

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Matthias Gastel, Katharina Dröge, Nyke Slawik, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 21/7051 –**

Zweite Sperrung des Kölner Hauptbahnhofs

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Deutsche Bahn (DB) AG hat bereits im November 2025 versucht, das Stellwerk in Köln Hauptbahnhof (Hbf) umfassend zu erneuern, wofür der Hauptbahnhof über einen Zeitraum von zehn Tagen gesperrt werden musste. Dieses Vorhaben ist damals gescheitert; es wurde angekündigt, dass eine neuere, allerdings kürzere Sperrung durchgeführt werden müsste. Nun kündigt die DB AG an, im Januar 2027 einen zweiten Anlauf zu unternehmen; allerdings stehen diesmal sogar elf statt zehn Tage Totalsperrung des Kölner Hauptbahnhofs für Regional- und Fernverkehr im Raum. Zudem kommt für die Fahrgäste erschwerend hinzu, dass parallel zur Sperrung des Hauptbahnhofs auch im Bereich der Fern- und Regionalgleise in Köln Messe/Deutz (mit Ausnahme der Gleise 11, 12 und der S Bahn-Gleise) die Bahnsteigdächer erneuert werden und die Bahnsteige daher nicht für den Regional- und Fernverkehr zur Verfügung stehen (www.ksta.de/koeln/neues-stellwerk-koelner-hauptbahnhof-anfang-2027-fuer-elf-tage-dicht-1-1305799).

Nach Ansicht der Fragestellenden ergibt sich durch diese doppelte Sperrung und die damit einhergehenden schwerwiegenden Einschränkungen im Regional- und Fernverkehr eine erhebliche Belastung für Pendlerinnen und Pendler, aber auch alle anderen Fahrgäste im Großraum Köln. Ebenfalls ist nach Ansicht der Fragestellenden mit den bisher öffentlich kommunizierten Informationen nur unzureichend geklärt, warum die parallele Sperrung des Hauptbahnhofs und des Bahnhofs Messe/Deutz notwendig ist und eine schwerwiegende, elftägige Totalsperrung den Fahrgästen zugemutet werden muss.

1. Warum ist entgegen anderslautender Ankündigungen seitens der Bahn nach der ersten Sperrung 2025 (www.ksta.de/koeln/neues-stellwerk-koelner-hauptbahnhof-anfang-2027-fuer-elf-tage-dicht-1-1305799) eine Sperrung nötig, deren Dauer die der ersten Sperrung überschreitet?
2. Welche durchzuführenden Tätigkeiten bedingen die Dauer der Sperrung von elf Tagen?

Die Fragen 1 und 2 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach Auskunft der DB InfraGO wird die Sperrpause genutzt, um neben der Inbetriebnahme des Elektronischen Stellwerks (ESTW) Köln Hbf weitere notwendige Arbeiten zu erledigen. Diese Arbeiten hätten sonst zusätzliche Sperrungen und erneute Belastungen für Fahrgäste zur Folge, die so vermieden werden können.

Die Sperrpause wird für Instandhaltungsmaßnahmen und Rückbauarbeiten genutzt. Dies ist zum einen der Rückbau von Bahnsteigdächern in Köln Messe/Deutz, bei denen im Rahmen routinemäßiger Inspektionen Schäden im Inneren der Dächer festgestellt wurden.

Zum anderen wird ein Gebäude im Betriebsbahnhof am Hansaring zurückgebaut.

3. Welche weiteren Sperrungen, sowohl am Kölner Hbf als auch an anderen Bahnhöfen, sind im Rahmen der Umstellung des Kölner Hauptbahnhofs auf elektronisches Stellwerk (ESTW) geplant oder absehbar notwendig?

Für die Inbetriebnahme des ESTW ist nach Auskunft der Deutsche Bahn AG (DB AG) keine weitere Sperrzeit notwendig.

4. Wie bewertet die Deutsche Bahn AG die Auswirkungen der Sperrung im Wirkungszusammenhang mit der weitgehenden Sperrung von Köln Messe/Deutz im selben Zeitraum auf die Fahrgäste?

Die S-Bahn kann durchgehend weiter verkehren und die Fernverkehrsgleise 11 und 12 in Köln-Messe/Deutz (tief) stehen ebenfalls zur Verfügung. Dadurch ist die Stadt Köln während der Sperrpause weiterhin per Bahn erreichbar.

5. Welche Umleitungs- und Ersatzkonzepte sind für die betroffenen Verbindungen während der Sperrung geplant?

Für die betroffenen Verbindungen werden nach Angaben der DB AG mit den Eisenbahn-Verkehrsunternehmen aktuell Umleitungen und Alternativen organisiert. Das endgültige Verkehrskonzept wird nach Abschluss der entsprechenden Planungen frühzeitig kommuniziert.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.