

# AuSbau

MEHR ELEKTROMOBILITÄT  
AUF DER SCHIENE

# Tschö Diesel

Die Erftbahn fährt in Zukunft nicht nur elektrisch, sondern auch öfter, schneller und direkter

04

Ganz schön clever

Die S-Bahn ausbauen und gleichzeitig die Nerven der Anwohner schonen? So geht's.

18

Ab ins Grüne

Urlaubsgefühl tanken mit S- und Regionalbahnen. Unsere Geheimtipps.

24

Von Klippen und engen Kurven

Warum dauern Bahnprojekte eigentlich so lang? Wir schauen einem Planer über die Schulter.





## Gute Aussichten

Es ist ein Arbeitsplatz in luftiger Höhe: Hoch über den Gleisen wird ein Fahrdrabt aus Kupfer gespannt. Über ihn beziehen die Züge elektrischen Strom. Noch ist es auf der Erftbahn nicht so weit. Aber die Planung für die Elektrifizierung der Strecke von Horrem nach Bedburg läuft bereits. Das Ziel: Künftig sollen elektrisch betriebene S-Bahnen die heutigen Dieseltriebwagen ersetzen.





## AUSBAU DER S-BAHN KÖLN

# Ganz schön clever

Die Bevölkerung im Großraum Köln wächst kontinuierlich. Damit die Region mobil bleibt, muss das Angebot auf der Schiene mitwachsen. 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 am Ende zu einem schlüssigen Gesamtsystem zusammenfügen, haben die Planer vom Ende her gedacht: Das S-Bahn-System wird im Endausbau von heute sechs auf neun Linien wachsen ([siehe Liniennetz auf Seite 6/7](#)). Bis dahin ist es noch ein weiter Weg, der in Gänze erst weit in den 2030er Jahren abgeschlossen sein wird. Aber es wird bereits mit Hochdruck an den ersten Maßnahmen gearbeitet.

Bestehende Engpässe und Schwachstellen des Schienenpersonennahverkehrs im Großraum Köln werden im Rahmen des Projekts in vielen Einzelmaßnahmen Stück für Stück beseitigt. „Minimalinvasiv“ ist die Devise

beim Ausbau der S-Bahn Köln. Die Kapazität wächst dadurch unter rollendem Rad und mit Blick auf die Mobilität in der Region, die es auch während langer Bauphasen zu erhalten gilt. Anwohner, Pendler und die öffentlichen Finanzen werden so deutlich weniger belastet. Erste Untersuchungen zeigen, dass das Verhältnis von Kosten und Nutzen größer ist als bei vielen anderen Schieneninfrastrukturprojekten. Und nicht nur die Fahrgäste der S-Bahn Köln profitieren: Die Trennung des Nah- und Regionalverkehrs vom Fern- und Güterverkehr schafft auch für letztere zusätzliche Kapazitäten. Schnelle und langsame Züge behindern sich nicht mehr und werden beide zuverlässiger.



**Erftbahn: Ausbau zur S-Bahn im 20-Minuten-Takt**

Aktuell läuft die frühzeitige Bürgerbeteiligung zum Ausbau der Erftbahn (RB 38) zur S-Bahn-Linie S 12. Künftig sollen zwischen Bedburg, Bergheim und Köln die S-Bahnen im 20-Minuten-Takt fahren, statt nur alle halbe Stunde wie die heutige RB 38, die teilweise auch nur bis Horrem fährt. Die Strecke wird elektrifiziert und ausgebaut. Die Höchstgeschwindigkeit steigt dadurch von bislang 60 auf bis zu 100 Stundenkilometer. *Mehr Informationen zum Ausbau der Erftbahn und der Bürgerbeteiligung ab Seite 10.*

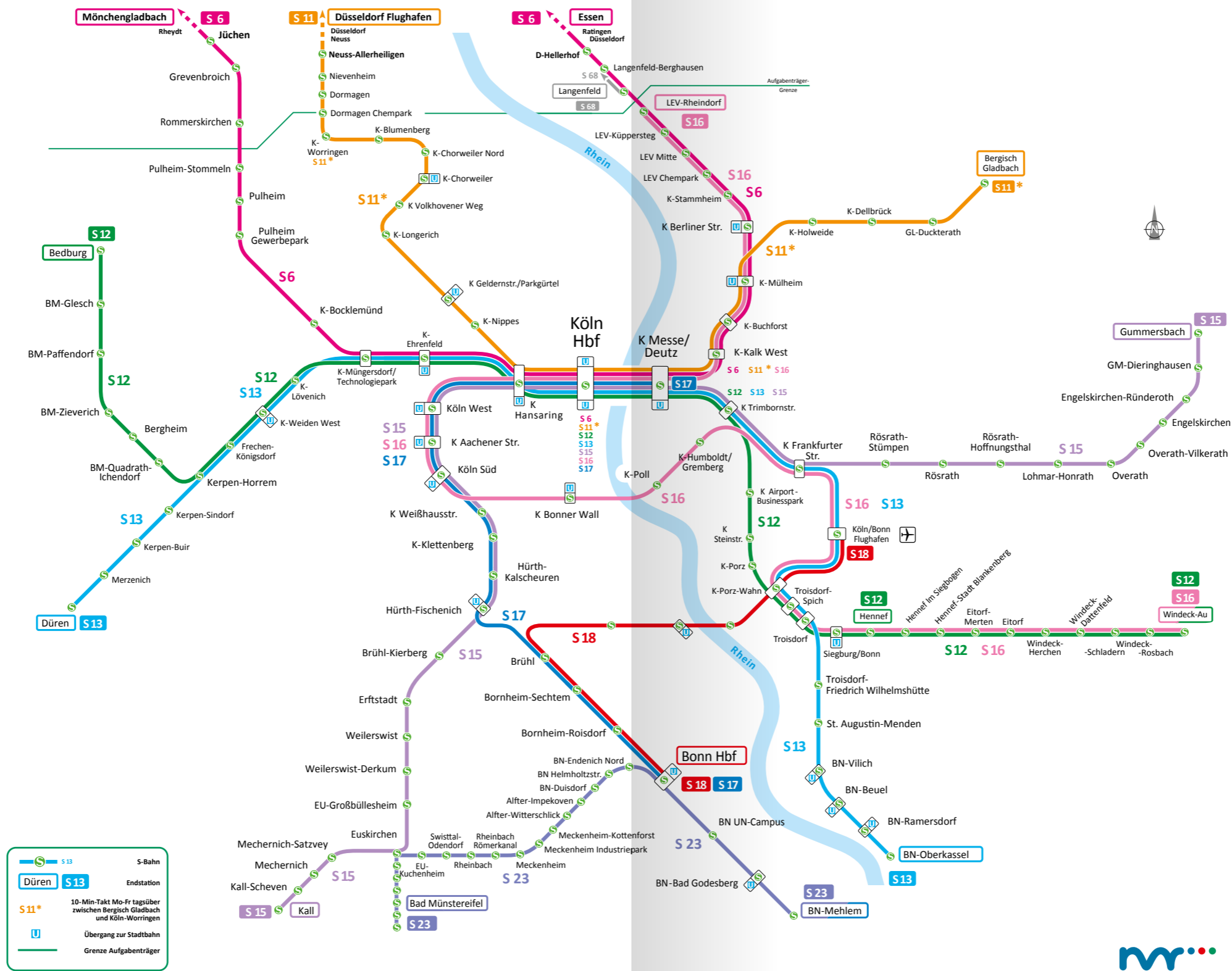
**Westspange: Rückgrat für neue S-Bahn-Linien Richtung Süden**

Mit Unterzeichnung der Planungsvereinbarung zwischen dem Land Nordrhein-Westfalen, der Deutschen Bahn und dem Nahverkehr Rheinland (NVR) im Februar 2019 starten nun auch die Planungen für ein ganz zentrales Element des zukünftigen S-Bahn-Netzes: Der Ausbau der sogenannten Westspange, die den westlichen und südlichen Innenstadtbereich Kölns erschließt. Zwischen Köln Hansaring und Hürth-Kalscheuren sollen zwei zusätzliche Gleise für die S-Bahn sowie ein zweiter Bahnsteig am Bahnhof Hansaring gebaut werden. An den neuen S-Bahn-Haltestellen Köln-West, Aachener Straße und Köln-Süd gibt es künftig direkte Umsteigemöglichkeiten zur Stadtbahn. Der Bau der Westspange ist außerdem Voraussetzung für neue S-Bahn-Linien nach Euskirchen und Kall, über die Südbrücke zum Flughafen und über die linke Rheinseite nach Bonn.

**S-Bahn-Stammstrecke: neue Bahnsteige und technische Ausstattung**

In einem Paket mit der S 11 wird die Stammstrecke zwischen Köln-Hansaring, Hauptbahnhof und Messe/Deutz ausgebaut. Diesen Abschnitt nutzen alle S-Bahn-Linien. Bereits heute fahren hier in der Hauptverkehrszeit bis zu 18 S-Bahnen pro Stunde und Richtung ein, das entspricht einem 3,3-Minuten-Takt. Künftig sollen es bis zu 24 Züge pro Stunde sein – die dann im 2,5-Minuten-Takt fahren. Um das zu ermöglichen, ist eine leistungsfähigere Leit- und Sicherungstechnik nötig, zum Beispiel der Neubau eines elektronischen Stellwerks am Hauptbahnhof. Damit sich die S-Bahnen möglichst nicht mehr auf der Hohenzollernbrücke stauen, wird im Hauptbahnhof und in

# VISION Das Streckennetz 2030 +



© Nahverkehr Rheinland



Messe/Deutz ein zusätzlicher Bahnsteig mit jeweils zwei Gleisen gebaut. *Mehr Informationen zum Ausbau der S 11 und der Bürgerbeteiligung ab Seite 20.*

**S 11: Zweigleisiger Ausbau Richtung Bergisch Gladbach**

In einem fortgeschrittenen Planungsstadium befindet sich der Ausbau der S 11 nach Bergisch Gladbach. Um dem Wachstum der Fahrgastzahlen gerecht zu werden, soll die S-Bahn in den Hauptverkehrszeiten alle 10 Minuten zwischen Bergisch Gladbach und Köln-Worringen fahren, statt wie bisher nur alle 20 Minuten. Hierfür muss die eingleisige Strecke zwischen Köln-Dellbrück und Bergisch Gladbach zweigleisig ausgebaut werden. Bereits letztes Jahr hatten die Bürger Gelegenheit, sich über die Planungen zum Ausbau der Stammstrecke und der S 11 zu informieren und Anregungen einzubringen. Diese Bürgerwünsche wurden mittlerweile geprüft und wo möglich in der Planung berücksichtigt. Das Projekt befindet sich seit Frühjahr 2019 in der dritten von insgesamt fünf Planungsstufen.

**S 13: Verlängerung nach Bonn-Oberkassel**

Am weitesten vorangeschritten ist der Ausbau der S 13: Hier wird bereits seit Ende 2016 gebaut. Heute verkehrt die S 13 zwischen Düren, Horrem, Köln, dem Flughafen Köln/Bonn und Troisdorf. Um Bonn und den Rhein-Sieg-Kreis besser an den Flughafen und an das Stadtzentrum von Köln anzubinden, wird die S-Bahn-Linie bis Bonn-Oberkassel verlängert. Zwischen Troisdorf und Bonn-Oberkassel kommen größtenteils zwei zusätzliche Gleise dazu sowie die beiden neuen Haltepunkte Bonn-Ramersdorf und Bonn-Vilich. Außerdem sind entlang der Strecke 15 Kilometer an Schallschutzwänden und passive Schallschutzmaßnahmen vorgesehen. Das Ziel ist ein durchgängiger 20-Minuten-Takt für die S 13 bis nach Bonn-Oberkassel. Die Inbetriebnahme bis Bonn-Beuel ist für das Jahr 2026 geplant, der Abschnitt bis Oberkassel soll 2028 folgen. Dann wird die S 13 die heute nur einmal stündlich verkehrende RB 27 ersetzen. Der parallel verkehrende RE 8 bleibt als überregionale Verbindung zwischen Koblenz, Linz, Bonn-Beuel und Köln erhalten.



# Hoher Nutzen für die Allgemeinheit

Erste vorläufige Untersuchungen zeigen, dass die Finanzmittel gut angelegt sind, die in den Ausbau der S-Bahn Köln fließen. Jeder Euro, der in den Ausbau von S 11, RB 38 und der S-Bahn-Stammstrecke fließt, führt zu einem positiven volkswirtschaftlichen Nutzen. Zugrunde liegen der Bewertung Kriterien wie Bevölkerungsentwicklung und potenzielle

Fahrgastzuwächse, aber auch Umweltaspekte wie verringerte Emissionskosten durch weniger Straßenverkehr. Das Clevere am Kölner S-Bahn-Ausbau: Er besteht aus einer Vielzahl von Einzelmaßnahmen, um die vorhandenen Engpässe im Schienennetz ganz gezielt zu beseitigen. Zusammengefasst haben all diese Maßnahmen einen besonders großen

Positiveffekt. Davon profitiert nicht nur die S-Bahn selbst: Die Trennung des Nah- und Regionalverkehrs vom Fern- und Güterverkehr schafft auch für letztere zusätzliche Kapazitäten. Schnelle und langsamere Verkehre behindern sich nicht mehr und werden zuverlässiger.



Weitere Infos finden Sie im Netz unter [sbahnkoeln.de](http://sbahnkoeln.de)

## „Die S-Bahn wird zum zentralen Bindeglied zwischen Stadt und Region“



„Wir beim NVR planen und bestellen den S-Bahn- und Regionalverkehr. Wegen der Engpässe in der Schieneninfrastruktur können derzeit keine zusätzlichen S-Bahnen fahren, obwohl die Zahl der Fahrgäste kontinuierlich wächst. Erst der Ausbau des Schienennetzes eröffnet neue Möglichkeiten. Bis die Baumaßnahmen abgeschlossen sind, ist zwar noch etwas Geduld nötig. Aber dann können wir den Takt auf vielen Linien verkürzen, neue Linien in Betrieb nehmen und die S-Bahn so zum zentralen Bindeglied zwischen Stadt und Region machen – mit deutlich mehr und schnelleren Verbindungen als heute.“

Dr. Norbert Reinkober, Geschäftsführer der Nahverkehr Rheinland GmbH (NVR)

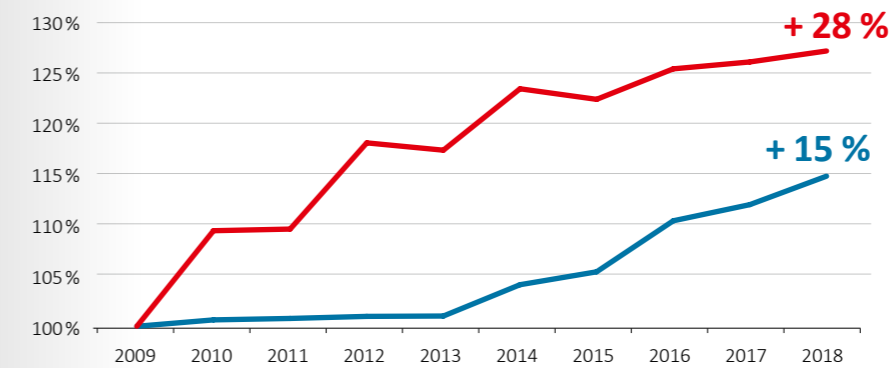
## „Die Stadt Köln unterstützt den Ausbau der S-Bahn!“

„Auf dem Weg einer wachsenden Metropole stellt der Ausbau des Bahnknotens wichtige Weichen. Nur mit einer funktionierenden Infrastruktur auf der Schiene können wir als Drehkreuz des Westens funktionieren und die Wettbewerbs- und Zukunftsfähigkeit unserer Stadt und der Region sichern. Auch wenn die S-Bahn nicht im Verantwortungsbereich der Stadt Köln liegt, unterstützen wir das Ausbauprojekt nach besten Kräften. So werden beispielsweise städtische Bauprojekte mit den Maßnahmen im Rahmen des S-Bahn-Ausbaus abgestimmt. Das zeigt sich unter anderem am Bahnhof Messe/Deutz: Dort planen wir Hand in Hand mit dem Nahverkehr Rheinland und der Deutschen Bahn, wie die Zugänge von der U-Bahn zur S-Bahn verbessert werden können – ebenso wie die Rad- und Fußwege im Umfeld des Bahnhofs.“

Henriette Reker, Oberbürgermeisterin der Stadt Köln



## Entwicklung von Angebot und Nachfrage bei den Verkehrsleistungen des NVR



Im südlichen Nordrhein-Westfalen rund um Köln, Bonn und Aachen hat der Nahverkehr Rheinland (NVR) das Angebot im Regional- und S-Bahn-Verkehr seit 2009 um 15 Prozent gesteigert. Im gleichen Zeitraum legte die Nachfrage um fast das Doppelte zu (28 Prozent). Damit der NVR das Angebot weiter aufstocken kann, muss die Schieneninfrastruktur im überlasteten Knoten Köln dringend ausgebaut werden.

● Nachfrage (Personenkilometer)  
● Angebot (Zugkilometer)



DIE RB 38 WIRD ZUR S-BAHN

# Upgrade für die Erftbahn

Das Land Nordrhein-Westfalen, der Nahverkehr Rheinland und die Deutsche Bahn haben beschlossen, die Erftbahn zwischen Bedburg, Bergheim und Köln zu einer vollwertigen S-Bahn-Linie auszubauen. Das bringt den Fahrgästen und der Umwelt zahlreiche Vorteile. Ein Überblick über die Verbesserungen und die nötigen Baumaßnahmen.

## Warum braucht es den Ausbau?

Was für die Entwicklung des Großraums Köln im Großen zutrifft, das gilt im Kleinen auch für den Rhein-Erft-Kreis im Westen der Metropole: Die Bevölkerung wächst und wird immer mobiler. Kein Wunder also, dass die Erftbahn von Bedburg über Bergheim und Horrem nach Köln immer stärker genutzt wird. Zwischen 2010 und 2017 stieg die Nachfrage um 32 Prozent. An einem durchschnittlichen Werktag nutzen mittlerweile 7.300 Fahrgäste die Erftbahn. Tendenz steigend. Auf der Strecke braucht es deshalb dringend mehr Kapazität – durch einen dichteren Takt und längere Züge. Dafür muss die Strecke ausgebaut werden.



# Vorteile und Ausbaumaßnahmen

## Öfter: Alle 30 Minuten → alle 20 Minuten

Derzeit verkehren die Regionalbahnen der Linie RB 38 alle halbe Stunde zwischen Bedburg und Horrem, davon einmal stündlich weiter bis nach Köln. Nach dem Umbau fahren die S-Bahnen zwischen Bedburg und Köln alle 20 Minuten. An Wochenenden und Tagesrandlagen verbessert sich das Angebot von einem Stunden- zu einem Halbstundentakt. Auf der Strecke sind dann 50 Prozent mehr Züge unterwegs als heute. Damit der 20-Minuten-Takt auf der weiterhin überwiegend eingleisigen Strecke möglich wird, sind diverse Anpassungen notwendig. Beispielsweise wird die 800 Meter lange Ausweichstelle zwischen Quadrath-Ichendorf und Horrem mit moderner Signaltechnik ausgestattet, damit die S-Bahnen dort aneinander vorbeifahren können. Zwischen Zieverich und Paffendorf wird eine zusätzliche Ausweichstelle gebaut und die zweigleisige Ausfahrt südlich von Bedburg um rund 1.000 Meter verlängert.

## Schneller: 60 km/h → 100 km/h

Mit einer Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h sind die Züge auf der Erftbahn heute deutlich langsamer unterwegs als Autos. Ein zentrales Ziel des Ausbauprojekts ist es, die Strecke so zu ertüchtigen, dass die S-Bahnen schneller fahren können als die heutigen Regionalbahnen. Enge Kurvenradien im Gleisbett werden aufgeweitet, die Leit- und Sicherungstechnik wird so angepasst, dass die Züge bis zu 100 km/h erreichen. Einige Bahnübergänge sollen deshalb geschlossen oder durch Über- und Unterführungen ersetzt werden, damit auch der schnellere Verkehr sicher und komfortabel für alle bleibt [siehe Seite 14/15](#). Die Fahrtzeit zwischen Bedburg und Horrem verkürzt sich durch die höhere Geschwindigkeit. Da die S-Bahn von Horrem Richtung Köln künftig alle Haltestellen bedient, braucht sie auf diesem Streckenabschnitt etwas länger als die heutige Regionalbahn, die nur in Köln-Ehrenfeld hält. Die gesamte Fahrtzeit von Bedburg bis Köln Hauptbahnhof bleibt gegenüber heute unverändert bei 45 Minuten. Dafür entstehen neue umsteigefreie Verbindungen zu innenstadtnahen Stationen wie Köln-Hansaring und neue Verknüpfungen mit der Stadtbahn, zum Beispiel in Köln-Weiden West.



## Direkter: Umstieg in Horrem → umsteigefrei nach Köln

Die RB 38 teilt sich zwischen Horrem und dem Stadtzentrum von Köln die Schienen mit dem Fern- und Güterverkehr sowie mit Regionalzügen. Dadurch kommt es immer wieder zu Folgeverspätungen, wenn die anderen Züge vom Fahrplan abweichen. Sobald die Erftbahn zur S-Bahn ausgebaut ist, fährt sie zwischen Horrem und Köln als Linie S 12 auf separaten S-Bahn-Gleisen, die heute bereits existieren. Wie an vielen Punkten im Knoten Köln sollen auch hier schnelle und langsame Verkehre entflochten werden und der Verkehr soll so störungsfreier laufen. Damit künftig die Züge der S 12 in Horrem von der Erftbahn auf die Gleise der S-Bahn Richtung Köln einfädeln können, ist dort ein sogenanntes Überwerfungsbauwerk nötig. Das ist eine Brücke, die das Gleis der Erftbahn über die Gleise des Fern- und Regionalverkehrs hinweg zu den S-Bahn-Gleisen Richtung Köln führt. S-Bahnen können so ein- und ausfädeln, ohne den übrigen Verkehr zu behindern. Wenn dieses Überwerfungsbauwerk gebaut ist, können künftig alle drei geplanten S-Bahn-Verbindungen pro Stunde zwischen Bedburg und Köln fahren. Gleiches gilt für die drei Verbindungen in Gegenrichtung. Ein Umstieg in Horrem entfällt. Dass die Züge aus Bedburg künftig die S-Bahn-Gleise nutzen, hat einen weiteren Positiveffekt: Dadurch werden für den Fern- und Güterverkehr zwischen Köln und Aachen Kapazitäten frei, die dringend benötigt werden.

## Umweltfreundlicher: Diesel → Strom

Was im Straßenverkehr noch Zukunftsmusik ist, wird auf der Erftbahn Realität: Die komplette Umstellung von Diesel- auf Elektrofahrzeuge – und das ganz ohne Akkus, die die Umweltbilanz verhaseln. Dazu muss die Strecke elektrifiziert werden. Es ist die aufwändigste Maßnahme beim Ausbau der Erftbahn zur S-Bahn. Entlang der gesamten Linie von Horrem bis Bedburg werden im Abstand von 50 bis 70 Metern Oberleitungsmasten für die Stromversorgung der Züge aufgestellt. Die elektrisch betriebenen S-Bahnen fahren lokal emissionsfrei und helfen so vor allem in Ballungsräumen, die Luftqualität zu verbessern. Sie beschleunigen auch schneller und sind besonders beim Anfahren deutlich leiser als die heute eingesetzten Dieselfahrzeuge.



## Zugänglicher: Höhenunterschied → Barrierefreiheit

Für die S-Bahn werden die Stationen Bergheim, Zieverich, Paffendorf, Glesch und Bedburg umgebaut: Sie werden zum Teil verlängert, um die bis zu 140 Meter langen S-Bahnen aufnehmen zu können. Geplant ist, die Bahnsteige auf 96 Zentimeter zu erhöhen, um den Zustieg in die S-Bahn ohne Höhenunterschied zwischen Fahrzeug und Bahnsteig zu ermöglichen. Diese Stationen werden zudem so umgebaut, dass sie stufenfrei zugänglich sind. Am Bahnsteig in Bedburg wird der Umstieg zu den Zügen Richtung Düsseldorf verbessert. Mobilitätseingeschränkte Personen können die S-Bahn durch diese Maßnahmen künftig deutlich einfacher nutzen. Die Bahnsteige erhalten außerdem ein attraktiveres Erscheinungsbild und werden mit einer zeitgerechten Ausstattung versehen.





BAHNÜBERGÄNGE

# Auf der Suche nach dem besten Kompromiss

**Wenn Bahnstrecken ausgebaut werden, sind neue Lösungen für die Kreuzungen von Schienen mit Straßen nötig. Das klingt einfacher als es ist, denn es geht darum, in jedem Einzelfall die verschiedensten Akteure und Interessen unter einen Hut zu bringen. Das zeigt sich auch beim Ausbau der Erftbahn.**

Zuallererst geht es bei Bahnübergängen um Sicherheit: Welche Anforderungen muss ein Bahnübergang erfüllen, damit Züge, Autos, Fahrradfahrer und Fußgänger sicher über die Kreuzung von Schiene und Straße kommen? Ein einfaches Andreaskreuz reicht in der Regel nicht mehr. Wird eine Ampel mit Schranke benötigt oder geht es auch ohne?

Und wie lange muss die Schranke geschlossen sein, bevor ein Zug die Kreuzung mit der Straße überfährt? All diese Fragen beantwortet das Regelwerk für den Eisenbahnbetrieb.

So weit so klar. Aber diese technischen Sicherheitsaspekte sind einfach im Vergleich zu einer anderen Frage: Wie wirken sich Bahnübergänge auf ihre Umgebung aus? Führen die Schließzeiten von Schranken zu langen Staus oder gar zu einem Verkehrschaos im Berufsverkehr? Wo braucht es überhaupt Bahnübergänge, damit Menschen von einer Seite der Gleise auf die andere kommen – ohne unzumutbar lange Umwege?

Wie fügt sich ein Bahnübergang in das städtebauliche Konzept einer Kommune ein? Behindert er möglicherweise deren Entwicklung? Und wie könnte eine Alternative zu einem Bahnübergang aussehen? Ist eine Eisenbahn- oder eine Straßenüberführung sinnvoll, technisch machbar und auch finanzierbar? All diese Fragen sind Abwägungssache – und werden je nach Betroffenheit von unterschiedlichen Beteiligten ganz unterschiedlich beantwortet. Deshalb sind intensive Abstimmungsgespräche notwendig, um die für alle Seiten bestmögliche Lösung zu finden: von der Deutschen Bahn über die Kommunen bis zu den Eigentümern der Straßen (Land, Landkreis, Kommune).

ERFTBAHN

# Drei Bahnübergänge sind der Knackpunkt



**Damit auf der Erftbahn zwischen Bedburg und Horrem künftig Züge bis zu 100 km/h schnell fahren können – statt maximal 60 km/h wie heute – muss sich einiges ändern an den insgesamt 13 Bahnübergängen.**

Je schneller Züge unterwegs sind, desto höher sind die Anforderungen an die Leit- und Sicherungstechnik. Folge: Die Schließzeiten von Schranken müssen verlängert werden. Technisch bislang ungesicherte Bahnübergänge (vor allem für Fußgänger) müssen künftig Schranken erhalten. Auch die Ausstattung der Strecke mit einer Oberleitung für den elektrischen Betrieb erfordert ein höheres Sicherheitsniveau. Diese neuen technischen Anforderungen stellte die DB Netz AG gemeinsam mit Vorschlägen zur Schließung weniger frequentierter Bahnübergänge den betroffenen Kommunen Bergheim und Bedburg sowie den Eigentümern der Straßen vor.

Entlang der Erftbahn sind dies abhängig vom Straßentyp der Landesbetrieb Straßen NRW, der Rhein-Erft-Kreis und die Stadt Bergheim. Bereits in der frühen Vorplanung haben sämtliche Organisationen mögliche Alternativen ausgelotet und intensiv diskutiert. Für 10 der insgesamt 13 Bahnübergänge entlang der Erftbahn konnten auf diese Weise Lösungen gefunden werden, mit denen die Beteiligten grundsätzlich einverstanden sind. Sie reichen von der Schließung über die (erstmalige) technische Sicherung bis zum Bau einer Unterführung.

**Das Problem: längere Schließzeiten**  
Bei drei beschränkten Bahnübergängen in Bergheim ist die Situation besonders komplex. Sie befinden sich im Abstand von einigen hundert Metern im Westen der Stadt, jeweils an relativ stark befahrenen Straßen: der Aachener Straße, der Lechenicher Straße

und dem Chaunyring. Zudem liegen die Übergänge teils nah an einem Haltepunkt, was die Anforderungen an die Leit- und Sicherungstechnik zusätzlich erhöht. Die Schließzeiten der Schranken könnten sich nach aktuellem Planungsstand durch die höhere Geschwindigkeit der S-Bahnen und die dichtere Taktung nach Ausbau der Strecke auf bis zu knapp vier Minuten verlängern. Heute betragen sie gut 50 Sekunden. Da künftig pro Stunde und Richtung nicht mehr zwei, sondern drei Züge fahren, wären die Bahnübergänge künftig über weite Strecken geschlossen. Der Autoverkehr in Bergheim würde dadurch stark behindert, besonders in den Stoßzeiten. Für die Projektbeteiligten war deshalb schnell klar: Hier muss eine clevere Verkehrsplanung entwickelt werden.



**Verkehr, Stadtgestaltung und Kosten im Einklang?**

Wie eine Lösung für die drei Bahnübergänge aussehen könnte, wird derzeit noch diskutiert. Eine Möglichkeit ist, einen oder mehrere Übergänge kreuzungsfrei zu gestalten, das heißt mit einer Eisenbahn- oder Straßenüberführung. Neben den Kosten wirft das aber auch Fragen zur Stadtgestaltung und Verkehrsführung auf und ist aufgrund der beengten Lage technisch sehr anspruchsvoll.

Umso wichtiger ist die Meinung der unmittelbar betroffenen Anwohner und Pendler: Sie haben Gelegenheit, ihre Sicht auf die Situation und die Gestaltung der Bahnübergänge und zu vielen anderen Themen darzulegen. Auch wenn in der frühen Planungsphase noch nicht alle Fragen beantwortet werden können, hat sich der frühe Dialog beim Ausbau der S 11 bewährt. Noch bis zum 19. Juli läuft die Bürgerbeteiligung zum Ausbau der Erftbahn. Die Anregungen werden anschließend geprüft und fließen – wo dies möglich ist – in die weitere Planung ein.

**„Ihre Meinung ist gefragt“**

„Große Infrastrukturprojekte brauchen die Akzeptanz der Bevölkerung. Dafür ist es wichtig, die Menschen frühzeitig zu beteiligen. Beim Ausbau der S-Bahn Köln haben die Menschen vor Ort bereits in einem sehr frühen Stadium Gelegenheit, Einfluss auf die weitere Planung zu nehmen. Ich kann die Bürger nur ermuntern, diese Beteiligungsmöglichkeiten zu nutzen.“

Hendrik Wüst, Verkehrsminister des Landes Nordrhein-Westfalen

**„Dialog bringt uns weiter“**

„Unsere Planer prüfen die unterschiedlichen Bürgerwünsche intensiv auf ihre Machbarkeit hin und nehmen die Vorschläge auf, die sich beim Ausbau umsetzen lassen. Hilfreich ist außerdem, wenn wir auch die Zustimmung der Bürger erhalten und wissen: Wir liegen hier richtig.“

Bernd Köppel, Leiter Großprojekte West der DB Netz AG

**Wer bestimmt?**

Wie wird eine Kreuzung von Schiene und Straße gestaltet? Wer bestimmt, ob ein bestehender Bahnübergang mit Schranke bestehen bleibt oder in eine Eisenbahn- oder Straßenüberführung umgewandelt wird? Nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz müssen sich hier drei Akteure einig werden: die DB Netz AG, die für die entsprechende Straße verantwortliche staatliche Ebene und der Bund. Diese drei sind es, die die Kosten für die Baumaßnahme übernehmen – zu je einem Drittel. Das gilt auch für die Kosten, die anfallen, wenn ein Bahnübergang technisch aufgerüstet oder ersatzlos rückgebaut wird.

**BÜRGERDIALOG****Machen Sie sich schlau und sagen Sie Ihre Meinung****Infomesse Bedburg:**

Donnerstag, 4.7.2019, 14–20 Uhr,  
Schloss Bedburg, Schlossallee, 50181 Bedburg

**Infomesse Bergheim:**

Dienstag, 9.7.2019, 14–20 Uhr,  
MEDIO.RHEIN.ERFT, Konrad-Adenauer-Platz 1,  
50126 Bergheim

**Online-Dialog:**

bis 19.7.2019 auf [sbahnkoeln.de](http://sbahnkoeln.de)





# Ab ins Grüne

Metropolen sind aufregend, aber auch anstrengend. Der Großraum Köln bietet zahlreiche entspannte Ausflugsziele, die bequem mit der Bahn erreichbar sind.

## PAFFENDORF

### Schlossromantik im Braunkohlerevier

Im Nordwesten Bergheims liegt eine wahre Perle: Schloss Paffendorf mit seinem Landschaftspark. Jahrhunderte alte Bäume stehen hier inmitten von Wasser- und Rasenflächen. Immer wieder geht der Blick auf das mächtige Backsteinschloss mit seinen Zinnen, Türmen und Balkonen. Der Park ist wie gemacht für ein verträumtes Picknick oder einen Sonntagsspaziergang. Wen bei so viel Entspannung der Wissensdurst packt, kommt in Paffendorf ebenfalls auf seine Kosten: Im Schloss ist eine sehenswerte Dauerausstellung über das rheinische Braunkohlerevier untergebracht.



**Bahnhof:** Paffendorf (RB 38 Richtung Bedburg)  
**Gehzeit zum Schloss:** 5 Minuten  
**Fahrtzeit ab Köln Hauptbahnhof:** 42 Minuten  
**Öffnungszeiten Ausstellung:** 10–17 Uhr an Wochenenden und Feiertagen  
**Gastronomie:** Brasserie Schloss Paffendorf  
 Mehr Informationen: [www.schlosspaffendorf.de](http://www.schlosspaffendorf.de)

## RHEINSTEIG® AB KÖNIGSWINTER

### Bergtour im Rheinland



Wer lieber genießerisch unterwegs ist als sportlich, der nimmt für den ersten steilen Anstieg einfach die Drachenfelsbahn – und spart sich so 220 schweißtreibende Höhenmeter. Apropos Schweiß: Die Etappe ist sommertauglich, denn sie führt meist durch schattigen Wald.

**Wanderstrecke:** 14,1 Kilometer  
**Gehzeit:** 4:30 Stunden (ohne Pausen)  
**Aufstieg:** 565 Höhenmeter  
**Abstieg:** 628 Höhenmeter  
**Startbahnhof:** Königswinter (RB 27/RE 8 Richtung Koblenz)  
**Fahrtzeit ab Köln Hauptbahnhof:** ca. 40 Minuten, Rückreise ab Bahnhof Bad Honnef (RB 27/RE 8 Richtung Köln)

Mehr Informationen: [www.bit.ly/rheinsteigE2](http://www.bit.ly/rheinsteigE2)

Der Rheinsteig® – obwohl 320 Kilometer lang – ist auch für weniger ambitionierte Wanderer geeignet: Man pickt sich einfach eine Tagesetappe heraus. Eine besonders schöne führt von Königswinter über den Drachenfels nach Bad Honnef. Spektakuläre Ausblicke auf den Rhein und die Gipfel des Siebengebirges sind garantiert, bei guter Sicht geht die Aussicht bis zum Kölner Dom. Am Wegesrand liegen immer wieder malerische Burgruinen, Villen und Schlösser.





## DIE VORZUGSVARIANTE S 11

# Frühzeitiger Dialog trägt Früchte

Mit der Vorstellung der Vorzugsvariante zum Ausbau der S 11 von Köln nach Bergisch-Gladbach ist die Vorplanung für das Projekt abgeschlossen. In diesen aktuellen Planungsstand sind zahlreiche Anregungen von Bürgern eingeflossen. Vorausgegangen ist diesem Ergebnis eine rund einjährige Phase aus Bürgerbeteiligung und Bewertung der zahlreichen Ideen.

Im Frühjahr 2018 hatten Bürger Gelegenheit, sich über die Planung zum Ausbau der S-Bahn-Linie S 11 zu informieren und Anregungen einzubringen. Aufgerufen hatten dazu die Partner des Ausbauprojektes, bestehend aus dem Land Nordrhein-Westfalen, dem Nahverkehr Rheinland (NVR) und der Deutschen Bahn. Die Projektpartner setzten auf eine möglichst frühe Einbindung der

Öffentlichkeit, die weit vor dem gesetzlich vorgeschriebenen Beteiligungsverfahren stattfand. „Wir investieren in frühzeitige Bürgerbeteiligung“, so NRW-Verkehrsminister Hendrik Wüst. „Das ist gut angelegtes Geld. So treiben wir den Ausbau der Linie S 11 voran und sorgen für Tempo.“

### Bürgerbeteiligung per Online-Dialog und Infomessen

Um möglichst vielen Menschen die Chance zu bieten, sich in den Planungsprozess einzubringen, gab es zwei Beteiligungsformate: Zum einen einen Online-Dialog auf der Projektwebseite, über den Bürger Fragen stellen, Pläne diskutieren und Wünsche einreichen konnten. Daneben wurden zwei Informationsmessen in Köln und Bergisch Gladbach durchgeführt. Hier hatten die Bürger Gelegenheit,

direkt mit den Projektpartnern ins Gespräch zu kommen. Das Resultat beeindruckt: Über 300 Rückmeldungen gingen im Online-Dialog ein und mehr als 600 Besucher kamen zu den beiden Messen, die vom „Bündnis für Mobilität“ des Verkehrsministeriums NRW finanziell unterstützt wurden.



Intensiver Dialog auf der Bürgermesse in Bergisch Gladbach

Nun galt es, die Anregungen der Bürger soweit wie möglich bei den Planungen mit zu berücksichtigen. Dafür wurden alle Eingaben der Bürger von Planungsexperten gesichtet und die unterschiedlichen Interessen gegeneinander abgewogen: „Unsere Planer haben die unterschiedlichen Bürgerwünsche intensiv auf ihre Machbarkeit hin geprüft und die Vorschläge aufgenommen, die sich beim Ausbau der S 11 umsetzen lassen“, erklärt Bernd Köppel, Leiter Großprojekte West der DB Netz AG. „Hilfreich war auch, dass wir an vielen Stellen die Zustimmung der Bürger erhalten haben und wissen: Wir liegen hier richtig“, so Köppel weiter.






### Barrierefreier Zugang von Köln bis Bergisch Gladbach

Das Ergebnis dieser Abwägungen stellten die Projektpartner im April 2019 vor: Die sogenannte Vorzugsvariante bildet den Abschluss der Vorplanung und beinhaltet eine ganze Reihe an Anregungen von Bürgern. Zu den größten Planungsänderungen aufgrund von Bürgerwünschen gehört der barrierefreie Umbau weiterer S-Bahn-Stationen. Konkret bezieht sich das auf die Haltepunkte Köln-Holweide, Köln-Dellbrück und Bergisch Gladbach-Duckterath.

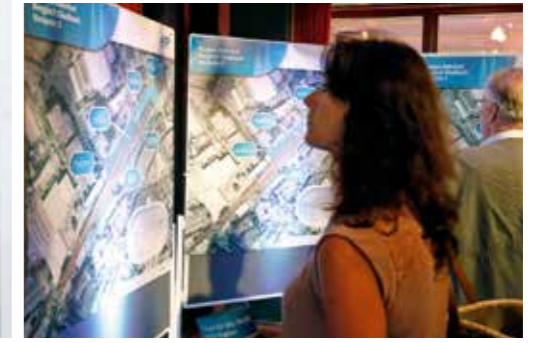


Auch an diesen Stationen werden die bestehenden Bahnsteige auf 96 Zentimeter erhöht und somit ein barrierefreier Einstieg in die S-Bahn ermöglicht. Darüber hinaus werden in Köln Messe/Deutz (hoch) die Bahnsteige des Schienenpersonennahverkehrs auf der Ostseite über den sogenannten „KVB-Tunnel“ barrierefrei über Aufzüge mit der U-Bahn verbunden. Auch das Fernverkehrsgleis 12 in Deutz (tief) erhält barrierefreie Zugänge. Mit diesen Maßnahmen werden alle Stationen der S 11 vom Kölner Hauptbahnhof bis Bergisch Gladbach durchgehend barrierefrei zugänglich sein.

### Ausbau S 11: Was ist geplant?

-  Zweigleisiger Ausbau zwischen Köln-Dellbrück und Bergisch Gladbach (einschließlich Ausbau Bahnhof Bergisch Gladbach und Duckterath)
-  Taktverdichtung von 20 auf 10 Minuten zwischen Köln-Worringen und Bergisch Gladbach
-  Bau der neuen S-Bahn-Station Köln Kalk-West
-  Ausbau der S-Bahn-Stammstrecke Hansaring – Hauptbahnhof – Messe/Deutz mit der Erweiterung von Köln Hauptbahnhof und Messe/Deutz um einen Mittelbahnsteig
-  Barrierefreier Ausbau Bahnhof Messe/Deutz und der Stationen Köln-Holweide und Köln-Dellbrück





Verschiedene Varianten zeigten den Interessierten den Stand der Planung auf, hier zum Beispiel für den Bahnhof in Bergisch Gladbach.

Ihre Kommentare und Anregungen haben wertvolle Erkenntnisse gebracht. An vielen Stellen können wir dadurch die Planung optimieren“, sagt Dr. Norbert Reinkober, Geschäftsführer des NVR. „Die neue, ausgebaut S 11 wird dadurch attraktiver für die Fahrgäste und zugleich verträglicher für die Anwohner.“

Und das Modell der Bürgerbeteiligung zur S 11 macht Schule. Denn künftig sollen auch andere Ausbauprojekte im Bahnknoten Köln durch eine frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit begleitet werden. Zum Beispiel der Ausbau der RB 38 zu einer vollwertigen S-Bahn.

**Verlegung des Bahnsteigzugangs an neuer Station Köln-Kalk West**

Im Zuge des Ausbaus der S 11 soll die neue Station Kalk West entstehen, um das neue Stadtquartier auf dem ehemaligen Gelände der Chemischen Fabrik Kalk zu erschließen. Auf Höhe des Odysseums wird ein 150 Meter langer Mittelbahnsteig gebaut, dessen Zugang ursprünglich über die Straße des 17. Juni geplant war, weil auf diese Weise die gesamte Station auf DB-Grund liegen würde. Im Beteiligungsprozess merkten die Bürger allerdings übereinstimmend kritisch die Lage der Bahnsteigzugänge an der Hauptverkehrsstraße an, die abseits der Laufwege im Viertel liegt. Daraufhin verständigten sich die DB und die Stadt Köln, die Zugänge zur Station nach Süden zu verlegen, auf teilweise städtischen Grund. Von der Wohnbebauung zur S-Bahn-Station sind die Laufwege dadurch deutlich kürzer.

deshalb auf große Zustimmung. Allerdings gibt es von Seiten der eingebundenen Naturschutzverbände Bedenken hinsichtlich des Eingriffs in das Naturschutzgebiet Thielenbruch. Um dem Naturschutz auf der einen und den Bürgerwünschen nach mehr Zuverlässigkeit auf der anderen Seite Rechnung zu tragen, nahmen die Planer eine durchgehend zweigleisige Trasse mit möglichst geringem Flächenverbrauch im Thielenbruch in die Vorzugsvariante auf. So sollen beispielsweise Durchlässe für verschiedene Tierarten an der Strecke in der weiteren Planung berücksichtigt und ein Wassermonitoring bereits im Vorfeld möglicher Baumaßnahmen installiert werden. Weitere Anregungen der Naturschutzverbände zu möglichen Ausgleichsmaßnahmen für den Flächenverbrauch beim Ausbau werden im weiteren Planungsverlauf noch geprüft.

**Zweigleisiger Ausbau im Thielenbruch**

Gerade eine Frage brannte den Bürgern besonders unter den Nägeln: Wie kann man die S 11 zukünftig pünktlicher und zuverlässiger machen? Der zweigleisige Ausbau zwischen Köln-Dellbrück und Bergisch Gladbach stieß

**Weitere Bürgerbeteiligungen im Bahnknoten Köln geplant**

Die Aufnahme zahlreicher Bürgerwünsche in den aktuellen Planungsstand hat gezeigt: Mitmachen lohnt sich. „Unser Dank geht an alle Bürger, die sich beteiligt haben.

**Wie geht es weiter bei der S 11?**  
Die Veröffentlichung der Vorzugsvariante bildet den Abschluss der Vorplanung. Sie gibt noch nicht exakt den späteren Bauplan wieder, sondern stellt vielmehr einen Zwischenstand dar, der in den kommenden Planungsphasen weiter ergänzt und verfeinert wird. Diese nächsten Schritte sind finanziell schon gesichert: Auf der Bahnknotenkonferenz im Februar 2019 wurde eine entsprechende Planungsvereinbarung zwischen dem Land NRW, dem NVR und der Deutschen Bahn unterzeichnet. Damit stehen Mittel in Höhe von 32 Millionen Euro zur Finanzierung der nun folgenden Entwurfs- und Genehmigungsplanung sowie für das Genehmigungsverfahren zur Verfügung.





## AUSBAU DES KÖLNER HAUPTBAHNHOFS

# Von Klippen und engen Kurven

**Kaum ist beim S-Bahn-Ausbau eine planerische Herausforderung gelöst, tut sich die nächste auf. Das gilt vor allem am Herz des Bahnknotens Köln: dem Hauptbahnhof. Von quietschenden Zügen, tückischen U-Bahn-Tunneln und rauchenden Köpfen.**

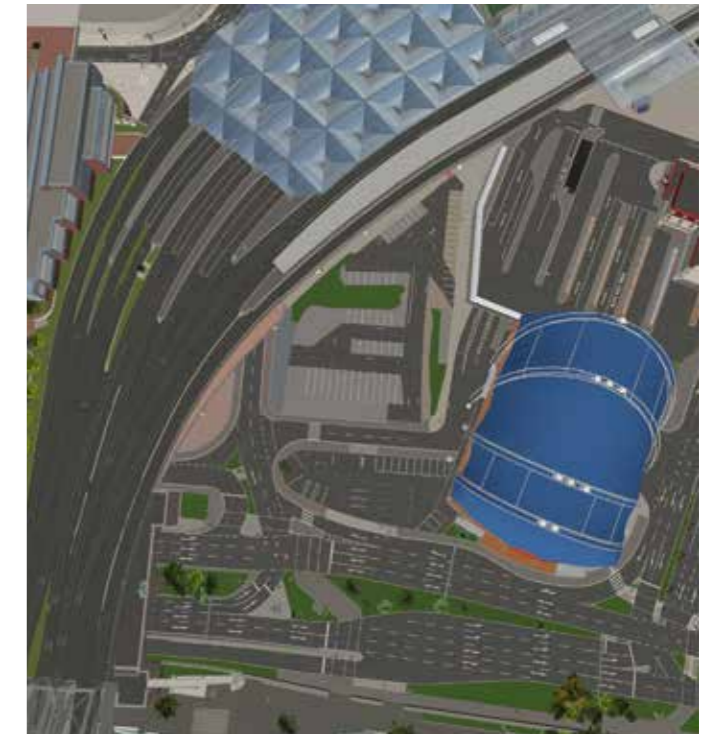
In der Theorie hört es sich vielleicht simpel an: Neben dem aktuellen S-Bahnsteig im Hauptbahnhof entsteht ein neuer Mittelbahnsteig, am Breslauer Platz. Er verdoppelt die Haltekapazitäten der S-Bahnen auf einen Schlag und soll so die häufigen Zugstaus auf der Hohenzollernbrücke erheblich verringern. Doch einfach ist bei einem Infrastrukturprojekt mitten im dicht gepackten Verkehrszentrum einer Millionenstadt in Wahrheit nichts. In diesem

Umfeld ist Planung sprichwörtlich Millimeterarbeit. Für die Planer bildet der vielschichtige Untergrund eine echte Herausforderung. Michael Zimmermann, Projektleiter bei der DB Netz erklärt: „Platzmangel herrscht nicht nur an der Oberfläche. Fast wie bei einem Eisberg verbergen sich großräumige Bauten im Untergrund.“

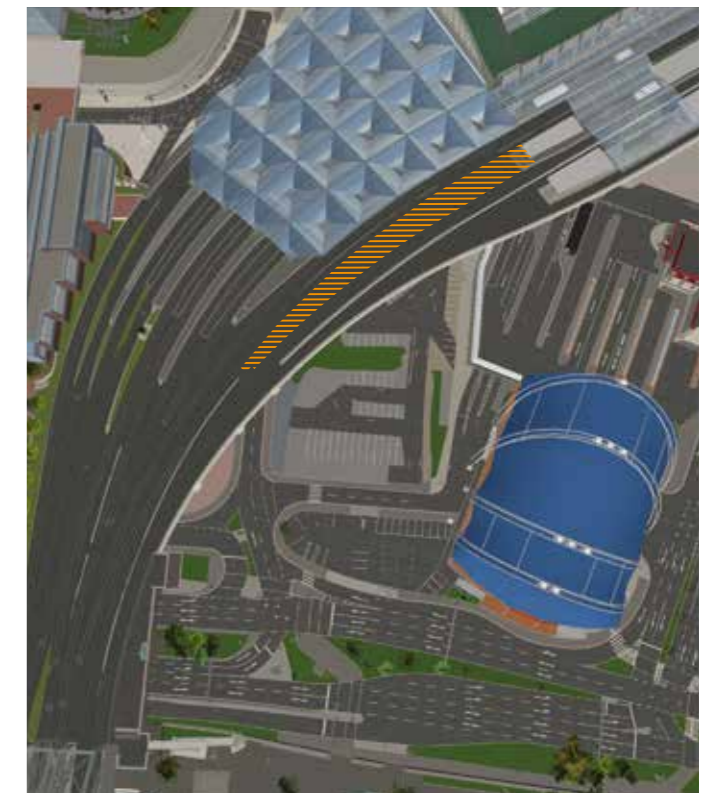
### Eingekürzter Bahnsteig schafft Spielraum

Heute fahren rund 1.500 Züge täglich über die sechs vorhandenen Eisenbahngleise auf der Hohenzollernbrücke. Die beiden nördlichen Gleise, die direkt am Reiterdenkmal von Friedrich III. vorbei in Richtung Hauptbahnhof führen, werden auch weiterhin für die S-Bahn reserviert sein. Künftig teilen sie sich gleich nach der Hohenzollernbrücke

in die vier Gleise 10, 11, 12 und 13 auf. Die beiden äußeren Gleise 12 und 13 führen zum neu entstehenden Bahnsteig im Hauptbahnhof auf der Seite zum Breslauer Platz. „Durch die zwei zusätzlichen Gleise würde sich die ohnehin schon enge Rechtskurve zwischen Brücke und Hauptbahnhof noch weiter zuspitzen“, erklärt Zimmermann. Dies wollen die Planer der DB Netz allerdings unbedingt vermeiden. Denn kleine Kurvenradien bringen im Schienenverkehr diverse Probleme mit sich: Sie können nur mit deutlich reduzierter Geschwindigkeit befahren werden. Außerdem nimmt der Verschleiß der Eisenbahnräder und der Gleise stark zu. Das zieht eine deutlich intensivere Wartung nach sich und kostet Zeit und Geld. Nicht zuletzt kann es in einer engen Kurve zu lauterem Rollgeräuschen kommen – und das mitten im Herzen von Köln. Aber was tun? Platzreserven, um den Kurvenradius zu vergrößern, finden sich im Schienenvorfeld des Hauptbahnhofs schlichtweg nicht. Eine unkonventionelle Lösung war gefragt. Fündig wurden die Planer schließlich innerhalb der Bahnhofshalle: Der bestehende S-Bahnsteig zwischen den Gleisen 10 und 11 kann auf einer Länge von etwa 110 Meter abgebrochen und auf dann 215 Meter gekürzt werden. Das schränkt ihn in seiner Funktion nicht ein, weil dort nur Züge mit einer maximalen Länge von 215 Metern halten sollen. Gleichzeitig verschafft dieser Platz den Planern jedoch den nötigen Spielraum, um die Gleiskurve zum neuen Bahnsteig aufzuweiten und aus dem kritischen Bereich herauszuführen.



Der aktuelle Bestand am Kölner Hauptbahnhof mit einem langen Mittelbahnsteig am Breslauer Platz, an dem zur Zeit die S-Bahn-Züge halten



So wird der Kölner Hauptbahnhof nach dem Bau des neuen Mittelbahnsteigs am Breslauer Platz aussehen. In der Grafik ist der Rückbau des alten Bahnsteigs farblich hervorgehoben.





Der Vergleich zwischen der heutigen Situation (unten) und dem Planungsentwurf (oben) zeigt deutlich, wie die Plattform für die Gleise über den Breslauer Platz wächst und wie die Pfeiler neu angeordnet werden müssen.

**Diffiziler Untergrund:**

**U-Bahn-Tunnel bereitete Kopfzerbrechen**

Doch kaum war diese Klippe umschifft, zeigte sich, dass eine Reihe weiterer Herausforderungen bestehen. Diesmal unterhalb der Brücken, auf denen die Bahnsteige des Hauptbahnhofs stehen. Denn um die Brücken für den neuen Bahnsteig und die zusätzlichen beiden Gleise zu bauen, sind massive Stützpfeiler im Untergrund erforderlich. Zwar wurde während des Baus der neuen U-Bahn-Haltestelle Breslauer Platz vor mehr als zehn Jahren eine mögliche Erweiterung der darüber liegenden Bahnsteige vorausschauend mitgedacht; so sind in der U-Bahnstation Abstützmöglichkeiten für die darüber liegende Gleisbrücke vorgesehen. Doch war damals der rasante Anstieg des S-Bahnverkehrs noch nicht abzusehen. Die Ingenieurskunst besteht nun darin, trotz neuer Planungsanforderungen und verkürzter Bahnsteige die vorhandenen Stützpunkte zu treffen.



Bahn- und Brückenexperten, unterstützt von den U-Bahnplanern, konnten schließlich in enger Abstimmung eine Linienführung der Gleise erarbeiten, die den neuen verkehrlichen, wie auch statischen Anforderungen in diesem Planungsstadium gerecht wird. „Die oberirdische Brücke mit Bahnsteigen und Gleisen ist nur der sichtbare Teil“, so Michael Zimmermann. „Im Untergrund verborgen wird eine weitläufige Konstruktion gebaut, die unter anderem die vorhandenen Stützpunkte nutzt und verhindert, dass die U-Bahntunnel belastet werden.“

Trotz des schwierigen Untergrunds haben die Planer auch hier die Kurve gekriegt und können Platz schaffen für Züge und Fahrgäste. Der weitere Umgang mit den nicht sichtbaren Bereichen der Brücke unter dem Breslauer Platz bleibt technisch höchst anspruchsvoll. Doch der Aufwand lohnt sich: Denn künftig gibt es am Kölner Hauptbahnhof doppelt so viele Haltekapazitäten für die S-Bahn wie aktuell. An den neuen Gleisen 12 und 13 sollen ausschließlich Züge in Richtung Hansaring abfahren, die vorhandenen S-Bahngleise 10 und 11 werden dann von Zügen in Richtung Messe/Deutz angefahren.

INFOMAIL AUSBAU

# Bleiben Sie immer auf dem Laufenden

Neugierig, wie es mit dem Ausbau der S-Bahn Köln weitergeht? Dann abonnieren Sie die InfoMail AuSbau auf [sbahnkoeln.de](http://sbahnkoeln.de)

**Jetzt anmelden & informieren**



**Impressum**

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

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

[bahnknoten@nvr.de](mailto:bahnknoten@nvr.de)  
[sbahnkoeln.de](http://sbahnkoeln.de)

**Idee, Konzeption, Redaktion, Text und Gestaltung**

Heimrich & Hannot GmbH  
[www.heimrich-hannot.de](http://www.heimrich-hannot.de)

ORCA Affairs GmbH  
[www.orca-affairs.de](http://www.orca-affairs.de)

Änderungen vorbehalten.  
Für Einzelangaben keine Gewähr.

Juni 2019



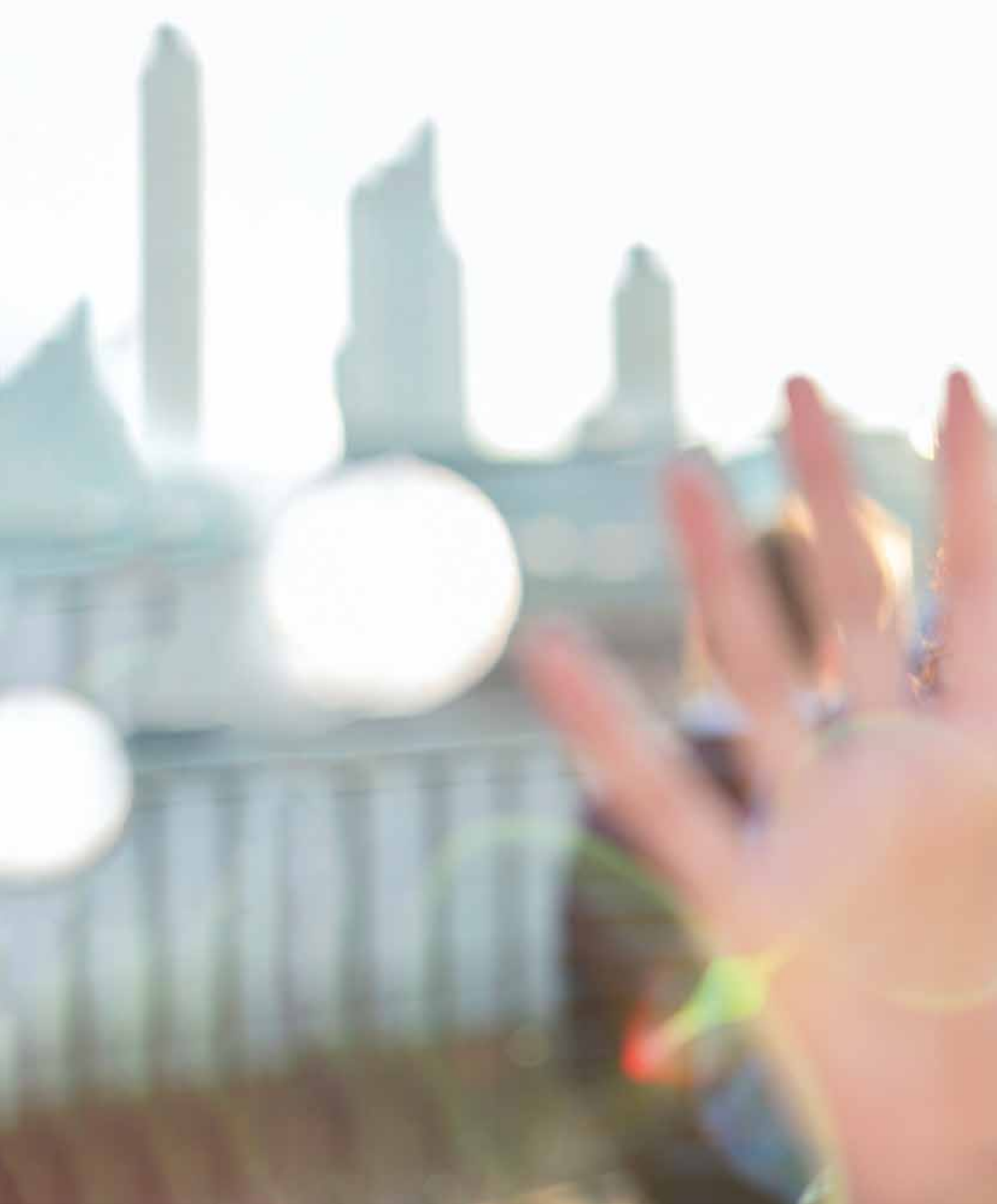
**Bildnachweise**

Titel © gettyimages/Caiaimage/Tom Merton  
S. 2/3 © DB  
S. 8 © shutterstock/r.classen  
S. 17 © istock/vm  
S. 18 © istock/jacoblund  
S. 19 © Udo Zollikofer,  
© kamasigns – adobe.stock;  
S. 20/21 © istock/rclassenlayouts  
S. 24/25 © istock/MarioGuti

Andere Bilder: © NVR/DB Netz AG







In Kooperation mit:



Ministerium für Verkehr  
des Landes Nordrhein-Westfalen

