

**Antwort
der Bundesregierung**

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Matthias Gastel, Sandra Stein, Tarek Al-Wazir, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 21/3578 –

Zustand und Ausbaumaßnahmen der Siegstrecke**Vorbemerkung der Fragesteller**

Die Siegstrecke verbindet das Oberzentrum Siegen mit der Metropolregion Köln. In der Kombination aus eingleisigen Abschnitten und einer dafür hohen Zugdichte entstehen zahlreiche Verspätungen. Die Strecke ist auch für den Schienengüterverkehr von hoher Bedeutung, und daher sind einige Ausbaumaßnahmen im Bundesschienenwegegesetz als Vordringlicher Bedarf aufgeführt. Bisher ist die Umsetzung der Maßnahmen nicht erfolgt.

1. Welche Bedeutung haben die Ausbaumaßnahmen auf der Siegstrecke für die Etappierung des Deutschlandtakts, und in welchen Etappen ist die Umsetzung welcher Maßnahmen auf der Siegstrecke geplant?

Alle Maßnahmen des Vordringlichen Bedarfs des Bedarfsplans Schiene sind Bestandteil der Betrachtungen zur schrittweisen Umsetzung des Deutschlandtakts (Etappierung). Dies schließt auch die Ausbaustrecke ABS Köln/Hagen – Siegen – Hanau ein. Die Arbeiten zur Etappierung dauern an.

2. Wie sind die Nahverkehrspläne des Landes Nordrhein-Westfalen in die Infrastrukturmaßnahmen im Bundesschienenwegeausbaugesetz eingebunden (vgl. Zielnetz SPNV 2032/2040 www.kcif-nrw.de/planung-analysen/spnv-zielnetze-fuer-nrw/)?

Die Maßnahmen des Bedarfsplans als Anlage zu § 1 BSWAG dienen der Umsetzung des Deutschlandtakts. Der Zielfahrplan Deutschlandtakt berücksichtigt die von den Ländern genannten Angebotskonzepte im Schienenpersonennahverkehr (SPNV).

Das Zielnetz NRW 2040 wurde fast vollständig in den Zielfahrplan des Bundes im Rahmen der noch laufenden Fortschreibung des Deutschlandtakts übernommen.

3. Welche Bedeutung hat der Abbau von Verspätungen und die Erhöhung der Resilienz bei Bedarfsplanprojekten des Bundes sowie in der dafür notwendigen Nutzen-Kosten-Bewertung?

Die Resilienzwirkung ist ein Kriterium der Priorisierung der Vorhaben. Der Fokus liegt in Anbetracht der begrenzten Planungs- und Finanzierungskapazitäten derzeit auf der Beseitigung dringender Engpässe auf verkehrlich hoch belasteten Korridoren.

4. Wie hoch ist der aktuelle Auslastungsgrad der Siegstrecke in den folgenden Abschnitten (bitte jeweils gesamte Verkehrsmengen für einen repräsentativen Tag sowie aufgegliedert nach Schienenpersonenfernverkehr (SPFV), Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und Schienengüterverkehr (SGV) sowie jeweiligen Auslastungsgrad angeben)
 - a) Siegen–Au (Sieg),
 - b) Au (Sieg)–Siegburg/Bonn,
 - c) Siegburg/Bonn–Köln,
 - d) Porz-Wahn–Köln/Bonn Flughafen–Köln Frankfurter Straße Abzw.?

Nach Angaben der DB AG ist der Auslastungsgrad auf Basis des repräsentativen Tages 8. Mai 2025 (keine baubedingten Sperrungen auf der Siegstrecke sowie auf dem Rechten Rhein) berechnet worden.

Die Auslastung im Streckenquerschnitt betrug im Tageszeitfenster (6 bis 22 Uhr):

- Siegen–Au (Sieg) (repräsentativer Abschnitt: Au (Sieg) – Siegen Hbf): 83 Prozent - optimaler Bereich. Zugzahlen nach Verkehrsart in beide Richtungen: Schienenpersonenfernverkehr (SPFV): 0; SPPV: 91, Schienengüterverkehr (SGV): 31 - Total 122,
- Au (Sieg) – Siegburg/Bonn (repräsentativer Abschnitt: Au (Sieg) – Siegburg/Bonn): 100 Prozent - optimaler Bereich. Zugzahlen nach Verkehrsart in beide Richtungen: SPFV: 1; SPPV: 93, SGV: 25 - Total: 119,
- Siegburg/Bonn – Köln (repräsentativer Abschnitt: Köln/Deutz – Siegburg/Bonn): 99 Prozent - optimaler Bereich. Zugzahlen nach Verkehrsart in beide Richtungen: SPFV: 2; SPPV: 276, SGV: 5 - Total: 283,
- Porz-Wahn – Köln/Bonn Flughafen – Köln Frankfurter Straße Abzw. (repräsentativer Abschnitt: Köln Frankfurter Straße Abzw. – Köln/Bonn Flughafen – Porz-Wahn): 50 Prozent - Premiumbereich. Zugzahlen nach Verkehrsart in beide Richtungen: SPFV: 2; SPPV: 147, SGV: 0 - Total 149.

5. Wie hoch ist der Auslastungsgrad der Siegstrecke während der erfolgenden Generalsanierung der Mittelrheinstrecke (bitte jeweils gesamte Verkehrsmengen für einen repräsentativen Tag sowie aufgegliedert nach SPFV, SPPV und SGV sowie jeweiligen Auslastungsgrad angeben)?

Nach Angaben der DB AG bewirkt der während der Korridorsanierung der rechten Rheinstrecke einzuhaltende Verkehrsartenmix des temporär überlasteten Schienenwegs auf der Siegstrecke im eingleisigen Abschnitt zwischen Blankenberg und Merten eine Auslastung von maximal 115 Prozent (6 bis 22 Uhr).

Die maximalen Zugzahlen nach Verkehrsart sind: SPFV: 0; SPPV: 64, SGV: 56. Da die Leistungsfähigkeit der anschließenden Abschnitte bis Au (Sieg)

bzw. Siegen größer ist, sind die resultierenden Auslastungen bei gleicher Zugzahl geringer und im optimalen Bereich erwartbar (bis 108 Prozent Auslastung).

Im Abschnitt Troisdorf - Hennef verkehren ca. zwei S-Bahn-Takte im SPNV je Stunde weniger als im Normalbetrieb. Folgende Zugzahlen nach Verkehrsart sind in dem Abschnitt erwartbar: SPFV: 0; SPNV: 152, SGV: 56. Es ist von einer Auslastung auszugehen, die ebenfalls im optimalen Bereich liegt.

6. Sind im Zeitraum der Generalsanierungen Einschränkungen im SPNV geplant, und sind die zusätzlichen Verkehre für den Schienengüterverkehr auf der Strecke abbildbar?

Die Verkehrskonzepte wurden mit großem Vorlauf mit den betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmen, Aufgabenträgern und Anschließern abgestimmt.

Im SPNV wird ein Verkehrsangebot sichergestellt. Es kommt jedoch zu Verkehrsausdünnungen, welche durch Schienenersatzverkehr abgedeckt werden. Für die Korridorsanierung der Strecke „rechter Rhein“ gibt es klar definierte Umleitungswege, über die der Güterverkehr abgebildet wird. Für die Siegstrecke wurde hierzu ein temporär überlasteter Schienenweg erklärt, für den es eine definierte Zuweisung der Verkehre im Rahmen der Netzfahrplanerstellungsphase gab.

7. Welche Infrastrukturmaßnahmen sind im Bundesschienenwegeausbaugesetz auf der Siegstrecke aktuell geplant, was sind die Kosten und der Umsetzungsstand jeweils (bitte jeweils auch Leistungsphase angeben)?
8. Bei welchen Infrastrukturmaßnahmen im Rahmen des Bundesschienenwegeausbaugesetzes auf der Siegstrecke gibt es bisher keinen Planungen, und wann sollen die Planungen aufgenommen sowie die Maßnahmen abgeschlossen werden?

Frage 7 und 8 werden auf Grund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der zweigleisige Ausbau der beiden eingleisigen Streckenabschnitte der Siegstrecke zwischen Blankenberg und Merten sowie zwischen Schladern und Rosbach (in Summe rund 5 km) sind als Infrastrukturmaßnahmen im Rahmen des BSWAG vorgesehen. Eine Planung für den Ausbau der Siegstrecke hängt von den verfügbaren und regelmäßig zu priorisierenden Haushaltsmitteln ab. Eine Aussage zum Abschluss der Maßnahme lässt sich daher noch nicht treffen. Die Kosten belaufen sich gemäß Bundesverkehrswegeplan 2030 auf 115,7 Mio. Euro (Kostenstand 2015).

9. Wie hoch wäre der Auslastungsgrad der Siegstrecke in den folgenden Abschnitten nach Umsetzung der Ausbaumaßnahmen (bitte jeweils gesamte Verkehrsmengen für einen repräsentativen Tag sowie aufgegliedert nach SPFV, SPNV und SGV sowie jeweiligen Auslastungsgrad angeben)
- Siegen–Au (Sieg),
 - Au (Sieg)–Siegburg/Bonn,
 - Siegburg/Bonn–Köln,
 - Porz-Wahn–Köln/Bonn Flughafen–Köln Frankfurter Straße Abzw.?

Nach Angaben der DB AG liegt die Auslastung der Strecke 2651 im Abschnitt Troisdorf – Siegen nach Umsetzung der Maßnahmen DSTW Siegstrecke und durchgehend zweigleisigem Ausbau je nach Abschnitt und Richtung zwischen 81 und 101 Prozent (auf Basis der Zugzahlen 2030 DT sowie NRW 2040). Dies entspricht einer ausgewogenen Auslastung.

10. Wie hoch ist der Auslastungsgrad der Siegstrecke in den folgenden Abschnitten gemäß der Verkehrsprognose 2040 (bitte jeweils gesamte Verkehrsmengen für einen repräsentativen Tag sowie aufgegliedert nach SPFV, SPNV und SGV sowie jeweiligen Auslastungsgrad angeben – der Verweis auf die Unterlagen zur Verkehrsprognose genügt nicht, da bei dieser keine streckenscharfen Zugzahlen ablesbar sind)?

Nach gutachterlicher Aussage kommen folgende Zugzahlen und Auslastungen in der Verkehrsprognose 2040 zustande:

	Gesamt 24 H	SPFV 24 H	SPNV 24 H	SGV 24 H	Auslastung Durchschnitt in Prozent
Abschnitt	Züge je Tag	Züge je Tag	Züge je Tag	Züge je Tag	
Siegen – Au (Sieg)	152,1	0	108	44,1	47
Au (Sieg) – Siegburg/Bonn	288,8	0	252	36,8	55
Siegburg/Bonn – Köln	440,8	0	404	36,8	88
Porz-Wahn – Köln/Bonn Flughafen – Köln Frankfurter Straße Abzw.	268	16	252	0	42

Unterstellt wurde der geltende Zielfahrplan Deutschlandtakt von 2022 sowie die der Verkehrsprognose 2040 zugrunde gelegten Prämissen, welche in den entsprechenden Berichten auf der Webseite des BMV abrufbar sind. Im Ergebnis der Fortschreibung des Zielfahrplans Deutschlandtakt können sich die Zahlen noch verändern.

11. Wie hoch ist die Pünktlichkeit der Züge, die auf die Strecke auf folgenden Abschnitten einfahren bzw. ausfahren (Ein- und Ausbruchspünktlichkeit)
- Siegen–Hennet,
 - Hennet–Troisdorf,
 - Troisdorf–Köln/Deutz?

Nach Angaben der DB AG erreicht die Pünktlichkeit der Züge nachstehende Werte:

Von	Nach	Einbruchspünktlichkeit in Prozent	Ausbruchspünktlichkeit in Prozent
Köln Messe/Deutz	Troisdorf	64,0	56,9
Troisdorf	Köln Messe/Deutz	75,1	68,8
Troisdorf	Hennet (Sieg)	64,3	64,9
Hennet (Sieg)	Troisdorf	80,8	78,3
Hennet (Sieg)	Siegen	62,9	62,8
Siegen	Hennet (Sieg)	72,4	71,3

Betrachtet werden die Züge aller Verkehrssektoren mit ihrer jeweiligen Pünktlichkeitsdefinition (5:59 Personenverkehr; 15:59 Güterverkehr) für das Jahr 2025.

12. Ermöglicht der geplante Ausbau der Siegstrecke einen Halbstundentakt im Regionalverkehr zwischen Siegen Hbf und Köln, und wenn nein, warum nicht?

Der Ausbau der Siegstrecke ist nicht ausreichend, um einen durchgehenden 30-Min-Takt zwischen Köln und Siegen zu ermöglichen. Neben dem durchgehend zweigleisigen Ausbau der Siegstrecke sind die Bedarfsplanvorhaben „Überwerfungsbauwerk Troisdorf“ und „Abzweig südlich Gummersbacher Str.“ (beide Maßnahmen im Knoten Köln) umzusetzen.

13. Gibt es im aktuellen Bahnbetrieb feste Dispositionsregeln bezüglich der Priorisierung der S-Bahn des Verkehrsverbunds Rhein Sieg (VRS) gegenüber dem RE (Regionalexpress) 9, und wenn ja, wie lauten diese Regeln?

Nach Angaben der DB gibt es aktuell keine besondere Dispositionsvereinbarung, die eine Priorisierung der S-Bahn vor der Linie RE 9 auf der Siegstrecke vorsieht. Die Reihenfolge der Züge bei Verspätungen in den Zugläufen ergibt sich aus den Regeln der Richtlinie 420.0201, welche bei gleichwertigen Verkehren dem Zug mit der jeweils höheren sog. „mittleren Reisegeschwindigkeit“ grundsätzlich den Vorrang gewährt.

14. Was sind die aktuellen Netzzustandsnoten der Siegstrecke (bitte gesamt-haft sowie für jede Anlagenklasse angeben)?

Nach Angaben der DB AG sind die Netzzustandsnoten (NZN) wie in nachste-hender Tabelle dargestellt.

NZN Gesamt	3,5
Gleise	3,1
Weichen	2,8
Stellwerke	4,4
Bahnübergänge	3,9
Oberleitung	2,8
Weichenheizung	3,2
Brücken	3,5
Durchlässe	3,8
Tunnel	3,7
Lärmschutzbauwände	1,6
Stützwände	2,4

15. Welche Maßnahmen werden ab Dezember 2026 in der sieben Monate dauernden Sperrzeit durchgeführt, und wie hoch sind die investierten Mittel für diese Maßnahmen (es sind für jedes Gewerk die zu ersetzen-den Mengen anzugeben; vgl. www.siegener-zeitung.de/lokales/siegerland/siegen/siegstrecke-zwischen-siegen-und-troisdorf-ab-dezember-2026-fuer-sieben-monate-gesperrt-3DP7RKUXBNGMNAK7NBMGC72GLM.html)?

Nach Angaben der DB AG werden in der sieben-monatigen Sperrzeit auf der Siegstrecke diverse Baumaßnahmen auf den Strecken 2651 und 2880 durchge-führt:

Erneuerung von Brücken, Straßenüberführungen, Eisenbahnüberführungen, Bahnübergängen, Fels- und Hangsicherung, Schienen und/oder Gleisen sowie Weichen

Erneuerungen oder Umbauten an fünf Verkehrsstationen.

Die investierten Mittel können nachstehender Aufstellung entnommen werden:

Gewerk	Mengen	Einheit	Gesamtwerkumfang [tausend Euro]
Personenbahnhöfe	5	Stück	31.451
Brücken	636	Qm	40.019
Bahnübergänge	3	Stück	9.206
Stützwand	50	M	521
Gleise	18,397	Km	33.963
Weichen	6	Stück	2.224
Gesamtergebnis			117.384

16. Werden weitere Maßnahmen zur Verbesserung der Stationen im Rahmen der siebenmonatigen Sperrung durchgeführt, und wenn ja, welche?

Nach Angaben der DB AG werden folgende Maßnahmen zur Verbesserung der Stationen in der siebenmonatigen Sperrpause durchgeführt:

- **Blankenberg:** Bahnsteigverlängerung und -aufhöhung auf 96 cm inkl. An-passung der Treppenanlage. Herstellung/ Erneuerung Reisendeninformati-

on, LED-Beleuchtung, Wetterschutzhäuser, taktiles System (Vorarbeiten 12/26; Hauptmaßnahme 04-05/27)

- **Merten (Sieg):** Bahnsteigverlängerung und -aufhöhung auf 96 cm inkl. Anpassung der Treppenanlage/Rampe/Aufzug. Herstellung/ Erneuerung Reisendeninformation, LED-Beleuchtung, Wetterschutzhäuser, taktiles System (Vorarbeiten 12/26; Hauptmaßnahme 04-05/27)
- **Hennet im Siegbogen:** Bahnsteigverlängerung und -aufhöhung auf 96 cm inkl. Anpassung der Treppenanlage/Rampe/Aufzug. Herstellung/ Erneuerung Reisendeninformation, LED-Beleuchtung, Wetterschutzhäuser, taktiles System (Vorarbeiten 12/26; Hauptmaßnahme 04-05/27)
- **Eiserfeld:** Neubau Personenunterführung inkl. neuer Rampe/ Aufzug zur Herstellung der Barrierefreiheit und Umsetzung des ZKB-Standards mit zusätzlichen Sitzmöglichkeiten, Vitrinen und Umfeldmaßnahmen. Herstellung Reisendeninformation, LED-Beleuchtung, Ersatz der Bahnsteigdächer durch Wetterschutzhäuser (Hauptbaumaßnahme 12/26)
- **Brachbach:** Fertigstellung der gemäß Planfeststellungsbeschluss vom 23.03.2028 genehmigten Maßnahmen zum barrierefreien Ausbau der Verkehrsstation durch Errichtung einer Rampe zum Mittelbahnsteig, Erneuerung des Treppenaufgangs und der Treppeneinhausung inkl. aller erforderlichen Zusammenhangsmaßnahmen (u. a. Versetzung von OLA-Masten, Anpassung Beleuchtungsanlage) (Vorarbeiten 12/26; Hauptmaßnahme 01/27)

17. Werden Infrastrukturmaßnahmen des Bundesschienenwegeausbaugesetzes im Rahmen der siebenmonatigen Sperrung durchgeführt (insbesondere die Beseitigung der eingleisigen Abschnitte), und wenn ja, welche?

Nach Angaben der DB AG ist im Rahmen der Sanierung der Siegstrecke ein gleichzeitiger zweigleisiger Ausbau aufgrund der Länge des Planungsvorlaufs für diesen Ausbau nicht möglich.

18. Werden kleine und mittlere Maßnahmen zur Verbesserung der Pünktlichkeit im Rahmen der siebenmonatigen Sperrung durchgeführt, und wenn ja, welche?

Nach Angaben der DB AG hat die Sperrung der Siegstrecke (2880) das Ziel, die bestehende Infrastruktur zu erneuern und Ersatzinvestitionen zu tätigen.

Folgende Kleine und Mittlere Maßnahmen würden auf der Siegstrecke einen verkehrlichen Nutzen erzielen:

1. Neubau/ Reaktivierung Gleis 1 Betzdorf.
2. Einrichtung Gleiswechselbetrieb Scheuerfeld – Betzdorf.
3. Einrichtung Gleiswechselbetrieb Betzdorf – Kirchen.
4. Nachrüstung Ausfahrtsignal A201 in Hennef.

Die Maßnahmen 1 bis 3 wurden Ende 2024 initiiert und im Jahr 2025 die verkehrliche Aufgabenstellung fertiggestellt. Eine Realisierung zur Sperrung der Siegstrecke ist jedoch angesichts des ohnehin zu bewältigenden Bauvolumens nicht vorgesehen.

19. Werden Anpassungen an Stellwerken im Rahmen der Sperrung durchgeführt, und wenn ja, welche?

Nach Angaben der DB AG werden im Zuge der Sperrung der Siegstrecke 2027 aufgrund des längeren Planungsvorlaufs für Anlagen der Leit- und Sicherungstechnik keine Stellwerke erneuert.

Durch Erneuerungsarbeiten an 3 Bahnübergängen finden lediglich korrespondierend kleinere Anpassungen in den Stellwerken Niederschelden und Betzdorf statt.

Bei der Planung von Ersatzinvestitionen entscheidet die DB InfraGO AG üblicherweise, welche Gewerke den größten Bedarf und den größten zeitlichen Handlungsdruck bei hinreichendem Planungsvorlauf haben. Im Übrigen wird auf die Antworten auf die Frage 14 bis 16 verwiesen.

20. In welchem Zustand sind alle Brücken und Tunnel auf der Siegstrecke jeweils (bitte jeweils die Netzzustandsnote sowie die Note nach Infrastrukturzustands- und Entwicklungsbericht angeben)?

Nach Angaben der DB AG weisen im Jahr 2024 die Brücken und Tunnel auf der Siegstrecke (2651 Köln Messe/Deutz – Gießen; 2800 Hagen – Haiger; 2880 Siegen-Weidenau – Betzdorf; 2881 Siegen - Siegen Ost) nachfolgende durchschnittliche Zustandsnoten nach InfraGO-Zustandsbericht (Stand: 31.12.2024) auf:

- Zustandsnote nach Methodik InfraGO-Zustandsbericht Netz und Personenbahnhöfe Tunnel (Basis: Stückliste Tunnel; Anzahl: 26): 3,7.
- Zustandsnote nach Methodik InfraGO-Zustandsbericht Netz und Personenbahnhöfe Brücken (Basis: Stückliste Brücken; Anzahl: 371): 3,5.