgesamt die Erreichbarkeit von Wohngebieten und Arbeitsplätzen zwischen Bonn, Sankt Augustin und Troisdorf verbessern. Das Projekt ist Teil des Bonn-Berlin-Vertrages („Vereinbarung über die Ausgleichsmaßnahmen für die Region Bonn“ von 1994, Art. 2 Abs. 1, Art. 4. Abs. 1, Art. 5 Abs. 4).

Nachdem schon vorher vorbereitende Arbeiten begannen, wurde der offizielle Spatenstich für den Bau der 13 km langen S 13 - Verlängerung im Jahr 2016 gefeiert. Die Bauzeit wurde bis vor kurzem bis 2026 für den Abschnitt Troisdorf – Beuel und 2029 für den Abschnitt Beuel – Oberkassel kalkuliert. Doch nachdem es in 2021 erste irritierende Signale gab, überraschte die Deutsche Bahn in diesem Jahr mit der Aussage, die Bauzeit werde bis 2028 bzw. 2031 verlängert. Dies wären mehr als 16 Jahre Bauzeit für eine vergleichsweise kurze Strecke, eine an sich indiskutable Entwicklung.

Über die Gründe der Bauzeitverlängerung für die S 13 wird noch spekuliert: Neben geringfügigen Planänderungen könnten die stufenweise Finanzierung über die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) sowie die Abhängigkeit von anderen Baumaßnahmen im DB-Netz eine wichtigere Rolle spielen, als bislang kommuniziert.

Das Bedienkonzept für die S-Bahn sah ursprünglich vor, dass die S 12 (Köln – Porz – Troisdorf – Siegburg – Hennef – (Eitorf – Windeck)) und die S 13 (Köln – Flughafen – Troisdorf – Sankt Augustin – Bonn-Beuel – Bonn-Oberkassel) jeweils im 20-Minuten-Takt fahren und zwischen Troisdorf und Köln einen überlappenden 10-Minuten-Takt bilden. Darauf wurden auch die Baupläne für die S 13 und die Infrastruktur in Troisdorf ausgerichtet.

Als vor einigen Jahren auf der Siegstrecke die neuen Züge des RE 9 mit geringen Platzkapazitäten und schlechter Zuverlässigkeit eingeführt wurden, entschied sich der Aufgabenträger Nahverkehr Rheinland (NVR) nach Protesten für eine Sofortmaßnahme: Die damals noch in Troisdorf endenden Züge der S 13 wurden zur S 19 und bis Hennef bzw. Windeck-Au verlängert, um Abhilfe zu schaffen.

Dieser Zustand auf der Siegstrecke mit einem 10-Minuten-Takt zwischen Hennef – Siegburg – Troisdorf – Köln durch S 12 und S 19 hat für die Fahrgäste viele Vorteile. Auch eine direkte Flughafenanbindung ist gegeben. Und die Nachfrageentwicklung auf der Siegstrecke ist sehr positiv, viele Menschen nutzen die umweltfreundliche Bahn. Auch wenn es zunächst als Interimslösung gedacht war: Das Angebot hat sich etabliert.

Es ist daher absolut verständlich und nachvollziehbar, dass es für die Menschen an der Siegstrecke kein einfaches Zurück zu den alten Plänen geben soll und kann.

So hat der NVR als Aufgabenträger schon in 2016 ein Zukunftskonzept beschlossen, das sowohl zwei S-Bahn-Linien auf der Siegstrecke wie auch die S 13 in der ursprünglichen Form vorsieht. Ebenso hat die damalige NRW-Landesregierung Anfang 2022 dieses Konzept in ihrem Zielnetz 2032/2040 ausgewiesen.

Dabei war länger klar: Bei einem Zugangebot von S 12, S 13 und S 19 gemeinsam kann die ebenerdige Einfädelung von Siegstrecke und Rechter Rheinstrecke in Troisdorf fahrplantechnisch nicht mehr funktionieren.

Deshalb ist für dieses Konzept ein Brückenbauwerk im Bahnhofsbereich Troisdorf unbedingt notwendig. Dieses Überwerfungsbauwerk ist Bestandteil des Bundesverkehrswegeplanes und daher auch schon seit Jahren der Deutschen Bahn bekannt. Noch in 2019 hieß es, der Planungsauftrag für das Bauwerk werde vorbereitet. Der Planungsauftrag ging aber wohl erst im Jahr 2021 an die Deutsche Bahn. Und wann es tatsächlich fertig gebaut sein wird, steht in den Sternen. Es bestehen massive Zweifel daran, dass das Überwerfungsbauwerk rechtzeitig zur Fertigstellung der S 13 fertig sein wird.

Daher hat der NVR kommuniziert, dass zunächst auf der S 13 nur ein Pendelverkehr stattfinden soll: Der RE 8 verkehrt demnach einmal pro Stunde, wahrscheinlich ebenso die RB 27. Aber die S 13, die in Oberkassel, Ramersdorf, Vilich, Menden, Friedrich-Wilhelms-Hütte hält, würde nur zwischen Troisdorf und Bonn verkehren. Fahrgäste von diesen zukünftigen reinen S 13- Halten Richtung Köln, und zurück, müssten in Troisdorf immer umsteigen.

Die ebenso schlechte Alternative zu diesem S13-Pendelverkehr wäre, zum ursprünglichen Betriebskonzept zurückzukehren und die Fahrpläne auf der Siegstrecke wieder ausdünnen.

Mit dieser Entwicklung drohen ganze Städte und Gemeinden der Region und Fahrgäste gegeneinander ausgespielt zu werden. Und dies in einem Bereich, der eigentlich so wichtig ist für eine Mobilitätswende, für den Schutz von Klima und Umwelt und für den Wirtschaftsstandort Bonn/Rhein-Sieg.

Die Versäumnisse der Vergangenheit und die aktuellen Probleme sind für uns GRÜNE aus der Region nicht akzeptabel. Wir fordern ein umfassendes Maßnahmenpaket, um tragfähige Lösungen zu erarbeiten. Folgende fünf Punkte sind dabei aus unserer Sicht elementar:

1. Keine Bauzeitverlängerung bei der S 13

Die angekündigte Bauzeitverlängerung für die S 13 ist nicht akzeptabel. Die S 13 muss so im vereinbarten Zeitplan bis 2026 bzw. 2029 fertiggestellt werden. Sollte ein Grund für die Verzögerung wie vermutet die stufenweise Finanzierung der Maßnahme über die LuFV sein, sollten Bund, Land, NVR und DB eine Zwischenfinanzierung vereinbaren. Dabei ist zu prüfen, die bestehenden anderen Fördertöpfe wie GVFG oder Regionalisierungsmittel zu nutzen. Die Beteiligten sollten kurzfristig die Finanzierungsvereinbarung anpassen, die DB daraufhin den Bauzeitenplan für die S 13 auf das ursprüngliche Ziel ändern. Andere Baumaßnahmen im DB-Netz rechtfertigen keine Verschiebung, die S 13 muss hier hoch priorisiert werden.

2. Ziel: Zwei S-Bahn-Linien Siegstrecke, und S 13 nach Bonn

Das vom Land NRW und dem NVR vereinbarten Zielnetz mit zwei S-Bahn-Linien auf der Siegstrecke und durchgehender S 13 Köln – Bonn-Beuel, jeweils in einem 10-

Minuten-Takt auf den Kernstrecken, wird verbindlich durch die zuständigen Stellen beschlossen. Dieser Zustand soll so schnell wie möglich erreicht werden.

3. Schnellstmögliche Fertigstellung des Überwerfungsbauwerks Troisdorf

Das Überwerfungsbauwerk Troisdorf muss schnellstmöglich fertiggestellt werden, im Optimalfall bis zur Fertigstellung der ersten Teilstrecke der verlängerten S 13 im Jahr 2026. Dafür sind Finanz- und Planungsressourcen durch die DB hoch priorisiert bereitzustellen. Der Bund soll die Maßnahmen beim Eisenbahnbundesamt (EBA) ebenfalls hoch priorisieren. Die beteiligten Behörden bei Kreis und Bezirksregierung sind frühzeitig einzubeziehen und sollen das Projekt ebenfalls mit höchster Priorität verfolgen. Die Stadt Troisdorf ist wegen örtlicher Betroffenheit frühzeitig einzubinden. Die DB soll in Zusammenarbeit mit dem EBA und weiteren Behörden alle Möglichkeiten der Planungsbeschleunigung prüfen. Es ist ein Projektplan mit klaren und realistischen Zeitzielen aufzustellen. Sofern dafür weitere Unterstützung von Bund, Land, NVR oder Kommunen erforderlich ist, soll sie erfolgen.

4. Übergangs-Bedienkonzepte – Erarbeitung von Varianten

Sollte trotz allen Einsatzes das Überwerfungsbauwerk Troisdorf nicht rechtzeitig fertig werden können, sind mit genügend Vorlauf Bedienkonzepte zu erarbeiten, die über die bisher vorgelegten zwei unbefriedigenden Varianten hinausgehen. Dabei sollen die Interessen der Fahrgäste und Kommunen sowohl an Rechter Rheinstrecke wie auch an Siegstrecke bestmöglich in Einklang gebracht werden. An allen Halten sollen Direktverbindungen nach Köln vorgehalten werden. Die Regionalzüge RE 8, RE 9 und RB 27 sind in solche Konzepte einzubeziehen, ebenso die Möglichkeit von verdichteten Taktfolgen der Regionallinien auf Teilstrecken. Die Varianten sind entsprechend des schon bestehenden Auftrags an die NVR-Geschäftsführung transparent zu erarbeiten und mit den betroffenen Kommunen zu diskutieren.

5. Runder Tisch

Um den Prozess mit den einzelnen Aufgaben zu strukturieren, Lösungen zu erarbeiten und kontinuierlich zu begleiten, ist ein Runder Tisch mit Vertreter*innen von DB, NVR, Bund, Land, Bezirksregierung, EBA, Stadt Bonn und Rhein-Sieg-Kreis mit den Kommunen Troisdorf, Siegburg, Sankt Augustin, Hennef, Eitorf, Windeck einzurichten. Der NVR als Aufgabenträger soll dafür die Federführung übernehmen.

Martin Metz MdL

Mitglied im Verkehrsausschuss des Landtags
Vorsitzender der GRÜNEN Fraktion im Stadtrat Sankt Augustin

Ingo Steiner

Kreistagsabgeordneter Rhein-Sieg-Kreis, Vorsitzender des Planungs- und Verkehrsausschusses des Kreistages
Vorsitzender der GRÜNEN Fraktion in der Zweckverbandsversammlung des NVR

Horst Becker

Parlamentarischer Staatssekretär i.R.
Kreistagsabgeordneter Rhein-Sieg-Kreis, Sprecher der GRÜNEN Fraktion im Planungs- und Verkehrsausschuss des Kreistages

Rolf Beu

Mitglied des Stadtrates Bonn, Sprecher der GRÜNEN Fraktion im Ausschuss für Mobilität und Verkehr
Mitglied der Zweckverbandsversammlung des NVR