



WIR PLANEN DIE ZUKUNFT.

Erste Fortschritte – kommende Herausforderungen



www.nvr.de

„WIR BRINGEN DIE INFRASTRUKTUR IM RHEINLAND VORAN“

Im engen Schulterschluss planen der Nahverkehr Rheinland (NVR) und die Deutsche Bahn (DB) die Modernisierung des Knoten Köln. Neben 15 Teilprojekten, die ein Gutachten identifiziert hat, laufen zahlreiche weitere Aktivitäten, die mithelfen, den Knoten fit zu machen für die Zukunft. Einen Überblick, wo die Projekte stehen, was noch passieren muss und welche Maßnahmen kurzfristig Verbesserungen bringen – darum geht es in diesem Interview mit NVR-Geschäftsführer Dr. Nobert Reinkober und Bernd Köppel, Leiter Infrastrukturprojekte West bei der DB Netz AG.

Herr Dr. Reinkober, welche sind die größten Herausforderungen bei der Ertüchtigung des Bahnknoten Köln?

NR: Wir wollen keinesfalls ein neues Stuttgart 21. Daher sind wir sehr froh, dass wir gemeinsam mit den Gutachtern Maßnahmen identifizieren konnten, die jede für sich aber vor allem im Zusammenspiel den Knoten auf ein ganz neues Niveau heben werden, ohne dass wir den Betrieb im gesamten Knoten für lange Zeit stark einschränken müssen. Denn das wäre bei 440.000 Zügen, die jährlich den Kölner Hauptbahnhof passieren, die Alternative zu den – ich nenne sie mal minimalinvasiven – kleineren Einzelmaßnahmen gewesen.

Vor Corona wurden am Hauptbahnhof Köln jährlich 100 Millionen Fahrgäste gezählt. Hat Ihnen die Pandemie etwas Zeit verschafft?

NR: Es ist wahr, dass während der Pandemie die Fahrgastzahlen teils empfindlich zurückgegangen sind. Dass sich diese Entwicklung auf die infrastrukturellen Probleme ausgewirkt hätte, ist aber ein Trugschluss. Denn das Angebot wurde fast komplett aufrechterhalten. Und hier kommen wir zum Kern des Problems: Wir bekommen ohne einen Ausbau nicht noch mehr Züge durch den Knoten. Daher müssen wir ganz massiv an das Thema ran, um die gewünschten Klimaziele durch mehr Umstieg auf den nachhaltigeren Schienenpersonennahverkehr erreichen zu können.

Wie werden Sie das anstellen, Herr Köppel?

BK: Zusammengefasst zielt ein Großteil der Maßnahmen im Knoten Köln darauf ab, dass wir eigene Gleise für die S-Bahnen schaffen. So erhalten wir eine bessere Trennung der Schienensysteme Güter-, Fern- und Nahverkehr und steigern damit die Kapazität für mehr Züge in jedem einzelnen System. Der Knoten Köln kann somit seiner immensen Bedeutung für den Schienenverkehr der Menschen in der Region, aber auch in ganz Deutschland und sogar in Europa besser gerecht werden. Elementare Voraussetzung hierfür ist die Westspange, für die seit Sommer 2021 die Finanzierung durch Bund und Land gesichert ist.

Die geplanten Maßnahmen lassen sich ja nicht kurzfristig umsetzen. Was passiert in der Zwischenzeit?

BK: Bis zum Vollausbau des Knotens helfen schon eine ganze Reihe von Projekten, die über das erarbeitete Maßnahmenpaket hinausgehen, den SPNV in der Region Köln zu verbes-

sern. Dazu gehören die Verbesserungen, die mit dem Ausbau für den Rhein-Ruhr-Express (RRX) realisiert werden oder Maßnahmen im Rahmen des Programms „Robustes Netz“. Außerdem sind hier die neuen Elektronischen Stellwerke zu nennen, die dabei helfen, die Taktfolgen zu verkürzen.

NR: Und viele dieser Projekte, die Bernd Köppel angeführt hat, sind bereits in der Umsetzung. Da passiert draußen richtig was. Wenn ich mir den Ausbau für die S 13 im Rechtsrheinischen angucke, wo drei-, teils viergleisig ausgebaut wird, zahlreiche neue Bahnquerungen und modernisierte sowie neue Haltepunkte entstehen, erkennt man fast wöchentlich einen Fortschritt. Man kann ohne falsche Bescheidenheit sagen, dass wir gemeinsam die Region infrastrukturell voranbringen. Dass dies in partnerschaftlichem Miteinander so gut gelingt, dafür bin ich der DB sehr dankbar.

Es ist aber richtig, dass der ganz große Wurf mit der Realisierung der 15 Kernmaßnahmen kommt. Darauf können sich die Fahrgäste richtig freuen, wie nur ein Beispiel eindrucksvoll zeigt: Mit dem Ausbau der S-Bahn-Stammstrecke für die S 11, bei dem wir 2022 noch mit einem ersten Abschnitt in die Planfeststellung gehen wollen, werden wir für den Streckenteil zwischen Köln und Bergisch Gladbach einen annähernden 5-Minuten-Takt statt des aktuellen 20-Minuten-Takts in der Hauptverkehrszeit realisieren. Und auf der S-Bahn-Stammstrecke in Köln können künftig 24 statt aktuell 18 S-Bahnen pro Stunde und Richtung fahren. Das entspricht einem 2,5-Minuten-Takt.

Das klingt nach vielen Baustellen und damit nach vielen Beeinträchtigungen ...

BK: Richtig. Ohne die geht es leider nicht. Daher bitten wir die Fahrgäste sowie die Anwohnerinnen und Anwohner der auszubauenden Strecken herzlich um ihr Verständnis. Wir arbeiten mit Hochdruck daran und investieren gemeinsam einiges an personellen und finanziellen Ressourcen, um die Betroffenen bestmöglich vorzubereiten und durch die Bauphasen zu begleiten.

NR: In dem Zusammenhang ist es mir ganz wichtig, noch auf die frühzeitige Bürgerbeteiligung hinzuweisen: Was wir im Rahmen des vom Land geförderten Bündnisses für Mobilität hier geschafft haben, erfüllt mich mit großem Stolz: Durch einen Online-Dialog, mehrere Infomessen und eine Wanderausstellung zum S-Bahn-Ausbau haben wir sehr viele wertvolle Hinweise bekommen. So realisieren wir derzeit bereits den barrierefreien Ausbau von Haltestellen entlang der S 11, der zunächst gar nicht Teil des Projekts war. Information schafft Akzeptanz und noch bessere Ergebnisse – nach diesem Leitsatz wollen wir unsere Projekte auch zukünftig planen und umsetzen.



Dr. Nobert Reinkober,
NVR-Geschäftsführer

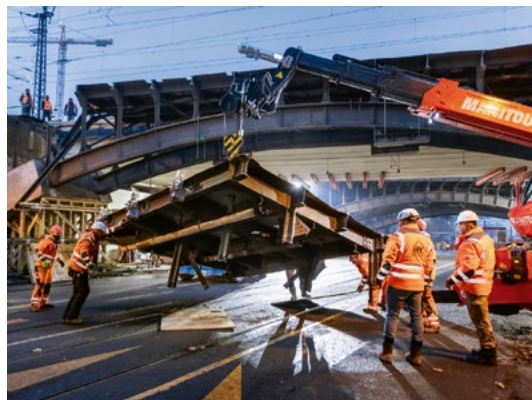


Bernd Köppel, Leiter Infrastrukturprojekte West, DB Netz AG

MAßNAHMEN IM KNOTEN KÖLN

Schritt für Schritt zum Netz der Zukunft

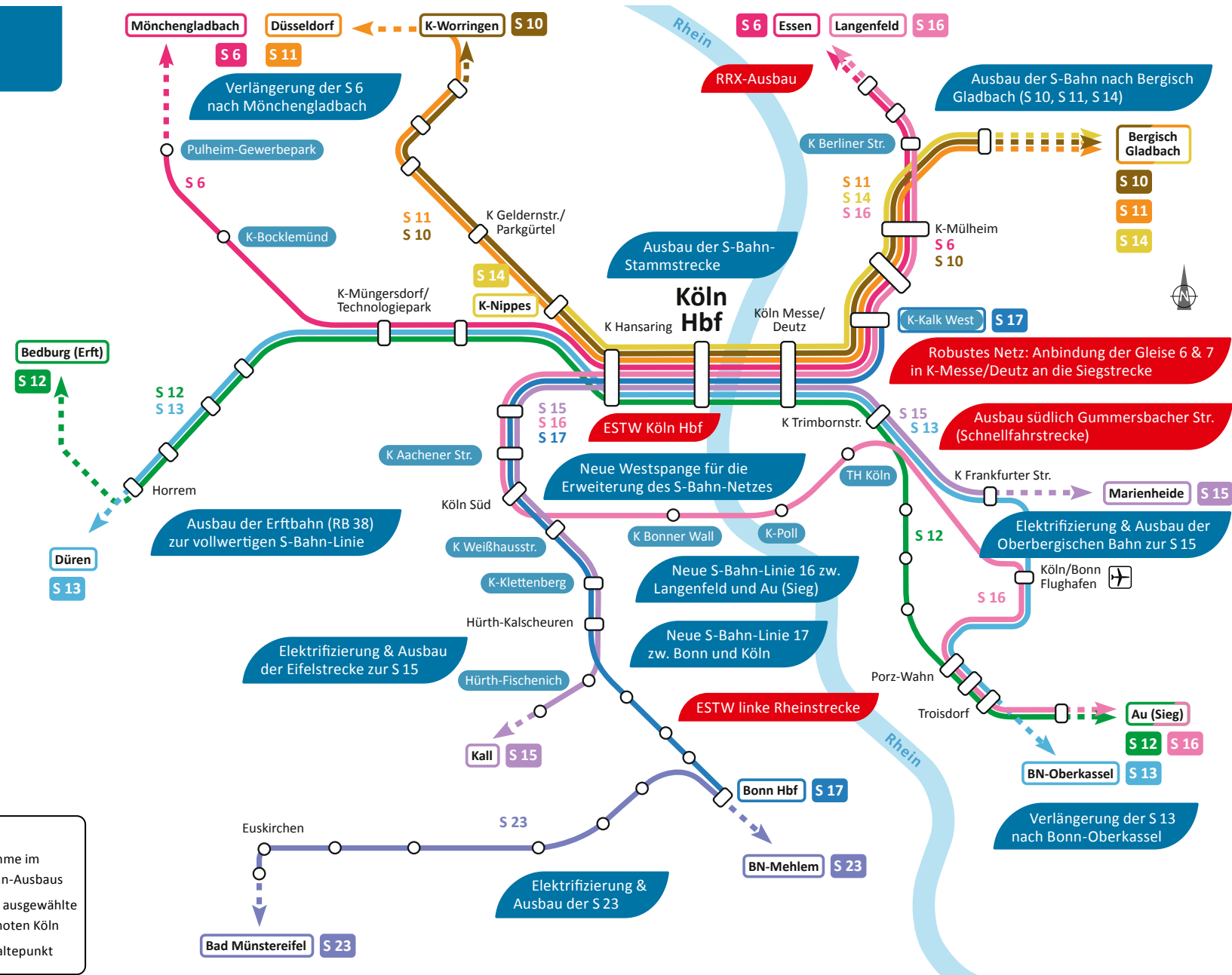
An vielen Stellen laufen bereits Arbeiten, die den Bahnknoten Köln leistungsfähiger und fit für die Zukunft machen werden. Dazu gehören neben dem Ausbau der S-Bahn im Knoten Köln, wie u. a. der Bau der Westspange sowie umfangreiche Ausbaumaßnahmen im Kölner Hauptbahnhof und der S-Bahn-Stammstrecke, auch Maßnahmen für den Rhein-Ruhr-Express (RRX), der Bau und die Installation Elektronischer Stellwerke (ESTW) sowie Maßnahmen im Projekt „Robustes Netz“. Darüber hinaus wird die Leistungsfähigkeit durch die Digitalisierung sowie die Implementierung von ETCS (European Train Control System) deutlich erhöht.



Zahlreiche Einzelmaßnahmen bringen mehr Leistungsfähigkeit im Knoten Köln (von oben links im Uhrzeigersinn): neue Signalbrücken für das Elektronische Stellwerk, Streckenausbau für die S 13 in Bonn-Beuel, Modernisierung der Brücken über die Deutz-Mülheimer Straße, Maßnahmen für den Rhein-Ruhr-Express (RRX)

LEGENDE

- Maßnahme im Rahmen des S-Bahn-Ausbaus
- weitere ausgewählte Maßnahmen im Knoten Köln
- Neuer Haltepunkt





Für das Zielnetz 2030+: So kommt der Ausbau der S-Bahn im Knoten Köln voran

Mit der Vision 2030+ des NVR wird für Köln das S-Bahn-Netz der Zukunft geschaffen. Im Endausbau werden im Kölner Bahnknoten zehn S-Bahn-Linien unterwegs sein. Die Streckenlänge aller S-Bahn-Linien im Großraum Köln wird sich gegenüber heute mehr als verdoppeln.

Wie es um den Fortschritt der einzelnen S-Bahn-Projekte im Knoten Köln bestellt ist und welche Meilensteine noch ausstehen, zeigt die Tabelle. Weitere Informationen finden Sie über die QR-Codes in der Spalte ganz rechts.

Symbolerklärung

- in Durchführung
- bereits durchgeführt

Zukünftige S-Bahn-Linie	Machbarkeitsstudie	Grundlagenermittlung & Vorplanung	Entwurfsplanung & Genehmigungsplanung	Planfeststellungsverfahren	Im Bau	Alle Infos
S 6 Essen – Leverkusen – Köln Hbf – Pulheim – Mönchengladbach						
S 10 Köln-Worringen – Köln Hbf – Bergisch Gladbach						
S 11 Düsseldorf – Köln-Worringen – Köln Hbf – Bergisch Gladbach; inkl. Ausbau der S-Bahn-Stammstrecke						
S 12 Bedburg (Ertf) – Köln Hbf – Troisdorf – Au (Sieg); inkl. Neubau S-Bahnhof Köln Berliner Straße						
S 13 Düren – Köln Hbf – Köln/Bonn Flughafen – Troisdorf – Bonn-Oberkassel						
S 14 Köln-Nippes – Köln Hbf – Bergisch Gladbach						
S 15 1. Teilabschnitt: Köln Hbf – Gummersbach – Marienheide						
S 15 2. Teilabschnitt: Hürth-Kalscheuren – Euskirchen – Kall						
S 16 Langenfeld – Leverkusen – Köln Hbf – Köln Süd – Köln/Bonn Flughafen – Au (Sieg)						
S 17 Köln-Kalk West – Köln Hbf – Bonn Hbf (linksrheinisch)						
S 23 Bad Münstereifel – Bonn Hbf – Bonn-Mehlem						
Westspange (S 15, S 16, S 17) Hürth-Kalscheuren – Köln Hansaring						

● ● ● Impressum

Nahverkehr Rheinland GmbH,
Glockengasse 37 – 39, 50667 Köln
www.nvr.de

Geschäftsführer: Dr. Norbert Reinkober –
Heiko Sedlacek – Michael Vogel
Vorsitzender der Gesellschafterversammlung:
Stephan Santelmann
Vorsitzender des Aufsichtsrats: Dierk Timm

Bildnachweise:
Alle Bilder © NVR Smilla Dankert;
außer S. 3, rechts © DB; S. 4, unten links © KCM;
S. 4, oben rechts © Markus Kirch, Kiromedia

Planungsstand Mai 2022,
3. aktualisierte Auflage