

## **Antwort**

**der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Albert Schmidt (Hitzhofen), Gila Altmann (Aurich), Egbert Nitsch (Rendsburg), Helmut Wilhelm (Amberg) und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

**— Drucksache 13/8367 —**

### **Führung der auf der ICE-Neubaustrecke Köln – Rhein/Main beschleunigten Züge im Knoten Köln**

Der aktuelle Fünfjahresplan Schiene weist für die bereits im Bau befindliche Neubaustrecke Köln – Rhein/Main ein Investitionsvolumen von 7,75 Mrd. DM auf. Ziel der Strecke ist es, in einem „echten Qualitätsprung“ die künftige Reisedauer zwischen Frankfurt und Köln von heute 134 Minuten auf künftig nur noch 58 Minuten zu verringern. Die Strecke hat zentrale Bedeutung im europäischen Schienennverkehr und wird deshalb auch von der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN ausdrücklich begrüßt, auch wenn mehr Effizienz und Sensibilität gegenüber Mensch und Natur bei der Streckenführung durchaus realisierbar und erstrebenswert wäre.

Um so überraschender ist angesichts der Bedeutung der Strecke und des Investitionsaufwandes, daß bis heute keine konkreten Planungen vorliegen, wie die insgesamt fünf ICE-Linien, die Köln von Süden her erreichen, im Bereich der Stadt Köln geführt werden sollen. Alle Angaben zur Fahrzeit sind daher unter großem Vorbehalt zu sehen, weil sich Köln als eklatanter Engpaß entpuppen dürfte. Nach derzeitigem Kenntnisstand gibt es folgende Perspektiven:

1. Wenn der zentrale Verknüpfungspunkt für Reisende mit Start/Ziel Köln der Kölner Hauptbahnhof bleiben soll, müssen die Züge der Relation Frankfurt – Köln – Ruhrgebiet den Hauptbahnhof über die Südbrücke und Köln-Süd erreichen. Dabei sind im Stadtgebiet Köln sehr enge Kurvenradien zu fahren, die zum einen den Eindruck eines modernen Hochgeschwindigkeitszuges trüben werden und zum anderen als „Stadtrundfahrt“ erheblich Zeit kosten werden.
2. Die Alternative der rechtsrheinischen Führung der Züge über Köln-Deutz muß wegen des dann notwendigen Wendens („Kopfmachen“) dieser Züge im Hauptbahnhof und den damit verbundenen Kapazitätsproblemen im Bereich Hauptbahnhof/Hohenzollernbrücke auch nach Ansicht der DB AG vermieden werden. Diese Führung der Züge erscheint nur bei in Richtung Aachen/Brüssel/Paris weiterfahrenden Zügen als sinnvoll.
3. Mit Inbetriebnahme der Neubaustrecke soll nach Angaben der DB AG auch die Möglichkeit geschaffen werden, einen Teil der Züge statt über den Hauptbahnhof über Köln-Deutz zu führen und dazu

den dortigen Tiefbahnhof auszubauen. Zwar spricht für diese Möglichkeit die direkte Anbindung der Kölner Messe an den Fernverkehr, aber angesichts des schon heute überlasteten Kölner Stadtbahnnetzes ergibt sich die Frage, wie bei stark wachsendem Verkehrsaufkommen dieser dann „zweite Hauptbahnhof“ zu erreichen ist. Auch die Verknüpfung mit dem Fernverkehr erscheint als nicht unproblematisch. Ohne Zweifel am bemerkenswertesten ist aber, daß die Neubaustrecke zwar bis zum Jahr 2001 fertiggestellt sein soll, gleichzeitig aber bis heute keine konkreten Planungen für einen Bahnhof Köln-Deutz (tief) vorliegen. Auch entsprechende Mittel sind im Fünfjahresplan Schiene nicht vorgesehen.

4. Mit dem weiteren Anwachsen der Verkehrsströme Köln – Rhein/Main stößt jedoch selbst die Führung jeweils eines Teils der Züge über Hauptbahnhof und über Köln-Deutz (tief) schon bald an ihre Kapazitätsgrenzen. Für diesen Fall überlegt die DB AG zwar schon heute, Züge mit direktem Start/Ziel Ruhrgebiet an Köln Hauptbahnhof vorbeizuführen und ggf. überhaupt nicht an einem Kölner Bahnhof zu halten, doch sind für diese Perspektive noch eingehende Untersuchungen notwendig, die laut DB AG bis heute nicht abgeschlossen sind.

Die aufgezeigten Probleme der Schieneninfrastruktur im Raum Köln setzen die Tradition des Bundesministeriums für Verkehr fort, primär für den Hochgeschwindigkeitsverkehr auf der Strecke zu planen, dabei aber weitgehend die Problematik der Knoten auszublenden. Daran haben auch die bekannten „Knoten-21“-Projekte“, allen voran „Stuttgart 21“, nichts geändert, da sie kaum das Ziel verfolgen, die Kapazitäten des Schienenverkehrs zu erhöhen, sondern statt dessen eher „Konsumwelten mit Gleisanschluß“ und ökologisch wie ökonomisch fragwürdige Tieferlegungen forcieren. Ein „Köln 21“, das fünf ICE-Linien über die rechtsrheinische Neubaustrecke, mindestens zwei linksrheinische InterCity- bzw. Interregio-Linien, zahlreiche Nahverkehrslinien, die bis heute in Nordrhein-Westfalen völlig fehlenden Regionalverkehrslinien und zugleich auch noch einen in Zukunft stark anwachsenden Güterverkehr auf der Schiene berücksichtigt, tut dringend not, damit sich Köln nicht zum Nadelöhr der Nation entwickelt.

1. Welche fünf ICE-Linien – mit Führung der Züge über den Raum Köln im Norden bzw. Rhein/Main im Süden hinaus – werden ab welchem Zeitpunkt die Neubaustrecke Köln – Rhein/Main befahren?

Nach Inbetriebnahme der Neubaustrecke (NBS) Köln–Rhein/Main werden von der Deutschen Bahn AG (DB AG) in einem Anfangsbetriebsprogramm vier ICE-Linien angeboten. Die genaue Führung der Linien nördlich und südlich der NBS befindet sich noch im unternehmerischen Abstimmungsprozeß.

2. Welcher Teil der Investitionskosten von 7,75 Mrd. DM ist für Infrastrukturmaßnahmen im Raum Köln – nördlich der Anbindung des Flughafens Köln/Bonn – geplant?

Um künftige Ausschreibungsergebnisse nicht zu beeinflussen, veröffentlicht die DB AG keine Angaben über Investitionskosten von Teilabschnitten der NBS Köln–Rhein/Main.

3. Wie bewertet die Bundesregierung die im Einführungstext aufgezeigten Perspektiven bei der Zugführung im Raum Köln, die sich auf eine Darstellung der DB AG stützen, im Hinblick auf die Planfeststellung?

Die Bundesregierung hat bei der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplanes 1992 eine Vielzahl unterschiedlicher Varianten für das Projekt NBS Köln–Rhein/Main untersucht. Dabei wurde

jeweils auch die Führung der Züge im Knoten Köln berücksichtigt. Im Ergebnis wurde eine rechtsrheinische Führung der NBS gewählt und in den Bedarfsplan für die Bundesschienenwege aufgenommen. Hierzu hat die Bundesregierung mit der DB AG eine Finanzierungsvereinbarung abgeschlossen. Dem derzeit laufenden Planfeststellungsverfahren für den Bau der NBS im Raum Köln liegt der in der Finanzierungsvereinbarung festgelegte Streckenverlauf zugrunde.

4. Welche konkreten Planungen, auch im Hinblick auf die zeitliche Realisierung, existieren für einen Ausbau des Bahnhofs Köln-Deutz (tief), und welcher Investitionsbedarf ist in welchem Zeitraum gegeben?

Die DB AG hat ihre Planungen für den Ausbau des Bahnhofs Köln-Deutz (tief) noch nicht konkretisiert; gleichwohl wird der Ausbau des Bahnhofs in grundlegende Überlegungen zur Umgestaltung des Knotens Köln einbezogen. Der Investitionsbedarf ist von der DB AG noch nicht endgültig ermittelt.

5. Warum taucht der Investitionsbedarf für den Ausbau des Bahnhofs Köln-Deutz (tief) nicht im aktuellen Fünfjahresplan Schiene auf?

Für die Knoten Frankfurt (M), Hamburg, München u. a. (z. B. Köln) wurde ein pauschaler Ansatz in den Fünfjahresplan für den Ausbau der Schienenwege des Bundes (1998 bis 2002) aufgenommen, weil bei diesen Vorhaben die Einzelheiten noch nicht abschließend bestimmbar bzw. nicht abgeschlossen sind.

6. Auf welche Zugführung im Raum Köln und welche konkreten Bahnhöfe bezieht sich nach Kenntnis der Bundesregierung die immer wieder genannte Fahrzeitangabe von künftig 58 Minuten zwischen „Frankfurt“ (vermutlich Hauptbahnhof) und „Köln“, und wie viele der geplanten fünf ICE-Linien werden regelmäßig diese Fahrzeit einhalten?

Eine Fahrzeit von 58 Minuten ist nach Inbetriebnahme der NBS für einen Sprinterzug Frankfurt (M) Hbf–Köln Hbf über Köln-Deutz (hoch) realisierbar. Nach Inbetriebnahme der NBS wird voraussichtlich eine Linie als Sprinterlinie eingerichtet.

Sprinterzüge sind nicht in das vertaktete Grundnetz der Fernverkehrsverbindungen der DB AG eingebunden, sondern diesem flexibel überlagert. Sie verbinden Regionen bzw. Metropolen, bedienen daher nicht alle Unterwegsbahnhöfe und zeichnen sich in der Regel durch kürzere Reisezeiten aus.

7. Welche exakten Aufenthaltszeiten der Züge in Köln (Hauptbahnhof, eventuell Köln-Deutz) sind nach Kenntnis der Bundesregierung aufgrund der zu befürchtenden Infrastrukturengpässe zu erwarten, z.B. bei Zügen im europäischen Hochgeschwindigkeitsverkehr zwischen Paris, Brüssel, London, Amsterdam und Frankfurt?

Die Aufenthaltszeiten in Köln werden nicht durch Infrastrukturgepässe, sondern durch verkehrliche Erfordernisse bestimmt. Sie werden auch in Zukunft vier bis fünf Minuten betragen.

8. Wie bzw. wo soll künftig die Verknüpfung der Zuglinien, die Köln-Hauptbahnhof nicht berühren, mit den Linien erfolgen, die nach wie vor über den Hauptbahnhof fahren?

Das langfristige Linienkonzept durch den Knoten Köln befindet sich noch in der unternehmerischen Abstimmung der DB AG.

9. Wie bewertet die Bundesregierung die Einführung des derzeit in Nordrhein-Westfalen bzw. im Raum Köln noch gänzlich fehlenden Regionalverkehrs (Regionalexpreß, z. B. auf einer Linie Köln – Emmerich) im Hinblick auf die künftig zu erwartende Infrastrukturproblematik im Raum bzw. Knoten Köln, und wird es nach den vorliegenden Planungen möglich sein, diesen schnellen Regionalverkehr auf den bestehenden bzw. im Bau befindlichen S-Bahn-Gleisen zu führen?

Nach Mitteilung der DB AG wird mit Einführung des Integralen Taktfahrplans (ITF) Nordrhein-Westfalen im nächsten Jahr auch eine Linie Emmerich–Köln–Koblenz angeboten. Der ITF Nordrhein-Westfalen ist fahrplantechnisch auf die Infrastruktur des Großknotens Köln abgestimmt. Der Regionalverkehr ist auch in die Überlegungen zur Umgestaltung des Knotens Köln einbezogen. Über die genaue Führung einzelner Linien kann erst nach Abschluß der Untersuchungen durch die DB AG entschieden werden.

10. Welcher Zusammenhang besteht für die Bundesregierung zwischen der Infrastrukturplanung, für die federführend sie – wenngleich im Zusammenwirken mit der DB AG – zuständig ist, und der Planung künftiger Verkehre, für die primär die DB AG verantwortlich zeichnet?

Das heißt: Stimmt die Bundesregierung der Auffassung zu, daß jede Infrastrukturplanung insbesondere im Bereich der Knoten (weniger der Strecken) immer auch die genaue Kenntnis der künftigen Verkehrsangebote voraussetzt und insofern Teil einer Integralplanung sein muß?

Ziel der Bundesregierung ist es, die von ihr zu verantwortende, am Gemeinwohl orientierte Infrastrukturplanung für die Schienenwege mit den Vorstellungen der DB AG für künftige Verkehre, die diese unter unternehmerischen Gesichtspunkten entwickelt, in Einklang zu bringen. Auf der Grundlage des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege werden deshalb die mehrjährigen Pläne der Bundesregierung für den Ausbau der Schienenwege des Bundes in enger Abstimmung mit der DB AG erarbeitet. Diese Abstimmung muß sich jedoch auf die wesentlichen Kriterien beschränken, sie kann nicht die umfassende Kenntnis aller künftigen Verkehrsangebote der DB AG voraussetzen.