

Presseinfo

Zweckverband
Schienenpersonennahverkehr
Rheinland-Pfalz Nord

Bahnhofplatz 9
56068 Koblenz

T 0261.30 29 18-10
F 0261.291 41 13 59

presse@spnv-nord.de
www.spnv-nord.de

Verbandsvorsteher
Landrat Achim Hallerbach

Verbandsdirektor
Thorsten Müller

Koblenz, 18.02.2026 – 2/2026

Wie geht es weiter auf der Siegstrecke?

Siebenmonatige Sanierung der Bahnstrecke ab Dezember 2026 – Perspektive des RE 9 (Rhein-Sieg-Express) ab 2033

Im Dezember 2026 beginnt eine fast siebenmonatige Sperrung der Siegstrecke zwischen Siegen und Hennef (Sieg). Die Wiederinbetriebnahme ist für Juli 2027 vorgesehen. Die Deutsche Bahn führt in diesem Zeitraum eine Vielzahl von Instandhaltungsmaßnahmen und Ersatzinvestitionen durch, um die Infrastruktur für die kommenden Jahrzehnte zu sichern.

„Uns erreichen immer wieder Fragen zur langen Sperrzeit im Jahr 2027, aber auch grundsätzlich zur Zukunft der Siegstrecke“, sagt Achim Hallerbach, Verbandsvorsteher des Zweckverbands Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord (SPNV-Nord), der Besteller und Organisator der Zugleistungen im Nahverkehr auf der Schiene im Norden von Rheinland-Pfalz ist. „Viele Anwohner der Siegstrecke sind verunsichert und besorgt. Als SPNV-Nord ist es uns sehr wichtig, in die Kommunikation zu gehen, sobald uns neue Informationen vorliegen.“

Geplante Maßnahmen während der Sanierung

Die DB InfraGO will im Rahmen der knapp siebenmonatigen Sperrung möglichst viele Maßnahmen umsetzen. Geplant sind die Erneuerung von 24 Kilometern Gleise, die Modernisierung von 20 Weichen, die Erneuerung von drei Eisenbahnbrücken und zwei kleineren Straßenbrücken, Bahnsteigverlängerungen an drei Bahnhöfen, die Erneuerung des Bahnhofs Eiserfeld und Fertigstellung der Stationsmaßnahmen im Bahnhof

Brachbach, die Erneuerung von Bahnübergängen, Arbeiten an der Leit- und Sicherungstechnik, Felshangsicherungen und die Prüfung von Tunneln und Brücken. Laut Aussagen der DB sei der zweigleisige Ausbau der Streckenabschnitte zwischen Blankenberg und Merten sowie zwischen Schladern und Rosbach zwar Teil des Bundesverkehrswegeplanes, es liege aber kein Planungsauftrag durch den Bund an die DB vor. Selbst bei einer kurzfristigen Planungsaufnahme müssten noch diverse Planungsphasen bis zu einem Baubeginn durchlaufen werden. Nach einer Vorplanung erfolge ein Planfeststellungsverfahren, um das Baurecht zu erlangen. Eine Realisierung im Rahmen der Sanierung 2027 sei somit laut DB ausgeschlossen.

„DB InfraGO hat uns gegenüber sehr klar formuliert, dass in den kommenden Jahren massiv in die Infrastruktur der Siegstrecke investiert werden muss“, sagt Thorsten Müller, SPNV-Nord-Verbandsdirektor. „Die lange Sperrung 2026/27 ist laut DB InfraGO notwendig, um diese grundlegende Instandsetzung konzentriert und effizient umzusetzen. Natürlich versuchen alle Beteiligten, die Auswirkungen so gering wie möglich zu halten – Einschränkungen lassen sich aber leider nicht vermeiden.“

Die ursprünglichen Planungen hatten eine Sperrung zwischen Siegen und Troisdorf vorgesehen. Der Sperrabschnitt konnte nach Verhandlungen mit der DB InfraGO im Sinne der Fahrgäste eingekürzt werden. Dazu Dr. Norbert Reinkober, Geschäftsführer von go.Rheinland: „Die Sanierung des maroden Schienennetzes ist leider dringend notwendig. Wir sind allerdings sehr froh darüber, dass wir es im Sinne unserer Fahrgäste gemeinsam mit den Verantwortlichen von DB InfraGO geschafft haben, den Sperrabschnitt einzukürzen. Dies ist eine sehr gute Nachricht für viele unserer Fahrgäste aus dem Rhein-Sieg-Kreis.“

Ersatzkonzepte während der Sperrung

Die Strecke Hennef (Sieg) – Siegen ist vom 11. Dezember 2026 bis zum 9. Juli 2027 voll gesperrt. An einigen Tagen kommt es zudem zu Sperrerverweiterungen zwischen Hennef und Siegburg/Bonn bzw. Troisdorf. Die S-Bahnen S 12 und S 19 entfallen zwischen Hennef (Sieg) und Au (Sieg). Der RE 9 verkehrt lediglich zwischen Aachen und Köln und fällt zwischen Köln und Siegen komplett aus. Der Bahnhof Betzdorf ist für die RB 96 und RB 97 anfahrbar sowie Au (Sieg) aus Richtung Altenkirchen für die RB 90.

Für die entfallenden Linien zwischen Hennef (Sieg) und Siegen wird ein Schienenersatzverkehr (SEV) eingerichtet. DB InfraGO und die mitbeteiligten Aufgabenträger SPNV-Nord, go.Rheinland und der Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) erarbeiten derzeit in enger Abstimmung ein umfassendes Ersatzkonzept. Alle ausfallenden Fahrten werden ersetzt.

„Zudem planen wir Expressbusse zu den Hauptverkehrszeiten der Pendler, beispielsweise einen Expressbus aus dem Raum Altenkirchen in Richtung Hennef“, erklärt

SPNV-Nord Verbandsdirektor Thorsten Müller. „Diesen hatten wir bereits bei der dreiwöchigen Vollsperrung im vergangenen Sommer angeboten und haben damit gute Erfahrungen gemacht.“

„Für uns ist im Zusammenhang mit diesen Baumaßnahmen elementar, dass die Information der Fahrgäste und ein leistungsfähiger Schienenersatzverkehr bestmöglich ausgestaltet sind. Im Jahrzehnt der Baustellen unternehmen wir mit unseren Partnern alles, um die heftigen Auswirkungen für die Fahrgäste so verträglich wie nur irgend möglich zu halten“, betont go.Rheinland-Geschäftsführer Dr. Norbert Reinkober.

Mittelfristige Perspektive der Siegstrecke – Interimsvertrag bis 2033

Im Oktober 2025 haben die beteiligten Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr den Betrieb des Rhein-Sieg-Expresses (RE 9) an die DB Regio AG vergeben. Der neue Verkehrsvertrag ist ein Interimsvertrag und läuft seit Dezember 2025 für acht Jahre. Er beinhaltet die gewohnte Haltepolitik in Rheinland-Pfalz inklusive der bisherigen Halte in Brachbach, Kirchen, Betzdorf, Wissen sowie in Nordrhein-Westfalen in Au (Sieg) und alle bisherigen Takt-Fahrten des RE 9. Zukünftig werden ausschließlich Doppelstockzüge mit Lokomotiven der Baureihe 147 zum Einsatz kommen. Der neue Fahrplan bietet insbesondere in den späten Abendstunden und am Wochenende sowohl in Fahrtrichtung Köln als auch in Fahrtrichtung Siegen zusätzliche Fahrten an.

Langfristige Perspektive der Siegstrecke – Verkehrsvertrag ab 2033

In der Vergangenheit gab es immer wieder Berichte über mögliche Änderungen der Linienführung und Haltepolitik des RE 9 im Rahmen künftiger Fahrplankonzepte, insbesondere im Zuge des Folge-SPNV-Vertrags ab 2033. Dazu stellt der SPNV-Nord klar: „Das zwischenzeitlich diskutierte sogenannte „Längsflügel“ des RE 9 – also eine Aufteilung in einen schnellen und einen langsameren Zugteil ab Eitorf – wurde nicht weiterverfolgt. Stattdessen bleibt es bei einer klassischen Linienstruktur. Der Zug wird ohne Trennung der Fahrzeugeinheiten bis Siegen verkehren. Dafür sind entlang der Siegstrecke Bahnsteigverlängerungen vorgesehen, um die Kapazität insbesondere im Zulauf auf den Kölner Raum zu erhöhen.“

Des Weiteren betont Verbandsdirektor Müller: „Der SPNV-Nord setzt sich im Rahmen seiner Zuständigkeit dafür ein, dass es bei der gewohnten Haltepolitik des RE 9 auch nach 2033 bleiben wird. Wir wollen die heutige Fahrtenhäufigkeit und Reisezeit halten. Gleichzeitig ist abzusehen, dass zweigleisige Ausbauten der Siegstrecke bestenfalls ab den 2040er-Jahren möglich sein werden.“

Vermerk für die Presse

Bitte beachten Sie die gemeinsame Pressemitteilung von DB, go.Rheinland, NWL und SPNV-Nord zur Vergabe des RE 9 an DB Regio seit Dezember 2025 vom 23.10.2025. Sie ist u.a. auf der Webseite des SPNV-Nord unter Neuigkeiten sowie auf der Webseite von go.Rheinland veröffentlicht.

Ansprechpartner für die Medien:

SPNV-Nord

Thorsten Müller

Verbandsdirektor

Tel.: 0261/3029-1800

E-Mail: t.mueller@spnv-nord.de

Bettina Hauptmann

Kommunikation und Presse

Tel.: 0261/3029-1821

E-Mail: b.hauptmann@spnv-nord.de

go.Rheinland GmbH

Jessica Buhl

Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

Tel.: 0221/ 20808-57

presse@gorheinland.com