

AuSbau

08

Vision 2030+

Stück für Stück zum S-Bahn-Netz der Zukunft. So wird die S-Bahn im Knoten Köln ausgebaut.

26

Fassadenwettbewerb Köln Hbf

Die Nordseite des Kölner Hauptbahnhofs bekommt eine neue Fassade. Der aktuelle Entwurf gibt Raum für Begrünung.

28

Im Gespräch

Die neue NRW-Verkehrsministerin Ina Brandes zu den Schwerpunkten, die sie in der Verkehrspolitik setzen möchte.

WIE AUS LÄRM RUHE WIRD

Schallschutz

beim Ausbau der S-Bahn Köln

Technik

Künftig sollen wesentlich mehr S-Bahnen durch den Großraum Köln fahren als heute. Voraussetzung dafür ist der Ausbau diverser Strecken und Bahnhöfe, zum Beispiel zwischen Köln und Bergisch Gladbach. Ein wichtiger Hebel für Verbesserungen ist auch die Modernisierung der Leit- und Sicherungstechnik. Je leistungsfähiger sie ist, desto kürzer können die Abstände zwischen zwei S-Bahnen werden – auf denselben Strecken können dann wesentlich mehr Züge fahren.

Hier im Foto wird gerade eine neue Signalbrücke gebaut. Sie ist Teil des neuen Elektronischen Stellwerks (ESTW) Köln Hauptbahnhof, das im November 2021 bereits teilweise in Betrieb ging.

Dank dieser und weiterer Infrastrukturausbaumaßnahmen können auf der S-Bahn-Stammstrecke zwischen Köln Messe/Deutz und Köln Hansaring zukünftig 24 Züge pro Stunde und Richtung fahren. Heute sind es maximal 18. Das entspricht einer Kapazitätssteigerung um gut 30 Prozent.





Geld

Geld fällt bekanntlich nicht vom Himmel. Das gilt besonders bei Bahninfrastrukturprojekten, für die es eine ganze Reihe an Finanztöpfen auf Bundes- und Landesebene gibt. Das bedeutet, dass zwischen vielen politischen Gremien erst einmal ein Konsens hergestellt werden muss – mitunter ein langwieriger Prozess.

Die gute Nachricht ist: Die Finanzmittel für die ersten Projekte im Rahmen des S-Bahn-Ausbaus im Knoten Köln wurden bereits zugesagt. Das gilt unter anderem für den S-Bahn-Ausbau der Erftbahn (RB 38). Auch die Finanzierung für die Entflechtung der Verkehre zwischen Köln Hansaring und Hürth-Kalscheuren steht bereits. Allein die Kosten dieses Projekts „Westspange“ werden auf 2,3 Milliarden Euro geschätzt, die zu drei Vierteln der Bund tragen wird. Das Land Nordrhein-Westfalen will bis zu 900 Millionen Euro beisteuern.

Mehr S-Bahn für Köln und die Region.

Dialog

Beim Ausbau der S-Bahn in Köln und der Region haben Bürgerinnen und Bürger ein gewichtiges Wort mitzureden – und dies nicht erst beim Planfeststellungsverfahren, wenn die Planungen bereits weit fortgeschritten sind. Beim Ausbau der S-Bahn nach Bergisch Gladbach und der Erftbahn (RB 38) konnte die Öffentlichkeit bereits sehr frühzeitig Einfluss nehmen, noch bevor Grundlagenentscheidungen getroffen wurden. Beide Ausbauprojekte sind Modellprojekte im Bündnis für Mobilität des Ministeriums für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen.

Auch abseits von Teilnehmungsformaten wie Infomessen und Online-Dialog versucht das Projektteam, möglichst viele Menschen mit ins Boot zu holen und über den aktuellen Stand auf dem Laufenden zu halten. Dazu zählen eigene Medien wie das vorliegende AuSbau-Magazin, die Projekt-Website und die Infomail AuSbau. Das Projekt kommt aber auch zu den Menschen vor Ort, zum Beispiel mit einer Wanderausstellung (hier im Bild), die seit Herbst 2020 durch den Großraum Köln tourt.

S-Bahn-Ausbau Köln

Werfen Sie einen Blick in die Zukunft.

sbahnkoeln.de



VISION 2030+

Das Netz der Zukunft für Mensch und Klima

Mit dem Ausbauprojekt bekommt der Großraum Köln das S-Bahn-Netz, das er verdient und braucht. Die Zahl der Pendlerinnen und Pendler wächst seit Jahren, der Verkehr stößt an seine Grenzen. Dazu kommt noch der Klimaschutz, für den eine leistungsstarke S-Bahn einen wichtigen Beitrag leistet. Vor diesem Hintergrund hat der Nahverkehr Rheinland (NVR) die Vision 2030+ entwickelt: einen großen Plan für den schrittweisen Ausbau des S-Bahn-Netzes – auf immerhin die doppelte Streckenlänge. Gemeinsam mit der Deutschen Bahn (DB) setzt der NVR diesen Plan um – Stück für Stück.

Um möglichst viele Menschen für den Umstieg vom Auto auf die Schiene zu motivieren, haben der NVR und die DB Großes vor: Wenn die Vision 2030+ komplett Wirklichkeit geworden ist, können doppelt so viele Fahrgäste befördert werden wie heute – in einem viel besseren Takt, an mehr Haltestellen, mit einer stabileren Betriebsqualität. Nötig sind dafür umfangreiche Baumaßnahmen. Mit der Westspange von Köln Hansaring nach Hürth ist beispielsweise ein neues Rückgrat für die Erweiterung der S-Bahn Köln in Richtung Süden in Planung (siehe Seite 15).

Zusätzlich zum Bau neuer Infrastruktur werden bestehende Linien ausgebaut. Regionalbahn-Linien wie die Erftbahn (RB 38) werden elektrifiziert und fahren zukünftig als vollwertige S-Bahnen in einem dichteren

Takt. Strecken wie die zwischen Köln und Bergisch Gladbach werden ausgebaut, damit deutlich mehr S-Bahnen unterwegs sein können als heute. Statt im 20-Minuten-Takt fahren die Züge dort dann annähernd alle 5 Minuten in den Stoßzeiten (siehe Seite 31).

Heute noch unerschlossene Gebiete werden mit etlichen neuen Stationen an das Streckennetz der S-Bahn Köln angebunden. Das lässt auch die S-Bahn und die Stadtbahn stärker zusammenwachsen, da an diversen Stationen kurze Umsteigewege zwischen den Nahverkehrssystemen geschaffen werden. Insgesamt wächst die Zahl der Linien in Zukunft von heute fünf auf zehn. Die Streckenlänge aller S-Bahn-Linien im Großraum Köln wird sich mehr als verdoppeln.

DER GROßRAUM KÖLN BRAUCHT MEHR SCHIENE

ÖPNV-Pendlerzuwachs zwischen 2006 und 2019



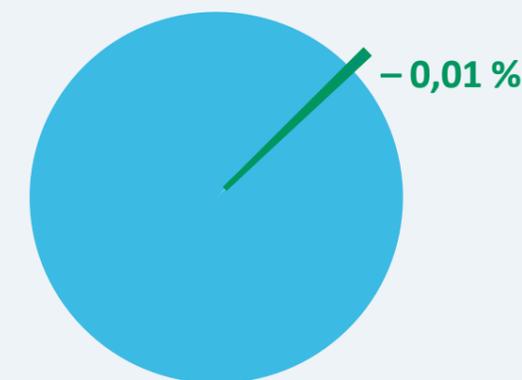
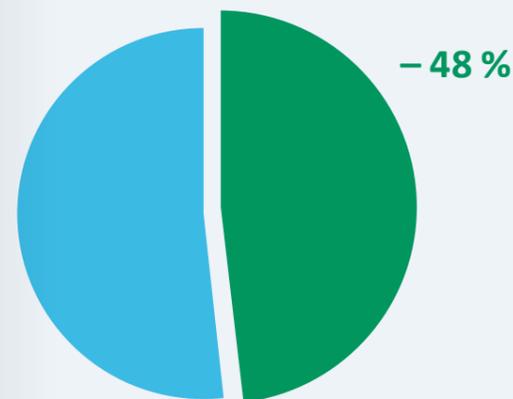
Quellen: VRS-Verbundtarif 2020, VRS-Strukturdaten-Monitor 2020, Landesbetrieb IT.NRW 2020

DER VERKEHRSSSEKTOR IST DAS SORGENKIND DER DEUTSCHEN KLIMAPOLITIK

Treibhausgas-Ausstoß des Verkehrssektors in Deutschland

Ziel:
Treibhausgas-Ausstoß 2030 (im Vergleich zu 1990)

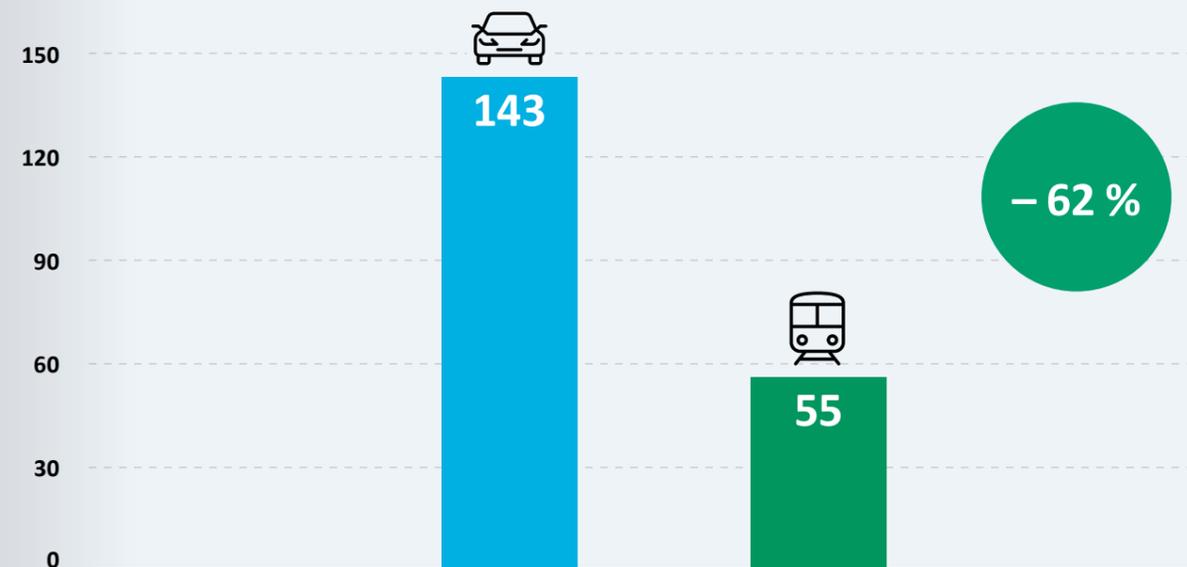
Realität:
Treibhausgas-Ausstoß 2019 (im Vergleich zu 1990)



Quelle: Bundes-Klimaschutzgesetz der Bundesregierung von 2021

MEHR ZUG, WENIGER AUTO IST DIE LÖSUNG

Treibhausgas-Ausstoß im Nahverkehr

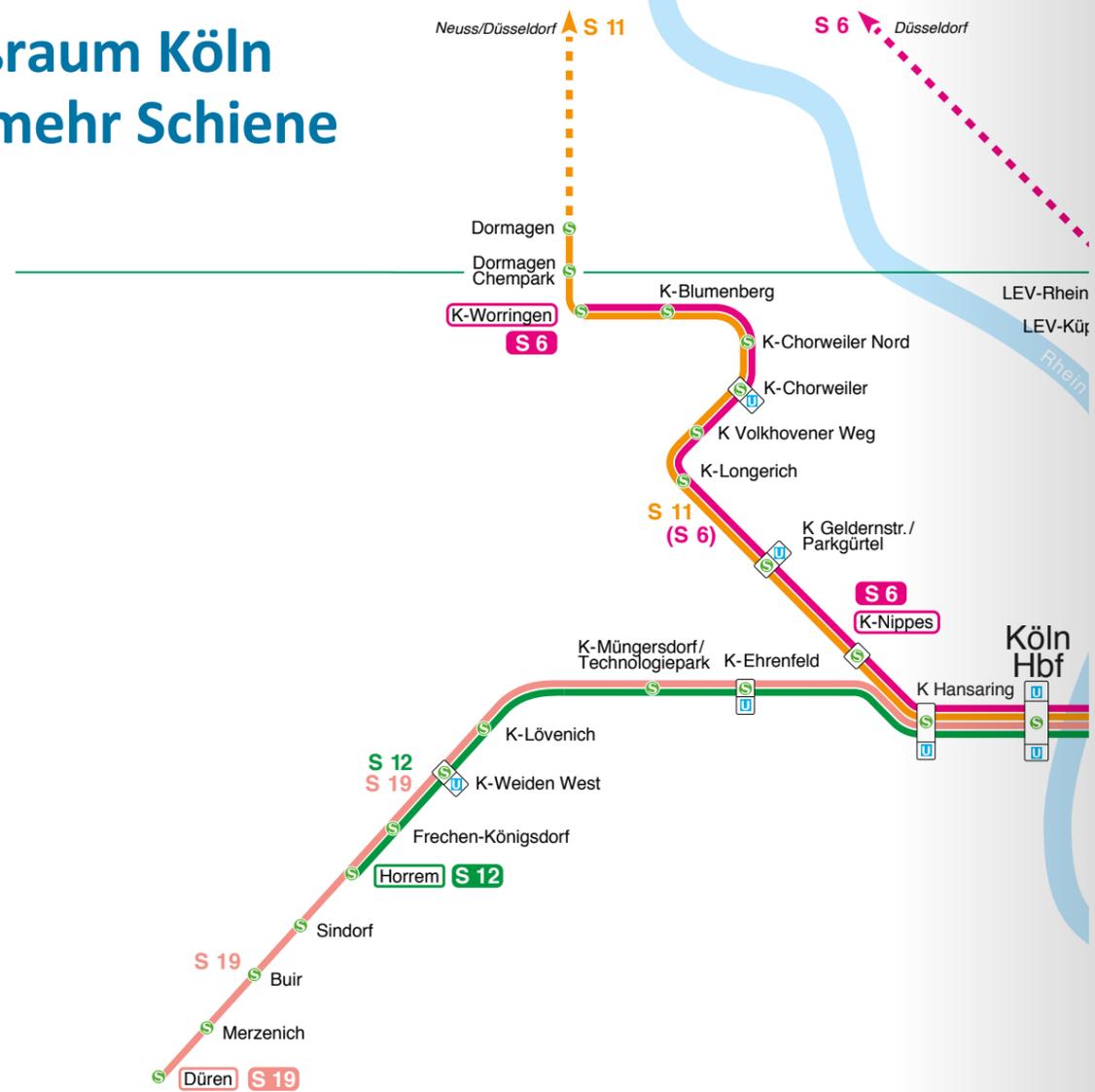


(in Gramm CO₂ pro Personenkilometer, 2019)

Quelle: www.allianz-pro-schiene.de

DAS AKTUELLE STRECKENNETZ DER S-BAHN KÖLN

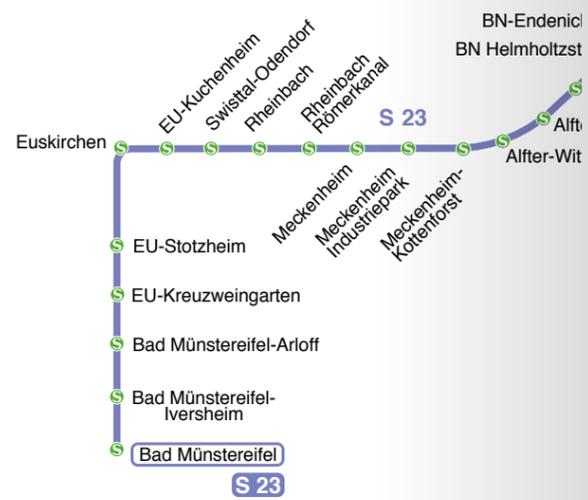
Der Großraum Köln braucht mehr Schiene



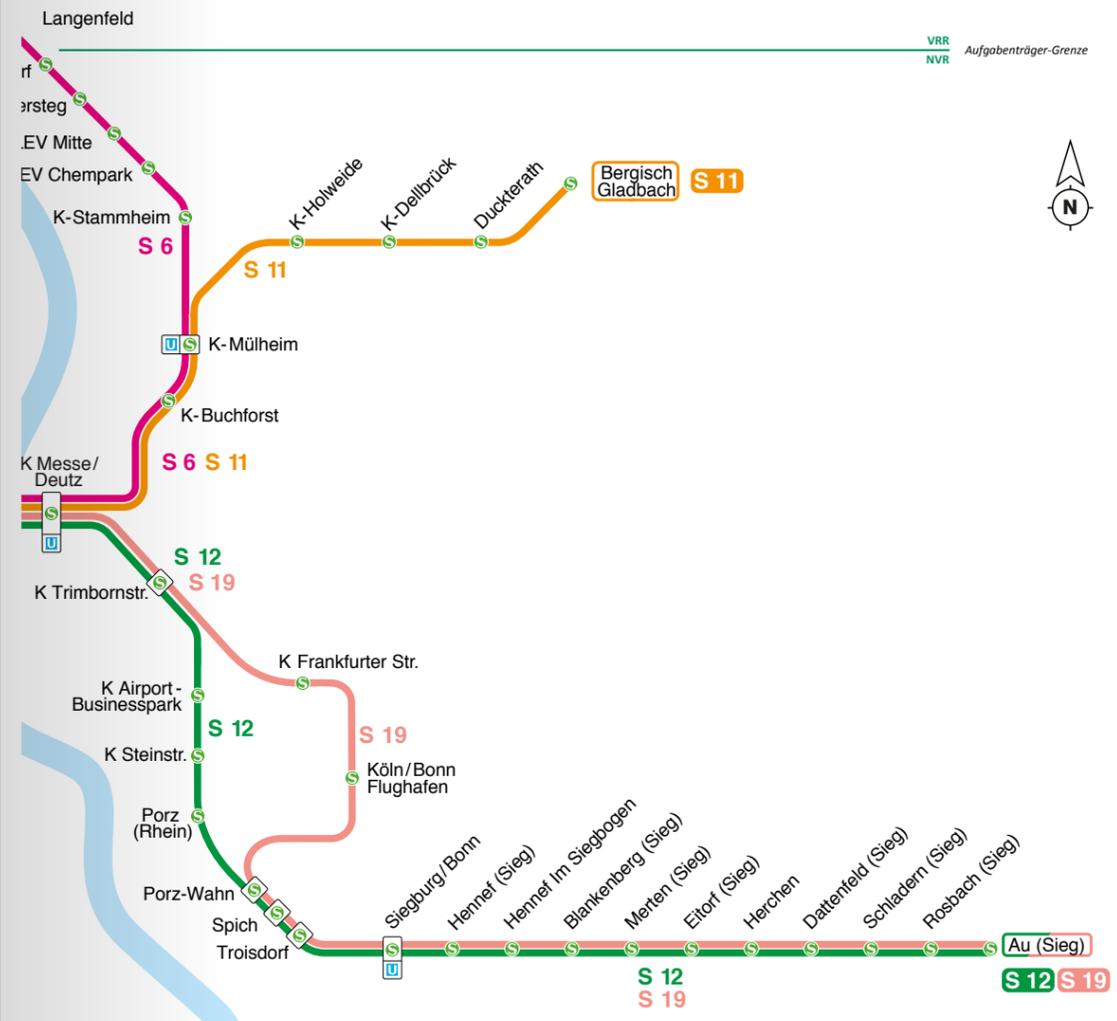
© Nahverkehr Rheinland

- S 23 S-Bahn
- Endstation
- Übergang zur Stadtbahn
- Grenze Aufgabenträger
- Bestehende Station

DI E I N F O R M A T I O N S D E S I G N E R



VRR
NVR Aufgabenträger-Grenze



Das Kölner S-Bahn-Netz heute

Das heute bestehende Gesamtnetz bietet insgesamt zu wenig Kapazitäten, um die vor der Corona-Pandemie stark gestiegene Zahl an Fahrgästen zu befördern. Kapazitätsengpässe gehen auch zu Lasten der Zuverlässigkeit, beispielsweise weil sich bei eingleisigen Streckenabschnitten Verspätungen auf andere Züge übertragen. Es verkehren fünf S-Bahn-Linien im Bahnknoten Köln. Das Netz (bestehende S-Bahn- und Regionalbahn-Linien) ist auf maximal 29.000 Fahrgäste pro Stunde ausgelegt. Auf der Kölner S-Bahn-Stammstrecke zwischen Hansaring, Hauptbahnhof und Messe/Deutz sind derzeit in der Hauptverkehrszeit bis zu zwölf S-Bahnen sowie bis zu vier Regionalbahnen pro Stunde und Richtung unterwegs. Die dichtest mögliche Zugfolge ist derzeit ein 3,3-Minuten-Takt – zu wenig, um den Mobilitätsbedürfnissen der Fahrgäste in Zukunft gerecht zu werden.

DAS ZUKUNFTSNETZ VISION 2030+ DES NAHVERKEHR RHEINLAND

Der Großraum Köln bekommt mehr Schiene

Schritt für Schritt zum Netz der Zukunft

Mit der Vision 2030+ des NVR wird für Köln das S-Bahn-Netz der Zukunft geschaffen. Schritt für Schritt setzt das Ausbauprojekt an den neuralgischen Punkten des Schienennetzes an und beseitigt bestehende Engpässe. Diese „minimalinvasiven“ Eingriffe haben maximalen Effekt auf die Kapazitäten der S-Bahn – und schonen die Nerven der Anwohnerinnen und Anwohner. 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.



Mehr Züge für Köln und die Region

Der Ausbau der S-Bahn Köln schafft die Kapazitäten auf der Schiene, die für die perspektivisch wieder steigende Zahl an Fahrgästen benötigt werden. Künftig können 57.000 Fahrgäste pro Stunde gleichzeitig mit der S-Bahn fahren – das sind doppelt so viele wie heute.

Deutlich mehr Kapazitäten wird es in der Hauptverkehrszeit auf der Stammstrecke zwischen Köln Hansaring, Köln Hauptbahnhof und Köln Messe/Deutz geben. Dort werden künftig pro Stunde und Richtung 24 S-Bahnen statt aktuell zwölf unterwegs sein. Dies bedeutet de facto einen 2,5-Minuten-Takt. Möglich machen das die Aufrüstung der Strecke mit einer leistungsfähigeren Leit- und Sicherungstechnik und der Bau eines zusätzlichen Bahnsteigs mit zwei neuen S-Bahn-Gleisen im Hauptbahnhof sowie am Bahnhof Köln Messe/Deutz.

DAS S-BAHN-NETZ DER ZUKUNFT



Zuverlässigkeit für die Region und Europa

Auf vielen Strecken im Bahnknoten Köln teilen sich Fern-, Güter- und Regionalverkehr die Schienen, sodass diese sich oft gegenseitig behindern. Durch die Ausbauprojekte wird die S-Bahn, die an allen Stationen hält, auf eigene Gleise gesetzt, was sie von den schnelleren Fern- und Regionalzügen trennt. Diese Entflechtung sorgt für mehr Zuverlässigkeit und weniger Verspätungen im gesamten Bahnknoten – und darüber hinaus. Denn in den meistens überlasteten Bahnknoten entstehen regelmäßig Verspätungen und Zugausfälle, die sich durch die enge Verzahnung des deutschen und europäischen Schienennetzes bis weit über die Region und die Landesgrenze hinaus ausweiten können. Dadurch hat der Ausbau der S-Bahn Köln nicht nur regionale und nationale Bedeutung, sondern sogar europäische.

WIE KOMMT DER AUSBAU DER S-BAHN KÖLN VORAN?

In der Fortschrittstabelle finden Sie alles Wissenswerte zu den einzelnen geplanten Ausbauprojekten der S-Bahn im Knoten Köln: Wie sieht die Situation heute auf den Strecken aus, was ist konkret beim Ausbau geplant und in welchem Planungsstadium befinden sich die Projekte aktuell? Scannen Sie dafür einfach den QR-Code bei der Linie, die Sie interessiert.

Zukünftige S-Bahn-Linie	Alle Infos	Machbarkeitsstudie	Grundlagenermittlung & Vorplanung	Entwurfsplanung & Genehmigungsplanung	Planfeststellungsverfahren	Im Bau
S 6 Essen Hbf – Leverkusen – Köln Hbf – Pulheim – Mönchengladbach		✓				
S 10 Köln-Worringen – Köln Hbf – Bergisch Gladbach		✓	✓	🕒		
S 11 Düsseldorf Flughafen Terminal – Köln-Worringen – Köln Hbf – Bergisch Gladbach inkl. Ausbau der S-Bahn-Stammstrecke		✓	✓	🕒		
S 12 Bedburg (Erft) – Köln Hbf – Troisdorf – Au (Sieg)		✓	🕒			
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: Köln Hbf – Hürth-Kalscheuren – Euskirchen – Kall		✓	🕒			
S 16 Langenfeld – Leverkusen-Mitte – Köln Hbf – Köln Süd – Köln/Bonn Flughafen – Au (Sieg)		✓				
S 17 Köln-Kalk West – Köln Hbf – Hürth-Kalscheuren – Bonn Hbf		✓				
S 23 Bad Münstereifel – Euskirchen – Bonn Hbf – Bonn-Mehlem		✓				
Westspange (S 15, S 16, S 17) Hürth-Kalscheuren – Köln Hansaring		✓	🕒			

Scan mich!

Hier geht's zum Video der S-13-Brückenverlegung



SCHALLSCHUTZ

Wie aus Lärm Ruhe wird

Wo gebaut wird, ist es auch mal laut. Da macht der Ausbau der S-Bahn Köln keine Ausnahme. Aber die gute Nachricht ist: Wo gebaut wird, ist es hinterher in der Regel leiser als zuvor – denn mit dem S-Bahn-Ausbau kommt der Schallschutz.

Für das Verständnis, wo und wie Schallschutzmaßnahmen umgesetzt werden, ist es wichtig zu wissen: Schallschutz bei Neu- und Ausbauprojekten ist gesetzlich vorgeschrieben – er liegt nicht im Ermessen der Deutschen Bahn (DB). Das Bundes-Immissionsschutzgesetz legt fest, dass Schallschutzmaßnahmen immer dann verpflichtend sind, wenn bestimmte Grenzwerte überschritten werden. Auch der Umfang der Schallschutzmaßnahmen ist einheitlich gesetzlich geregelt. Die DB müsste deshalb auch dann Schallschutzmaßnahmen umsetzen, wenn Anwohnerinnen und Anwohner – aus welchen Gründen auch immer – kein Interesse daran hätten. Der Schutz bezieht sich dabei formal auf das Gebäude, denn Anwohnerinnen und Anwohner können wechseln.

Lärmvorsorge versus Lärmsanierung

In Deutschland gibt es zwei ganz unterschiedliche Wege, wie Schallschutz an Bahnschienen realisiert wird – mit der Lärmvorsorge oder über die Lärmsanierung. Beim Neu- und Ausbau von Schienenwegen

ist der vorsorgende Schutz vor Verkehrslärm im Bundes-Immissionsschutzgesetz geregelt. Wird eine Strecke neu gebaut oder erfolgt eine wesentliche Änderung an der Strecke, zum Beispiel wenn die Position der Gleise deutlich verändert wird, greift die Lärmvorsorge.

Lärmvorsorge hat das Ziel, Anwohnerinnen und Anwohner sowie die Umwelt vor entstehendem Lärm zu schützen.

Für existierende Strecken – das Bestandsnetz – gilt das Gesetz aber nicht. Für Anwohnende an Bestandsstrecken, an denen keine wesentlichen Änderungen vorgenommen werden, bedeutet das: Sie haben keinen Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen. Um die Lärmsituation auch hier zu verbessern, hat die Bundesregierung das freiwillige Programm der „Lärmsanierung“ ins Leben gerufen.

Bei der Lärmsanierung haben Strecken Priorität, die besonders stark belastet sind – beispielsweise die Rheinschiene, auf der auch nachts viele Güterzüge fahren. Das Verkehrsaufkommen bei S 11 und Erftbahn (RB 38) ist deutlich geringer. Deshalb sind die beiden Linien nicht in diesem Programm zur Lärmsanierung enthalten. Das bedeutet konkret:

Nur dort, wo die Strecke ausgebaut wird, ist die erste Voraussetzung für Schallschutzmaßnahmen erfüllt.

Lärmbelastung wird gerechnet, nicht gemessen

Die zweite Voraussetzung für Schallschutzmaßnahmen ist, dass die Grenzwerte für Lärmbelastung überschritten werden. Diese Grenzwerte sind vom Gesetzgeber in der Bundes-Immissionsschutzverordnung geregelt, die immer wieder aktualisiert wird. Dabei ist zu beachten: Es gibt nicht den einen Grenzwert, sondern verschiedene Grenzwerte, die nach Art der Bebauung entlang der Schienenstrecken gestaffelt sind – und auch Tag- und Nachtzeiten spielen eine Rolle (siehe Artikel auf Seite 23).

Um zu gewährleisten, dass deutschlandweit dieselben Standards eingehalten werden, regelt die Bundes-Immissionsschutzverordnung auch die Methode, wie die Schallwerte ermittelt werden. Häufig nehmen Anwohnerinnen und Anwohner an, dass ein Expertenteam vorbeikommt und die Schallentwicklung an ihrem Haus misst. Das ist nicht der Fall.

Maßgeblich ist nicht die aktuelle Lärmsituation, sondern die zukünftige Situation nach Abschluss der Ausbaumaßnahmen.

Deshalb werden in Schallschutzgutachten die Werte gerechnet und nicht gemessen. Gutachten, die diesen gesetzlichen Vorgaben zur Methodik entsprechen, werden schalltechnische Untersuchung genannt. (Mehr Informationen zur schalltechnischen Untersuchung der S 11 im Artikel auf Seite 24.)

Zum Einsatz kommt ein standardisiertes, dreidimensionales Berechnungsmodell, für das zunächst alle Häuser und alle topografischen Besonderheiten entlang einer Strecke erfasst werden. Das Programm kann auf dieser Basis für jedes Gebäude ausrechnen, wie hoch die Schallbelastung künftig sein wird. Auch der Wind wird berücksichtigt: Bei der Berechnung gehen die Fachleute zugunsten der Anwohnerinnen und Anwohner immer von einer sogenannten Mitwindwetterlage aus, also von einem Wind, der von der Bahnstrecke Richtung Gebäude weht.

Abwägung von Wirksamkeit und Kosten

Im nächsten Schritt entwickeln die Gutachterinnen und Gutachter die notwendigen Schallschutzmaßnahmen für alle Stellen, an denen die Grenzwerte überschritten werden. Das Ziel ist klar: Die Schallschutzmaßnahmen müssen so geplant werden, dass die aktuell gültigen Grenzwerte nach Abschluss eines Ausbauprojekts eingehalten werden. Unklar ist zu diesem Zeitpunkt aber noch, wie die Schallschutzmaßnahmen genau aussehen. Denn es gibt unterschiedliche Wege, um den Lärm zu senken, beispielsweise durch Schallschutzwände entlang der Schienen (aktiver Schallschutz) oder durch schalldämmende

Maßnahmen an den einzelnen Gebäuden (passiver Schallschutz, siehe Artikel auf Seite 22).

Als nächstes prüfen die Fachleute – erneut mit computergestützten Rechenmodellen – die akustische Wirksamkeit unterschiedlicher Varianten von Schallschutzmaßnahmen. Dabei geht es zum Beispiel darum, ob eine zwei Meter hohe Schallschutzwand ausreicht oder ob sie vier Meter hoch sein muss, um die Grenzwerte einzuhalten. Bei ihren Vorschlägen müssen die Fachleute die Kosten berücksichtigen – dazu sind sie gesetzlich verpflichtet.

Die Kosten der Maßnahmen müssen in einem angemessenen Verhältnis zur Wirksamkeit stehen.

Als Grundlage für ihre Entscheidung dienen den Fachleuten unter anderem Vorgaben des Eisenbahn-Bundesamtes sowie Urteile und Beschlüsse des Bundesverwaltungsgerichts.



Aspekte wie beispielsweise das Farbkonzept von Schallschutzwänden stimmt die DB mit den Kommunen ab. Aber auch hier gilt: Da der Schallschutz mit Steuermitteln finanziert wird, muss sich die DB an die Gebote der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit halten. Wenn die Kommunen kreative Ideen haben, die teurer sind, müssen sie sich an den Kosten beteiligen. Das gilt etwa, wenn ein Schallschutzwall anstatt einer -wand gewünscht ist: Der Wall ist begrünbar, aber wesentlich teurer und hat außerdem einen deutlich höheren Flächenbedarf.

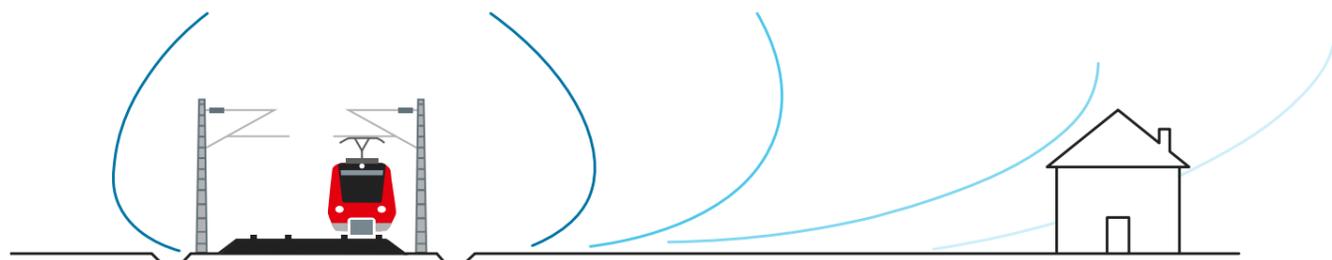
Entscheidung trifft das Eisenbahn-Bundesamt

Die endgültige Entscheidung über die Art der Schallschutzmaßnahmen treffen nicht die Gutachterinnen und Gutachter. Sie müssen die Berechnungen nachvollziehbar aufbereiten und geben eine Empfehlung für passende Maßnahmen ab. Das letzte Wort hat die Genehmigungsbehörde im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens. Im Fall des Ausbaus der S-Bahn nach Bergisch Gladbach handelt es sich um das Eisenbahn-Bundesamt. Diese Entscheidung ist Teil des Planfeststellungsbeschlusses, der quasi einer Baugenehmigung für das Projekt entspricht.

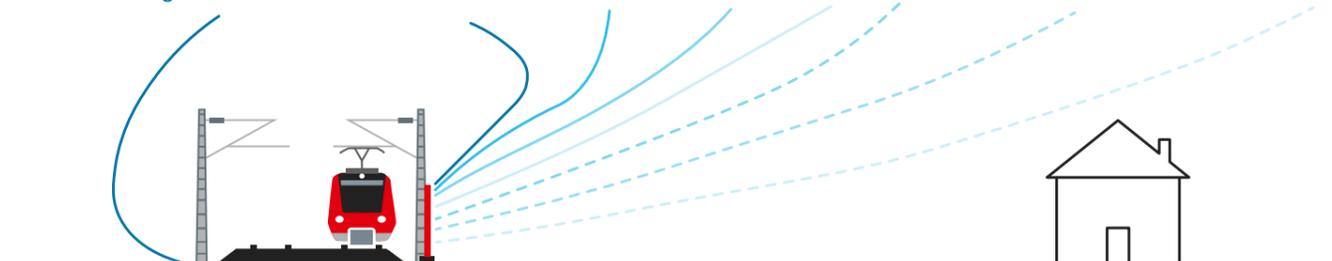
SCHALLSCHUTZ

Aktiv oder passiv: Welcher Schallschutz kommt zum Einsatz?

Schallausbreitung ohne Schallschutzwand



Schallausbreitung mit Schallschutzwand



Vergleich der Schallausbreitung: Die Linien beschreiben die Verteilung gleicher Schalldruckpegel (Isophone).

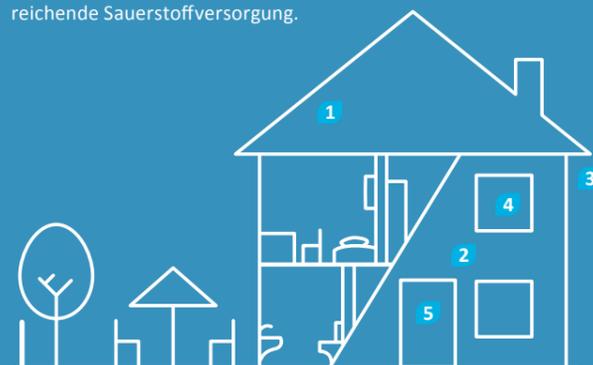
PASSIVE SCHALLSCHUTZMAßNAHMEN

Schalldämmung der Gebäudehülle

Haustüren, Fenster, Rollladenkästen, Außenwände, Dach (falls sich dort ein Wohnraum befindet)

Geräuschloses Belüftungssystem

sorgt auch bei geschlossenen Fenstern für ausreichende Sauerstoffversorgung.



1 + 2 Dämmung von Außenwänden und Dach, 3 Dämmlüfter, 4 Schallschutzfenster, 5 Schallschutztüren

Aktiver Schallschutz

Am besten lässt sich Schall nahe an der Quelle eindämmen. Zum aktiven Schallschutz gehören alle Maßnahmen, die direkt an der Bahnstrecke ansetzen. In erster Linie geht es dabei um den Bau von Schallschutzwänden, aber auch die Glättung von Schienenoberflächen ist eine Möglichkeit, um den Lärm zu mindern. Grundsätzlich haben solche aktiven Schallschutzmaßnahmen Priorität, da sie in der Regel die effektiveren und zugleich kostengünstigeren Methoden sind, beispielsweise weil so auch Außenflächen wie Balkone oder Terrassen geschützt werden.

Passiver Schallschutz

Hier geht es um schalltechnische Verbesserungen direkt an den Gebäuden. Dazu zählen die Dämmung der Außenwände oder Fassaden, aber auch Lüfter und spezielle Fenster. Passiver Schallschutz kommt zum Einsatz, wenn aktive Maßnahmen aus technischen, wirtschaftlichen oder topografischen Gründen nicht realisierbar sind oder wenn ihre Wirkung nicht ausreicht, um die gesetzlich vorgeschriebenen Immissionsgrenzwerte einzuhalten.

Welchen Einfluss haben Anwohnerinnen und Anwohner?

Die meisten Menschen, die entlang von Bahnstrecken wohnen, freuen sich über den Bau von Schallschutzwänden. Es kommt aber auch vor, dass Anwohnerinnen und Anwohner den geplanten Schutzmaßnahmen kritisch gegenüberstehen, beispielsweise weil Schallschutzwände den Schattenwurf auf ihrem Grundstück vergrößern oder die Aussicht

beeinträchtigen. Doch sowohl der Entscheidungsspielraum der Planungsfachleute als auch die Einflussmöglichkeiten der Bürgerinnen und Bürger sind sehr beschränkt. Da Schallschutz gesetzlich vorgeschrieben ist, müssen schützende Maßnahmen in jedem Fall umgesetzt werden, wenn Grenzwerte überschritten werden – selbst wenn Anwohnerinnen und Anwohner freiwillig auf Lärmschutz verzichten möchten.

Bei der Festlegung der Schallschutzmaßnahmen versuchen die Planerinnen und Planer, Aspekte wie das Stadtbild, die Verschattung von Grundstücken oder den Wegfall von Parkplätzen zu berücksichtigen. Bei der Abwägung muss sich die DB aber an die gesetzlichen Vorgaben halten. Und die sind eindeutig: Schallschutz genießt rechtlich die höchste Priorität. Zugunsten der Einhaltung von Lärmgrenzwerten muss also

letztendlich weniger Parkraum ebenso akzeptiert werden wie Schattenwurf oder ein veränderter Ausblick.

Die DB kann auch nicht einfach aktive Schallschutzmaßnahmen durch passiven Schallschutz ersetzen, selbst wenn Anwohnerinnen und Anwohner dies wünschen. Die Planungsteams müssen sich an die gesetzlich geforderte Verhältnismäßigkeit halten: Die Kosten einer Schallschutzmaßnahme müssen angemessen zu ihrer Wirksamkeit sein. Wirksam heißt, dass je investiertem Euro ein größtmöglicher Nutzen realisiert wird. Da passive Schallschutzmaßnahmen in der Regel deutlich teurer sind, ist Schalldämmung an Gebäuden meist kein geeigneter Ersatz für Schallschutzwände.

SCHALLSCHUTZ

So leise muss es sein

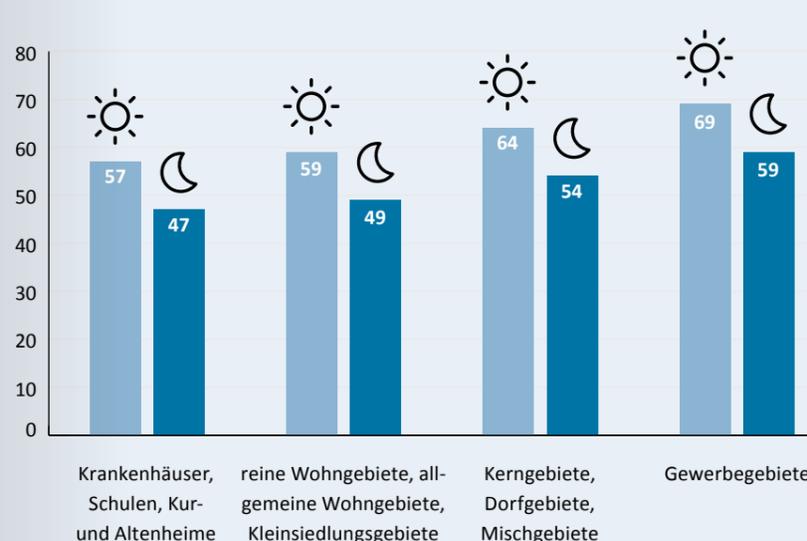
Die Bundes-Immissionsschutzverordnung definiert detailliert die Grenzwerte, die für Ausbaustrecken gelten.

Die Grenzwerte sind nach Art der Bebauung entlang einer Schienenstrecke gestaffelt, beispielsweise danach, ob es sich um reine Wohngebiete handelt, um Gewerbegebiete oder um Gebäude mit besonderem Schutzwert wie Krankenhäuser oder Schulen. Für die Nachtstunden gelten niedrigere Grenzwerte als für den Tag. Die verwendete Messgröße sind Dezibel (dB(A)). Ein Wert von 0 dB(A) entspricht der Hörschwelle, ab der das menschliche Gehör einen Ton gerade noch wahrnehmen kann. Die Schmerzgrenze liegt bei 120 dB(A). Eine Erhöhung um 10 dB(A) wird von Menschen als Verdopplung der Lautstärke wahrgenommen.

Ein Geräusch mit 40 dB(A) ist also nicht doppelt so laut wie eines mit 20 dB(A), sondern viermal so laut.

Die Berechnung der Schallentwicklung nach der aktuellen Bundes-Immissionsschutzverordnung berücksichtigt eine Vielzahl von Faktoren, darunter die Fahrzeugart, die Länge und Geschwindigkeit der Züge, die Art der Bremsen, die zulässige Streckengeschwindigkeit und die Taktung der Züge. Der aus all diesen Faktoren berechnete Geräuschpegel wird anschließend mit den aktuell gültigen Immissionsgrenzwerten abgeglichen. Liegt der berechnete Pegel über dem Grenzwert, sind Schallschutzmaßnahmen notwendig.

Immissionsgrenzwerte in dB(A) bei der Lärmvorsorge (tags/nachts)

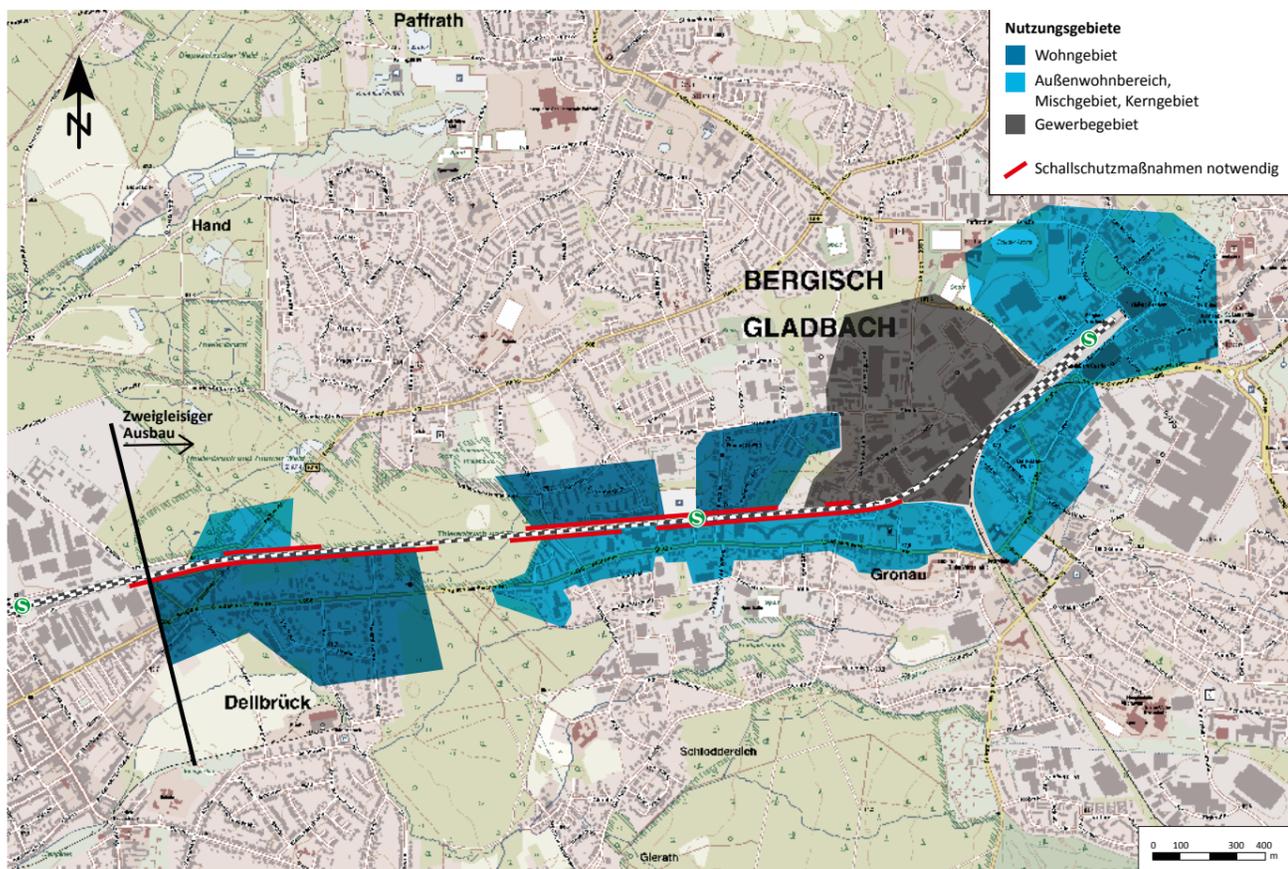


Zum Vergleich: Schallereignisse und deren Schallpegel



SCHALLSCHUTZ

Schalltechnische Untersuchung S 11: Vorläufige Ergebnisse



Die schalltechnische Untersuchung zum Ausbau der S 11 zwischen Köln-Dellbrück und Bergisch Gladbach ist weitgehend abgeschlossen. Feststehen bereits die Abschnitte, an denen Schallschutz notwendig ist. Derzeit wird noch ausgearbeitet, wie genau die Schallschutzmaßnahmen entlang der Strecke aussehen werden.

Der Abschnitt Köln-Dellbrück – Bergisch Gladbach soll von derzeit einem Gleis auf zwei Gleise ausgebaut werden. Damit wird die erste Voraussetzung für Lärmvorsorgemaßnahmen erfüllt: Es handelt sich um eine wesentliche Änderung von Schienenwegen. Anders sieht es im Abschnitt zwischen Köln-Mülheim und Köln-Dellbrück aus. Hier sind bereits zwei Gleise vorhanden und die Strecke bleibt weitgehend im heutigen Zustand, abgesehen vom barrierefreien Ausbau der Kölner Stationen Holweide und Dellbrück. Das stellt keine wesentliche Änderung dar und entsprechend besteht auch kein Anspruch auf Schallschutz.

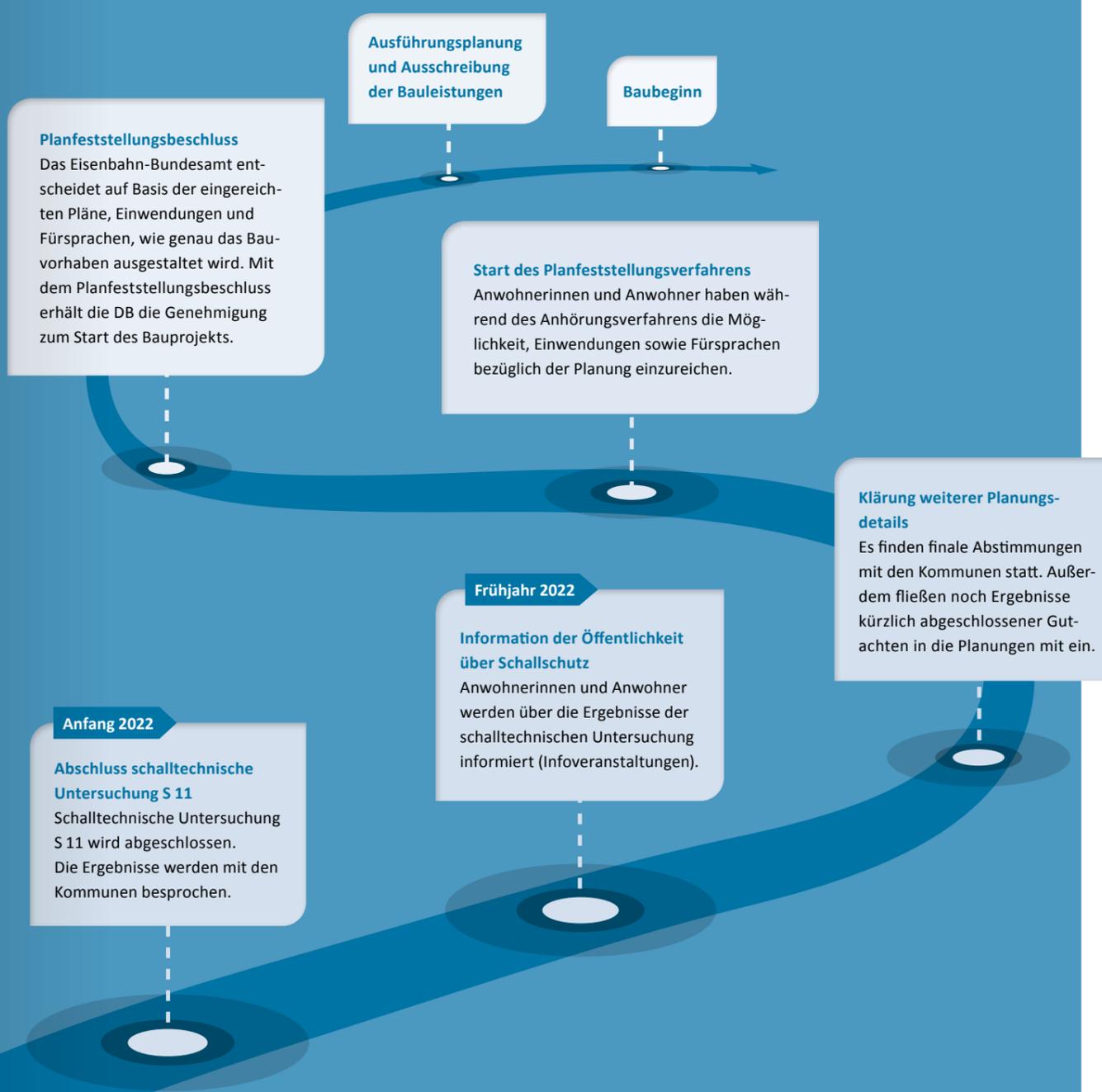
Grob zusammengefasst ergibt die schalltechnische Untersuchung folgendes Bild: Nördlich der 5,25 Kilometer langen Bahnstrecke

Köln-Dellbrück – Bergisch Gladbach werden auf rund 1,3 Kilometern die Grenzwerte überschritten, südlich davon auf etwa 2,2 Kilometern. Entsprechend der Lärmvorsorge sind dort Schallschutzmaßnahmen notwendig. Darunter fallen sämtliche Gebiete mit Wohnbebauung. Derzeit arbeiten die Fachleute noch aus, wie genau der Schallschutz entlang der Strecke aussehen wird, beispielsweise wie hoch Schallschutzwände sein müssen und wo gegebenenfalls passiver Schallschutz notwendig ist. Diese Ergebnisse werden dann den zuständigen Behörden der Städte Köln und Bergisch Gladbach sowie den Anwohnerinnen und Anwohnern entlang der Strecke vorgestellt.



SCHALLSCHUTZ

Das sind die nächsten Schritte bei der S 11



Planfeststellungsbeschluss
Das Eisenbahn-Bundesamt entscheidet auf Basis der eingereichten Pläne, Einwendungen und Fürsprachen, wie genau das Bauvorhaben ausgestaltet wird. Mit dem Planfeststellungsbeschluss erhält die DB die Genehmigung zum Start des Bauprojekts.

Start des Planfeststellungsverfahrens
Anwohnerinnen und Anwohner haben während des Anhörungsverfahrens die Möglichkeit, Einwendungen sowie Fürsprachen bezüglich der Planung einzureichen.

Klärung weiterer Planungsdetails
Es finden finale Abstimmungen mit den Kommunen statt. Außerdem fließen noch Ergebnisse kürzlich abgeschlossener Gutachten in die Planungen mit ein.

Frühjahr 2022
Information der Öffentlichkeit über Schallschutz
Anwohnerinnen und Anwohner werden über die Ergebnisse der schalltechnischen Untersuchung informiert (Infoveranstaltungen).

Anfang 2022
Abschluss schalltechnische Untersuchung S 11
Schalltechnische Untersuchung S 11 wird abgeschlossen. Die Ergebnisse werden mit den Kommunen besprochen.

Ausführungsplanung und Ausschreibung der Bauleistungen

Baubeginn



HAUPTBAHNHOF KÖLN

Neues Gesicht am Breslauer Platz

Der Kölner Hauptbahnhof bekommt eine neue Fassade: Die Nordseite zum Breslauer Platz hin wird im Zuge des S-Bahn-Ausbaus umgestaltet. Eine hochkarätig besetzte Jury hat nach einem mehrmonatigen Auswahlverfahren bekannt gegeben, wie die Fassade einmal aussehen soll. Den Zuschlag erhielt das Architekturbüro J. MAYER H. und Partner aus Berlin.

ÜBERSICHTSPLÄNE



Ansicht 1:1.000

Blick vom Breslauer Platz auf die Nordseite des Kölner Hauptbahnhofs



Dachbegrünung ist Highlight des Siegerentwurfs

Anlass für die Neugestaltung der Fassade ist der Bau eines zusätzlichen Mittelbahnsteigs mit zwei Gleisen für die S-Bahn nördlich der bereits bestehenden S-Bahn-Gleise 10 und 11 am Breslauer Platz. Nach Abschluss der Arbeiten an der Fassade wird die Nordseite des Hauptbahnhofs ein völlig neues Gesicht zeigen. Denn mit dem Siegerentwurf entsteht eine durchgehend offene Gestaltung entlang der gesamten Nordseite. Die Fassade greift Elemente des angrenzenden KVB-Eingangs gestalterisch auf und fügt sich so in das Gesamtbild am Breslauer Platz ein. Es entsteht ein Arkadengang, der zusätzlichen Wetterschutz bietet. Ein besonderes Highlight ist außerdem die mögliche Dachbegrünung der Fassade.

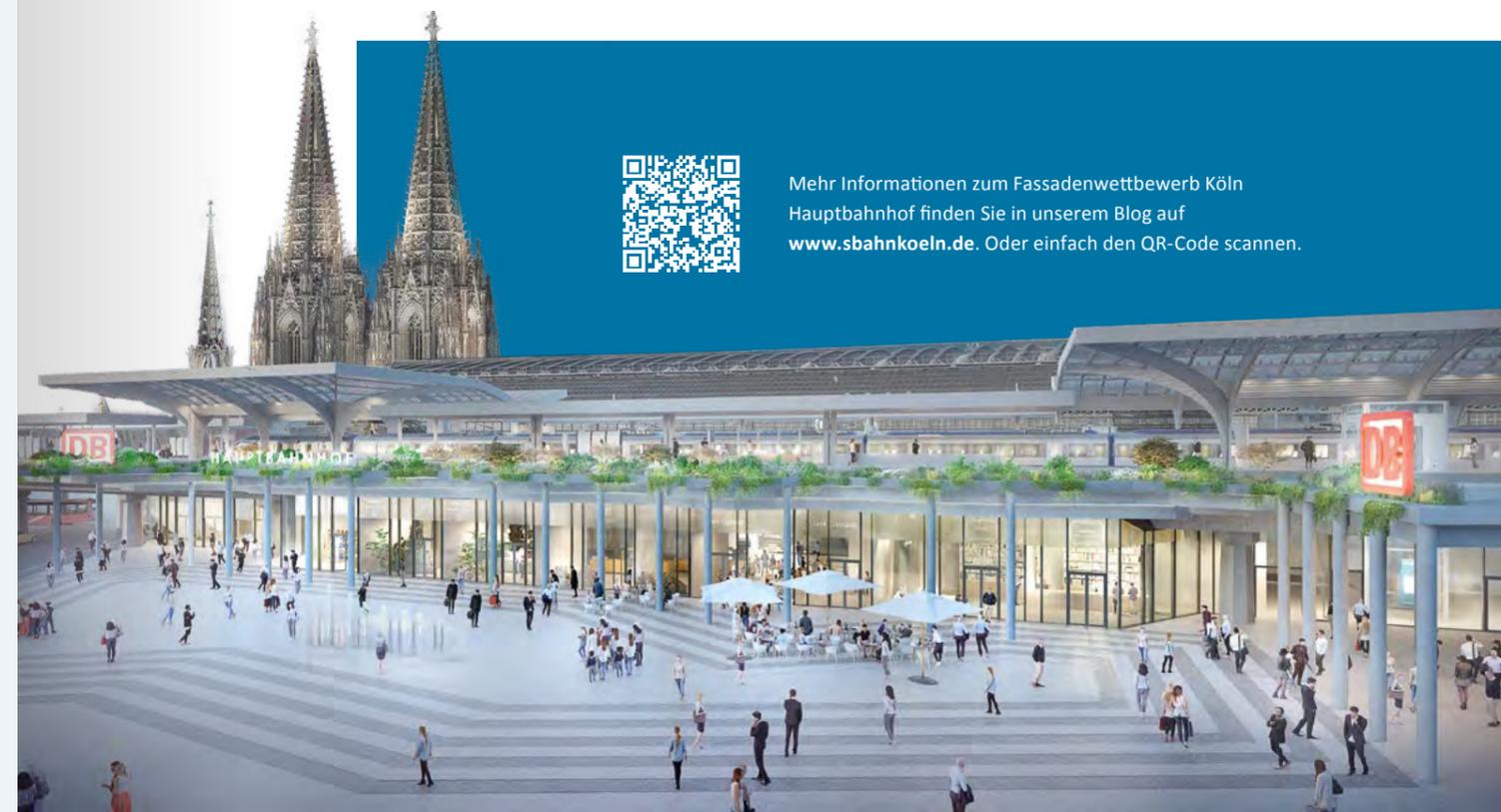
„Durch die besondere Architektur entsteht ein ganz neuer städtebaulicher Akzent: Die begrünte Dachkonstruktion ist klimafreundlich, einladend und offen – genauso wie auch unsere Stadt ist“, freute sich Henriette Reker, die Oberbürgermeisterin der Stadt Köln, bei der Vorstellung des Siegerentwurfs.

AUBENANSICHTEN



Siegerentwurf kommt aus Berlin

Insgesamt wurden drei Architekturbüros beauftragt, einen Gestaltungsentwurf zu erstellen. Diese Entwürfe hat eine Jury untersucht, die aus Vertreterinnen und Vertretern der Projektpartner DB, Stadt Köln und NVR sowie unabhängigen Architekturoberinnen und -experten bestand. Neben funktionalen und städtebaulichen Aspekten flossen auch Aspekte der Nachhaltigkeit in das Urteil der Jury ein. Mit der getroffenen Entscheidung für den Entwurf des Berliner Architekturbüros J. MAYER H. und Partner ging der Gestaltungswettbewerb für die Fassade am Breslauer Platz Ende Juli 2021 zu Ende.



Mehr Informationen zum Fassadenwettbewerb Köln Hauptbahnhof finden Sie in unserem Blog auf www.sbahnkoeln.de. Oder einfach den QR-Code scannen.

IM GESPRÄCH

Interview mit NRW-Verkehrsministerin Ina Brandes

Seit Ende Oktober 2021 ist Ina Brandes die neue Verkehrsministerin des Landes Nordrhein-Westfalen. Die 44-jährige gebürtige Dortmunderin hat sich einen Namen als international erfahrene Baumanagerin gemacht. Im Interview erzählt Ministerin Brandes, wo sie aktuell die größten Herausforderungen in der Verkehrspolitik sieht, welche Schwerpunkte sie in ihrer Arbeit setzen möchte und welche Bedeutung der Ausbau der S-Bahn Köln für sie hat.

Durch Ihre jahrelange berufliche Erfahrung haben Sie selbst erlebt, vor welchen Herausforderungen die Verkehrspolitik steht. Wo sehen Sie aktuell die größten?

Wir müssen unser Mobilitätsverhalten ändern, wenn wir das Klima retten wollen. Das gelingt nur, wenn das Angebot stimmt. Mobilität muss komfortabel und sicher sein. Dann steigen die Menschen auch um vom Auto in den Bus, die Bahn oder aufs Rad. Deswegen stecken wir seit 2017 Rekordsummen in den Erhalt und Ausbau von Bus und Bahn, haben ein eigenes Fahrradgesetz eingeführt, damit der Ausbau von Radwegen beschleunigt wird, und wir arbeiten daran, verschiedene Verkehrsmittel besser miteinander zu vernetzen. So nutzen wir die Chancen der Digitalisierung.

Wir müssen zugleich deutlich schneller werden bei Planung, Genehmigung und Bau von Verkehrsinfrastruktur. Dafür setzen wir uns auch beim Bund ein. Wir sehen gerade beim Wiederaufbau in den Flutgebieten, was alles möglich ist und wie schnell wir sein können, wenn alle an einem Strang ziehen. Ein Faktor für mehr Tempo ist sicherlich der Einsatz neuer, innovativer Bautechniken. Auf den ersten Blick sind die vielleicht etwas teurer. Betrachtet man aber den volkswirtschaftlichen Nutzen von schnellem Bauen, dann sieht die Rechnung ganz anders aus.

Welche Schwerpunkte setzen Sie für sich in der Verkehrspolitik für Nordrhein-Westfalen?

Ich stehe für eine Politik, in der alle Verkehrsteilnehmer gleichrangig gesehen werden. Jeder von uns ist doch mal Fußgänger, mal Radfahrer, fährt auch Bahn und Auto. Gute Mobilität geht nur, wenn wir jedes Verkehrsmittel mit seinen Stärken stärken. Viele richtige Weichen wurden seit 2017 gestellt. Das setze ich fort und schiebe weiter an. Beim Thema Schiene haben wir zum Beispiel kürzlich unsere 2019 gestartete ÖPNV-Offensive um satte 50 Prozent erhöht: Damit stehen jetzt bis zum Jahr 2031 rund drei Milliarden Euro zur Stärkung von Bus und Bahn bereit.

Gute Mobilität geht nur, wenn wir jedes Verkehrsmittel mit seinen Stärken stärken.

Mit dem Geld sollen zum Beispiel mehr Verbindungen zwischen Städten und Gemeinden finanziert werden und der Ausbau bestehender Linien geht weiter voran. Im Gebiet des NVR wird



unter anderem der Takt der RB 28 von Düren nach Euskirchen auf einen Stundentakt erhöht. Und wir stellen deutlich mehr Geld für Sicherheitspersonal in den Bahnen und für eine verbesserte Baustellenkommunikation bereit.

Welche Rolle spielt aus Ihrer Sicht der Ausbau der S-Bahn im Knoten Köln für Nordrhein-Westfalen?

Köln ist einer der wichtigsten Verkehrsknotenpunkte in Nordrhein-Westfalen. Das Schienennetz in und um Köln ist hoch

Damit ebnen wir den Weg für den Ausbau dieses neuralgischen Knotenpunkts. Die Westspange ist auch die Grundvoraussetzung für die Umsetzung weiterer Schienenausbauprojekte im Rheinischen Revier, die im Zuge des Strukturwandels zu mehr Wachstum und Beschäftigung in der Region beitragen werden. Kurzum: Mit dem Ausbau der „Westspange Köln“ sowie der Investitionen in digitale Infrastrukturen und in neue Züge können wir den Menschen in Nordrhein-Westfalen ein besseres Angebot machen. So wird Deutschland wieder Bahnland.

Wie groß ist die Chance, Sie einmal im Zug zu treffen: Fahren Sie auch als Ministerin ab und an mit der Bahn?

Aber natürlich! Ich habe auch den neuen eTarif „eezy.nrw“ ausprobiert und war damit in Köln unterwegs. Es ist wirklich so einfach, wie es klingt: tippen, einsteigen, losfahren, fertig. Mit „eezy.nrw“ gibt es erstmalig einen verbundübergreifenden elektronischen Tarif für Bus und Bahn, bei dem Fahrten per App gebucht und per Luftlinienkilometer abgerechnet werden. Tarifgrenzen spielen keine Rolle mehr. Das Land Nordrhein-Westfalen unterstützt den Start des eTarifs – übrigens bundesweit der erste dieser Art – mit 100 Millionen Euro. Ich bin sicher, dass wir damit besonders viele Gelegenheitskunden ansprechen werden, die sich keine Gedanken um Tarifstrukturen machen wollen.

Der Ausbau des Bahnknotens Köln ist entscheidend für die Entwicklung des öffentlichen Nahverkehrs in Nordrhein-Westfalen.

ausgelastet. Einige Gleise müssen gleichzeitig für S-Bahn, Regionalbahn, Intercity und Güterzug genutzt werden. Deshalb ist der Ausbau des Bahnknotens Köln ganz entscheidend für die Entwicklung des öffentlichen Nahverkehrs in der Metropolregion selbst und für Nordrhein-Westfalen. Das Land unterstützt die Umsetzung der „Westspange Köln“ mit bis zu 900 Millionen Euro.

KURZ BERICHTET

Verkehrsgutachten Bergheim

Nach dem Ausbau der Erftbahn (RB 38) zur S-Bahn-Linie 12 werden die Züge zukünftig alle 20 Minuten zwischen Bedburg und Köln unterwegs sein, anstatt momentan halbstündlich zwischen Bedburg und Horrem und mit einer stündlichen Durchbindung nach Köln. Für die weitere Planung wurde mithilfe eines Gutachtens untersucht, wie sich der zukünftig deutlich dichtere S-Bahn-Takt auf die Schließzeiten an den drei Bahnübergängen Aachener Straße, Chaunyring und Lechenicher Straße im Stadtteil Bergheim-Zieverich auswirkt. Das unabhängige Gutachten wurde von der DB Netz AG in enger Abstimmung mit der Stadt Bergheim in Auftrag gegeben.

Das Gutachten kommt zu dem Schluss, dass die künftige S-Bahn nur geringe Auswirkungen auf den Straßenverkehr in Bergheim hat. Derzeit sind die Schranken an den drei Bahnübergängen insgesamt im Schnitt rund 5 Minuten pro Stunde unten; mit der neuen S 12 erhöht sich die Schließzeit nur geringfügig. Laut Gutachten sind damit keine signifikant größeren Rückstaus als bisher zu erwarten. Der Bau von Eisenbahn- oder Straßenüberführungen ist nicht nötig.

Haltepunkt Zieverich auch künftig an gewohnter Stelle

Das Verkehrsgutachten kommt außerdem zu dem Schluss, dass der bisherige Standort des Haltepunkts Zieverich an der Lechenicher Straße „klar und deutlich als Vorzugsvariante empfohlen wird“. Die Erschließung des Stadtteils werde hier besser gewährleistet. Untersucht wurde auch ein alternativer Standort nahe des Kreishauses weiter östlich.

Eine Verlegung würde bedeuten, dass im Westen deutlich mehr Menschen schlechter angebunden wären. Bei der Bürgerbeteiligung vor gut zwei Jahren hatte es ungefähr gleich viel Beifall wie Ablehnung für eine Verlegung des Haltepunkts in Richtung Kreishaus beziehungsweise für den Erhalt des jetzigen Standortes an der Lechenicher Straße gegeben.

Der Kreisausschuss im Rhein-Erft-Kreis hat dafür gestimmt, der Empfehlung des Verkehrsgutachtens zu folgen und den Haltepunkt Bergheim-Zieverich am jetzigen Standort zu belassen. Damit sowohl das Kreishaus sowie die nahegelegenen Schulen von einer guten Anbindung an die S-Bahn profitieren, empfiehlt das Gutachten außerdem die Errichtung einer neuen Fuß- und Radwegbrücke über die Erft. Diese Option wird von der Stadt Bergheim derzeit geprüft.

Die DB wird in Zieverich einen neuen Bahnsteig bauen, der von den S-Bahnen aus beiden Richtungen angefahren wird. Derzeit gibt es noch zwei Bahnsteige rechts und links der Lechenicher Straße. Der neue Bahnsteig wird so gebaut, dass ein stufenfreier Einstieg in die S-Bahn möglich ist.

Mit den Ergebnissen des Verkehrsgutachtens ist die Vorplanung beim Ausbau der Erftbahn (RB 38) abgeschlossen. Als nächster Schritt folgt eine detaillierte Ausarbeitung der Pläne, die durch das Investitionsgesetz Kohleregionen finanziert wird.



Mehr Informationen zu dem Verkehrsgutachten gibt es im Blog unter www.sbahnkoeln.de. Oder einfach den QR-Code scannen.



KURZ BERICHTET

Drei S-Bahn-Linien für Bergisch Gladbach

Der Nahverkehr Rheinland (NVR) wird in Zukunft zwischen Köln und Bergisch Gladbach in der Hauptverkehrszeit einen annähernden 5-Minuten-Takt bestellen. Möglich machen das zwei neue S-Bahn-Linien, die S 10 und die S 14, die die S 11 künftig ergänzen werden. Ursprünglich geplant war eine Verdichtung des Takts von derzeit 20 Minuten auf 10 Minuten. Doch angesichts ambitionierter Klimaschutzziele und des weiter steigenden Verkehrsaufkommens wird der NVR das Angebot nach dem geplanten S-Bahn-Ausbau noch weiter stärken. Statt derzeit drei werden in Zukunft in der Hauptverkehrszeit neun S-Bahnen pro Stunde und Richtung fahren.

Die neue S 10 wird künftig zwischen Köln-Worringen und Bergisch Gladbach verkehren und bildet gemeinsam mit der S 11 (Düsseldorf – Köln – Bergisch Gladbach) einen 10-Minuten-Takt auf dieser Strecke. Die ebenfalls neue S 14 wird die beiden Linien in der Hauptverkehrszeit (wochentags von circa 6 bis 9 Uhr und circa 16 bis 19 Uhr) verstärken und zwischen Köln-Nippes und Bergisch Gladbach verkehren.

Ausbau der Strecke ist Voraussetzung für Taktverdichtung

Ermöglicht wird die neue Taktverdichtung mit den geplanten Ausbaumaßnahmen zwischen Köln und Bergisch Gladbach. Sie werden die Strecke entscheidend leistungsfähiger machen und

die Betriebsqualität auf der verspätungsanfälligen Linie deutlich verbessern. Aktuell kann bei Verspätungen der eingleisige Abschnitt oft nicht in Richtung Bergisch Gladbach befahren werden, da er schon durch eine entgegenkommende S-Bahn blockiert wird. Immer wieder müssen S-Bahnen vorzeitig in Köln-Dellbrück wenden. Die Folge: Fahrgäste von und nach Bergisch Gladbach müssen dann weitere 20 Minuten auf die nächste S-Bahn warten.

Ebenfalls von zentraler Bedeutung ist die Erweiterung des Bahnhofs Bergisch Gladbach um drei weitere Bahnsteigkanten. Dadurch wird garantiert, dass in Bergisch Gladbach für die nächste Fahrt immer eine S-Bahn bereitsteht. Erweitert werden außerdem der Haltepunkt Duckterath, der Bahnhof Köln Messe/Deutz und der Kölner Hauptbahnhof. Sie bekommen jeweils einen weiteren S-Bahnsteig. Die Haltepunkte Duckterath, Dellbrück und Holweide werden zudem barrierefrei ausgebaut. In Köln-Kalk entsteht ein ganz neuer Haltepunkt für die S-Bahn.



Mehr Informationen zu den neuen S-Bahn-Linien gibt es im Blog unter www.sbahnkoeln.de. Oder einfach den QR-Code scannen.



Das Kommunikationsteam von NVR und DB bei der Eröffnung der Wanderausstellung in Bergheim



Mehr Informationen zum Kommunikationsteam gibt es im Blog unter www.sbahnkoeln.de. Oder einfach den QR-Code scannen.

DAS KOMMUNIKATIONSTEAM HINTER DEM AUSBAUPROJEKT STELLT SICH VOR

Dolmetschen in Sachen Bürgerbeteiligung

Mit den Ausbauprojekten auf der S 11 und der Erftbahn (RB 38) hat das Land Nordrhein-Westfalen Neuland betreten: Nie zuvor wurden die Bürgerinnen und Bürger so frühzeitig und umfangreich in Bauplanungen auf der Schiene miteinbezogen. Im Spannungsfeld von Planungsrecht und Erwartungen der Öffentlichkeit organisiert ein Team von Kommunikationsfachleuten die Bürgerbeteiligung. Ein Blick hinter die Kulissen.

Ob man täglich mit der Bahn zur Arbeit pendelt, direkt an einer Bahnstrecke wohnt oder ob man sich ehrenamtlich für den Naturschutz einsetzt: Die Perspektiven auf Schienenausbauprojekte können ganz unterschiedlich sein. Berücksichtigt werden müssen sie allesamt. Diesen Leitgedanken gab es zwar schon vor den Ausbauprojekten auf der S 11 und der Erftbahn (RB 38); so ist eine Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger bei Infrastrukturprojekten schon lange gesetzlich vorgeschrieben. Bisher war dies aber erst im Rahmen des sogenannten Planfeststellungsverfahrens der Fall, also erst, wenn die Planungen bereits weit fortgeschritten sind.

Neue Wege beim Ausbau der S 11 und der Erftbahn (RB 38)

Beim Ausbau der S 11 und der Erftbahn (RB 38) wollten die Verantwortlichen neue Wege gehen. „Bei diesen Projekten war bei allen Projektträgern – dem Ministerium für Verkehr des Landes

NRW, dem Nahverkehr Rheinland und der Deutschen Bahn – von Anfang an der Wunsch da, bereits während der Planungsarbeit in Dialog mit Bürgerinnen und Bürgern zu treten“, erzählt Bianca Achilles, Leiterin der Stabsstelle Rheinisches Revier und Regionale Kooperationen beim Nahverkehr Rheinland (NVR)/Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS). „Aus diesem Wunsch heraus wurden der Ausbau zum Modellprojekt des neu gegründeten Bündnisses für Mobilität und die Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern ganz nach oben auf die Agenda gesetzt. Damit wollen wir sicherstellen, dass die Menschen möglichst umfassend miteinbezogen werden und nicht erst dann, wenn alle wesentlichen Entscheidungen bereits getroffen wurden.“ Bianca Achilles ist Teil des Projektteams, das diese frühzeitige Beteiligung organisiert hat und auch sonst alle Kommunikationsaktivitäten rund um die Ausbauprojekte verantwortet.

Vollendete Planung versus frühzeitige Beteiligung

„Mit dem neuen Ansatz der frühzeitigen Beteiligung mussten wir zwei Welten in Einklang bringen“, erklärt Verena Müller. Sie arbeitet bei der DB Netz AG, ist zuständig für Stakeholdermanagement und Öffentlichkeitsarbeit in Köln und ebenfalls Teil des Projektteams. „Einerseits die Welt der Planenden, die mit komplexen Plänen und Modellen arbeiten. Hier sind Genauigkeit und Detailtiefe gefragt. Und andererseits die berechnete Erwartung der Öffentlichkeit, möglichst früh und umfassend informiert zu werden.“



Die Krux dabei ist, dass man sich während der Planungsarbeit noch auf unsicherem Terrain befindet: Es gibt nicht den einen Zeitpunkt, zu dem alle Erkenntnisse vorliegen, die für die Planungsarbeit relevant sind.“ Dies ist ein dynamischer Prozess: Die Planerinnen und Planer starten mit den Grundlagen, doch im Verlauf kommen immer wieder neue Erkenntnisse aus Gutachten auf den Tisch, zum Beispiel zur Verkehrssituation oder zum Schallschutz. Die fließen dann wiederum in die Planungen ein und ändern sie gegebenenfalls. Vieles, was das Team der Öffentlichkeit zum aktuellen Planungsstand mitteilt, ist deshalb vorläufig und kann sich im Detail noch einmal ändern. Das ist eine der größten Herausforderungen bei frühzeitiger Bürgerbeteiligung.

Kommunikationsteam als Vermittler zwischen Innen- und Außenperspektive

Als Hauptaufgabe des Kommunikationsteams sehen Achilles und Müller, nach innen und außen gleichermaßen den Ton zu treffen. „Letztlich sind wir Dolmetscherinnen: von Planungsdeutsch in All-

tagsdeutsch und zurück“, sagt Verena Müller. „Für unsere Fachleute in der Planungsabteilung ist das manchmal etwas anstrengend. Aber sie haben auch den Ehrgeiz, ihre Arbeit anschaulich zu erklären. Wir bringen immer wieder die Frage ein: Versteht das auch jemand ohne Vorwissen und ohne Ingenieurstudium?“

„Auf der anderen Seite müssen wir der Öffentlichkeit auch aufzeigen, welchen Zwängen wir an vielen Stellen unterworfen sind, ob rechtlicher, finanzieller oder baulicher Art“, ergänzt Bianca Achilles. „Deshalb kann auch nicht jeder Wunsch der Bürgerinnen und Bürger in den Planungen berücksichtigt werden. Auch das muss man der Öffentlichkeit erklären. Eine Aufgabe, die nicht immer ganz leicht ist.“

Modellprojekte setzen Maßstäbe für künftige Beteiligungen

Wenn man Achilles und Müller nach ihrer Einschätzung fragt, ob frühzeitige Bürgerbeteiligung auch für kommende Schieneninfrastrukturprojekte mitgedacht werden sollte, ist die Antwort eindeutig: „Ganz unbedingt“, betont Bianca Achilles. „Wir alle betrachten das Modellprojekt als Erfolg. Im Zuge der Bürgerbeteiligung haben wir viele wertvolle Hinweise bekommen, unter anderem an welchen Haltepunkten wir noch weiter in Richtung Barrierefreiheit denken müssen. Teilweise konnten wir die Anregungen noch in die Planungen aufnehmen. Die am Ausbauprojekt interessierten Menschen wiederum konnten ihre Sorgen und Anmerkungen direkt bei den Projektverantwortlichen loswerden.“

Wir bauen ja nicht zum Selbstzweck, sondern für die Fahrgäste und Menschen vor Ort. Das sehe ich als den Kern unserer Arbeit.

Und sie haben gemerkt, dass sie wirklich Einfluss nehmen und die Planung mit ihrer Ortskenntnis verbessern können. Das ist es schließlich, worauf es ankommt: Wir bauen ja nicht zum Selbstzweck, sondern für die Fahrgäste und Menschen vor Ort. Das sehe ich als den Kern unserer Arbeit.“



Verena Müller, zuständig für Stakeholdermanagement und Öffentlichkeitsarbeit in Köln bei der DB Netz AG



Bianca Achilles, Leiterin der Stabsstelle Rheinisches Revier und Regionale Kooperationen beim NVR/VRS



DUCKTERTH

Neuer Look für die Station

Bevor der Haltepunkt Duckterath in einigen Jahren barrierefrei ausgebaut wird, gibt ihm Street Art an den Treppenaufgängen schon heute ein neues, freundlicheres Gesicht. Die Neugestaltung übernahmen Auszubildende der Kreishandwerkerschaft Bergisches Land gemeinsam mit einem Graffiti-Künstler sowie Jugendliche der Katholischen Jugendagentur Rhein-Berg.

„Da muss mehr Farbe her“, dachte sich ein breites Bündnis, unter anderem bestehend aus Nahverkehr Rheinland (NVR) und DB Station&Service, das sich für die Neugestaltung des Haltepunkts Duckterath zusammengetan hat. Ziel des Bündnisses war es, die Station optisch aufzuwerten und so die Aufenthaltsqualität zu steigern.

Gestaltet wurden je zwei Flächen an den Treppenaufgängen zum Bahnsteig. Den Treppenaufgang zur Franz-Hitze-Straße hin nahmen sich fünf Auszubildende gemeinsam mit dem Graffiti-Künstler Mark Roberz vor und wählten unter anderem die Naturgebiete Diepeschraath und Thielenbruch als Motive, die sich in und um Duckterath befinden.

Auf der gegenüberliegenden Wandseite, zur Damaschkestraße hin, gestalteten Jugendliche der Katholischen Jugendagentur die Fläche. Sie entschieden sich für Motive aus der Geschichte Duckteraths sowie für bekannte Gebäude des Stadtteils und seiner Umgebung.

Graffiti-Kunst trägt zum Schutz vor Schmierereien bei

Die neuen Kunstwerke geben dem Haltepunkt Duckterath nicht nur ein freundlicheres Gesicht. Erfahrungen bei vergleichbaren Aktionen haben gezeigt, dass aufwendige Graffitis auch vor illegalen Schmierereien schützen. So hat es in der Vergangenheit bereits ähnliche Maßnahmen an anderen SPNV-Stationen gegeben, wie 2018 in Köln-Ehrenfeld, wo ein großes Kunst-Graffiti in der Unterführung entstanden ist.

Haltepunkt Duckterath zukünftig barrierefrei

Im Zuge der Ausbauarbeiten entlang der Bahnstrecke zwischen Köln-Dellbrück und Bergisch Gladbach entsteht an der Nordseite der Station Duckterath ein zusätzlicher Bahnsteig, der zukünftig einen barrierefreien Ein- und Ausstieg ermöglichen wird. Der bestehende Bahnsteig südlich der Gleise wird ebenfalls barrierefrei ausgebaut. Außerdem stellt zwischen Franz-Hitze-Straße und Damaschkestraße eine neue Fußgängerrampe in Zukunft einen barrierefreien Zugang vom P+R-Parkplatz zum Bahnsteig her.

Die Infrastruktur vor der eigenen Haustür beflügelte bei den Jugendlichen die Kreativität. Die Neugestaltung des Haltepunkts wurde Ende September mit einem Pressetermin vor Ort abgeschlossen.



Mehr Informationen und Fotos zur Umgestaltung des Haltepunkts gibt es im Blog unter www.sbahnkoeln.de. Oder einfach den QR-Code scannen.

Alles rund um den S-Bahn-Ausbau Köln



Jetzt
abonnieren auf
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.

Stand: Dezember 2021

Bildnachweise

Titel © gettyimages.com / Westend61
S. 4 / 5 © Landtag NRW / Bernd Schälte
S. 14 © Deutsche Bahn AG / Patrick Kuschfeld,
Adobe Stock / chungking,
S. 17 © Adobe Stock / pattilabelle, Andreas,
Mustafa Kurnaz
S. 21 © Adobe Stock / kurgu128
S. 26 / 27 © J. MAYER H.
S. 29 © VM NRW / Ralph Sondermann
S. 31 © DB Regio, Deutsche Bahn AG /
Uwe Miethe

S. 35 © Kreishandwerkerschaft Bergisches
Land / Katrin Rehse, Katholische
Jugendagentur Rhein-Berg /
Manuela Muth

S. 36 © iStock.com / golibo

Andere Bilder © NVR / Smilla Dankert, DB Netz
AG, Kompetenzcenter Marketing NRW

 **Klimaneutral**
Druckprodukt
ClimatePartner.com/10831-2112-1003

 **MIX**
Papier aus verantwortungsvollen Quellen
FSC® C105688
www.fsc.org