

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Volker Beck (Köln),
Bettina Herlitzius, Dr. Valerie Wilms, weiterer Abgeordneter
und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 17/8063 –**

Leistungsfähigkeit des Eisenbahnknotens Köln

Vorbemerkung der Fragesteller

Der Eisenbahnknoten Köln ist einer der am stärksten belasteten Knoten im deutschen Eisenbahnnetz. So erreichen allein den Kölner Hauptbahnhof werktäglich 1 060 Personenzüge; davon sind rund 900 Züge des Nahverkehrs. Mit rund der Hälfte aller Zugbewegungen sind die S-Bahn-Gleise 10 und 11 das Rückgrat des Nahverkehrssystems im Hauptbahnhof, so dass sich hier Zugfolgezeiten von unter drei Minuten ergeben. Geringfügige Betriebsstörungen an dieser Stelle führen schnell zu einem Dominoeffekt und pflanzen sich im Netz fort.

Neben den schon heute überlasteten Personenverkehrsanlagen des Hauptbahnhofs haben auch die Zulaufstrecken im Verdichtungsraum Köln abschnittsweise ihre Kapazitätsgrenze erreicht.

Der umfangreiche Schienenpersonenfern- und -nahverkehr (SPFV und SPNV) wird durch zwei europäische Güterverkehrskorridore, die durch den Knoten Köln führen, überlagert.

Einer Angebotsausweitung im SPNV oder der Einführung neuer internationaler ICE-Verbindungen, wie in der geplanten Relation Frankfurt–Köln–London, sind enge Grenzen gesetzt. Auch das Wachstum im Schienengüterverkehr (SGV) führt im Bahnknoten Köln bereits heute zu Trassenkonflikten. Es ist absehbar, dass die vorhandene Eisenbahninfrastruktur im Verdichtungsraum Köln das prognostizierte Wachstum im Schienenverkehr nicht aufnehmen kann.

Der Zweckverband Nahverkehr Rheinland und die Deutsche Bahn AG (DB AG) gaben daher eine umfassende „Knotenanalyse“ in Auftrag, mit der die betrieblichen Schwachstellen aufgezeigt und gleichzeitig betriebliche und infrastrukturelle Maßnahmen zur Steigerung der Leistungsfähigkeit im Knoten Köln abgeleitet werden sollen.

Auf Basis der Mitte Juni präsentierten Analyse sollen kurz-, mittel- und langfristige Infrastrukturprojekte entwickelt werden, um die Kapazitäten des Ei-

senbahnknotens Kölns entscheidend zu erhöhen und damit zukunftsfähig zu machen.

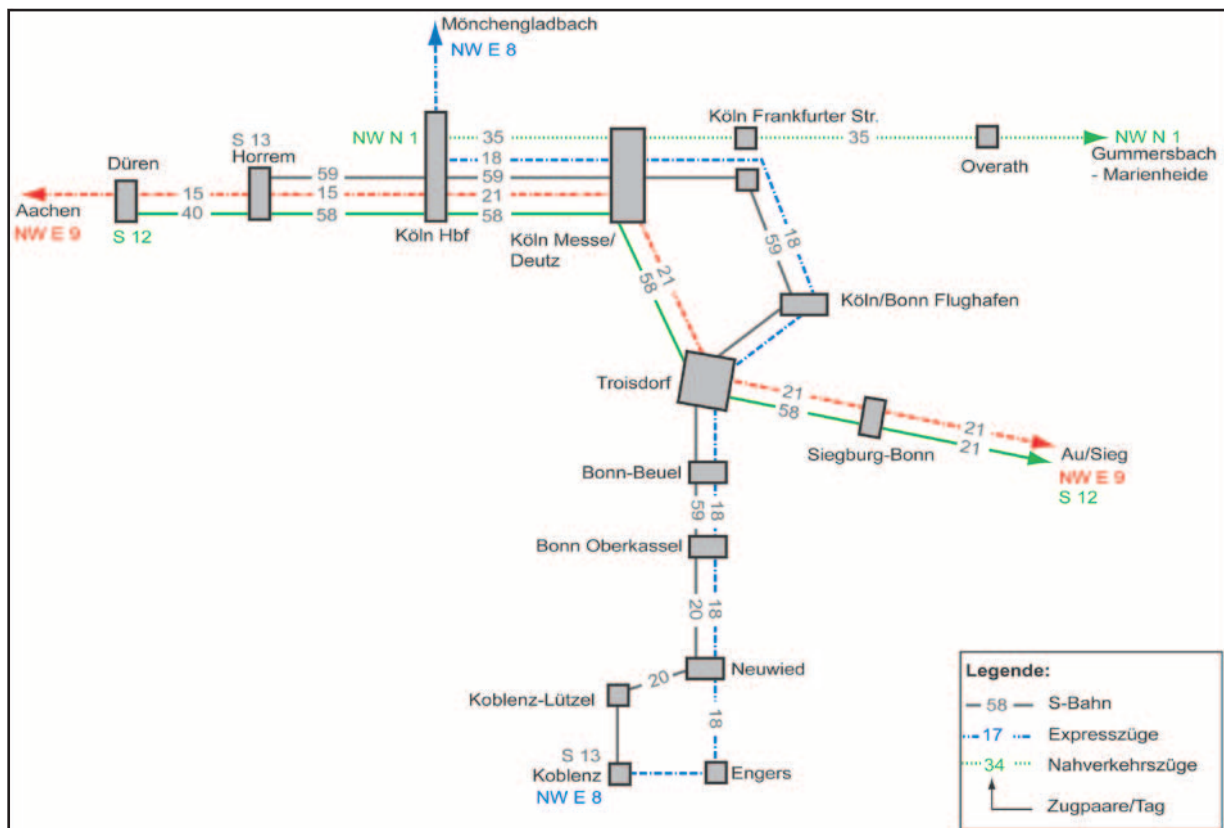
1. Auf welchen Streckenabschnitten im Bahnknoten Köln und den Zulaufstrecken kommt es aus Sicht der Bundesregierung bereits heute zu Trassenkonflikten oder ist die Betriebsqualität unzureichend, und auf welchen ist dies bis 2025 zu erwarten?

Welche Zugbelegung im SPNV, SPFV und SGV ergibt sich heute auf diesen Abschnitten, und welche ist bis 2025 zu erwarten?

Im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) liegen keine Erkenntnisse über derzeit bestehende Trassenkonflikte auf den Eisenbahnstrecken der DB Netz AG vor.

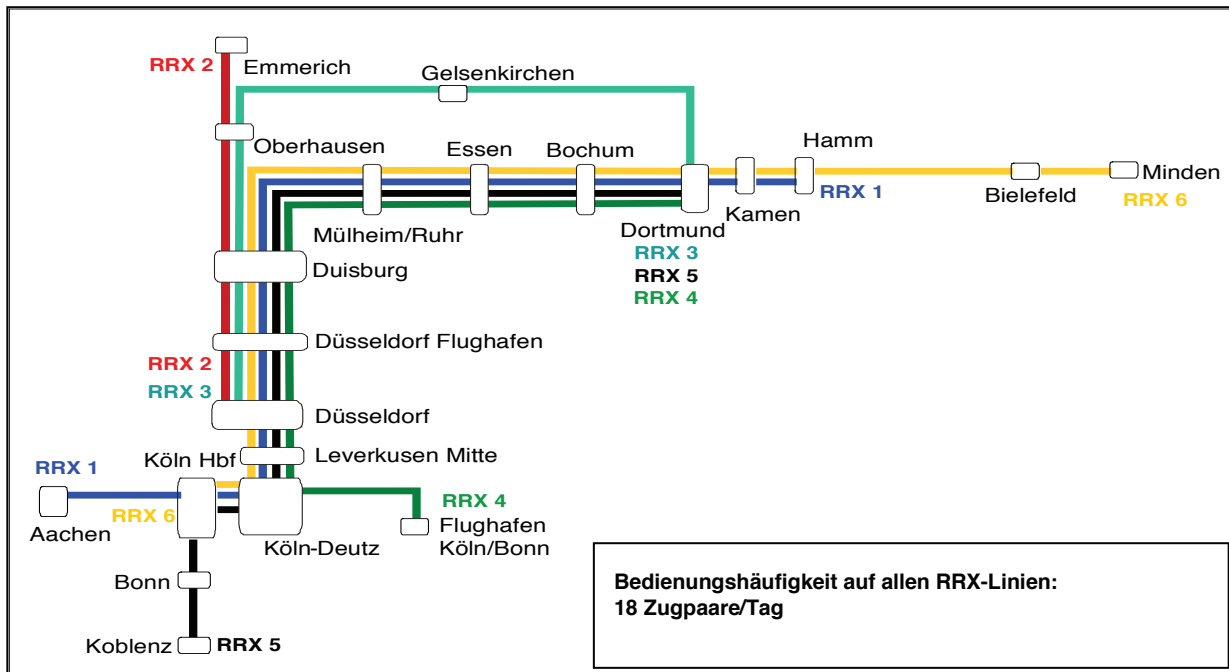
Die Ergebnisse der Bedarfsplanüberprüfung 2010 für das Prognosejahr 2025 haben deutlich gemacht, dass für den Korridor Köln–Rhein/Main–Rhein/Neckar–Karlsruhe bislang geeignete verkehrliche Konzepte fehlen. Dies betrifft auch den Streckenabschnitt Köln–West–Bad Godesberg.

Bei der Bedarfsplanüberprüfung wurde beim Schienenpersonennahverkehr (SPNV) grundsätzlich von dem Bedienungsangebot gemäß Fahrplan 2007 (Basisjahr der der Bedarfsplanüberprüfung zugrunde liegenden Verkehrsanalyse) ausgegangen. Änderungen gegenüber dem Fahrplan 2007 wurden immer dort berücksichtigt, wo Änderungen in der für das Jahr 2025 angenommenen Eisenbahninfrastruktur gegenüber dem Status quo 2007 unterstellt wurden. Dies betrifft im Knotenbereich Köln zunächst die Herstellung systemeigener S-Bahnstrecken zwischen Troisdorf und Bonn Oberkassel. Hierbei wurde beim SPNV-Regionalverkehr von dem unten dargestellten Bedienungsangebot ausgegangen.



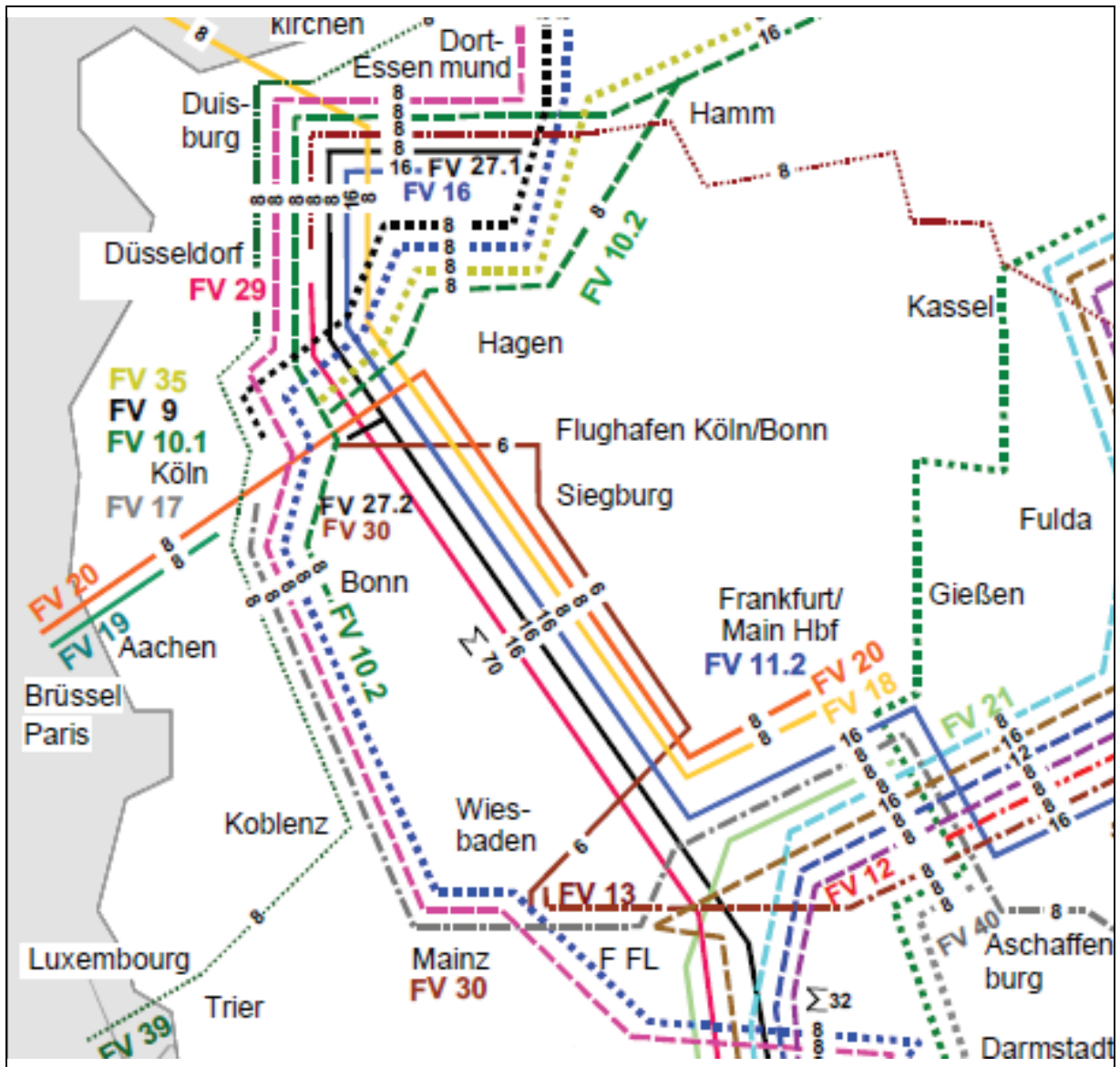
Bedarfsplanüberprüfung 2010: Bedienungsangebot/Tag der S-Bahn und des SPNV-Regionalverkehrs auf der Achse Aachen–Köln–Koblenz (Prognosehorizont 2025)

Weiterhin wurde bei der Bedarfsplanüberprüfung von der Realisierung des Rhein-Ruhr-Express (RRX) mit dem unten dargestellten Bedienungsangebot ausgegangen.



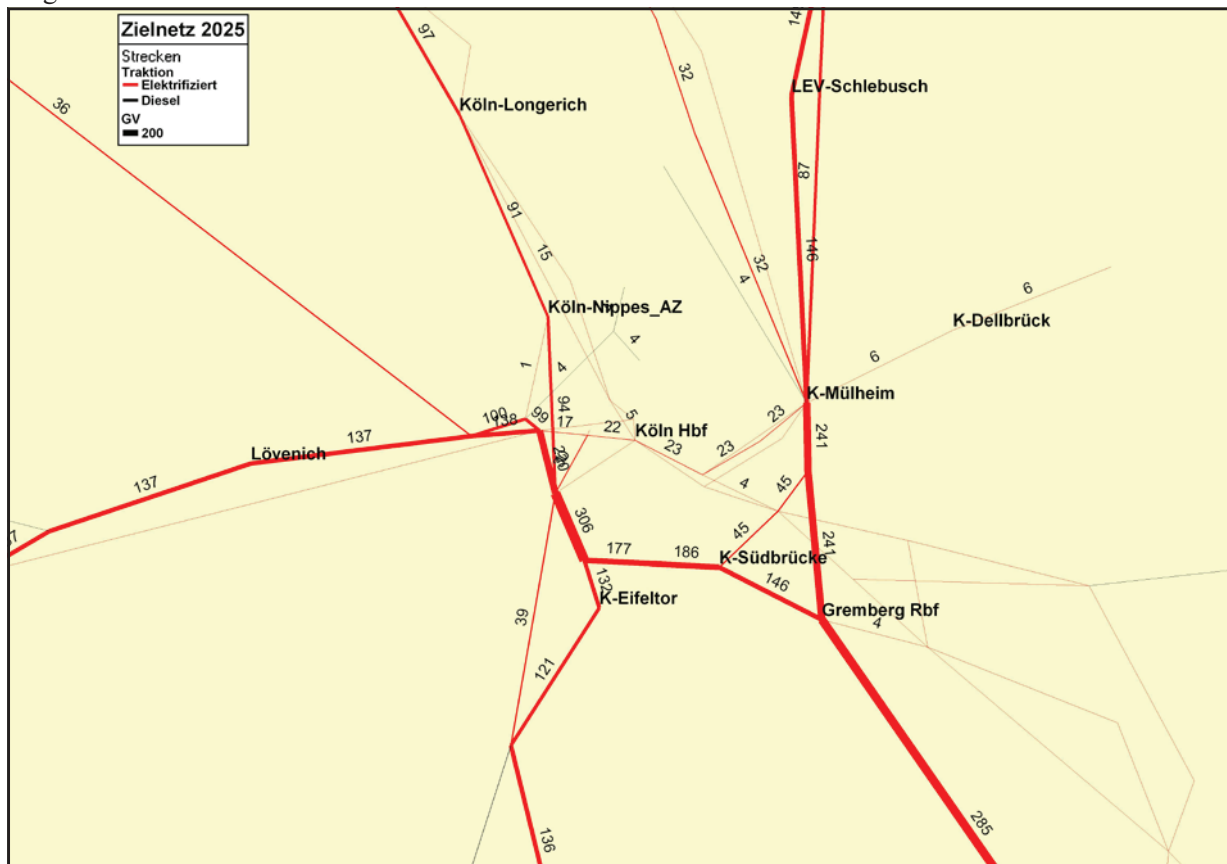
Bedarfsplanüberprüfung 2010: Bedienungsangebot RRX (Prognosehorizont 2025)

Durch die einzelnen RRX-Linien werden die derzeitigen in dem betreffenden Teilnetz verkehrenden Regional-Express-Linien ersetzt. Das Bedienungsangebot der Regionalbahnlinien wurde gegenüber dem Fahrplan 2007 nicht geändert. Das für den Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) angenommene Bedienungsangebot ist in unten stehender Abbildung dargestellt.



Bedarfsplanüberprüfung 2010: Bedienungsangebot/Tag SPFV (Prognosehorizont 2025, Zielnetz gemäß Bedarfsplanüberprüfung)

Die Schienengüterverkehr-(SGV)-Nachfrage ist in nachfolgender Abbildung dargestellt:



Bedarfsplanüberprüfung 2010: Nachfrage SGV/Tag (Prognosehorizont 2025, Zielnetz gemäß Bedarfsplanüberprüfung)

2. Mit welchen Maßnahmen des Bedarfsplans Schiene will die Bundesregierung die Leistungsfähigkeit im Bahnknoten Köln verbessern, und welchen Effekt erzielen die geplanten Infrastrukturprojekte aus dem Blickwinkel der Steigerung der Leistungsfähigkeit und die Verbesserung der Betriebsqualität?
3. Für welche Maßnahmen des Bedarfsplans Schiene im Eisenbahnknoten Köln liegt bereits eine Finanzierungsvereinbarung vor, und für welche ist der Abschluss einer solchen in naher Zukunft geplant?
Wie hoch ist das Investitionsvolumen für alle geplanten Projekte im Verdichtungsraum Köln?
4. Wann rechnet die Bundesregierung mit der Inbetriebnahme der im Bedarfsplan Schiene enthaltenen Vorhaben zur Kapazitätssteigerung im Bahnknoten Köln?

Die Fragen 2 bis 4 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Knoten Köln wurde und wird im Rahmen des Bedarfsplans Schiene kontinuierlich ausgebaut. In der Vergangenheit erfolgte das zur Verbesserung der Einführung der 2002 in Betrieb genommenen Neubaustrecke (NBS) Köln–Rhein/Main und unter Berücksichtigung weiterer Verkehrszuwächse und im Vorgriff auf das Bedarfsplanprojekt RRR.

Im Einzelnen wurden folgende Maßnahmen umgesetzt:

In Köln-Mülheim wurde eine konfliktfreie Einfädelung der Züge aus Köln Messe/Deutz (tief) in Richtung Düsseldorf und Wuppertal erreicht. Der zweigleisige Ausbau im Abschnitt Köln-Mülheim–Köln Messe/Deutz (tief) wurde im Jahr 2007 abgeschlossen und zum Fahrplanwechsel im Dezember 2007 in Betrieb genommen.

Bis Dezember 2009 erfolgte der zweigleisige Ausbau im südlichen Abschnitt von Köln Messe/Deutz (tief) mit höhengleicher Anbindung an den Abzweig Gummersbacher Straße. In Köln Messe/Deutz (hoch) wurden 2010 die Bahnsteige 1 und 3 (ICE-Langzug tauglich) verlängert.

Im Ergebnis wurde eine wesentliche Verbesserung der Verkehrsführung in der Süd-Nord-Relation erreicht. Damit sind weitere Trassen auch für Züge vom Flughafen Richtung Köln City möglich und die Kapazität des Knotens Köln wurde verbessert. Die Kapazität im Knoten Köln wurde verbessert, weil mehr Fern- und Nahverkehrszüge auf dieser Strecke den Bahnhof Köln-Deutz (tief) anfahren können (anstatt des Kölner Hauptbahnhofs); somit ist eine Entlastung der Hohenzollernbrücke und des Hauptbahnhofs Köln möglich.

Ein weiterer Ausbau des Bahnknotens Köln erfolgt im Rahmen des Bedarfsplanprojekts RRX durch den viergleisigen Ausbau zwischen Köln und Düsseldorf.

Damit die DB AG die Planungen für das Bedarfsplanvorhaben RRX schnell aufnehmen konnte, hatte der Bund Planungskosten in Höhe von 20 Mio. Euro vorab übernommen und stellt weitere 15 Mio. Euro Planungsmittel im Rahmen der Anpassungsvereinbarung 2011 bereit.

Die DB AG hat 2011 Planfeststellungsverfahren für drei Abschnitte des RRX zwischen Köln-Mülheim und Langenfeld-Berghausen eingeleitet. Der Abschluss von Finanzierungsvereinbarungen einschließlich belastbarer Kostenaussagen hängt maßgeblich von der Erlangung des Baurechts und den dann vorliegenden sachlichen und haushaltsmäßigen Voraussetzungen ab.

Zu weiteren Maßnahmen im Knoten Köln wird auf die Antwort zu den Fragen 8 und 9 verwiesen.

5. Hält die Bundesregierung die im Bedarfsplan Schiene enthaltenen Infrastrukturvorhaben zur Verbesserung der Betriebssituation im Knoten Köln für ausreichend, um das prognostizierte Wachstum im Schienenverkehr aufzunehmen (Begründung)?

Ja. Zur Begründung wird auf die Antwort zu den Fragen 2 bis 4 verwiesen.

6. Wie beurteilt die Bundesregierung die Ergebnisse der vom Zweckverband Nahverkehr Rheinland (NVR) und der DB AG beauftragten Knotenanalyse, insbesondere mit Blick auf den aufgezeigten Zeithorizont zur Umsetzung des Maßnahmenbündels?

Die Bundesregierung war daran nicht beteiligt und beurteilt folglich diese Analyse nicht.

7. Welche der in der Untersuchung des NVR vorgeschlagenen Ausbauprojekte im Eisenbahnknoten Köln sind nicht Bestandteil des aktuellen Bedarfsplans Schiene, und welches Investitionsvolumen ist für deren Umsetzung aufzubringen?

Es wird auf die Antworten zu den Fragen 2 bis 4 und 6 verwiesen. Bewertungen und Vergleiche mit der o. g. Knotenanalyse erfolgen deshalb nicht.

8. Welche Aktivitäten entwickelt die Bundesregierung, um die vom NVR benannten Vorhaben in den Bedarfsplan Schiene aufzunehmen?
Welche der aufgeführten Projekte beabsichtigt die DB AG mit ihrem Wachstumsprogramm voranzutreiben?
9. Welche der in der Knotenpunktuntersuchung von NVR und DB AG aufgeführten Ausbaumaßnahmen sind aus Sicht der Bundesregierung eher kurzfristig, und welche eher mittel- bis langfristig umzusetzen?

Die Fragen 8 und 9 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die DB Netz AG hat 2009 ein unternehmensinternes „Wachstumsprogramm“ für die mittelfristige Entwicklung eines Ost- und eines Westeisenbahnkorridors entwickelt. Das BMVBS hat auf Bitten der DB AG und in enger Zusammenarbeit mit ihr 2010/2011 eine Untersuchung des DB-Wachstumsprogramms nach der Methodik der Bundesverkehrswegeplanung durchgeführt. Dabei konnte für den Ostkorridor die Wirtschaftlichkeit nachgewiesen werden, nicht aber für den Westkorridor. Das DB-Wachstumsprogramm in seiner Gesamtheit ist nicht Bestandteil des Bedarfsplans für die Schienenwege des Bundes. Damit besteht auch unabhängig von der fehlenden Wirtschaftlichkeit des Westkorridors gegenwärtig keine Grundlage für eine Bundesfinanzierung.

Sowohl die 2010 abgeschlossene Überprüfung des Bedarfsplans für die Schienenwege des Bundes wie auch die Untersuchung des DB-Wachstumsprogramms haben aufgezeigt, dass im Schienenkorridor Köln–Karlsruhe mehrere Engpässe verbleiben. Für diese Engpässe bieten weder der aktuelle Bedarfsplan noch das DB-Wachstumsprogramm eine befriedigende Lösung. Daher wird das BMVBS in Kürze mit einer weiträumigen Untersuchung dieses Korridors beginnen. Dabei soll ausgehend von den festgestellten verkehrlichen Erfordernissen der Infrastrukturbedarf definiert werden. Letztendlich geht es darum, eine tragfähige Lösung zu finden, die sich wirtschaftlich darstellen lässt und damit Aussicht auf eine Berücksichtigung in dem neuen Bundesverkehrswegeplan haben kann. In diesem Zusammenhang werden auch die Erkenntnisse aus der Untersuchung des Eisenbahnknotens Köln der Nahverkehr Rheinland GmbH aufgegriffen.

Im Übrigen sind Maßnahmen der o. g. Studie, die den SPNV betreffen, in Zuständigkeit des Landes und seiner Auftraggeber sowie deren Betreiber zu regeln. Der Bund kann sich, sofern die Voraussetzungen dafür gegeben sind, an der Finanzierung mit Mitteln aus dem Bundesprogramm gemäß § 6 Absatz 1 des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes beteiligen. Allerdings kann er hierzu nicht die Initiative ergreifen. Diese muss vom Land ausgehen.

10. Welche Informationen hat die Bundesregierung über die Einführung einer neuen internationalen ICE-Verbindung in der Relation Frankfurt am Main–Köln–London, und welche betrieblichen Erfordernisse bzw. Einschränkungen ergeben sich im Hauptbahnhof Köln, insbesondere unter Berücksichtigung der vor Abfahrt eines Zuges notwendigen Sicherheitskontrollen?

Die DB Fernverkehr AG teilte auf Nachfrage mit, dass ICE Züge in der Relation Frankfurt–Köln–Brüssel–London zukünftig geplant sind. Für die notwendigen Sicherheitsmaßnahmen müssen in den vorgesehenen Haltebahnhöfen Sicherheitskontrollen durchgeführt werden. Dazu müssen Gleise sowie Bahnsteige kurzzeitig vor und während der Abfertigung des ICE nach London auf einer Seite für den übrigen Betrieb abgesperrt werden. Die Sperrung wird nicht die Gesamtlänge des Bahnsteigs betreffen. Detaillierte Abstimmungen finden derzeit mit DB Netz, DB Station&Service, den zuständigen Aufgabenträgern des öffentlichen Personennahverkehrs und der Kanaltunnelbehörde statt.

