

Klimafreundliche Mobilität auf Schienen



Klimafreundliche Mobilität auf Schienen

Der Ausbau des ÖPNV als
Triebfeder der Mobilitätswende

Liebe Leser*innen,

der Ausbau des schienengebundenen öffentlichen Personennahverkehrs ist eine wesentliche Voraussetzung für eine erfolgreiche Mobilitätswende. Mit attraktiven Verbindungen in der Stadt und in die Region sowie Kapazitätserweiterungen auf bereits stark belasteten Strecken möchten wir erreichen, dass mehr Menschen auf das Auto verzichten und stattdessen mit der Bahn unterwegs sind. Im Schulterschluss mit der Region arbeiten wir daher parallel an mehreren konkreten Ausbauprojekten, mit denen wir den ÖPNV für diese Herausforderungen der Zukunft fit machen möchten.

Die Schwerpunkte der einzelnen Projekte mögen unterschiedlich sein, die große Zielrichtung ist ihnen jedoch gemein: Die Förderung einer klimafreundlichen, nachhaltigen, zukunftsorientierten Mobilität für Stadt und Region. Wir möchten die Mobilitätswende auch auf den Schienen sichtbar und real werden lassen und sind vom Erfolg dieses Weges überzeugt.

Wir freuen uns, dass wir Ihnen mit dieser Broschüre einen kompakten Überblick über die aktuellen ÖPNV-Schienenprojekte geben können und wünschen Ihnen viel Freude beim Studieren.

Beste Grüße



Ascan Egerer
Beigeordneter für Mobilität
der Stadt Köln



Stefanie Haaks
Vorstandsvorsitzende
Kölner Verkehrs-Betriebe AG

Ausbau und Kapazitätserhöhung im Stadtbahnbereich

-  Bestehende Linien
-  in Umsetzung
-  konkrete Planung
-  Planung in Vorbereitung
-  Planung noch nicht begonnen
-  Trassenkorridor
-  Ausbau/Bahnsteigverlängerungen, Einsatz von 90-Meter-Zügen
-  Ausbau/Bahnsteigverlängerungen, Einsatz von 70-Meter-Zügen



3. Baustufe Nord-Süd Stadtbahn

Wir verlängern derzeit die Nord-Süd Stadtbahn von der Haltestelle Marktstraße auf der Bonner Straße bis zum Verteilerkreis Süd (Bonner Verteiler). Zukünftig verkehrt hier die Stadtbahnlinie 5.

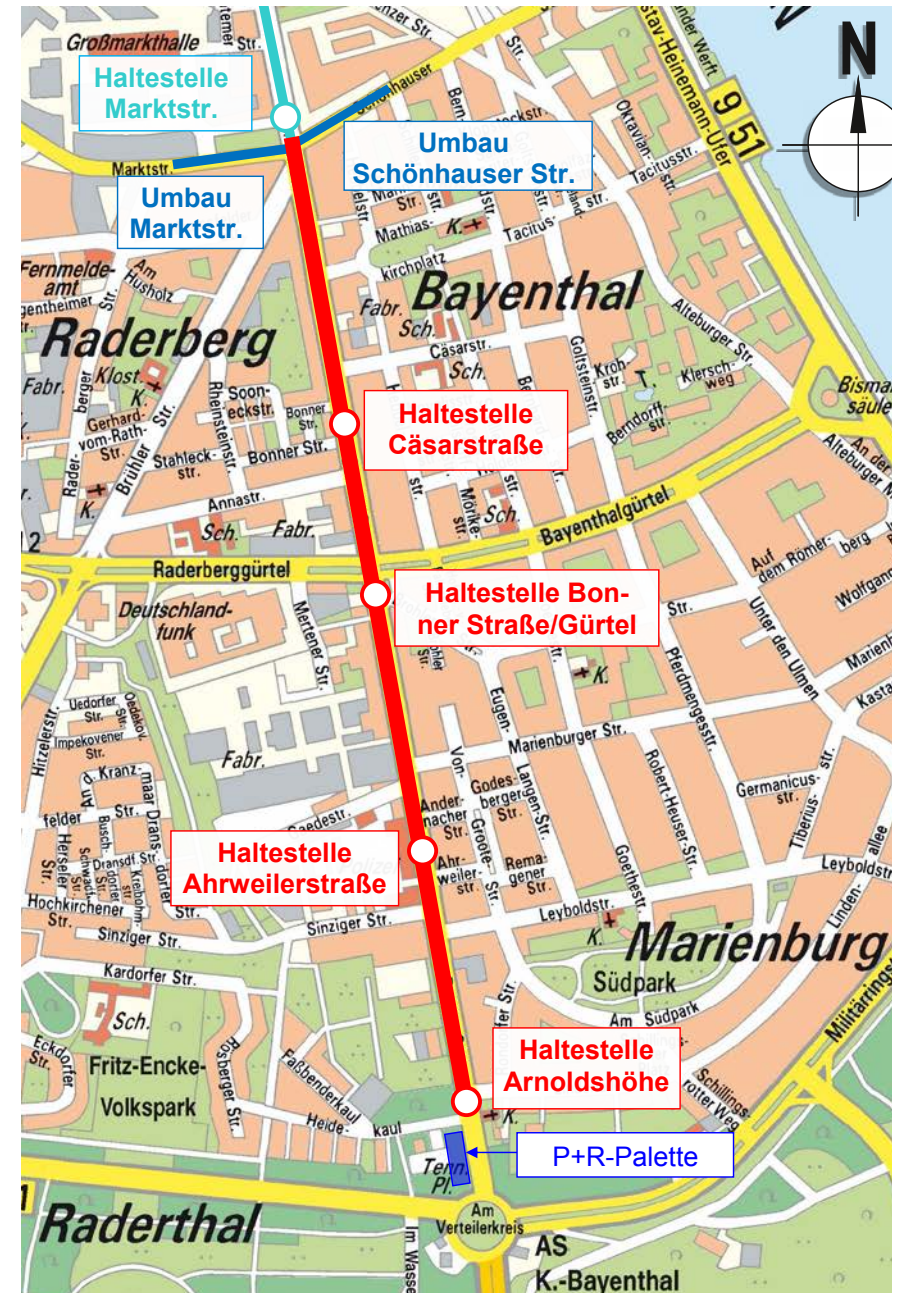
Mit der sogenannten 3. Baustufe erhalten rund 26.000 Menschen im Kölner Süden direkten Anschluss an das Stadtbahnnetz. Vier neue Haltestellen mit einer Bahnsteighöhe von 90 Zentimetern ermöglichen zukünftig den barrierefreien Zugang zu den Bahnen.

Auf der rund 2,1 Kilometer langen Strecke sind folgende neue Haltestellen vorgesehen:

- Cäsarstraße
- Bonner Straße/Gürtel
- Ahrweilerstraße
- Arnoldshöhe (Endhaltestelle)



Visualisierung der Haltestelle Bonner Straße/Gürtel – © ARCHISURF



Linienführung 3. Baustufe Nord-Süd Stadtbahn

Förderfähigkeit und Projektvolumen

Es wurden Fördermittel nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) beantragt. Zum 3. Dezember 2013 wurde der Zuwendungsbescheid seitens des Zweckverbandes Nahverkehr Rheinland erteilt, der sämtliche drei Baustufen der Nord-Süd Stadtbahn beinhaltet.

Die Gesamtkosten für den Bau der 3. Baustufe der Nord-Süd Stadtbahn belaufen sich auf voraussichtlich rund 85 Millionen Euro brutto.

Zeitplan

Die Bauarbeiten haben im September 2021 mit der Einrichtung des Umleitungsverkehrs am Verteilerkreis begonnen. Im Januar 2022 starteten die Bauarbeiten auf der Bonner Straße. Die Fertigstellung der 3. Baustufe ist für 2025 vorgesehen.



Weitere Informationen



www.stadt-koeln.de/artikel/20118

Die „Stadtbahn Süd“ für Rondorf und Meschenich

Mit der geplanten „Stadtbahn Süd“ schaffen wir eine schnelle und komfortable Anbindung der Stadtteile Rondorf und Meschenich an die Innenstadt und den Hauptbahnhof. So können rund 17.000 Bewohner*innen der südlichen Stadtteile, die bislang noch nicht an das Stadtbahnnetz angebunden sind, zukünftig schnell und bequem das Zentrum erreichen.

Damit binden wir auch das Neubaugebiet Rondorf Nord-West an das Stadtbahnnetz an. Hier entsteht in den nächsten Jahren ein neues Stadtquartier für rund 3.000 Menschen.

Derzeit wollen wir im Zuge der Vorplanung herausfinden, welche Streckenführung die geeignetste für die Stadtbahn Süd ist. Gemeinsam mit externen Planer*innen und Gutachter*innen prüfen wir verschiedene mögliche Alternativen für die Strecke zwischen



© CP/COMPARTNER, Alex Stemmers/Shutterstock.com, Guenter Albers/Shutterstock.com, Proshkin Aleksandr/Shutterstock.com, mapman/Shutterstock.com, Stadtbahn Fahrzeug: Markus Vogelfänger, Gestaltung durch: Carsten Klask

dem Ende der 3. Baustufe der Nord-Süd Stadtbahn am Verteilerkreis und Meschenich. Unser Ziel: Die beste und für Mensch und Umwelt verträglichste Linienführung zu finden. Um Fragen und Anregungen frühzeitig aufnehmen zu können, begleiten wir die Planung mit einer umfassenden Öffentlichkeitsbeteiligung.



Förderfähigkeit und Projektvolumen

Die Stadtbahnverlängerung ist als Projekt für den Bedarfsplan des Landes Nordrhein-Westfalen für den ÖPNV angemeldet und wurde in das Bundesprogramm zum GVFG bedingt aufgenommen. Damit wurde eine mögliche Finanzierung in Aussicht gestellt, sofern im weiteren Planungsverlauf bestimmte Voraussetzungen erfüllt werden.

Ohne die Fördergelder ist die StadtBahn Süd von der Stadt Köln allein nicht zu realisieren. Der Ausbau des klimafreundlichen ÖPNV – insbesondere der Bau von Verkehrswegen für Straßenbahnen – wird vom Bund und vom Land Nordrhein-Westfalen mit derzeit bis zu 95 % der zuwendungsfähigen Kosten gefördert.

Die genauen Investitionskosten sind noch nicht bekannt, da noch nicht feststeht, welche die am besten geeignete Streckenführung für die Stadtbahnverlängerung nach Rondorf und Meschenich ist. Die Investitionskosten für die einzelnen Alternativen sind unterschiedlich hoch.



Zeitplan

Mit dem Abschluss der gutachterlichen Bewertung der möglichen Alternativen wird im dritten Quartal des Jahres 2022 gerechnet. Danach soll der Ratsbeschluss zur Festlegung der Vorzugstrasse eingeholt werden. Nach Ausarbeitung der Entwurfs- und Genehmigungsplanung kann das Planfeststellungsverfahren eingeleitet werden. Liegt der Planfeststellungsbeschluss vor, können die weiteren Planungsschritte ausgeführt, der Baubeschluss eingeholt und anschließend nach erfolgter Ausschreibung die Maßnahme umgesetzt werden.

Weitere Informationen



www.stadt-koeln.de/artikel/68749

Kapazitätserweiterung auf der Ost-West-Achse

Köln wächst. Das bedeutet: Immer mehr Menschen müssen und möchten zur Arbeit, zur Schule, zum Einkaufen oder zum Sport. Die vor der Pandemie bereits sehr hohen Fahrgastzahlen werden erwartungsgemäß in Zukunft weiter ansteigen. Zeitgleich sollen die Anteile des motorisierten Individualverkehrs zugunsten des Umweltverbundes (ÖPNV, Rad- und Fußverkehr) verringert werden.

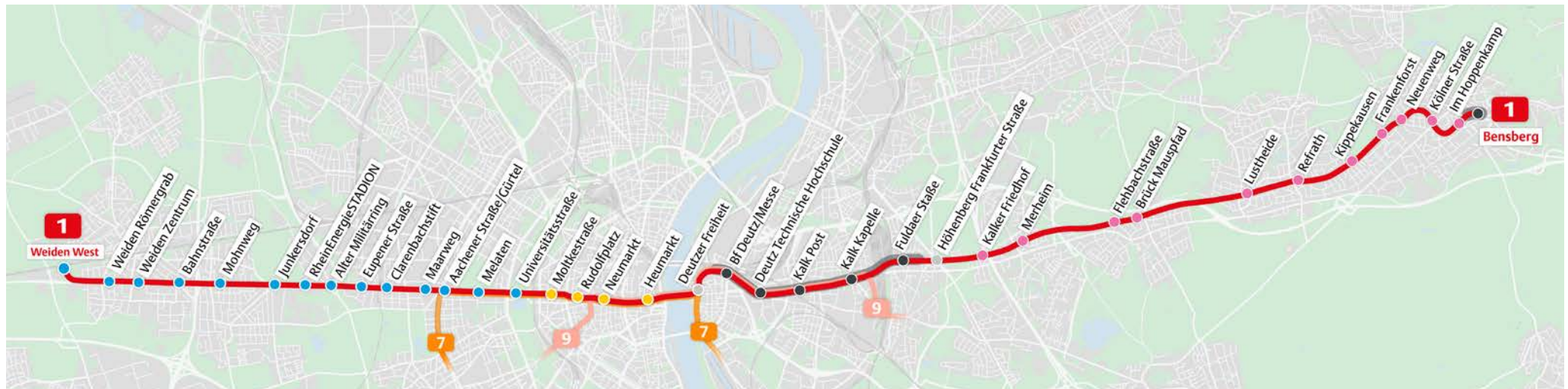
Das funktioniert nur mit einem Umstieg auf den ÖPNV und einer deutlichen Erhöhung der aktuellen Beförderungskapazitäten.

Die Stadt Köln und die KVB planen daher im Projekt „Kapazitätserweiterung auf der Ost-West-Achse“ den Ausbau der Ost-West-Strecke, um auf der Linie 1 längere Züge für mehr Fahrgäste

einsetzen zu können. Die 90 Meter langen Stadtbahnzüge bieten Platz für 50 % mehr Fahrgäste. Dafür müssen fast alle Bahnsteige verlängert werden.

Für den Abschnitt in der Innenstadt zwischen der Haltestelle Universitätsstraße und der Deutzer Brücke gibt es zwei Möglichkeiten: Entweder die Stadtbahn fährt ober- oder unterirdisch. Wir sind vom Rat der Stadt Köln damit beauftragt, beide Alternativen gleichberechtigt zu planen.

Der Ausbau der Ost-West-Achse ist eine große Chance für Köln. Unabhängig davon, ob die Strecke zukünftig ober- oder unterirdisch verläuft, werden wir die Haltestellen, Straßen, Wege und Plätze entlang der Stadtbahn übersichtlicher, barriereärmer sowie fuß- und radverkehrsfreundlicher gestalten. Damit wird auch die Innenstadt wesentlich attraktiver.



Streckenverlauf Ost-West-Achse

Für einen regelmäßigen fachlichen Austausch zu den aktuellen Planungen finden politische Begleitgremien mit politischen Vertreter*innen sowie Fachgespräche mit zentralen Stakeholdergruppen statt.

Förderfähigkeit und Projektvolumen

Die Kapazitätserweiterung auf der Ost-West-Achse ist als Projekt für den Bedarfsplan des Landes Nordrhein-Westfalen für den ÖPNV angemeldet und wurde in das Bundesprogramm zum GVFG aufgenommen. Damit wurde eine mögliche Finanzierung in Aussicht gestellt, sofern im weiteren Planungsverlauf die entsprechenden Voraussetzungen erfüllt werden.



Stadtbahn der Linie 9 auf der Ost-West-Achse

Ohne die Fördergelder ist die Baumaßnahme von der Stadt Köln allein nicht zu realisieren. Der Ausbau des klimafreundlichen ÖPNV, insbesondere der Bau von Verkehrswegen für Straßenbahnen werden derzeit vom Bund und vom Land Nordrhein-Westfalen mit bis zu insgesamt 95 % der zuwendungsfähigen Kosten gefördert.

Die bisherigen Kostenschätzungen für die oberirdische und die unterirdische Alternative werden im Rahmen der aktuellen Vorplanungen überprüft und detailliert ermittelt.



Zeitplan

Die Vorplanungen für die beiden Innenstadtalternativen legen wir dem Rat der Stadt Köln vor. Dann wird dieser verbindlich entscheiden, ob die Streckenführung durch die Innenstadt an der Oberfläche oder im Untergrund verlaufen wird. Anschließend folgen die Entwurfs- und Genehmigungsplanung sowie später die Ausführungsplanung. Parallel dazu erfolgen die Entwurfs-, Genehmigungs- sowie Ausführungsplanung für die Teilabschnitte West und Ost.

Weitere Informationen



www.stadt-koeln.de/ost-west-achse

Die Stadtbahnbindung Mülheimer Süden

Für die Gestaltung lebenswerter Wohnquartiere ist die Anbindung an den ÖPNV von großer Bedeutung. Damit die Menschen in den neu entstehenden Wohn- und Arbeitsquartieren frühzeitig an den ÖPNV angebunden sind, planen wir die Verlängerung und Erweiterung von Stadtbahnstrecken.

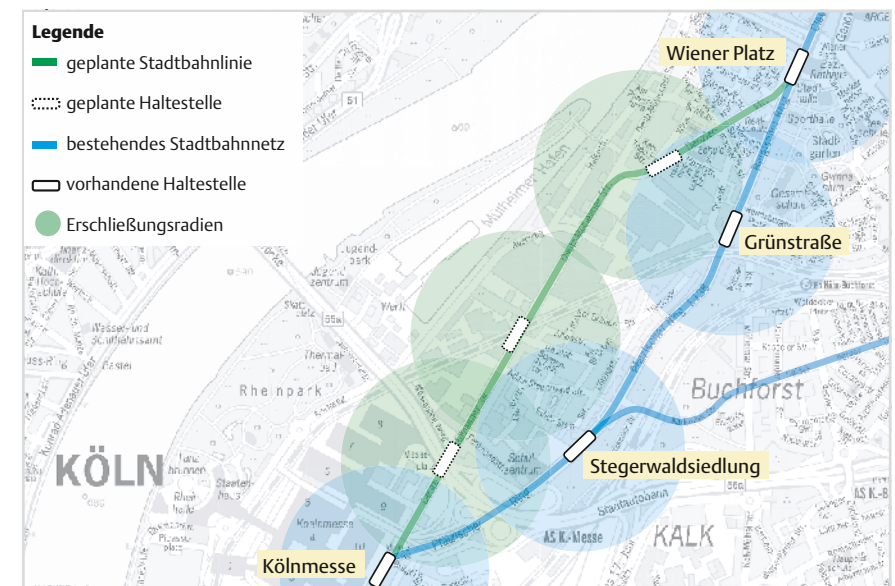
Ein Beispiel ist die Anbindung des neuen Stadtquartiers Mülheimer Süden. Hier wird sich ein rund 70 Hektar großes Gelände rund um den Mülheimer Hafen in den kommenden Jahren zu einem gemischten, urbanen Viertel entwickeln. Mit der Umwandlung der Industriebrache in ein neues Stadtviertel ergeben sich erhebliche verkehrliche Veränderungen.



Deutz-Mülheimer Straße

Neben einem leistungsfähigen Straßennetz sehen wir als Teil eines ganzheitlichen Mobilitätskonzeptes eine neue, leistungsfähige Stadtbahnverbindung vor, die durch das entstehende Quartier führt. Es handelt sich um die nördliche Verlängerung der vorhandenen Stadtbahntrasse der Linien 3 und 4, die bislang am Messekreisel in Richtung Pfälzischer Ring abzweigt.

Die geplante Stadtbahnstrecke ist rund 2,4 Kilometer lang und führt zweigleisig vom heutigen Messekreisel bzw. der Haltestelle Koelnmesse über die Deutz-Mülheimer Straße nach Norden. An der Danzierstraße biegt die Linie ab und mündet schließlich am Bergischen Ring kurz vor der Haltestelle Wiener Platz wieder in die bestehende Stadtbahntrasse der Linie 4. Entlang der Strecke sind drei Haltestellen geplant. Mit der Verlängerung der Stadtbahnverbindung werden wir den gesamten Straßenquerschnitt umgestalten und für den Fuß- und Radverkehr optimieren.



Geplanter Linienverlauf

Förderfähigkeit und Projektvolumen

Die Maßnahme wurde im Zuge der Aufstellung des Bundesprogramms 2021 – 2025 zum GVFG in das Landesprogramm aufgenommen und an das Bundesministerium für Digitales und Verkehr übermittelt. Nach der umfassenden Novellierung des GVFG ist die Maßnahme in Höhe von derzeit bis zu 95 % der zuwendungsfähigen Kosten grundsätzlich förderfähig, hiervon bis zu 75 % aus Mitteln des Bundes.

Die genaue Investitionssumme ist noch nicht bekannt. Derzeit wird die Kostenschätzung auf Grundlage der Vorplanung ermittelt. Das Ergebnis wird mit dem erweiterten Planungsbeschluss mitgeteilt.

Zeitplan

Die Vorplanung ist abgeschlossen. In der zweiten Jahreshälfte 2022 möchten wir die weiteren Leistungen an einen Generalplaner vergeben und mit der Entwurfsplanung fortfahren. Dafür werden wir voraussichtlich im 4. Quartal 2022 einen erweiterten Planungsbeschluss einzuholen. Ende 2023 möchten wir das Planfeststellungsverfahren bei der Bezirksregierung Köln beantragen.



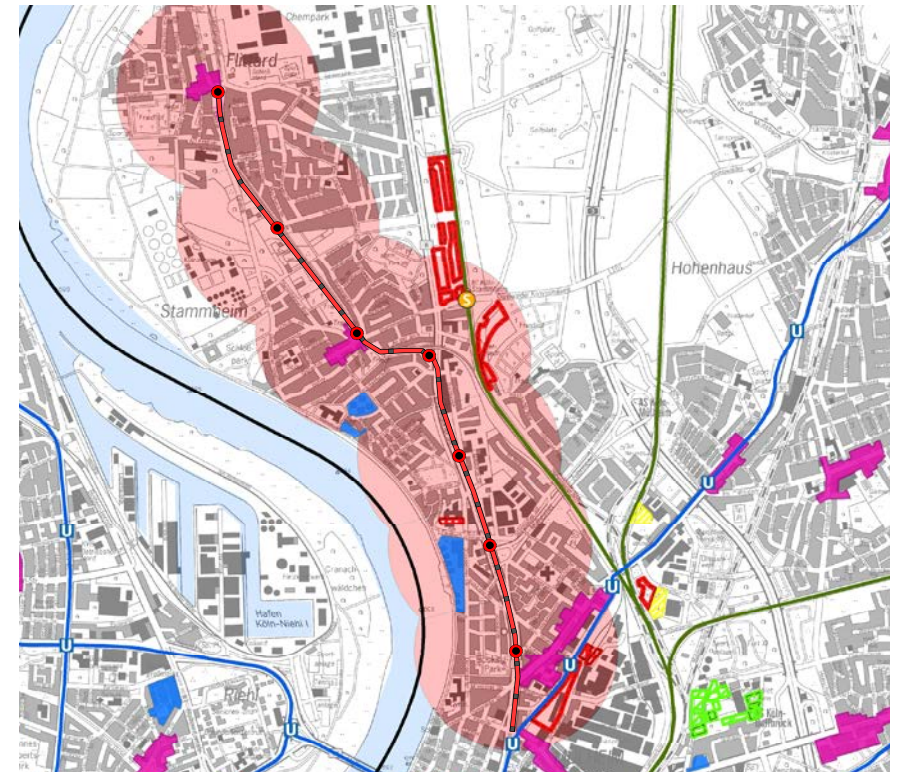
Weitere Informationen



www.stadt-koeln.de/artikel/71218

Neubau einer Stadtbahnstrecke zur Erschließung von Stammheim und Flittard

Die rechtsrheinischen nördlichen Stadtteile Stammheim und Flittard werden derzeit im ÖPNV nur durch Busse erschlossen. Mit einer Anbindung der Stadtteile an das Stadtbahnnetz könnte für den rechtsrheinischen Kölner Norden eine attraktive, direkte und schnelle Verbindung in die Kölner Innenstadt entstehen. Entlang der etwa 5 Kilometer langen Neubaustrecke würden bis zu 25.000 Menschen neu an das Stadtbahnnetz angeschlossen.



Mögliche Streckenführung aus der Anmeldung der Maßnahme zum ÖPNV-Bedarfsplan

Hierzu soll die Trasse zur Erschließung des neuen Stadtquartiers Mülheim-Süd (1. Bauabschnitt) bis nach Stammheim und Flittard verlängert werden (2. Bauabschnitt). Vorgesehen ist, dass die Stadtbahn im Bereich der Stadtbahnhaltestelle Keupstraße von der vorhandenen Strecke der Stadtbahnlinie 4 nach Stammheim und Flittard abzweigt. Derzeit läuft eine Studie, in der alle denkbaren Varianten auf ihre Machbarkeit hin überprüft werden. Die Federführung des Projektes hat die KVB übernommen.

Förderfähigkeit und Projektvolumen

Das Projektvolumen für den 2. Bauabschnitt (Verlängerung nach Stammheim/Flittard) beläuft sich auf rund 75 Mio. Euro (Stand Anmeldung ÖPNV-Bedarfsplan 2017). Die Förderfähigkeit einzelner Varianten wird im Rahmen der Machbarkeitsstudie abgeschätzt.



Zeitplan

Die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie liegen voraussichtlich im zweiten Halbjahr 2022 vor.



Weitere Informationen

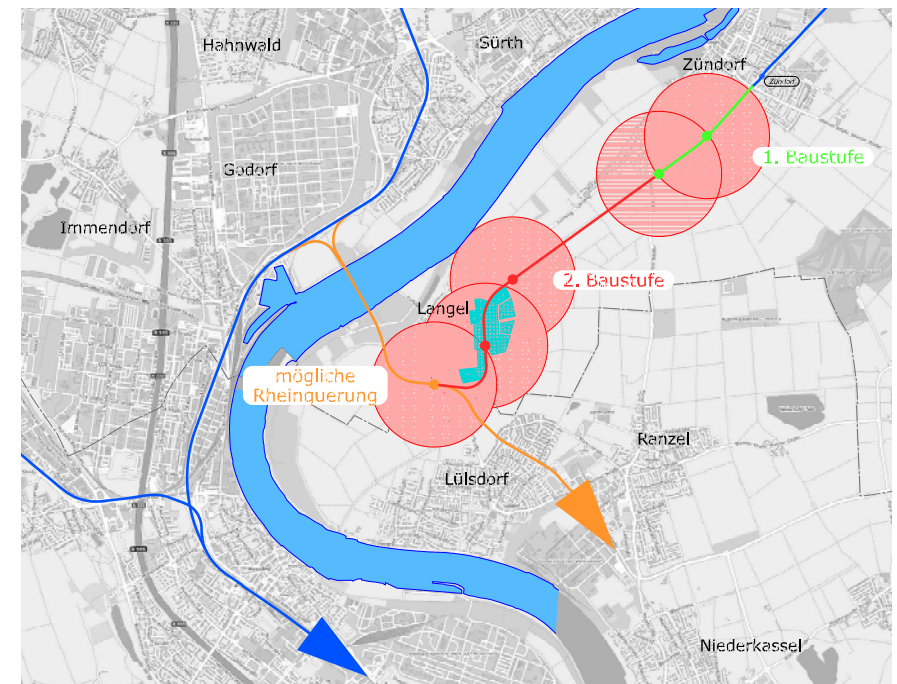


www.stadt-koeln.de/artikel/70863

Verlängerung der Linie 7 bis Langel-Süd

Die KVB plant derzeit federführend die Verlängerung der Linie 7 bis Langel-Süd. Zukünftig soll die Endhaltestelle nicht mehr in Zündorf, sondern im Bereich Langel liegen. Hier ist ein Anschluss an die ebenfalls geplante und verlängerte Linie 17 angedacht.

In der 1. Baustufe ist die Verlängerung der Linie 7 von der bisherigen Endhaltestelle Zündorf um zwei Haltestellen vorgesehen. Die Trasse verläuft über rund 1,3 Kilometer in gerader Verlängerung an der Wahner Straße parallel zur bestehenden Bebauung Zündorf-Süd bis zur Ranzeler Straße.



Geplante Streckenführung Verlängerung der Linie 7

Die 2. Baustufe schließt mit einer über freies Feld führenden Trasse Langel an die Stadtbahnlinie 7 an. Südlich von Langel wird die Verknüpfung mit der ebenfalls geplanten verlängerten Linie 17 zwischen Godorf, Niederkassel und Bonn ermöglicht. Der Trassenabschnitt hat voraussichtlich eine Länge rund 3 Kilometern und beinhaltet zwei bis drei Haltestellen zur Erschließung Langels.

Bereits mit der 1. Baustufe können wir potenziell 7.000 neue Fahrgäste erreichen, wovon der überwiegende Anteil aus einem geplanten Neubaugebiet südöstlich der Trasse stammt. Mit der weiteren Verlängerung bis zu einer möglichen Verknüpfung mit der Linie 17 erhalten die bereits heute 11.700 Zündorfer*innen und 3.500 Langeler*innen weitere attraktive ÖPNV-Verbindungen in Richtung Niederkassel und Bonn, aber auch in das südliche linksrheinische Köln.

Förderfähigkeit und Projektvolumen

Die Verlängerung der Linie 7 wurde gemeinsam mit der Verlängerung der Linie 17 auf ihren volkswirtschaftlichen Nutzen hin untersucht und als zuwendungsfähig eingeschätzt. Im Zusammenhang mit dem geplanten Neubaugebiet Zündorf Süd ist die 1. Baustufe der Linie 7 voraussichtlich auch als eigenständiges Projekt finanzierbar.



Zeitplan

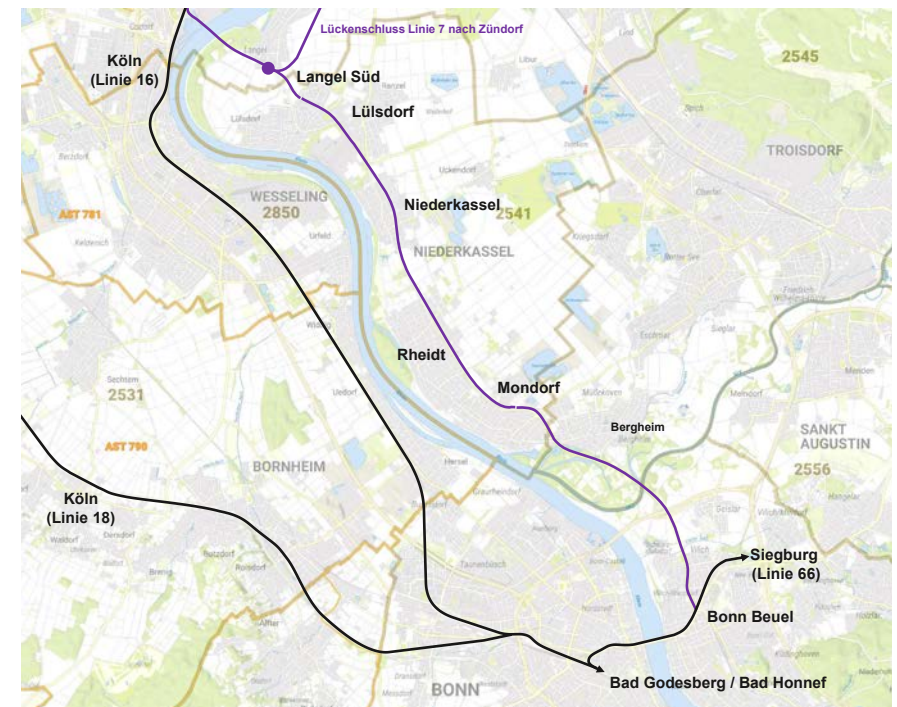
Die Planungen für die 1. Baustufe sind bereits so weit fortgeschritten, dass die Realisierung – ein zügiges Planfeststellungsverfahren vorausgesetzt – bereits in 2025 beginnen könnte. Die Zeitschiene der 2. Baustufe steht in engem Zusammenhang mit der geplanten Verlängerung der Linie 17.



Verlängerung der Linie 17 über Niederkassel bis Bonn

Gemeinsam mit dem Rhein-Sieg-Kreis und der Stadt Bonn verfolgen wir derzeit eine Stadtbahnverbindung zwischen Köln, Niederkassel und Bonn. Es ist geplant, die linksrheinische Rheinuferbahn Linie 17 mit einer Rheinquerung ins Rechtsrheinische und weiter Richtung Süden zu verlängern. Über Niederkassel, Rheidt, Mondorf und Troisdorf-Bergheim soll es ins Bonner Stadtgebiet gehen.

Teil des Projekts ist der Bau einer neuen Rheinbrücke zwischen Sürth/Godorf und dem Bereich südlich von Langel. Damit die neue



Geplante Streckenführung

Verbindung gut in das bestehende Stadtbahnnetz eingebunden wird, ist zusätzlich die Verlängerung der Stadtbahnlinie 7 bis südlich von Langel mit einem Verknüpfungspunkt zur Linie 17 geplant.

Niederkassel ist mit aktuell rund 40.000 Einwohnern die größte Stadt im Verkehrsverbund Rhein-Sieg ohne Bahnanschluss. Über 95 % der Haushalte und Arbeitsplätze Niederkassels sind entlang einer Perlenschnur aufgereiht, die sich nach Norden und Süden fortsetzt. Zusammen mit den angrenzenden Ortschaften leben entlang dieser Achse rund 60.000 Menschen und es werden tendenziell mehr, da die Orte als Wohnraum für Pendler*innen in die nahegelegenen Großstädte immer mehr an Bedeutung gewinnen. Mit der geplanten, größtenteils rechtsrheinisch verlaufenden Stadtbahnlinie entsteht für die Bevölkerung eine schnelle, direkte Schienenverbindung nach Köln und Bonn.

Zwischen Niederkassel-Mondorf und Lülsdorf existiert bereits eine rund acht Kilometer lange Schienenstrecke, die derzeit für Güterverkehr genutzt wird. Im Zuge dieses Projekts soll die Strecke für den Stadtbahnverkehr zweigleisig ausgebaut und elektrifiziert werden. Zusammen mit den Lückenschlüssen nach Köln und Bonn ergibt sich eine Gesamtlänge von rund 20 Kilometern.

Für ÖPNV-Nutzer*innen zwischen z. B. Köln und Lülsdorf oder Mondorf bedeutet die neue Linie eine deutlich schnellere und umstiegsfreie Verbindung mit bis um die Hälfte reduzierten Fahrzeiten.



Förderfähigkeit und Projektvolumen

Die Stadtbahnverlängerung wurde bereits als Projekt in den Bedarfsplan des Landes Nordrhein-Westfalen für den Öffentlichen Personennahverkehr aufgenommen.

Die bisherigen Untersuchungen zur Linie 17 (inklusive der Verlängerung der Linie 7) haben unter Einbeziehung eines Kosten- bzw. Sicherheitspuffers von etwa 20 % einen Nutzen-Kosten-Indikator von knapp über 1 ergeben. Hiermit wäre die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens nach derzeitigen Planungsstand nachgewiesen und es wäre förderfähig. Mit weiterer Konkretisierung der Planung sind die Nutzen-Kosten-Verhältnisse im Hinblick auf die Beantragung von Fördermitteln zu aktualisieren.

Bisher wurden Kosten auf dem Preisstand 2016 für die Gesamtmaßnahme auf rund 390 Mio. Euro (netto) und anhand des angenommenen Zuwachses aus dem Baupreisindex von rund 25 % bis Anfang 2021 bereits auf rund 490 Mio. Euro (netto) geschätzt.

Dieser Wert ist bis zur Projektrealisierung weiter fortzuschreiben.



Zeitplan

Für das 2. Quartal 2022 ist ein Grundsatzbeschluss der beteiligten Projektpartner*innen zur Erstellung einer Verwaltungs- und Finanzierungsvereinbarung für die gemeinsame Weiterplanung vorgesehen. Nach Erstellung und Inkrafttreten dieser Vereinbarung werden für ausstehende Gutachten zur Grundlagenermittlung die gegebenenfalls erforderlichen Beschlüsse eingeholt und die erforderlichen Vergabeverfahren durchgeführt.

Verlängerung der Linie 4 über Widdersdorf nach Niederaußem

Mit der Verlängerung der Stadtbahnlinie 4 möchten wir den Kölner Stadtteil Widdersdorf an das Stadtbahnnetz anschließen. Darüber hinaus ergibt sich durch eine Verlängerung bis Bergheim-Niederaußem auch ein großes Potenzial für den Rhein-Erft-Kreis. Hier ist der Kfz-Anteil am Gesamtverkehrsaufkommen groß. Laut aktueller Erhebung von 2017 belief er sich auf 44 %. Täglich pendeln rund 62.000 Menschen – meist motorisiert – aus dem Rhein-Erft-Kreis in Richtung Köln.

Dies macht sich in den Hauptverkehrszeiten auf den Straßen im Kölner Westen deutlich bemerkbar. Unser Ziel ist es, gemeinsam mit dem Rhein-Erft-Kreis eine attraktive und schnelle ÖPNV-Verbindung einzurichten. Gemeinsam möchten wir Menschen zum Umstieg in die Bahn und zum Ausstieg aus dem eigenen Kraftfahrzeug motivieren.



Im Schulterschluss mit dem Rhein-Erft-Kreis und den Städten Bergheim und Pulheim wollen wir im Rahmen einer Machbarkeitsstudie die Verlängerung der Linie 4 ausgehend von der Haltestelle „Bocklemünd“ vertiefend untersuchen lassen. Entlang der Stadtbahnlinie sollen Widdersdorf (Stadt Köln), Brauweiler, Dansweiler (beide Stadt Pulheim), Glessen, Oberaußem und Niederaußem (alle Stadt Bergheim) angebunden werden.



Förderfähigkeit und Projektvolumen

Aus den Ergebnissen der Vorstudie ergibt sich die Verlängerung der Linie 4 bis Niederaußem unter Beachtung der Wohnbaupotentiale und unter Voraussetzung einer 30 %-igen Baukostensteigerung ein vorläufiger Nutzen-Kosten-Indikator von über 1. Die Maßnahme ist damit zuschussfähig und realisierbar.

Für die nun anstehende Machbarkeitsstudie haben wir Fördermittel beim Zweckverband Nahverkehr Rheinland und beim Verkehrsministerium des Landes Nordrhein-Westfalen beantragt.

Die Kosten für die Stadtbahnverlängerung bis nach Niederaußem werden aktuell auf rund 278 Mio. Euro geschätzt.



Zeitplan

Derzeit bereiten wir in Abstimmung mit dem Rhein-Erft-Kreis die Leistungsbeschreibung zur Machbarkeitsstudie vor. Die notwendige Beschlussvorlage soll voraussichtlich im 2. Halbjahr 2022 den politischen Gremien zur Abstimmung vorgelegt werden. Die Machbarkeitsstudie möchten wir bis Ende 2022 beauftragen. Der Bearbeitungszeitraum für die Machbarkeitsstudie wird voraussichtlich zwei Jahre betragen.

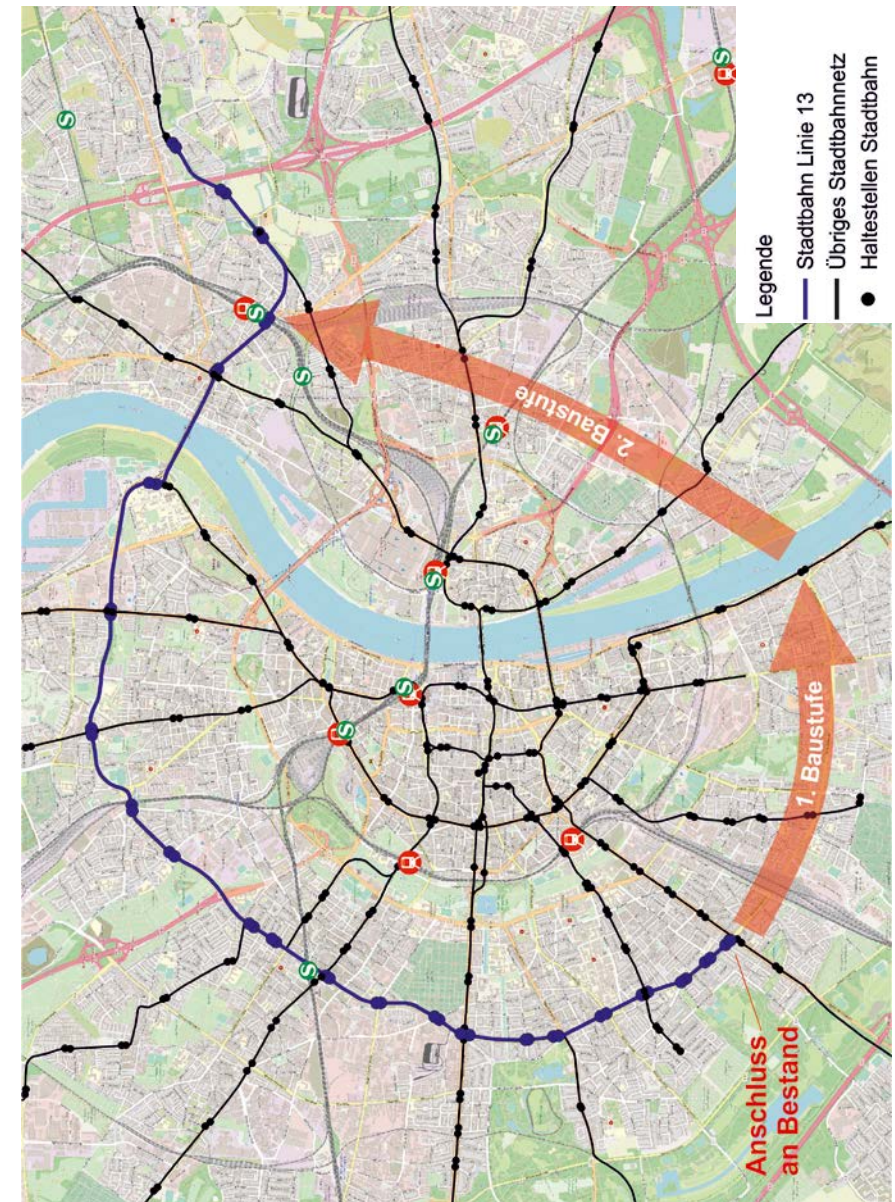
Die linksrheinische Gürtelverlängerung der Linie 13

Die bestehende Stadtbahnlinie 13 endet zurzeit im linksrheinischen Köln an der Haltestelle Sülzgürtel an der Kreuzung zur Luxemburger Straße.

Es ist geplant, die Stadtbahnlinie entlang der linksrheinischen Gürtelstrecke von Klettenberg bis zum Rheinufer zu verlängern. Perspektivisch ist eine unterirdische Fortführung mittels einer Rheinquerung ins Rechtsrheinische bis zum Anschluss an den Bahnhof Mülheim denkbar.

Damit würde ein Ringschluss der Stadtbahnlinie 13 erreicht.

Der Untersuchungsraum der derzeit laufenden Machbarkeitsstudie beinhaltet im Schwerpunkt die linksrheinische Gürteltrasse von Klettenberg bis zum Rheinufer (1. Baustufe) und perspektivisch den Ringschluss der Stadtbahnlinie 13 im Rechtsrheinischen (2. Baustufe). In der ersten Phase einer Machbarkeitsstudie ermitteln wir derzeit geeignete Trassenvarianten. Aus diesen werden drei Vorzugsvarianten für die zweite Bearbeitungsphase ausgewählt. Für diese sind die technischen Machbarkeiten sowie die verkehrlichen Wirkungen und der sich aus der Realisierung der Maßnahme ergebende volkswirtschaftliche Nutzen zu untersuchen.



Übersicht zur Verlängerung der Stadtbahnlinie 13

Förderfähigkeit und Projektvolumen

Die Stadtbahnverlängerung ist als Projekt für den Bedarfsplan des Landes Nordrhein-Westfalen für den ÖPNV angemeldet.



Die genauen Investitionskosten sind noch nicht bekannt, da diese entscheidend davon abhängen, welche die am besten geeignete Linienführung ist. Die einzelnen Alternativen unterscheiden sich in der Höhe der Investitionskosten.

Zeitplan

Die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie und ihre Bewertung liegen im 3. oder 4. Quartal 2022 vor. Der Grundsatzbeschluss erfolgt voraussichtlich Ende 2022/Anfang 2023.



Kapazitätserweiterung für 70-Meter-Züge auf den Linien 4, 13 und 18

Nur mit einem attraktiven Fahrangebot der Verkehrsunternehmen kann ein Umdenken und Umsteigen auf öffentliche Verkehrsmittel erreicht werden. In Köln bedeutet dies vor allem eins: Eine deutliche Erhöhung der Beförderungskapazitäten.

Da Taktverdichtungen aufgrund der bestehenden Netzstruktur meist nicht möglich sind, besteht eine zeitnahe und praktikable Lösung für den Stadtbahnverkehr in einer Verlängerung der Zügeinheiten.

Ein entsprechendes Ausbauvorhaben plant die KVB federführend für die Linien 4, 13 und 18. Auf diesen Strecken gibt es bereits heute in einigen Abschnitten Kapazitätsengpässe. Die bisher auf dieser Strecke von der KVB genutzten Fahrzeugeinheiten haben eine Länge von rund 30 Metern je Wagen. Im Regelfall werden sie im Linienbetrieb als sogenannte „Doppeltraktion“ mit etwa 60 Metern Länge eingesetzt. Das für die neuen Langzüge entwickelte Fahrzeugkonzept sieht ein durchgängiges, rund 70 Meter langes Fahrzeug vor, das für einen flexiblen Einsatz im Hochflurnetz geeignet ist. Damit können zukünftig 20 % mehr Fahrgäste transportiert werden.

Dafür sind an einigen Haltestellen Bahnsteigverlängerungen notwendig: Insgesamt müssen 21 von 73 Haltestellen umgebaut und 39 Bahnsteige von 50 auf 60 Meter verlängert werden. Zudem müssen Werkstätten, Abstellanlagen und Wendeanlagen passend für die Aufnahme der längeren Zügeinheiten gemacht werden.



Infrastrukturanpassungen

- Umbau-/ Ausbaubedarf Linie 18
- Umbau-/ Ausbaubedarf Linie 13
- Umbau-/ Ausbaubedarf Linie 4
- Abstellanlage
- Werkstatt
- Brandschutzgutachten



Förderfähigkeit und Projektvolumen

Da es sich hier um ein Projekt mit außerordentlicher Bedeutung für den Kölner ÖPNV und die dringend notwendige Verkehrswende handelt, werden bis auf die Beschaffung der Fahrzeuge alle Projekte durch das Land und den Bund mit 95 % der Kosten bezuschusst werden.

Die grob geschätzten Kosten belaufen sich auf etwa 280 Mio. Euro für die Fahrzeuge, 12,5 Mio. Euro für die oberirdischen Haltestellen, 15 Mio. Euro für die Abstellanlagen, 35 Mio. Euro für die Werkstätten und 100 Mio. Euro für die Sanierung der unterirdischen Haltestellen.

Ein Teil dieser Kosten fällt langfristig ohnehin an, zum Beispiel für den Brandschutz. Zudem müssen Fahrzeuge unabhängig von diesem Projekt neu beschafft werden, die zehn Meter längeren Bahnen kosten nur geringfügig mehr. Auch die Erweiterung der Abstellanlage ist perspektivisch notwendig, denn auf der Ost-West-Achse sollen in Zukunft 90 Meter langen Züge zum Einsatz kommen.



Zeitplan

Das Projekt ist in fünf Teilprojekte gegliedert, die jeweils eine eigene Zeitplanung haben. Das erste Fahrzeug soll Ende 2026 ausgeliefert und anschließend auf der Linie 13 erprobt werden. Auf der Linie 4 sollen die längeren Fahrzeuge im Jahr 2028 und auf der Linie 18 im Jahr 2029 unterwegs sein.



Kölner Verkehrs-Betriebe AG



Die Oberbürgermeisterin

Amt für Straßen und Verkehrsentwicklung
Amt für Brücken, Tunnel und Stadtbahnbau
Amt für Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

Bildnachweis

Sofern nicht anders angegeben,
liegen die Bildrechte bei der Stadt Köln.

Gestaltung

rheinsatz, Köln

Druck

DK Digitaldruck Kriewett

13-US/66/6.000/04.2022