

Am Beginn des neuen Jahrtausends: ICE - Eine neue Epoche in der Eisenbahngeschichte des Rhein-Sieg-Kreises

(Quelle: Jahrbuch des Rhein-Sieg-Kreises 2000, Hrsg.: Landrat des Rhein-Sieg-Kreises, Siegburg 1999, Seite 137-163)

von Hermann Joseph Roggendorf und Hans Adolf Schmidt

Voraussichtlich im Jahre 2002 werden neu entwickelte Hochgeschwindigkeitszüge auf einer vollständig neu erbauten Eisenbahntrasse in weniger als einer Stunde von Köln nach Frankfurt durch den Rhein-Sieg-Kreis "rasen". Der im Bau befindliche Bahnhof Siegburg wird die einzige Haltestation an der neuen Strecke im Rhein-Sieg-Kreis sein. Diese bevorstehenden Ereignisse hinterlassen schon jetzt nicht zu übersehende "Spuren" in der Landschaft entlang der "alten" Eisenbahnstrecke Köln-Siegburg und entlang der Autobahn Köln-Frankfurt.

In unserer fluglärmgeplagten Region sieht man der neuen Verkehrsverbindung nur Erwartungen und Hoffnungen, aber auch mit einigen Sorgen entgegen. Was bringen uns diese Superzüge? Wird diese neue Verkehrsverbindung das Landschaftsbild wesentlich verändern? Wie laut oder wie leise werden die Züge auf der neuen Strecke fahren? Sind alle Ansprüche des Umweltschutzes gewahrt? Diese und andere Fragen stellt sich wohl jeder, der die aufwendigen Bauarbeiten an der neuen Strecke zufällig sieht oder bewusst verfolgt.

Ein kurzer Rückblick in die Verkehrs- bzw. Eisenbahngeschichte des früheren Siegkreises scheint angebracht, um die Bedeutung dieser neuen Verkehrslinie für unsere Region zu verdeutlichen.

Der östliche Teil des Rhein-Sieg-Kreises (der "alte" Siegkreis) liegt in einer Übergangszone zwischen dem niederrheinischen Flachland und dem rheinischen Bergland und grenzt an den Rhein. Schon immer war das mehr als 100 km lange Rheintal zwischen Bingen und Bonn die kürzeste Verbindung zwischen Süd- und Norddeutschland. Seit vorgeschichtlicher Zeit ist es die Leitlinie für den Fernverkehr in beide Richtungen.

Der Landesausbau und die Verkehrserschließung des rechtsrheinischen Gebietes entwickelten sich wesentlich langsamer als auf der linksrheinischen Seite. Seit der Römerzeit war die rechte Rheinseite unterentwickelte Zone. Die Siegmündung mit ihren immer wieder von Überschwemmungen heimgesuchten Flächen zwang den Fernverkehr seit je auf ein Gebiet abseits des Rheins. Erst die moderne Technik, die es gelernt hat, natürliche Hindernisse besser zu bewältigen, ermöglichte den Bau von Fernverkehrswegen auf der rechten Rheinseite.

Die alten Eisenbahnwege

Vor mehr als 140 Jahren, am 1. Januar 1859, fuhr der erste fahrplanmäßige Zug auf dem ersten Teilstück Deutz - Hennef der Köln - Gießener Eisenbahn. Schon vorher, wohl im Jahre 1858, konnten die Bauarbeiten am Siegburger Bahnhof abgeschlossen werden. Er war Haltestation an dieser Eisenbahnstrecke, die von Köln nach Gießen führte. In ihrer vollen Länge wurde die neue Strecke am 12. Januar 1862 in Betrieb genommen.

Bahnhöfe wurden in Wahn, Troisdorf, Siegburg, Hennef, Eitorf und Schladern errichtet. Die Eisenbahnstrecke folgte im wesentlichen dem Lauf der Sieg.

Damit war der Siegkreis an ein damals neuartiges Verkehrsmittel, die Eisenbahn, angeschlossen. Diese Strecke war das letzte Glied einer durchgehenden Nord-Süd-Verbindung.

Erbaut wurde diese Strecke von der Köln-Mindener-Eisenbahn-Gesellschaft.

Ihr Ziel war es, die Verbindung des erzeichen Siegerlandes mit der Steinkohle des Ruhrgebiets herzustellen, deren Gütertausch die Betreibung dieser Strecke rentabel machte. Der Personenverkehr spielte eine untergeordnete Rolle. Gleichzeitig bestimmten auch militärische Gründe, nämlich die mögliche Notwendigkeit, die Rheinlinie verteidigen zu müssen, den Streckenverlauf im Hinblick auf einen schon damals erwarteten Waffengang mit Frankreich nach dem Krieg von 1870/71.

Für das Kreisgebiet sollte sich das neue Verkehrsmittel entlang seiner Strecke als wirtschaftsfördernd erweisen: Der bald einsetzende Beginn der Industrialisierung vor allem in Siegburg (hier durch die Munitionsfabriken der Heeresverwaltung) und im Siegtal war eine Folge dieser Verkehrsanbindung. Die abseits der Sieg liegenden Berggemeinden profitierten allerdings nur wenig von der neuen Eisenbahnstrecke.

Die zweite, ebenfalls vorwiegend dem Fernverkehr dienende Eisenbahnstrecke durch den Siegkreis wurde nicht lange danach gebaut: Die rechtsrheinische Eisenbahnlinie Köln - Troisdorf - Niederlahnstein - Frankfurt, die seit 1874 durchgehend befahrbar war. Sie bildete die kürzeste Verbindung zwischen dem Nordseehafen Emden und Süddeutschland, bedeutend vor allem auch für die Versorgung Süddeutschlands mit Ruhrkohle. Man hielt sie im Falle eines Krieges für gefährdet, weil die Militärs mit einem Vordringen des Feindes bis an den Rhein rechneten. Aus diesem Grund war die Strecke durch das Siegtal unentbehrlich.

Diese beiden Strecken waren zunächst für den weitreichenden Gütertransport von Bedeutung, wurden aber auch bald für den Personen-Nahverkehr unverzichtbar. Ausschließlich der regionalen Versorgung dienten daneben einige rechtsrheinische Kleinbahnen, von denen hier die Aggertalbahn, eröffnet 1884, eingestellt in den 80er Jahren dieses Jahrhunderts, und die Bröltalbahn, eröffnet 1899, inzwischen abgebaut, zu nennen sind. Siegburg wurde Endstation der beiden zuletzt genannten Linien. Die Erschließung durch schienengebundenen Verkehr im Siegkreis fand ihren Abschluss mit den beiden Straßenbahnlinien, der von Siegburg nach Bonn, eröffnet im Jahre 1911 und von Siegburg nach Zündorf. Diese Linie wurde im Jahre 1914 eröffnet. Heute ist sie im wesentlichen geschlossen. Die Personenbeförderung wird von Bussen erledigt. Nur auf der Linie Sieglar - Zündorf betreibt die Rhein - Sieg - Eisenbahn heute noch Güterverkehr.

Nachweisbar ist die wirtschaftliche Entwicklung im Siegkreis während der Phase der Industrialisierung aufs engste mit der Expansion der Eisenbahnlinien verbunden. Die Schienenbahnen waren bis zum Beginn des 20. Jahrhunderts das einzige leistungsfähige Landverkehrsmittel.

Im Jahre 1913 wurden 83 % der transportierten Gitter auf der Schiene und 17 % auf den Binnenwasserstraßen verfrachtet- Die Straße spielte noch keine Rolle.

Wie sich die transportierten Mengen und die Anteile der Verkehrsträger bis zum Jahre 1982 entwickelt haben, zeigt die nachfolgende Tabelle:

Entwicklung der Transportmengen bei Schiene, Straße und Binnenwasserstraße 1913-1992

Jahr	10 ⁶ t	Prozent		
		Schiene	Straße	Binnenschiff
1913	500,3	83	-	17
1925	486,9	81	1	18
1930	495,7	77	2	21
1932	349,5	76	3	21
1937	630,5	76	3	21
1950	337,8	69	10	21
1955	477,8	59	15	26
1960	616,5	56	16	28
1965	658,9	50	20	30
1970	797,0	49	21	30
1975	786,9	42	29	29
1980	904,0	40	33	27
1982	835,7	38	35	27

Quelle: BMV: Verkehr in Zahlen, 1973, 1983 - Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich 1938.

Folglich mussten die meisten Industriebetriebe ihren Standort nach den Eisenbahnlinien ausrichten. Eisenbahnen begünstigten die Niederlassung von Industriebetrieben entlang ihres Streckennetzes, brachten Arbeitsplätze und Wohlstand. Eine Ausbreitung von Industrieansiedlungen abseits des Liniennetzes der Eisenbahnen war weitgehend ausgeschlossen.

Die Standorte der Industrie in jener Zeit sind ein Spiegelbild der Streckenentwicklung der Eisenbahn.

Die alten Straßen

In den Jahrtausenden und Jahrhunderten vor der Verkehrserschließung des Landes durch die Eisenbahn hatte sich der Reise- und Transportverkehr auf Flößen, auf Natur- und später auf Kunststraßen bewegt.

Die wichtigste Verkehrsstraße bis in das 19. Jahrhundert hinein war der Rhein, der mit Sicherheit mindestens seit der Römerzeit für den Personen und den Gütertransport genutzt wurde. Einige alte Kölner Stadtansichten mit der Darstellung des Rheinhafens und den dort ankernden zahlreichen Schiffen können einen Eindruck von der Intensität dieses Verkehrs in der Zeit des späten Mittelalters vermitteln. Ältere gleichartige Ansichten gibt es leider nicht.

Die Sieg war noch bis etwa um die Mitte des vorigen Jahrhunderts schiffbar. Danach scheint man den Schiffsverkehr eingestellt zu haben.

Jedenfalls fehlen seit dieser Zeit die einschlägigen Berufsbezeichnungen z. B. in den Bürgerlisten der Stadt Siegburg. Ob germanische Einbäume, ob Schiffe der römischen Rheinflotte, ob Wikinger-Drachenschiffe neben dem Rhein auch die Sieg befahren haben, wäre noch zu erforschen.

Aus dem Mittelalter sind die ältesten Nachrichten über wichtige, oft heute als vorgeschichtlich bezeichnete Fernwege auf der rechten Rheinseite im Kreisgebiet verlaufend, überliefert. Wann diese „Straßen“, erst im 19. Jahrhundert ausgebaut, in Betrieb genommen wurden, ist nicht bekannt. Von Köln über Troisdorf - Siegburg - Seligenthal - Hennef, die Siegmündung und das Siegtal möglichst vermeidend, verlief die Köln-Frankfurter Handelsstraße, auch „Hohe Straße“ genannt, die hinter Hennef in den Westerwald aufstieg. Sie verband die Niederlande und das Niederrhein-Gebiet mit Süddeutschland, Ungarn und Italien. Große Teile der alten Trasse werden heute noch als Bundesstraße 8 (B 8) genutzt. Hinter Allner kreuzt sie die Bröltalstraße (B 478), ebenfalls eine Verbindung in Bergland, die entlang des Brölbaches führt.

Von Bonn über Siegburg verläuft eine offenbar sehr alte Straße, die von Siegburg an Zeithstraße heißt und ebenfalls in das Bergische Land führt. Ihre Trasse wird heute noch von der B 56 benutzt.

Von Siegburg her über Lohmar nach Overath durch das Aggertal führt die B 484, auch ein alter Fernweg.

Die schon im 11. Jahrhundert überlieferte Straße Bonn, Hangelar, Niederpleis - Buisdorf traf früher bei Warth hinter Hennef auf die Köln-Frankfurter Straße (heute B 8). Dort zweigte die Straße ab, die von dort dem Siegtal folgte.

Die im Jahre 1938 in Betrieb genommene „Reichsautobahn“ von Köln nach Frankfurt, heute Bundesautobahn 3 (A 3), band und bindet den östlichen Siegkreis an das europäische Fernstraßennetz an. Sie hat zu einer Neuorientierung des Straßenfernverkehrs geführt, indem sie die Aufgaben der Bundesstraße 42 Bonn-Neuwied und der Bundesstraße 8 weitgehend übernommen hat. Bei ihrer Anlage wollte man die dicht besiedelte Niederterrasse der rechtsrheinischen Kölner Bucht und das mittelrheinische Engtal meiden, um eine möglichst gradlinige Straßenführung zu erreichen. Die Neubaustrecke Köln-Frankfurt der Deutschen Bahn AG folgt wohl aus denselben Gründen diesem Streckenverlauf.

Das östliche Kreisgebiet ist noch an zwei weitere Autobahnen, an die A 59 sowie an die A 560 angeschlossen.

Und endlich sind vor allem die Städte Lohmar und Siegburg, aber auch ihr Umland in zweifacher Weise dem Fernverkehr der dritten Dimension, dem Luftverkehr, verbunden, fortwährend durch den Lärm startender und landender Flugzeuge auf dem Flughafen Köln-Bonn im Luftraum, aber auch die rund zwanzig Autobahnminuten entfernte Start- und Landebahn dieses Flughafens.

Die Neubaustrecke Köln-Rhein/Main

Am Anfang des neuen Jahrhunderts, voraussichtlich im Jahre 2002, wird der östliche, rechtsrheinische Rhein-Sieg-Kreis auf einer Länge von 19,34 km durch eine neue, „hochmoderne“ Verkehrsstraße, die Neubaustrecke Köln-Rhein/Main der Hochgeschwindigkeitszüge an das europäische Fernverkehrsnetz angeschlossen. Es hat lange gedauert, bis der schienengebundene Verkehr die neu entwickelten Techniken der Hochgeschwindigkeitszüge nutzen konnte.

Die erste kreuzungsfreie Autostraße mit wenigen Abfahrten, die hohe Geschwindigkeiten zulässt, die Autobahn, ist seit Ende der 20er Jahre in Deutschland in Betrieb.

Was hätte nähergelegen, als dieses Modell damals schon auf die Eisenbahn zu übertragen? Aber es kam anders. In den Jahren von 1933 bis 1945 setzte man andere Prioritäten.

Die staatlichen Investitionen seit dem Ende des 11. Weltkrieges flossen zum großen Teil in das Straßennetz und in den Autoverkehr. Die Bundesbahn konnte der Konkurrenz der Straße lange nichts entgegensetzen. Sie musste z. B. mit dem defizitären Nahverkehr fertigwerden und mit der Verlagerung des größeren Teils des Güterverkehrs auf die Straße. Auch der seit dem Winterfahrplan 1971/72 begonnene Intercity-Verkehr konnte den Absturz in die roten Zahlen nicht verhindern.

Erst mit der Zeit setzte ein Umdenken ein. Der Nachholbedarf der Eisenbahn bei der Netzmodernisierung wird heute zunehmend anerkannt. Aber bis dahin war es ein weiter Weg.

Schon im Jahre 1964 dachte man bei der Deutschen Bundesbahn über Möglichkeiten nach, Fahrzeiten auf bestimmten Eisenbahnstrecken zu verkürzen. Man versprach sich davon auch eine Entlastung des immer stärker beanspruchten Straßennetzes.

Ergebnis einer damals verfassten Studie war die Empfehlung, die Streckenausrüstung zu modernisieren und ca. 500 km neue Strecken zu bauen. Ziel war es, ein etwa 3200 km langes neues Verkehrsnetz für den Betrieb von Hochgeschwindigkeitszügen in Deutschland zu entwickeln.

Es sollte, entlang von bestehenden Hauptverkehrsströmen, Geschwindigkeiten bis zu 200 km/h zulassen.

Voraussetzung für den Bau dieser neuen Strecken war eine koordinierte Verkehrsplanung aller Verkehrsträger, um die schon damals beschränkten Bundesmittel für einen geordneten Ausbau des Straßen-, Schienen-, Wasserstraßen- und Luftverkehrsnetzes optimal einzusetzen.

Im Jahre 1973 konnte der erste Bundesverkehrswegeplan (BVWP) dem Deutschen Bundestag vorgelegt werden.

Er enthielt - im Auszug - Teile des im Jahre 1970 vom Vorstand der Deutschen Bundesbahn beschlossenen Ausbauprogramms für das Streckennetz der Deutschen Bundesbahn. Neben neun Ausbaustrecken sollten die Verbindungen Köln-Rhein/Main, Hannover-Gemünden und Mannheim-Stuttgart vordringlich durch Neubaustrecken ergänzt werden.

Im Jahre 1977 wurde der 1. Bundesverkehrswegeplan durch das "Koordinierte Investitionsprogramm für Bundesverkehrswege" für den Zeitraum bis 1985

fortgeschrieben, Es sah vor, für die beiden Neubaustrecken Hannover-Würzburg und Mannheim-Stuttgart sowie 6 Ausbaustrecken 12 Milliarden DM bereitzustellen.

Im Jahre 1980 verabschiedete das Bundeskabinett den Bundesverkehrswegeplan '85, das koordinierte Ausbauprogramm für die bundesdeutschen Verkehrswege.

Darin wurden als neue Vorhaben des sogenannten vordringlichen Bedarfs weitere Verbindungen als Neu- und Ausbaustrecken vorgeschlagen.

Während zum damaligen Zeitpunkt die Neubaustrecken Hannover-Würzburg und Mannheim-Stuttgart schon fast vollendet waren - sie wurden im Juni 1991 eröffnet - ein wichtiges Datum in der deutschen Verkehrsgeschichte-, war für die im Jahre 1970 vorgeschlagene Verbindung Köln-Rhein/Main die Streckenführung vor allem wegen des Streits um die Anbindung von Bonn und Koblenz immer noch nicht entschieden.

Eine Vorentscheidung zugunsten einer rechtsrheinischen Streckenführung durch den Westerwald fiel erst im Herbst 1989.

Die Deutsche Bundesbahn hatte fünf grundsätzlich unterschiedliche, großräumige Linienführungen untersucht. Die Ergebnisse dieser Untersuchungen sprachen eindeutig zu Gunsten der Westerwaldtrasse, weil sie die preisgünstigste, wirtschaftlichste, kürzeste, verkehrswirksamste und umweltfreundlichste war.

Die Neubaustrecke Köln-Rhein/Main ist das größte Einzelvorhaben der insgesamt 13 neuen Vorhaben des Bundesverkehrswegeplanes '85 im vordringlichen Bedarf. Ihr kommt im künftigen Schnellfahrnetz der Deutschen Bahn AG eine Schlüsselfunktion zu. Sie ist das Kernstück eines nationalen Streckennetzes und hat als Teilstück der Schnellbahnverbindung Paris/London-Brüssel-Köln-Frankfurt/Main auch besondere internationale Bedeutung. Sie ist ein Teil des konzipierten europäischen Schnellfahrnetzes und verbindet die europäischen Metropolen.

Der Streckenneubau ist erforderlich, weil die vorhandenen Rheinstrecken die Grenzen ihrer Leistungsfähigkeit erreicht haben und für die zukünftigen Bedürfnisse zusätzliche Kapazitäten bei gleichzeitiger Verbesserung des Angebots durch Verkürzung der Reisezeiten benötigt werden.

Zur Bewältigung der zukünftigen Verkehrsaufgaben ist eine zweigleisige Neubaustrecke vorgesehen, die vor allem dem Personenverkehr dient. Über diese Neubaustrecke werden für zahlreiche große Städte des Landes unmittelbare und schnelle Reiseverbindungen geschaffen. Außerdem erhalten die Flughäfen Köln/Bonn und Frankfurt eine neue hochwertige Schienenverkehrsanbindung.

Neue Züge

Der Hochgeschwindigkeitsversuchszug "Intercity Experimental" ICE-V und die nachfolgende Serienbauart ICE 1 haben eine neue Epoche des deutschen, der TGV des französischen und der ETR 500 des italienischen Schienen-Schnellverkehrs eingeläutet.

Die Umsetzung der Idee vom Schnellverkehr auf der Schiene hat lange gedauert. Bereits vor mehr als 80 Jahren, Anfang Oktober 1903, gelang es, auf der Militärbahnstrecke Marienfelde - Zossen mit einem Versuchszug die Traumgrenze von 200 km/h zu erreichen. Ebenso lange dauerte es in Deutschland, die politischen Entscheidungen zum Neubau von Hochgeschwindigkeitsstrecken herbeizuführen. In Frankreich ging es schneller, freilich unter anderen Voraussetzungen.

Mit der Entscheidung für den Bau von Neubaustrecken stellte sich die Frage nach dem geeigneten Fahrzeug für den Hochgeschwindigkeitsverkehr. Sie sollten im Versuchsbetrieb eine Geschwindigkeit von 300 km/h erreichen. Aus diesen Überlegungen entstanden die Elektrotriebzüge der Baureihe 403. Sie konnten in zwei Minuten von Null auf 200 km/h beschleunigen.

Seit dem Jahre 1985 wurde auf der Basis der Drehstromantriebstechnik der "Intercity-Experimental" (ICE) erprobt.

Höhepunkt der Erprobung war die denkwürdige Versuchsfahrt am 1. Mai 1988, bei der der Zug die Geschwindigkeit von 406,9 km/h erreichte. Das war damals Weltrekord.

Nach einem mehrere Jahre dauernden Versuchsprogramm mit dem Intercity-Experimental nahmen die neuen Hochgeschwindigkeitszüge der DB 1991 den fahrplanmäßigen Betrieb auf. Die seit 1991 als "Intercity-Express" (ICE) fahrplanmäßig verkehrenden ICE-Züge haben im ersten Jahr ihres Betriebes eine beachtliche Auslastung erreicht.

Die neuen Intercity-Express-Züge (ICE-T-Züge), die auf der Strecke Köln-Frankfurt eingesetzt werden sollen, bestehen als Triebkopfbzug aus zwei Triebköpfen und maximal 14 Mittelwagen, die als feste Einheit behandelt werden sollen. Die planmäßige Höchstgeschwindigkeit auf den Schnellfahrstrecken liegt bei 250 km/h, es können bis zu 280 km/h gefahren werden.

Aerodynamik bestimmt im wesentlichen die äußere Gestalt der Triebköpfe.

Ziel war es, den Leistungsbedarf durch geringeren Luftwiderstand als auch das Fahrtgeräusch bei den hohen Geschwindigkeiten zu verringern.

Die Mittelwagen sind Neuentwicklungen. Vier verschiedene Wagen liegen vor: der 1.-Klasse-Wagen, der 2.-Klasse-Wagen, der 2. Klasse-Wagen mit Sondereinrichtung und der Servicewagen- Darin sind die gastronomischen Einrichtungen des ICE untergebracht.

Diese Neuentwicklung, der sogenannte ICE-T oder ICE 3 soll vom Jahr 2002 an auf der Strecke von Frankfurt nach Köln und von da an weiter über Amsterdam/Brüssel nach Paris fahren. Mit der ersten ICE- Generation hat dieser neue Zug nicht mehr viel gemeinsam. Einige Hinweise sollen hier genügen: Bei gleichbleibender Länge des Zuges steigt die Zahl der Sitzplätze um etwa 10 % auf rund 400 Plätze. Die Kosten pro Sitzplatz liegen um 35 % unter denen der ersten Generation. Die Energiekosten sinken um 25 %. Wartungsfreundlichkeit, hohe Transportkapazität und hohe jährliche Laufleistung bedeuten höhere Wirtschaftlichkeit.

Bemerkenswert ist noch, dass der ICE 3 ein neues Antriebskonzept besitzt. Es werden nicht mehr allein die aus dem alten Lokomotivkonzept bekannten Triebköpfe eingesetzt. Der Antrieb ist nunmehr über den ganzen Zug verteilt. Die Hälfte der Achsen wird direkt angetrieben. Dadurch kann der neue ICE um die Hälfte schneller beschleunigen, Steigungen besser bewältigen und mehr Komfort als die Vorgängerzüge bieten. Und das sind doch Vorteile, von denen alle partizipieren.

Von der Planungsidee bis zur Bauausführung

Nach langwierigen Diskussionen und Verhandlungen auf allen parlamentarischen Ebenen (siehe hierzu auch den Beitrag von Landrat a. D. Dr. Franz Möller), entschloss sich Ende 1991 die Landesregierung zu einem Gebietsentwicklungsplan-Änderungsverfahren und zur Durchführung eines Raumordnungsverfahrens.

Raumordnungsverfahren

Die Landesregierung NRW beschloss für die geplante Neubaustrecke Köln-Rhein/Main ein bis dahin unbekanntes Raumordnungsverfahren (ROV) durchzuführen. Mit diesem freiwilligen Verfahren, das planungsrechtlich noch nicht vollständig abgesichert war, sollten im Hinblick auf das nachfolgende Planfeststellungsverfahren die Qualifikationsanforderungen des Bundes-Umweltverträglichkeits-Prüfungs-Gesetzes (UVPG) erfüllt werden.

Das Besondere an diesem Verfahren war, dass hier erstmalig alle Betroffenen - also auch Bürger entlang der geplanten Strecke - die Möglichkeit hatten, bereits im Stadium der Grobplanung ihre Meinungen zu äußern. Über die Offenlage von Planunterlagen in den Rathäusern hinaus, fanden in allen Kommunen des Rhein-Sieg-Kreises Bürgerinformations-Veranstaltungen statt. In diesen Veranstaltungen konnte intensiver Informationsaustausch zwischen Betroffenen und Planern stattfinden. Es gab in dieser Phase (1992/93) heiße Diskussionen, besonders in den Städten Sankt Augustin, Königswinter und Bad Honnef. Der Widerstand gegen die geplante Trasse mit ihren Eingriffen in Natur und Landschaft und ihren Lärmauswirkungen auf die Bewohner dieses Raumes war sehr groß. Dies spiegelt sich einmal in der Gründung von Bürgerinitiativen und zum anderen in der enormen Anzahl von über 7.000 Einsprüchen wieder.

Schon im Verlauf dieses Verfahrens zeigte sich die unbewegliche Haltung der DB-AG und ihrer planenden Büros. Obwohl das Verfahren ursprünglich dazu gedacht war, schon in einem frühen Planungsstadium wertvolle Anregungen auch im Hinblick auf evtl. späteren Widerstand zu bekommen und somit frühzeitige Plananpassungen vornehmen zu können, wurde diese Chance seitens der Bahn nicht erkannt und blieb ungenutzt. Sie glaubte, ihre unter überwiegend technisch-ökonomischen Aspekten konzipierte Trasse ohne Veränderungen durchsetzen zu können.

Nach ca. 1 ½ jähriger Dauer wurde das Verfahren von der Bezirksregierung Köln mit der „Raumordnerischen Beurteilung“ abgeschlossen. Es wurde festgestellt, dass das vorgelegte Projekt „Neubaustrecke Köln-Rhein/Main, Planungsabschnitt Nordrhein-Westfalen“ unter Beachtung von Änderungsvorschlägen sowie gesondert aufgeführten Forderungen, Empfehlungen und Prüfhinweisen mit den Erfordernissen der Raumordnung und Landesplanung übereinstimmt. Gleichzeitig wurde festgestellt, dass damit auch den Anforderungen an die Umweltverträglichkeit entsprochen wird.

Für den Bereich des Rhein-Sieg-Kreises sollen hier nur einige wichtige Änderungspositionen genannt werden:

- Im Bereich Siegaue/Tongrube Niederpleis soll eine unterirdische Linienführung erarbeitet werden.
- Am Bockerother Berg soll die Trasse abgesenkt werden.
- Im Bereich Laagshof/Logebachtal soll die Trasse in überwiegend geschlossener Troglage und in Höhe der vorhandenen Autobahnbrücke geführt werden.

- Zwischen Kochenbachtal und Landesgrenze soll die Trasse abgesenkt und an der Vogelsbitze eine ca. 250 m breite Landschaftsbrücke über Neubaustrecke und Autobahn errichtet werden.
- Überschüssige Erdmassen sollen zur Verbesserung des Lärmschutzes und der Landschaftsgestaltung entlang der Neubaustrecke und der Autobahn eingesetzt werden.

Weitere Forderungen waren z. B.:

- Gewässerschutz beachten
- Pipelineverlegung abstimmen
- Landschaftspflegerische Begleitplanung in die technischen Planungen integrieren
- Rettungskonzepte abstimmen
- Schall- und Erschütterungsschutz optimieren
- Trennwirkungen mindern
- Talbrücken landschaftsgerecht einpassen
- Wasserversorgung sichern.

All diese Änderungen und Forderungen resultierten aus den Einsprüchen von Behörden und Bürgern und ließen die Hoffnung aufkommen, dass sich die Planung der Neubaustrecke in den kommenden Planfeststellungsverfahren entsprechend umwelt- und bürgerfreundlicher darstellen würde. Angesichts des aufwendigen Verfahrens und der zahlreichen ROV-Forderungen hofften viele Betroffene doch noch auf entsprechende Verbesserungen im Rahmen der Planfeststellung, auch wenn ihr Optimismus im Laufe der Verhandlungen stark gelitten hatte.

Chronik des Planfeststellungsverfahrens

Die Plankonzeptionen im Raumordnungsverfahren waren für den Bürger noch ohne unmittelbare Rechtswirksamkeit. Im anschließenden Planfeststellungsverfahren musste für die Planungsmaßnahme Baurecht geschaffen werden. Hierfür war eine detaillierte Planung incl. Umweltverträglichkeitsstudie nach UVP-Gesetz zu erstellen. Da hier konkrete Betroffenheiten auftraten, wurden die Planunterlagen für den Zeitraum eines Monats offengelegt, so dass jeder, der sich in seinen Rechten betroffen fühlte oder sonst wie Anregungen und Bedenken äußern wollte, nunmehr schriftlich Stellung nehmen konnte. Die Einwendungen wurden von der Anhörungsbehörde (Bezirksregierung Köln) gesammelt und an den Vorhabenträger (DB AG) zur Beantwortung weitergereicht. In abschließenden Erörterungsterminen ergab sich letztmalig die Gelegenheit zur Diskussion mit der Bahn über Anerkennung oder Ablehnung der Eingaben. Aus allen bis hierhin gemachten Anregungen, Bedenken und Erörterungsergebnissen fertigte die Anhörungsbehörde eine Empfehlung an die Planfeststellungsbehörde (Eisenbahn-Bundesamt), die nach Endabwägung die für alle Beteiligten rechtsverbindlichen Planfeststellungsbeschlüsse erstellte.

Zur besseren Handhabung und Überschaubarkeit des Verfahrensablaufes bildete die DB AG bzw. ihre für die Neubaustrecke Köln-Rhein/Main (NBS) neu gegründete Projekt-GmbH (PKRM) für den Planungsbereich auf Rhein-Sieg-Kreis-Gebiet 7 Planfeststellungsabschnitte:

3 Abschnitte für den Bereich der Parallellage zu den bestehenden Gleisen der rechtsrheinischen- und der Siegtalstrecke:

Planfeststellungsabschnitt	21	Troisdorf-Spich
	22	Troisdorf-Bahnhof
	23	Siegburg

4 Abschnitte für den autobahnparallelen Streckenabschnitt incl. Übergang von der Siegtalstrecke bis zur Autobahn A 3:

Planfeststellungsabschnitt	24	Sankt Augustin
	31	Königswinter-Nord
	32	Königswinter-Süd
	33	Bad Honnef

Die Grenzen dieser Abschnitte liegen im allgemeinen in der Nähe der Kommunalgrenzen und ergeben sich aus topographischen oder bautechnischen Gründen.

Für jeden dieser Abschnitte wurden separate Verfahren durchgeführt, die - wie noch dargestellt wird - aufgrund von Änderungen teilweise mehrfach wiederholt werden mussten. Im Bereich des Rhein-Sieg-Kreises begannen die Anhörungsverfahren mit dem Planfeststellungsabschnitt 23 - Siegburg am 22.07.1993. Es folgten dann in relativ kurzen Abständen PFA 22 - Troisdorf-Bahnhof und PFA 21 - Troisdorf-Spich.

Aufgrund von Widerständen und zwischenzeitlich veränderten Rahmenbedingungen - es gab für alle drei Abschnitte sogenannte Deckblattverfahren (Änderungsverfahren) - , lag letztlich erst für den letzten dieser Abschnitte im April 1998, also ca. 4 ½ Jahre nach Verfahrensbeginn Baurecht vor.

Da in diesen drei Abschnitten die Trasse der Neubaustrecke in absoluter Parallel- und Gleichlage mit der bestehenden Güterzug- und S-Bahnstrecke verläuft, ergaben sich durch die Zerschneidung der städtischen Siedlungsbereiche große bauliche Probleme. Dabei spielte der Lärmschutz für die Anwohner (z. B. Spich) eine gravierende Rolle. Hier konnte erst durch massiven Druck der Stadt ein halbwegs zufriedenstellendes Ergebnis in Form deutlich verbesserter und gestalteter Lärmschutzeinrichtungen erreicht werden.

Eine Sonderstellung nimmt in dieser Gruppe die Stadt Siegburg ein: Hier befindet sich der ICE-Bahnhof für die Region Bonn-Rhein/Sieg (im Rhein-Sieg-Kreis der einzige Haltepunkt). Es entstehen gleichzeitig mit dem Bau der ICE-Strecke ein neuer Verknüpfungsbahnhof mit der Stadtbahnlinie 66 nach Bonn, mit der bestehenden S-Bahn S 12 Köln-Au/Sieg sowie ein ebenfalls neu konzipierter Zentraler Omnibusbahnhof (ZOB) für die Linienbusverbindungen zum Umland. Bei Umsetzung des vereinbarten Betriebskonzeptes (dieses Konzept ist dem Kreis im Raumordnungsverfahren fest zugesagt worden) soll hier 2 x pro Stunde und Richtung ein ICE halten und seine Fahrgäste an die Zubringerdienste der S-Bahn, Stadtbahn und die Buslinien übergeben. Im Hinblick auf die erwartete Attraktivitätssteigerung hat die Stadt Siegburg Vorsorge getroffen und im Rahmen eines Architekturwettbewerbes Lösungen für eine städtebauliche Aufwertung des Bahnhofsumfeldes entwickeln lassen. Erste sichtbare Zeichen sind in dieser Hinsicht der Kombinationsbau des Zentralen Omnibusbahnhofes (ZOB) und eines Großkinos sowie der Neubau des Bahnhof-Empfangsgebäudes. Für die Verlegung der Stadtbahnlinie 66 und den dazugehörigen Endbahnhof in Querlage unter den ICE- und S-Bahn-Strecken wurde ein separates Planfeststellungsverfahren durchgeführt.

Die Planverfahren in diesen Abschnitten von der Stadtgrenze Köln bis nach Siegburg waren noch von vergleichsweise guter Akzeptanz durch die Betroffenen geprägt. Dies war in den weiteren Planfeststellungsabschnitten ab Siegburg bis zur Landesgrenze Rheinland-Pfalz völlig anders. Da in diesen südlichen Abschnitten die Trasse von einer

bereits vorhandenen Bahnstrecke abzweigt und teils in weitgehend unvorbelastete Bereiche der Sieg- und Pleistalauen sowie anschließend in den landschafts- und naturgeschützten Siebengebirgsraum wechselt, formierte sich noch aus der Raumordnungsphase verbliebener Widerstand gegen Umwelteingriffe und Verlärmung in verstärktem Maße neu.

Hatte man geglaubt, dass die in zähen Diskussionen während der Bürgerinformations-Veranstaltungen und durch 7.258 Einwendungen (Troisdorf-Siegburg: 185!) erreichten Änderungsvorschläge, Forderungen, Empfehlungen und Prüfhinweise aus der „Raumplanerischen Beurteilung“ als Planvorgaben in die Planfeststellungspläne Eingang gefunden hätten, so hatte man sich gründlich getäuscht.

Als die ersten Vorabzüge der Planfeststellungsunterlagen bekannt wurden und dokumentierten, dass die DB-AG nur sehr zögerlich bis gar nicht auf eine Verbesserung der Trasse aufgrund der Raumordnungsempfehlungen eingehen wollte, formierte sich der Widerstand bei der betroffenen Bevölkerung, den Städten Sankt Augustin, Königswinter und Bad Honnef sowie dem Rhein-Sieg-Kreis. Die Städte formulierten ihre Forderungskataloge neu, die „Bürgerinitiative gegen die Schnellbahn im Siebengebirge“ intensiviert ihre Aktivitäten und auch der Rhein-Sieg-Kreis entwickelte Forderungskataloge, besonders für die in seiner Zuständigkeit liegenden Bereiche des Natur- und Landschaftsschutzes sowie des Gewässerschutzes. Grundtendenz aller dieser Forderungen war bessere Einpassung in die Landschaft und intensiverer Lärmschutz durch tieferliegende Trasse mit mehr Tunneln!

Zunächst versuchte jede dieser Gruppen in zähen Einzelverhandlungen mit der DB-AG ihre Forderungen durchzusetzen. Die DB-AG konterte mit dem Argument, dass bei den gegebenen technischen Rahmenbedingungen (z. B. sehr große Radien, große Kuppen- und Wannenausrundungen) das Einhalten von Forderungen an der einen Stelle automatisch gewünschte Lösungen an anderen Stellen unmöglich mache. Ergo: Die Forderungen können ohnehin nicht alle erfüllt werden; die vorgeschlagene Trassenalternativen der DB-AG ist schon der größtmögliche Kompromiss. Auch aufwendige Einzelgutachten der Städte brachten keinen Erfolg; ebenso wenig eine Untersuchung verschiedener Tunnelvarianten für die Querung der Sieg- und Pleistalau, die im Auftrag des Rhein-Sieg-Kreises vom Verkehrswissenschaftlichen Institut der TH Aachen erstellt worden war.

Bei Gesprächen im Verkehrswissenschaftlichen Institut wurde dann die Idee geboren, dass nur eine von allen Beteiligten gemeinsam entwickelte und getragene Gesamtkonzeption als Gegenplanung zur DB-AG-Lösung für den Bereich zwischen Siegburg und der Landesgrenze Rheinland-Pfalz zum Erfolg führen könne. Es sollte versucht werden, eine Trasse zu entwickeln, die möglichst alle Punkte der verschiedenen Forderungskataloge zufriedenstellend löst und eisenbahntechnisch die hohen Anforderungen an eine Schnellbahnstrecke erfüllt. Damit war die (soweit bekannt, in der Bundesrepublik wohl einmalige) Idee geboren, eine von den Gebietskörperschaften getragene großräumige Alternativplanung zu erstellen, um den Beweis der Machbarkeit einer umweltverträglicheren Lösung als die der DB-AG zu erbringen. Dem Kreis gelang es, die Städte Sankt Augustin, Königswinter und Bad Honnef zu überzeugen und so wurde im Spätherbst 1994 dem Verkehrswissenschaftlichen Institut der TH Aachen der Auftrag erteilt, eine eisenbahntechnische Basisvariante für den Streckenabschnitt von Siegburg-Deichhaus bis Bad Honnef - Rottbitze / Landesgrenze zu entwickeln.

Anfang März 1995 war die Neutrassierung fertig und wurde einem Kreis aus Vertretern der DB-AG, der Städte, des RP Köln, des BMV und des Rhein-Sieg-Kreises vorgestellt. Die „RSK-Trasse“, wie sie fortan hieß, war geboren! Fast alle Forderungen der Betroffenen konnten erfüllt werden. Wichtige Aspekte des Natur- und

Landschaftsschutzes waren verbessert worden. Die Problematik des Gewässerschutzes war berücksichtigt.

Mitarbeiter des Kreises übernahmen in den folgenden Wochen die Vorstellung der RSK-Trasse in den Parlamenten der beteiligten Städte und natürlich auch in den zuständigen Gremien des Kreises. Es konnten auf dieser Basis einstimmige Beschlüsse für das weitere Vorgehen gefasst werden. Beim Kreis wurde eine amtübergreifende „Arbeitsgruppe ICE“ gebildet, die in enger Zusammenarbeit mit den Vertretern der Städte bei anderen Institutionen (z. B. Staatliches Umweltamt Bonn, Amt für Agrarordnung, Landwirtschaftskammer, Forstamt etc.) für die RSK-Trasse warb. In den betroffenen Kommunen und beim Kreis standen alle politische Parteien in seltener Einhelligkeit hinter dieser RSK-Trasse, die sich zwar an den Grundlagen der Raumordnung orientierte, aber doch in weiten Bereichen deutlichere Verbesserungen im Detail beinhaltete.

Schon kurz nach Vorstellung der RSK-Trasse in den Fachgremien und in der Presse begannen intensive Diskussionen mit dem Vorhabenträger DB-AG über Anpassungen der DB-Planfeststellungslösungen an die als machbar aufgezeigten Vorgaben der RSK-Trasse. Die Zentrale der DB-AG in Frankfurt sperrte sich beharrlich gegen die vorgeschlagenen Verbesserungen. Zur Unterstützung des fachlichen Druckes auf die DB Projekt GmbH Köln-Rhein-Main (PKRM) wurden von politischer Seite (Stadtdirektoren, Beigeordnete, Landrat und OKD) alle Möglichkeiten politischer Einflussnahmen ausgeschöpft. Seitens des Kreises wurden Besichtigungsfahrten entlang der geplanten Trasse mit den Fachbehörden und den Landtags- und Bundestagsabgeordneten durchgeführt, um an Ort und Stelle die Verbesserungen der RSK-Trasse gegenüber den Planfeststellungslösungen der DB-AG verdeutlichen zu können. Hin und wieder gab es kleine Zugeständnisse seitens der Bahn, aber zu spürbarem Entgegenkommen war man nicht bereit.

Über 2 Jahre zogen sich die Kontroversen hin, die Anhörungs- und Erörterungstermine hatten kein Einlenken gebracht, allerdings war es in dieser Zeit der „Arbeitsgruppe ICE“ gelungen, alle Fachargumente der Bahn gegen die RSK-Trasse zu entkräften. Übrig blieb allein das Argument der „Mehrkosten“, - von der Bahn auf ca. 180 Mio. DM geschätzt. Zum Abschluss der Anhörungsphase fertigte die Bezirksregierung Köln einen ersten „Zwischenbericht“ an die Planfeststellungsbehörde Eisenbahnbundesamt. Dieser Bericht endete mit dem markanten Satz, dass die DB-Trasse so nicht planfeststellungsfähig sei!

Im März 1997 bot die DB AG in einer Besprechung beim Regierungspräsidenten Köln dann überraschend an, im Siebengebirge auf die Vorschläge des Rhein-Sieg-Kreises im wesentlichen einzugehen und insbesondere in folgenden Punkten die Planung zu ändern:

PFA 31/32:

- Absenkung der Trasse im Bereich Sonderbusch und Hasenpohl auf die Gradienten (Höhenlage) der RSK-Trasse incl. Verschiebung der NBS und der BAB-Trasse nach Osten.
- Verschiebung der Straßenbrücke „Am Keth“ um ca. 200 m nach Norden.
- Verlängerung des Tunnels Ittenbach um 145 m nach Süden.
- Verlängerung der Abdeckung des Troges im Bereich Laagshof auf 255 m.

PFA 33

- Absenkung der Trasse auf RSK-Niveau zwischen Kochenbachtal und Rottbitze
- Überführung der Eudenbacher Straße über die NBS

Damit wäre im Gebiet der Städte Bad Honnef und Königswinter die Rhein-Sieg-Kreis-Trasse zu einem großen Teil realisiert worden. Ungelöst war noch die Situation in Sankt Augustin. Hier bestand nach wie vor die Forderung nach einer Tunnelverlängerung durch

die Pleistalaupe bis in Höhe eines Wirtschaftsweges am südlichen Ende der Aue. Es war daher den Verantwortlichen des Rhein-Sieg-Kreises unmöglich, auf die Vorschläge der DB AG für Bad Honnef und Königswinter separat einzugehen und die Solidarität mit Sankt Augustin aufzugeben. Deshalb setzten Landrat und Oberkreisdirektor alle Hebel in Bewegung, um auch in diesem Bereich die Bahn zum Einlenken zu bewegen.

Zwischenzeitlich war der erste Planfeststellungsbeschuß auf RSK-Gebiet ergangen. Für den Abschnitt Siegburg (PFA 23) hatte die Bahn Baurecht. Mitte Mai 1997 war es dann auch soweit, dass der offizielle Baubeginn für den Teil Nordrhein-Westfalen in Form eines symbolischen „Spatenstichs“ auf dem Gelände des Bahnhofes Siegburg gefeiert werden sollte. Der Landrat als der geladene Vertreter des Rhein-Sieg-Kreises war aufgrund der immer noch starren Haltung der DB im Kreisausschuss aufgefordert worden, die Veranstaltung zu boykottieren. Der Oberkreisdirektor hatte sogar bereits eine Bürgerdemonstration von Sankt Augustiner Bürgern organisiert. Allerdings liefen auf höchster Ebene immer intensivere Gespräche über einen möglichen Kompromiss zwischen DB und RSK nebst Städten. Kurz vor dem „Spatenstich“ am Morgen des 13. Mai 1997 kam dann sozusagen im letzten Moment vor einem Eklat Einigung über einen „Konsens“ zustande.

Landrat und Oberkreisdirektor hatten noch einen letzten Termin im Bundesverkehrsministerium. Ein möglicher Boykott und ein Mislingen des „Spatenstichs“ erschienen den Vertretern von Bahn und der Politik ein zu großes Risiko. Erstmals erhielten die Vertreter des Rhein-Sieg-Kreises genaue Planunterlagen über die Verbesserungen im Siebengebirge, die vom Oberkreisdirektor in Windeseile studiert wurden, während der Landrat die Vertreter der Bahn und des Ministeriums von der Notwendigkeit weitergehender Konzessionen auch im Bereich der Stadt Sankt Augustin zu überzeugen suchte. Schließlich wurde zuletzt der damalige Staatssekretär des Bundesverkehrsministeriums eingeschaltet und bearbeitet. Schließlich meinte er lakonisch: „Aber macht es mir nicht zu teuer“. Anschließend durfte der Oberkreisdirektor mit dem Finger auf der Landkarte den Punkt im Gelände zeigen, bis zu dem der Tunnel in der Pleisbachau zumindest führen musste. Er zeigt auf km 28.837, was einer Verlängerung um 1.000 m entsprach.

Der Durchbruch war erreicht!

Die Vertreter des Kreises nahmen an den Feierlichkeiten teil. Der Vorstandsvorsitzende der DB-AG meinte damals zu seinen Mitarbeitern: „Im Kreishaus müssen mächtige Leute sitzen“. Am 16.05.1997 wurde dann im BMV die Vereinbarung über den Konsens schriftlich fixiert und am 01.07.1997 auf dem Ölberg im Siebengebirge von den Beteiligten - DB-AG, Bezirksregierung, Bundesverkehrsministerium (BMV), den Städten Sankt Augustin, Königswinter, Bad Honnef und dem Rhein-Sieg-Kreis - feierlich unterzeichnet.

Die „Konsensvereinbarung“ beinhaltete eine weitgehende Übernahme der RSK-Trassenelemente und damit eine Umplanung in 4 Planfeststellungsabschnitten! Dies bedeutete einen Gewinn für Bevölkerung und Umwelt und gleichzeitig einen seltenen Vorgang im Zuge der Netzplanung der DB-AG in Deutschland!

Unter enormen Zeitdruck (- die Bahn glaubte immer noch, bis zum Jahr 2000 die Neubaustrecke fertig zustellen -) wurden in unzähligen Arbeitsrunden zwischen DB (PKRM), der Arbeitsgruppe ICE des Kreises und den Städten die Grundzüge der Vereinbarung in planerische Details umgesetzt. Dabei wurden noch weitere Verbesserungen über die Vereinbarung hieraus möglich, ganz besonders im Hinblick auf zusätzlichen Lärmschutz, nicht nur für die Neubaustrecke, sondern auch für die bestehende Autobahn A 3.

Zu nochmaligen Verzögerungen in der Beschlussfassung durch das Eisenbahnbundesamt kam es 1998, als erst mit Hilfe weiterer Gutachten die Umweltverträglichkeit für das FFH¹- Gebiet im Logebachtal (NSG Siebengebirge) endgültig festgestellt werden konnte. Erst Ende 1998 lag dann mit dem Beschluss für den Planfeststellungsabschnitt Bad Honnef (PFA 33) Baurecht für den letzten Abschnitt auf RSK-Gebiet vor!

Baubeginn und Stand der Arbeiten im Rhein-Sieg-Kreis (bis Ende 1999)

Die ersten Bauarbeiten begannen schon 1997 mit der Vorabumlegung des Pipelinestranges der von der Landesgrenze kommend, parallel zur Autobahn bis nach Sankt Augustin - Birlinghoven verläuft, um von dort aus dem Trassenbereich abzubiegen. Durch die Parallellage der Neubautrecke zur Autobahn A 3 musste an vielen Stellen die Pipeline aus dem Baufeld herausgenommen und abseits neu verlegt werden. Dies geschah unter größten Schwierigkeiten, da sich wegen der schlechten Witterungsbedingungen das Baufeld in tonig-lehmige Morastfelder verwandelte. Als dann ab Mitte 1998 auch die eigentlichen Trassenbauarbeiten begannen, setzten sich hier die gleichen Probleme fort. So lief z. B. im Herbst 1998 die Tunnelbaustelle zur Siegunterführung bei einem Sieghochwasser voll und glich eher einer Kanalbaustelle!

Mit dem Baubeginn ergaben sich neue Probleme. In den Planfeststellungsbeschlüssen waren keine baulichen Details geregelt worden. Diese sollten im Rahmen der von den Baufirmen zu erstellenden Ausführungsplanung geklärt und mit den Betroffenen, z. B. dem Rhein-Sieg-Kreis, abgestimmt werden. Mit Ende der Planungsphase und Beginn der baulichen Umsetzung wurde die zu leistende Begleitarbeit bei Städten und Kreis noch größer. Deshalb wurde zur Straffung der organisatorischen und fachlichen Arbeit bei der Kreisverwaltung eine ICE-Koordinierungsstelle eingerichtet, die kreisseitig für alle Anforderungen von außen als Schaltstelle fungiert und Fachfragen kreisintern abstimmt. Dadurch soll ein möglichst reibungsloser Umgang mit den zahlreichen, am Bau beteiligten Firmen, anderen Institutionen und betroffenen Bürgern erreicht werden. Gleichzeitig lässt sich durch die intensiven Kontakte auch laufend noch das ein oder andere Detailproblem im Interesse von Bürgern und Umwelt verbessern. Beispiele für die weitere Optimierungserfolge sind u.a. die weitere Tunnelverlängerung in der Pleistalaue bis zum Wirtschaftsweg gemäß der „RSK-Trasse“, die Abdeckung des Troges Kluse sowie die Verminderung von bauzeitlichen Eingriffen in Natur- und Landschaft sowie der Gewässer.

Somit besteht die Hoffnung, dass aus der derzeit größten Baustelle Deutschlands zumindest für den Rhein-Sieg-Kreis ein akzeptables „Jahrhundertbauwerk“ wird.

Ausblick

Wie wird sich die neue Schnellverkehrsverbindung aus Sicht der Region bewähren?

Es wird eine Verbindung mit kürzeren Fahrzeiten als bisher von Siegburg in die europäischen Metropolen geben. Wie diese Verbindungen von den Reisenden genutzt wird oder, anders gefragt, ob sich der Haltepunkt Siegburg für die Bahn rechnet, bleibt abzuwarten. Es gibt inzwischen kritische Stimmen, die sich skeptisch äußern. Aber es gibt auch hochgespannte Hoffnungen, deren Optimismus sich hoffentlich realisieren wird.

¹ (Flora, Fauna, Habitat)

Es ist kaum zu erwarten, dass sich am Haltepunkt Siegburg eine neue Wirtschaftsstruktur entfalten wird, analog etwa der Industrialisierung im letzten Viertel des 19. Jahrhunderts. Dafür reicht die Rolle der Eisenbahn im Gefüge der heutigen Transportmittel wahrscheinlich nicht mehr aus, zumal die neue Strecke vor allem der Personenbeförderung dienen soll.

Siegburg und somit der östliche Rhein-Sieg-Kreis waren immer schon Umschlagplatz für Verkehr an der Schwelle von der Ebene zum Bergland. Dieser jahrhundertealte Platz wird durch ein modernes Verkehrsmittel sicher aufgewertet. Ob diese Aufwertung durch Quell- und Zielverkehr erfolgt oder nur als Station für lediglich vorbeifahrenden Verkehr, das wird die Zukunft zeigen. Ob und wie stark schließlich die Luftverkehrswege entlastet werden, hängt ebenfalls vom kaum bestimmbareren Reiseverhalten der Benutzer ab, vielleicht aber auch vom Preis, der für das jeweilige benutzte Verkehrsmittel zu zahlen ist.

Exkurs 1: Die neue Bahnhofsanlage in Siegburg

Voraussichtlich im Jahre 2002 wird der Rhein-Sieg-Kreis an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz angeschlossen. An der neuen ICE-Strecke Köln-Rhein/Main-Gebiet wird der neue ICE-Bahnhof Siegburg Haltepunkt für die ICE-Reisenden mit den Fahrzielen Siegburg und Bonn sein. Dieser Bahnhof ist der einzige Haltepunkt an der Neubaustrecke im Kreisgebiet. Von Siegburg aus können Reisende in Zukunft voraussichtlich zweimal pro Stunde einen ICE-Zug besteigen, der sie mit großer Geschwindigkeit in die europäischen Zentren bringt.

Als zentraler Verkehrsknoten für die Region Rhein-Sieg wird der neu erbaute Bahnhof Siegburg der wohl am stärksten benutzte Verknüpfungspunkt des Öffentlichen Personennahverkehrs zwischen Köln und dem Rhein-Main-Gebiet sein. Neben dem ICE werden hier auch die Züge von Köln durch das Siegtal nach Gießen halten. Die S-Bahn verbindet auf derselben Strecke die Stadt mit Au/Sieg im Halbstundentakt. In unmittelbarer Nähe des neuen Bahnhofs liegt der neu gestaltete zentrale Omnibusbahnhof, der mit seinen Linien die Stadt und das Umland direkt anschließt sowie die Haltestelle für die Stadtbahnlinie 66. Sechsmal pro Stunde wird man diese Strecke, die Siegburg mit Bonn verbindet, benutzen können. Die Fahrzeit wird mit etwa 20 Minuten angesetzt.

Fahrzeiten mit dem ICE im Jahr 2002 von Siegburg nach:

Paris	3,5 Std.
Amsterdam	2,5 Std.
Brüssel	2,0 Std.
Zürich	4,5 Std.
London	4,5 Std.

Die Entscheidung der Deutschen Bahn AG, in Siegburg einen ICE-Haltepunkt einzurichten, ist für die gesamte Region Rhein-Sieg von großer Bedeutung, weil er die Region an das europäische Fernverkehrsnetz direkt anschließt. Darüber hinaus wird der ICE-Bahnhof die städtebauliche Entwicklung der Stadt Siegburg beeinflussen. Der neue, zentral gelegene ICE-Bahnhof soll das Tor zur Siegburger City werden. Marktplatz, Fußgängerzone, Michaelsberg und alle öffentliche Gebäude sind von dort in nur wenigen Minuten zu Fuß zu erreichen.

Aus diesem Grunde hat die Stadt Siegburg bereits 1995 einen städtebaulichen Ideenwettbewerb für den Bahnhofsbereich durchgeführt. Ziel war es, frühzeitig eine zukunftsweisende und wirtschaftlich sinnvolle Bebauung des Bahnhofsgeländes auf den Weg zu bringen. Die Teilnehmer an diesem Wettbewerb sollten funktional, städtebaulich und verkehrsmäßige optimale Lösungen ausarbeiten und das Entwicklungspotenzial der Bahnhofszone klären.

Der erste Preis wurde der projektbezogenen Architektengemeinschaft Hartmut de Corne (Siegburg)/Till von Hasselbach (Bonn) zuerkannt. Die Ideen und Vorschläge dieser beiden Architekten, so empfahl das Preisgericht, sollten Grundlage der baulichen Gestaltung des Bahnhofsbereichs sein.

Die beiden Architekten definieren den Bahnhofsbereich aufgrund des zu erwartenden regen Besucherverkehrs als Kommunikationszone und Anziehungspunkt städtischen Lebens. Deshalb erfüllt das von ihnen entwickelte Bau- und Nutzungskonzept hohe ästhetische und funktionale Ansprüche. Unter Aufnahme vorhandener Strukturen planen sie gleichzeitig zukunftsorientierte Neuordnungen. Am stadtseitigen Eingang ist eine „Mall“ mit innerem Lichthof vorgesehen, von wo aus alle Reiseebenen – wie ICE, Stadtbahn, Zentraler Omnibusbahnhof, die übrigen Bahn-Haltepunkte und das Parkhaus – zu erreichen sind. Hier sind die wichtigsten Service-Einrichtungen und die Restaurants untergebracht.

Der zentrale Omnibusbahnhof wird z.Z. teilweise mit dem Kinozentrum überbaut, das über 7 Säle für bis zu 1.700 Besucher verfügt. Zusammen mit dem ebenso im Bau befindlichen neuen Bahnhofsgebäude bildet dieses Bauwerk den südlichen Abschluss des zukünftigen „Europaplatzes“.

Exkurs 2: Planerisch-technische Daten zur Neubaustrecke

Planungsziele

Um die erwartete Steigerung des Personenverkehrs auf der Relation Köln-Frankfurt aufzufangen, plant die Bahn eine zweigleisige Neubaustrecke für den Personenverkehr mit einer Option auf leichten schnellen Güterverkehr. Es werden folgende Ziele angestrebt:

- kürzeste Verbindung zwischen den Ballungsräumen Rhein/Ruhr und Rhein/Main,
- hohe Streckengeschwindigkeit, mit einer Reisezeit von rund 1 Stunde zwischen Köln und Frankfurt,
- Einsatz modernster Züge (ICE), zur Gewährleistung hoher Zuwächse im Fahrgastaufkommen und in der Verkehrsleistung insgesamt,
- höchstmögliche Schonung der Umwelt und Vermeidung großräumiger Landschaftszerschneidungen durch Bündelung mit vorhandenen Verkehrswegen (Bahnanlagen und Bundesautobahn A 3).

Reisezeiten und Betriebsprogramm

Die Reisezeiten zwischen Köln und Frankfurt (M) sollen sich von heute 2 ½ Stunden auf ca. 1 Stunde nach Inbetriebnahme der Neubaustrecke mehr als halbieren.

Die Neubaustrecke wird als Schnellfahrstrecke für den Personenverkehr ausgelegt. Das Betriebsprogramm geht von 5 ICE-Linien mit 5 Zügen pro Stunde und Richtung in der Zeit von 6:00 - 22:00 Uhr und 2,5 Zügen pro Stunde und Richtung der Zeit von 22:00 - 06:00 Uhr auf der Neubaustrecke aus. Auf der Grundlage dieses Betriebskonzeptes wurden die Berechnungen der Lärmimmissionen durchgeführt.

Betriebliche Erfordernisse

Die Neubaustrecke beginnt im Kölner Hbf, wobei erst ab Köln - Deutz zwei zusätzliche Gleise erforderlich sind. Die Strecke verläuft bis Siegburg im Bereich bestehender Bahnanlagen. Anschließend quert die Neubaustrecke das Siebengebirge und den Westerwald in möglichst enger Bündelung mit der Bundesautobahn A 3, der sie bis Frankfurt Flughafen folgt. Der bahnparallele Streckenabschnitt auf Rhein-Sieg-Kreis-Gebiet hat eine Länge von 9.831 m (incl. PFA 23), der restliche Streckenabschnitt entlang der Autobahn bis zur Landesgrenze ist 19.386 m lang. Der Gesamtabschnitt auf Rhein-Sieg-Kreis-Gebiet hat einer Länge von 29.217 m.

Trassierungselemente

Der technischen Planung der Neubaustrecke liegen im wesentlichen folgende Parameter zugrunde:

- | | | | |
|------------------------------|-------|---|----------|
| • Entwurfsgeschwindigkeit | V_e | = | 300 km/h |
| • Regelradius | r | = | 4.000 m |
| • Mindestradius | r | = | 3.500 m |
| in Ausnahmefällen | r | = | 3.350 m |
| • Streckenlängsneigung | n | ≤ | 40 ‰ |
| • Kuppenausrundung | r_a | ≥ | 16.000 m |
| in Ausnahmefällen | r_a | ≥ | 14.400 m |
| • Wannenausrundung | r_a | ≥ | 14.000 m |
| in Ausnahmefällen | r_a | ≥ | 11.700 m |
| • max. Überhöhung | u | = | 170 mm |
| • max. Überhöhungsfehlbetrag | u | = | 150 mm |
| • max. Übergangsbogenlänge | l_u | = | 510 m |

Die Fahrwegbreite der zweigleisigen Strecke beträgt abhängig von der Überhöhung 13,30 m bis 13,70 m.

Oberbau

Bei der Fahrbahnausbildung der Neubaustrecke kommt südlich des Bahnhofes Siegburg die Oberbauform „Feste Fahrbahn“ (FF) zur Anwendung. Der bahnparallele Bereich wird mit herkömmlichen Schotterbett realisiert.

Die „Feste Fahrbahn“ (FF) ist als Regelbauart des Oberbaus zugelassen. Bei der Berechnung des Beurteilungspegels für die nicht absorbierende „Feste Fahrbahn“ nach Anlage 2, Tabelle C der 16. BImSchV ist ein Korrekturzuschlag von 5 dB(A) gegenüber dem Schotteroberbau mit Holzschwelle zu berücksichtigen.

Bisher wurden die Gleise auf Holz-, Stahl- oder Betonschwellen verlegt. Bei der Festen Fahrbahn werden die Gleishalterungen in eine Stahlbetonplatte (als fortlaufende Fahrbahn) einbetoniert.

Um die hier auftretenden höheren Fahrgeräusche zu reduzieren, wird auf die Betonfahrbahn ein schallabsorbierender Belag aufgebracht (nicht in Tunneln!)

Signaltechnik

Für die Neubaustrecke werden Signalanlagen nach dem neuesten technischen Standard errichtet, die aus folgenden Komponenten bestehen:

- Besetzte elektronische Stellwerke als Betriebszentralen
- Unbesetzte elektronische Stellwerke als abgesetzte Stellrechner
- Linienzugbeeinflussung (LZB)
- Zugnummernmeldeanlagen (ZN)
- Rechnergestützte Zugüberwachung (RZÜ)

Telekommunikationstechnik

Eine sichere Betriebsführung erfordert moderne Kommunikationswege zwischen den Betriebsstellen. Deshalb werden alle Züge, die auf der Neubaustrecke verkehren, mit Zugfunk ausgerüstet.

Hierbei dient der Zugbahnfunk als direktes Ansprechmedium zwischen der Betriebsleitzentrale und dem Triebfahrzeugführer sowie zur Information der Reisenden und des Zugpersonals. Für die Kommunikation (Telefon), Information und Unterhaltung der Fahrgäste werden Einrichtungen für den Zugpostfunk, Eurosignal und Rundfunk vorgesehen. Hierfür werden entlang der Neubaustrecke Streckenfunktionsstellen (Schalthaus) mit Sende- und Empfangsanlagen und einem Antennenmast (22 - 25 m Höhe) aufgebaut.

Bahnstromleitungen und Unterwerke

Die Deutsche Bahn betreibt ein eigenes Energieversorgungsnetz, das 110-kV-Bahnstromnetz. Es ist einphasig und hat eine Frequenz von 16 2/3 Hertz (Hz). Phasenzahl und Frequenz weichen vom öffentlichen dreiphasigen Drehstromnetz, das mit 50 Hz betrieben wird, ab.

Für die Versorgung der Neubaustrecke Köln-Rhein/Main mit elektrischer Energie werden mehrere neue Unterwerke (Uw) benötigt; davon ist auf nordrhein-westfälischem Gebiet je ein Uw bei Siegburg und auf dem Stadtgebiet Bad Honnef bei Orscheid vorgesehen.

Sicherheitskonzept

Das Sicherheitskonzept der NBS Köln-Rhein/Main für den Brand- und Katastrophenschutz umfasst Anlagen der Selbst- und Fremddrettung einschließlich der Zufahrtswege zur Strecke.

Freiliegende Streckenabschnitte und die Portale der Tunnel sind über Zufahrten zur Gleisstrasse erreichbar.

Für die Tunnelstrecke sind besondere Einrichtungen vorgesehen. An den Portalen sind Rettungsplätze geplant, die insbesondere zum Aufstellen der Fahrzeuge und Einrichtungen der Rettungsdienste dienen. Ihre Fläche beträgt im Regelfall 1.500 m², sie sind mit einer Schotter- bzw. Kiestragschicht befestigt. Auf den Plätzen selbst oder in deren Nähe sind Hubschrauberlandemöglichkeiten vorhanden.

Die Rettungsplätze sind über befestigte Zufahrten an das öffentliche Straßennetz angebunden.

In den Tunneln ist je Gleisseite ein Rettungsweg geplant. Er wird durch entsprechend beleuchtete Fluchtwegpiktogramme gekennzeichnet. Des Weiteren sind Notrufeinrichtungen, Notbeleuchtungen, Trockenleitung für Löschwasser- und Stromanschlüsse für die Rettungsdienste vorgesehen.

Da die Rettungswege im Tunnel 500 m nicht überschreiten sollen, sind bei Tunneln mit mehr als 1.000 m Notausgänge angeordnet, die - wie die Tunnelportale - ebenfalls einen Rettungsplatz mit Zufahrt erhalten. Tunnel und Notausgang sind über eine Schleuse miteinander verbunden.

Landschaftspflegerische Begleitplanung (LBP)

Da die Baumaßnahme „Neubaustrecke“ erhebliche und nachhaltige Eingriffe in Natur und Landschaft verursacht, müssen umfangreiche Untersuchungen durchgeführt werden.

Zunächst wird die Tier- und Pflanzenwelt erfasst und in Bestandsplänen kartiert. In einem weiteren Schritt ist die Bestandssituation mit der Trassenplanung zu überlagern. Daraus resultierende Konflikte sind in Konfliktplänen darzustellen. Die entstehenden Eingriffe sind zu bewerten. In der Folge sind die erforderlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zu erarbeiten und in landschaftspflegerischen Begleitplänen darzustellen.

Die hier getroffenen Aussagen sind im Planfeststellungsverfahren abzuwägen und im Beschluss rechtlich zu sichern.

Bei Planänderungen sind die landschaftspflegerischen Begleitpläne anzupassen.

Übersicht über die Streckenführung

PFA 21 Troisdorf-Spich, km 16.269 bis km 19.870

Der Abschnitt beginnt an der Stadtgrenze von Köln. Die Trasse der NBS verläuft in enger Bündelung und auf gleicher Höhenlage mit der vorhandenen Bahnstrecke. Die Gleise der NBS liegen zwischen den S-Bahn-Gleisen und den Güterzuggleisen der Rheinstrecke.

Besonderheiten: Anschnitt und Böschungsverbreiterung an den Sicher Kiesseen. Starke Eingriffe in die bahnparallele Wohnbebauung (z. B. Friedrichstraße).

PFA 22 Troisdorf-Bahnhof, km 19.870 bis km 22.793

Abschnittsbeginn liegt südlich des Bahnüberganges „Lindenstraße“. In diesem Abschnitt wurde im Nachgang ein 600 m langes Tunnelbauwerk zur niveaufreien Kreuzung der NBS für die S-Bahn-Verbindung Bonn-Flughafen integriert. Südlich des Bahnhofes zweigt die Rheintalstrecke und die neu zu bauende Strecke der S 13 ab. Die NBS läuft neben der S 12 weiter in Richtung Siegburg. Der Abschnitt endet am Hochwasserschutzdamm der Agger.

Besonderheiten: S-Bahn-Tunnel

PFA 23 Siegburg, km 22.793 bis km 26.100

Abschnittsbeginn am nördlichen Aggerufer, Ende des Bereichs südlich „Pleiser Hecke“ in Höhe des neuen Bahnstrom-Unterwerkes. Neben der neuen Aggerbrücke für die NBS wird unmittelbar die neue Brücke für die Landesstraße L 332 errichtet. Dazwischen wird eine Blend- und Anprallschutzwand installiert.

Im Bahnhof Siegburg wird ein ICE-Haltepunkt mit zwei Durchfahrtsgleisen errichtet. In der Minus-Eins-Ebene entsteht der Endhaltepunkt der Linie 66, Bonn-Siegburg.

Besonderheiten: ICE-Bahnhof als Verknüpfungsbauwerk mit der Stadtbahnlinie 66.

PFA 24 Sankt Augustin, km 26.100 bis km 31.271

Ab „Pleiser Hecke“ in Siegburg schwenkt die Neubaustrecke in einem großen Bogen aus der Siegtalstrecke aus, um sich am Ende der Pleistalaue im Bereich Birlinghoven an die Autobahn A 3 anzulehnen. Südlich der Pleistalstraße verlässt die Trasse diesen Abschnitt.

Nach der Ablösung von der Siegtalstrecke durchschneidet die Trasse in einem Trog die Siegaue, um die Sieg und die Autobahn A 560 im Tunnel zu unterqueren. Dieser bergmännisch zu bauende Tunnel setzt sich unter dem Friedhof von Niederpleis fort und endete ursprünglich südöstlich der Gaskontrollstation, um dann im Bereich der Langstraße auf Geländeneiveau angekommen, die Pleistalaue in wechselnden Damm- und Einschnittlagen zu durchqueren. In den Konsensverhandlungen konnte eine Tunnelverlängerung um ca. 1.000 m bis in Höhe der „Niederungsmotte“ erreicht werden. Letzter Stand ist eine weitere Verlängerung um 300 m bis zum Wirtschafts- und Wanderweg am südlichen Ende der Aue. Von dort steigt die Trasse auf Niveau der Autobahn und quert in dieser Höhe die Pleistalstraße. Im Bereich der autobahnparallelen Lage wird auf Birlinghovener Seite eine bis zu 4 m hohe Lärmschutzwand errichtet.

Besonderheiten: Siegumlegung für den hier offen zu bauenden Tunnel, im Anschluss südlich bergmännischer Vortrieb in Ulmenstollenbauweise unter dem Friedhof bis Höhe

Gasstation. Von dort wiederum offen zu bauender Tunnel bis zum Wirtschaftsweg am Ende der Pleistalaue. Ursprüngliche Tunnellänge 985 m, Endlänge nunmehr 2502 m.

PFA 31 *Königswinter-Nord, km 31.271 bis km 38.748*

Im Aufstieg zum Bockerother Berg verläuft die Trasse in wechselnden Einschnitt- und Dammlagen (ca. 3-4 m tiefer als die Ursprungsplanung der DB-AG). Die Bockerother Straße wird tiefer gelegt und unterquert die NBS. Weiter nach Süden erreicht die Trasse vor Stieldorferhohn ihren Höchstpunkt auf einen Damm in etwa auf gleichen Niveau wie die Autobahn. Die BAB A 3 wird hier um ca. 70 m nach Osten verschoben und die NBS benutzt hier die alte Autobahntrasse. Ab Stieldorferhohn wird die Trasse deutlich (ca. 6 m) gegenüber der alten Planung abgesenkt (Höhenlage der RSK-Trasse). Dadurch ergibt sich besserer Lärmschutz für Stieldorferhohn und Sonderbusch. Die Querung der Düwelsarschbachsenke erfolgt auf Höhe der alten A 3, der bewaldete Damm bleibt bestehen und wird auf der alten BAB-Fläche durch einen weiteren Lärmschutzwall erhöht. Zweikreuzenweg und Dollendorfer Straße werden als Überführung über NBS und Autobahn neu gebaut. Bellinghauserhohn wird im 12 m tiefen Einschnitt gestreift. Der Libellenweg wird ungefähr in Autobahnhöhe überquert, bevor die Trasse im Anschnitt des Steinringer Berges verschwindet. Der Abschnitt endet nördlich des Hasenpohlerbachtals.

Besonderheiten: Maximal mögliche Trassenabsenkung im Bereich Sonderbusch / Bellinghauserhohn wegen Wasserschutzzone des Wasserbeschaffungsverbandes Thomasberg. Ca. 2,7 km lange Autobahnverschiebung zur Vermeidung von doppelter NBS-Kreuzung mit der A 3.

PFA 32 *Königswinter-Süd, km 36.748 bis km 40.250*

Der Abschnitt beginnt mit der 127 m langen Brücke über dem Hasenpohler Bach (ca. 4 m niedriger und 11 m kürzer lt. RSK-Planung). Anschließend verläuft die Trasse in tiefem Einschnitt am Gut Kippenhohn vorbei bis zur Autobahnabfahrt Siebengebirge/Ittenbach. Im Bereich der Autobahnanschlussstelle erreicht die Trasse wieder das Niveau der ursprünglichen DB-Planung. Im BAB-Ohr beginnt der überwiegend bergmännisch gebaute Ittenbach-Tunnel, der zum Schutz des Naturschutzgebietes Siebengebirge nach Süden hin von 1.000 m auf 1.145 m verlängert wurde. Anschließend folgt ein tiefer, offener Geländeeinschnitt, an den sich ein gedeckelter Trog (Landschaftsbrücke Laagshof) von 255 m Länge (ursprünglich 84 m!) anschließt. Diese Landschaftsbrücke dient gleichzeitig als Rohrbrücke für das Pipelinebündel. Südlich des Laagshofes endet der Planabschnitt.

Besonderheiten: Verlängerter Ittenbachtunnel und verlängerte Landschaftsbrücke zum Schutz des Naturschutzgebietes Siebengebirge waren ein Ergebnis des Konsenses mit der DB-AG!

PFA 33 *Bad Honnef, km 40.250 bis km 45.486*

Direkt an der Hangkante zum Logebachtal beginnt der letzte Planabschnitt im Rhein-Sieg-Kreis. Gleichzeitig beginnt hier die Logebachtalbrücke. Diese überspannt mit einer lichten Höhe von 22 m und einer Länge von 173 m das Tal. Zum Schutze des Logebaches wurde eine Verschiebung des mittleren Pfeilers erreicht, der ursprünglich die natürlichen Bachufer angeschnitten hätte. Unmittelbar hinter dem südlichen Brückenkopf beginnt der zweitlängste Tunnel im Rhein-Sieg-Kreis. Der bergmännisch zu bauende Aegidienberg-Tunnel hat eine Länge von 1.240 m und unterfährt in ca. 30 m Tiefe die östlichen Siedlungsbereiche von Aegidienberg. Das südliche Tunnelportal liegt am Rande des Schlickerfeldes, einer Geländemulde vor dem Hügel "Gemarkung Kluse". Zum Schutz der hangseitigen Bebauung sind hier hohe Lärmschutzwälle vorgesehen, die nahtlos an den

folgenden Hügel anschließen. Diese "Gemarkung Kluse" wird durch einen bis 14 m tiefen Trog durchschnitten. Im Nachgang zur Konsensvereinbarung einigten sich der Rhein-Sieg-Kreis und die hier bauende ARGE Mittelstand auf eine nachträgliche Abdeckung des 200 m langen Troges. Diese Maßnahme dient in erster Linie der Wiederherstellung des ursprünglichen Landschaftsbildes und in zweiter Linie dem zusätzlichen Lärmschutz für die anschließenden Siedlungsbereiche im Westen der NBS. Ab Tunnelausgang Aegidienberg wird die Trasse wieder allmählich auf die ca. 6 m tiefer (als DB-AG-Planung) liegende RSK-Trassenführung abgesenkt und verbleibt in dieser tieferen Lage bis zur Rottbitze. Im Anschluss an die "Kluse" überspannt die von 165 m auf 150 m verkürzte Kochenbachtalbrücke den Kochenbach. Weiter nach Süden verläuft die Trasse in der offenen Hanglandschaft westlich unterhalb der A 3 weitgehend im Einschnitt bis zur Eudenbacher Straße (K 6). Im Querungsbereich mit der NBS musste die Eudenbacher Straße um ca. 30 m nach Süden verschwenkt werden (Vorschlag RSK) um nach Überquerung des Retscheider Baches und der parallel laufenden NBS die A 3 in einem neuen Unterführungsbauwerk zu kreuzen. Direkt im Verschwenkungsbereich entsteht das 2. Bahnstrom-Unterwerk im Rhein-Sieg-Kreis. Nach Süden anschließend taucht die Trasse in den in 40 %-Neigung liegenden Rottbitze-Tunnel ein, der vor seinem südlichen Ende das Restaurant Dom-Blick und die Autobahnausfahrt Bad Honnef-Linz unterfährt. Der mit 840 m Länge planfestgestellte Rottbitze-Tunnel soll im Nachgang unter anderem wegen Verbesserung des Rettungskonzeptes auf 990 m verlängert werden. Ab dem Südportal verläuft die Trasse im Trog bzw. Einschnitt bis zur Landesgrenze mit Rheinland-Pfalz.

Besonderheiten: Im gesamten offen geführten Trassenbereich konnte die 6 m tiefer liegende RSK-Trasse durchgesetzt werden. Damit ergeben sich deutlich verbesserte Bedingungen zum Schutz von Natur und Mensch. Nachträgliche Tunnelverlängerung Rottbitze und Abdeckung des Troges „Kluse“. Vermeidung umfangreicher Bachverlegungen im Bereich Eudenbacher Straße / Rottbitze. Deutliche Verbesserung der Verkehrsführung auf der Eudenbacher Straße. Umfangreiche Lärmschutzwälle gegen NBS und Autobahn.

Kontakt

Rhein-Sieg-Kreis
Kreiskoordinationsstelle ICE
Postfach 1551
53705 Siegburg

Tel.: 02241/13-2331
hans-adolf.schmidt@rhein-sieg-kreis.de

Benutzte Literatur

Sven Andersen, Neue Lösungsansätze zu Konflikten der Verkehrsbedingung auf der Neubaustrecke Köln-Rhein/Main, Eisenbahn-Revue international 7-8/1999, S. 304-310

Jürgen Hörstel und Markus Niedt, ICE - Neue Züge für neue Strecken, Zürich-Wiesbaden 1991

Karl Künstler, Der Verkehr in: Der Siegkreis, Regierungsbezirk Köln, bearbeitet von Karl Künstler und Siegfried Schneider ..., Bonn 1959; Die deutschen Landkreise, Handbuch für Kultur, begründet von Karl Brüning und Emil Meyen. Die Landkreise in Nordrhein-Westfalen, Band 4: Der Siegkreis, S. 228 ff.

Wolfgang Messerschmidt, Schnelle Stars der Schiene, Der Hochgeschwindigkeitsreport, Stuttgart 1997

Markus Pfisterer, Die neuen ICE T-Züge der Baureihen 411 und 415 in: Lok. Magazin für Eisenbahnfreunde. Rundschau, Nr. 184, Ausgabe 4/99, Juli/August 1999, S. 56-59

Propyläen Technikgeschichte, hrsg. von Wolfgang König, fünfter Band: Hans Joachim Braun und Walter Kaiser, Energiewirtschaft, Automatisierung, Information seit 1914, Berlin 1997

Siegburg und seine Bahnhöfe: 130 Jahre Siegburger Eisenbahngeschichte; Begleitbuch und Katalog zur Ausstellung des Stadtmuseums Siegburg im Torhausmuseum des Siegwerks, (5.12.1987-7.2.1988) / (Red.: Gert Fischer).- Siegburg: Rheinlandia Verlag 1987

Götz Voppel, Verkehrsgeographie, Darmstadt 1980

Mit Gewinn benutzten wir Informationen der DB-Projekt GmbH Köln-Rhein-Main und der Stadt Siegburg.

Herrn Dipl. Ing. Bernd D. Land, Leiter des Planungsamtes der Kreisstadt Siegburg, danken wir für mehrere sehr informative Gespräche und die Überlassung von Material, Herrn Udo Kampschulte von der DB-Projekt für die Überlassung von Material.

Herrn Landrat Fritjof Kühn danken wir für die kritische Durchsicht unseres Beitrages und einige willkommene Ergänzungen.

Abbildungen und Fotos zur ICE-Planung auf dem Gebiet des Rhein-Sieg-Kreises

- Abbildung 1: Das Bahnhofsgebäude in Siegburg vor Beginn der Abbrucharbeiten (Foto: Willi Steiner)
- Abbildung 2: Die Baustelle des neuen ICE-Bahnhofs in Siegburg mit Kinocenter im Oktober 1999 (Foto: Willi Steiner)
- Abbildung 3: Erste Umbauarbeiten am Bahnhof Troisdorf-Spich (Foto: Willi Steiner)
- Abbildung 4: Die Aggerbrücke, Unterbau der Neubaustrecke mit Anprallwand (Foto: Willi Steiner)
- Abbildung 5: Troisdorf, Stützwand zwischen Neubaustrecke und L 332n (Foto: Willi Steiner)
- Abbildung 6: Die Aggerbrücke, Brückepfeiler und südliches Widerlager (Foto: Willi Steiner)
- Abbildung 7: Der Trog Siegaue, die ersten Bohrpfähle (Foto: Willi Steiner)
- Abbildung 8: Der Siegauentunnel, Grundwassereinbruch (Foto: Willi Steiner)
- Abbildung 9: Sieghochwasser am 3. März 1999 (Foto: Willi Steiner)
- Abbildung 10: Beginn der Siegumlegung am 16. August 1999 (Foto: Willi Steiner)
- Abbildung 11: Siegumlegung, die Sieg nimmt am 25. August 1999 ihr neues Bett in Besitz (Foto: Willi Steiner)
- Abbildung 12: Siegumlegung, das neue Flussbett der Sieg während der Bauzeit (Foto: Willi Steiner)
- Abbildung 13: Pilotstollen über dem bergmännisch zu bauenden Teil des Siegtunnels, Rohrverpressung und Abraumentnahme
- Abbildung 14: Im Pilotstollen, Bohrungen für die Grundwasserabsenkung (Foto: Willi Steiner)
- Abbildung 15: Bergmännisch errichteter Teil des Siegauentunnels, Anschlagswand Süd in Ulmenstollenbauweise (Foto: Willi Steiner)
- Abbildung 16: Der Siegauentunnel, schwierige Arbeiten beim Vortrieb der Ulmenstollen (Foto: Willi Steiner)
- Abbildung 17: Der Siegauentunnel vor dem Endausbau (Foto: Willi Steiner)
- Abbildung 18: Tunnel in der Pleistalaue in offener Bauweise (Foto: Willi Steiner)
- Abbildung 19: Tunnel in der Pleistalaue, offene Bauweise, erste fertiggestellte Abschnitte der Tunnelwände und der Tunnelsohle (Foto: Willi Steiner)
- Abbildung 20: Tunnel in der Pleistalaue, fertiggestellter Abschnitt des offen gebauten Tunnels mit der Abdeckung (Foto: Willi Steiner)
- Abbildung 21: Beginn der Bündelung von ICE-Neubaustrecke und BAB A3 (Foto: Willi Steiner)
- Abbildung 22: Vorabverlegung des Pipelinestranges am Bockerother Berg (Foto: Willi Steiner)
- Abbildung 23: Im Kochenbachtal: Bautabuzone (Foto: Ingmar Gorissen)
- Abbildung 24: Logebachtalbrücke: Blick vom südlichen Brückenwiderlager über das Tal (Foto: Ingmar Gorissen)
- Abbildung 25: Tunnel Aegidienberg, Südportal (Foto: Ingmar Gorissen)



Abbildung 1



Abbildung 2



Abbildung 3



Abbildung 4



Abbildung 5



Abbildung 6



Abbildung 7



Abbildung 8



Abbildung 9



Abbildung 10



Abbildung 11



Abbildung 12



Abbildung 13



Abbildung 14



Abbildung 15



Abbildung 16



Abbildung 17



Abbildung 18



Abbildung 19



Abbildung 20



Abbildung 21



Abbildung 22



Abbildung 23



Abbildung 24



Abbildung 25