



**Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft  
Seniorenleitung Köln**

## **Ausbau des Kölner Hauptbahnhofs beginnt spätestens 2030**



**Für den Ausbau des Hauptbahnhofs ist die U-Bahn-Station der KVB am Breslauer Platz schon vorbereitet. Der neue Bahnsteig in Deutz wird parallel geplant.**

836 Millionen Euro investieren der Bund und das Land in den Ausbau des Hauptbahnhofs und des Deutzer Bahnhofs, damit in Zukunft zehn statt fünf S-Bahn-Linien durch den Kölner Bahnknoten fahren können. Die Mittel stehen zur Verfügung. Baubeginn soll spätestens im Jahr 2030 sein. Zum Paket gehören der zweigleisige Ausbau der S-Bahn zwischen Bergisch Gladbach und Dellbrück und ein neuer S-Bahn-Haltepunkt Kalk-West auf dem ehemaligen CFK-Gelände. Auch der Bahnhof Bergisch Gladbach wird von einem Bahnsteig auf vier Bahnsteigkanten erweitert.

Wir beantworten die wichtigsten Fragen.

### **Der Hauptbahnhof wird um einen S-Bahnsteig erweitert. Was bedeutet das konkret?**

Der zusätzliche Bahnsteig mit zwei Gleisen entsteht am Breslauer Platz neben den Gleisen 10 und 11, auf denen die S-Bahn jetzt fährt. Er wird auf unterirdischen Brücken liegen. „Wir haben das beim Bau der U-Bahn-Station Breslauer Platz nach Absprachen mit der Stadt beim Bau der Nord-Süd-Stadtbahn bereits mitgeplant“, sagt Norbert Reinkober, Geschäftsführer des Verkehrsverbands go.Rheinland. „Wenn man heute in der Station steht, sieht man an der Decke große, runde Aussparungen, um die Stelzen für den Bahnsteig dort bauen zu können.“

### **Wann wird mit dem Bau begonnen?**

Spätestens im Jahr 2030. Grundvoraussetzung ist der Abbruch des Musical Domes, der 2028 erfolgen soll. Die Fläche wird für die Einrichtung der Baustelle gebraucht. Bei go.Rheinland und der DB InfraGo erwartet man, dass das Baurecht mit dem Planfeststellungsbeschluss im Sommer vorliegt. Dafür ist die Kölner Außenstelle des

Eisenbahnbundesamts zuständig. Dort heißt es auf Anfrage, eine zeitliche Perspektive könne man bislang nicht nennen. Das gilt auch für den Ausbau des Deutzer Bahnhofs.

### **Warum ist man bei go.Rheinland so optimistisch?**

Weil es im Vorfeld beider Planfeststellungsverfahren so gut wie keine Einwände gegeben hat. „Das läuft hervorragend. Es gibt bisher keine Verzögerungen durch angedrohte Klageverfahren“, sagt Reinkober.

### **Wie läuft die Zusammenarbeit mit der Stadt?**

Nach intensiven Gesprächen haben sich die Bahn und go.Rheinland entschieden, den Ausbau des Hauptbahnhofs unabhängig von den städtischen Planungen zur Neugestaltung des gesamten Areals am Breslauer Platz bis zum Rheinufer voranzutreiben. „Dazu ist das Tempo einfach zu unterschiedlich“, so Reinkober. Das gelte beispielsweise für die Radverkehrsplanung.

### **Was ist damit gemeint?**

Die Bahn will den Fahrradweg auf der Nordseite der Hohenzollernbrücke bis zum Barmer Platz auf der Nordseite des Deutzer Bahnhofs verlängern. Ob der Radweg auch Richtung Hauptbahnhof auf den Breslauer Platz führen wird, liege in städtischer Verantwortung. Bisher endet er an einer Treppe, die ans Rheinufer führt.

### **Wie wird der Bahnhof Messe/Deutz erweitert?**

Auf der Nordseite zur Köln-Messe. Im Vergleich zum Hauptbahnhof ist der Bahnsteigbau dort deutlich einfacher. Dort entsteht eine neue Stützwand, auf die der neue Bahnsteig gesetzt wird. Beim Deutzer Bahnhof, der durch seine Lage mit dem Tiefbahnsteig für den Fernverkehr Richtung Frankfurt und den Hochbahnsteigen bisher nicht komplett barrierefrei ist, wird sich das zumindest zu den S-Bahnsteigen ändern. Sie sind künftig mit Rolltreppen zu erreichen. „Alle Zugänge zum Deutzer Bahnhof barrierefrei auszustatten, ist leider nicht möglich“, sagt Reinkober. „Dazu sind einige Aufgänge zu eng.“

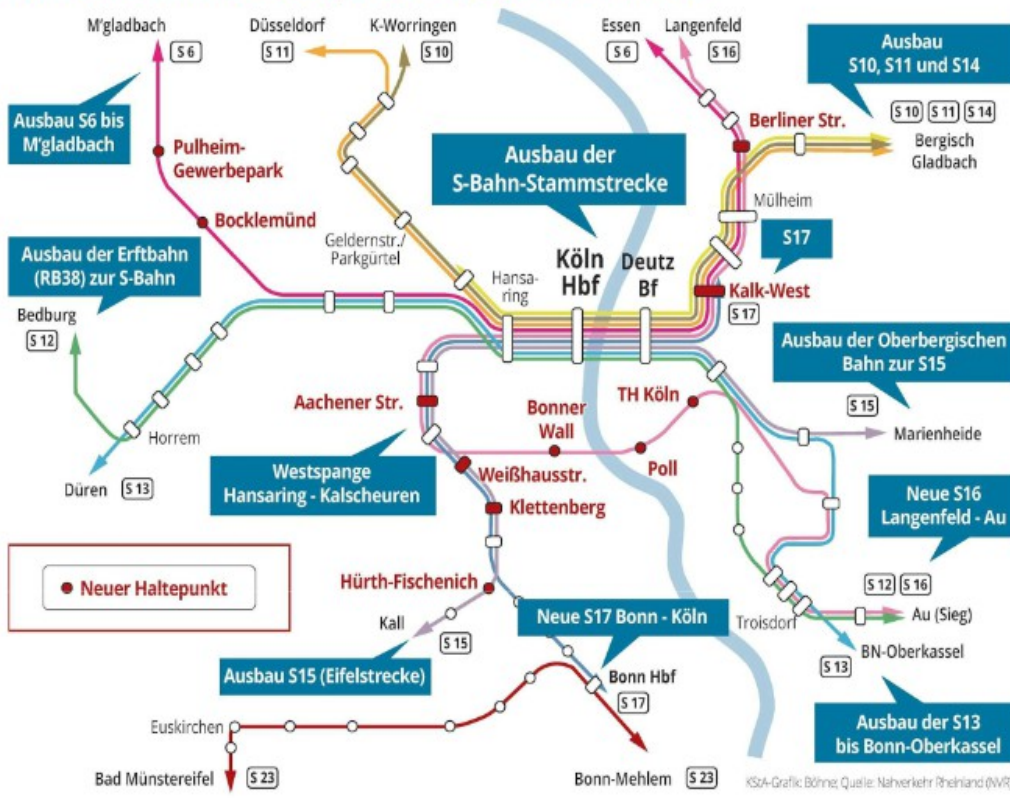
### **Wie realistisch ist ein Baustart vor 2030?**

Das ist unwahrscheinlich, weil ab Mitte 2029 die vier linksrheinischen Innenstadtbrücken der Bahn an der Vogelsanger, Venloer, Zülpicher und Luxemburger Straße ausgetauscht werden müssen. Das dauert rund eineinhalb Jahre und lässt wohl keine weiteren Großbaustellen zu.

### **Wie lange wird der Neubau der Bahnsteige dauern?**

Etwa vier Jahre. Der Zugverkehr ist davon nicht betroffen, weil die Bahnsteige und die Gleise ja neu sind. Erst beim Anschluss an die alten Bahntrassen sind Sperrungen im S-Bahnverkehr nötig. Sie sollen in den Sommerferien erfolgen.

## Kölner S-Bahnnetz 2030plus: Der geplante Ausbau



### Was haben die Pendler vom Ausbau der S-Bahn?

Auf der Stammstrecke der S-Bahn zwischen dem Bahnhof Messe/Deutz und dem Hansaring werden pro Richtung künftig 24 statt 15 Züge pro Stunde fahren können. Nach der geplanten Digitalisierung und der Einführung automatisierter Zugsysteme wären sogar bis 33 Züge pro Richtung und Stunde möglich. Auf den Eifelstrecken, die Ende 2028 alle elektrifiziert sein sollen, werden S-Bahnen nach Fertigstellung der Trassen bis Hürth-Kalscheuren die Regionalzüge ersetzen. Sie sind schneller und in einem dichteren Takt unterwegs.

### Wird es auch neue Linien geben?

Ja. Statt der bisherigen fünf S-Bahn-Linien werden es künftig zehn sein. Neu hinzu kommen die S 10 (Bergisch Gladbach – Köln-Worringen), die S 14 (Bergisch Gladbach – Horrem), die S 15 (Marienheide – Kall), die S 16 (Langenfeld – Au) und die S 17 (Opladen – Bonn), die alle über den Hauptbahnhof fahren. Der Flughafen Köln/Bonn ist dann mit zwei S-Bahn-Verbindungen (S 13/S 16) angeschlossen. Die S 6 wird von Düsseldorf kommend über Köln Richtung Mönchengladbach verlängert.

### Wer profitiert am schnellsten vom Ausbau?

Die Pendler, die aus dem östlichen Teil des Rheinlands, also aus Bergisch Gladbach, aus dem Oberbergischen und aus Richtung Siegerland kommen. Bergisch Gladbach wird mit den beiden Linien S 10 und S 11 im Zehn-Minuten-Takt mit Köln verbunden. „Wenn wir dann noch die S 14 einführen, können wir in der Hauptverkehrszeit sogar alle fünf Minuten auf dieser Strecke fahren“, sagt Reinkober. Mit der KVB sei vereinbart, zu prüfen, ob es bei

diesem Takt überhaupt noch nötig sei, neben der Linie 1 eine weitere Stadtbahnlinie nach Bergisch Gladbach zu verlängern.

**Es hieß immer, die Hohenzollernbrücke sei das Nadelöhr. Davon ist nicht mehr die Rede. Warum?**

„Wir haben vor 15 Jahren den Ausbau des Bahnknotens Köln vorangetrieben, weil wir damals Geld hatten, um mehr Züge fahren zu lassen, aber nicht die Infrastruktur“, so Reinkober. Einen neuen Hauptbahnhof zu planen oder die Brücke zu erweitern, sei damals keine Alternative gewesen. „Wenn die Züge im Stau stehen wie die Autos auf dem Kölner Ring, müssen wir etwas ändern. Das war damals die Devise.“

Durch den S-Bahnausbau werde man erreichen, dass die Regional- und Ferngleise des Hauptbahnhofs entlastet werden. „Jede Regionallinie, die zur S-Bahn wird, trägt dazu bei“, so Reinkober. Die neuen Bahnsteige machen einen parallelen S-Bahnbetrieb möglich. Zwei Züge pro Richtung können in kürzeren Abständen abgefertigt werden. „Wenn alles fertig ist, haben wir 80 Prozent der Engstellen beseitigt. 100 Prozent werden wir leider nie schaffen“, so Reinkober.