

Datum: 11.02.2021

Seite 1/7

Bearbeiter: Fehler! AutoText-Eintrag nicht definiert., Fehler! AutoText-Eintrag nicht definiert., NVR GmbH

Tel. +49 (221) 20808-Fehler! AutoText-Eintrag nicht definiert.

### Gespräch zur Reaktivierung der Trasse Siegburg-Lohmar-Overath

<b>Teilnehmer</b>	siehe letzte Seite des Dokuments
<b>Ort, Datum</b>	Online via Teams, am 25.11.20 von 10.30-11:30 Uhr

TOP	Thema	Sprecher
1	<p><b>Einleitung</b></p> <p>Dr. Reinkober (Geschäftsführer des NVR) begrüßt die Teilnehmer und verweist darauf, dass der heutige Termin lediglich zur Absprache dient und keine Entscheidungen getroffen werden müssen. Frau Schneider (SPNV Investitionsförderung NVR) wird die Sitzung führen und das Projekt begleiten. Die Sitzung hat zum Ziel ein generelles Meinungsbild zur Reaktivierung der Strecke Siegburg-Lohmar-Overath zu ermitteln und den Stand des NVR mitzuteilen.</p>	<p>Dr. Reinkober</p> <p>Schneider</p>
2	<p><b>Einführung in die Thematik</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Strecke lange Zeit eine der verkehrsreichsten und wirtschaftlichsten Nebenbahnen Deutschlands</li> <li>• Am 18.12.2019 genehmigte das Eisenbahn-Bundesamt die Stilllegung der letzten Teilstrecke</li> <li>• Zustand der Trasse in sehr unterschiedlichen Verfassungen</li> <li>• in Wahlscheid und Lohmar ist die Trasse teilweise überbaut</li> <li>• Vom Lohmarer Süden bis zum Siegwerk in Siegburg ist die Trasse noch vorhanden und wird überwiegend als Fuß- und Radweg genutzt</li> <li>• Vom Siegwerk bis zum Bahnhof Siegburg/Bonn ist die Strecke ebenfalls noch vorhanden</li> <li>• Beim Neubau des Bahnhofes Siegburg/Bonn, wurde das Reststück der Strecke in den neuen Bahnhof eingeführt</li> <li>• Zwischen Overath und Siegburg existierten sechs Verkehrshalte: Bachermühle, Wahlscheid, Kreuznaaf, Donrath, Lohmar und Siegburg Nord</li> </ul>	<p>Schneider</p>

TOP	Thema	Sprecher
3	<p><b>Aktueller Sachstand des NVRs:</b></p> <p><u>Verkehrsfunktion einer SPNV Verbindung:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• verbindet das Grundzentrum Overath mit ca. 27.000 Einwohnern, das Mittelzentrum Lohmar mit ca. 30.000 Einwohnern und das Mittelzentrum Siegburg mit ca. 41.000 Einwohnern</li> <li>• In Overath könnte ein Anschluss an das Projekt Oberbergische Bahn (S15) hergestellt werden (Verbindung nach Köln)</li> <li>• In Siegburg ergeben sich Anschlüsse an die Schnellfahrstrecke Köln-Frankfurt, die S-Bahnen Richtung Flughafen Köln/Bonn, Köln bzw. Au a.d. Sieg und die Stadtbahn Richtung Bonn</li> <li>• Wahrscheinlich hohes Fahrgastaufkommen</li> <li>• Verlagerung von der Straße auf die Schiene</li> <li>• Reisegeschwindigkeit beträgt mit neuen Fahrzeugen (auf ausgebauten Nebenstrecken) ca. 45-50 km/h.</li> <li>• Ca. 27 Minuten Fahrzeit für die Strecke</li> <li>• Im Vergleich zum Bus je nach Fahrtrichtung 16 bis 20 Minuten schneller</li> </ul> <p><u>Notwendige Infrastrukturmaßnahmen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Streckenabschnitt von Overath bis in den Süden Lohmars größtenteils nahe der historischen Trassenführung neu bauen</li> <li>• Trasse vom Lohmarer Süden bis Siegburg in Siegburg mit neuem Oberbau ausstatten</li> <li>• Streckenteil vom Siegburg nach Siegburg erneuern</li> <li>• Auf möglichst kreuzungsfreien Ausbau achten</li> <li>• Besser wäre das Zentrum von Lohmar zu meiden und eine Strecke in paralleler Lage zum Autobahnzubringer der A3 errichten</li> <li>• Ein Kreuzungsbauwerk mit der A3 wäre erforderlich</li> <li>• Der existierende Radweg müsste neben die Trasse verlegt werden</li> <li>• Eine Elektrifizierung (wie bei der OBB) ist zu erwägen, aber nicht zwingend erforderlich: Lademöglichkeiten können 20,5 km zwischen Overath und Siegburg überbrücken</li> <li>• Lärmschutzmaßnahmen</li> </ul>	Schneider
4	<p><b><u>Meinungsäußerungen und Anmerkungen der Kommunen</u></b></p> <p>Es wird ergänzt, dass die Maßnahmen nur die ersten Eindrücke auf das Streckenband seitens des NVR darstellen. Man möchte den Blick auf mögliche Chancen aber auch Komplikationen bei einer Reaktivierung</p>	Dr. Reinkober

TOP	Thema	Sprecher
	<p>der Strecke lenken. Es wird nun um eine Einschätzung der teilnehmenden Vertreter der Kommunen gebeten.</p> <p><u>Rheinisch Bergischer Kreis</u>: Der Wunsch die Reaktivierung tiefgründiger zu untersuchen besteht seitens des Rheinisch-Bergischen-Kreises.</p> <p><u>Overath</u>: Im Ortszentrum liegt die B 484, welche ein massives Verkehrsproblem aufweist. Somit ist man daran interessiert, mehr Verkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern. Im Vordergrund steht aktuell der Ausbau der Oberbergischen Bahn mit der Errichtung des Haltepunktes Vilkerath, welcher aus städtischer Sicht wichtig ist. Dennoch würde man die Untersuchung zur Reaktivierung der Aggertalbahn zusätzlich begrüßen.</p> <p><u>Lohmar</u>: Nach Auffassung der Politik und Hildebrand selbst kommt dieser Vorschlag einige Jahre zu spät. Es gibt derzeit viele Planungsansätze, einschließlich der Rückabwicklung der bestehenden Trasse. Es müsste eine komplett neue Trasse gelegt werden. Ebenso ist ein Radweg im Laufe des letzten Jahres entstanden. Im Stadtgebiet Lohmar sieht man keine Chancen für dieses Projekt.</p> <p><u>NVR</u>: Es liegt ein Fokus auf der Stärkung des ÖPNV von Lohmar nach Siegburg. Im Stadtzentrum Lohmar sehe man keine Möglichkeiten. Deswegen könne nur eine Verlegung der Strecke um Lohmar sinnvoll sein.</p> <p><u>Siegburg</u>: Einer Förderung des ÖPNVs wird befürwortet, es existieren schon diverse Projekte, z.B. in Form von Schnellbussen in Richtung Lohmar/Much. Eine Machbarkeitsstudie aus dem Jahr 2000 zeigt auf, dass eine Reaktivierung nicht als sinnvoll zu erachten ist. Die bestehende Trasse wurde zu einem Rad- und Fußweg ausgebaut, der 3,50-4m breit und bei der Bevölkerung beliebt ist. Es würden zudem zehn innerstädtische Kreuzungspunkte mit der Strecke entstehen, diese sind voraussichtlich nicht kreuzungsfrei ausbaubar. Eine parallele Führung von Bahntrasse und Radweg wird für nicht umsetzbar gehalten. Die Verwaltung und der Bürgermeister geben kein grünes Licht für eine mögliche Reaktivierung. Der Fokus wird auf den Fuß- und Radverkehr auf dieser Trasse gelenkt. Die Trasse soll ebenfalls erweitert werden. Auch laufen aktuell Planungen für die Bevorrechtigung des Radverkehr an den Kreuzungspunkten. Der Flächennutzungsplan wurde auf dieser Trasse vor einigen Jahren zugunsten des Fuß- und Radweges geändert. Stadtpolitisch wird es Februar mit in den Mobilitätsausschuss eingebracht, eine Ablehnung einer möglichen Reaktivierung wird aus o.g. Gründen erwartet.</p>	<p>Botenwerfer</p> <p>Steinwartz</p> <p>Hildebrand</p> <p>Dr. Reinkober</p> <p>Bergen</p> <p>Dr. Reinkober</p>

TOP	Thema	Sprecher
	<p><u>NVR</u>: Dr. Reinkober bittet um eine Weiterleitung der besagten Machbarkeitsstudie an alle Teilnehmer. Weiterhin besteht die Frage, ob der Zugang zum Bahnhof noch besteht.</p> <p><u>Siegburg</u>: Das letzte Stück der Trasse (ca. 1,5 km) befindet sich noch im Eigentum der Deutschen Bahn und ist weiterhin erhalten. Siegburg möchte diese Flächen kaufen, aber die Bahn gibt nur zögerlich eine Rückmeldung dazu.</p> <p><u>Rhein-Sieg-Kreis</u>: Wichtig ist anzumerken, dass es sich bei Strecke Siegburg-Lohmar-Overath nicht um eine reine Reaktivierung, sondern teilweise um einen Neubau handeln würde. Daher stellt sich die Frage: Welche Verkehrsbedürfnisse möchte man exakt mit dieser Trasse erfüllen, um eine neue Trasse rechtfertigen zu können? Wichtig sind in diesem Zusammenhang vor allem die starken Pendlerverflechtungen zwischen Lohmar und Köln, die mit der Aggertalbahn nur bedingt abgedeckt werden könnten. Was kann die Bahn besser als der Bus? Deswegen sollte man bei der Untersuchung den Rahmen größer spannen. Gibt es Möglichkeiten diesen Raum verkehrlich besser zu erschließen, eventuell auch mit einer verbesserten Businfrastruktur? Die Trasse in Siegburg wäre eine sehr gute Möglichkeit einer Verlängerung der Stadtbahn 66 gewesen, welches aber durch den Neubau der Endhaltestelle unter dem ICE-Bahnhof baulich ausgeschlossen worden ist. Zuletzt sollte man die Projektkosten bedenken, welche sich aufgrund der erforderlichen Neutrassierungen sicherlich im dreistelligen Millionenbereich bewegen werden, so dass ein ausreichender NKI schwer erreichbar scheint.</p> <p><u>Rhein-Sieg-Kreis</u>: An dieser Stelle wird betont, dass man sich nicht vorstellen könne, dass eine nicht elektrifizierte Strecke überhaupt in Frage kommen würde.</p> <p><u>NVR</u>: Es wird unterstellt, dass die Oberbergische Bahn für den S-Bahnverkehr ausgebaut und elektrifiziert werden wird und so ein elektrischer Anschluss vorhanden ist. Mittels Ladepunkten an den Endstationen ist eine Entfernung von Rund 20 km mit einem Batteriebetrieb überbrückbar. Es kommt somit auf das Fahrzeugkonzept an. Es ist sinnvoll Strecken zu elektrifizieren, wenn diese in einem halbstündigen Takt betrieben werden sollen.</p> <p><u>NVR</u>: Die Frage, ob ein solches Betriebskonzept überhaupt sinnvoll wäre, wird in den Raum geworfen. Der NVR wird sich Gedanken um die räumliche Erschließung machen. Der erste Schritt sich der Thematik zu</p>	<p>Bergen</p> <p>Dr. Groneck</p> <p>Dr. Berbuir</p> <p>Trösser-Berg</p> <p>Dr. Reinkober</p>

TOP	Thema	Sprecher
	<p>nähern, wäre eine Absprache zwischen den ÖPNV Aufgabenträgern, dem Rheinisch Bergische Kreis, dem Rhein-Sieg-Kreis und den betroffenen Kommunen. Ein gemeinsames Vorgehen ist wichtig, da viele politische Fragen aufkommen könnten.</p> <p><u>Rhein-Sieg-Kreis</u>: Herr Groneck führt aus, dass er vor kurzem eine strategische Weiterentwicklungsplanung für die S-Bahn Köln vom NVR gesehen habe. Auf der Übersichtskarte ist ein Streckenabschnitt nach Lohmar mit eingezeichnet worden.</p> <p><u>NVR</u>: Es gab den Planungsauftrag sich Gedanken zwischen Overath, Lohmar und Siegburg zu machen, welches für das zukünftige Konzept der S-Bahn Erweiterung aufgenommen worden ist. Das heißt nicht, dass es eine sinnvolle Relation darstellt bzw. dies umgesetzt werden soll.</p> <p>Herr Trösser-Berg ergänzt, dass die Idee seinerseits entwickelt wurde. Der Flughafen Köln/Bonn stellt einen attraktiven Arbeitsstandort für Lohmar dar, aber Lohmar ist nicht an ein SPNV Netz angebunden. Es besteht also Handlungsbedarf.</p> <p><u>Rhein-Sieg-Kreis</u>: Schnellbusse sind für den Raum ein interessantes Thema. Gedankenansätze gibt es hierfür schon länger.</p> <p><u>NVR</u>: Man bittet die drei Aufgabenträger, sich Gedanken über die Quell- und Zielbeziehungen zu machen und herauszufinden, welcher Bedarf in der Region existiert.</p> <p><u>Rhein-Sieg-Kreis</u>: Zwischen Siegburg und Lohmar wurde der Busverkehr auf einen 10-Minuten-Takt verdichtet. Die Achse Siegburg-Lohmar ist als potenzielle Schnellbuslinie im Landesprogramm enthalten. Jedoch wurde festgestellt, dass der Rhein-Sieg-Kreis die Rahmenbedingungen für hohe Fahrgeschwindigkeiten in einem Schnellbusnetz nicht erfüllt, da die bestehende Infrastruktur dies nicht zulässt.</p> <p><u>NVR</u>: Wie sieht die Relation Overath-Lohmar-Siegburg aus?</p> <p>Wurde eine Relation von Overath über Lohmar bis nach Bonn weitergedacht?</p> <p><u>Rhein-Sieg-Kreis</u>: Die Strecke Overath-Lohmar-Bonn wäre der Ansatz zur Verlängerung der Stadtbahn gewesen, aber dies ist baulich sehr aufwendig. Als Schnellbus wäre die Strecke nur bis</p>	<p>Dr. Groneck</p> <p>Dr. Reinkober</p> <p>Trösser-Berg</p> <p>Dr. Groneck</p> <p>Dr. Reinkober</p> <p>Dr. Groneck</p> <p>Dr. Reinkober</p> <p>Trösser-Berg</p> <p>Dr. Groneck</p>

TOP	Thema	Sprecher
	<p>Siegburg sinnvoll, da ab dort mit der Stadtbahn eine schnellere und pünktlichere Fahrt nach Bonn möglich ist. Vor diesem Hintergrund soll das Stadtbahnangebot zwischen Siegburg und Bonn ab ca. 2023/24 von 10'- auf 5'-Takt verdichtet werden.</p> <p><u>Lohmar</u>: Herr Hildebrand stimmt Herrn Groneck zu und bejaht seine Aussagen. Der Busverkehr wurde in den letzten Jahren weitgehend ausgebaut und somit ist kein positives Nutzen-Kosten-Verhältnis für die Bahntrasse erkennbar. Aus der aktuellen Diskussion wird deutlich, dass eine reine Reaktivierung der alten Bahntrasse nicht zielführend ist.</p> <p><u>Rhein-Sieg-Kreis</u>: Es ist fraglich, ob unter den aktuellen Rahmenbedingungen weitere Untersuchungen sinnvoll erscheinen.</p> <p><u>Rheinisch Bergischer Kreis</u>: Die Aussage wird bestätigt und es wird erwähnt, dass eine S-Bahn oder Regionalbahn schwer umsetzbar sei. Man solle alternativ über andere Transportwege nachdenken.</p> <p><u>Overath</u>: Die dargestellten Argumente sind gut nachvollziehbar und man sollte sich darauf beschränken, dass Alternativen für diese Strecke geplant werden sollten. In Overath wurde das Thema in den Gremien politisch noch nicht diskutiert. Im Dezember würde man die Thematik im Ausschuss erneut aufgreifen wollen.</p>	<p>Hildebrand</p> <p>Dr. Berbuir</p> <p>Botenwerfer</p> <p>Steinwartz</p>
5	<p><b>Weiteres Vorgehen</b></p> <p><u>Rhein-Sieg-Kreis</u>: Es wird vorgeschlagen, dass das Protokoll vom heutigen Termin an alle Beteiligten versendet und im Änderungsmodus bearbeitet wird. Anschließend soll ein finales Protokoll fertiggestellt werden, welches für die weiteren Schritte verwendet werden kann.</p> <p><u>NVR</u>: Der Rhein-Sieg-Kreis und der Rhein Bergische Kreis können sich nochmal abstimmen, wie eine weitere Vorgehensweise aussehen könnte.</p>	<p>Dr. Berbuir</p>
6	<p><b>Verabschiedung</b></p> <p>Das Protokoll wird jedem Teilnehmer Mitte/Ende nächster Woche zugesendet. Nach Erhalt der Änderungen, wird Frau Schneider (NVR) ein einheitliches Protokoll erstellen und dies den Beteiligten erneut zukommen lassen.</p>	<p>Dr. Reinkober</p>

Datum: 11.02.2021

Seite 7/7

Bearbeiter: Fehler! AutoText-Eintrag nicht definiert., Fehler! AutoText-Eintrag nicht definiert., NVR GmbH

Tel. +49 (221) 20808-Fehler! AutoText-Eintrag nicht definiert.

### Anwesenheitsliste

Zugehörigkeit	Name
NVR	Dr. Norbert Reinkober
NVR	Guido Trösser-Berg
NVR	Tanja Schneider
NVR	Susanne Bölke
NVR	Kevser Karadag
Siegburg	Rudolf Bergen
Siegburg	Daniel Schreiter
Lohmar	Michael Hildebrand
Overath	Thorsten Steinwartz
Rheinisch Bergischer Kreis	Fabian Botenwerfer
Rhein-Sieg-Kreis	Dr. André Berbuir
Rhein-Sieg-Kreis	Dr.-Ing. Christoph Groneck