

AuSbau

08

Vision 2030+

Die Streckenlänge der S-Bahn Köln wird sich mehr als verdoppeln. So sieht das Netz der Zukunft aus.

13

Vorzugsvariante RB 38

Welche Bürgerwünsche fließen in die Planung zum Ausbau der Erftbahn ein? Und wie geht es weiter?

26

Dem Wasser auf der Spur

Im Thielenbruch wird das Grundwasser beobachtet, um das Naturschutzgebiet zu bewahren.

DIE S-BAHN KÖLN IN DER ZUKUNFT

Zeitreise

Wie kommt man im S-Bahn-Netz der Zukunft durch den Großraum Köln? Steigen Sie ein.



Planen

Das Netz der S-Bahn Köln soll deutlich wachsen: Die Streckenlänge wird sich gegenüber heute mehr als verdoppeln. Bis auf die S 13 befinden sich derzeit noch alle S-Bahn-Linien in verschiedenen Stadien der Planung. Wo hat ein neuer Bahnsteig überhaupt Platz? Wo braucht es auf eingleisigen Strecken Ausweichstellen für den kürzeren Takt? Wie fügt sich der Ausbau der S-Bahn in die Pläne der Kommunen ein, zum Beispiel für neue Wohn- und Gewerbegebiete? Und was kosten all diese Baumaßnahmen?

Die Planer der Deutschen Bahn und des Nahverkehr Rheinland arbeiten sich Stück für Stück voran – von den groben Richtungsentscheidungen bis zum detaillierten Ausführungsentwurf für einzelne Weichen und Bodenbeläge. Bei einem Mammutprojekt wie dem Ausbau der S-Bahn Köln dauert das viele Jahre. Schon die Sammlung der Bestandsdaten von alten Bauwerken ist häufig eine aufwändige Detektivarbeit.



Beteiligen

Beim Ausbau der S-Bahn Köln haben die Bürger ein gewichtiges Wort mitzureden – und dies nicht erst beim Planfeststellungsverfahren, wenn die Planungen bereits weit fortgeschritten sind und der Gesetzgeber eine Bürgerbeteiligung vorschreibt. Bei der S 11 und der Erftbahn (RB 38) konnten die Bürger bereits sehr frühzeitig Einfluss nehmen, noch bevor Grundlagenentscheidungen getroffen wurden.

Die Experten von Deutscher Bahn und Nahverkehr Rheinland standen den Bürgern Rede und Antwort, sowohl im Online-Dialog, als auch persönlich im Rahmen von Infomessen. Hunderte von Anregungen kamen dabei zusammen, die von den Planern eingehend geprüft und so weit wie möglich berücksichtigt werden.

Bauen

Bei der Verlängerung der S 13 rollen bereits die Bagger. Voraussichtlich ab 2028 fährt die S-Bahn im 20-Minuten-Takt über die heutige Endhaltestelle Troisdorf hinaus bis nach Bonn-Oberkassel. Bis dahin gibt es viel zu tun, zum Beispiel für Vilma Becker (im Foto), die für DB Netz den Baufortschritt überwacht: 8,3 der insgesamt 13 Kilometer langen Strecke werden um zwei zusätzliche Gleise erweitert. 16 Straßen- und Eisenbahnbrücken werden neu gebaut, 16 weitere verbreitert. In Bonn-Ramersdorf und Bonn-Vilich entstehen zwei gänzlich neue Haltepunkte, in Vilich mit kurzen Wegen zur Station der Stadtbahn-Linie 66. Und all das findet überwiegend unter rollendem Rad statt, das heißt, die Züge fahren während der Bauarbeiten weiter.





VISION 2030+

Stück für Stück zum Netz der Zukunft

In vielen Einzelschritten wird die S-Bahn Köln massiv ausgebaut: Die Zahl der Linien wächst von heute sechs auf neun Linien, die Streckenlänge aller S-Bahn-Linien im Großraum Köln wird sich gegenüber heute mehr als verdoppeln. Das S-Bahn-Netz der Zukunft ist klar definiert: Der Nahverkehr Rheinland (NVR) hat ihm den Namen Vision 2030+ gegeben. Deutsche Bahn (DB) und NVR arbeiten bereits mit Hochdruck am Ausbau der S-Bahn Köln. Erste Projekte werden bereits Ende der 2020er Jahre fertiggestellt. In Gänze wird der Ausbau aller Linien aber erst weit in den 2030er Jahren abgeschlossen sein.

Zeitreise 2035

Schnell unterwegs im S-Bahn-Netz der Zukunft



Wiebke Windeseile pendelt seit 20 Jahren zwischen Bergisch Gladbach und dem Studierendenwerk der Uni Köln an der Universitätsstraße, wo sie als Psychologin in der Beratung arbeitet. Auch an ihrem Arbeitsjubiläum im Juni 2035 sitzt sie in der S 11 auf dem Weg nach Köln – und ihre Gedanken wandern zurück ...

„Kaum zu glauben, dass das schon 20 Jahre her ist, mein erster Arbeitstag. Andererseits ...“ Und bei dem Gedanken grinst sie so unvermittelt, dass sie der Sitznachbar gegenüber neugierig, aber auch ein wenig befremdet mustert. „Wenn ich daran zurückdenke, was die Studis damals für Probleme hatten: ‚Cybermobbing‘! Das Wort kennt man heute nicht mal mehr.“ Mittlerweile fährt ihre S-Bahn über den Rhein und ihr Blick geht über den Fluss. „Wie oft habe ich früher auf der Hohenzollernbrücke im Zugstau gestanden! Heute flucht es meist in einem durch. Wer hätte gedacht, dass der zweite Bahnsteig für die S-Bahn so viel bringt!“

Wenige Sekunden später fährt die S-Bahn im Hauptbahnhof auf dem neuen Bahnsteig ein. Wiebke Windeseile steigt aus und hat Glück: Am selben Bahnsteig gegenüber steht noch die S 15 Richtung Kall. „Glück gehabt“, denkt sie nach dem eiligen Umsteigen. „Aber ehrlich gesagt: Wenn ich an früher denke, habe ich heute eigentlich jeden Tag Glück. Wie oft hat mein Bus in Bergisch Gladbach Verspätung gehabt und ich musste 20 Minuten auf die nächste S-Bahn warten? Ok, Verspätung hat der Bus heute immer noch, er steht halt oft im Stau. Aber die Wartezeit am Bahnhof hält sich trotzdem in Grenzen. Heute fährt die S 11 alle zehn Minuten. Ganz zu schweigen davon, dass die S-Bahn früher auch oft verspätet war oder manchmal ganz ausfiel. Damals war die Strecke bis Bergisch Gladbach ja nur eingleisig. Zum Glück ist das passé. Inzwischen ist die Strecke durchgehend zweigleisig ausgebaut.“

Nach wenigen Minuten Fahrt über die Westspange kommt Wiebke Windeseile in Köln Süd an und geht die paar Hundert Meter bis zur Universitätsstraße. Sie schaut triumphierend auf ihre Uhr: „Ha, in 45 Minuten von Haustür zu Haustür. Vor 20 Jahren hab ich noch eine Stunde gebraucht – wenn es gut lief. Aber es lief selten gut. Und dann musste man am Hauptbahnhof auch noch den Bahnsteig wechseln, um in einen der Regionalzüge nach Köln Süd umzusteigen. Heute bleib ich einfach am Bahnsteig stehen und warte auf eine der drei S-Bahn-Linien, die alle paar Minuten über die Westspange fahren.“

Ruckartig schreckt Wiebke Windeseile aus ihren Tagträumereien. „Oh je, hab ich meinen Personalausweis dabei?“ Ein hektischer Griff in ihre Handtasche und sie atmet erleichtert auf. „Puh, das wär ja was gewesen.“ Ihr Flug am Abend nach Palma ist in trockenen Tüchern. „Und ich brauche nicht mal früher von der Arbeit los. Mit der neuen S 16 sind es von Köln Süd zum Flughafen nur noch 17 Minuten – ohne Umsteigen.“

Mittlerweile in ihrem Büro angekommen, ist ihre persönliche Zeitreise jäh zu Ende: Fünf Kollegen stehen vor einem Gugelhupf mit einer großen Zuckerguss-Zwanzig und stecken hektisch Kerzen in den Kuchen, als sie Wiebke Windeseile eintreten sehen. „Du bist viel zu früh“, klagt eine Kollegin. „Tja, du solltest halt auch mal die S-Bahn nehmen. Mit den selbstfahrenden Taxis stehst du eben im Stau. Aber wie süß von euch, dass ihr an mein Jubiläum gedacht habt!“



VISION 2030+

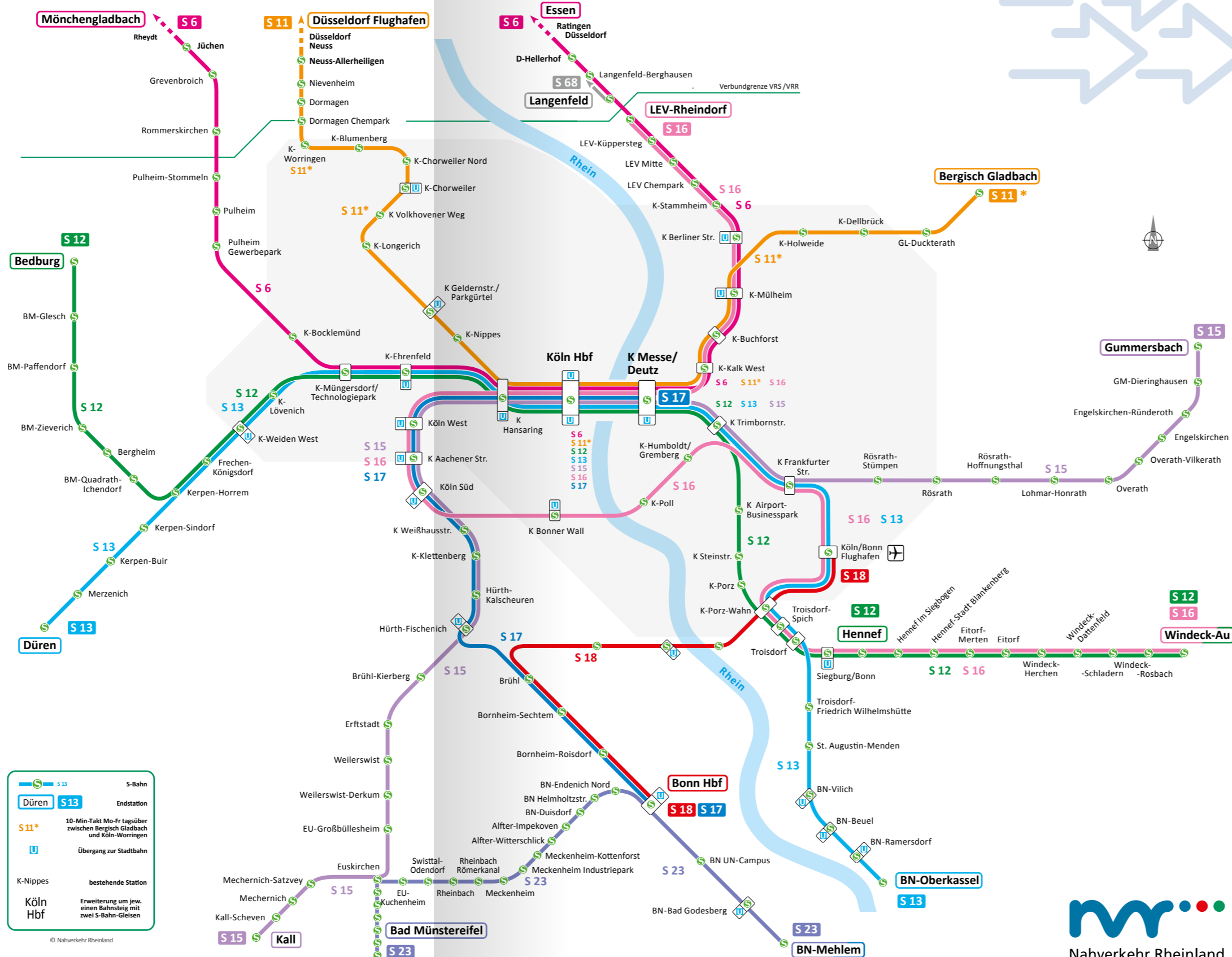
Das künftige Streckennetz im Endausbau

MINIMALINVASIV, ABER MIT GRÖSSTMÖGLICHEM EFFEKT

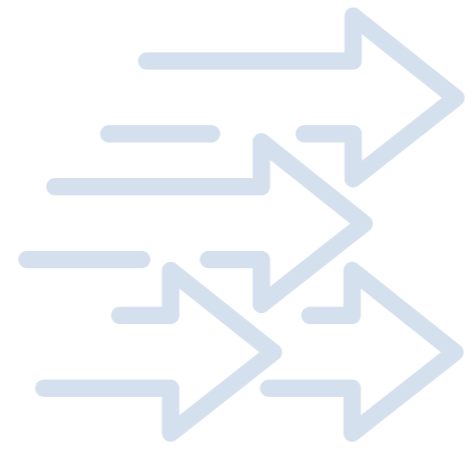
Der Ausbau der S-Bahn erfolgt Schritt für Schritt, ganz gezielt an den neuralgischen Punkten des Schienennetzes. Dieser „minimalinvasive“ Eingriff hat maximalen Effekt auf die Kapazitäten der S-Bahn – und schont die Nerven der Anwohner. Damit sich die vielen Einzelmaßnahmen zu einem schlüssigen Gesamtsystem zusammenfügen, haben die Planer des NVR vom Ende her gedacht: Die Vision 2030+ ist das Liniennetz der S-Bahn Köln nach Abschluss sämtlicher Ausbaumaßnahmen. Es weist den Weg: Das S-Bahn-System wächst von heute sechs auf neun Linien, die Zahl der Linienäste von sieben auf zwölf, mit zusätzlichen Verbindungen über den Rhein. Mehr Informationen zum Zielnetz finden Sie rechts.

DOPPELTE KAPAZITÄT

Mit der Verdichtung des Takts und dem Anschluss neuer Linien an das bestehende S-Bahn-Netz werden die Kapazitäten geschaffen, die das Netz braucht, um die steigende Zahl an Fahrgästen zu befördern. Wenn die Vision 2030+ des NVR komplett realisiert ist, nimmt die maximale Kapazität des S-Bahn-Systems auf bis zu 57.000 Fahrgäste pro Stunde zu. Aktuell ist das Netz (bestehende S-Bahn- und Regionalbahn-Linien) auf maximal 29.200 Fahrgäste pro Stunde ausgelegt. Auf der Stammstrecke zwischen Hansaring, Hauptbahnhof und Messe/Deutz sind derzeit in der Hauptverkehrszeit bis zu zwölf S-Bahnen sowie bis zu zwei Regionalbahnen pro Stunde und Richtung unterwegs. Die dichtest mögliche Zugfolge ist ein 3,3-Minuten-Takt. Nach Ausrüstung der Strecke mit einer leistungsfähigeren Leit- und Sicherungstechnik und zusätzlichen Bahnsteigen im Hauptbahnhof und im Bahnhof Messe/Deutz werden künftig 24 Züge pro Stunde möglich sein. Das bedeutet de facto einen 2,5-Minuten-Takt.



S-Bahn
Düren S13
S11* 10-Min-Takt Mo-Fr tagsüber zwischen Bergisch Gladbach und Köln-Worringen
U Übergang zur Stadtbahn
K-Nippes bestehende Station
Köln Hbf Erweiterung um jew. einen Bahnsteig mit zwei S-Bahn-Gleisen
© Nahverkehr Rheinland



ZUVERLÄSSIGER DURCH GETRENNTE GLEISE

Die S-Bahn verfügt vielerorts über eigene Gleise. Dort gibt es noch freie Kapazitäten, die im überlasteten Bahnknoten Köln ansonsten fehlen. Deshalb werden einige Regionalbahn-Linien in S-Bahnen umgewandelt, um diese freien Kapazitäten nutzen zu können. So beispielsweise die Erftbahn (RB 38), die künftig durch die bis Bedburg verlängerte S 12 ersetzt wird. Andere Strecken erhalten im Rahmen des Ausbauprojekts neue Gleise ausschließlich für die S-Bahn, zum Beispiel zwischen Troisdorf und Bonn-Oberkassel. Auf diese Weise werden schneller und langsamer Schienenverkehr entflochten: Schnellere Regional- und Fernzüge können ungestört in den Knoten Köln einfahren. Die langsameren S-Bahnen, die an allen Stationen halten, werden nicht länger von überholenden Fern- und Regionalzügen ausgebremst. Das Ergebnis: mehr Zuverlässigkeit, weniger Verspätungen.

S-BAHN UND STADTBahn WACHSEN ENGER ZUSAMMEN

Wenn die Vision 2030+ des NVR komplett umgesetzt ist, steigt die Zahl der Stationen deutlich, an denen von der S-Bahn auf die Stadtbahn gewechselt werden kann. Allein auf der Westspange kommen mit den Haltestellen Köln West, Köln Aachener Straße und Köln Süd drei solcher Stationen hinzu, wo bisher keine S-Bahn hält. Dort sollen künftig im Mittel alle sieben Minuten S-Bahnen der Linien S 15, S 16 und S 17 fahren und zentrale Stadtgebiete wie das Belgische Viertel sowie die Universität direkt an das S-Bahn-Netz anbinden. An allen drei Stationen wird es Umsteigemöglichkeiten zur Stadtbahn mit kurzen Wegen geben. Die Leistungsfähigkeit des gesamten Nahverkehrsystems im Großraum Köln nimmt dadurch deutlich zu und Reisezeiten verkürzen sich.

Kürzerer Takt



SO HÄUFIG FAHREN DIE S-BAHN-LINIEN IN ZUKUNFT (IN DER HAUPTVERKEHRSZEIT)

Abschnitt	Linie heute	Takt heute	Linie Zukunft	Takt Zukunft
Leverkusen – Köln	S 6	20 Minuten	S 6 + S 16	10 Minuten
Bergisch Gladbach – Köln-Worringen	S 11	20 Minuten	S 11	10 Minuten
Köln – Kall	RB 24	30 Minuten	S 15	20 Minuten
Köln – Gummersbach	RB 25	30 Minuten	S 15	20 Minuten
Köln – Bonn-Oberkassel	RB 27	1 Stunde	S 13	20 Minuten
Köln – Pulheim-Stommeln	RB 27	1 Stunde	S 6	20 Minuten
Bedburg – Köln	RB 38	30 Minuten	S 12	20 Minuten
Köln – Bonn Hbf	RB 48	30 Minuten	S 17	20 Minuten

FRÜHZEITIGE BÜRGERBETEILIGUNG

„Wir betreten Neuland.“

Heutzutage lässt sich kein größeres Infrastrukturprojekt mehr realisieren, ohne dass die Bevölkerung dahintersteht. Die Perspektiven und Anregungen der Bürgerinnen und Bürger sollen so umfassend wie möglich Eingang in den Ausbau der S-Bahn Köln finden. Deshalb setzen wir bei diesem Projekt auf eine möglichst frühzeitige Bürgerbeteiligung. Sie hat bei der S11 und der Erftbahn bereits weit vor dem Planfeststellungsverfahren stattgefunden, dem gesetzlich vorgeschriebenen Zeitpunkt für den Beteiligungsprozess. Auf diese Weise geben wir Bürgerinnen und Bürgern die Möglichkeit, Einfluss auf das Projekt zu nehmen, noch bevor Grundlagenentscheidungen getroffen wurden, die später kaum noch veränderbar sind. Mit diesem frühzeitigen Beteiligungsprozess betreten alle Projektbeteiligten Neuland. Deshalb haben wir den Ausbau der S11 und der Erftbahn zu einem Modellprojekt im neu gegründeten Bündnis für Mobilität gemacht.

Ich freue mich sehr darüber, dass von den Menschen vor Ort so viele Anmerkungen, Fragen und auch konstruktive Vorschläge eingegangen sind. Die Detailtiefe vieler Kommentare zeigt, wie ernsthaft sich viele Bürgerinnen und Bürger mit den Plänen zum S-Bahn-Ausbau auseinandergesetzt haben. Natürlich sind nicht alle Vorschläge eins zu eins umsetzbar, sei es aus technischen, finanziellen oder auch rechtlichen Gründen. Aber ich bin mir sicher, dass das Wissen der Menschen um die Verhältnisse und die Bedürfnisse vor Ort das gesamte Ausbauprojekt wesentlich verbessern wird. Dialog bringt uns gemeinsam vorwärts: Denn wir bauen ja nicht zum Selbstzweck, sondern damit sich die Situation für Fahrgäste, für Anwohner und für die ganze Region verbessert. Auf diesem Weg sind wir in den vergangenen drei Jahren ein gutes Stück vorangekommen.

Hendrik Wüst MdL, Verkehrsminister des Landes Nordrhein-Westfalen



AUSBAU DER ERFTBAHN (RB 38) ZUR S 12

Bürgerwünsche fließen in die Planung ein



Rund neun Monate lang haben die Planer die Anregungen der Bürgerinnen und Bürger geprüft. Jetzt liegen die meisten Ergebnisse vor und etliche der Bürgerwünsche fließen in die weitere Planung ein. Die wichtigsten hier im Überblick.

Die Strecke zwischen Horrem und Bedburg soll elektrifiziert und so ausgebaut werden, dass künftig ein 20-Minuten-Takt möglich ist, mit längeren S-Bahnen als den heutigen Dieseltriebzügen. Im Sommer 2019 hatten Bürgerinnen und Bürger Gelegenheit, sich über das Vorhaben zu informieren und Anregungen einzubringen. Zu dieser frühzeitigen Bürgerbeteiligung aufgerufen hatten die Partner, die hinter dem Ausbauprojekt stehen: das Land Nordrhein-Westfalen, der Nahverkehr Rheinland (NVR) und die Deutsche Bahn (DB).

Die Planer von DB und NVR hatten rund 900 Meinungsäußerungen auszuwerten, die im vergangenen Sommer im Rahmen zweier Infomessen und eines einmonatigen Online-Dialogs eingegangen waren. Zu den meistdiskutierten Themen zählten die Verkehrssituation rund um die Bahnübergänge, die Lärmbelastigung durch Signaltöne von Zügen und an Bahnübergängen sowie die Lage der Stationen und Bahnsteige. „Es war ein positives Signal, dass wir im Rahmen der Bürgerbeteiligung grundsätzlich große Zustimmung zum

Ausbau der Erftbahn erhalten haben“, sagt Bernd Köppel, Leiter Großprojekte West der DB Netz AG. „Die unterschiedlichen Bürgerwünsche zu den Details der Planung haben wir in den letzten Monaten intensiv auf ihre Machbarkeit hin geprüft und konnten Einiges in die weitere Planung übernehmen.“

Der neue Planungsstand, in den die Anregungen der Bürgerinnen und Bürger eingeflossen sind, heißt Vorzugsvariante.

Mit ihr ist die Vorplanung abgeschlossen. Die Vorzugsvariante gibt noch nicht exakt den späteren Bauplan wieder, sondern bildet den aktuellen Zwischenstand ab und wird in den kommenden Planungsphasen laufend ergänzt und verfeinert.

Kein Pfeifen und Tuten mehr entlang der Strecke

Viele Bürger kritisierten die derzeitige Lärmbelastigung durch Warnsignale der Züge an ungesicherten Bahnübergängen

Ausbau der Erftbahn (RB 38) zur S 12: Was ist geplant?

- Elektrifizierung der kompletten Strecke Horrem – Bedburg
- Taktverdichtung von 30 auf 20 Minuten
- Erhöhung der Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h auf bis zu 100 km/h
- Beseitigung enger Kurvenradien
- Umbau der Stationen für einen stufenfreien Zugang
- Bau von Über- und Unterführungen oder Schließung von Bahnübergängen
- Ertüchtigung und Verlängerung zweigleisiger Ausweichstellen
- Modernisierung der Leit- und Sicherungstechnik



In diesem Artikel sind nur einige der wichtigsten Bürgerwünsche aufgeführt. Auf der Projektwebsite stehen deutlich mehr Informationen zur Verfügung: Welche Anregungen der Bürgerinnen und Bürger wurden aufgenommen, welche nicht und welche werden noch geprüft? www.sbahnkoeln.de

und die Signaltöne der Sicherungstechnik an Bahnübergängen. Der aktuelle Stand der Planung sieht daher vor, die Bahnübergänge entlang der gesamten Strecke von Horrem bis Bedburg so zu gestalten, dass die Züge keine Warnsignale mehr abgeben müssen: Einige Bahnübergänge werden geschlossen (zum Beispiel am Martinswerk in Bergheim), andere werden technisch gesichert, zum Beispiel durch Schranken. Die Planer haben dabei auch den Bürgerwunsch berücksichtigt, auf akustische Schließsignale an allen Bahnübergängen der Erftbahn zu verzichten. Eine Änderung der Bahnübergänge ist auch erforderlich, um die Höchstgeschwindigkeit von derzeit 60 km/h auf 100 km/h zu erhöhen.

Bedburg: durchgehende Züge Richtung Düsseldorf werden mitgedacht

Für den Bahnhof Bedburg legten die Planer den Bürgern zwei Varianten zur Gestaltung der Bahnsteige vor. In der Bürgerbeteiligung zeigte sich keine eindeutige Präferenz für eine der Varianten: Beide hatten ähnlich viele Befürworter wie Gegner. Unabhängig von der

Bahnsteiggestaltung äußerten aber viele Bürger den Wunsch, dass wieder durchgehende Züge Richtung Düsseldorf angeboten werden. Diese Option hat wegen der Strukturmittel für das Rheinische Revier im Rahmen des Kohleausstiegs jüngst Auftrieb erhalten. Dadurch stehen möglicherweise auch Mittel für den Ausbau und die Elektrifizierung der Strecke Richtung Düsseldorf zur Verfügung.

Vor diesem Hintergrund haben sich die Planer in Übereinstimmung mit der Stadt Bedburg für die Variante entschieden, die eine Verlängerung der beiden bestehenden Bahnsteige vorsieht, sodass die RB 39 und die S-Bahn auf dem selben Gleis hintereinander stehen können. Im Unterschied zur alternativen Bahnsteigvariante wäre eine mögliche Durchbindung der S-Bahn Richtung Düsseldorf so vergleichsweise einfach umsetzbar.

Glesch: kurze Wege zu neuen Parkplätzen und zum Bus

Für den Haltepunkt Glesch haben DB, NVR und die Stadt Bergheim eine Lösung für den vielfach geäußerten Wunsch nach mehr Parkplätzen gefunden. Die Planung sieht nun vor, dass nur ein neuer Bahnsteig an der Position des derzeit südlich gelegenen Bahnsteiges gebaut wird. Die Stadt Bergheim plant in direkter Nähe des zukünftigen Bahnsteiges die P+R-Kapazitäten zu erweitern und eine Bushaltestelle zu errichten. Das macht die Wege vom Auto und vom Bus zur S-Bahn so kurz wie möglich.

Zieverich: Lage des Haltepunkts noch offen Zwei Alternativen stehen beim Haltepunkt Zieverich zur Diskussion: der Neubau eines Bahnsteigs südlich der Gleise in unmittelbarer Nähe zum heutigen Haltepunkt und der Neubau eines deutlich weiter östlich gelegenen Bahnsteigs in der Nähe der vorhandenen Personenunterführung an Kreishaus und Schulzentrum. Das Für und Wider beider Lagevarianten wurde von den Bürgerinnen und Bürgern lebhaft diskutiert. Aber es ergab sich kein eindeutiges Stimmungsbild für eine der vorgeschlagenen Lösungen.

Auch die Planer haben noch keine abschließende Präferenz. Im Rahmen eines Gutachtens wird die Verkehrssituation im Zentrum von Bergheim untersucht. Eine Simulation soll unter anderem die Frage klären, wie sich durch eine Änderung der Schrankenschließzeiten an den Bahnübergängen Aachener Straße, Lechenicher Straße und Chaunyring die Verkehrssituation ändern würde. Auf Basis dieser Ergebnisse wird die Verkehrsplanung für Bergheim weiterentwickelt. Darauf aufbauend werden die Planungspartner dann auch eine Entscheidung zur Lage des Haltepunktes Zieverich treffen.

„An etlichen Stellen können wir die Planung durch die wertvollen Anregungen der Bürger optimieren“, sagt Dr. Norbert Reinkober, Geschäftsführer des NVR. „Die neue S 12 auf der Erftbahn wird dadurch attraktiver für die Fahrgäste und zugleich verträglicher für die Anwohner. Unser Dank geht an alle Bürger, die sich beteiligt haben.“



Wie geht es weiter?

Nach Klärung der letzten Grundsatzentscheidungen ist die Vorplanung abgeschlossen. Als nächster Schritt folgt die Entwurfs- und Genehmigungsplanung, in der die Planungsunterlagen detailliert ausgearbeitet werden. Auf dieser Grundlage prüft das Eisenbahn-Bundesamt dann im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens das Ausbauprojekt intensiv. In diesem Rahmen findet auch eine formelle Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger sowie weiterer Träger öffentlicher Belange statt. Erst danach besteht Baurecht.

Der Planungsprozess zum Ausbau der Erftbahn



12. November 2018:

Akteurskonferenz

Vorstellung der Ausbaumaßnahmen gegenüber Politik, Verwaltung, Verbänden etc.

4. und 9. Juli 2019:

Infomessen in Bedburg und Bergheim

Infotafeln informieren über die Planungen. Experten von DB, NVR, Verkehrsministerium und Kommunen beantworten Fragen und diskutieren Änderungsvorschläge. Insgesamt hinterlassen die rund 350 teilnehmenden Bürgerinnen und Bürger 125 Kommentare, die jeweils dutzendfach bewertet werden.

19. Juni – 19. Juli 2019:

Online-Dialog

Bürger haben Möglichkeit, den aktuellen Planungsstand zu kommentieren, Fragen zu stellen und Anregungen zu äußern. Planungsexperten von DB und NVR nehmen Stellung zu den Eingaben. Insgesamt gehen **132 Kommentare** und **245 Bewertungen** ein.

August 2019 – März 2020:

Prüfung der Bürgerwünsche auf Realisierbarkeit

Die Planungsexperten von DB und NVR bearbeiten die Anregungen der Bürger, wägen die unterschiedlichen Interessen gegeneinander ab und prüfen die technische und finanzielle Machbarkeit. Die Ergebnisse werden mit Kommunen, Landkreisen und dem Land Nordrhein-Westfalen abgestimmt und es werden ergänzende Gutachten beauftragt.

Mai 2020:

Veröffentlichung Vorzugsvariante

Die ersten Prüfergebnisse werden veröffentlicht, welche Bürgerwünsche realisiert werden können und welche nicht. Die Vorzugsvariante beschreibt diesen neuen Planungsstand, der fortlaufend ergänzt und verfeinert wird, zum Beispiel mit neuen Studienergebnissen.

Bürgerbeteiligung im Rahmen des Anhörungsverfahrens

Die Planungsunterlagen werden öffentlich ausgelegt. Privatpersonen und Naturschutzverbände können Einwendungen einreichen, Träger öffentlicher Belange sowie Fachbehörden nehmen Stellung und es finden ggf. Erörterungstermine statt. Danach formuliert die Anhörungsbehörde (Bezirksregierung Köln) ihre abschließende Stellungnahme.





Die Infomesse im Schloss Bedburg machte den Auftakt. Hier und in Bergheim informierten sich insgesamt rund 350 Bürgerinnen und Bürger über das Ausbauprojekt und brachten Anregungen ein.



Lara Ackermann, Stadt Bedburg

„Bürger fühlen sich ernst genommen.“

„Aus Sicht der Stadt Bedburg hat die Bürgerbeteiligung gut funktioniert: Die Gespräche bei den Infomessen waren konstruktiv. Es war erstaunlich, wie intensiv sich viele Bürger schon im Vorfeld mit den Themen rund um den Bahnausbau beschäftigt hatten. Die Sinnhaftigkeit des Ausbaus hat praktisch niemand angezweifelt. Sehr gut kam an, dass DB und NVR mit Planungsexperten auf den Infomessen vertreten waren, die auch Detailfragen beantworten konnten und die sich ernsthaft mit den Anregungen der Bürger beschäftigt haben. Das entspricht auch meiner Erfahrung in der Zusammenarbeit mit DB und NVR: Wir als Kommune fühlen uns gut über das Projekt informiert und haben immer einen Ansprechpartner, der uns Auskunft geben kann. Deshalb bin ich zuversichtlich, dass das Ausbauprojekt weiterhin mit Unterstützung aus der Bürgerschaft rechnen kann – auch wenn die Baumaßnahmen starten.“

Lara Ackermann ist in der Stadtverwaltung Bedburg unter anderem für Verkehrsplanung zuständig und hat an den beiden Infomessen am Stand der Stadt teilgenommen. Viele Fragen der Bürger an die Adresse der Stadt betrafen das Bahnhofsumfeld und die Verkehrssituation.



Claudia Schwan-Schmitz, Stadt Bergheim

„Die professionelle Aufbereitung war ein großes Plus.“

„Im Rahmen der sehr guten Zusammenarbeit im Lenkungskreis S-Bahn haben DB und NVR uns als Kommunen frühzeitig über die Planungen zum Ausbau der Erftbahn informiert. Das galt auch für die Vorbereitung der Bürgerbeteiligung. So konnten wir unsere Vorstellungen einfließen lassen, zum Beispiel zum Veranstaltungsort der Infomessen. Es war aus meiner Sicht erfolgsentscheidend, dass die Veranstaltung direkt im Zentrum von Bergheim stattgefunden hat und dass es mit dem Online-Dialog ein niedrighwelliges Angebot gab, das von den Bürgern leicht angenommen werden konnte. Beeindruckt hat mich die professionelle Aufbereitung der Materialien bei den Infomessen, die zwar detailreich, aber trotzdem leicht verständlich waren. Es ist wichtig, den Bürgern solche komplexen Projekte, über die ihre Vertreter dann in den politischen Gremien beraten müssen, lebendig vorzustellen und sie im Prozess mitzunehmen. Insbesondere die Videoanimationen, in die auch das aktuelle Bergheimer Bahnhofprojekt eingebunden war, kam sehr gut an. Auch wenn es kritische Anmerkungen direkt betroffener Anwohner gab, wurde die Sinnhaftigkeit des Ausbaus nicht angezweifelt – das bedeutet Rückenwind für das Projekt.“

Claudia Schwan-Schmitz verantwortet als Dezernentin bei der Stadtverwaltung Bergheim die Strategische Stadtentwicklung und ist Mitglied des Lenkungskreises S-Bahn bei der DB AG. Sie und ihre Mitarbeiter der Kreisstadt Bergheim präsentierten bei den Infomessen die aktuellen Planungen der Kreisstadt zum SPNV und standen für Fragen der Teilnehmer zur Verfügung, insbesondere zur geplanten Mobilitätsstation am Bahnhof Bergheim.



Auf der Infomesse im MEDIO.RHEIN.ERFT in Bergheim konnten sich Bürgerinnen und Bürger in einer Ausstellung über das Ausbauprojekt informieren. Sehr gefragt war auch das direkte Gespräch mit den Planungsexperten.





Beutezug

AUCH FÜR DIE EHER ÜBERSCHAUBAREN DISTANZEN DER S-BAHN KÖLN GILT: WENN EINER EINE REISE TUT, KANN ER WAS ERZÄHLEN.

Ob berührend, komisch oder auch schockierend: Das pralle Leben brodelt in und an der S-Bahn vor unser aller Augen. In der Alltagshektik verschließen wir sie nur allzu gern. Schade eigentlich. Walter Wittkämper, der täglich mit der S-Bahn zu seiner Arbeit in Bergisch Gladbach pendelt, hat sich ein waches Auge bewahrt. Er lässt uns teilhaben an seinen Bahnerfahrten – in Buchform: kurze Texte, zurückhaltend illustriert von Gundula Meiners. Eine Einladung, die kleinen Geschichten im Alltag wieder bewusster wahrzunehmen. Mit freundlicher Genehmigung der Autoren geben wir eine kleine Beutezug-Kostprobe.

Bitter behüten

S. 19 im Buch

Am Bahnhof sehe ich schon länger eine füllige Frau, die ihre Tochter morgens zur Bahn bringt. Ich hatte bisher immer den Eindruck, dass diese Frau das Mädchen überbehütet, denn es schien mir alt genug zu sein, selbst den Schulweg zu bewältigen. Doch heute spricht das Mädchen von seiner Zuckerkrankheit.



Tierisch-menschliches

S. 24 im Buch

Herrliches Sommerwetter. An der Bahnhaltestelle ist ein Halsbandsittich zu sehen, der auf einem Strommast in der Sonne sitzt und zwitschert, bis eine Elster ihn vertreibt. Sein Gefieder leuchtet in der Morgensonne saftig grün. Die wenigen Leute am sonst eher anonymen Bahnsteig sehen ihm zu und kommen über ihn ins Gespräch. Eine ältere Frau behauptet, diese Halsbandsittiche seien aus dem Zoo und flögen abends immer wieder dorthin zurück. Sie ist sich da ganz sicher. Ein Herr, der nur gebrochen Deutsch spricht, meint: „Oder von privat weggeflogen. Der schwarze macht der grüne kapott.“ Wieder ein anderer Mann gibt sein Halbwissen über die Kolonie der Halsbandsittiche zum Besten. Wie ist das eigentlich wirklich mit diesen Vögeln? Die S-Bahn kommt. Einer fragt noch: „Fährt die zum Dom?“, und erhält freundlich Auskunft. In der Bahn sucht sich jeder einen Platz für sich allein.

Weggepustet

S. 38 im Buch

Der junge Mann in der Bahn scheint stolz darauf zu sein, dass er so laut Musik hören kann. Keiner wagt es vermutlich, ihn darauf anzusprechen. Er trägt ein weißes, eng anliegendes T-Shirt und hat sich mit seinen Armen so auf seine Oberschenkel aufgestützt, dass alle seine gut durchbluteten Muskeln sehen können. Sein athletischer Brustkorb hebt und senkt sich beim Ein- und Ausatmen. Er hat die Kraft, er hat die Puste, er hat die Macht. Morgen für Morgen. Irgendwann wird er sich so mal sein Trommelfell weggepustet haben.



Walter Wittkämper, Gundula Meiners:
Beutezug – Bahnerfahrten, BoD, 48 Seiten,
13,90 Euro ISBN: 9783739217789

BERLINER STRASSE

Eine zusätzliche S-Bahn-Station für Köln-Mülheim



In unmittelbarer Nachbarschaft zur Stadtbahn-Haltestelle Berliner Straße entsteht eine neue S-Bahn-Station. Damit erhalten mehrere Zehntausend Bürgerinnen und Bürger im Nordosten Kölns Anschluss an das wachsende S-Bahn-Netz.

Der Norden Mülheims verändert sich rasant: Hier entsteht auf dem Gelände des alten Güterbahnhofs an der Schanzenstraße ein neues Gewerbequartier. Bis zum Jahr 2026 sollen in zehn neuen Gebäuden rund 7.000 Arbeitsplätze entstehen. Mit sieben Hektar Fläche ist das Bauvorhaben unter dem Namen „I/D Cologne“ aktuell das größte in Köln. Damit sich möglichst viele dieser Arbeitskräfte künftig für die Anreise mit öffentlichen Verkehrsmitteln entscheiden, planen die Deutsche Bahn (DB) und der Nahverkehr Rheinland (NVR) am nördlichen Ende dieses Areals die neue S-Bahn-Station Berliner Straße. Dann soll hier die S 6

halten, die zwischen Essen und Köln verkehrt. Perspektivisch sieht die Vision 2030+ des NVR eine Verlängerung der Linie über Pulheim bis nach Mönchengladbach vor. Zudem prüfen die Planer, wie sie an der Station Berliner Straße zusätzlich die S 16 integrieren könnten, die der NVR in Zukunft zwischen Leverkusen und Windeck-Au (über Köln Hauptbahnhof, Köln Süd, Köln/Bonn Flughafen und Hennef) verkehren lassen möchte.

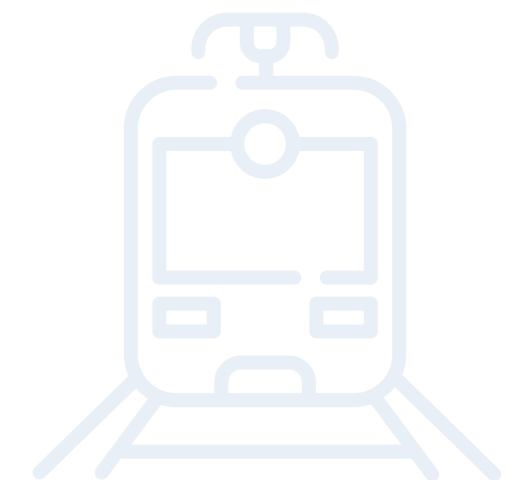
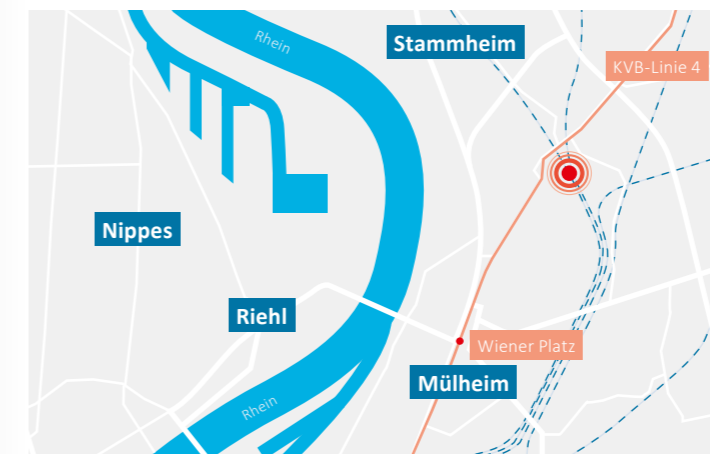
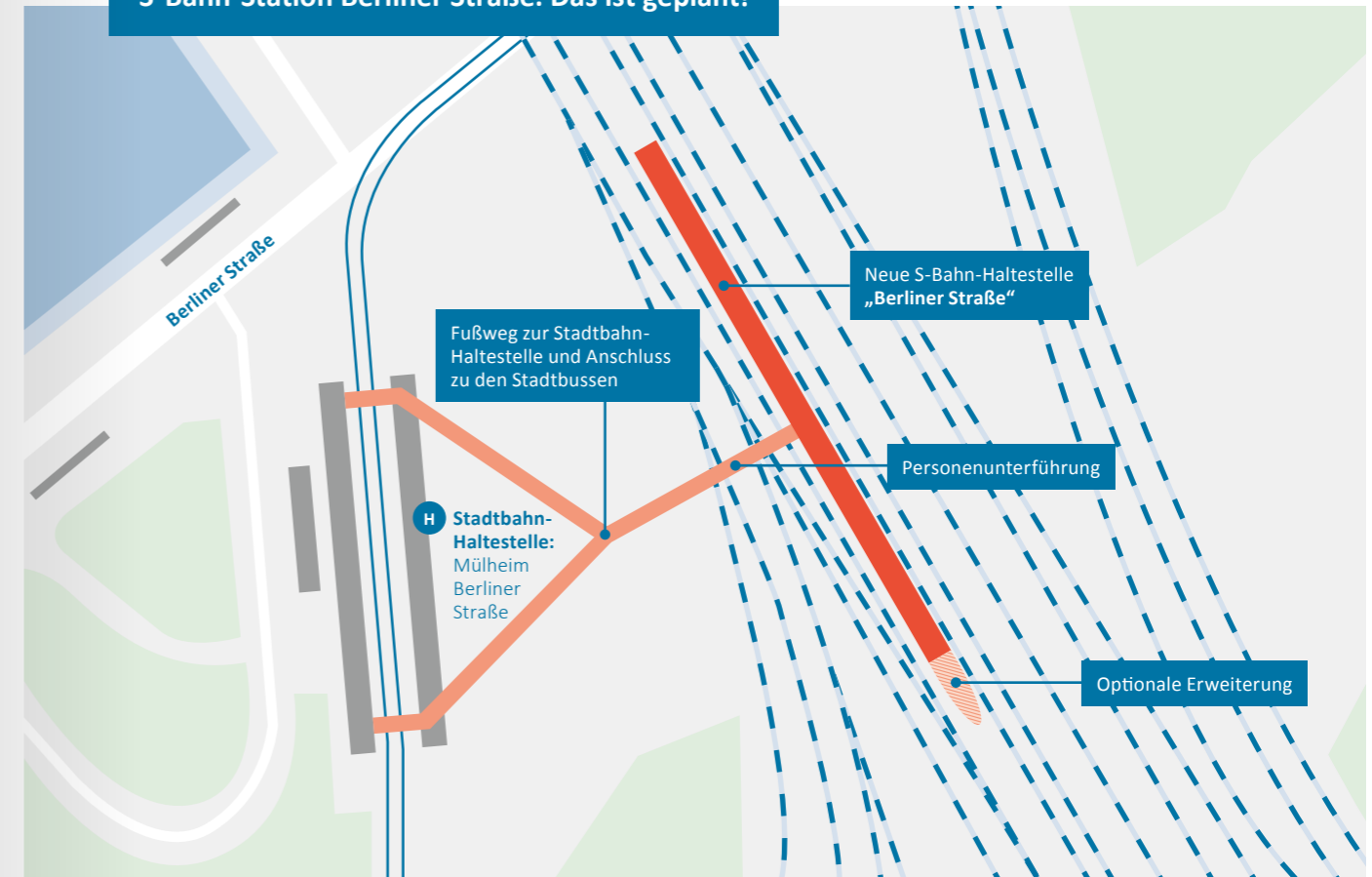
In zehn Minuten zum Hauptbahnhof

Die Lage der Station ist klug gewählt. Sie bietet nicht nur den Pendlern, die künftig bei den Unternehmen im neuen Gewerbequartier arbeiten, eine gute Verbindung. Auch die Einwohner im Mülheimer Norden und in Höhenhaus erhalten direkten Anschluss an das S-Bahn-Netz. Mit den Stationen Mülheim und Buchforst war dies bislang nur für das Zentrum und den Süden Mülheims der Fall. Durch die

direkte Verknüpfung der neuen S-Bahn-Station mit der bestehenden Stadtbahn-Haltestelle Berliner Straße verbessert sich darüber hinaus die öffentliche Verkehrsanbindung des gesamten Kölner Nordostens.

Für Fahrgäste der Stadtbahnlinie 4 aus Leverkusen-Schlebusch, Dünnwald und Höhenhaus besteht derzeit erst in Köln Messe / Deutz die erste Umsteigemöglichkeit zur S-Bahn. Für sie rückt die S-Bahn deutlich näher, sobald die neue Station gebaut ist. Die Fahrtzeiten verkürzen sich dann erheblich: Nur zehn Minuten braucht die S-Bahn künftig von der Berliner Straße zum Kölner Hauptbahnhof. Derzeit sind es noch 32 Minuten mit dem Bus (direkt) oder 23 Minuten mit der Stadtbahn (mit Umstieg). Auch die Verbindungen Richtung Düsseldorf sind durch die neue Station wesentlich besser erschlossen.

S-Bahn-Station Berliner Straße: Das ist geplant!



So geht es weiter

Derzeit befindet sich die neue Station Berliner Straße in der Planung. Vorgesehen ist aktuell ein maximal 165 Meter langer Mittelbahnsteig, den man durch eine Personenunterführung und eine Treppe sowie einen Aufzug erreichen kann. „Die Vorplanungen sind abgeschlossen

und der NVR, das NRW-Verkehrsministerium sowie die Stadt Köln haben den aktuellen Planungen zugestimmt“, berichtet Stefan Pohle, Projektleiter der DB, zum Stand des Projekts. Im nächsten Schritt werden die Planungen weiter verfeinert und konkretisiert. Diese

sogenannte Entwurfs- und Genehmigungsplanung wird dann dem Eisenbahn-Bundesamt vorgelegt, um das Baurecht zu erhalten. Wann genau es mit dem Bau losgehen kann, lässt sich zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht sagen.

„Ich schaue nicht in den Rückspiegel.“

Laut Kohlekompromiss sollen im Rheinland bis spätestens 2035 die letzten Braunkohlekraftwerke stillgelegt werden. Im Gegenzug stellt der Bund den Ländern Finanzmittel für die betroffenen Regionen zur Verfügung, die unter anderem in eine bessere Verkehrsinfrastruktur fließen sollen. Im Zentrum des Rheinischen Braunkohlereviere liegt der Rhein-Erft-Kreis. Im Interview erklärt Landrat Michael Kreuzberg (CDU), welche Bedeutung der Ausbau der S-Bahn für den Strukturwandel der Region hat.

Trauern Sie dem Braunkohletagebau und den Kraftwerksbetrieben hinterher oder sehen Sie die geplante Stilllegung eher als Chance für die Region?

Für mich persönlich gibt es keinen Grund zur Trauer, auch wenn mir bewusst ist, dass diese Entwicklung für viele Menschen einschneidend sein wird. Ich kann verstehen, dass bei den Beschäftigten Wehmut herrscht. Als Landrat und Verantwortlicher in den Gremien des Rheinischen Reviers schaue ich in diesen Monaten aber nicht in den Rückspiegel. Wir nehmen ganz intensiv und fokussiert die Planung in Angriff, das Rheinische Revier auf ein neues Fundament zu stellen. Handlungsfelder gibt es schließlich einige, Infrastruktur und Mobilität ist nur einer von sieben Revierknoten, die wir regional definiert haben. Die anderen sind Raum, Energie, Industrie, Innovation und Bildung, Agrobusiness und Ressource sowie die Internationale Bau- und Technologieausstellung.

Gleich vier der geplanten neuen S-Bahn-Linien führen durch den Rhein-Erft-Kreis: die S 6 Köln – Pulheim – Mönchengladbach, die S 12 Köln – Horrem – Bedburg, die S 15 Köln – Hürth – Kall und die S 17 Köln – Brühl – Bonn. Welche Chancen bietet das den Bürgern und den Unternehmen im Kreis?

Es ist ein sehr wichtiges Signal an die Menschen, die im Rhein-Erft-Kreis leben und arbeiten, dass der S-Bahn-Ausbau in den vergangenen Jahren, gemeinsam mit NVR, DB und Kreis, so weit vorangebracht werden konnte. Auf diese Weise leisten wir neben der Abschaltung der Kraftwerksblöcke auch im Verkehrsbereich einen Beitrag zur Erreichung der Klimaschutzziele. Wir schaffen für den Bereich westlich von Köln die von vielen Pendlern ersehnten Alternativen zum Pkw. Für die Unternehmen bietet ein deutlich besserer Nahverkehr die Chance, die Anwerbung von Fachkräften zu erleichtern.

Aber wir gehen weiter voran. Mit dem Rhein-Kreis Neuss und dem Kreis Düren sind Gespräche vereinbart, mögliche S-Bahn-Strecken von Bedburg über Grevenbroich nach Düsseldorf und von Bedburg in Richtung Jülich – Aachen vorzudenken.

Haben Sie Bedenken angesichts der Bau-maßnahmen, die auf die Anwohner entlang der Strecken zukommen?

Nach meiner Überzeugung kann eine Bau-maßnahme nur gelingen, wenn die Anlieger von Beginn an in die Planungen einbezogen werden. Hier haben die Projektpartner mich mit ihrem Konzept der beiden Bürger-Infomessen in Bedburg und Bergheim zum Bau der Erft-S-Bahn überzeugt. Alle Pläne zum zweigleisigen Ausbau, zu den Bahnübergängen und Aspekten des Lärmschutzes sowie zur künftigen Gestaltung der Haltepunkte wurden präsentiert und konnten diskutiert werden. Meine Bedenken halten sich deshalb in Grenzen, und wir sprechen ausschließlich über bereits vorhandene Schienentrassen. Die Fahrgeräusche werden durch moderne Züge außerdem abnehmen.

Wo sehen Sie Handlungsmöglichkeiten für den Rhein-Erft-Kreis, um das Mobilitätsangebot zu verbessern?

Seit 2016 erweitert der Rhein-Erft-Kreis sein Busangebot. Zuletzt haben wir etwa gezielt Verbindungen zum P+R-Platz Weiden-West aus Frechen und Pulheim ausgebaut. Darüber hinaus haben wir Pläne für zwei Schnellbuslinien entwickelt, über die in Kürze von der Kreispolitik beraten wird. Dies sind schnelle, kurzfristig umsetzbare Maßnahmen, bei denen sich der kurze Draht zu unserer kreiseigenen Rhein-Erft-Verkehrsgesellschaft (REVG), die wir Anfang 2019 von einer Management- zu einer operativen Verkehrsgesellschaft ausgebaut haben, sehr bewährt hat.

Gleichzeitig schiebt der Rhein-Erft-Kreis zahlreiche weitere Projekte auch im Stadtbahnverkehr an. Mit den Städten Köln, Pulheim und Bergheim stimmen wir eine Vorstudie über eine mögliche Stadtbahnverlängerung von Köln nach Niederaußem ab.

Auch andere Stadtbahnverlängerungen sind denkbar und werden derzeit von meiner Verwaltung näher untersucht.

Michael Kreuzberg (CDU) ist seit 2013 Landrat des Rhein-Erft-Kreises. Der gebürtige Kölner begann seine politische Karriere als Bundestagsreferent in Bonn, wechselte danach für zehn Jahre in den Lehrerberuf, bevor er 1999 zum Bürgermeister von Brühl gewählt wurde.

Große Bedeutung wird künftig das Thema Mobilitätsmanagement gewinnen. Beispielsweise gehen wir jetzt schon auf Geschäftsleitungen und Beschäftigte in Gewerbegebieten zu und bieten den Dialog zur Optimierung der betrieblichen Mobilität an. Hierzu gehören die Förderung von Fahrgemeinschaften, die Optimierung des ÖPNV-Angebotes, die Einrichtung von Fahrradabstellplätzen oder eines Jobtickets.

Weitere Leuchttürme werden unsere Mobilstationen sein, so wie die am Bahnhof Erftstadt. Auch mit dem E-Ladeinfrastrukturkonzept für das gesamte Kreisgebiet sind wir weit vorangeschritten. Es wird im Sommer 2020 der Öffentlichkeit präsentiert.

Hand aufs Herz: Fahren Sie persönlich häufig mit der Bahn, wenn Sie im Großraum Köln unterwegs sind?

Dienstlich ist das als Landrat leider schwer zu machen. Das hängt vor allem aber mit der Termindichte zusammen. Im privaten Bereich nutze ich häufiger die Regionalbahn von Brühl nach Köln und zurück.

Werden Sie häufiger den Zug nutzen, wenn die S 12 nach dem Ausbau alle 20 Minuten fährt, statt wie heute die RB 38 im 30-Minuten-Takt?

Da ich in Brühl wohne, sind für mich eher die S 15 und die S 17 interessant. Das wäre schön, wenn hier neben der Hauptachse zwischen Köln und Bonn noch ein neues schnelleres Angebot von der Ville aus nach Köln führen würde.



AUSBAU DER S 11 IM THIELENBRUCH

Im Biotop dem Wasser auf der Spur

Zwischen Köln und Bergisch Gladbach liegt das Naturschutzgebiet Thielenbruch. Mit seinem seltenen Kalkflachmoor bietet es Lebensraum für eine Vielzahl gefährdeter Pflanzen- und Tierarten und gilt daher als besonders schützenswert. Die Strecke der S 11 durchquert bereits heute den Thielenbruch und soll für den 10-Minuten-Takt um ein Gleis erweitert werden. Um die Auswirkungen auf den Thielenbruch so gering wie möglich zu halten, startete die DB weit vor Beginn der Bauarbeiten ein Grundwassermonitoring. Denn der Wasserpegel ist eine wichtige Größe – sowohl für das Moor als auch für die Bahnlinie.

Das Naturschutzgebiet Thielenbruch ist Teil der Bergischen Heideterrasse. Dieser Naturraum ist zwar nur wenige Kilometer breit, aber 80 Kilometer lang und erstreckt sich zwischen Duisburg und Siegburg. Umweltexperten zählen die Heideterrasse zu den artenreichsten und damit ökologisch bedeutsamsten Naturräumen Nordrhein-Westfalens. Sie teilt sich in 25 Teilgebiete auf, mit Heideflächen, sumpfigen Erlen- und Moorbirkenwäldern, artenreichen Feuchtwiesen, kleinen Weihern und vielem mehr. Das sogenannte Flora-Fauna-Habitat-Schutzgebiet (FFH) Thielenbruch ist mit einer Fläche von rund 62 Hektar oder rund 87 Fußballfeldern zwar relativ klein, verfügt aber über eine einzigartige Vielfalt an sauren und kalkhaltigen sowie trockenen und nassen Böden, die sich auf engstem Raum abwechseln. Im Thielenbruch

liegt außerdem das einzige Kalkflachmoor des Naturraums Bergische Heideterrasse. Kalkflachmoore sind sehr seltene und durch Entwässerung stark gefährdete Lebensräume für viele geschützte Pflanzen- und Tierarten, wie die Bauchige Windschnecke oder die Helm-Azurjungfer (im Bild).

Rund 560 Meter der S-Bahn-Strecke führen dabei durch das Naturschutzgebiet. Notwendig ist der Ausbau, um den Takt auf der stark frequentierten S 11 von 20 auf 10 Minuten zu verdichten und die Betriebsqualität der verspätungsanfälligen Linie zu verbessern. Grundsätzlich gilt, dass in sogenannten Flora-Fauna-Habitat-Schutzgebieten wie dem Thielenbruch keine Eingriffe vorgenommen werden dürfen, die den Erhaltungszustand

Aber auch ein Damm wirft ökologische Fragen auf. So können Tiere die Gleise schlechter queren, wenn sie Höhenunterschiede überwinden müssen. Eine mögliche Lösung: Entlang der Strecke lassen sich Durchlässe für verschiedene Tierarten einplanen. Sie ermöglichen Tieren, die Gleise zu queren und minimieren die trennende Wirkung eines zusätzlichen Gleises.

Flächenbedarf: ein DIN-A4-Blatt

Die DB hat deshalb das Monitoring in Abstimmung mit den Vertretern des Naturschutzes gleichzeitig als Frühwarnsystem konzipiert. Zehn Messstellen wurden weitläufig im gesamten Areal des Thielenbruchs verteilt. Die hierfür benötigte Fläche ist insgesamt nur etwa so groß wie ein DIN-A-4-Blatt. Hinzu kommen drei bestehende Messstellen außerhalb des Gebiets, die voraussichtlich reaktiviert werden können sowie ein Messpunkt für Oberflächenwasser. In jede Messstelle ist ein Datenlogger eingebaut, über den regelmäßig die Höhe des Wasserspiegels erfasst wird. Die Beobachtung der Wasserstände startet weit vor dem Baubeginn. Käme es nach Beginn der Bauarbeiten zu auffälligen Veränderungen, wäre eine schnelle gezielte Ursachenanalyse möglich. Umgekehrt gibt es aber auch Vermutungen, dass sich die Eisenbahnstrecke sogar positiv auf den Wasserstand auswirken könnte. Das Grundwasser fließt hier von Nordost nach Südwest und der verdichtete Bahnkörper könnte dazu beitragen, das Wasser im nördlich gelegenen Kalkflachmoor zu halten.

verschlechtern. Um dem Naturschutz bestmöglich Rechnung zu tragen, stimmten sich die Projektpartner der S 11 im Vorhinein mit der Unteren Naturschutzbehörde Köln und den NABU-Experten vor Ort ab und informierten den BUND, das Bündnis Heideterrasse sowie weitere lokale Umweltverbände.

Bahndamm sichert notwendigen Abstand zum Grundwasser

Die Deutsche Bahn (DB) hat Anfang 2020 ein Grundwassermonitoring im Naturschutzgebiet Thielenbruch gestartet. In den kommenden Monaten und Jahren werden nun erstmals kontinuierlich Messungen zum Grund- und Oberflächenwasser im gesamten Naturschutzgebiet vorgenommen. Ermittelt werden soll der Ist-Zustand der Gewässer und des Grundwassers vor Ort. Diese Erkenntnisse bilden die Grundlage, um die Gewässerentwicklung und -qualität zu überwachen, wenn die Gleise für die S 11 in einigen Jahren ausgebaut werden. Mithilfe des Monitorings soll eine ganze Reihe von Fragen beantwortet werden. Zum Beispiel benötigen die Planer gesicherte Informationen über den Grundwasserspiegel, um die Höhe der Gleise festlegen zu können und um ein ökologisches Frühwarnsystem einzurichten.

Anderthalb Meter Abstand zum Grundwasser brauchen Gleise im Normalfall, wenn sie neu verlegt werden. Ob dieser Abstand beim Neubau im Kalkflachmoor ebenerdig abzubilden ist, erscheint fraglich. Beim Bau nach Standardverfahren würde die Trasse nach unten trockengelegt. Keine gute Idee im geschützten Flachmoor. Deshalb schlugen die Planer vor, einen Damm zu errichten, um die notwendige Höhe für die neuen Gleise zu erreichen, ohne das Grundwasser abzusenken.

Mehr Informationen zum Grundwassermonitoring im Thielenbruch im Blog auf www.sbahnkoeln.de



GUIDO TRÖSSER-BERG IM PORTRÄT

Der Herr des Geldes

Guido Trösser-Berg hat einen Traum: Das gesamte deutsche Schienennetz will er abfahren – jede noch so kleine Nebenstrecke zwischen Flensburg und Garmisch. In seinem Beruf sorgt er dafür, dass noch ein paar Kilometer Schiene dazu kommen. Als Chef der Infrastrukturförderung für den Schienenpersonennahverkehr beim Nahverkehr Rheinland (NVR) ist er für die Finanzierung der Regional- und S-Bahn-Ausbauprojekte in Köln zuständig und passt auf, dass das Steuergeld auch dort landet, wo es hinsoll. Eine Aufgabe, die mindestens genauso viel Beharrlichkeit benötigt wie seine persönliche Deutschland-Tournee.

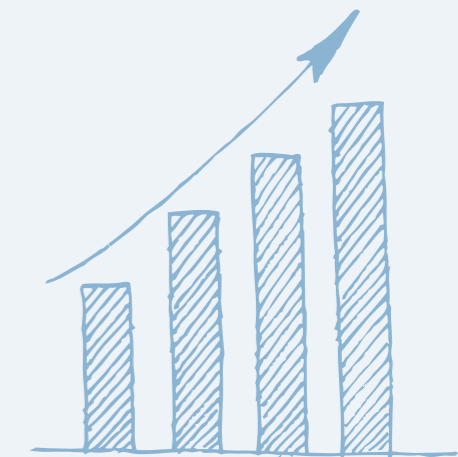
Fragt man Guido Trösser-Berg (55) nach seiner Aufgabe, sagt er als bescheidener Niederrheiner: „Ich verteile Geld.“ Ein wenig komplizierter ist es dann doch. Denn es gibt eine schwer überschaubare Zahl an Finanztöpfen auf Bundes-, Landes- und kommunaler Ebene zur Finanzierung von Bahninfrastrukturprojekten – allesamt Scrabble-taugliche Wortungeheuer: Da gibt es Mittel im Rahmen des Regionalisierungsgesetzes, des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes und des Bundesschienenwegeausbaugesetzes, ganz zu schweigen von diversen Sonderprogrammen, die vom Bund für verschiedene Zwecke aufgelegt worden sind, zum Beispiel für den Lärmschutz.

Ausbauprojekte wie das der S-Bahn Köln werden häufig aus mehreren Töpfen finanziert, da es überschneidende Ziele und Maßnahmen zwischen dem Nah-, Fern- und Güterverkehr gibt. Die passenden Fördermöglichkeiten zu identifizieren und die Planungen so zu gestalten, dass sie auch förderungswürdig sind, sind die wesentlichen Herausforderung Trösser-Bergs und seiner Abteilung. Das macht ihn zum Herrn des Geldes für die Ausbauprojekte des Schienenpersonennahverkehrs.

Bahnenthusiast mit Lebenstraum

Man muss schon ein eingefleischter Bahnenthusiast sein, um in diesem Dickicht aus Finanzierungsfragen noch das große Ganze im Blick zu haben. Und ein Bahnenthusiast ist Trösser-Berg tatsächlich. Er hat sich das Lebensziel gesetzt, einmal alle Bahnstrecken in Deutschland abzufahren: „Diesen Traum habe ich schon, seit ich das erste Mal den Austria-Express gesehen habe, der zwischen Amsterdam und Klagenfurt unterwegs war und an meinem Heimatort Geldern vorbeigefahren ist.“

Derzeit hat er deutschlandweit schon etwa 60 Prozent aller Bahnstrecken abgefahren, das sind immerhin rund 30.000 Kilometer. „In NRW bin ich da schon etwas weiter. Da liegt meine Quote bei 95 Prozent.“ Ein regelrechter Quotenkiller war für Trösser-Berg die Wiedervereinigung. „Da kamen auf einen Schlag 14.000 Kilometer an Schienen-

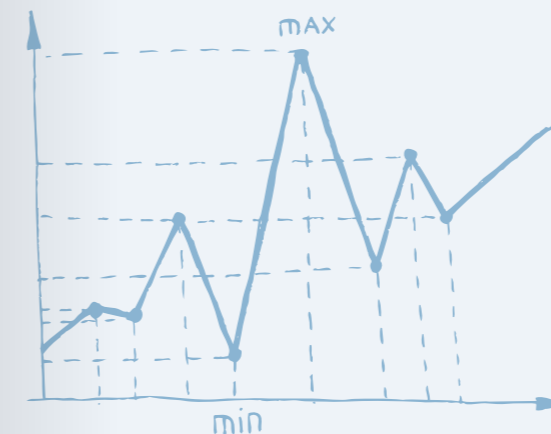


strecken dazu – und meine Abdeckungsquote ist ins Bodenlose gefallen“, sagt er mit einem Lachen. „Aber dafür konnte ich viele schöne Bahnstrecken in den neuen Bundesländern kennenlernen.“ Und seine Lieblingsstrecken? „Schwierig, ob Hunsrückbahn oder die Alpenbahnen: Deutschland hat sehr viele schöne Strecken und ich habe sie ja noch nicht alle geschafft. Das abschließende Urteil hebe ich mir auf, bis ich sie alle gesehen habe.“

Von der Planung bis zum Bau: Kosten immer im Blick

Trösser-Berg und seine Abteilung spielen nicht nur bei der Finanzierung im Vorfeld eines Ausbauprojekts eine wichtige Rolle. Während eines Projekts dient er als eine Art Vermittler zwischen dem Land als Fördergeber für die Planungskosten auf der einen Seite und dem Bauherrn Deutsche Bahn (DB) auf der anderen. Beim Land erkundigt er sich, ob die benötigten Gelder zur Verfügung stehen. Gleichzeitig nimmt er Kontakt zur DB auf und fragt, ob sie mit den errechneten Geldern auskommt. Während der gesamten Projektdauer behält Trösser-Berg dann die Kosten und Ausgaben im Auge und überprüft, ob die Gelder wirklich für die Zwecke verwendet werden, für die sie bewilligt wurden. Außerdem müssen Trösser-Berg und seine Abteilung sicherstellen, dass ausreichend Finanzmittel vorhanden sind. Auch dann, wenn es zu unerwarteten Kostensteigerungen kommt.

Beendet ist ein Projekt für Trösser-Berg und seine Abteilung mit der Prüfung der Schlussrechnung, die die DB normalerweise ein halbes Jahr nach Fertigstellung der Baumaßnahmen stellt. Und lässt er zum Abschluss eines solchen Projekts die Sektkorken knallen? „Ach, nö. Lieber arbeite ich an meiner Deutschland-Tournee. Ich muss ja noch ein bisschen was aufholen“, sagt Trösser-Berg schmunzelnd.



INFOMAIL AUSBAU

Die S-Bahn Köln wächst weiter.

Alles rund um den
S-Bahn-Ausbau
in der Infomail
AuSbau.

Bleiben Sie auf
dem Laufenden:
sbahnkoeln.de



Impressum

Herausgeber
Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH
Kompetenzcenter Marketing NRW
Glockengasse 37 – 39
50667 Köln

Telefon: 0221 / 20 80 8-0
Telefax: 0221 / 20 80 8-40

bahnknoten@nvr.de
www.sbahnkoeln.de

Idee, Konzeption, Redaktion, Text und Gestaltung

Heimrich & Hannot GmbH
www.heimrich-hannot.de

ORCA an der Isar GmbH
www.orca-isar.de

Änderungen vorbehalten.
Für Einzelangaben keine Gewähr.

Mai 2020



Bildnachweise

Titel © Adobe Stock / chalabala /
Damir Khabirov / your123
S. 2/3 © iStock / jacoblund
S. 13 © Simon Bierwald
S. 22 © Art-Invest Real Estate
S. 24 © Adobe Stock / proslgn
S. 28 © Adobe Stock / HeikoKalweit

Andere Bilder: © NVR / DB Netz AG /
Kompetenzcenter Marketing NRW

