

**Bezirksregierung Köln**

**Verkehrskommission des  
Regionalrates**



4. Sitzungsperiode

**Drucksache Nr. VK 101/2017**

**Tischvorlage  
für die 6. Sitzung der Verkehrskommission des  
Regierungsbezirkes Köln  
am 24. November 2017**

**TOP 11**

**a) Antrag der SPD-Fraktion**

**Sachstandsbericht zur aktuellen Diskussion um  
den Bahnknoten Köln, den Ausbau der Bahnhöfe  
Köln Hauptbahnhof, Köln-Deutz und der  
Erweiterung der Hohenzollernbrücke**

Rechtsgrundlage: § 11 der Geschäftsordnung des Regionalrates Köln (GO)

Berichterstatter: Nahverkehr Rheinland (NVR) –mündlich-

Anlagen:

1. Antrag der SPD-Fraktion vom 13.11.2017 mit 2 Anlagen aus dem Kölner Stadtanzeiger
2. Übersichtsplan für den Ausbau von Deutz-Tief (Wunsch aus der KRS vom 10.11.2017)

Die Verkehrskommission des Regionalrates nimmt die Information des Nahverkehrs Rheinland (NVR) zur Kenntnis.

## SPD-Fraktion im Regionalrat Köln



SPD-Fraktion · Zimmer Z 24 · Zeughausstraße 2-10 · 50676 Köln

An den Vorsitzenden  
der Verkehrskommission des Regionalrates  
des Regierungsbezirkes Köln  
Herrn Paul Hebbel  
Zeughausstraße 2-10  
50667 Köln

Tel. 0221 1301507  
Mobil 0171 / 56 64 09 3  
Fax 03222 372 638 6  
info@spd-regionalrat-koeln.de  
[www.SPD-Regionalrat-Koeln.de](http://www.SPD-Regionalrat-Koeln.de)

Bankverbindung  
Stadtsparkasse Köln  
IBAN DE43 3705 0198 0013 9739 46

13. November 2017

### 6. Sitzung der Verkehrskommission des Regionalrates des Regierungsbezirkes Köln am 24. November 2017

Hier Antrag gem. § 11 der Geschäftsordnung des Regionalrates Köln

Sehr geehrter Herr Hebbel,

wir bitten sie folgende Antrag in die Tagesordnung für die nächste Sitzung am 24. November 2017 der Verkehrskommission des Regionalrates Köln aufzunehmen.

**Sachstandsbericht zur aktuellen Diskussion um den Bahnknoten Köln, den Ausbau der Bahnhöfe Köln Hauptbahnhof, Köln-Deutz und der Erweiterung der Hohenzollernbrücke.**

Der Kölner Stadtanzeiger berichtet unter der Überschrift „Bahn gibt Bankrotterklärung für Köln ab“ von Überlastungen auf den Strecken zwischen der westlichen/linksrheinischen Zufahrt zum Kölner Hauptbahnhof und den Überlastungen von der rechtsrheinischen Seite zum Hauptbahnhof.

Viele Züge aus dem Westen müssen zwischen Köln Hansaring und Hauptbahnhof warten, weil die Gleise im Hauptbahnhof belegt sind. Ebenso gibt es aus dem gleichen Grund Staus auf der Hohenzollernbrücke von Köln-Deutz kommend.

Mit freundlichen Grüßen

Gerhard Neitzke  
Fraktionsvorsitzender

Anlage zwei Artikel aus dem Kölner Stadt Anzeiger

## Interview zum Notstand am DB-Knotenpunkt Köln „Der S-Bahn-Ausbau löst viele Probleme“

- Von Peter Berger

Ein ICE fährt über die Hohenzollernbrücke in den Kölner Hauptbahnhof. Viele dieser Fahrten könnten über Deutz abgewickelt werden. Foto: dpa

Norbert Reinkober (55) ist Geschäftsführer des Nahverkehr Rheinland (NVR) und Verkehrsverbundes Rhein-Sieg (VRS) und Experte für alle Infrastrukturprojekte, die im Zusammenhang mit dem Ausbau des Bahnknotens Köln stehen.

**Herr Reinkober, die Bahn hat für Köln den Notstand ausgerufen. Zwischen dem Hauptbahnhof und Mülheim sind die Trassen so voll, dass keine weiteren Züge mehr fahren können. Die Hohenzollernbrücke ist nur einer der Engpässe. Was muss jetzt geschehen?**

Das völlig veraltete Stellwerk am Kölner Hauptbahnhof mit der anfälligen Technik muss so schnell wie möglich durch ein elektronisches ersetzt werden.

**Was bringt das?**

Eine ganze Menge. Mit moderner Digitaltechnik bei Weichen und Signalen können die Züge in viel kürzeren Abständen fahren. Allein bei der S-Bahn würde sich die Zugfolge von fünf auf zweieinhalb Minuten verkürzen. Bisher plant die Bahn den Umbau in zwei Etappen, 2022 und 2024. Eigentlich müsste das schneller gehen. Wir wären schon zufrieden, wenn sich das nicht noch weiter verzögert.

**Was ist mit dem geplanten Ausbau des S-Bahn-Knotens?**

Bei den Planungen sind wir schneller als erwartet unterwegs. Darin sind die Erweiterung des Hauptbahnhofs und des Bahnhofs Köln-Messe/Deutz um je einen Bahnsteig mit zwei Gleisen enthalten. Wenn die Planung steht, muss der Bund aber auch Geld zur Verfügung stellen.

**Das mal vorausgesetzt: Wann wäre dieser Ausbau fertig?**

Der zweigleisige Ausbau der S 11 bis Bergisch Gladbach könnte zwischen 2023 und 2025 fertig sein. Vielleicht sogar früher. Der Ausbau im Hauptbahnhof könnte bis 2027 folgen. Die Erft-S-Bahn könnte ähnlich schnell kommen.

**Was hat das mit dem Engpass auf der Hohenzollernbrücke zu tun?**

Wenn wir die Erft-S-Bahn installieren, fällt die [Regionalbahn 38](#) weg. Der Engpass auf der Hohenzollernbrücke betrifft ja nur die Gleise für den Regionalverkehr und die Fernzüge. Wir entlasten also die Brücke, weil die S-Bahn auf der Paralleltrasse fährt. Das löst viele Probleme. Dort könnten wir doppelt so viele Züge fahren.

**Was ist mit dem Fernverkehr?**

Das ist ein großes Thema. In der Studie zum Bahnknoten Köln ist einer der zentralen Punkte, einen Kölner Hauptbahnhof mit zwei Terminals Dom und Köln-Messe/Deutz zu planen. Schon heute könnte man mindestens eine ICE-Linie aus dem Hauptbahnhof herausnehmen und sie nur noch über Köln-Messe/Deutz führen. Aber leider gibt es dazu seit fünf Jahren keinerlei Gespräche zwischen dem Fernverkehr, der DB Netz AG und uns, die wir für den Regionalverkehr verantwortlich sind. Das ergibt doch keinen Sinn. Jeder Zug, der nicht über die Brücke fahren muss, schafft Platz für andere Verbindungen, die schon jetzt nicht mehr angeboten werden können, weil alles voll ist.

**Kann der Bahnhof Köln-Messe/Deutz denn noch mehr Verkehr verkraften?**

Im Prinzip schon. Wir müssen nur zwei Probleme lösen. Alle Bahnsteige müssen barrierefrei zu erreichen sein. Das ist noch nicht der Fall. Und auf der unteren Ebene, die wir Deutz-Tief nennen, brauchen wir einen zusätzlichen Bahnsteig mit zwei weiteren Gleisen für den Fernverkehr. Die Flächen stehen zur Verfügung. Jetzt muss endlich mit der Planung begonnen werden.

**Wie realistisch ist das?**

Dass die DB Netz AG jetzt eine Überlastungsanzeige beim Eisenbahnbundesamt und der Bundesnetzagentur für den Abschnitt zwischen dem Hauptbahnhof und Mülheim abgeben musste, nehmen wir zum Anlass, noch einmal Druck zu machen. Der NRW-Chef der DB Regio wird alle Beteiligten zu einem Gespräch einladen. Das muss endlich vorangehen.

**Ein Terminal am Dom ohne Fernverkehr ist doch gar nicht möglich, oder?**

Natürlich nicht. Ein Großteil des Fernverkehrs wird weiter durch den Hauptbahnhof fahren. Der gesamte Verkehr über Aachen nach Paris und Brüssel zum Beispiel. Und auch alle ICE, die vor allem nachts in der neuen Abstellanlage der Bahn in Köln-Nippes gewartet werden sollen. Darüber müssen sich die Fernverkehrsexperten mal Gedanken machen und die Fahrpläne anpassen. So etwas braucht einen Vorlauf von mindestens zwei Jahren. Damit hätte man aber auch schon vor fünf Jahren beginnen können.

***Vorausgesetzt, das alles klappt. Muss die Hohenzollernbrücke dann nicht mehr erweitert werden?***

Das ist zumindest unser derzeitiger Kenntnisstand. Wenn wir den S-Bahn-Ausbau haben, kommen wir mittelfristig mit sechs Gleisen auf der Brücke aus. Wie sich der Verkehr langfristig entwickeln wird, was da möglicherweise in den nächsten Jahren noch alles auf Köln zurollt, kann heute keiner abschätzen. Langfristig könnte es durchaus sein, dass wir zwei weitere Gleise für die Hohenzollernbrücke brauchen.

– Quelle: <https://www.ksta.de/28825904> ©2017

## Kölner Stadt-Anzeiger Köln

### **Köln: Bahn gibt Bankrotterklärung für die Stadt ab**

#### **Knotenpunkt Deutsche Bahn gibt Bankrotterklärung für Köln ab 09.11.17, 12:50 Uhr**

##### **Köln -**

Ein grauer Novembermorgen im S-Bahn-Reparaturwerk Köln-Nippes. Alle sind bester Laune: die wichtigsten Nahverkehrs-Bosse aus Nordrhein-Westfalen und Rheinland-Pfalz und die Vertreter der DB des bevölkerungsreichsten Bundeslands. Der neue NRW-Regio-Chef Andree Bach hat auch allen Grund dazu. Nachdem DB Regio etliche Regionalstrecken an die private Konkurrenz verloren hat und auch beim Prestigeobjekt Rhein-Ruhr-Express nicht zum Zuge kam, hat der Platzhirsch wieder zugeschlagen und drei Regionalbahn-Linien ab 2019 gewonnen – immerhin 6,3 Millionen Zugkilometer pro Jahr. Darauf kann man schon mal mit einem Gläschen Sekt anstoßen. Doch die wichtigste Nachricht des Tages ist kein Grund zum Feiern und wird von Heiko Sedlacek, Geschäftsführer des Nahverkehrs Rheinland, nebenbei serviert. Für Tausende Pendler, die täglich im Zug-Stau auf der Hohenzollernbrücke stehen, kommt sie nicht überraschend. Die Bahn gibt für Köln eine Bankrotterklärung ab. Zwischen dem Hauptbahnhof und Mülheim geht nichts mehr. Die Brücke mit ihren sechs Gleisen, von denen zwei ausschließlich für S-Bahnen vorgesehen sind, ist der Engpass im Bahnknoten Köln. Jetzt hat das die DB Netz AG eingeräumt und den Abschnitt zwischen dem Hauptbahnhof und Köln-Mülheim als „überlastet“ angezeigt. Die Erklärung wurde vor wenigen Tagen abgeschickt.

##### **Die Überlastungsanzeige**

Sie beinhaltet, dass die verschiedenen Bahn-Unternehmen auf diesem Abschnitt mit mehr Zügen fahren wollen, als es die Trassen hergeben. Die DB Netz AG hat darüber die Bundesnetzagentur und das Eisenbahn-Bundesamt informiert. Die Überlastungsanzeige ist in zwei Abschnitte unterteilt – zwischen dem Hauptbahnhof und dem Bahnhof Köln-Messe/Deutz und von dort bis Köln-Mülheim. Das ist eine rein formale Trennung, weil es sich um verschiedene Strecken handelt. „Die DB Netz AG als Eigentümer der Trassen ist dort nicht mehr in Lage, alle Wünsche nach Zugfahrten zu erfüllen“, sagt NVR-Chef Sedlacek.

##### **Die Zweiteilung**

Im Abschnitt zwischen dem Hauptbahnhof und Köln-Messe/Deutz mit 1220 Zugfahrten pro Tag erweist sich die Hohenzollernbrücke als Engpass. Das betrifft nur die vier Gleise, auf denen die Regional- und Fernzüge unterwegs sind. Die beiden S-Bahn-Gleise auf der Nordseite der Brücke sind kein Problem. Um den S-Bahn-Takt zu erhöhen, ist die Erweiterung des Hauptbahnhofs und des Bahnhofs Köln-Messe/Deutz um jeweils einen Bahnsteig mit zwei Gleisen bereits beschlossen. Ab Köln-Messe/Deutz bis Mülheim gelten nur Strecken Richtung Düsseldorf und Wuppertal als überlastet, Richtung Siegburg/Bonn reichen sie aus.

##### **Kein Ausweichen auf S-Bahn**

Weil es keine Verbindungen zwischen den S-Bahn- und den Regionalgleisen gibt, kann nicht flexibler gefahren werden. Außerdem wird die S-Bahn-Trasse spätestens nach dem Ausbau der Bahnsteige im Hauptbahnhof und in Deutz ausgelastet sein. Die Züge sollen im Berufsverkehr im 90-Sekunden-Takt über die Brücke fahren.

##### **Die Folgen**

Die DB Netz AG muss jetzt erklären, wie sie den Mangel möglichst gut organisiert und mit welchen Ausbauten man die Engpässe beseitigen kann. Noch im Jahr 2012, als ein Gutachten zum Bahnknoten Köln erstellt wurde, galt die Hohenzollernbrücke als unproblematisch. „Für die bisherigen Verkehre

und den künftigen Rhein-Ruhr-Express“, sagt Sedlaczek. Fünf Jahre später sieht das anders aus. Immer mehr Verkehrsunternehmen melden Trassen an – und das nicht nur im Nahverkehr. Dazu steigt der Mobilitätsbedarf. Täglich steigen täglich am Kölner Hauptbahnhof 280.000 Menschen ein und aus.

### **Mögliche Lösungen**

Mittelfristig können durch den Einsatz moderner digitaler Stellwerkstechnik und neuer Signale mehr Züge durch den Engpass geschleust werden. Das ist am Kölner Hauptbahnhof für die Jahre 2022 und 2024 geplant, bringt aber nur wenig Entlastung. „Wenn die Verkehrsentwicklung so weiter geht wie bisher, werden wir um einen Ausbau der Brücke nicht umhinkommen“, so der NVR-Geschäftsführer. Die DB Netz AG hat auf den Ausbau der Infrastruktur aber keinen Einfluss. Sie ist Sache des Bundes.

### **Ausbau beschleunigen**

Der Ausbau des Bahnknotens Köln besteht aus 15 Einzelprojekten und ist im neuen Bundesverkehrswegeplan, der bis 2030 läuft, unter dem Stichwort Engpass-Beseitigung als „vordringlich“ eingestuft worden. Das ist die höchste Stufe. Eine Erweiterung der Hohenzollernbrücke um zwei Gleise ist dort allerdings nicht enthalten. „Dass Köln vom Bund als vordringlich angesehen wird, ist zwar gut, aber jetzt muss kurzfristig auch Geld dahinterstehen“, sagt Heiko Sedlaczek. „Und nicht erst in zehn oder 15 Jahren.“

Die Bahn könnte alte Pläne wieder aufgreifen und den Hauptbahnhof sowie die Hohenzollernbrücke entlasten, indem sie einige ICE-Linien nur noch über Köln-Messe/Deutz leitet. Derzeit fahren viele ICE über den Rhein und in die gleiche Richtung wieder hinaus. Im Hauptbahnhof wird nur ein zweiter Zugteil angekoppelt. Das dauert lange und blockiert Gleise. Außerdem fahren viele Züge ohne Reisende über die Brücke, weil sie im Betriebsbahnhof Deutzerfeld abgestellt und gewartet werden.

### **Ein Bahnhof, zwei Terminals**

Die Idee, den Hauptbahnhof und Köln-Messe/Deutz als eine zentrale Station mit zwei Terminals zu sehen, hat es in der Vergangenheit immer wieder gegeben. Sie könnte jetzt neue Nahrung erhalten. Dazu müsste der Deutzer Bahnhof barrierefrei ausgebaut werden. Für eine schnelle Verbindung zwischen beiden Terminals hat es in der Vergangenheit die kuriosesten Ideen gegeben. Von einem Laufband auf der Brücke bis zu einer Seilbahn. Realistisch ist beides nicht.

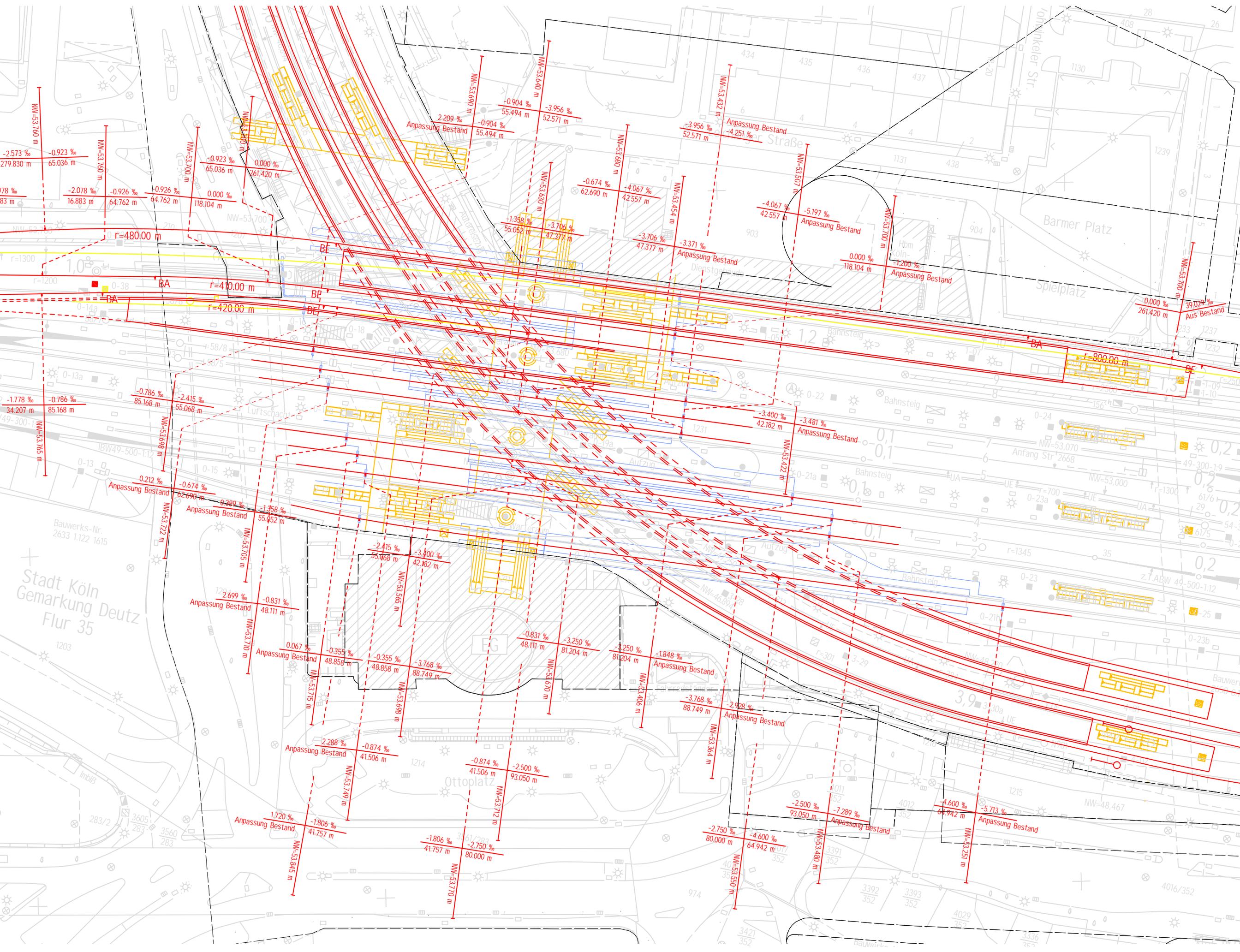
Bereits im Juni hat die DB Netz AG die linksrheinische Strecke zwischen Köln und Bonn als überlastet angezeigt. Das gilt vor allem für den Abschnitt zwischen Hürth-Kalscheuren, Bonn und Remagen. Auf dieser Trasse steigt die Nachfrage auf den Linien RE 5, RB 26 und RB 48 im Berufsverkehr derart, dass sie nicht mehr befriedigt werden kann. Im Gegenteil: Die Bahn geht davon aus, dass der Fahrplan ausgedünnt werden muss. „Einer der Pläne war, dass die Ahrtalbahn nicht mehr bis Bonn fahren sollte“, sagt Heiko Sedlaczek. „Das kann nicht die Lösung sein.“

### **Die nächsten Schritte**

Die DB Netz AG muss jetzt einen Plan entwerfen, wie sie die Kapazitäten in Köln erhöhen will, welche Ausbauten sinnvoll sind. Und sie muss erklären, was sie in der Zeit bis zum Ausbau plant, um den Verkehr aufrechtzuerhalten und Ausweichstrecken vorschlagen.

– Quelle: <https://www.ksta.de/28814218> ©2017





Stadt Köln  
Gemarkung Deutz  
Flur 35

Barmer Platz

Ottoplatz

Spielplatz

Straße

Anfang Str 2668

Wartplatz

Lufschacht

Bahnsteig

Bahnsteig

Bahnsteig

Bahnsteig

Bahnsteig

Bahnsteig

Bauwerks-Nr.  
2633 1.122 1615

Bauwerks-Nr.  
2660 1.122 1615

283/2

3605  
283

3560  
283

3421  
352

3392  
352

3393  
352

4029  
352

3336  
352

4016/352

4012  
352

4011  
352

4010  
352

4009  
352

4008  
352

4007  
352

4006  
352

4005  
352

4004  
352

4003  
352

4002  
352

4001  
352

4000  
352

3999  
352

3998  
352

3997  
352

3996  
352

3995  
352

3994  
352

3993  
352

3992  
352

3991  
352

3990  
352

3989  
352

3988  
352

3987  
352

3986  
352

3985  
352

3984  
352

3983  
352

3982  
352

3981  
352

3980  
352

3979  
352

3978  
352

3977  
352

3976  
352

3975  
352

3974  
352

3973  
352

3972  
352

3971  
352

3970  
352

3969  
352

3968  
352

3967  
352

3966  
352

3965  
352

3964  
352

3963  
352

3962  
352

3961  
352

3960  
352

3959  
352

3958  
352

3957  
352

3956  
352

3955  
352

3954  
352

3953  
352

3952  
352

3951  
352

3950  
352

3949  
352

3948  
352

3947  
352

3946  
352

3945  
352

3944  
352

3943  
352

3942  
352

3941  
352

3940  
352

3939  
352

3938  
352

3937  
352

3936  
352

3935  
352

3934  
352

3933  
352

3932  
352

3931  
352

3930  
352

3929  
352

3928  
352

3927  
352

3926  
352

3925  
352

3924  
352

3923  
352

3922  
352

3921  
352

3920  
352

3919  
352

3918  
352

3917  
352

3916  
352

3915  
352

3914  
352

3913  
352

3912  
352

3911  
352

3910  
352

3909  
352

3908  
352

3907  
352

3906  
352

3905  
352

3904  
352

3903  
352

3902  
352

3901  
352

3900  
352

3899  
352

3898  
352

3897  
352

3896  
352

3895  
352

3894  
352

3893  
352

3892  
352

3891  
352

3890  
352

3889  
352

3888  
352

3887  
352

3886  
352

3885  
352

3884  
352

3883  
352

3882  
352

3881  
352

3880  
352

3879  
352

3878  
352

3877  
352

3876  
352

3875  
352

3874  
352

3873  
352

3872  
352

3871  
352

3870  
352

3869  
352

3868  
352

3867  
352

3866  
352

3865  
352

3864  
352

3863  
352

3862  
352

3861  
352

3860  
352

3859  
352

3858  
352

3857  
352

3856  
352

3855  
352

3854  
352

3853  
352

3852  
352

3851  
352

3850  
352

3849  
352

3848  
352

3847  
352

3846  
352

3845  
352

3844  
352

3843  
352

3842  
352

3841  
352

3840  
352

3839  
352

3838  
352

3837  
352

3836  
352

3835  
352

3834  
352

3833  
352

3832  
352

3831  
352

3830  
352

3829  
352

3828  
352

3827  
352

3826  
352

3825  
352

3824  
352

3823  
352

3822  
352

3821  
352

3820  
352

3819  
352

3818  
352

3817  
352

3816  
352

3815  
352

3814  
352

3813  
352

3812  
352

3811  
352

3810  
352

3809  
352

3808  
352

3807  
352

3806  
352

3805  
352

3804  
352

3803  
352

3802  
352

3801  
352

3800  
352

3799  
352

3798  
352

3797  
352

3796  
352

3795  
352

3794  
352

3793  
352

3792  
352

3791  
352

3790  
352

3789  
352

3788  
352

3787  
352

3786  
352

3785  
352

3784  
352

3783  
352

3782  
352

3781  
352

3780  
352

3779  
352

3778  
352

3777  
352

3776  
352

3775  
352

3774  
352

3773  
352

3772  
352

3771  
352

3770  
352

3769  
352

3768  
352

3767  
352

3766  
352

3765  
352

3764  
352

3763  
352

3762  
352

3761  
352

3760  
352

3759  
352

3758  
352

3757  
352

3756  
352

3755  
352

3754  
352

3753  
352

3752  
352

3751  
352

3750  
352

3749  
352

3748  
352

3747  
352

3746  
352

3745  
352

3744  
352

3743  
352