

Bezirksregierung Köln

**Verkehrskommission des
Regionalrates**



4. Sitzungsperiode

Drucksache Nr. VK 29/2018

**Sitzungsvorlage
für die 7. Sitzung der Verkehrskommission des
Regierungsbezirkes Köln
am 13. April 2018**

TOP 7

**a) Fraktionsübergreifender Antrag aus der
Regionalratssitzung am 16.03.2018
Kurzfristige Maßnahmen zur Kapazitätssteigerung
an den Knotenbahnhöfen Köln Hbf und Köln
Messe/Deutz**

Rechtsgrundlage: § 11 Geschäftsordnung des Regionalrates

Anlage: Fraktionsübergreifender Antrag aus der Regionalratssitzung
am 16.03.2018



Freie Demokraten
FDP
FREIE WÄHLER
KÖLN
Fraktion im Zweckverband
Nahverkehr Rheinland

Fraktionsübergreifender Antrag zur Verbandsversammlung des ZV NVR am 09.03.2018

Kurzfristige Maßnahmen zur Kapazitätssteigerung an den Knotenbahnhöfen Köln Hbf und Köln Messe/Deutz

1. Die DB Fernverkehr AG wird aufgefordert, zusammen mit der Nahverkehr Rheinland GmbH (NVR) sowohl eine Analyse der Verkehrsnachfrage mit den Quellen/Zielen im Kölner Stadtgebiet und Umland durchzuführen, als auch eine Auswertung der Umsteigerelationen zwischen dem Schienenpersonenfernverkehr (DB), dem Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und dem sonstigen Öffentlichen Nahverkehr (ÖPNV; u.a. KVB) durchzuführen. Ziel ist, eine ausreichend gute Datengrundlage zu schaffen, die über die reinen Fernverkehrsverkaufszahlen mit den angegebenen Zielen Köln Hbf und Köln Messe/Deutz hinausgehen. Erst auf dieser Basis können Entscheidungen für zukünftige Fahrplan- und Umsteigekonzepte getroffen werden und folglich eine Verteilung der DB Fernverkehrshalte zwischen diesen beiden wichtigen Kölner Bahnhöfen vorgenommen werden.
2. Die DB Station&Service AG (DB S&S) und die DB Fernverkehr AG werden aufgefordert, ein Konzept für den barrierefreien Ausbau zwischen den beiden Fernverkehrsbahnsteigen 11 und 12 in Köln Messe/Deutz Tief zu erarbeiten. Dabei ist der Einbau von Aufzügen und von Förderbändern für den Gepäcktransport zu prüfen.
3. In einem weiteren Entwurfsschritt wird DB S&S gebeten, zusammen mit dem NVR und der DB Fernverkehr AG ein Gesamtkonzept für den barrierefreien Ausbau des Bahnhofs Köln Messe/Deutz zu erstellen. Dabei sind die bereits in guter Zusammenarbeit zwischen DB S&S und dem NVR entwickelten Maßnahmen zum barrierefreien Ausbau des Nahverkehrs am Bahnhof Köln Messe/Deutz zur Grundlage zu machen und um Maßnahmen für den Fernverkehr zu ergänzen. Die Stadt Köln, die Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB), die MesseCity Köln (Strabag Real Estate GmbH, ECE) und die Kölnmesse Ausstellungen GmbH sind ebenfalls mit einzubinden.



4. Die Terminallösung Köln Hbf mit den beiden Terminals „Dom“ und „Messe/Deutz“ muss unabhängig von den jeweiligen Ausbaumaßnahmen im Hinblick auf die kurzfristige Umbenennung der Bahnhöfe vorangetrieben werden. Hierzu soll DB S&S dem NVR konkrete Umsetzungsschritte und Finanzierungsvorschläge unterbreiten.
5. Die DB Netz AG wird gebeten, zusammen mit dem NVR und der DB Fernverkehr AG, im Rahmen der „BMVI-Knotenstudie“, eine mögliche Führung von Fern- und Nahverkehrszügen über die sogenannte Kölner „Südbrücke“ als Untersuchungsauftrag anzumelden. Hierzu sind unterstützend Gespräche mit dem BMVI, mit Vertretern der Verkehrsausschüssen des Land NRW und des Bundes zu führen.

Begründungen:

- Zu 1. Die DB Fernverkehr AG entscheidet derzeit eigenständig, wie viele Fernverkehrszüge sie über die Hohenzollernbrücke in den Kölner Hbf fahren und dort Kopf machen lässt bzw. wie viele Fernverkehrszüge in Köln Messe/Deutz Tief halten sollen. Die Entscheidung beruht nach ihren eigenen Angaben lediglich auf der Anzahl der jeweils verkauften Fahrkarten mit den Angaben des Zielbahnhofs (hier: Hbf und Köln Messe/Deutz).
Weitergehende Analysen über städtebauliche Entwicklungen im rechtsrheinischen Köln (u.a. im Bereich der Messe-City, Köln-Mülheim, Deutzer Hafen, Leverkusen Mitte und den Städten und Gemeinden im Rheinisch-Bergischen Kreis) finden nicht statt.
Ebenso sind keine weitergehenden Analysen über Umsteigerrelationen zum SPNV und zum ÖPNV (u.a. KVB) bekannt, so dass die DB S&S keine Aus- und Umbauentscheidungen für einen weitergehenden barrierefreien Bahnhof Köln Messe/Deutz treffen kann und die zuständigen Aufgabenträger des Nahverkehrs keine Entscheidungen für die Weiterentwicklung ihrer Netze treffen können.
- Zu 2. Seit Jahren fährt die DB Fernverkehr AG mit wenigen Fernverkehrszügen Köln Messe/Deutz Tief an, ohne für ihre Kunden die äußerst unbefriedigende Situation des nicht barrierefreien Zugangs zu den Fernverkehrsgleisen (Gleise 11 und 12) zu verbessern.



- Zu 3. Für den barrierefreien Ausbau vom Bahnhof Köln Messe/Deutz (östliche Erschließung) liegt ein gutes Konzept im Rahmen des S-Bahnausbaus Knoten Köln vor. Dieses Konzept wurde bereits mit dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) vorbesprochen und erschließt barrierefrei alle Bahnsteige über den sogenannten städtischen KVB-Tunnel. Dieser Tunnel sollte im Rahmen der Um- und Ausbaumaßnahmen ebenfalls angepasst und zukunftsfähig ausgebaut werden, damit gleichzeitig ein adäquater Zugang zur neuen MesseCity Köln und zum Hauptentree der Kölnmesse entsteht. Zusätzlich soll DB S&S, die DB Fernverkehr AG und der NVR vorliegende Überlegungen für eine grundsätzliche Neuausrichtung des Bahnhofs Köln Messe/Deutz planen. Eine erste Begehung ist für den 27.04.2018 zusammen mit NVR, DB S&S, DB Netz AG und DB AG geplant. DB S&S hat dabei die Gesamtkoordination übernommen.
- Zu 4. Im Rahmen der Studien zum Ausbau des Knoten Kölns wurden neben Infrastrukturausbauprojekten auch organisatorische Maßnahmen entwickelt. Eine dieser Maßnahmen ist die sogenannte „Terminallösung“. Hierunter wird verstanden, dass es nur einen Kölner Hbf mit den zwei Terminals „Dom“ und „Messe/Deutz“ geben soll, um die Kunden zielgerichtet ins linksrheinische bzw. rechtsrheinische Köln sowie ins Umland mit kürzeren Umsteigemöglichkeiten zu leiten. Hierfür ist zusätzlich zum Ausbau der Fahrgastinformation (digitale und analoge) auch die Umbenennung in den internationalen Fahrplanauskünften notwendig.
- Zu 5. Eine Führung von aus dem Süden kommenden Fernverkehrszügen über die Südbrücke und über die Westspange in den Kölner Hbf hinein und weiter über die Hohenzollernbrücke auf die rechte Rheinseite würde erreichen, dass die Fernverkehrszüge nicht mehr im Kölner Hbf Kopf machen müssten und somit voraussichtlich mehr als sechs Minuten Reisezeit gewinnen würden. Sie wären dadurch weniger verspätungsanfällig und würden so Trassen im Kölner Hbf und auf der Hohenzollernbrücke für weitere Verkehre freigeben.