

# Bahnknoten Köln



## Wirtschaftsregion Rheinland auf dem Abstellgleis?

Will die Wirtschaftsregion Rheinland weiter wachsen, so muss auch ihre Infrastruktur mithalten. Dass der Bahnknoten Köln längst seine Kapazitätsgrenzen erreicht hat und dringender Handlungsbedarf besteht, ist im Bewusstsein der Öffentlichkeit inzwischen angekommen.

Doch nicht nur der Verkehrssektor, auch die Wirtschaft ist aufgefordert, sich für die Auflösung der Engpassituation einzusetzen. Denn nur eine intakte Infrastruktur kann sowohl Standortvorteile und Wirtschaftswachstum als auch die dafür notwendige Mobilität in unserer Wachstumsregion sichern.



## Wachstum braucht neue Weichenstellungen.

Die Region Köln gehört zu den wirtschaftsstärksten Ballungsräumen Deutschlands. Sie verfügt über eine starke heterogene Wirtschaftsstruktur mit Schwerpunkten in der Chemie- und Pharmabranche, aber auch in Automobilindustrie und Handel. Basis für den Erfolg ist eines der größten und dichtesten Schienen-, Straßen- und Wasserstraßennetze in Europa.

Die Region leidet jedoch unter der zunehmenden Unzuverlässigkeit nicht nur des Straßenverkehrs – Stichwort Leverkusener Brücke –, sondern auch des Schienenverkehrs. Verlässlich funktionierende Transportketten gehören aber zu den entscheidenden Produktionsfaktoren von Industrie und Logistikunternehmen. Eine bis an die Grenzen belastete Verkehrsinfrastruktur führt nicht nur zu massiven Imageverlusten, sie wird zukünftig zur Folge haben, dass Industriezweige abwandern und neue Investoren fernbleiben.

Dem bundesweiten demographischen Wandel zum Trotz ist im Rheinland nicht nur weiterhin mit steigenden Fahrgastzahlen zu rechnen, sondern auch mit einem Wachstum des Güterverkehrs: Bis 2025 wird die Zahl der Fahrgäste auf der Strecke Köln–Düsseldorf um 30 Prozent klettern, die des Güterverkehrs bundesweit um 65 Prozent zunehmen. Im Vergleich zu vielen europäischen Nachbarn investiert Deutschland allerdings seit Jahren zu wenig Geld in sein Schienennetz und verspielt damit die Chance, in Zukunft einen Großteil seines Wirtschafts- und Transitverkehrs auf die Schiene zu holen.



## Der Bahnknoten Köln in Zahlen

305 000

Einpendler fahren täglich zur Arbeit nach Köln, fast 139 000 pendeln aus der Stadt heraus. Damit liegt die Einpendlerquote bei 44 Prozent, die der Auspendler bei 20 Prozent. Außerdem sind noch 386 000 Berufspendler innerhalb der Domstadt unterwegs.

54 Millionen

Pendler nutzten 2014 die S-Bahnen im Kölner Netz. Auf den S-Bahn-Linien S 11 (Düsseldorf-Flughafen-Köln-Bergisch Gladbach), S 12 (Düren-Köln-Au/Sieg) und S 13 (Horrem-Köln-Troisdorf) waren 2014 im Gegensatz zum Vorjahr rund fünf Prozent mehr Fahrgäste unterwegs. Im Gebiet des Nahverkehr Rheinland wurden 2013 rund 143 Millionen Zugfahrten unternommen.

135 000

Menschen fahren jeden Werktag mit Regionalzügen und S-Bahnen über die Hohenzollernbrücke. Zwischen Hauptbahnhof und Hansaring sind es 85 000 Fahrgäste, zwischen Köln-Messe/Deutz und Mülheim 77 000. Ein Großteil der jährlich rund 2 Millionen Messeteilnehmer erreicht die Stadt über die Schienen. Die Bahnhöfe sind somit ein wichtiges Entree für hochkarätige Gäste.

310 000

Bahn-Container werden jährlich am Bahnhof Köln Eifeltor umgeschlagen und 700 bis 900 Lkw täglich beladen. Der Bahnhof Eifeltor ist Deutschlands größter Containerumschlagbahnhof für den kombinierten Frachtverkehr Schiene-Straße.

2 300

Waggons werden täglich auf den Rangierbahnhöfen Köln-Gremberg und Köln-Kalk abgefertigt. Im Containerterminal des Niehler Hafens werden jährlich 600 000 Binnenschiff-Container umgeschlagen.



# Personen- und Güterverkehre entflechten!

Unter der Engpassituation im Kölner Bahnknoten leidet der gesamte Personen- und Güterverkehr. Und dies, obwohl schon mit relativ geringen Mitteln Verbesserungen erzielt werden könnten.

Dies verdeutlichen die Ergebnisse der Bahnknoten-Studie (siehe Seite 5). Die verschiedenen kleinen und mittleren Maßnahmen zur Lösung des „Bahnknotens Köln“ zielen insbesondere darauf ab, verkehrsträgerübergreifende Kapazitätserweiterungen im Güter-, Fern- und Nahverkehr zu erreichen. Derzeit müssen sich aber noch Hochgeschwindigkeitszüge, Nahverkehre inklusive der S-Bahnen sowie Güterzüge die Gleise teilen. Verzögerungen in nur einem dieser Systeme schlagen sofort auf die anderen Systeme durch.

Mit einer modernisierten Leit- und Sicherungstechnik und dem Ausbau der S-Bahn-Stammstrecke kann die angespannte Verkehrssituation deutlich entzerrt werden. Anschließend ließen sich Regionalbahnen in S-Bahnen umwandeln und auf die S-Bahn-Stammstrecke verlagern; das würde zusätzliche Kapazitäten im Güterverkehr schaffen.



## Die Schiene – ein nachhaltiger standortpolitischer Faktor

Investitionen in die Schieneninfrastruktur sind Investitionen in die Zukunft: Der Schienenpersonennahverkehr wirkt sich auf die gesamte standortpolitische Entwicklung einer Region aus. Er bündelt Verkehre, bildet regionalplanerische Entwicklungsachsen, entlastet die Straße bei regionalen Pendlerverkehren und schafft Platz für den Wirtschaftsverkehr.

Die Stadt Köln selbst hat es sich unter anderem zur Aufgabe gemacht, städtebauliche Wohnprojekte entlang der Schienenachsen zu bevorzugen. Entwicklungsmaßnahmen entlang von Schieneninfrastrukturen haben neben sozialen und ökologischen Effekten auch direkte wirtschaftliche Auswirkungen, sie beeinflussen beispielsweise den Marktwert von Immobilien positiv.



## Bahnknoten Köln – wo stehen wir?

Das im Gutachten des Schweizer Planerbüros SMA vorgeschlagene Maßnahmenbündel hat im Rheinland oberste Priorität. Es wurde über das Land Nordrhein-Westfalen für den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) sowie in Teilmaßnahmen für das Förderprogramm des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) angemeldet.

Ein Novum und besonders hervorzuheben ist, dass in allen Kreisen und kreisfreien Städten im gesamten Rheinland parteiübergreifende und einstimmige Beschlüsse zur prioritären Anmeldung erfolgten.

## GVFG-Maßnahme „S-Bahn-Ausbau Köln“

Zurzeit erstellt der Nahverkehr Rheinland im Zusammenwirken mit dem NRW-Verkehrsministerium und in Abstimmung mit dem Bundesverkehrsministerium eine standardisierte Bewertung des zusammengefassten Maßnahmenpakets „S-Bahn-Ausbau Köln“. (Es gehört zu Punkt 1 und Punkt 9 der Maßnahmenübersicht auf Seite 5.)

Die vorliegenden Ergebnisse belegen einen sehr hohen volkswirtschaftlichen Nutzen.

Die Einzelmaßnahmen des S-Bahn-Ausbaus:

- Modernisierung der Leit- und Sicherungstechnik der S-Bahn-Stammstrecke für eine 2,5-Minuten-Zugfolge
- zweigleisiger Ausbau der S 11 zwischen Köln-Dellbrück und Bergisch Gladbach
- Erweiterung des Kölner Hauptbahnhofs und des Bahnhofs Köln-Messe/Deutz um einen weiteren S-Bahnsteig mit zwei Gleisen
- Neubau der Haltepunkte „Berliner Straße“ und „CFK-Gelände“
- Einfädeler Köln-Müngersdorf (Weichenverbindung)
- Ausbau der Regionalbahn RB 38 zur Erft-S-Bahn



# Maßnahmen gegen den Kollaps: Bahnknoten Köln wird fit für die Zukunft

Der stark frequentierte Kölner Eisenbahnring ist nicht nur ein zentraler bundesweiter Verknüpfungspunkt – er erweist sich auch als einer der größten Engpässe im nationalen und internationalen Eisenbahnnetz.

Dies trifft sowohl für den Personen- als auch für den Güterverkehr zu. Ein 2012 veröffentlichtes Gutachten, das Nahverkehr Rheinland und DB Netze in Zusammenarbeit mit dem Landesverkehrsministerium NRW auf den Weg gebracht hatten,

weist den richtigen Weg: Ein stufenweise umsetzbares Gesamtkonzept aus 15 Infrastrukturmaßnahmen kann den Bahnknoten Köln kombiniert mit optimierten Betriebsabläufen wirkungsvoll entlasten und für die Verkehrsströme der Zukunft rüsten.





Herausgeber:



Nahverkehr Rheinland

Nahverkehr Rheinland GmbH  
Glockengasse 37–39  
50667 Köln  
Telefon: 0221 20808-0  
[www.nvr.de](http://www.nvr.de)  
[www.bahnknoten-koeln.de](http://www.bahnknoten-koeln.de)

Infos zum Bundesverkehrswegeplan  
unter [www.bmvi.de](http://www.bmvi.de)

In Kooperation mit:



Industrie- und Handelskammer zu Köln  
Unter Sachsenhausen 10–26  
50667 Köln



Koelnmesse GmbH  
Messeplatz 1  
50679 Köln

Bildnachweise: Titel: DB AG/Axel Hartmann, Seite 2: DB AG/Uwe Miethe, Seite 3 links: DB AG/Max Lautenschläger, Seite 3 rechts:  
DB AG/Volker Emersleben, Seite 5: DB AG/Christian Bedeschinski, Karte: NVR GmbH, Rückseite: DB AG/Michael Neuhaus