

Bahnknoten Köln #3



Startschuss für den S-Bahn-Ausbau

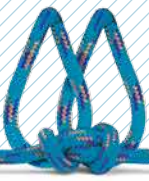
Der erste Meilenstein auf dem langen Weg hin zu einer zukunftsfähigen Mobilität in der Wachstumsregion Rheinland ist erreicht: Mit Unterzeichnung der Planungsvereinbarung zwischen der DB Netz AG, DB Station&Service, dem NRW-Verkehrsministerium und dem Nahverkehr Rheinland (NVR) stehen die Signale für den ersten Planungsschritt des S-Bahnausbaus als Kernmaßnahme im Bahnknoten Köln auf Grün!

Derzeit müssen sich rund um Köln die Güter-, Hochgeschwindigkeits- und Nahverkehrszüge sowie S-Bahnen immer wieder die Gleise teilen. Verspätungen in einem der Schienensysteme schlagen sofort auf die anderen durch. Unter der Engpasssituation im Kölner Bahnknoten leiden vor allem die Pendler auf ihrem täglichen Weg zur Arbeit oder zur Ausbildung. Betroffen

ist ebenfalls die Güterverkehrsbranche und damit die gesamte Wirtschaft des Rheinlandes, genauso wie Fernreisende.

Kernelemente zur Auflösung des Engpasses sind der Ausbau der S-Bahn-Stammstrecke (Köln Messe/Deutz – Hauptbahnhof – Köln Hansaring) und eine modernisierte, leistungsfähigere Leit- und Sicherungstechnik.

Durch den Ausbau können die S-Bahngleise mehr Züge aufnehmen. Die S-Bahnen teilen sich die Gleise nicht mit anderen Verkehrsmitteln, sind dadurch weniger störungsanfällig und pünktlicher. Gleichzeitig werden durch die Verlagerung von Nahverkehrszügen auf die S-Bahn zusätzliche Kapazitäten für den Güter- und Fernverkehr geschaffen.



Investitionen in die Zukunft: Die Maßnahmen des S-Bahn-Ausbaus im Überblick

Die Modernisierung der Infrastruktur im Knoten Köln trägt den steigenden Fahrgastzahlen Rechnung.

Um dem Wachstum der Fahrgastzahlen gerecht zu werden, soll im ersten Schritt des S-Bahn-Ausbaus der Takt der S-Bahnlinie 11 in den Hauptverkehrszeiten zwischen Bergisch Gladbach und Köln-Worringen von bisher 20 auf 10 Minuten verdichtet werden. Hierfür muss die Strecke zwischen Köln-Dellbrück und Bergisch Gladbach zweigleisig werden, der Kölner Hauptbahnhof und der Bahnhof Köln Messe/Deutz benötigen je einen zusätzlichen Bahnsteig für die S-Bahnen. Mit der Taktverdichtung ist außerdem ein neuer Haltepunkt in Köln-Kalk geplant. Mit ihm wird das neue Stadtquartier an das S-Bahnnetz angebunden, das sich hier rund um das Abenteuermuseum Odysseum entwickelt.

Ein zweiter Schritt ist bereits in Planung: Als „Ergänzungspaket“ für den S-Bahn-Ausbau Köln soll die ebenfalls stark frequentierte Regionalbahn RB 38 („Erftbahn“) von Bedburg bis Horrem elektrifiziert und zu einer vollwertigen S-Bahn ausgebaut werden. Die S 12 erhält dann den neuen Linienweg Au (Sieg) – Köln – Bergheim – Bedburg (Erft). Durch die Verlagerung der RB 38 auf die S-Bahn werden Kapazitäten für das steigende Güter- und Fernverkehrsangebot zwischen Horrem und dem Abzweig zur linken Rheinstrecke frei. Zum Ergänzungspaket gehören darüber hinaus die Erstellung eines neuen S-Bahn-Haltepunktes („Köln-Mülheim Berliner Straße“) im Verlauf der S 6 sowie der Neubau von Weichen am Abzweig Müngersdorf für die zukünftige Führung von S-Bahnzügen nach Pulheim und Grevenbroich.

Erste Ergebnisse der volkswirtschaftlichen Untersuchung im Rahmen einer Standardisierten Bewertung waren positiv. Nach Abschluss des Verfahrens ist eine Finanzierung der Gesamtmaßnahme S 11 im Rahmen des GVFG-Bundesprogramms beabsichtigt.

Neubau Elektronisches Stellwerk Köln Hbf



- Voraussetzung für die Taktverdichtung auf der S-Bahn-Stammstrecke Köln Messe/Deutz – Köln Hbf – Hansaring: Steigerung von aktuell maximal 18 Zügen pro Stunde und Richtung (3,3-Minuten-Takt) auf 24 Züge (2,5-Minuten-Takt).
- Kapazitätssteigerung auf der Stammstrecke um 34 Prozent.
- Voraussetzung auch für die langfristig angedachten S-Bahnlinien nach Bonn über Brühl, nach Kall über Euskirchen, nach Gummersbach über Overath und nach Grevenbroich über Pulheim.
- Eigenständige Maßnahme mit gesonderter Finanzierung.

Neubau zweiter S-Bahnsteig Köln Hauptbahnhof

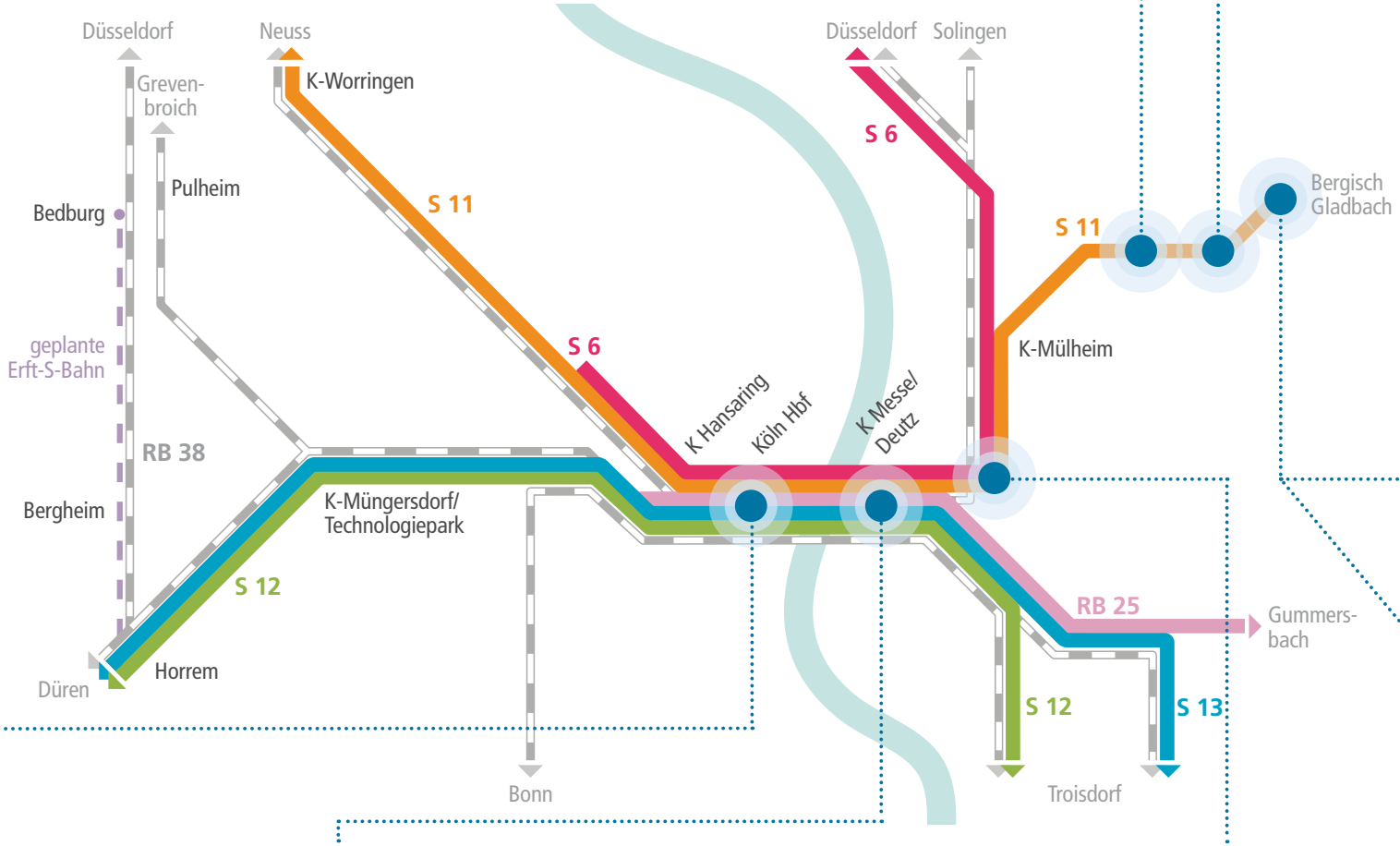


- Neubau eines Mittelbahnsteiges am Breslauer Platz mit Aufzug, Rolltreppen und Treppenzugängen.
- Beim Bau der neuen Stadtbahnstation Breslauer Platz/Hbf wurden die notwendigen Fundamente schon vorausschauend als Vorsorgemaßnahme eingebaut.
- Verbesserung der Übersichtlichkeit des Bahnhofs und mehr Platz für wartende Fahrgäste auf den Bahnsteigen.



Streckenabschnitt Köln-Dellbrück – Bergisch Gladbach

- Neubau eines zweiten Gleises zwischen Köln-Dellbrück und Bergisch Gladbach.



Neubau zweiter S-Bahnsteig Bahnhof Köln Messe/Deutz

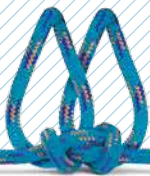


- Neubau eines Mittelbahnsteigs an der Nordseite des Bahnhofs mit Aufzug und Treppenzugängen.
- Mehr Platz für wartende Fahrgäste.
- Berücksichtigung der Planung der neuen MesseCity Köln.
- Barrierefreie Erschließung aller Bahnsteige des Bahnhofs Köln Messe/Deutz über den „KVB-Tunnel“.

Neubau S-Bahnhalt Köln – CFK-Gelände (Köln-Kalk West)



- Neuer Haltepunkt zur Erschließung des sich hier entwickelnden Stadtquartiers rund um das Abenteuermuseum Odysseum.
- Mittelbahnsteig mit Aufzug und Fußgängerbrücke oder Unterführung.
- Haltepunkt für S 11 und S 6.



S-Bahnhalt Duckterath

- Neubau eines zweiten Außenbahnsteigs für Züge in Fahrtrichtung Köln mit Treppenanlage und Rampe; überdachte Wartebereiche; Blindenleitsystem.
- Bereits realisiert: Erweiterung der P+R-Anlage.

Bahnhof Bergisch Gladbach



- Umbau eines S-Bahnsteigs am Zentralen Omnibusbahnhof (ZOB) ab Herbst 2016 für einen barrierefreien Zustieg (Förderprogramm MOF 2).
- Neubau eines weiteren Bahnsteigs in Bergisch Gladbach für einen durchgehenden 10-Minuten-Takt nach Köln.
- Anpassung der Gleisanlagen (Weichen und Oberleitung).
- Bereits realisiert: Neubau des ZOB mit moderner Fahrgastinformation.



Neubau Elektronisches Stellwerk Bergisch Gladbach

- Die Technik des alten Stellwerks stammt wie das denkmalgeschützte Gebäude aus dem Jahre 1911 und wird im Rahmen der Modernisierungsoffensive auf den aktuellen Stand der Technik gebracht.

FAQ



Welche Vorteile bietet der Ausbau des Knoten Köln den Pendlern?

Mehr S-Bahnen pro Stunde und Richtung: Zwischen Köln Messe/Deutz und Köln Hansaring wird ein 2,5- statt des derzeitigen 3,3-Minuten-Takts möglich. Außerdem profitieren Fahrgäste vom durchgehenden 10-Minuten-Takt der S 11 zwischen Bergisch Gladbach und Köln-Worringen. Im zweiten Schritt wird die im 20-Minuten-Takt verkehrende Erft-S-Bahn hinzu kommen. Zusätzliche barrierefreie Zustiegsmöglichkeiten zum Nahverkehr sind weitere Pluspunkte.

Muss die Hohenzollernbrücke erweitert werden?

Nein. Die Wartezeiten der S-Bahnen auf der Hohenzollernbrücke entstehen durch die langen Haltezeiten beim Fahrgastwechsel am Hauptbahnhof oder in Deutz sowie die belegten Gleise in den beiden Bahnhöfen. Mit der neuen Signaltechnik und den Bahnsteigausbauten läuft der Betrieb auf der Hohenzollernbrücke wesentlich zuverlässiger und flüssiger.

Warum wird der S-Bahnhof Köln Hansaring nicht ausgebaut?

Am Hansaring ist die Zahl der Fahrgäste deutlich geringer als am Hauptbahnhof oder in Deutz. Daher ist hier ein zusätzlicher Bahnsteig nicht notwendig. In den nächsten Jahren wird der dortige Bahnsteig aber für längere Züge der RB 25 ausgebaut. Dadurch werden die Kapazitäten erhöht und der Fahrgastwechsel beschleunigt.

Haben Anwohner Anspruch auf einen Lärmschutz?

Die Deutsche Bahn arbeitet intensiv daran, die Lärmemissionen durch leisere Fahrzeuge zu verringern. Grundsätzlich haben Anwohner in Ausbaubereichen Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen gemäß dem Bundes-Immissionsschutzgesetz (Lärmvorsorge). Wer im einzelnen Anrecht auf Lärmschutz hat, entscheidet ein Gutachter. Er errechnet die zukünftige Lärmbelastung und schlägt Vorsorge Maßnahmen vor. Die umzusetzenden Maßnahmen werden abschließend in Planrechtsverfahren festgelegt.

Was passiert mit dem Naturschutzgebiet „Thielenbruch und Thurner Wald“ zwischen Köln und Bergisch Gladbach?

Das Naturschutzgebiet mit Kalkflachmoor, Pfeifengraswiesen sowie Feucht- und Auenwäldern bietet einen wichtigen Lebensraum für seltene Pflanzen und Tiere. Gemeinsam mit weiteren Beteiligten, etwa den örtlichen Naturschutzverbänden, wird das Eisenbahn-Bundesamt die diesbezüglichen Rahmenbedingungen der Planung festlegen und im Planfeststellungsverfahren die Umweltverträglichkeit prüfen.



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

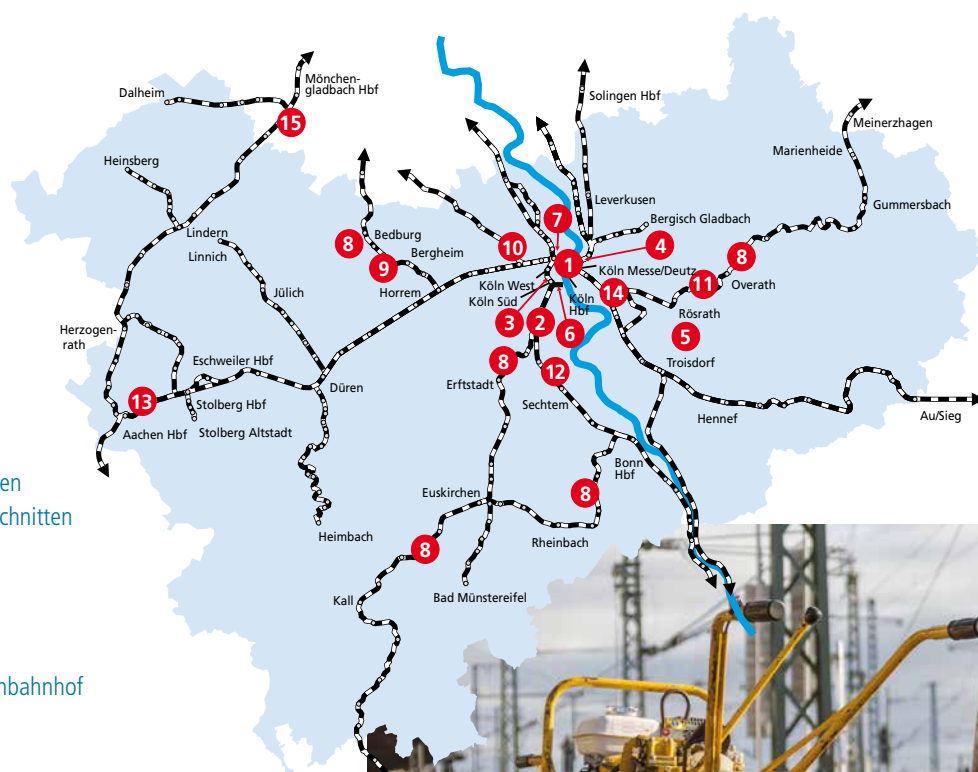
Der stark frequentierte Kölner Eisenbahnring ist nicht nur ein zentraler bundesweiter Verknüpfungspunkt – er erweist sich auch als einer der größten Engpässe im nationalen und internationalen Eisenbahnnetz. Und dies sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr.

Ein 2012 veröffentlichtes Gutachten, das Nahverkehr Rheinland (NVR) und DB Netz AG 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.

Aus dem Gesamtkonzept der 15 Infrastrukturmaßnahmen sind diejenigen des S-Bahn-Ausbaus als Erstes in Angriff genommen und soweit ausgearbeitet worden, dass die Finanzierung der Planung gesichert werden kann. Hierzu zählen der in dieser Broschüre vorgestellte Ausbau der S 11, der S-Bahn-Stammstrecke Köln mit den beiden zentralen Kölner Bahnhöfen sowie das „Ergänzungspaket“ mit dem Ausbau der Regionalbahn RB 38 („Erftbahn“) zur Erft-S-Bahn.



1. Ausbau der S-Bahn-Stammstrecke für eine 2,5-Minuten-Zugfolge
2. Überwerfungsbauwerk Hürth-Kalscheuren
3. Neubau der Westspange in drei Bauabschnitten
4. Ausbau der Gleisverbindung Bahnhof Köln Messe/Deutz
5. Verlängerung der Schnellfahrstrecke Köln–Rhein/Main
6. Ausbau von Köln-Bonnort zum Personenbahnhof
7. Ausbau Gleisverbindung Köln Hbf
8. Streckenelektrifizierungen
9. Ausbau der Erftbahn zur S-Bahn
10. Anbindung der Bahnstrecke Richtung Mönchengladbach
11. Ausbau der Oberbergischen Bahn
12. Linke Rheinstrecke/Bf Sechtem: Ausbau
13. Aachen-Rothe Erde: Neubau Überholgleis
14. Köln-Gremberg: Überwerfungsbauwerk
15. Verbindungsstrecke „Rheydter Kurve“





Herausgeber:



Nahverkehr Rheinland

Nahverkehr Rheinland GmbH
Glockengasse 37–39
50667 Köln
Telefon: 0221 20808-0
www.nvr.de
www.bahnknoten-koeln.de

In Zusammenarbeit mit:



Ministerium für Bauen, Wohnen,
Stadtentwicklung und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen



Bildnachweis: VRS GmbH, DB AG/Kai Michael Neuhold (Baustelle), DB AG/Wolfgang Klee (Rückseite)