

26.04.2021

Antwort

der Landesregierung

auf die Kleine Anfrage 5117 vom 11. März 2021
des Abgeordneten Arndt Klocke BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Drucksache 17/12965

Ausbau Bahnknoten Köln

Vorbemerkung der Kleinen Anfrage

Seit Jahrzehnten wird darüber diskutiert, dass die Voraussetzung für eine signifikante Steigerung des SPNVs im Rheinland der Ausbau der Schieneninfrastruktur im sogenannten „Bahnknoten Köln“ ist. Es hat ein paar kleinere Anpassungen gegeben, aber die großen Projekte wie der S-Bahn-Westring, die Vergrößerung des Hauptbahnhofs oder die Verbreiterung der Eisenbahnbrücken sind bislang noch nicht einmal durchgeplant, geschweige denn umgesetzt. Dabei ist der Ausbau der Schienenwege zentral für die Verkehrswende, denn die Verlagerung von Pendlerströmen vom Auto auf den SPNV/ÖPNV sind für den Klimaschutz und für die Entlastung der Innenstädte vom motorisierten Individualverkehr enorm wichtig. Beim S-Bahn-Westring sind mittlerweile Realisierungshorizonte für die Jahre 2040 bis 2050 angesetzt, das ist in jeglicher Hinsicht, aber gerade auch für die Einhaltung der Pariser Klimaschutzziele und damit die angestrebte Klimaneutralität bis 2050 viel zu spät.

Der Minister für Verkehr hat die Kleine Anfrage 5117 mit Schreiben vom 20. April 2021 namens der Landesregierung beantwortet.

Vorbemerkung der Landesregierung

Bund und Länder wollen den Anteil des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) am Modal Split verdoppeln. Damit mehr Reisende auf den ÖPNV umsteigen, muss dieser einfacher zugänglich, leistungsstärker, verlässlicher, flexibler, vernetzter und innovativer werden. Damit der ÖPNV eine echte Alternative für noch mehr Reisende wird, hat das Ministerium für Verkehr in 2019 eine breit angelegte ÖPNV-Offensive initiiert.

Für die Umsetzung der Ziele der ÖPNV-Offensive kommt dem Ausbau des Knoten Köln große Bedeutung zu. Der Ausbau ist eine Grundvoraussetzung für einen leistungsfähigen Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in ganz Nordrhein-Westfalen. Deshalb hat die Landesregierung seit 2019 eine Vielzahl von Maßnahmen auf den Weg gebracht, um den Ausbau des Knoten Köln zu beschleunigen.

So hat das Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen bereits 2019 für die Finanzierung der Planung (Leistungsphasen 1 und 2 gemäß HOAI) der Westspange sowie die Elektrifizierung der Eifelstrecke Mittel in Höhe von 60 Mio. € zur Verfügung gestellt und eine entsprechende Planungsvereinbarung mit der DB abgeschlossen.

Zur weiteren Beschleunigung der Umsetzung von Schieneninfrastrukturvorhaben in Nordrhein-Westfalen hat das Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen außerdem erstmalig eine Förderrichtlinie zur Bildung eines Planungsvorrates ab 2021 etabliert und dafür in den Jahren 2021 und 2022 22,5 Mio. € zur Verfügung gestellt. Zur Förderung ist auch die Planung des Ausbaus der Oberbergischen Bahn zur S-Bahn angemeldet worden. Das Förderprogramm befindet sich derzeit in Aufstellung.

Um zusätzlich mehr Robustheit und Flexibilität ins System Schiene zu bringen, hat das Ministerium für Verkehr die Finanzierung von Maßnahmen des „Robusten Netzes NRW“ mit der DB und den zuständigen SPNV-Aufgabenträgern beschlossen. Dabei handelt es sich um Maßnahmen, die einen Beitrag zur Erhöhung der Netzkapazität in Baufällen oder sonstigen häufig auftretenden und länger anhaltenden Störfällen leisten. Hauptbeispiele hierfür sind Überleitstellen, Gleiswechselbetrieb und die Ertüchtigung von nahe gelegenen Umleiterstrecken. Im näheren Einzugsbereich des Knoten Kölns sind dies:

- die Anbindung der Gleise 6+7 in Köln Messe/Deutz an die Sieg-strecke 2651 (zusätzliche Weichenverbindung)
- Einrichtung Gleiswechselbetrieb Gleise I-IV (Fernbahn) zwischen Köln-Mülheim und – Deutz
- Ergänzung der vorhandenen Weichenstraße Wupperstrecke (2730) - Güterstrecke (2324) in Leverkusen-Opladen

Der digitale Ausbau im Knoten Köln stellt einen weiteren essentiellen Baustein zur Steigerung der Kapazitäten dar. Auf Betreiben des Ministeriums für Verkehr hat das BMVI die Durchführung einer Machbarkeitsstudie „Digitaler Knoten Köln“ in enger Abstimmung mit dem Nahverkehr Rheinland in Aussicht gestellt.

Um Planung und bauliche Umsetzung der Maßnahmen des Bahnknoten Köln konstruktiv zu begleiten, wurde ferner auf Initiative von Herrn Minister Wüst ein hochrangig besetzter Koordinationsrat gegründet. Der Koordinationsrat vernetzt die beteiligten Institutionen und findet Lösungen, um den Infrastrukturausbau effizient voranzutreiben.

Da die Umsetzung der Infrastrukturvorhaben nicht kurzfristig zu realisieren ist, setzt sich die Landesregierung zudem für die Sicherung der vorhandenen Kapazitäten für den SPNV ein. So hat sich die Landesregierung im Rahmen der Novellierung des Eisenbahnregulierungsgesetzes durch die geschaffene Möglichkeit zum Abschluss von Rahmenverträgen für die Sicherung der Taktverkehre im Schienenpersonennahverkehr eingesetzt. So soll verhindert werden, dass der SPNV gegenüber dem Fernverkehr regelmäßig unterliegt, wenn eine Entscheidung über den Vorrang zu treffen ist.

1. *Wie sieht der derzeitige Zeit-Maßnahmenplan für alle angedachten Maßnahmen zum Bahnknoten Köln aus? (bitte die Maßnahmen einzeln mit den jeweiligen Realisierungshorizonten darstellen)*

Aufgrund der Komplexität und des frühen Planungsstadiums der Maßnahmen kann nicht zu jedem Projekt ein Realisierungszeitpunkt sicher eingeschätzt werden. Die Sachstände zu den einzelnen Maßnahmen stellen sich wie folgt dar:

S 11 Kernpaket:

Die Maßnahme befindet sich in der Entwurfsplanung (Leistungsphase 3 gemäß HOAI). Für den zweigleisigen Ausbau Köln-Dellbrück – Bergisch Gladbach soll das Planfeststellungsverfahren im April 2022 beim Eisenbahn-Bundesamt eingeleitet werden. Da in diesem Teilprojekt umfangreiche naturschutzrechtliche Belange (zweites Gleis im FFH-Gebiet Thielenbruch (Stadtgebiet Köln und Bergisch Gladbach)) zu beurteilen sind, kann keine Aussage zur Dauer des Verfahrens getroffen werden.

Für die Baumaßnahmen Köln Hbf., Köln Messe/Deutz (jeweils zusätzlicher S-Bahnsteig) und den Neubau des S-Bahnhofs Köln-Kalk West soll das Planfeststellungsverfahren im Herbst 2022 eingeleitet werden. Die Dauer von Planfeststellungsverfahren hängen vom Umfang und Inhalt der Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und der betroffenen Bürgerinnen und Bürger ab.

Wegen des hochkomplexen Baus von Brückenbauwerken über den Tunneln der Nord-Süd-Stadtbahn am Breslauer Platz (Nordseite Köln Hbf) ist von einer Bauzeit von etwa fünf Jahren auszugehen. DB Netz AG und Nahverkehr Rheinland (NVR) befinden sich in ersten Abstimmungen zur Betriebsplanung der S-Bahn Köln während der Bauzeit.

S 11 Ergänzungspaket

Zum sogenannten „S 11 Ergänzungspaket“ gehören die Maßnahmen „Ausbau und Elektrifizierung der Erftbahn Kerpen-Horrem – Bedburg“, „Neubau S-Bahnhof Köln-Berliner Straße“ und „Abzweigverbindung Köln-Müngersdorf Technologiepark“. Hier werden die Vorplanungen (Leistungsphase 2 gemäß HOAI) im zweiten Quartal 2021 abgeschlossen. Das Gesamtprojekt wird im Rahmen des Investitionsgesetz Kohleregionen des Bundes (InvKG) weitergeführt. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur schafft derzeit zusammen mit der Deutschen Bahn AG (DB) die finanziellen Grundlagen für die Weiterführung der Planungen und für die spätere bauliche Umsetzung der Maßnahmen. Im Rahmen des InvKG ist festgehalten, dass das Baurecht über ein Maßnahmenengesetz geschaffen werden kann. Als Ergebnis der Vorplanungen zur Erftbahn wurde ermittelt, dass die Errichtung des notwendigen Überführungsbauwerks östlich des Bahnhofs Kerpen-Horrem zur Einfädelung der Erftbahn in die S-Bahnstrecke Düren – Köln mit einer Bauzeit von rund dreieinhalb Jahren anzusetzen ist. Auch der Neubau der Abzweigverbindung Köln-Müngersdorf Technologiepark ist wegen der notwendigen Versetzung einer Lärmschutzwand planfeststellungsrelevant.

Westspange Köln

Die Maßnahme „Westspange Köln“ umfasst die Projekte „Neubau von S-Bahngleisen Köln-Hansaring bis Hürth-Kalscheuren“ und die „Elektrifizierung der Eifelstrecke Hürth-Kalscheuren – Kall“. Der Projektteil Abschnitt Köln-Hansaring – Hürth-Kalscheuren ist Bestandteil des InvKG. Die Finanzierung dieses Projektteils kann alternativ auf der Grundlage und nach Maßgabe des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege erfolgen. Ob eine Finanzierung aus Mitteln des InvKG oder auf Grundlage und nach Maßgabe des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege erfolgen soll, ist bislang nicht entschieden.

Die Elektrifizierung der Eifelstrecke soll über das GVFG-Bundesprogramm finanziert werden. Aktuell laufen die Grundlagenermittlung und die Vorplanung. Die entsprechende Planungsvereinbarung zwischen dem Land Nordrhein-Westfalen, dem Nahverkehr Rheinland und der DB AG läuft noch bis Ende 2024.

Ausbau südlich der Gummersbacher Straße

Diese Maßnahme wird über den Bedarfsplan Schiene des Bundes finanziert und soll mit bauvorbereitenden Maßnahmen in 2022 begonnen werden. Die Hauptbauarbeiten finden nach der UEFA Fußball-Europameisterschaft 2024 statt und werden voraussichtlich bis 2032 abgeschlossen. Die Überwerfungsbauwerke in Hürth-Kalscheuren und Köln-Gremberg befinden sich in der Vorplanung. Ein Planungsauftrag seitens des Bundes für den Ausbau des Streckenabschnitts Köln Abzweig Steinstraße – Troisdorf einschließlich eines Überwerfungsbauwerks bei Troisdorf wird in Kürze erteilt.

Weitere Maßnahmen im Bereich des Knoten Kölns einschließlich des Ausbaus und der Elektrifizierung der Voreifelbahn Bonn Hbf – Euskirchen – Bad Münstereifel sind noch nicht im Planungsprozess.

- 2. *Perspektivisch sollen einige der heute vorhandenen Regionalbahnen zukünftig als S-Bahnen auf eigenen Gleisen verkehren. Dafür sind in den Zulaufstrecken noch Überwerfungsbauwerke notwendig, die auch unabhängig von den geplanten Erweiterungen auch heute schon Vorteile für den SPNV bringen würden. Welche Chancen sieht die Landesregierung, die Überwerfungsbauwerke***

a) Hürth-Kalscheuren

b) Horrem

zeitlich vorzuziehen und zeitnah zu realisieren?

Beide Projekte werden seitens des Bundes finanziert. Sie haben ohne ihre Anschlussprojekte Erftbahn und Eifelstrecke nur einen sehr eingeschränkten Verkehrswert. Auch liegt noch kein Baurecht für die Maßnahmen vor. Ein Vorziehen durch den Bund ist daher nicht zu erwarten.

- 3. *Was unternimmt die Landesregierung, um die Probleme im Bahnknoten Köln kurz- und mittelfristig zu lösen?***

Es wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

- 4. *Was müsste aus Sicht der Landesregierung getan werden, damit die derzeitige Generation von Pendlerinnen und Pendlern noch in den Genuss eines ausgebauten Schienenpersonennahverkehrs rund um Köln kommt?***

Für die Landesregierung ist dabei die Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsprozessen das zentrale Thema. In diesem Zusammenhang hat sich das Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen im letzten Jahr mit einer Vielzahl von eigenen Anträgen zum Gesetz zur Beschleunigung von Investitionen im Bundesratsverfahren für die Planungsbeschleunigung stark gemacht. Dazu gehören u.a. Anträge zur Änderung von Vorschriften im AEG oder UVPG. Nicht alle Anträge haben eine Zustimmung im Bundesrat erhalten, teilweise hat sich auch die Bundesregierung entschieden, ein positives Votum des Bundesrates nicht zu berücksichtigen. Berücksichtigt wurde beispielsweise die Änderung des § 14a UVPG, womit klargestellt wurde, dass für den Entfall der UVP-Pflicht die Einzelmaßnahmen nicht kumulativ vorliegen müssen.