



# MEHR MOBILITÄT IN DER REGION

Für einen leistungsfähigeren Betrieb der Oberbergischen Bahn

[www.nvr.de](http://www.nvr.de)

# OBERBERGISCHE BAHN: MIT DEM AUSBAU IN DIE ZUKUNFT

Die Oberbergische Bahn (RB 25), die von Köln Hansaring nach Lüdenscheid führt, ist von erheblicher Bedeutung für die Anbindung großer Teile des Oberbergischen und des Rheinisch-Bergischen Kreises sowie Teilen des Rhein-Sieg-Kreises an den Ballungsraum Köln/Bonn. Insbesondere für die Kommunen Engelskirchen, Gummersbach, Marienheide, Overath und Rösrath – für sie ist die Oberbergische Bahn die einzige Eisenbahnverbindung in die Domstadt. Damit kommt der RB 25 eine wichtige Rolle für den starken Pendlerverkehr zu.



Um dem Verkehrskollaps vorzubeugen, kann die Oberbergische Bahn erheblich zu einer Entlastung der Verkehrssituation im Rechtsrheinischen beitragen – wenn denn Angebotsqualität, Zuverlässigkeit und Kapazität stimmen. Aktuell kommt es aber beim Betrieb der RB 25 noch häufig zu Problemen. Diese werden größtenteils von der nicht mehr leistungsfähigen Infrastruktur verursacht: Die insgesamt 97 Kilometer umfassende Strecke ist auf einer Länge von 91 Kilometern eingleisig angelegt und verfügt nur über wenige Zugkreuzungsmöglichkeiten. Dadurch entsteht eine hohe Verspätungsanfälligkeit.

Ein limitierender Faktor für den geplanten Ausbau sind die besonderen topografischen Gegebenheiten an und auf der Strecke. Ein Schlüsselprojekt ist der Hoffnungsthaler Tunnel, der einen wichtigen Zugangspunkt ins Oberbergische darstellt. Im Falle der Elektrifizierung und eines zweigleisigen Ausbaus besteht dringender Sanierungsbedarf, um den Anforderungen an eine S-Bahn gerecht zu werden, da der Tunnel nur eingleisig ist und auf dem Abschnitt Züge kreuzen würden. Zudem ist der bestehende Tunnel durch Feuchtigkeit geprägt, was eine Elektrifizierung erschwert.

## S-Bahn-Betrieb für stabilen Takt und mehr Qualität

Zwar wurde in den vergangenen Jahren bereits vieles getan, um die Leistungsfähigkeit der Oberbergischen Bahn zu erhöhen (s. Übersicht S. 4/5). Aber: Den „großen Wurf“ kann nur der Infrastrukturausbau bringen. Aus diesem Grund planen der Nahverkehr Rheinland (NVR) als Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) im Raum Köln/Bonn/Aachen, der Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) als Aufgabenträger für den SPNV im Raum Westfalen-Lippe und die Deutsche Bahn AG (DB), die RB 25 nach erfolgtem Streckenausbau zum Großteil in eine S-Bahn-Linie umzuwandeln.

**Die Vorteile:** Auf dem elektrifizierten Streckenabschnitt können dann leistungsstarke S-Bahn-Fahrzeuge fahren. Diese sorgen durch den elektrischen Betrieb und damit verbundene

höhere Beschleunigungswerte als dieselbetriebene Fahrzeuge für einen stabileren Takt sowie weniger Verspätungen und Zugausfälle. Die neue S-Bahn soll nicht mehr am Kölner Hansaring enden, sondern quer durch Köln und über Hürth und Euskirchen bis nach Kall in der Eifel fahren. Und das zwischen Kall und Gummersbach sogar im 20-Minuten-Takt.

## Für eine zukunftsfähige Region

„Die neue S-Bahn wird einen nachhaltigen und durchschlagenden positiven Impuls für die Region bringen“, betont Jochen Hagt, Landrat des Oberbergischen Kreises. Stephan Santelmann, Vorstandsvorsteher des NVR und Landrat des Rheinisch-Bergischen Kreises, ergänzt: „Die Region steht

angesichts des Strukturwandels und der weiter wachsenden Bevölkerungszahlen vor großen Herausforderungen. Dass wir – wie beim geplanten Ausbau der Strecke der RB 25 – auch die Wohngebiete rund um Köln gut an die Zentren anbinden, ist ein wichtiger Schritt zur Bewältigung dieser Herausforderungen.“

Um den S-Bahn-Betrieb auf der Strecke der Oberbergischen Bahn zu realisieren, hat der NVR im Auftrag des Bündnisses Oberbergische Bahn (s. S. 10/11) eine Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben, die neben den Bündnismitgliedern auch der Nahverkehr Westfalen-Lippe mitträgt.





# OBERBERGISCHE BAHN: VOM BERGISCHEN IN DIE METROPOLEN

**VERSCHIEDENE INFRASTRUKTURMAßNAHMEN WURDEN BEREITS UMGESETZT UND FÜHRTEN ZU EINER GRUNDLEGENDEN BETRIEBLICHEN VERBESSERUNG AUF DER STRECKE**

**Einzelmaßnahmen auf der Strecke zwischen Rösrath und Meinerzhagen zur Erhöhung der Betriebsstabilität**

- Umbau und Ausbau der Stationen**  
Köln-Hansaring, Rösrath-Stümpen, Engelskirchen, Gummersbach-Dieringhausen, Marienheide, Meinerzhagen, Lüdenscheid-Brücke (Hansaring steht noch aus)
- Neubau der Stationen Kierspe und Halver-Oberbrügge
- Gleiswechselbetrieb in Gummersbach-Dieringhausen
- Neubau Barrierefreier Zugang Bahnhof Rösrath
- zusätzliche Ausfahrtsignale in Overath, Hoffnungsthal, Runderoth
- Ergänzung Gleisanlagen Marienheide
- Elektronisches Stellwerk Lüdenscheid-Brücke

Außerdem **weitere Einzelmaßnahmen** auf dem Abschnitt Rösrath – Meinerzhagen zur Erhöhung der Betriebsstabilität

über **38,6 Mio. €**  
bisherige Investitionssumme



1 Rösrath-Stümpen



4 Bahnhof Gummersbach



2 Modernisierung Haltepunkt Lohmar-Honrath



3 Bahnhof Overath

# ERGEBNISSE DER MACHBARKEITSSTUDIE UND DIE PRIORISIERTEN PLANFÄLLE 6 A, 6 D

Um die Oberbergische Bahn für die Zukunft fit zu machen, soll sie als Teil des NVR-Zielkonzepts 2030(+) größtenteils zur S-Bahn-Linie ausgebaut werden. Nach den Ergebnissen der vom NVR, dem NWL, dem Oberbergischen Kreis, dem Rheinisch-Bergischen Kreis, dem Rhein-Sieg-Kreis, der Stadt Köln und der IHK zu Köln beauftragten Machbarkeitsstudie ist der S-Bahn-Betrieb bis Gummersbach (Planfall 6 a) bzw. Marienheide (Planfall 6 d) vorgesehen. Lüdenscheid, Meinerzhagen, Kierspe und Halver-Oberbrügge sollen mittels eines stündlichen Regionalbahn-Pendels erschlossen werden. Beide Planfall-Varianten werden weiter geplant. Welche schlussendlich realisiert werden wird, wird sich erst im Verlauf der weiteren Planungen herausstellen.

Ergänzend ist die Durchbindung der S-Bahn auf die Eifelstrecke geplant. Die neue Linie würde daher Kall in der Eifel mit Gummersbach (6 a) bzw. Marienheide (6 d) verbinden.

Unabdingbare Voraussetzung für die Angebotsgestaltung sind der Ausbau der S-Bahn-Stammstrecke und der Westspange auf Kölner Stadtgebiet sowie die Elektrifizierung der Oberbergischen Bahn. Im Zuge dessen muss auch die Leit- und Sicherungstechnik auf der Strecke angepasst werden. Die Machbarkeitsstudie hatte zum Ziel, das bestmögliche Angebot auf der Oberbergischen Bahn unter Berücksichtigung der Umsetzbarkeit zu identifizieren.

Zunächst wurden die Umsetzungsmöglichkeiten von Ausbau-Szenarien in iterativen Schritten unter Berücksichtigung der Randbedingungen zum Knoten Köln untersucht. Die Untersuchung reicht von Planfällen mit sofort umsetzbaren kleineren Maßnahmen über solche mit Maßnahmen zur Taktverdichtung ohne Elektrifizierung bis hin zur Taktverdichtung mit Elektrifizierung unter verschiedenen Aspekten wie Ausbauminimierung oder Fahrzeitorientierung. Die Umsetzung eines Regionalexpress-Angebots zusätzlich zur S-Bahn stellt sich insbesondere aus Kostengründen als unrealistisch dar. Ebenso verhält es sich mit einem Angebot „beschleunigter S-Bahn-Fahrten“ mit reduzierter Anzahl bedienter Haltepunkte zur Reisezeitreduzierung. Und auch eine teilweise Neutrassierung zur Fahrzeitreduzierung im Sinne eines Ansatzes „Köln – Gummersbach in unter 60 Minuten“ ist wirtschaftlich nicht darstellbar.

Auch alternative Antriebe, u. a. der Einsatz von Stromspeicherfahrzeugen, wurden untersucht. Dieser Ansatz wurde nicht weiterverfolgt, da er nicht kompatibel zum Fahrzeugpool der S-Bahn Köln ist und sich damit als unwirtschaftlich erwies. Die Fahrzeitorientierung wird durch die Topografie beschränkt, da viele enge Radien und wechselnde Neigungsverhältnisse die von der S-Bahn erreichbaren Geschwindigkeiten begrenzen.

Im Ergebnis favorisiert die Studie die Planfälle 6 a und 6 d. Das Ausbauerfordernis für diese Planfälle ist zwar moderat, aber auch hierbei sind zum Teil aufwendige Ausbauten in schwierigen Bereichen zu bewältigen: Enge Bebauung, Dammlage, Flora-Fauna-Habitate, denkmalgeschützte Gebäude etc. begrenzen die Ausbaumöglichkeiten. Ziel war somit der bestmögliche Betrieb und nicht der zweigleisige Ausbau.

Für die Umsetzung werden je nach Planfall Infrastrukturkosten in Höhe von 305 bis 332 Mio. Euro (Preisstand 2019) erwartet; hierin sind 20 Prozent Baunebenkosten, 25 Prozent Planungskosten und 30 Prozent Risikozuschlag enthalten. Der durch die Umsetzung dieser Planfälle entstehende Nutzen für die Fahrgäste und die Region wird aber im Gegenzug durch deutlich spürbare Angebotsverbesserungen (Taktverdichtung und bis zu zehn Prozent Reisezeitgewinn) und den Imagegewinn für die Region bestimmt.

### Planfall 6 a:

- 20-Minuten-S-Bahn-Takt bis Gummersbach
- eine RB-Verbindung Gummersbach – Lüdenscheid pro Stunde
- 9 Minuten Umsteigezeit in Gummersbach

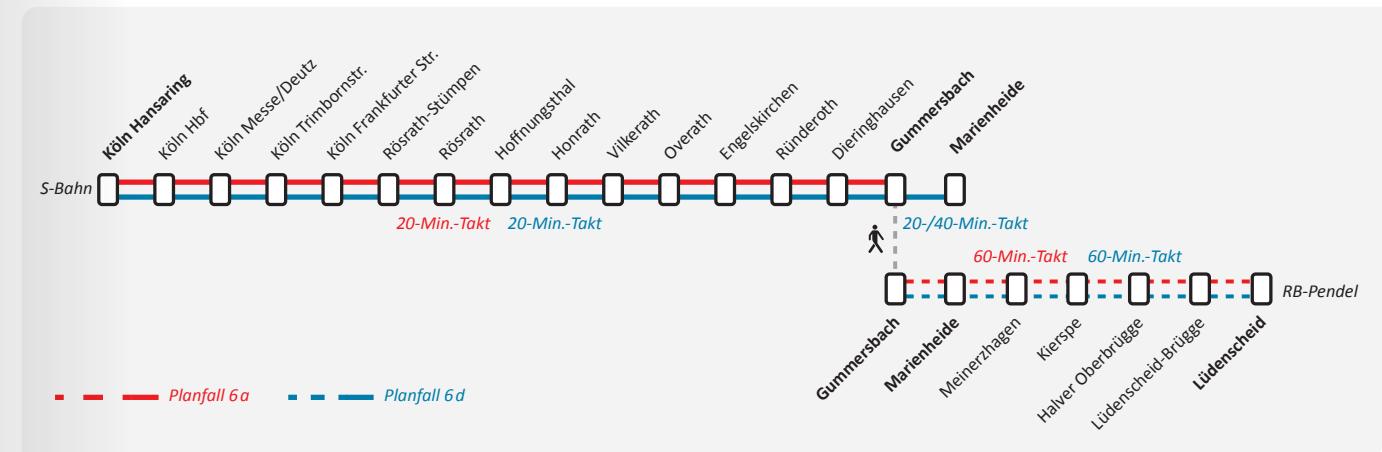
### Planfall 6 d:

- 20-Minuten-S-Bahn-Takt bis Gummersbach
- 2 S-Bahn-Verbindungen pro Stunde bis Marienheide
- eine RB-Verbindung Gummersbach – Lüdenscheid pro Stunde
- 9 Minuten Umsteigezeit in Gummersbach

Der Ausbaubedarf zwischen Frankfurter Straße und Dieringhausen ist für beide Planfälle identisch. Der Unterschied liegt im Bereich Gummersbach – Marienheide:

### 6 a) Verlängerung Bahnsteig Gummersbach bzw. 6 d) Neubau je eines Wendegleises in Gummersbach und in Marienheide + Ausbau des Bahnhofs in Marienheide

Im Gebiet des Märkischen Kreises entsteht kein Ausbaubedarf.





# INFRASTRUKTURMAßNAHMEN ZUR REALISIERUNG DER S-BAHN

Die folgenden Infrastrukturmaßnahmen sind zwingend erforderlich, wenn die S-Bahn bis Gummersbach bzw. Marienheide geführt werden soll. Hierbei sind die Planfälle 6 a und 6 d bis auf die letzten zwei Spiegelstriche identisch:

### ■ Streckenausbauten:

- Elektrifizierung der Strecke ab Köln Frankfurter Straße bis Gummersbach bzw. Marienheide
- Anpassung der Leit- und Sicherungstechnik auf der Strecke
- Errichtung von zwei Unterwerken bis Gummersbach
- Errichtung eines Ausziehgleises in Porz-Heumar für die Abfallwirtschaftsbetriebe Köln, um ein Rangieren außerhalb des Streckengleises zu ermöglichen

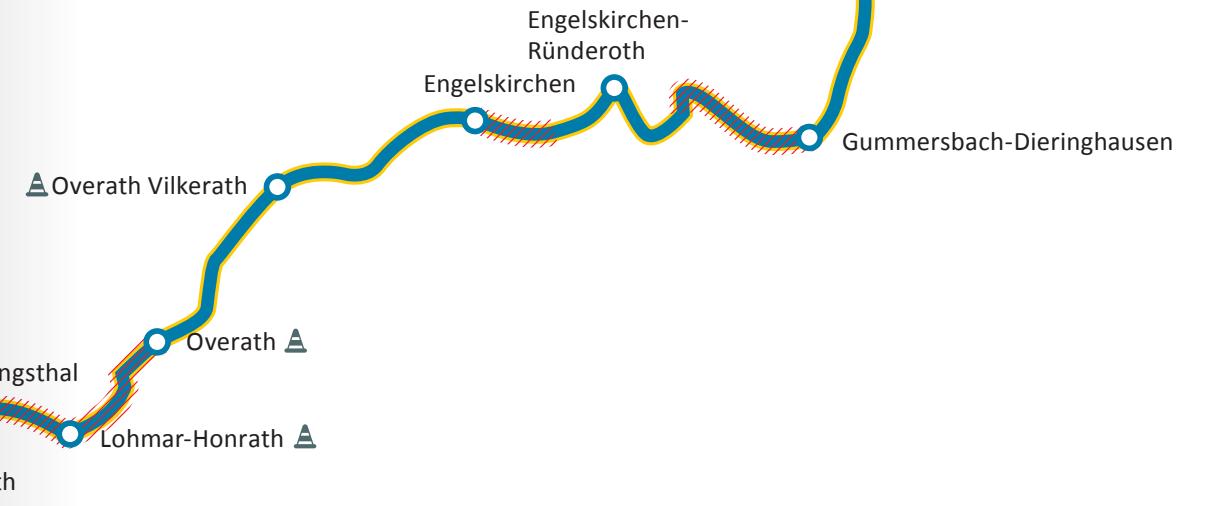
### ▨ Zweigleisiger Ausbau einzelner Streckenabschnitte:

- Herstellung der Zweigleisigkeit im Bereich Hoffnungsthaler Tunnel mit einhergehender Sanierung
- Errichtung des Begegnungsabschnitts Engelskirchen
- Zweigleisiger Ausbau zwischen Osberghausen und Dieringhausen



### ▲ Stationsbezogene Umbauten:

- Umbau des Haltepunkts Rösraht-Stümpen zum Kreuzungsbahnhof
- Umbau des Haltepunkts Lohmar-Honrath zum Kreuzungsbahnhof
- Neubau des Kreuzungsbahnhofs Overath Vilkerath
- Errichtung von Abstellgleisen östlich und westlich des Bahnhofs Gummersbach
- Für Planfall 6 a: Verlängerung des Bahnsteigs am Gummersbacher Bahnhof um 50 Meter
- Für Planfall 6 d: Bau je einer Wendeanlage in Gummersbach und Marienheide sowie Ausbau des Bahnhofs Marienheide



# VIELE PARTNER FÜR EIN ZIEL

Um den Ausbau der Oberbergischen Bahn über die Grenzen von Gebietskörperschaften und Parteien hinweg mit Nachdruck voranzutreiben, hat sich im Herbst 2017 das Bündnis Oberbergische Bahn gegründet.

Diesem gehören neben NVR und DB die Kommunen Engelskirchen, Gummersbach, Marienheide, Rösrath, Overath, Köln und Lohmar, die Industrie- und Handelskammer zu Köln sowie der Oberbergische Kreis, der Rhein-Sieg-Kreis und der Rheinisch-Bergische Kreis an.

NVR-Geschäftsführer Dr. Norbert Reinkober verspricht: **„Gemeinsam mit den Akteuren in der Region werden wir die Oberbergische Bahn zu einer leistungsfähigen S-Bahn ausbauen.“**



Kooperationspartner für die Machbarkeitsstudie:



## ● ● ● Impressum

Nahverkehr Rheinland GmbH,  
Glockengasse 37–39, 50667 Köln  
[www.nvr.de](http://www.nvr.de)

Geschäftsführer: Dr. Norbert Reinkober –  
Heiko Sedlaczek – Michael Vogel  
Vorsitzender der Gesellschafterversammlung:  
Stephan Santelmann  
Vorsitzender des Aufsichtsrats: Dierk Timm

Bildnachweise:  
S.3: Deutsche Bahn AG/Georg Wagner;  
alle weiteren Bilder: NVR/Smilla Dankert

Planungsstand Januar 2021,  
1. Auflage