



## Bündelungsoptionen Schiene

Die mögliche Bündelung des Straßenprojekts Rheinspange 553 mit aktuellen Schienenvorhaben ist für viele Menschen in der Region ein wichtiges Thema. Durch gemeinsame Trassenverläufe soll der Eingriff in Landschaft und Natur im Planungsraum minimiert werden.

Für die Planung von Schienenwegen und Autobahnen sind allerdings grundsätzlich unterschiedliche Vorhabenträger zuständig und es gibt verschiedene, formal voneinander getrennte Linienbestimmungs- und Planfeststellungsverfahren. Straßen.NRW hat im Zuge der Planung der Rheinspange 553 deshalb sehr frühzeitig einen engen Austausch mit der Nahverkehr Rheinland GmbH und dem Rhein-Sieg-Kreis etabliert. Vertreterinnen und Vertreter beider Institutionen nehmen als dauerhafte Mitglieder an den regelmäßigen Sitzungen des Dialogforums teil – einem Gremium zur konsequenten Beteiligung der wesentlichen Interessengruppen an der Planung. Die Bündelungsoptionen der neuen Autobahn mit ebenfalls aktuell geplanten Schienentrassen sollen so im Blick behalten und konsequent mit abgewogen werden.

Derzeit (Stand Februar 2019) gibt es verschiedene Überlegungen und Planungen für den rheinquerenden Schienenverkehr zwischen Köln und Bonn. Sie sollen hier kurz beschrieben und in ihren Auswirkungen auf die Planungen der Rheinspange erläutert werden.

### Stadtbahn

Der Rhein-Sieg-Kreis plant in seiner Zuständigkeit als Aufgabenträger für den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) eine Stadtbahnverbindung Bonn – Niederkassel – Köln. Die existierende eingleisige Eisenbahnstrecke in Niederkassel verläuft nahe am Siedlungsgebiet und wäre somit für den Personenverkehr prädestiniert. Jedoch existiert derzeit keine Anbindung dieser Trasse nach Bonn oder Köln. Für die Anbindung an Köln gibt es zwei Optionen: Ein Verbleiben auf der rechten Rheinseite mit einem Anschluss über Köln-Zündorf oder ein Anschluss an die linksrheinische Rheinuferbahn über Köln-Godorf (siehe Abbildung 1).

Vorliegende Untersuchungen belegen den Vorteil für die zweite Variante, da sie in das technisch einheitliche Hochflursystem Köln-Bonn integrierbar ist und somit einen durchgehenden Stadtbahnverkehr zwischen Köln und Bonn ermöglichen würde. Außerdem würde sie die Fahrzeiten zwischen Niederkassel und Köln weitaus deutlicher reduzieren als die Verbindung über Zündorf. Die Kölner Innenstadt könnte durch Nutzung

der Trasse der heutigen Stadtbahnlinie 17 hervorragend erschlossen werden. Eine technische Machbarkeitsstudie wurde bereits abgeschlossen. Sowohl aus technischer als auch aus wirtschaftlicher Sicht sprechen die Untersuchungsergebnisse sehr eindeutig für eine Vorzugsvariante, die den Rhein nördlich von Lülldorf auf direktem Weg nach Godorf quert. Der genaue Trassenverlauf ist dabei noch nicht festgelegt.



:rhein-sieg-kreis



Der Rhein-Sieg-Kreis ist kommunaler Aufgabenträger für den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und zuständig für die Planung der Stadtbahn Bonn – Niederkassel – Köln.

Weitere Informationen unter: [www.rhein-sieg-kreis.de/mobilitaet-umwelt/verkehr](http://www.rhein-sieg-kreis.de/mobilitaet-umwelt/verkehr)

Sowohl die Planungs- und Verkehrsausschüsse des Rhein-Sieg-Kreises und der Bundesstadt Bonn als auch der Rat der Stadt Niederkassel haben auf dieser Grundlage jeweils einen Grundsatzbeschluss gefasst. Demnach soll die Stadtbahn mit der oben beschriebenen Rheinquerung weiterverfolgt und konkretisiert werden.

Die Varianten der Stadtbahn werden zunächst unabhängig von möglichen Bündelungsoptionen mit der Rheinspange 553 geprüft. Die Vorzugsvariante weist auch ohne diese Bündelung einen ausreichend hohen Nutzen-Kosten-Indikator mit einem Wert von 1,5 auf. Eine Rheinquerung der Stadtbahn in einem anderen Korridor ist grundsätzlich noch möglich, aber wirtschaftlich unter den aktuellen Rahmenbedingungen nicht darstellbar.

Generell sind die unterschiedlichen Rahmenbedingungen der jeweiligen Planungen zu berücksichtigen: Die Stadtbahnstrecke orientiert sich an zentralen Siedlungslagen, während diese im Fall einer Autobahn möglichst gemieden werden sollen. Eine mögliche Bündelung von Stadtbahn und Autobahn kommt daher im Wesentlichen im Bereich der Rheinquerung selbst in Frage.

Nur weil für die Stadtbahn bereits politische Beschlüsse vorliegen, heißt das nicht, dass die Erarbeitung der Varianten für die Rheinspange den Planungen der Schiene folgen kann. Der Rhein-Sieg-Kreis und Straßen.NRW sind sich aber darüber einig, dass die weiteren Planungsschritte in enger Absprache erfolgen müssen.

## Regionaler Schienengüterverkehr

Neben der Stadtbahn untersucht der Rhein-Sieg-Kreis in Zusammenarbeit mit der regionalen Industrie eine neue Anschlussbahn für den Schienengüterverkehr zwischen dem Chemiestandort Lülisdorf und der rechtsrheinischen DB-Strecke im Raum Wahn / Lind. Der Streckenverlauf steht noch nicht fest. Eine Bündelung mit der Rheinspange 553 kommt grundsätzlich in Frage und wird von Straßen.NRW und dem Rhein-Sieg-Kreis mit abgewogen. Erklärtes Ziel der Stadtbahnplanung (s.o.) ist, dass die Planungen unter der Prämisse fortgeführt werden, dass der Chemie-Standort Lülisdorf langfristig mit Schienengüterverkehr angebunden bleibt.

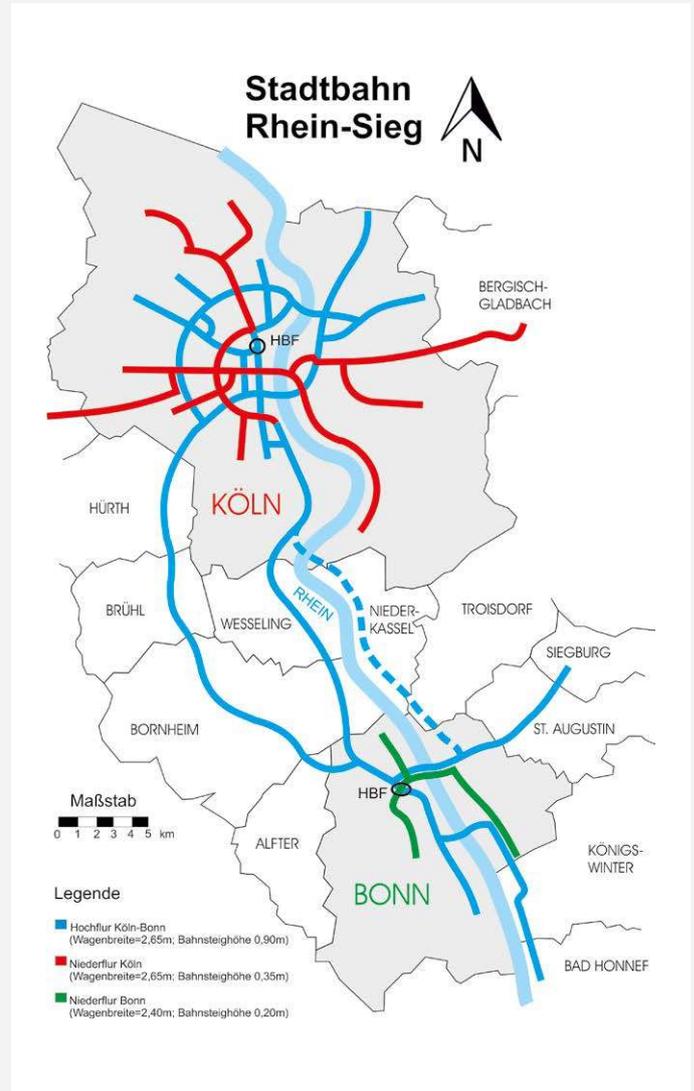


Abbildung 1: Stadtbahn Bonn – Niederkassel – Köln







Bei SPNV- und ÖPNV-Maßnahmen ist der NVR Förderbehörde. Im Rahmen der regionalen Mobilitätsentwicklung hat er auch die Verbesserung des ÖPNV als Gesamtsystem im Blick. Bezogen auf eine mögliche Rheinquerung bedeutet dies, dass der NVR die laufenden Planungen des Rhein-Sieg Kreises hinsichtlich der

geplanten Stadtbahn Bonn – Niederkassel – Köln aus fördertechischer und planerischer Sicht begleitet, jedoch keine eigenen Planungen in diesem Bereich forciert.

## Schienengüterfernverkehr

Der Infrastrukturausbau für den Schienengüterfernverkehr wird durch das Bundesverkehrsministerium (BMVI) umgesetzt. Eine neue Rheinquerung für den Fernverkehr mit der Schiene im Bereich Wesseling / Niederkassel wurde ebenfalls im Rahmen der Erstellung des BVWP 2030 untersucht, ist aber nicht in den „Vordringlichen Bedarf“ gerückt. Der Schienengüterfernverkehr soll nach den Vorstellungen des BMVI wie bisher über die Kölner Südbrücke den Rhein queren. Ein Ausbau dieser Streckenführung ist in der BVWP-Maßnahme „Knoten Köln“ z. B. im Bereich Gremberg vorgesehen.

Insofern ergibt sich für den Schienengüterfernverkehr keine Anforderung, mit der zu findenden Trasse der Rheinspange 553 zu bündeln.

## Die Rheinspange 553

Der Ballungsraum Köln-Bonn ist durch ein hohes Verkehrsaufkommen geprägt. Eine neue Autobahnquerspange (A553) zwischen der A59 und der A555 mit einer Rheinquerung soll Entlastung bringen. Die Planung der Maßnahme erfolgt unter frühzeitiger und konsequenter Beteiligung der Menschen und Interessengruppen der Region.

Mehr Informationen unter: [www.rheinspange.nrw.de](http://www.rheinspange.nrw.de)

## Impressum

### Herausgeber

Landesbetrieb Straßenbau NRW  
Wildenbruchplatz 1, 45888 Gelsenkirchen  
Telefon: + 49 (0)209 3808-0  
Fax: + 49 (0)209 3808-380  
E-Mail: [kontakt@strassen.nrw.de](mailto:kontakt@strassen.nrw.de)

### Verantwortlich für den Inhalt

Bernd A. Löchter  
Leiter der zentralen Kommunikation  
Wildenbruchplatz 1, 45888 Gelsenkirchen  
Tel: + 49 (0)209 3808-333  
Fax: + 49 (0)209 3808-549  
E-Mail: [bernd.loechter@strassen.nrw.de](mailto:bernd.loechter@strassen.nrw.de)

### Bildnachweise

Seite 1: ©hxdyl, Shutterstock.com; Seite 2: oberes Bild: © Rhein-Sieg-Kreis, Referat für Wirtschaftsförderung und Strategische Kreisentwicklung; unteres Bild: © Egorov Artem, Shutterstock.com; Seite 3: © Nahverkehr Rheinland GmbH; Seite 4: © SWB Bus und Bahn