

# Fachexkursion Köln

02.05. – 04.05.2007

## Exkursionsbericht

eingereicht  
an der Fachhochschule Erfurt  
im Fachbereich  
Verkehrs- und Transportwesen  
Sommersemester 2007  
Prof. Dr. Heinitz

Verfasser:

Katrin Stange

Tina Enders

Erfurt, 15. Mai 2007

## **Inhaltsverzeichnis**

<b>Einleitung</b> .....	1
<b>1 ICE Neubaustrecke Köln/ Rhein-Main</b> .....	2
<b>2 ICE Bahnhof Limburg Süd</b> .....	3
2.1 Geographische Lage.....	3
2.2 Planung und Realisierung .....	3
2.3 persönliche Eindrücke.....	6
<b>Fazit</b> .....	8

## **Einleitung**

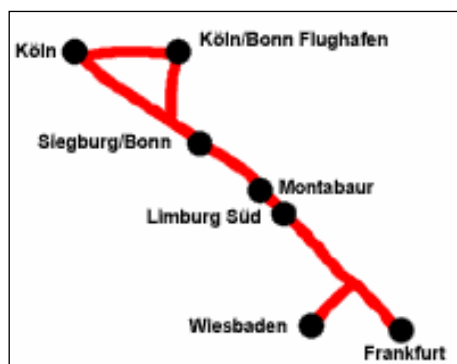
Im Rahmen des Studienganges Verkehrs- und Transportwesen nahmen wir in der Zeit vom 02.05. - 04.05.2007 an einer Fachexkursion nach Köln mit Herrn Prof. Dr. Heinitz teil. Besichtigungsziele der Exkursion waren das Deutsche Luft- und Raumfahrtzentrum, UPS Paketverteildienst, Flughafen Düsseldorf, Häfen und Güterverkehr Köln AG sowie die ICE Neubaustrecke Köln/ Rhein-Main.

Anhand eigener Recherchen sowie Berichte der anderen Exkursionsteilnehmer haben wir uns bereits vorab über die einzelnen Stationen informiert. Mit diesem Hintergrundwissen konnten wir uns dann vor Ort ein genaues Bild über die aktuelle Situation verschaffen. Insbesondere am ICE Bahnhof Limburg Süd fiel uns dann auf, dass vieles, was geplant wurde noch lange nicht Realität ist. Auf den folgenden Seiten gehen wir nun speziell auf die ICE Neubaustrecke mit dem Schwerpunkt ICE Bahnhof Limburg Süd ein.

# 1 ICE Neubaustrecke Köln/ Rhein-Main

Ziel des ersten Exkursionstages war die Besichtigung der ICE Strecke Köln/ Rhein- Main mit Schwerpunkt auf den Standort Limburg an der Lahn. Nach allgemeinen Informationen über die gesamte Strecke, gehen wir nachfolgend detailliert auf die Stadt Limburg mit dem ICE Bahnhof Limburg Süd ein.

Am 13. Dezember 1995 begannen am Autobahnkreuz Frankfurt die Baumaßnahmen zur ICE Neubaustrecke Köln/ Rhein-Main. Diese Strecke wurde zwischen bereits zwei bestehende Streckenabschnitte eingebunden. Neben einer Güterverkehrs- und Regionalverkehrsstrecke ist diese ausschließlich für den Personenverkehr ausgelegt. Nach 7-jähriger Bauzeit wurde der Streckenabschnitt am 1. August 2002 für den Verkehr freigegeben<sup>1</sup>. Mit Kosten in Höhe von ca. 6 Milliarden € gilt dieses Eisenbahnprojekt als das bisher Teuerste weltweit<sup>2</sup>.



Auf dem Bahnabschnitt werden von Köln Hbf. aus die Stationen Köln- Deutz/ Messe, Siegburg/ Bonn, Montabaur, Limburg Süd und Flughafen Frankfurt angefahren. Des Weiteren sind die Städte Mainz und Wiesbaden mit an das Streckennetz angebunden (siehe Abb. links, „Trassenverlauf der ICE Neubaustrecke“<sup>3</sup>).

Hierbei sind die 15 km lange Abzweigung zum Flughafen Köln/ Bonn sowie die 12 km lange Anbindung an Wiesbaden für eine Geschwindigkeit von 160 km/h ausgelegt, wohingegen die eigentliche Schnellfahrtstrecke, beginnend in Köln/ Porz, für 300 km/h freigegeben ist. Die Strecke verfügt über 30 Tunnel mit einer Gesamtlänge von 47 km sowie 18 Brücken mit gesamt 6 km Länge<sup>4</sup>.

Ziel der eigens für den ICE ausgelegten Strecke ist es, die parallel vorhandenen Streckenabschnitte durch Verlagerung des Fernreiseverkehrs zu entlasten. Weiterhin tragen eine Erhöhung der Reisegeschwindigkeit und die sich daraus resultierenden Reisezeitverkürzungen zu einer Verbesserung der Leistungsfähigkeit des gesamten Streckennetzes bei. Heute verbindet die ICE

<sup>1</sup> <http://www.db.de/site/bahn/de/unternehmen/bahnwelt/bauprojekte/abgeschlossen/köln.htm>

<sup>2</sup> [http://www.wikipedia.org/wiki/Schnellfahrtstrecke\\_K%C3%B6ln\\_n%E2%80%93Rhein/Main](http://www.wikipedia.org/wiki/Schnellfahrtstrecke_K%C3%B6ln_n%E2%80%93Rhein/Main)

<sup>3</sup> <http://www.biologie.de/biowiki/Bild:SFS-K-F.png>

<sup>4</sup> <http://www.db.de/site/bahn/de/unternehmen/bahnwelt/bauprojekte/abgeschlossen/köln.htm>

Strecke zwei der wichtigsten Wirtschaftsräume Deutschlands, Rhein-Main und Rhein-Ruhr.

## **2 ICE Bahnhof Limburg Süd**

### **2.1 Geographische Lage**

Schwerpunkt bei der Besichtigung der ICE Neubaustrecke war vorrangig der Standort Limburg an der Lahn. Die Stadt mit etwa 32.000 Einwohnern befindet sich zwischen den Wirtschaftszentren Köln und Frankfurt an der Grenze Hessens zu Rheinland-Pfalz<sup>5</sup>. Sie ist Mittelzentrum und Kreisstadt des Landkreises Limburg-Weilburg. Auffallend in diesem vorwiegend ländlichen Gebiet ist die sehr hohe PKW Dichte. Dies lässt darauf schließen, dass der Bezirk nicht optimal an das Umfeld angebunden ist. Durch den ICE Bahnhof Limburg Süd soll eine verbesserte Anbindung der Region an das Rhein-Main-Gebiet, dem Flughafen Frankfurt/ Main sowie auch an den Ballungsraum Köln/ Bonn gewährleistet werden. Alle wichtigen Wirtschaftszentren sind somit von Limburg aus mit Fahrzeiten von unter 45 Minuten erreichbar. Beispiele hierfür sind die Anbindung nach Köln in 40 Minuten, Frankfurt in 25 Minuten, Koblenz und Gießen in 45 Minuten sowie Wiesbaden in 35 Bahnminuten<sup>6</sup>.

### **2.2 Planung und Realisierung**

Mit Beginn der Planungen für die ICE Neubaustrecke Köln/ Rhein-Main waren in Bezug auf den Trassenverlauf sowie Errichtung von Haltepunkten Diskussionen zwischen den beteiligten Bundesländern Rheinland-Pfalz und Hessen unumgänglich. Besonders die Standortwahl der ICE Bahnhöfe erwies sich als Problem. Ursprünglich waren an den Landesgrenzen Rheinland-Pfalz/ Hessen keine weiteren Haltepunkte auf dem Streckenabschnitt Köln – Frankfurt vorgesehen. Um dennoch eine Anbindung in der Nähe der Landesgrenzen zu gewährleisten, einigten sich die jeweiligen Bundesländer vorerst auf den hessischen Standort Limburg an der Lahn<sup>7</sup>. Dieser bringt für die Umgebung viele Vorteile mit sich. Trotz der Nähe zu den Ballungszentren sind die Mieten sowie Grundstückspreise deutlich niedriger als in den angrenzenden Großstädten.

---

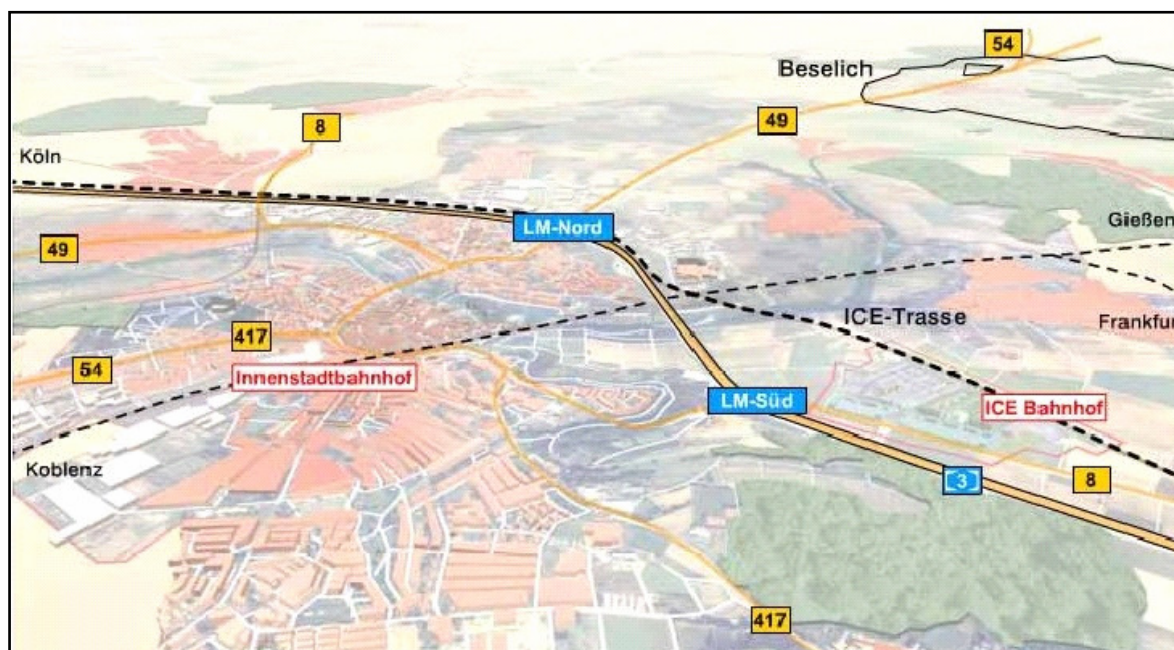
<sup>5</sup> Encarta Enzyklopädie 2003

<sup>6</sup> <http://www.railport.de/loader.html>

<sup>7</sup> Vortrag, Rathaus Limburg, 02.05.2007

Insbesondere für Gewerbetreibende bietet der Ort durch geringere Gewerbesteuern, hohe Einzelhandelsumsätze sowie die entstehende ICE Anbindung verbesserte Ansiedlungsbedingungen<sup>8</sup>. Um keinen Nachteil in Bezug auf die Wirtschaft und Infrastruktur zu erhalten, forderte und erhielt nun auch Rheinland-Pfalz einen ICE Bahnhof in Montabaur, obwohl dieser Ort nur ca. 20 km von Limburg entfernt liegt<sup>9</sup>. Somit kamen, durch die Politik sehr gefördert, beide Bundesländer zu einer Anbindung an die ICE Strecke.

Nach der Entscheidung über einen ICE Fernbahnhof standen in Limburg 3 Standorte zur Wahl. Alternativen waren neben dem heutigen Haltepunkt Limburg Süd der innerstädtische Bahnhof Limburg a. d. Lahn sowie die Ortschaft Dietz. Aufgrund eines zu hohen baulichen Aufwandes mit dementsprechend hohen Kosten entschied sich die Stadt 1998 in der Bauleitplanung für einen Neubau im Stadtteil Limburg – Süd<sup>10</sup> (Abb. unten, „Lage des ICE Bahnhofs“<sup>11</sup>).



Nachdem am 15.02.2001 der Bebauungsplan rechtskräftig wurde, begannen am 24.09.2001 die Bauarbeiten. Am 01.08.2002 wurde letztendlich der Bahnhof zeitgleich mit der ICE Strecke in Betrieb genommen. Die Gesamtkosten für den Neubau beliefen sich auf 14,25 Millionen €. Rund um den ICE Bahnhof soll mit Gewerbe- und Wohngebieten der Stadtteil „Limburg Railport“ entstehen. Das Gebiet beinhaltet eine Gesamtfläche von 38 ha, wovon 20 ha bebauungsfähig

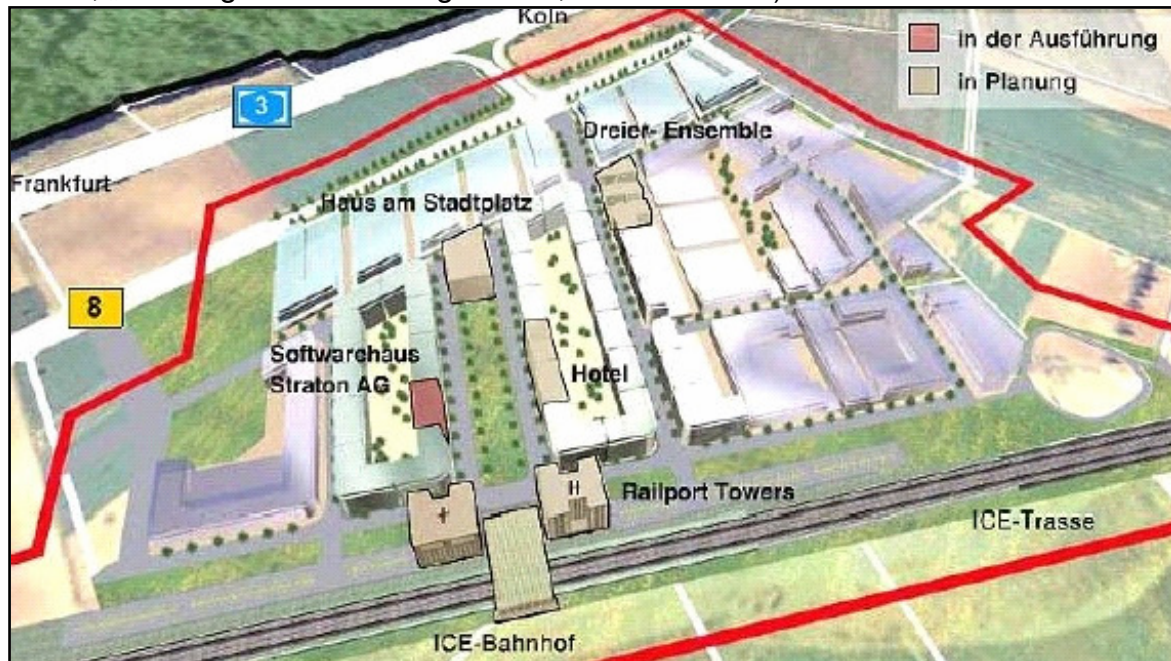
<sup>8</sup> <http://www.railport.de/loader.html>

<sup>9</sup> [http://de.wikipedia.org/wiki/Bahnhof\\_Limburg\\_S%C3%BCd](http://de.wikipedia.org/wiki/Bahnhof_Limburg_S%C3%BCd)

<sup>10</sup> Vortrag, Rathaus Limburg, 02.05.2007

<sup>11</sup> <http://www.railport.de>

sind. Das Gebiet ist zum heutigen Zeitpunkt bereits komplett erschlossen und beinhaltet eine Bruttogeschossfläche von 500.000 m<sup>2</sup> sowie eine Fläche für den Einzelhandel von 8.000 m<sup>2</sup> <sup>12</sup>. Von den geplanten Projekten im ICE Dienstleistungsbereich sind bis zum heutigen Tag lediglich die DB Station sowie der ICE Tower verwirklicht worden. Des Weiteren lies sich die Firma Straton IT Consulting, als bisher einziges Unternehmen, auf dem Gelände nieder (Abb. unten, „Planung des Gewerbegebietes, Stand 2004“<sup>13</sup>).



Bereits seit 2005 ist in diesem Gewerbegebiet das Amt für Bodenmanagement sowie seit 2007 ein Hotel, ein Schnellrestaurant und eine Tankstelle in Planung. Durch die jedoch sehr hohen Erschließungskosten in Höhe von ca. 3 Millionen € für das Gewerbegebiet liegt der m<sup>2</sup>- Preis deutlich über dem Durchschnitt der Kreisstadt. Die Preise für die Gewerbeflächen liegen in Limburg – Süd bei 110 €/m<sup>2</sup> wohingegen in den übrigen Gewerbegebieten in Limburg der m<sup>2</sup> lediglich 75 – 85 € kostet. Prognosen zufolge werden bei Auslastung des Gewerbegebietes ca. 8.000 bis 12.000 neue Arbeitsplätze entstehen<sup>14</sup>.

Der ICE Fernbahnhof Limburg – Süd befindet sich etwa 2 km außerhalb des Ortes mit Anschluss an die Bundesautobahn A3 auf unbebautem Gebiet. Eine Anbindung an den Regional- und Nahverkehr ist auf der Schiene nicht möglich, da es sich um einen reinen ICE Bahnhof handelt. Um jedoch vom Bahnhof Limburg (Lahn) zum ICE Bahnhof Limburg Süd zu gelangen steht eigens ein Shuttle-Bus

<sup>12</sup> Vgl. Vortrag, Rathaus Limburg, 02.05.2007

<sup>13</sup> <http://www.railport.de>

<sup>14</sup> Vgl. Vortrag, Rathaus Limburg, 02.05.2007

zur kostenlosen Nutzung zur Verfügung. Des Weiteren wird der Bahnhof noch durch eine einzige regional ansässige Buslinie angefahren. Die Linien des Stadtbusverkehrs bedienen den ICE Bahnhof allerdings nicht.

### 2.3 persönliche Eindrücke

Nach dem Vortrag über den ICE Fernbahnhof Limburg – Süd im Rathaus und einer Stadtbesichtigung besichtigten wir den „Limburg Railport“ vor Ort. Mit dem eigens eingerichteten Shuttle- Bus fuhren wir um 12:41 Uhr als einzige Fahrgäste zum ca. 5 Minuten entfernten ICE Bahnhof. Dabei fiel uns auf, dass die Abfahrtszeiten des Busses nicht mit denen des ICE aufeinander abgestimmt sind. Nach Ankunft um 12:46 Uhr hatten wir einen Aufenthalt von 90 Minuten bis zur geplanten Abfahrt des ICE Richtung Köln um 14:10 Uhr. Da der nächste Shuttle-Bus erst um 14:41 Uhr vom Bahnhof Limburg (Lahn) fuhr, wäre der Fußmarsch die einzige Alternative zur pünktlichen Abfahrt des ICE gewesen<sup>15</sup>. So nutzten wir die Wartezeit, das angrenzende Gebiet des Bahnhofs in Augenschein zu nehmen und die bis dahin gehörten Sachverhalte mit der Realität zu vergleichen. Zunächst verschafften wir uns einen Überblick über das Gewerbegebiet. Neben dem Bahnhofsgebäude, dem ICE – Tower und dem Unternehmensgebäude von Straton IT Consulting war kein weiteres Gebäude im Bau befindlich. Uns fiel weiterhin auf, dass trotz der mangelnden Bebauung die zur Verfügung stehenden Parkplätze überausgelastet waren. Teilweise parkten die Fahrzeuge im Parkverbot, auf Fußwegen und Grünflächen. Dieses bereits jetzt sehr hohe Fahrzeugaufkommen lässt auf einen hohen Pendleranteil schließen (Abb. unten, „Parkraumangebot“<sup>16</sup>).



Unserer Ansicht nach werden darüber hinaus neu entstehende Unternehmenskomplexe die Parkplatzsituation des Gewerbegebietes noch mehr belasten.

Auf dem gesamten Gelände des ICE Bahnhofs stellten wir weiterhin fest, dass unzureichend Sitzmöglichkeiten

<sup>15</sup> <http://www.limburg.de>

<sup>16</sup> eigene Aufnahme, 02.05.2007



zur Überbrückung der Wartezeit zur Verfügung standen. An Personenaufkommen beobachteten wir während unseres 90- minütigen Aufenthaltes nur die Ankunft eines leeren Regiobusses, der lediglich von einem Fahrgast genutzt wurde. Auch die in dieser Zeit angekommenen zwei ICE Züge wiesen einen sehr geringen Anteil an Ein- und Aussteigern auf.

Auch bei der Besichtigung des Bahnhofsgebäudes fielen uns einige Mängel auf. Insbesondere mobilitätseingeschränkten Mitbürgern war es nicht möglich, zu den Gleisen zu kommen, da diese teilweise nur über eine verglaste Überführung erreichbar sind. Die zur Verfügung stehenden Fahrstühle waren wegen Defekten zu der Zeit außer Betrieb. Des Weiteren beobachteten wir einen Passanten, der mehrmals vergeblich versuchte, an der SOS-/ Infosäule telefonischen Kontakt aufzunehmen.

Zusammenfassend zu unseren persönlichen Eindrücken ist zu sagen, dass insbesondere aufgrund eines nicht vorhandenen Angebotes an Service- und Dienstleistungen lange Wartezeiten am Bahnhof nur schlecht zu überbrücken sind.

## **Fazit**

Schlussfolgernd lässt sich sagen, dass die ICE Neubaustrecke Köln/ Rhein-Main eine optimale Verbindung zwischen den wirtschaftlichen Großzentren und Ballungsgebieten Rhein/ Main und Rhein/ Ruhr bietet. Dennoch gibt es auf dem Trassenabschnitt, insbesondere in den ländlichen Gebieten wie Limburg an der Lahn, Verbesserungsbedarf bezüglich der Integration des ICE Bahnhofs in die Region. Speziell die Anbindung an öffentliche Verkehrsmittel sowie die momentan mangelhafte Auslastung der umliegenden Gewerbeflächen stellt ein zu beachtendes Problem dar. Gleichwohl zeigt sich in den Statistiken, dass die Zahl der Ein- und Aussteiger stetig angestiegen ist.

Wir sind der Ansicht, dass die Eindrücke und Erfahrungen während unseres kurzen Aufenthaltes wenig repräsentativ für eine realistische Betrachtung sind. Speziell zu den Hauptverkehrszeiten wird das Fahrgastaufkommen insbesondere durch Pendler weitaus höher sein.