

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Matthias Gastel, Oliver Krischer, Sven Lehmann,  
Katharina Dröge, Stefan Gelbhaar, Stephan Kühn (Dresden), Daniela Wagner  
und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

### **Aufstieg des Planfalls „Knoten Köln“ in den Bedarfsplan Schiene**

Der Eisenbahnknoten Köln zählt zu den am stärksten belasteten Knoten im deutschen Eisenbahnnetz (<https://bauprojekte.deutschebahn.com/p/koeln-s-11-stammstrecke>). Die Kapazitätsgrenzen sind längst erreicht. Bereits heute wird der Hauptbahnhof Köln von rund 1 200 Zügen des Personenverkehrs angesteuert, davon allein 1 000 im Nahverkehr. Die dynamische Bevölkerungsentwicklung im Rheinland und der Wachstumstrend im öffentlichen Verkehr sind maßgebliche Treiber der Nachfrage im Nah- und Fernverkehr im Knoten Köln. Die Lage Kölns am wichtigsten europäischen Nord-Süd-Güterverkehrskorridor entlang der Rheinachse sowie die Überlagerung durch Ost-West-Güterverkehre sorgen gleichzeitig dafür, dass dem Eisenbahnknoten Köln auch im Schienengüterverkehr eine tragende Rolle zukommt. Mit dem prognostizierten Anstieg der Fahrgastzahlen im Personenverkehr, aber auch dem erwarteten Zuwachs im Güterverkehr, wird sich die Lage um den Engpass im Bahnknoten Köln zusätzlich verschärfen ([www.deutschebahn.com/pr-duesseldorf-de/aktuell/presseinformationen/pfa\\_knoten\\_koeln-1341480](http://www.deutschebahn.com/pr-duesseldorf-de/aktuell/presseinformationen/pfa_knoten_koeln-1341480)). Die betriebliche Situation im Knoten Köln ist von einem „ostlastigen“ Fernverkehrssystem und einem „westlastigen“ Regionalverkehrssystem geprägt. Dies bedeutet, dass Fernverkehrszüge den Knoten Köln über die Neubaustrecke Frankfurt (Main)–Köln erreichen und ihre Fahrt in Richtung Norden bzw. Osten fortsetzen. Betrieblich optimal ist aus Sicht der Fragsteller der Laufweg über Köln Messe/Deutz unter Auslassung eines Halts am Hauptbahnhof (Hbf). Die Bedienung des Hauptbahnhofs mit dortigem Fahrtrichtungswechsel ist dagegen betrieblich gesehen ungünstig, da durch den Fahrtrichtungswechsel im Hauptbahnhof ein erheblicher Kapazitätsverbrauch entsteht (vgl. Eisenbahntechnische Rundschau 2013, Nr. 9, S. 10 bis 15). Schon heute ist die viergleisige Fernverkehrsinfrastruktur der Hohenzollernbrücke zeitweise mit bis zu 23 Zugfahrten je Stunde und Richtung belegt. Damit ist die viergleisige Zuführung des Fernverkehrs über die Hohenzollernbrücke ein maßgeblicher Kapazitätsengpass, der für weitere Angebotsausweitungen im Fernverkehr limitierend wirkt. Schon mittelfristig stellt sich nach Auffassung der Fragesteller die Herausforderung, zusätzliche Kapazitäten zu schaffen, die auch in einer „Entzerrung“ der Verkehrsströme liegen könnte (rechtsrheinische Führung des Fernverkehrs). Langfristig stellt sich die Frage nach grundsätzlichen Alternativen mit der Führung des Fernverkehrs in der zweiten Ebene, da die Fernbahninfrastruktur im Bereich Köln Hbf bzw. Köln Messe/Deutz nur sehr begrenzt erweiterungsfähig ist.

Am 6. November 2018 verkündete das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) den Aufstieg des Planfalls „Knoten Köln“ aus dem Potenziellen in den Vordringlichen Bedarf des Bedarfsplan Schiene des Bundes-schieneausbaugesetzes (BSWAG) ([www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/](http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/)

Presse/kurzbericht-potentieller-bedarf-bvwp-2030.pdf?\_\_blob=publicationFile). Damit stellt das BMVI die Finanzierung von Infrastrukturmaßnahmen in Aussicht, die dazu beitragen können, im Knoten Köln zusätzliche Kapazitäten zu schaffen.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche Infrastrukturmaßnahmen liegen dem Planfall „Knoten Köln“ des BSWAG zugrunde?
2. Welche Infrastrukturmaßnahmen kommen nach der Hochstufung vom Potenziellen in den Vordringlichen Bedarf zu den bisher im Bundesverkehrswegeplan 2030 aufgeführten Maßnahmen des Planfalls „Knoten Köln“ hinzu?
3. Welche der im Bundesverkehrswegeplan 2030 aufgeführten infrastrukturellen Maßnahmen sieht der in den Vordringlichen Bedarf aufgestiegene Planfall „Knoten Köln“, des BSWAG nicht mehr vor?
4. Auf welchen Annahmen basieren die vom BMVI genannten Kosten für den Planfall „Knoten Köln“, und wie verteilt sich diese Summe auf die einzelnen Teilprojekte des Planfalls (bitte die Höhe der Baukosten jeweils nach Teilmaßnahme einzeln aufschlüsseln)?
5. Welche der Teilprojekte des Planfalls „Knoten Köln“ befinden sich nach Kenntnis der Bundesregierung in den Leistungsphasen 1 (Grundlagenermittlung) und 2 (Vorentwurfsplanung) und welche bereits im Planfeststellungsverfahren (bitte jeweiligen Planungs- bzw. Verfahrensstand und Beginn des jeweiligen Planfeststellungsverfahrens angeben)?
6. Für welche Teilprojekte des Planfalls „Knoten Köln“, die noch nicht im Bau sind, liegen nach Kenntnis der Bundesregierung rechtskräftige Planfeststellungsbeschlüsse vor (bitte konkrete Benennung des Planfeststellungsabschnitts mit aktualisierten Baukosten angeben)?
7. Für welche Teilprojekte des Planfalls „Knoten Köln“ liegen nach Kenntnis der Bundesregierung Machbarkeitsstudien vor?
8. Wird nach dem derzeitigen Erkenntnisstand der Bundesregierung einzelnen Teilmaßnahmen des Planfalls „Knoten Köln“ des BSWAG eine besondere Priorität im Hinblick auf den Zeitpunkt ihrer Durchführung eingeräumt?
  - a) Wenn ja, welchen Maßnahmen wird besondere Priorität eingeräumt?
  - b) Wenn ja, nach welchen Kriterien erfolgt die Priorisierung?
  - c) Welche der Maßnahmen erachtet die Bundesregierung zum nächstmöglichen Zeitpunkt als realisierbar?
9. Welche Einzelmaßnahmen umfasst die Maßnahme „Köln Hbf höhere Leistungsfähigkeit“ des Planfalls „Knoten Köln“ (siehe Maßnahme Nummer 9: [www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/Presse/bewertung-schienenwegeausbaudes-potentiellen-bedarfs-bvwp-2030.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/Presse/bewertung-schienenwegeausbaudes-potentiellen-bedarfs-bvwp-2030.pdf?__blob=publicationFile))?
10. Hat die Bundesregierung eine Erweiterung der Fernbahngleise auf der Hohenzollernbrücke von derzeit vier auf fünf bzw. sechs Gleise untersucht?
  - a) Wenn ja, welcher Kapazitätseffekt würde sich durch einen derartigen Ausbau für den Hauptbahnhof Köln einstellen (bitte in Zugfahrten pro Stunde und Richtung angeben)?
  - b) Wenn nein, warum nicht?

11. Hält die Bundesregierung einen Ausbau der Hohenzollernbrücke auf fünf bzw. sechs Gleise für den Fernverkehr mittelfristig für erforderlich?  
Wenn nein, warum nicht?
12. Welche Planungen verfolgt nach Kenntnis der Bundesregierung die DB Fernverkehr AG bei der Führung von Fernverkehrszügen durch den Knoten Köln?
13. Soll der Laufweg über Köln Messe/Deutz aufgrund der „Ostlastigkeit“ des Fernverkehrs zum Regellaufweg werden (Fernverkehrszüge mit nördlichen bzw. östlichen Zielen)?
14. Wie viele zusätzliche Bahnsteigkanten sind für den Bahnhof Köln Messe/Deutz derzeit geplant, und welche Erweiterungen werden im Zusammenhang mit der Umsetzung des Deutschland-Takts untersucht?
15. Stehen nach Kenntnis der Bundesregierung über die derzeitigen Pläne hinaus noch Flächen für zusätzliche Erweiterungen (Bau zusätzlicher Bahnsteige) im Bahnhof Köln Messe/Deutz zur Verfügung?
16. Wie viele zusätzliche Bahnsteigkanten sind für den Kölner Hauptbahnhof geplant, und welche Erweiterungen werden im Zusammenhang mit der Umsetzung des Deutschland-Takts untersucht?
17. Stehen nach Kenntnis der Bundesregierung über die derzeitigen Pläne hinaus noch Flächen für zusätzliche Erweiterungen (Bau zusätzlicher Bahnsteige) im Kölner Hauptbahnhof zur Verfügung?
18. Welche Kapazitätssteigerung kann mit allen geplanten bzw. in Untersuchung befindlichen Infrastrukturerweiterungen im Knoten Köln mittelfristig gehoben werden (bitte Kapazitätseffekt in Zugfahrten pro Stunde und Richtung für die jeweiligen Bahnsteiggleise angeben), und welches Wachstum der Fahrgastnachfrage kann damit bedient werden?
19. Welchen Kapazitätszuwachs werden die dem Planfall „Knoten Köln“ zugrunde gelegten Infrastrukturmaßnahmen für den Fernverkehr im Bahnknoten Köln generieren können (bitte Wachstum in Zugfahrten pro Stunde und Richtung angeben)?
20. Welchen Kapazitätszuwachs werden die dem Planfall „Knoten Köln“ zugrunde gelegten Infrastrukturmaßnahmen für den Nahverkehr im Bahnknoten Köln generieren können (bitte Wachstum in Zugfahrten pro Stunde und Richtung angeben)?
21. Geht die Bundesregierung davon aus, dass diese Kapazitätseffekte ausreichen, um die angestrebte Verdoppelung der Fahrgastzahlen zu erreichen?
22. Wie will die Bundesregierung erreichen, dass auf allen Bahnsteigen des Bahnknotens Köln und besonders auf den Bahnsteigen des Bahnhofs Köln Messe/Deutz der Rechtsanspruch auf Barrierefreiheit gewährleistet werden wird?
23. Wann wird der Rechtsanspruch auf Barrierefreiheit auf allen bisher bestehenden Bahnsteigen der Bahnhöfe Köln Hauptbahnhof und Köln Messe/Deutz umgesetzt, und beabsichtigt die DB AG nach Kenntnis der Bundesregierung mit der Umsetzung bereits vor dem Bau zusätzlicher Bahnsteige für beide Bahnhöfe, wie im Planfall „Knoten Köln“ vorgesehen, zu beginnen?
24. Welche zusätzlichen betrieblichen Maßnahmen und Infrastrukturmaßnahmen – einschließlich mikroskopischer Maßnahmen – untersucht die Bundesregierung im Rahmen des Deutschland-Takts im Knoten Köln, die über die bisherigen Maßnahmen hinausreichen?

25. Welche mittel- und langfristigen Infrastrukturprojekte sind nach Auffassung der Bundesregierung erforderlich, um auch nach 2030 eine deutlich steigende Fahrgastnachfrage im Knoten Köln adäquat bedienen zu können?
26. Beabsichtigt die Bundesregierung, Machbarkeitsstudien in Auftrag zu geben, die eine (rechtsrheinische) Führung des Fernverkehrs in der zweiten Ebene – analog zum angedachten Fernbahntunnel im Knoten Frankfurt (Main) – vorsehen?
  - a) Wenn ja, bis wann soll eine derartige Studie in Auftrag gegeben werden?
  - b) Wenn nein, welche Optionen sieht die Bundesregierung, um die nur begrenzt aufnahmefähige Eisenbahninfrastruktur im Knoten Köln zu erweitern?
27. Welche Zugfolgezeiten je Richtung ergeben sich bei vollständiger Realisierung der Maßnahmen des Planfalls „Knoten Köln“ auf der S-Bahn-Stammstrecke?
28. Welche Zugfolgezeiten je Richtung ergeben sich bei vollständiger Realisierung der Maßnahmen des Planfalls „Knoten Köln“ für den Fernverkehr auf den übrigen Bahnsteiggleisen des Kölner Hauptbahnhofs?
29. Welche minimal möglichen Zugfolgezeiten je Richtung ergeben sich bei vollständiger Realisierung der Maßnahmen des Planfalls „Knoten Köln“ und bei maximaler Auslastung für Nah- und Fernverkehr?
30. Welche Entlastungen der Bahnsteiganlagen sind durch die Schaffung eines zusätzlichen S-Bahn-Bahnsteigs im Kölner Hauptbahnhof möglich (bitte in Passagierzahlen vorher/nachher angeben)?
31. Sind die Verbindungen, die der Zielfahrplan 2030 des Deutschland-Takts unterstellt, bei der Bewertung um die Engpassbeseitigung des Planfalls „Knoten Köln“ berücksichtigt?
32. Konnten die Beiträge für die Finanzierungsaufteilung BSWAG/GVFG (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz) für die Teilprojekte „Westspange“ und das „Verknüpfungsbauwerk Köln-Mülheim“ inzwischen ermittelt werden?
  - a) Wenn ja, wie hoch sind die Finanzierungsbeiträge (je nach BSWAG und GVFG) für das Bauprojekt „Westspange“?
  - b) Wenn ja, wie hoch sind die Finanzierungsbeiträge (je nach BSWAG und GVFG) für das Bauprojekt „Verknüpfungsbauwerk Köln-Mülheim“?
  - c) Wenn nein, bis wann kann die Ermittlung der Finanzierungsaufteilung erwartet werden?
33. Welche Infrastrukturmaßnahmen werden über den Bedarfsplan Schiene, welche über das GVFG-Bundesprogramm und welche durch Beteiligungen Dritter finanziert (bitte auch Mischfinanzierungen nach Kostenanteilen aufschlüsseln)?
34. Mit welchem der drei vorgesehenen Bauabschnitte (Abschnitt A: Köln Hansaring–Köln West, Abschnitt B: Köln West–Köln Süd, Abschnitt C: Köln Süd–Hürth-Kalscheuren) der Neubaumaßnahme „Westspange“ soll begonnen werden, bzw. welche Reihenfolge in der Umsetzung wird für sinnvoll erachtet?
35. Welche zusätzlichen Kapazitäten können durch den Neubau der „Westspange“ generiert werden (bitte Wachstum in Zugfahrten pro Stunde und Richtung angeben)?

36. Welche zusätzlichen Kapazitäten können allein durch den Bauabschnitt A Köln Hansaring–Köln West der Neubaumaßnahme der „Westspange“ generiert werden (bitte Wachstum in Zugfahrten pro Stunde und Richtung angeben)?
37. Welche zusätzlichen Kapazitäten können allein durch den Bauabschnitt B Köln West–Köln Süd der Neubaumaßnahme der „Westspange“ generiert werden (bitte Wachstum in Zugfahrten pro Stunde und Richtung angeben)?
38. Welche zusätzlichen Kapazitäten können allein durch den Bauabschnitt C Köln Süd–Hürth-Kalscheuren der Neubaumaßnahme der „Westspange“ generiert werden (bitte Wachstum in Zugfahrten pro Stunde und Richtung angeben)?
39. Welche Steigerung der Zugfolgen ist mit dem Neubau der „Westspange“ zu erwarten?
40. Wann kann die Umsetzung aller Bauabschnitte des Teilprojekts „Westspange“ erwartet werden?
41. Welche zusätzlichen Kapazitäten können nach Kenntnis der Bundesregierung durch einen Ausbau und eine verbesserte Vernetzung des Bahnhofs Köln Süd erreicht werden?
42. Welche zusätzlichen Kapazitäten können nach Kenntnis der Bundesregierung durch einen Ausbau und eine verbesserte Vernetzung des Bahnhofs Köln West erreicht werden?
43. Welche zusätzlichen Kapazitäten können nach Kenntnis der Bundesregierung durch einen Ausbau und eine verbesserte Vernetzung des Bahnhofs Köln Hansaring erreicht werden?
44. Welche zusätzlichen Kapazitäten können nach Kenntnis der Bundesregierung durch einen Ausbau und eine verbesserte Vernetzung des Bahnhofs Köln/Bonn Flughafen erreicht werden?
45. Inwieweit hat sich die fehlerhafte statistische Datenlage ([www.verkehrsforum.de/de/presse/pressemitteilungen/2018-09-14-whistleblower-dvf](http://www.verkehrsforum.de/de/presse/pressemitteilungen/2018-09-14-whistleblower-dvf)) bei der Zugrundelegung der Verkehrsleistung im Schienengüterverkehr auf die Nutzen-Kosten-Bewertung des Planfalls „Knoten Köln“ ausgewirkt, und welche Konsequenzen ergeben sich daraus für den Planfall „Knoten Köln“?

Berlin, den 12. Februar 2019

**Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion**





