

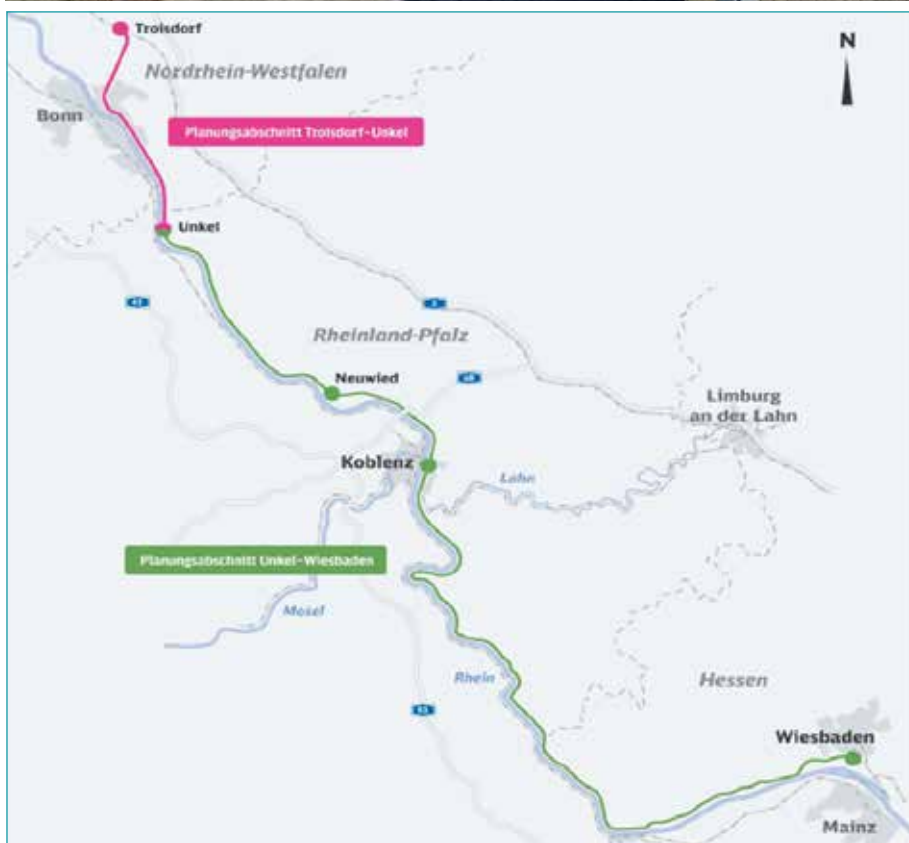
Generalsanierung „Rechter Rhein 2026“ Fluch oder Segen?

Im vergangenen Jahr hat die Bahn den Startschuss für die Generalsanierungen im deutschen Schienennetz gegeben. In den nächsten zehn Jahren werden viele Hauptstrecken jeweils für fünf Monate gesperrt. Die Generalsanierung der rechten Rheinstrecke ist für das zweite Halbjahr 2026 vorgesehen.

Würde Günter Jauch in seiner Sendung nach „Generalsanierung“ fragen, bräuchten die Teilnehmer vermutlich keinen Telefonjoker. Der Begriff – und was damit verbunden ist – dürfte den meisten in Deutschland mittlerweile bekannt sein, betrifft er doch viele Pendler, Fahrgäste, Gelegenheitsreisende und auch die Güterverkehrskunden bundesweit.

Den Auftakt erlebte im vergangenen Jahr die Riedbahn zwischen Frankfurt und Mannheim. Derzeit wird die Strecke zwischen Hamburg und Berlin generalsaniert, hier kommt es jedoch witterungsbedingt schon zu massiven Verzögerungen. In den folgenden zehn Jahren kommt der Fluch oder der Segen noch über viele andere stark belastete Strecken in Deutschland.

Hier im Westen ging es bereits im Februar 2026 los: Die Strecke Köln – Hagen wurde am 5. Februar komplett gesperrt und ab dem 10. Juli 2026 fällt dann der Startschuss auf der rechten Rheinseite zwischen Troisdorf und Wiesbaden. Die Sperrung dauert bis zum 11. Dezember 2026.



Die Karte* zeigt eine Übersicht über die gesamte gesperrte Strecke zwischen Troisdorf und Wiesbaden und den in dieser Ausgabe schwerpunktmäßig beschriebenen Abschnitt zwischen Troisdorf und Unkel. Der Bahnhof Troisdorf (Foto oben) ist weiterhin nutzbar, da hier die Züge von und nach Köln sowie zur Siegstrecke verkehren. Die Strecke von Neuwied über die Rheinbrücke Urmitz und Koblenz-Lützel nach Koblenz Hbf ist ebenfalls nicht befahrbar. Ab Koblenz Hbf können jedoch Züge ins Lahntal über die Horchheimer Brücke und Niederlahnstein verkehren. Bis zum 10. Juli 2026 erfolgen noch einige Vorarbeiten außerhalb des Gleisbereichs ohne verkehrliche Auswirkungen.

Zu dieser Ausgabe

Mit einer **RHEINSCHIENE extra** nimmt der VCD Regionalverband Köln in unregelmäßigen Abständen Stellung zu aktuellen verkehrspolitischen Themen in der Region Köln. Sie ergänzt die zweimal jährlich erscheinende gedruckte Ausgabe der **RHEINSCHIENE**.

Schwerpunkt diesmal: die Generalsanierung auf der rechtsrheinischen Bahnstrecke im zweiten Halbjahr 2026.

Und ab 2028 geht es auf der anderen Rheinseite massiv weiter:

- Vom 4. Februar bis zum 7. Juli 2028 haben wir die Generalsanierung „Linker Rhein“ bei uns „zu Gast“,
- postwendend geht's ab dem 15. September 2028 weiter mit den Kölner Brücken. Hierüber haben wir in unserer **RHEINSCHIENE extra/20** ausführlich berichtet.

Wie auch bei der Generalsanierung Köln – Hagen, erstreckt sich die Generalsanierung Rechter Rhein auf eine komplette Strecke, und zwar Troisdorf – Bonn-Beuel – Oberlahnstein – Wiesbaden, und umfasst satte 165 Kilomdeter. In dieser **RHEINSCHIENE extra** betrachten wir hauptsächlich den Abschnitt bei uns in NRW zwischen Troisdorf und Unkel.

Wodurch zeichnet sich eine Generalsanierung aus?

- Eine **lange Baustelle** statt vieler klein-

teiliger Unterbrechungen,

- die **Komplettspernung** ganzer Strecken und Bahnhöfe statt nur eines Gleises,
- **gleichzeitiges Arbeiten** an allen Gewerken, also Gleisen, Weichen, Oberleitungen, Signalen, Bahnsteigen, Bahnübergängen und weiterer Infrastruktur,
- **kein kompletter Neubau**, sondern „nur“ eine Sanierung,
- mehr **Stabilität** bei den Fahrplänen und damit mehr Verlässlichkeit für die Reisenden sowie ein professioneller Schienenersatzverkehr (SEV) mit Bussen.

Was wird nun alles gemacht?

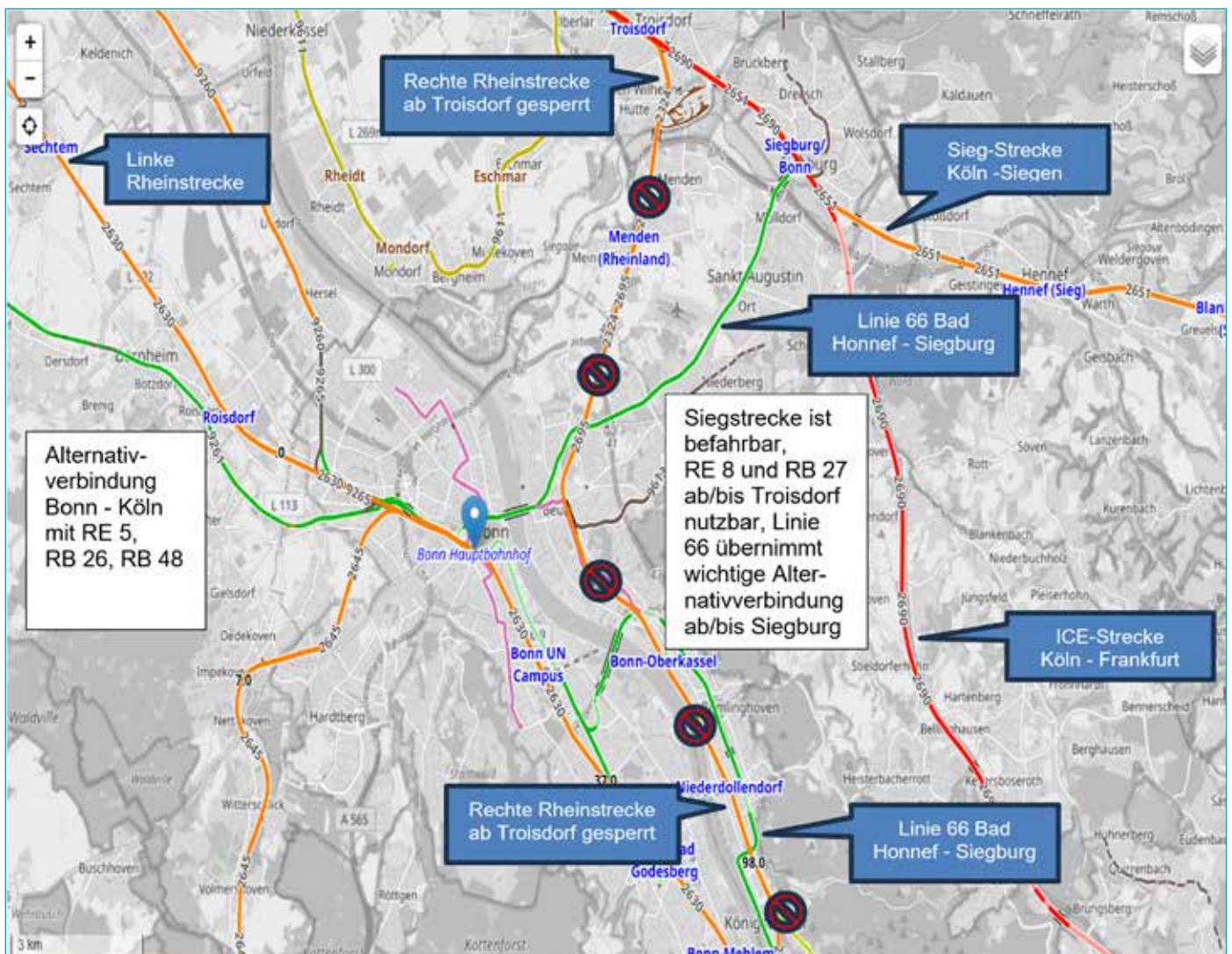
Kurze Antwort: Fast alles, aber nicht alles neu. Die „DNA“ einer Generalsanierung ist ja nicht der komplette Neubau von Strecken und Bahnhöfen, sondern die Sanierung – wie der Name schon sagt. Also wird an vielen, vielen Stellen überall an der Strecke, den Signalen, den Weichen,

den Gleisen, den Bahnübergängen, an der Oberleitung, an den Bahnhöfen, den Bahnsteigen und an vielem mehr gleichzeitig gearbeitet.

Die Bahnhöfe entlang der Strecke werden modernisiert und größtenteils auch barriere- oder zumindest stufenfrei werden. Zudem ist die Erneuerung von Personenunterführungen geplant, ebenso die Verlängerung der Bahnsteige. Auch das äußere Erscheinungsbild der Bahnhöfe wird durch moderne Beleuchtung, Möblierung und Wegeleitsysteme verbessert.

Ein paar Zahlen

Es werden insgesamt rund 80 Kilometer Gleise und 169 Weichen erneuert, 120 Kilometer Oberleitung neu errichtet, sieben Felshangsicierungen erstellt, zwölf Bahnübergänge erneuert. Es gäbe noch zahlreiche weitere Maßnahmen zu erwähnen.



Während der Generalsanierung kommt es zu erheblichen Veränderungen der Fahrgastströme vom Großraum Bonn zu den umliegenden Bahnhöfen an der Siegstrecke und der Linken Rhein-Strecke sowie der Linie 66 (Kartenquelle: OpenRailwayMap).



Beispielskizze der Busflotte für die Generalsanierung der rechten Rheinstrecke*

Hätten Sie´s gewusst?

Im Zeitraum zwischen 6:00 und 22:00 Uhr verkehren auf der rechten Rheinstrecke zwischen Troisdorf und Neuwied rund 200 Züge (Güterzüge, Nahverkehrszüge und sonstige) in beiden Fahrtrichtungen. Das ist schon eine ganze Menge an Fahrten, die nun ab dem 10. Juli umgeroutet werden oder ausfallen müssen.

Wie kommen die Reisenden dann nach Köln oder Bonn-Beuel?

Einfache Antwort: Im Prinzip gar nicht oder nur auf Umwegen. Aber schauen wir uns das mal im Einzelnen an.

Nochmal zur Erinnerung: Es fahren keine Züge im gesamten Abschnitt Wiesbaden – Koblenz – Neuwied – Bonn-Beuel

el – Troisdorf. Erst ab Troisdorf besteht wieder die Möglichkeit, mit Zügen nach Köln zu fahren.

Die Regionalzüge RE 8 und die RB 27 verkehren nur ab oder bis Köln Messe/Deutz und zeitweise ab oder bis Troisdorf.

Was also wird mit einer hohen Wahrscheinlichkeit eintreten (gilt natürlich auch immer für die Gegenrichtung)? Klar, viele Pendler und Fahrgäste werden auf das Auto wechseln, ein Teil wird verstärkt Homeoffice machen, aber niemand wird fünf Monate am Stück wegen der Baustelle Urlaub machen.

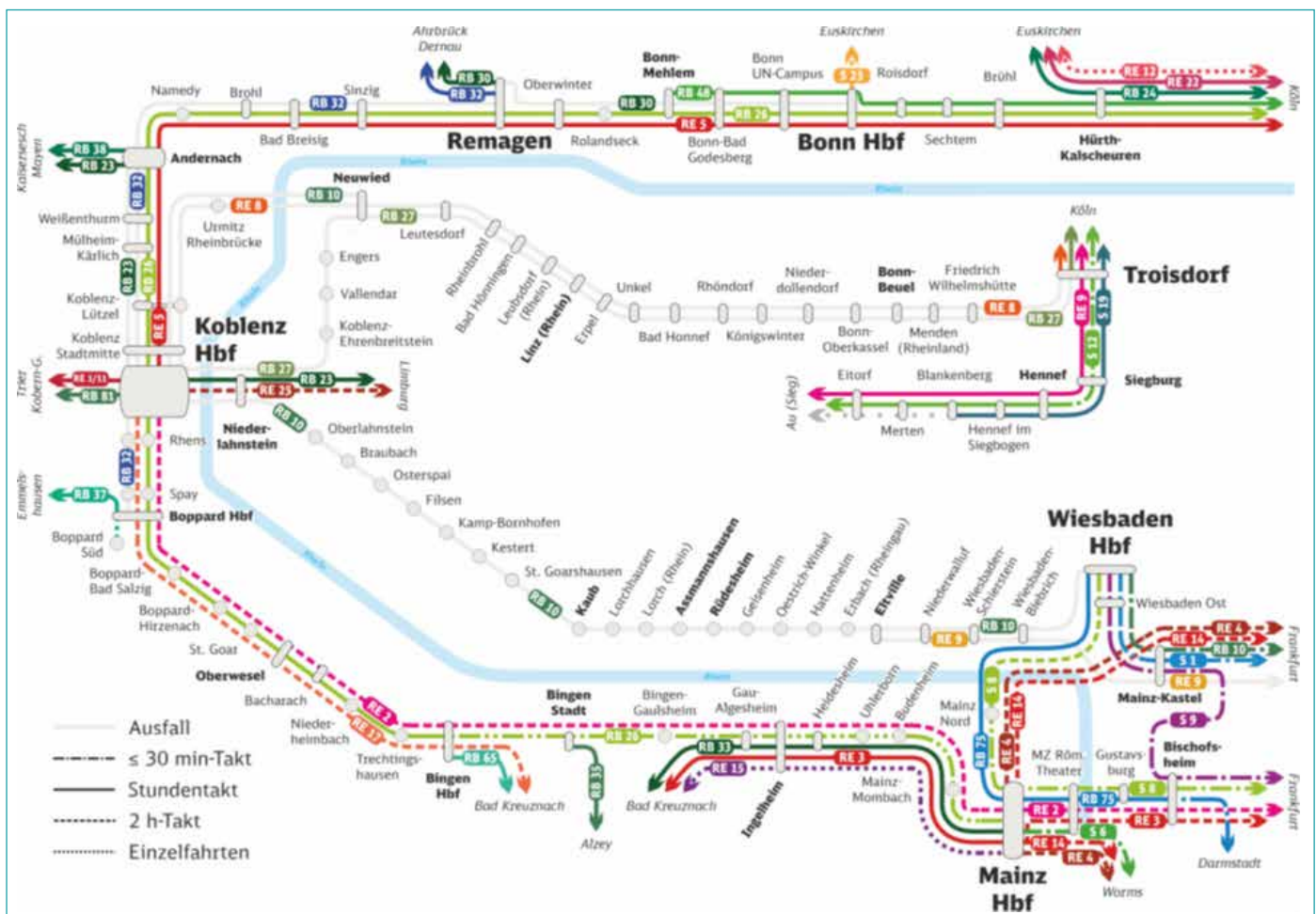
Die „zugtreuen“ Fahrgäste südlich von aus dem Stadtgebiet und südlich von Bonn-Beuel werden mit der Linie 66 bis Bonn Hbf fahren und dort in die RE 5, RB 26 und RB 48 umsteigen. Ein anderer Teil wird bis Siegburg (mit der Linie 66)

oder bis Troisdorf mit dem Auto oder Bus fahren und dort umsteigen.

Die heute schon (über)vollen Bahnen der Linie 66 werden also zusätzlich „belastet“ mit weiteren Fahrgästen. Wenn es also zu keinen Verstärkungen und zusätzlichen Fahrten kommt, wird es sehr ungemütlich und die täglichen Fahrten zur Arbeit oder Schule oder Uni könnten zur Tortur werden.

Schienenersatzverkehr

Natürlich gibt es auch einen groß angelegten Schienenersatzverkehr mit Bussen zwischen Koblenz, Unkel, Bonn-Beuel und Troisdorf. Hier verkehren die Ersatzbusse im 15-Minutentakt. Es gibt einen Ersatzbus für den RE 8, der bis Bad Honnef auf allen Stationen wie der reguläre Zug



Die Karte zeigt, welche Zuglinien während der Generalsanierung links- und rechtsrheinisch noch verkehren.*

hält. Zusätzlich gibt es einen Expressbus RE 8X, der ebenfalls bis Bad Honnef auf allen Stationen hält, dann aber ohne weiteren Halt bis Ramersdorf fährt und von dort aus ebenfalls ohne Halt weiter bis Troisdorf.

Inwieweit ein Vorrang der Ersatzverkehr-Busse eingeräumt wird, etwa durch Extra-Busspuren oder Ampelvorrangschaltungen, ist derzeit unklar. Hier haben die beteiligten Städte und Kommunen noch einige Hausaufgaben zu machen.

Einige Informationen zum Busersatzverkehr

Es sollen moderne, barrierefreie Busse mit WLAN, USB-Ladesteckdosen, einheitlicher Beschriftung und Farbgebung zum Einsatz kommen, die auch über entsprechende Kundeninformationssysteme mit Anschlussangaben, Fahrtverlauf und weiteren Angaben verfügen. Vergleiche dazu die Skizze auf Seite 3.



Einheitliche Ausstattung der Haltestellen für den Schienenersatzverkehr: Für alle Ersatzhaltestellen, die von den Bussen des Schienenersatzverkehrs angefahren werden, gibt es ein einheitliches Layout. Wegeleitung und Haltestellenmast gehören zur Basisausstattung jeder Haltestelle. Mobile Wartehallen, Sitzmobiliar, Mobile Fahrradbügel, Abfallbehälter, E-Paper für Echtzeitdaten und Verschattung können optional eingerichtet werden. Oben als Beispiel die Ausstattung der Haltestellen bei der bereits erfolgten Generalsanierung der Riedbahn aus dem Jahre 2025.*

Fazit

Alle Bahnbenutzer wünschen sich für die Zukunft eine Bahn, die pünktlicher, verlässlicher und möglichst in hohem Takt verkehren soll. Für die Versäumnisse der Politik in den letzten zwanzig bis dreißig Jahre müssen nun die Fahrgäste den Kopf hinhalten und die umfangreichen

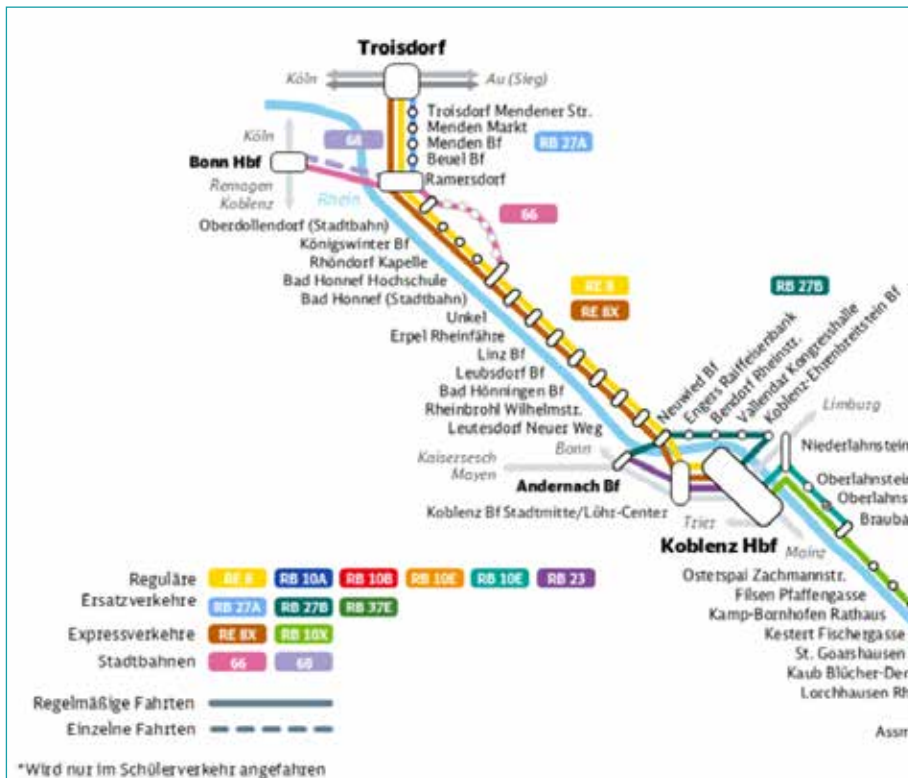
und „schmerzhaften“ Baumaßnahmen werden ebenso auf dem Rücken der Reisenden ausgetragen. Dass gebaut und instandgesetzt werden muss, ist allerorten unstrittig. Es gilt jedoch, möglichst sinnvolle, durchdachte und kundenfreundliche Lösungen für diese „Pein“ zu finden.

Hierfür werden wir vom VCD Köln und Bonn unsere Kräfte einsetzen, damit

der Fahrgast am Ende nicht sprichwörtlich unter die Räder kommt, denn er hat keine Lobby, keinen „Anwalt“ und ist den Planungen der Verantwortlichen bei den Verkehrsverbänden und der DB InfraGO schutzlos ausgesetzt.

Positiv zu erwähnen ist, dass durch die Generalsanierung „Rechter Rhein“ die Planung und der Baufortschritt für die S 13 zwischen Troisdorf und Bonn-Beuel erheblich beschleunigt wird. Dadurch kann dieser Streckenabschnitt ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2026 von der S 13 und der RB 27 zwei Jahre früher als geplant genutzt werden. Eine gute Investition in die Zukunft, denn im Rahmen der Generalsanierung „Linker Rhein“ ab Februar 2028 wird die zusätzliche Fahrmöglichkeit mit der S 13 dringend benötigt.

Herbert Dopstadt,
VCD-Arbeitskreis ÖPNV



Liniennetzplan für den Ersatzverkehr während der Sperrung der rechtsrheinischen Bahnstrecke zwischen Troisdorf und Wiesbaden (Ausschnitt)*

* © DB InfraGO, Präsentation vom 22. Januar 2026 zur Generalsanierung „Rechter Rhein“ rechter-rhein.deutschebahn.com/downloads

Impressum

Herausgeber:
VCD – Verkehrsclub Deutschland – Regionalverband Köln e. V., Alte Feuerwache, Melchiorstraße 3, 50670 Köln
Redaktion (v. i. S. d. P.):
Reiner Kraft, Markus Meurer, Christoph Reisig, Nicolas Sommer
E-Mail: rheinschiene@vcd-koeln.de