



avv



Der Knoten Köln auf dem Weg in die Zukunft

Über- und Ausblick zum
Infrastrukturausbau



„ Eine eigene Schiene für die S-Bahn kann nur gut sein.“

Interview mit dem Minister für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen, Oliver Krischer

Herr Minister Krischer, Sie sind in der Aachener Region zu Hause. Spüren Sie und Ihre Nachbar*innen die Auswirkungen des Nadelöhrs Knoten Köln?

Absolut. Wenn es die Terminlage zulässt, fahre ich gerne mit der Bahn, auch auf der Strecke Düren – Köln. Dabei treffen mich die Verspätungen und Zugausfälle wie alle Pendelnden. Der Ausbau und die Modernisierung unserer Infrastruktur ist die wichtigste Stellschraube für ein besseres Angebot in der Region. Die andere Herausforderung ist der Fachkräftemangel in der Branche, dem wir in Nordrhein-Westfalen mit einer Offensive für weitere 700 Ausbildungsplätze für Lokführerinnen und Lokführer begegnen.



Welche Bedeutung hat der Knoten Köln?

Eine sehr wichtige in vielerlei Hinsicht. Mit 1.300 Zugfahrten und 180.000 ein- und aussteigenden Fahrgästen täglich ist dieses Drehkreuz nicht nur für den Schienenpersonenverkehr zentral. Auch die für den Güterverkehr elementaren Strecken aus Belgien und den Niederlanden führen dort vorbei bis nach Italien. Wenn es hier einmal stockt und zu Verspätungen kommt, zieht sich das durch das gesamte deutsche und internationale Schienennetz. Wenn wir mehr Güter auf die Schiene bringen wollen, muss der Knoten leistungsfähiger werden. Damit fördern wir die Verkehrswende und den Klimaschutz.

Wie bewerten Sie den Ansatz, den Knoten nicht in einem „Rundumschlag“, sondern schrittweise zu ertüchtigen?

Für einen der wichtigsten Verkehrsknotenpunkte in Nordrhein-Westfalen und darüber hinaus ist dies die technisch richtige Strategie. Schon allein wegen der innerstädtischen Lage des Hauptbahnhofs und der vielen Zulaufstrecken kann der Ausbau nicht als eine einzelne große Maßnahme umgesetzt werden. So bleibt der Betrieb auch während der Bauphasen weitgehend erhalten und jede Maßnahme für sich bildet ein kleines Puzzleteil, das schon erste Verbesserungen bringt.

Kern des Ausbaus im Knoten Köln ist die Trennung der Verkehre.

Besonders die konkurrierende Nutzung der Gleise für Nahverkehrs-, Regional-, Hochgeschwindigkeits- und Güterzüge machen den Knoten Köln zum Engpass. Schnellere und langsamere Verkehre durch eine eigene Infrastruktur voneinander zu trennen, bedeutet weniger notwendige Überholungen des Nah- durch den Fernverkehr, eine geringere Störanfälligkeit und für den Fall, dass doch mal umdisponiert werden muss, mehr Ausweichmöglichkeiten und damit eine höhere Flexibilität. Eine eigene Schiene für die S-Bahn kann nur gut sein.

Freuen Sie sich auf das neue Zeitalter für den Knoten Köln?

Ich bin überzeugt, dass sich im Verkehr erhebliche Potenziale für mehr Klimaschutz heben lassen. Die Betriebsqualität ist dabei elementar. Der Ausbau des Bahnknoten Köln wird spürbare Verbesserungen für Pendlerinnen und Pendler bringen und mehr Platz auf der Schiene auch für Güter- und Fernverkehr schaffen. Daher: Ja, ich freue mich, wenn die Region einen leistungsfähigen Knoten haben wird, den sie braucht und den sie verdient.



Mehr Infos zum Ausbau sowie zum Zielnetz 2040 unter [wir.gorheinland.com/ausbau/bahnknoten-koeln](https://www.gorheinland.com/ausbau/bahnknoten-koeln)



Ausbau Knoten Köln: Umsetzung der Maßnahmen

Zukünftiger Ausbau der Infrastruktur

Um das S-Bahn-Netz in der Metropolregion Rheinland zu erweitern und fit für die Zukunft zu machen, sind eine ganze Reihe von Maßnahmen zum Ausbau der Infrastruktur erforderlich. Einen Überblick zum aktuellen Stand der Projekte bietet die folgende Tabelle.



Linie – Verlauf mit Ausbauprojekt	Machbarkeitsstudie	Grundlagenermittlung & Vorplanung	Entwurfsplanung & Genehmigungsplanung	Planfeststellungsverfahren	Bau
S 6 Essen – Leverkusen – Köln Hbf – Köln-Müngersdorf – Pulheim – Mönchengladbach	bereits durchgeführt	in Durchführung	-	-	-
S10 Köln-Worringen – Köln Hbf – Bergisch Gladbach	bereits durchgeführt	bereits durchgeführt	bereits durchgeführt	in Durchführung	-
S11 / Stammstrecke (Düsseldorf →) Köln-Worringen – Köln Hbf – Bergisch Gladbach	bereits durchgeführt	bereits durchgeführt	bereits durchgeführt	in Durchführung	-
S12 Bedburg (Erft) – Horrem – Köln Hbf – Au (Sieg)	bereits durchgeführt	bereits durchgeführt	in Durchführung	-	-
S13: 1. Teil Fertigstellung 2026 (Troisdorf bis Beuel) Düren – Köln Hbf – Köln / Bonn Flughafen – Troisdorf – Bonn-Oberkassel	bereits durchgeführt	bereits durchgeführt	bereits durchgeführt	bereits durchgeführt	in Durchführung
S14 Horrem – Köln Hbf – Bergisch Gladbach	bereits durchgeführt	bereits durchgeführt	bereits durchgeführt	in Durchführung	-
S15 (Oberbergische Bahn) 1. Teilabschnitt: Köln Hbf – Köln Frankfurter Straße – Gummersbach – Marienheide	bereits durchgeführt	-	-	-	-
S15 (Eifel) 2. Teilabschnitt: Köln Hbf – Hürth-Kalscheuren – Euskirchen – Kall	bereits durchgeführt	in Durchführung	-	-	-
S16 Langenfeld – Leverkusen-Mitte – Köln Hbf – Köln Süd – Köln Frankfurter Straße – Köln/Bonn Flughafen – Au (Sieg)	bereits durchgeführt	-	-	-	-
S17 Nord (rechtsrheinisch) Köln-Kalk West – Opladen	bereits durchgeführt	-	-	-	-
S17 Süd (linksrheinisch) Köln-Kalk West – Köln Hbf – Hürth-Kalscheuren – Bonn Hbf	bereits durchgeführt	-	-	-	-
Westspange (S15 / S16 / S17) Köln Hansaring – Hürth-Kalscheuren	bereits durchgeführt	in Durchführung	-	-	-
S 23 Bad Münstereifel – Bonn Hbf – Bonn Mehlem	bereits durchgeführt	-	-	-	-
Eifelstrecken Elektrifizierung Eifelstrecke, Erfttal- und Voreifelbahn	bereits durchgeführt	bereits durchgeführt	in Durchführung	-	in Durchführung
RRX Rheinland, Ruhrgebiet, Westfalen	bereits durchgeführt	in Durchführung	in Durchführung	in Durchführung	in Durchführung

Planungsschritte der Infrastrukturentwicklung und Förderung im SPNV

DER AUSBAU DES BAHNKNOTEN KÖLN IST VIEL MEHR ALS EIN INFRASTRUKTURPROJEKT – ER IST EINE INVESTITION IN DIE ZUKUNFT DER GESAMTEN REGION. DURCH DEN AUSBAU SCHAFFEN WIR EFFIZIENTERE VERKEHRSTRÖME UND DAMIT DIE VORAUSSETZUNG FÜR EINE NACHHALTIGE MOBILITÄT UND WIRTSCHAFTLICHES WACHSTUM.

Dr. Norbert Reinkober, Geschäftsführer go.Rheinland



Machbarkeitsstudie (MBS)

- Prüfung des Bedarfs eines Schienenausbaus
- Durchführung der Machbarkeitsuntersuchung (ggf. inklusive Raumanalyse und Betriebskonzept)

Finanzierungssicherung

Schließung einer Planungsvereinbarung, Finanzierung durch das ÖPNV-Gesetz NRW

Grundlagenermittlung und Vorplanung

(Leistungsphasen 1 + 2)

- Bestandsaufnahme und Zusammenführung vorhandener Planungsunterlagen
- Betrachtung möglicher Varianten des Streckenausbaus
- frühe Öffentlichkeitsbeteiligung

Finanzierungssicherung

Schließung einer Planungsvereinbarung, Finanzierung durch das ÖPNV-Gesetz NRW

Entwurfs- und Genehmigungsplanung

(Leistungsphasen 3 + 4)

- Erstellung detaillierter Unterlagen für den Planfeststellungsantrag
- Ingenieurbüros erarbeiten ein detailliertes und realisierbares Konzept
- Berechnung der Kosten
- Schließung einer Finanzierungsvereinbarung mit den Fördergebern
- Beteiligung von betroffenen Trägern öffentlicher Belange, Verbänden und Bürger*innen

Planfeststellungsverfahren

- Einreichung der Genehmigungsunterlagen beim Eisenbahn-Bundesamt (EBA)
- Prüfung und Veröffentlichung der Unterlagen durch das EBA mit Beteiligungsmöglichkeit betroffener Stakeholder (u.a. Träger öffentlicher Belange, Verbände und Bürger*innen)
- Abwägung vorgebrachter Einwendungen und ggf. Erteilung von Anpassungsaufträgen zum Vorhaben
- Das EBA erteilt den Planfeststellungsbeschluss, der das Bauvorhaben genehmigt

Ausführungsplanung, Vergabe, Bauphase, Objektbetreuung

(Leistungsphasen 5–9)

- Überführung der konzeptionellen Überlegungen in präzise Baupläne (inkl. Material, Kosten und Zeitabläufe)
- anschließende europaweite Ausschreibung und Vergabe des Projekts an Baufirmen
- Überwachung der Bauausführung
- regelmäßige Kontrollen nach Abschluss der Bauphase und Inbetriebnahme

DER AUSBAU DES BAHNKNOTEN KÖLN WIRD UNSEREN FAHRGÄSTEN MIT ZAHLREICHEN BAUARBEITEN EINIGES ZUMUTEN. DIE MODERNISIERUNG DER INFRASTRUKTUR IST JEDOCH ZWINGEND NOTWENDIG. NUR MIT ROBUSTEN UND ZUVERLÄSSIGEN ANLAGEN WERDEN WIR ES SCHAFFEN, NOCH MEHR MENSCHEN VOM VERKEHRSMITTEL BAHN ZU ÜBERZEUGEN UND SO GEMEINSAM DIE VERKEHRSWENDE ZU SCHAFFEN.

Jens Schäfer, Leiter Technik Portfolio Köln, DB InfraGO AG



Bleiben Sie auf dem Laufenden:
wir.gorheinland.com/medienportal/aktuelles

go.Rheinland GmbH

Deutzer Allee 4

50679 Köln

wir.gorheinland.com

Bildnachweis: © go.Rheinland/Smilla Dankert

1. Auflage

Stand: Juni 2025