

PRESSESCHAU

**ZUR SONDERSITZUNG DES
REGIONALRATES KÖLN
am 10. September 2004**

zum Thema

**AUSBAU DER NEUBAUSTRECKE
KÖLN-FRANKFURT**

VRS befürchtet Qualitätseinbußen für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

Presseinformation, 26. Juli 2004

Die DB Netz AG will Neubaustrecke Köln - Rhein/Main im Streckenabschnitt Köln-Deutz-Tief/ Steinstraße nicht ausbauen

Köln. Wie der VRS GmbH durch die Bezirksregierung Köln mitgeteilt wurde, habe die DB Netz AG von bisherigen Plänen Abstand genommen, die Fernverkehrs-Neubaustrecke Köln - Rhein/Main zwischen den Haltepunkten "Steinstraße" und "Köln-Deutz-Tief" (Flughafenschleife-Nordkopf) auszubauen. Eine Aufhebung der Planfeststellung seitens der DB Netz AG, würde das endgültige Aus für die lückenlose Fertigstellung der Neubaustrecke bedeuten. "Die heutigen Verkehrsverhältnisse auf diesem Streckenabschnitt sind für den VRS nicht akzeptabel. Da dort keine eigene Trasse für den Fernverkehr vorhanden ist, nutzen sowohl der Fern- als auch der Nahverkehr dieselben Gleise. Das behindert die Fahrplangestaltung des SPNV. Nur durch den vollständigen Ausbau der Neubaustrecke bis nach Köln-Deutz, wie ursprünglich geplant, könnte sich die derzeitige Verkehrssituation entspannen", erklärt Dr. Norbert Reinkober, Geschäftsführer der VRS GmbH.

Die Auswirkungen

Schwierigkeiten im Betriebsablauf beim Übergang der Regionalbahnen auf die S-Bahn-Gleise von und nach Troisdorf in Höhe "Steinstraße" gehören heute schon zum Alltag. Da im gesamten Streckenverlauf Troisdorf- Köln-Hohenzollernbrücke keine "echten" Überholgleise vorhanden sind, ist bei der üblichen Bevorzugung des Fernverkehrs und dessen abzusehender Zunahme mit weiteren Qualitätseinbußen im Regionalverkehr zu rechnen. Auch das künftige Leistungsangebot des VRS würde durch einen Wegfall der planfestgestellten Neubaustrecken-Gleise beeinträchtigt. Die Anzahl der verspäteten Züge und verpassten Anschlüsse würde mittel- und langfristig steigen. Geplante Angebotsverbesserungen, insbesondere zur regionalen Anbindung des Flughafens Köln/Bonn, könnten wegen der fehlenden Infrastruktur selbst mittelfristig nicht mehr realisiert werden.

http://www.vrsinfo.de/11527_27746.php

USTA

8 Dienstag, 27. Juli 2004

Kein Ausbau des Kölner „Nadelöhrs“

Die Bahn will die Zusatzgleise zwischen Köln-Deutz und der Flughafenschleife vorerst nicht mehr bauen.

VON INGMAR KELLER

Köln – Der Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS) fürchtet, dass die Probleme auf der rechtsrheinischen Bahnstrecke zwischen Köln-Deutz und der Flughafenschleife auf Jahre hinaus bestehen bleiben. Der Grund: Die Bahn hat die Pläne, diesen völlig überlasteten Abschnitt um zwei Gleise zu erweitern, aufgegeben, zumindest jedenfalls auf unbestimmte Zeit verschoben. In einem Schreiben an das Kölner Regierungspräsidium teilte die DB-Netz AG mit, dass sie ihre Pläne ändere und auf das bestehende Baurecht verzichten wolle.

Das zweigleisige „Nadelöhr“ zwischen dem Bahnhof Köln-Deutz und dem Flughafen wird derzeit sowohl vom Nah- und Regionalverkehr als auch von der ICE-Fernzügen befahren, die zwischen Köln und Frankfurt verkehren. Nur der – ursprünglich im Rahmen der Neubaustrecke Köln-Frankfurt vorgesehene – Ausbau auf vier Gleise würde eine Trennung von Fern- und Nahverkehr

und damit eine stärkere Nutzung der Flughafenschleife ermöglichen.

Zunahme von Verspätungen befürchtet

Dann könnten beispielsweise auch Reisende aus Aachen, die jetzt noch in Köln umsteigen müssen, direkt zum Köln-Bonner Flughafen fahren. Für die Maßnahme wurde auch bereits ein komplettes Planfeststellungsverfahren durchgeführt, an dessen die der Bahn das Baurecht für diesen Abschnitt erhielt. Nun hat die Bahn aber – unter anderem wegen der Kürzungen durch das Bundesverkehrsministerium nach dem Maut-Desaster – derzeit kein Geld, um das Projekt auch zu realisieren. Und da neue finanzielle Mittel auch nicht in Aussicht stünden, sei zumindest bis zum Jahr 2010 kaum mit dem auch von der Bahn gewünschten Ausbau zu rechnen. Nicht gefährdet sei aber der Ausbau der Strecke von Köln-Deutz (Tief) in Richtung Mülheim.

Die Aufgabe des viergleisigen Ausbaus, so klagt der VRS, führt zu einer Schwächung des Nahverkehrs. Der Fernverkehr werde von der Bahn bevorzugt behandelt. Da es aber zwischen Köln und Troisdorf keine Überholmöglichkeiten gebe, müsse in der Region mit weiteren Einbußen gerechnet werden und die Zahl der Verspätungen werde steigen.

KStA, 28.07.04, S. 8

Keine Entlastung für Kölner Bahn-Knoten

Rechtsrheinischer Ausbau gestoppt

Die Beseitigung des Bahn-Nadelöhrs vor dem Kölner Hauptbahnhof sei wünschenswert, aber ohne Bundesmittel nicht zu machen, sagt die Bahn.

VON PETER BERGER

Köln/Düsseldorf - Die Entscheidung der DB Netz AG, aus finanziellen Gründen auf die Erweiterung des völlig überlasteten Streckenabschnitts im rechtsrheinischen Köln zwischen dem Bahnhof Mülheim und dem Haltepunkt Steinstraße (Kosten rund 210 Millionen Euro) vorläufig zu verzichten, wird weit reichende Folgen haben. Die Neubaustrecke Köln-Frankfurt wird jetzt über Jahre hinaus im Kölner Südosten in einem Nadelöhr enden, durch das täglich bis zu 500 Züge von der S-Bahn bis zum ICE geschleust werden müssen.

Ursprünglich sollten rechtsrheinisch von Köln-Mülheim über Köln-Deutz bis zum Haltepunkt Steinstraße (nahe dem Abzweig zur Flughafenschleife) zwei zusätzliche Bahngleise verlegt werden, um die Kapazität in diesem Bereich zu erhöhen. Nun wird die Bahn den Ausbau im nördlichen Bereich (Deutz-Mülheim) auf das Jahr 2008 verschieben; der Ausbau des südlichen Abschnitts (Deutz-Steinstraße) wird komplett gestrichen.

„Diese Entscheidung hat zur Folge, dass wir für den Kölner Hauptbahnhof keine Entlastung bekommen werden. Das wäre nur möglich, wenn wir einen Teil des Nord-Süd-Fernverkehrs auf die rechte Rheinseite und damit nach Deutz verlagern können“, sagte Bahnsprecher Frank Gassen-Wendler gestern. „Es herrscht allgemein Einigkeit darüber, dass dieser Ausbau notwendig ist. Ohne die erforderlichen Bundesmittel wird aber nicht daraus werden. Die Vorwürfe gegen die Bahn greifen zu kurz. Hier sind politische Entscheidungen erforderlich.“

Ohne den viergleisigen Ausbau wird es auch keine direkte Bahnverbindung zwischen dem neuen Flughafenbahnhof Köln/Bonn und

dem Großraum Aachen geben. „Dass der Regionalexpress von Aachen nach Siegen über den Flughafen fährt, ist für uns von großer strategischer Bedeutung“, betonte Flughafensprecher Walter Römer am Dienstag. Bahnchef Hartmut Mehdorn habe „zwei Landesverkehrsministern schriftlich zugesagt, dass diese Verbindung zustande kommt“. Der viergleisige Ausbau zwischen dem Kölner Haltepunkt Steinstraße und dem Bahnhof Mülheim sei noch Teil der Neubaustrecke Köln-Frankfurt. „Warum der jetzt verschoben wird, ist für uns nicht nachvollziehbar.“ Auch die Sprecherin der KölnMesse, Alrun Griepenkerl, hält die Entscheidung für „absolut nicht nachvollziehbar“. Damit würden die Verspätungen im Fernverkehr über Jahre hinaus „festgeschrieben, kundenfreundlich ist das mit Sicherheit nicht“.

Bei der Bezirksregierung Köln wird man nun genau prüfen, ob es rechtlich überhaupt möglich ist, einen Teil aus einem einmal gefassten Planfeststellungsbeschluss wieder herauszulösen. „Wir haben da erhebliche Bedenken“, sagte Sprecherin Kerstin Pustowka. Die Ausbaumaßnahme zwischen dem Bahnhof Deutz und der Steinstraße müsse in ihrer Gesamtheit gesehen werden. Mit dem Bau von Brücken zwischen Deutz und Mülheim, die krouzungsfreie Verbindungen zwischen der Neubaustrecke nach Frankfurt und den Fernstrecken ins Ruhrgebiet und nach Wuppertal ermöglichen, hat die Bahn bereits begonnen und will sie Ende 2006 fertig gestellt haben. Das kostet 50 Millionen Euro, die längst bewilligt sind.

Auf den weiteren Ausbau zu verzichten, sei nur die halbe Miete, sagte Bahnsprecher Gassen-Wendler weiter. Das Baurecht für den nördlichen Abschnitt zwischen Köln-Deutz und Köln-Mülheim bleibe erhalten, „es wird nicht zurückgenommen und auch keine Verjährungsgrenze erreichen“. Die Planungen für den südlichen Teil der Strecke, also zwischen Köln-Deutz und dem Haltepunkt Steinstraße würden aber „qualifiziert abgeschlossen“, also nicht weitergeführt.

Verspätungen über Jahre hinaus festgeschrieben



Am Haltepunkt Steinstraße im Kölner Südosten endet derzeit die Schnellstrecke, hier beginnt das Nadelöhr auf dem Weg zum Kölner Zentrum. BILD: RS

Staatssekretär Jörg Hennerkes: Viergleisiger Ausbau zwischen Köln-Deutz und Flughafenschleife muss fertig gestellt werden

Presseinfo vom 29.07.2004: Das Ministerium für Verkehr, Energie und Landesplanung des Landes NRW informiert: Nach der Mitteilung der Deutschen Bahn AG (DB AG), sie wolle den viergleisigen Ausbau zwischen Köln-Deutz und der Flughafenschleife aufgrund fehlender Bundesmittel nicht realisieren, hat der Staatssekretär im NRW-Verkehrsministerium, Jörg Hennerkes, heute in einem Brief an Bundesverkehrsminister Dr. Manfred Stolpe die Fertigstellung dieses letzten Teilstücks im Rahmen des Ausbaus der Neubaustrecke Köln/Rhein-Main gefordert.

In seinem Brief schreibt Hennerkes: "Schon heute treten auf diesem Streckenabschnitt unakzeptable Probleme im Betriebsablauf zwischen Fern-, Regional- und Nahverkehr auf. Bei einem ersatzlosen Entfall des Ausbaus würden diese zementiert. Die DB AG beruft sich auf fehlende Mittel nach dem Bundesschienenwegeausbaugesetz und darauf, dass diese Maßnahme nicht zu den mit Ihnen vereinbarten 66 Investitionsprojekten der DB AG gehört.

Es ist nicht hinnehmbar, dass bei dem bereits erreichten Ausbau der Neubaustrecke Köln/Rhein-Main das letzte Teilstück nicht fertig gestellt wird, obwohl Planfeststellungsbeschlüsse vorliegen und ein verkehrlicher Flaschenhals dauerhaft festgeschrieben würde. Die zuständige Bezirksregierung Köln hat als Anhörungsbehörde diese Planänderung mit Schreiben vom 14. Juli 2004 bereits abgelehnt.

Erst kürzlich ist der Flughafenbogen und –bahnhof am Flughafen Köln/Bonn in Ihrer Gegenwart eingeweiht worden. Diese Investitionen sind in ihrer Wirtschaftlichkeit gefährdet, wenn der Streckenausbau nicht wie vorgesehen verwirklicht wird. Hierauf hat auch die Flughafengesellschaft Köln/Bonn bereits öffentlich hingewiesen.

Bitte tragen Sie dafür Sorge, dass die DB AG die ursprünglichen Planungen zum zwingend notwendigen Ausbau der Strecke realisiert und die Verfahren zur Planänderung einstellt."

http://www.mvel.nrw.de/cipp/mvel/custom/pub/content_lang,1/oid,13286/ticket.g_u_e_s_t

K STA

S. 8 Freitag, 30. Juli 2004

Ausbaustopp in Köln nicht hinnehmbar

NRW-Verkehrsministerium
und Kölns Regierungspräsi-
dent haben auch rechtliche
Bedenken.

VON INGMAR KELLER

Köln/Düsseldorf - Auf immer schärfere Kritik stößt die Entscheidung der Bahn AG, den geplanten Ausbau der Bahnstrecke zwischen Köln-Deutz und der Flughafenschleife aufzugeben. Diesen Ausbaustopp bezeichneten sowohl das Landesverkehrsministerium in Düsseldorf als auch das Kölner Regierungspräsidium gestern als „nicht hinnehmbar“.

Vor einem dauerhaften „Flaschenhals“ am Ende der Neubaustrecke Frankfurt-Köln warnt der Staatssekretär im Landesverkehrsministerium, Jörg Hennerkes, in einem Schreiben an Bundesverkehrsminister Manfred Stolpe (SPD). Das Berliner Ministerium hatte in den vergangenen Wochen zusammen mit der Bahn AG eine Liste von 66 vordringlichen Projekten aufgestellt, bis bis 2008 finanziert werden sollen. Das Kölner Vorhaben wird dabei nicht berücksichtigt.

Hennerkes forderte Stolpe nun auf, diesen Beschluss zu revidieren und vielmehr die Bahn zum „zwingend notwendigen Ausbau“ der Strecke zu bewegen. Andernfalls sei mit „unakzeptablen Problemen im Betriebsablauf zwischen Fern-, Regional- und Nahverkehr“ zu rechnen, heißt es in dem Schreiben. Der

Bahn muss Zusagen einlösen

Staatssekretär betont zudem, dass der Ausbaustopp die Wirtschaftlichkeit der Investitionen für die gesamte Schnellstrecke Köln-Frankfurt gefährde.

Kölns Regierungspräsident Jürgen Roters (SPD) sprach von einem „großen Fehler“, der erhebliche Nachteile für den Verkehrsknoten Köln bringe. Es könne nicht akzeptiert werden, dass die Schnellzüge zwischen Köln und Frankfurt plötzlich zu Bummelzügen würden. Roters kündigte an, er werde Bahnchef Hartmut Mehdorn schriftlich darauf hinweisen, dass es erhebliche Bedenken gegen die Absicht gibt, ein „Projekt aus einem Guss“ nach abgeschlossenem Planfeststellungsverfahren nun plötzlich in Einzelabschnitte zu stückeln, die gebaut oder nicht gebaut werden.

Bereits am 14. Juli hat das Regierungspräsidium die Bahn AG in einer ersten Stellungnahme darauf hingewiesen, dass der Ausbau fester Bestandteil des mit dem Land NRW beschlossenen und vereinbarten Gesamtprojektes sei. Die Behörde betonte zudem ausdrücklich, dass die Förderung eines weiteren Bahnsteiges im Bahnhof Siegburg durch das Land nur unter der Bedingung gewährt worden ist, dass der weitere Ausbau auch tatsächlich betrieben werde. Dies müsse die Bahn nun auch einlösen.

Keine Zusatzgleise für das Kölner Nadelöhr

KÖLN. Die viel befahrene Bahnstrecke zwischen Mülheim und Steinstraße (nahe der Flughafenschleife) ist Ursache für regelmäßige Verspätungen, genervte Fahrgäste und somit ein ständiges Ärgernis. Das zweigleisige Nadelöhr soll jedoch nicht, wie geplant, auf ganzer Strecke ausgebaut werden, da der Deutschen Bahn AG das nötige Kleingeld fehlt. Nun werden die Widerstände aus der Politik immer größer.

„Da ist das letzte Wort noch nicht gesprochen“, ist Regierungspräsident Jürgen Roters überzeugt. „Diese Entscheidung bringt einen erheblichen Nachteil für das Drehkreuz Köln und die gesamte wirtschaftliche Region.“ Er kündigte an, einen Brief an Bahn-Chef Hartmut Mehdorn zu schreiben, in dem er ihn auffordert, die Prioritäten neu zu überdenken. Auch an den Bundesverkehrsminister will er appellieren. Mit Milliardenaufwand sei die Strecke Köln-Frankfurt ausgebaut worden, deren Gewinne nun, wenn der Ausbau tatsächlich nicht stattfindet, durch den „Flaschenhals“ zwischen Deutz und Steinstraße zunichte gemacht würden.

„Natürlich wollen wir den Ausbau“, sagte Jürgen Kugelmann, stellvertretender Pressesprecher der Deutschen Bahn AG NRW. „Aber wir können diese Maßnahme nur mit Bundesmitteln finanzieren, und die sind gekürzt worden. Hier sind politische Entscheidungen notwendig.“ Auf einer Prioritätenliste sind bundesweit 66 Projekte festgelegt worden, deren Finanzierung im Umfang von insgesamt 5,6 Milliarden Euro sicher gestellt ist. Zwar soll der nördliche Ausbau der Strecke (Mülheim-Deutz) bis 2006 realisiert werden, doch die 60 Millionen Euro für die Strecke zwischen Deutz, Abzweig Gummersbacher Straße, und der Steinstraße kann die DB nicht aufbringen. Folge davon ist auch, dass es nun keine direkte Verbindung zwischen dem neu eröffneten Flughafenbahnhof Köln / Bonn und der Region Aachen geben wird. Die Fahrgäste müssen weiterhin in Köln umsteigen.

Derzeit müssen sich auf dem betroffenen Abschnitt ICE, Regionalbahnen und Nahverkehr die Gleise teilen. „Insgesamt rollen dort 169 Züge am Tag in beide Richtungen“, sagte Kugelmann. Die ICE-Fernzüge fahren weiter durch ganz Deutschland oder bis nach Brüssel. „So kann ein in Köln verspäteter Regionalzug Auswirkungen auf die Pünktlichkeit des Fernverkehrs bis nach Hamburg haben“, sagte Norbert Reinkober, Geschäftsführer des Verkehrsverbunds Rhein-Sieg (VRS). Denn da es auf der Strecke Deutz-Steinstraße keine echte Überhol- oder Ausweichmöglichkeiten gebe, könnten bereits kleine Abweichungen große Auswirkungen haben. Roters befürchtet vor allem Nachteile für den Nahverkehr: „Im Zweifel müssen die S-Bahnen dem ICE den Vortritt lassen, und das führt zu mehr Verspätungen bei den Pendlern.“

Steinkober unterstützt den Zweckverband der VRS, der ein Expertenforum zum Thema „Bahnknoten Köln“ für den Herbst 2004 plant. Das Forum will infrastrukturelle Mängel aufzeigen und Lösungsmöglichkeiten erarbeiten. „Denn die Konsequenz aus Verspätungen und fehlendem Ausbau ist eine Schwächung des Wirtschaftsstandortes Köln“, so Reinkober.

Verzögerung auf der Strecke Düren – Aachen

Kritik übt die Bezirksregierung

Köln auch an der Entscheidung der Bahn, den Ausbau der Bahnstrecke zwischen Düren und Aachen – vor allem für den schnellen Thalys nach Brüssel und Paris – zu verschieben. Damit werde eine der wichtigen Fernverbindungen für den Güterverkehr und die Hochgeschwindigkeitszüge auf einem kleinen Teilstück nicht fertig gestellt, so Regierungspräsident Jürgen Roters. Angesichts der Ausbauvorhaben der belgischen Eisenbahnen zwischen Lüttich und Brüssel stehe sich Deutschland damit „ein Armutszeugnis“ aus.

Eine gute Nachricht gibt es aber auch: Schon in den nächsten Wochen will die Bahn mit den Baumaßnahmen für den 700 Meter langen Buschtunnel beginnen. Dies wurde gestern aus der DB Projektbau bekannt. Derzeit gibt es nur einen eingleisigen Tunnel auf der mehr als drei Kilometer langen Strecke zwischen Aachen und der belgischen Grenze. Hier können die Züge heute nur sehr langsam (Tempo 40) fahren; künftig soll der Thalys die Strecke und den dann ausgebauten Tunnel (die Gesamtkosten betragen etwa 50 Millionen Euro) mit Tempo 160 passieren können. (pb,wrt)

16./15. August 2004, S. 8

Kölner Stadt-Anzeiger – Nr. 189

Baustopp wirft Köln um Jahre zurück

Proteste gegen die Bahn verschärfen – Berliner Ministerium sieht keine Probleme

Regierungspräsident Jürgen Roters und Kölns OB Fritz Schramma haben an Bahnchef Hartmut Mehdorn geschrieben.

VON PETER BERGER UND JOCHEN LORECK

Köln/Berlin - Die Entscheidung der Deutschen Bahn, wegen fehlender Bundesmittel auf den Weiterbau der Neubaustrecke Köln – Frankfurt auf dem Kölner Stadtgebiet zu verzichten, ruft in der Region immer neue Proteste hervor, weil der Engpass zwischen Flughafenschleife und Deutzer Bahnhof den Fern- und Nahverkehr erheblich behindert. Doch beim Bundesverkehrsministerium in Berlin sieht man die Situation offenbar ganz anders: Von Problemen mit der Flughafenanbindung Köln Hauptbahnhof – Flughafen Köln/Bonn könne keine Rede sein, heißt es in einer Stellungnahme aus Berlin. „Nach einer Vereinbarung zwischen dem Bund und der DB AG ist der Ausbau der Strecke auf zwei Gleise geplant“, teilte das Ministerium dem „Kölner Stadt-Anzeiger“ mit. Der Ausbau finde in



Hartmut Mehdorn
BILD: DPA

störfreien Ablauf zu garantieren. Und: „Diese Maßnahme ist betrieblich einem viergleisigen Ausbau gleichwertig.“ „Diese Rechenmethode hat sich mir noch nicht erschlossen“, sagte Kölns Regierungspräsident Jürgen Roters (SPD). In einem Brief an Bahnchef Hartmut Mehdorn schreibt Roters: „Mit Enttäuschung und Verärgerung muss ich zur Kenntnis nehmen, dass Ihr Unternehmen beabsichtigt, den Weiterbau aufzugeben.“ Damit werde ein Zustand zementiert, „der jede zukunftsgerichtete Entwicklung“ unterbindet und „überdies die schon mehrfach geforderte und auch von Ihnen zugesagte Verbesserung der Andienung des Flughafens Köln/Bonn unmöglich machen würde“. Auch die von der Bahn gewünschte Entlastung des Kölner Hauptbahnhofs sei damit in Frage gestellt. Genau das aber sei „Voraussetzung für eine Verbesserung des Nahverkehrs in der Region“.

Kölns Oberbürgermeister Fritz Schramma (CDU) hat sich ebenfalls an Mehdorn gewandt. Die Entscheidung habe zur Folge, dass „über viele Jahre ein verkehrlicher Flaschenhals im Bahnknoten Köln festgeschrieben“ werde. Die ICE-Züge auf der sechs Milliarden Euro teuren Hochgeschwindigkeitsstrecke verlorene auf Kölner Stadtgebiet zehn Minuten Fahrzeit. Ebenfalls nicht nachvollziehbar sei der Planungsstopp für den Gleisbau zwischen den Bahnhöfen Deutz und Mülheim. „Bisher konnte die Bahn die häufigen Verspätungen im Bereich Köln noch nicht auf ein normales Maß reduzieren.“ Vor allem der Regionalverkehr werde unter dem Ausbaustopp leiden. „Der ICE ist wichtig für die Verknüpfung großer Wirtschaftszentren“, so Schramma, „aber es nutzen täglich mehr Bürgerinnen und Bürger dieser Stadt den Regionalverkehr als die Hochgeschwindigkeitszüge. Beide Systeme müssen gut und fahrplantreu funktionieren.“

Für Norbert Reinkober, Geschäftsführer des Verkehrsverbunds Rhein-Sieg (VRS), ist vor allem die Rückabwicklung der Planfeststellung entscheidend. Es sei „ja noch nachvollziehbar, wenn sich der Ausbau verzögert, weil das Geld fehlt.“ Wenn die Bahn jetzt das Baurecht aufgeben, müsse man ein ganz neues Verfahren eröffnen. „Das wirft uns mindestens um zehn Jahre zurück.“

Flughafensprecher Walter Römer ist verwundert über die Aussage des Bundesverkehrsministeriums, dass es keine Probleme mit der Flughafenanbindung gebe: „Wenn das den Tatsachen entspricht, dürfte die Bahn auch keine Schwierigkeiten haben, ihre Zusage einzuhalten und den Großraum Aachen und die Region Siegen direkt an den Flughafen anzuschließen.“ Bisher sei das nicht vorgesehen.

Der Regionalrat des Regierungsbezirks Köln wird sich am 10. September in einer Sondersitzung mit dem Ausbaustopp beschäftigen. An der Sitzung nimmt auch Rainer Latsch, Konzern-Bevollmächtigter der Bahn für den Fernverkehr und den Regionalverkehr Rheinland teil.

Der Kanzler sagt Bahnausbau zu

Nun doch vier Gleise zwischen Köln-Deutz und der Flughafenschleife

Bundeskanzler Schröder hat bei einem Kurzbesuch in Köln zugesagt, dass das Vorhaben „zügig fortgesetzt wird“.

VON PETER BERGER UND ANDREAS DAMM

Die Proteste von Oberbürgermeister Fritz Schramma, Regierungspräsident Jürgen Roters und des Staatssekretärs im NRW-Innenministerium, Jörg Hennerkes, hatten Erfolg. Das Bundesverkehrsministerium und die Deutsche Bahn haben sich darauf verständigt, den Ausbau des Eisenbahnknotens Köln nun doch fortzusetzen. Wie Flughafenchef Michael Garvens am Freitag nach einem Kurzbesuch von Bundeskanzler Gerhard Schröder mitteilte, bleibt es bei einem viergleisigen Ausbau zwischen Köln-Deutz und der Flughafenschleife.

Schröder hatte auf seinem Weg zur Klausurtagung des Kabinetts in Bonn auf Einladung der Kölner SPD auf dem Flughafen Köln/Bonn einen Zwischenstopp eingelegt. In einer Presseerklärung der SPD hieß es, der Kanzler habe „deutlich gemacht“, dass das Planfeststellungsverfahren für den viergleisigen Ausbau weiter verfolgt werde und das Vorhaben „zügig fortgesetzt wird“.

Erst Anfang August hatte die Bahn mitgeteilt, sie müsse auf den Ausbau verzichten, weil die Bundesmittel dafür gestrichen worden seien. Der Ausbau der Trasse zwischen Deutz-Tief bis Kalk, Abzweig Gummersbacher Straße, und dann

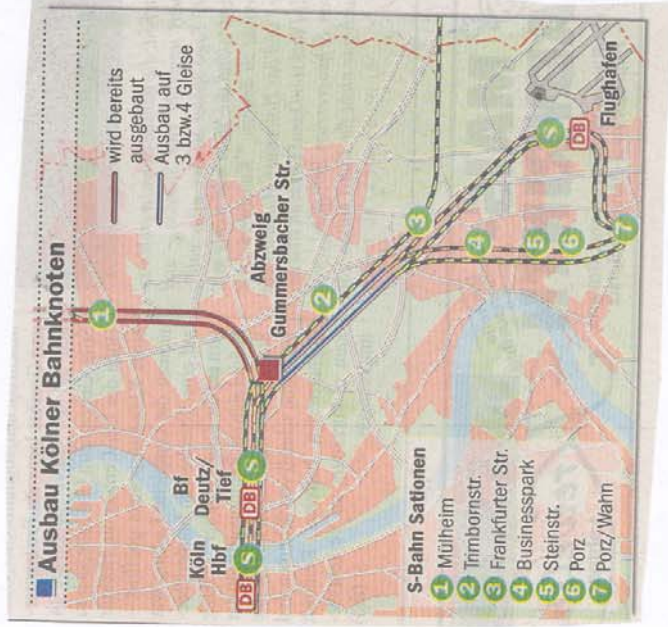
weiter bis zur Flughafenschleife zählt damals nicht zu den bundesweit 66 Projekten, deren Finanzierung Bundesverkehrsminister Manfred Stolpe

Wir hatten schon überlegt, die Bahn zu verklagen
MICHAEL GARVENS

zugesichert hatte. Jetzt kommt die Erweiterung doch. „Zunächst zwar nur auf drei Gleise, das vierte wird erst später folgen, aber das hilft uns schon weiter“, sagte Garvens. Sobald das dritte Gleis fertig sei, könne der Flughafenbahnhof im Stundentakt von ICE-Zügen aus Richtung Rhein-Main-Flughafen Frankfurt angefahren werden. Das sei für Köln-Bonn von erheblicher Bedeutung, da sich der Bau einer neuen Startbahn in Frankfurt wohl verzögern werde und die Chance bestehe, Passagierflüge von Frankfurt nach Köln zu verlagern. Er verhandle derzeit mit Fluggesellschaften, sagte Garvens. Zudem könne die Regionalbahn Siegen-Aachen dann auch über den Flughafen geführt werden, so dass ein Umsteigen im Kölner

Hauptbahnhof nicht mehr erforderlich ist. „Damit löst die Bahn ein Versprechen ein, das sie uns beim Bau des Flughafenbahnhofs gegeben hat. Wir hatten uns schon überlegt, die Deutsche Bahn zu verklagen.“

Der weitere Ausbaubedarf des Bahnknotens Köln, so das Bundesverkehrsministerium, werde „im Zusammenhang mit dem Rhein-Ruhr-Express untersucht“. Die Pläne dafür hat die DB Netz AG schon lange in der Schublade. Dazu zählen



Bahn sich an den Planfeststellungsbeschluss hält, ist eine gute Nachricht. „Alles Weitere müsse die Entwicklung zeigen.“ Wir haben noch keine Informationen darüber, was das Bundesverkehrsministerium darunter versteht, wenn es von einer betrieblich gleichwertigen Lösung für den ursprünglich beabsichtigten viergleisigen Ausbau zwischen Deutz und der Flughafenschleife spricht.“ Die Bezirksregierung sprach von „einem Schritt in die richtige Richtung“.

die Erweiterung des Bahnhofsbahnhofs auf vier Gleise, um den Fernverkehr in Nord-Süd-Richtung (Ruhrgelände - Frankfurt/Main) komplett über Deutz abwickeln zu können. Das würde die dringend erforderliche Entlastung für den Kölner Hauptbahnhof bringen, der mit 1300 Zügen pro Tag seine Kapazitätsgrenze überschritten hat. Norbert Reinkober, Geschäftsführer des Verkehrsverbunds Rhein-Sieg (VRS), sprach von einem positiven Signal. „Dass die



Nadelöhr Hohenzollernbrücke: Der Hauptbahnhof ist längst an seine Kapazitätsgrenzen gestoßen.

BILD: THOMAS VAN DE WALL

Kompromiss im Flughafenstreit

Bundeskanzler Gerhard Schröder will sich offenbar um eine Lösung im Streit um die Pacht für das Flughafengelände bemühen. Bisher hat die Flughafengesellschaft, die im Wesentlichen dem Bund, dem Land und der Stadt Köln gehört, jährlich rund 500 000 Euro an den Bundesfinanzminister gezahlt; mit einer Gerichtsklage will der Bund eine Erhöhung um das 30-fache auf 15 Millionen Euro durchsetzen. In einem Gespräch mit der Kölner SPD-Spitze im Verwaltungsgebäude des Flughafens habe Schröder zugesagt, er wolle sich kurzfristig für einen Kompromiss einsetzen, sagte SPD-Fraktionsvorsitzender Martin Börschel im Anschluss an das Treffen am Freitagnachmittag. Die Einigung dürfe die positive Entwicklung des Flughafens nicht beeinträchtigen. Nach Auffassung des Kanzlers gehe es nicht an, dass der Bund und sein Tochterunternehmen einen Gerichtsstreit austragen. Flughafen-Geschäftsführer Michael Garvens nahm das Versprechen des Kanzlers erfreut zur Kenntnis: Sollte der Flughafen für das bundeseigene Gelände tatsächlich 15 Millionen Euro Pacht zahlen müssen, „könnten wir zum Konkursverwalter gehen“. (adm)

Provisorische Lösung

Der Lärmschutzdeckel über der Autobahn A 1 zwischen dem Kreuz Köln-West und Lövenich kann nicht innerhalb der nächsten zwei Jahre gebaut werden. Das habe Bundeskanzler Gerhard Schröder der Kölner SPD-Führung in einem Gespräch mitgeteilt, sagte SPD-Fraktionsvorsitzender Martin Börschel am Freitag. Deshalb müssten sich Anwohner und Autofahrer zur Fußball-Weltmeisterschaft im Jahr 2006 mit einer provisorischen Lösung begnügen. Der Ausbau der Autobahn zu einem späteren Zeitpunkt bleibe aber weiterhin möglich, so Börschel.

In einem gemeinsamen Brief hatten die Arbeitgeber Köln, der Deutsche Gewerkschaftsbund und die Industrie- und Handelskammer im Frühjahr vom Kanzler gefordert, die Bundesregierung soll ihre wiederholten Zusagen einhalten und mit dem Ausbau des Teilstücks „Lövenicher Deckel“ vereinbarungsgemäß noch in diesem Jahr beginnen. (adm)

Reinarz: Drei Gleise wären nur Stückwerk

CDU-Parteichef Walter Reinarz hat gestern Zweifel an der Ankündigung von Bundeskanzler Gerhard Schröder zum Ausbau der Schnellbahnverbindung Köln-Rhein / Main zwischen Porz-Steinstraße und Deutz angemeldet. Der Kanzler hatte gesagt, er werde sich persönlich bei der Deutschen Bahn AG dafür einsetzen, dass der Stopp des Planfeststellungsbeschlusses für diese Strecke wieder zurückgenommen werde. Damit könne der dreigleisige Ausbau in Angriff genommen werden, außerdem bliebe die Option für einen viergleisigen Ausbau.

Reinarz weist darauf hin, dass die Deutsche Bahn bei der Bezirksvertretung beantragt habe, den Planfeststellungsbeschluss zurückzunehmen. Ein anderer Beschluss liege bisher nicht vor. „Ein dreigleisiger Ausbau ist vor dem Hintergrund, dass die bisherigen Planungen für einen viergleisigen Ausbau die derzeitigen Wachstumszahlen am Flughafen noch nicht berücksichtigen, wenig sinnvoll. Die hohen Zuwachsraten am Flughafen sprechen eindeutig für einen viergleisigen Ausbau“, erklärte der CDU-Parteivorsitzende.

Ein dreigleisiger Ausbau ohne weitere zusätzliche Maßnahmen am Hauptbahnhof und am Flughafenbahnhof sei „nur Stückwerk“. Denn selbst mit einem viergleisigen Ausbau könnten die beiden Flaschenhälse an Hauptbahnhof und Flughafenbahnhof nicht behoben werden. (hap)

Fahrweg

Die Bahn **DB**

Roland Heinsch
Vorstandsvorsitzender
DB Netz AG

Herrn Oberbürgermeister
Fritz Schramma
Stadt Köln
Stadthaus

50605 Köln

0221 - 221 3000
2 Seiten
Dr. Olesmayer

| | |
|-----------------------|---|
| Stadt Köln | M |
| Eingang 08. Sep. 2004 | |
| Der Oberbürgermeister | |

7. September 2004

Eisenbahnknoten Köln

Sehr geehrter Herr Schramma,

vielen Dank für Ihr Schreiben vom 11.08.2004 - VI - zur NBS Köln - Rhein/Main im Stadtgebiet Köln an Herrn Mehdorn. Herr Mehdorn hat mich gebeten, Ihnen zu antworten.

Lassen Sie mich vorwegnehmen, Ihre Sorge ist unbegründet; die DB AG denkt nicht an eine Aufgabe des Ziels für einen vollständigen Ausbau der Eisenbahninfrastruktur in seiner geplanten und baurechtlich gesicherten Form im Knoten Köln.

Als Beleg dafür möge gelten, dass wir die noch offenen notwendigen Teilmaßnahmen (Weicheneinbau, signaltechnische Anpassungen) in Köln-Deutz (hoch) als Voraussetzung zur Verlängerung des Bahnsteiges 1 für ICE-Langzüge baubetrieblich für 2005 fest eingeplant haben.

Ferner ist die Vergabe der Bauhauptleistungen für den Umbau des Bf Köln-Mülheim kürzlich erfolgt; dieser Umbau wird vsf. bis 12/2006 im Wesentlichen abgeschlossen sein. Allein hier investiert die DB AG rd. 60 Mio. € in den nächsten Jahren.

In den mit dem Bund geführten Gesprächen wurde nochmals die Notwendigkeit einer mehrgleisigen Weiterführung der NBS Köln - Rhein/Main in den Kölner Raum bestätigt. Aufgrund dessen haben wir gemeinsam mit dem BMVBW entschieden, das von der DB ProjektBau eingereichte Planänderungsverfahren umgehend zurückzuziehen.

Wir bedauern ausdrücklich, wenn durch die Einleitung der Planänderungsverfahren der Eindruck entstanden sein sollte, die Deutsche Bahn hätte sich langfristig von Ausbauplänen im Kölner Raum verabschiedet. Das Gegenteil ist der Fall. Wir werden weiterhin alle Planungen darauf konzentrieren, dass alle notwendigen Ausbaumaßnahmen zur qualitativen Verbesserung des Schienenverkehrs im Knoten Köln und zum kapazitiven Ausbau der Eisenbahninfra-

struktur in den Investitionsplanungen des Bundes und der DB AG zeit- sowie bedarfsgerecht vorbereitet und umgesetzt werden.

Herrn Roters, Regierungspräsident der Bezirksregierung Köln, habe ich gleichlautend informiert.

Mit freundlichen Grüßen

Roland Heinsch

USTR7, 11./12. 09.04,
S. 12

12 Samstag/Sonntag, 11. September 2004

Bahn hält fest am Neubauplan

Von einem dreigleisigen Ausbau zwischen Flughafen Köln/Bonn und Bahnhof Deutz ist dem Konzern nichts bekannt.

Köln - Die Deutsche Bahn hat in einer Sondersitzung des Regionalrats Köln bekräftigt, dass sie am viergleisigen Ausbau der ICE-Neubaustrecke auf Kölner Stadtgebiet festhalten wird. „Wir haben den Bahnhof Deutz-Tief fertig gestellt, wir bauen gerade den Bahnhof Mülheim um, um Kreuzungen des Fern- und Nahverkehrs künftig zu vermeiden, und wir werden auch die Weiterführung der Neubaustrecke nach Köln wie vorgesehen verwirklichen“, sagt Reiner Latsch, DB-Konzernbeauftragter für Nordrhein-Westfalen. „Über die genauen Zeiträume können wir noch nichts sagen, weil die Finanzierung mit der Bundesregierung erarbeitet werden muss.“

Von einem Ausbau auf zunächst drei Gleise, den Michael Garvens, Geschäftsführer des Flughafens Köln/Bonn, nach seinem Treffen mit Bundeskanzler Gerhard Schröder ins Gespräch gebracht hatte, sei der Bahn nichts bekannt. „Wir haben eine derartige Planung nie verfolgt.“ Die Bezirksregierung Köln begrüßte die Entscheidung, die Ausbaupläne weiterzuverfolgen. „Jetzt sind wir wieder da, wo wir vor acht Wochen waren“, sagte Verkehrsdezernent Hajo Kuhlisch. Jetzt müsse es darum gehen, in einem „bundesweiten Verteilungskampf“ die Finanzen zu erstreiten. (pb)

Freitag, 10.09.2004

Sondersitzung Regionalrat

Der Regionalrat im Regierungsbezirk Köln hat auf einer Sondersitzung die Bahn AG aufgefordert, die Strecke zwischen Köln-Deutz und dem Flughafen weiter auszubauen, da sonst der Nahverkehr beeinträchtigt weiterhin werde. Vertreter der Bahn AG haben den von Bundeskanzler Schröder versprochenen Ausbau grundsätzlich in Aussicht gestellt. Allerdings ohne einen Termin zu nennen. Außerdem sei die Finanzierung immer noch nicht geklärt.