



FAQ zum Ausbau der S-Bahn im Knoten Köln

Projekt

Was ist geplant?

Im ersten Schritt wird die Linie S 11 ausgebaut, um den Takt zwischen Köln-Worringen und Bergisch Gladbach in den Hauptverkehrszeiten von 20 auf 10 Minuten zu verdichten. Dazu ist ein zweigleisiger Ausbau zwischen Köln-Dellbrück und Bergisch Gladbach erforderlich. Darüber hinaus benötigen der Kölner Hauptbahnhof und der Bahnhof Köln Messe/Deutz jeweils einen zusätzlichen Mittelbahnsteig mit zwei neuen Gleisen für die S-Bahnen. Im Zuge der Umbauarbeiten soll der Bahnhof Köln Messe/Deutz außerdem einen barrierefreien Zugang über den Tunnel der Kölner Verkehrs-Betriebe erhalten. Auch der Bahnhof Bergisch Gladbach und der S-Bahn-Halt Duckterath werden modernisiert und erweitert. Im Zuge der Taktverdichtung ist zudem ein neuer Haltepunkt in Köln-Kalk in der Nähe des Odysseums geplant, um das hier entstehende Stadtquartier an das S-Bahnnetz anzubinden.

Im zweiten Schritt soll ein Ergänzungspaket realisiert werden. Im Mittelpunkt stehen dabei die Elektrifizierung der RB 38 („Erftbahn“) Horrem – Bedburg, die Erweiterung der Gleisanlagen in Teilbereichen und ihr Ausbau zu einer vollwertigen S-Bahn. Hinzu kommt der Bau einer neuen Brücke östlich von Horrem für den Abzweig Richtung Bergheim/Bedburg. Des Weiteren gehört zum Ergänzungspaket der Neubau von Weichen am Abzweig Müngersdorf für die zukünftige Führung von S-Bahnzügen nach Pulheim, Grevenbroich und Mönchengladbach. In Köln-Mülheim soll ein neuer Haltepunkt Berliner Straße für die S 6 entstehen, der dann eine direkte Verbindung zur Linie 4 der KVB liefert.

Warum wird ausgebaut?

Die Stadt Köln und das Umland wachsen sehr stark. Für die nächsten Jahre wird eine weitere Bevölkerungszunahme von rund zehn Prozent erwartet. Köln wird auf geschätzt 1,2 Mio. Einwohner wachsen. Der Bahnknoten Köln ist schon heute ein Engpass im nationalen und internationalen Eisenbahnverkehr und hat seine Belastungsgrenze erreicht. Der Ausbau des Knotens Köln unter anderem für die S-Bahn schafft mehr Kapazitäten und ermöglicht so ein besseres, pünktlicheres Angebot für die Fahrgäste. Schnelle und langsamere Verkehre werden voneinander getrennt und die mögliche Zugfrequenz deutlich erhöht. Der Stau auf der Schiene verringert sich.

Was sind die Vorteile für Pendler und Fahrgäste?

Die Qualität im S-Bahn-Verkehr verbessert sich deutlich. Der Ausbau der S 11 ermöglicht einen dichteren Takt zwischen Bergisch Gladbach und Köln. Der Ausbau der „Erftbahn“ steht für einen dichteren Takt zwischen Bedburg und Köln. Neue Stationen sorgen für eine bessere Erreichbarkeit der wachsenden Stadtteile Köln-Kalk West und Köln-Mülheim. Durch die engere Taktung stehen zudem mehr Sitzplätze für die Fahrgäste zur Verfügung.

Was bedeutet das für die Anwohner?

Anwohner entlang der Ausbaustrecken haben nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz einen Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen, wenn bestimmte Grenzwerte überschritten werden. Durch diese Maßnahmen wird sich die Schallsituation im Vergleich zu heute in vielen Streckenabschnitten verbessern. Darüber hinaus profitieren die Anwohner ebenfalls vom besseren Verkehrsangebot und von den Umweltvorteilen, die sich durch einen höheren Anteil des Schienenverkehrs ergeben.

Wie fahren die S-Bahnen nach dem Ausbau?

Die S 11 fährt nach dem Ausbau in den Hauptverkehrszeiten im 10-Minuten-Takt. Bedburg und Bergheim erhalten einen 20-Minuten-Takt nach Köln ohne Umsteigen. Bislang fährt die RB 38 nur stündlich direkt nach Köln.

Warum wird der S-Bahn-Halt Köln-Hansaring nicht ausgebaut?

Die Kapazitätsengpässe am Hauptbahnhof und in Köln Messe/Deutz ergeben sich aufgrund der hohen Zahl an Fahrgästen, die hier ein- und aussteigen. Am Hansaring ist die Zahl der Fahrgastwechsel deutlich geringer. Daher ist hier ein Ausbau im Rahmen der Erweiterung der S 11 nicht vorgesehen.

Muss die Hohenzollernbrücke erweitert werden?

Nein. Die Wartezeiten der S-Bahnen auf der Hohenzollernbrücke entstehen heute durch die langen Haltezeiten beim Fahrgastwechsel am Hauptbahnhof und in Köln Messe/Deutz. Die S-Bahn-Gleise sind in den beiden Bahnhöfen oft belegt, wodurch die Folgezüge auf der Hohenzollernbrücke warten müssen. Mit dem anstehenden Projekt, dem Neubau weiterer Signale und den Bahnsteigausbauten wird der Betrieb auf der Hohenzollernbrücke wesentlich zuverlässiger und flüssiger laufen.

Planung & Bau

Wie geht das Planungsverfahren weiter?

Die Grundlagenermittlung ist weitestgehend abgeschlossen. Nun werden die Planungen weiter vorangetrieben und verschiedene Varianten ausgearbeitet, die der Öffentlichkeit in Informations- und Dialogveranstaltungen vorgestellt werden. Im Anschluss beginnt die Genehmigungsplanung mit dem Planfeststellungsverfahren. Zuständig ist hier das Eisenbahn-Bundesamt (EBA), das am Ende darüber entscheidet, ob Baurecht erteilt wird. Liegt ein positiver Planfeststellungsbeschluss vor, erfolgt die Bauvorbereitung. Dazu gehört auch die europaweite Ausschreibung der Bauleistungen.

Wann wird gebaut?

Wann gebaut wird, hängt vom Verlauf der weiteren Planungen und dem Planfeststellungsverfahren ab. Die Vorplanungen für die S 11 sollen Ende 2018 abgeschlossen sein. Die Vorplanungen für die „Erftbahn“ werden voraussichtlich bis Mitte 2019 dauern. Dann folgen weitere Schritte bis zur Genehmigung und zum Baurecht. Der tatsächliche Baubeginn lässt sich erst nach Beendigung des Planfeststellungsverfahrens seriös abschätzen.

Wann ist Inbetriebnahme?

Auch zur Inbetriebnahme kann gegenwärtig noch keine genaue Aussage getroffen werden. Sie hängt vom Verlauf der Planungen, dem Planfeststellungsverfahren und den anschließenden Baumaßnahmen ab.

Wie wird gebaut? Gibt es Schienenersatzverkehr (SEV)?

Wie gebaut wird und ob ein Schienenersatzverkehr erforderlich ist, wird sich erst im weiteren Verlauf der Planungen klären. Ziel ist es, die Auswirkungen für die Fahrgäste möglichst gering zu halten. Die Deutsche Bahn, der Nahverkehr Rheinland und die beteiligten Eisenbahn-Verkehrsunternehmen werden frühzeitig über Fahrplanänderungen informieren.

Wird die Trasse deutlich breiter? Wenn ja, wo?

Der zweigleisige Ausbau der S 11 ist nur auf einem Teilstück zwischen Köln-Dellbrück und Bergisch Gladbach geplant, wo früher schon einmal ein zweites Gleis lag. Hier soll der Ausbau mit dem kleinstmöglichen zusätzlichen Flächenverbrauch stattfinden. Verbreitert werden im Wesentlichen die Bahnhöfe und Haltepunkte Köln Hbf (Breslauer Platz), Köln Messe/Deutz (Nordseite zur Messe), Bergisch Gladbach-Duckterath (zusätzlicher Bahnsteig) und Bergisch Gladbach (zusätzliche Bahnsteige).

Beteiligung

Wie können sich die Bürger einbringen?

Die Bürger können sich jederzeit mit Fragen und Anregungen an die beteiligten Partner wenden. Allerdings befindet sich das Projekt derzeit noch in einer frühen Planungsphase. Das heißt, dass sich viele Detailfragen erst im Laufe der weiteren Planung Schritt für Schritt klären. Insofern bitten die Beteiligten um Verständnis, dass aktuell noch nicht jede Frage eindeutig beantwortet werden kann.

Nach der Grundlagenermittlung finden lokale Informations- und Dialogveranstaltungen statt, um die ersten Planungsergebnisse vorzustellen und den Bürgern die Möglichkeit zu geben, sich aus erster Hand zu informieren und mit den Experten auszutauschen. Ergebnisse aus den Veranstaltungen werden dann wiederum in die weiteren Planungen einfließen.

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens erfolgt die offizielle Anhörung der Bürger. Die Genehmigungsunterlagen werden öffentlich ausgelegt. Jeder Bürger und die Träger öffentlicher Belange (TöB) können in dieser Phase des Prozesses Stellung nehmen. Die Eingaben können Kritikpunkte und Änderungswünsche enthalten, aber auch Unterstützung und Einverständnis. Die Deutsche Bahn erwidert anschließend die Stellungnahmen oder nimmt die Änderungswünsche auf. Final entscheidet das Eisenbahnbundesamt (EBA) als Genehmigungsbehörde, welche Anmerkungen gegebenenfalls als Auflagen in die Genehmigung aufgenommen werden.

Was mache ich, wenn ich das Projekt unterstützen möchte?

Bürgerinnen und Bürger erhalten im Projektverlauf immer wieder die Gelegenheit, sich einzubringen, zum Beispiel durch die Teilnahme an Infomessen. Die Projektpartner freuen sich über jeden, der sich für das Vorhaben engagiert.

Wie werden öffentliche Akteure eingebunden?

Die Information und Einbindung von Akteuren aus Politik, Wirtschaft und Verbänden ist eine weitere zentrale Säule der Beteiligung. Die Entwürfe der Vorplanung werden frühzeitig mit den Projektbeteiligten und den Trägern öffentlicher Belange abgestimmt. Hinzu kommen regelmäßige Arbeitskreise mit den Städten und Kreisen sowie Treffen mit Naturschutzverbänden und -behörden und der Politik. Meinungsbildner aus Politik, Wirtschaft und Verbänden haben darüber hinaus die Möglichkeit, den Prozess zu begleiten, Probleme aufzuzeigen und Ideen beizusteuern. Hierzu gab es in den vergangenen Monaten bereits eine Reihe von Gesprächen sowie eine erste Akteurskonferenz, bei der die Verantwortlichen das Projekt vorstellten.

Schall- und Umweltschutz

Wer bekommt Schallschutz? Wie wird entschieden, wer Schallschutz bekommt?

Grundsätzlich sieht das Bundesimmissionsschutzgesetz vor, dass bei Neu- und Ausbaumaßnahmen die gültigen Grenzwerte für Immissionen einzuhalten sind. Insofern beziehen sich Schallschutzmaßnahmen auf die Streckenabschnitte, an denen gebaut wird. Voraussetzung ist, dass der Verkehrsweg wesentlich verändert wird.

Gutachter berechnen und ermitteln zunächst die zukünftige Lärmbelastung in einem Schallgutachten. Danach schlagen sie notwendige und sinnvolle Schutzmaßnahmen vor. Diese Gutachten liegen für die S 11 und die „Erftbahn“ noch nicht vor. Das Schallgutachten wird Teil der Genehmigungsunterlagen und kann von jedem Bürger eingesehen werden. Final entscheidet auch hier die Genehmigungsbehörde, das Eisenbahn-Bundesamt (EBA), über die tatsächliche Umsetzung.



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

Das Naturschutzgebiet (FFH-Gebiet) bleibt bestehen. Es bietet mit Kalkflachmoor, Pfeifengraswiesen sowie Feucht- und Auenwäldern einen wichtigen Lebensraum für seltene Pflanzen und Tiere. Gemeinsam mit weiteren Beteiligten wie zum Beispiel den örtlichen Naturschutzbehörden wird das Eisenbahn-Bundesamt die Rahmenbedingungen der Planung festlegen und im Planungsfeststellungsverfahren die Umweltverträglichkeit prüfen. Ziel ist es, so wenig Eingriffe wie möglich vorzunehmen, um Natur und Landschaft maximal zu schützen.