

## **Beantwortung einer Anfrage nach § 4 der Geschäftsordnung öffentlicher Teil**

<b>Gremium</b>	<b>Datum</b>
Verkehrsausschuss	25.03.2014

### **Bauarbeiten der Deutschen Bahn auf der Hohenzollernbrücke Anfrage der FDP-Fraktion aus der Sitzung des Verkehrsausschusses am 28.01.2014**

#### **Die Anfrage lautet:**

- 1.) Wie beurteilt die Verwaltung die allgemeine Belastungssituation auf der Brücke und in den betroffenen Bahnhöfen?
- 2.) Wie ist der Sachstand zu den entsprechenden Erweiterungsplänen und inwieweit hängen die Maßnahmen zeitlich oder inhaltlich zwingend zusammen?
- 3.) Welche Initiativen hat die Stadt Köln ergriffen, um auf eine schnelle Umsetzung zu dringen?
- 4.) Wie beeinflusst diese Planung, z.B. durch Baustelleneinrichtungen, die Planungen für die Neubebauung zwischen Breslauer Platz und Rheinuferstraße?
- 5.) Wann wäre frühestens mit einer Umsetzung der Erweiterungen zu rechnen?

#### **Antwort der Verwaltung:**

Vorbemerkung: Die von der Deutschen Bahn angekündigten Gleisbauarbeiten vom 7. März bis 28. April dienen ausschließlich der Instandhaltung und haben keinerlei Bezug zu den im gemeinsamen Bahnknotengutachten von DB Netz und Zweckverband Nahverkehr Rheinland (NVR) aufgeführten Erweiterungsplänen für den Hauptbahnhof und den Deutzer Bahnhof. Die Gleise und Weichen müssen angesichts der Verkehrsbelastung und enger Kurvenradien zwischen Hauptbahnhof und Hohenzollernbrücke turnusgemäß alle sechs bis acht Jahre ausgetauscht werden.

Zu 1.) Die Hohenzollernbrücke ist bis zur Kapazitätsgrenze ausgelastet und stellt mit täglich über 1200 Zugsbewegungen auf 6 Gleisen einen Engpass im westdeutschen Bahnnetz dar. Die relativ schmalen Bahnsteige in den beiden angrenzenden Bahnhöfen sind dem Fahrgastaufkommen an den S-Bahn-Gleisen in den Spitzenstunden des Berufsverkehrs oder anlässlich großer Veranstaltungen schon heute nicht mehr gewachsen, weshalb eine Erweiterung dringend erforderlich ist.

Zu 2.) Die Erweiterung des Hauptbahnhofs und des Deutzer Bahnhofs um zusätzliche Gleise und einen zusätzlichen Bahnsteig für die S-Bahn ist Teil eines zur Förderung nach dem GVFG (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz) angemeldeten Maßnahmenpakets zum Ausbau der S-Bahn-Stammstrecke, das weiterhin den geplanten Haltepunkt Deutzer Feld, den zweigleisigen Ausbau der S-Bahn-Strecke zwischen Köln-Dellbrück und Bergisch Gladbach sowie eine neue Signaltechnik umfasst.

Die DB Netz und der NVR befinden sich als Projektträger in intensiven Gesprächen mit Bund und Land zur Vorbereitung der Planungsvereinbarung und treiben aktuell die notwendige standardisierte Bewertung voran, die ein möglichst hohes Nutzen-Kosten-Verhältnis aufweisen muss, damit die Maßnahme vorrangig gefördert werden kann.

Die Bahnhofserweiterung sowohl im HBF als auch in Deutz ist zwingende Voraussetzung für den geplanten 2,5-Minuten-Takt auf der Hohenzollernbrücke und für die angestrebte Verlagerung von Regionalbahnen auf die S-Bahn-Gleise, damit auf den übrigen Gleisen ausreichende Kapazitäten für den Fernverkehr bereitgestellt werden können. Der Haltepunkt Deutzer Feld lässt sich ebenfalls erst nach dem durchgängig zweigleisigen Ausbau der Strecke nach Bergisch Gladbach realisieren.

Zu 3.) Die Stadt Köln hat den Bundesverkehrsminister ebenso wie ihre Bundes- und Landtagsabgeordneten wiederholt auf die Notwendigkeit zusätzlicher Finanzmittel für den Bahnknoten Köln hingewiesen und um Unterstützung für das Maßnahmenpaket gebeten. Weiterhin hat sich die Verwaltung um eine Aufnahme des Bahnknoten-Maßnahmenpakets in die gemeinsame Interessensbekundung der Metropolregion Rheinland bemüht und sich so anlässlich der Projektauftrufe zum zukünftigen Bundesverkehrswegeplan die Unterstützung aus der Region für den Ausbau des Bahnknotens Köln eingeholt. Aktuell unterstützt die Verwaltung den NVR bei der Zusammenstellung der Strukturdaten vorhandener und geplanter Siedlungsbereiche, die als Grundlage für das zu prognostizierende Fahrgastaufkommen dienen.

Zu 4.) Die Frage nach den notwendigen Flächen für die Baustelleneinrichtungen lässt sich erst im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens hinreichend genau beantworten. Die Trasse selbst wird aufgeständert und ist in den städtebaulichen Planungen sowohl für den Breslauer Platz als auch für die Messecity Deutz bereits berücksichtigt. Ebenso wurden die notwendigen Stützen bereits beim Neubau der Stadtbahn-Station Breslauer Platz vorgesehen.

Zu 5.) DB Netz und NVR streben eine Finanzierung des Projekts im Rahmen des bis 2019 laufenden Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes an; entsprechend baut das von den Gremien des NVR beschlossene Zielnetz 2020 des künftigen SPNV-Nahverkehrsplans auf einer Realisierung dieser Maßnahme auf. Ein früherer Zeithorizont wäre nicht nur wegen der notwendigen Finanzierungsmittel, sondern auch wegen des vorgeschalteten Planfeststellungsverfahrens unrealistisch.

gez. Höing