

11.01.2018

Antwort

der Landesregierung

auf die Kleine Anfrage 607 vom 1. Dezember 2017
des Abgeordneten Sven W. Tritschler AfD
Drucksache 17/1460

„Bankrotterklärung“ der DB Netz AG zur Hohenzollernbrücke in Köln – Was tut die Landesregierung?

Vorbemerkung der Kleinen Anfrage

Die DB Netz AG hat vergangenen Monat für die Gleisabschnitte zwischen Köln Hauptbahnhof und Köln-Messe/Deutz und zwischen Köln-Messe/Deutz und Köln-Mülheim eine Überlastungsanzeige gegenüber dem Eisenbahn-Bundesamt und der Bundesnetzagentur abgegeben.

Daraus folgt, dass von verschiedenen Bahn-Betreibergesellschaften mehr Trassen auf diesen beiden nacheinander liegenden Abschnitten beantragt wurden, als Kapazitäten vorhanden sind.

Ursächlich für diese „Bankrotterklärung“ (Kölner Stadt-Anzeiger) ist die Hohenzollernbrücke, die über lediglich vier Gleise für den Fern- und Regionalverkehr und zwei S-Bahngleise verfügt. Dieses Nadelöhr ist ursächlich für zahlreiche Verspätungen und hat den Kölner Hauptbahnhof zu einem der verspätungsreichsten Bahnhöfe in Deutschland gemacht.

Der Ausbau der Schieneninfrastruktur fällt zwar überwiegend in die Zuständigkeit des Bundes, gleichwohl heißt es im Koalitionsvertrag der die Landesregierung tragenden Parteien: „Den Erhalt, die Modernisierung und den bedarfsgerechten Ausbau der Verkehrsinfrastruktur werden wir daher zu einem Schwerpunkt der Landespolitik machen, dem sich alle Ressorts der Landesregierung verpflichtet fühlen.“

Der Minister für Verkehr hat die Kleine Anfrage 607 mit Schreiben vom 10. Januar 2018 namens der Landesregierung beantwortet.

Datum des Originals: 10.01.2018/Ausgegeben: 16.01.2018

Die Veröffentlichungen des Landtags Nordrhein-Westfalen sind einzeln gegen eine Schutzgebühr beim Archiv des Landtags Nordrhein-Westfalen, 40002 Düsseldorf, Postfach 10 11 43, Telefon (0211) 884 - 2439, zu beziehen. Der kostenfreie Abruf ist auch möglich über das Internet-Angebot des Landtags Nordrhein-Westfalen unter www.landtag.nrw.de

Vorbemerkung der Landesregierung

Gemäß § 55 Abs. 1 Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG) hat der Betreiber der Schienenwege (hier: DB Netze) in den Fällen, in denen Anträgen auf die Zuweisung von Schienenwegkapazität nach Koordinierung der beantragten Zugtrassen und nach Konsultation der Zugangsberechtigten nicht in angemessenem Umfang stattgegeben werden kann, den betreffenden Schienenwegabschnitt unverzüglich für überlastet zu erklären. Dies ist auch bei Schienenwegen zu erklären, bei denen abzusehen ist, dass ihre Kapazität in naher Zukunft nicht ausreichen wird. Erklärungen zur Überlastung sind gegenüber der Regulierungsbehörde (Bundesnetzagentur) und der zuständigen Aufsichtsbehörde (Eisenbahnbundesamt) abzugeben. Die Mitteilung ist entsprechend § 19 Abs. 2 ERegG zu veröffentlichen.

1. Welche kurzfristigen Ansätze verfolgt die Landesregierung, um die vorgenannten Missstände zu beheben?

§ 58 ERegG regelt, dass der Betreiber der Infrastruktur Möglichkeiten darzulegen hat, wie zusätzlichen, die derzeitige Kapazität übersteigenden Anträgen stattgegeben werden kann.

Wegen der langen Planungs- und Bauzeiten bei Infrastrukturmaßnahmen kann Engpässen kurzfristig grundsätzlich nur mit betrieblichen Maßnahmen begegnet werden. Ansprechpartner von DB Netze ist der gemäß ÖPNVG NRW zuständige Aufgabenträger für den SPNV-Betrieb, der Zweckverband Nahverkehr Rheinland (NVR), und nicht die Landesregierung.

2. Welche mittel- und langfristigen Ansätze verfolgt die Landesregierung, um die vorgenannten Missstände zu beheben?

Unabhängig von der aktuellen Überlastungsanzeige hatte der NVR gemeinsam mit DB Netze und dem Verkehrsministerium Nordrhein-Westfalen eine systematische Untersuchung des Bahnknotens Köln durchgeführt. Ziel war es, Ausbaumaßnahmen zu ermitteln, die zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Knotens Köln beitragen. Die Ergebnisse wurden Anfang 2012 veröffentlicht. Die Studie wurde mittlerweile fortgeschrieben. Die Gesamtmaßnahme „Knoten Köln“ besteht aktuell aus 15 Einzelprojekten.

Das Maßnahmenpaket „Knoten Köln“ wurde vom Land Nordrhein-Westfalen und dem NVR vollständig für den Bundesverkehrswegeplan angemeldet. Teile des Knotens Köln wurden in den vordringlichen Bedarf (Engpassbeseitigung) des neuen Bundesschienenwegebedarfsplans aufgenommen. Hierbei handelt es sich um die Restmaßnahmen der ehemaligen Neubaustrecke Köln – Rhein/Main. Der größte Teil des Maßnahmenpakets Knoten Köln wurde in der Bundesverkehrswegeplanung in den sogenannten potentiellen Bedarf eingestuft und muss somit noch einer volkswirtschaftlichen Bewertung unterzogen werden, um in den vordringlichen Bedarf des Bundesschienenwegebedarfsplans hochgestuft zu werden. Die Arbeiten an der Bewertung wurden vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) im März 2017 begonnen. Die Ergebnisse stehen noch aus.

- 3. *Der Presse ist zu entnehmen, dass der Ausbau des Bahnhofs Köln-Messe/Deutz und seine Verknüpfung mit dem Hauptbahnhof eine Umgehung der überlasteten Hohenzollernbrücke ermöglichen würde. Wie bewertet die Landesregierung diesen Lösungsansatz?***

Ein Ausbau des Bahnhofs Köln Messe/Deutz würde nur zu einer Entlastung des Hauptbahnhofs Köln und der Hohenzollernbrücke beitragen, wenn Teile des Schienenpersonenfernverkehrs dann Köln Messe/Deutz und nicht mehr Köln Hauptbahnhof als zentralen Bahnhof in Köln anfahren würden. Hierbei handelt es sich nicht um eine Entscheidung des Landes Nordrhein-Westfalen, sondern um die unternehmerische Entscheidung der eigenwirtschaftlich operierenden Gesellschaft DB Fernverkehr AG.

- 4. *Zur Verknüpfung der unter Ziffer 3 genannten Bahnhöfe wurde bereits eine Reihe von Möglichkeiten erörtert (Seilbahn, Einschienenbahn, etc.). Wie bewertet die Landesregierung diese Möglichkeiten jeweils?***

Eine Bewertung der unterschiedlichen Möglichkeiten zu einer engeren Verknüpfung der beiden zentralen Kölner Bahnhöfe wird erst erfolgen, wenn die grundsätzliche Entscheidung über eine Verkehrsverlagerung vom Kölner Hauptbahnhof hin zum Bahnhof Köln Messe/Deutz getroffen wurde.

- 5. *Mit welcher Entwicklung des Schienenverkehrs auf den o.g. Schienenabschnitten rechnet die Landesregierung in den kommenden zehn Jahren?***

Die Prognose der Entwicklung des Schienenverkehrs im Bahnknoten Köln bis zum Jahr 2030 ist Gegenstand der o.g. Bewertung im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung.