

Unterlage 17.2

Machbarkeitsstudie Variante Höfer-2

Unterlage	Bezeichnung
17.2.1	Erläuterungsbericht_Machbarkeit_KNI-Variante_Höfer-2_20120926
17.2.2	Systemskizze_KNI_Variante_Höfer-2_mit_ICE-Werk_20120926
17.2.3	Lageplan_KNI_Variante_Höfer-2_mit_ICE-Werk_20120926

1. Änderung im Ausgangsverfahren
2. Änderung im Ausgangsverfahren
3. Änderung im Ausgangsverfahren

Machbarkeitsstudie Variante Höfer 2

c	Ausgangsverfahren: 3. Änderung im Ausgangsverfahren	28.01.2021
b	bleibt frei	
a	bleibt frei	
0	bleibt frei	
Index	Änderungen bzw. Ergänzungen	Planungsstand

Vorhabenträgerin: DB Netz AG Regionalbereich West Produktionsdurchführung Köln Brügelmannstraße 16 - 18 50679 Köln			
Datum	Unterschrift		

Projektleitung der Vorhabenträgerin: DB Netz AG Regionalbereich West Regionales Projektmanagement I.NI-W-K-S Hermann-Pünder-Straße 3 50679 Köln		Verfasser: Vössing Ingenieurgesellschaft mbH Niederlassung Frankfurt Hahnstraße 40 60528 Frankfurt am Main	
Datum	Unterschrift	Datum	Unterschrift

Genehmigungsvermerk Eisenbahn-Bundesamt

Abstellanlage Köln-Nippes

Erläuterungsbericht zur
Machbarkeitsstudie

für die
Niveaugleiche Anbindung der
S-Bahn-Abstellanlage Gleise 111-119
gemäß Höfer-Vorschlag, Variante 2

Stand: 26.09.2012

Inhaltsverzeichnis

1. Allgemeines	3
1.1 Veranlassung	3
1.2 Lage im Netz	3
2. Vorhandener und geplanter Zustand der Anlagen	4
2.1 Vorhandener Zustand	4
2.2 Geplanter Zustand	4
3. Untersuchung einer westlichen Güterzugumfahrung	6
3.1 Streckenverlauf	6
3.2 Kostenschätzung	6
4. Neue Randbedingungen	7

1. Allgemeines

1.1 Veranlassung

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für die höhenfreie südliche Anbindung der geplanten S-Bahn-Abstellanlage im ehemaligen Rangierbahnhof Köln-Nippes mit den Gleisen 111 bis 119 und der optional vorgesehenen Erweiterungsmöglichkeit mit den Gleisen 120 bis 122 verlangt das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) den planerischen Nachweis, dass eine Umverlegung der Güterzugstrecke 2615 von der Ost- auf die Westseite des Rangierbahnhofs dem Gebot der Wirtschaftlichkeit im Rahmen der Abwägung grob zuwider liefe. Hintergrund ist der so genannte Vorschlag Höfer 2, der vorsieht, durch die Umverlegung der Güterbahn die Abstellanlage (und damit auch die geplante, an die Abstellanlage anschließende S-Bahn-Werkstatt und -Behandlungsanlage) in eine Insellage zwischen Güterbahn (Strecke 2615) und Fernbahn (Strecke 2610) zu bringen. Dadurch sollen die Kreuzungskonflikte zwischen Güterverkehr und S-Bahn-Abstellung vermieden und eine höhengleiche Anbindung der S-Bahn-Abstellanlage möglich werden.

Aufgrund der Komplexität der Maßnahme und der Vielzahl der notwendigen Zusammenhangsmaßnahmen (Verlegung bzw. Einbindung des HGK-Gleises, Anbindung der vorhandenen Abstellgruppe 103 - 108 (Regionalverkehr) und der Umspanngruppe (Güterbahn), Verfüllung und/oder Teilabbruch des Überwerfungsbauwerks Parkgürtel, höhenmäßige Anpassung des Südkopfes der Abstellgruppe 111 - 119, Anpassung der Leit- und Sicherungstechnik, Verträglichkeit mit der Planung von DB Regio, Folgen für das Rheinische Industriebahn-Museum usw.) ist die Machbarkeit des Vorschlages Höfer 2 planerisch zu untersuchen.

1.2 Lage im Netz

Die zweigleisige Güterzugstrecke 2615 Köln West – Köln-Longerich verläuft parallel zur ebenfalls zweigleisigen Strecke 2610 Köln Hbf – Neuss und ermöglicht eine getrennte Führung der Reise- und Güterzüge auf dem betreffenden Abschnitt.

Der zu betrachtende Teilabschnitt liegt zwischen der Abzweigstelle Köln-Nippes, an der die eingleisige Strecke 2614 von Köln-Ehrenfeld in die Strecke 2615 einmündet, und dem Südkopf des Bahnhofs Köln-Longerich.

Ebenfalls parallel zur Strecke 2610 verläuft die zweigleisige S-Bahn-Strecke 2620, die von Köln Hbf kommend bis zur Station Köln-Nippes führt (S-Bahn-Stammstrecke), kurz vor dem Hp Geldernstraße/Parkgürtel in die Strecke 2610 einmündet und im Bf Köln-Longerich wieder ausgefädelt wird (Schleife über Köln-Chorweiler, S-Bahn-Linie S11).

Im Bf Köln-Nippes zweigt von der Güterzugstrecke 2615 die von der HGK (Häfen und Güterverkehr Köln AG) befahrene Güterzugstrecke nach Butzweiler ab („HGK-Gleis“).

2. Vorhandener und geplanter Zustand der Anlagen

2.1 Vorhandener Zustand

Von den ausgedehnten Gleisanlagen des ehemaligen Rangierbahnhofs Köln-Nippes ist nur noch die zwischen den durchgehenden Hauptgleisen der Güterzugstrecke 2615 gelegene Gleisgruppe 203 - 207 (Umspanngruppe) in damaliger Form in Betrieb. Ferner verläuft das HGK-Gleis unter Nutzung vormaliger Rangierbahnhofsgleise (110, 177) im Bahnhofsgelände (aktuelle Gleis-Nr.: 129). Das HGK-Gleis ist im Bereich der EÜ Parkgürtel über die Weiche 7 und die Gleisverbindung W5-6 an die Strecke 2615 angebunden und fungiert als Stammgleis für die Anschlussgleise zum Brückenbauhof sowie zum denkmalgeschützten Areal des Rheinischen Industriebahn-Museums. Die übrigen Gleise des Rangierbahnhofs sind außer Betrieb und zum Teil bereits zurückgebaut.

Im Bereich des S-Bahn-Haltepunkts Geldernstraße/Parkgürtel befindet sich im Zuge der hochliegenden Streckengleise (Strecken 2610, 2615 und 2620) ein Überwerfungsbauwerk, das dem früheren Verbindungsgleis zwischen den westlichen Bahnbetriebsflächen (ehem. Rbf) und dem östlich gelegenen Eisenbahn-Ausbesserungswerk diente. Das im Überwerfungsbauwerk noch vorhandene, nicht elektrifizierte Gleis wurde im März 2001 außer Betrieb genommen. Auf dem Gelände des ehemaligen Ausbesserungswerks entstand auf der Grundlage des von der Stadt Köln im Jahre 2004 genehmigten Bebauungsplanes Nr. 66479 / 02 ein neues Wohngebiet mit Geschosswohnungen und Einfamilienhäusern.

Mit den Gleisen 103 bis 108, welche zum Fahrplanwechsel 2005/2006 wieder in Betrieb genommen wurden, ist bereits ein Teilprojekt der Gesamt-Abstellkonzeption im Bereich des ehemaligen Rangierbahnhofs Köln-Nippes realisiert. Die in Betrieb genommene Abstellgruppe 103 - 108 liegt westlich der vorhandenen Streckengleise der Strecken 2610 und 2615, ca. zwischen km 2,8 und km 3,5 (Kilometrierung der Strecke 2615).

Die Abstellgruppe ist im Süden über die Weiche 12 und die Gleisverbindung W10-11 an die Güterzugstrecke 2615 angebunden; über die Gleisverbindungen W1-2 und W3-4 ist die Abstellgruppe auch von der Strecke 2610 aus erreichbar, wobei die Güterzuggleise niveaugleich gekreuzt werden müssen. Im Norden ist die Abstellgruppe über die als Zuführungsgleis wieder in Betrieb genommenen Gleise 209 und 219 an die Strecke 2615 angebunden. Für Fahrten in Richtung Neuss über die daran anschließenden Gleise 229 und 303 mit Anbindung über die Weichen 59, 64 und 65 bei ca. km 6,0 (im Bereich der EÜ Heckweg), aus Richtung Neuss über die Weichenverbindung W41-42.

In den Gleisen 103 - 108 werden derzeit wochentags von Montag bis Freitag, zwischen 19:00 Uhr und 05:00 Uhr, ca. 17 Zügeinheiten bestehend aus 2 ET 423 oder einer Lok mit 4 X-Wagen abgestellt. Von Freitag bis Sonntag werden ganztägig 4 Züge abgestellt.

Mit Ausnahme des HGK-Gleises und der daran angebundenen Anschlussgleise sind alle in Betrieb befindlichen Gleise im Bf Köln-Nippes elektrifiziert.

2.2 Geplanter Zustand

Um den Knoten Köln Hbf nachhaltig entlasten und dadurch die Betriebsqualität entsprechend erhöhen zu können, ist die Schaffung neuer, zusätzlicher Abstellkapazitäten im Großraum Köln dringend geboten. Im Rahmen einer Standortanalyse waren mögliche Standorte für eine Abstellanlage mit einer Kapazität von mindestens 31 S-Bahn- und Regionalverkehrszügen untersucht worden. Im Ergebnis der Standortanalyse hatte sich der ehemalige Rbf Köln-Nippes als für die zusätzlich benötigten Abstellkapazitäten am besten geeignet erwiesen.

Das Gesamtkonzept gemäß der durch die DB Regionalbahn Rheinland GmbH gegenüber der DB Netz AG abgegebenen Bestellung sieht u. a. folgende Maßnahmen vor:

- Errichtung einer Abstellanlage für ET, VT und lokbespannte Züge des S-Bahn- und Regionalverkehrs mit 18 Gleisen, davon 12 Neubaugleise und 6 Bestandsgleise.
- Beibehaltung der höhengleichen Anbindung der zukünftig vorwiegend für Regionalverkehrszüge genutzten Bestandsgleise 103 bis 108 an die Strecke 2615.
- Herstellung eines Zuführungsgleises mit höhenfreier Anbindung der neuen S-Bahn-Abstellgleise 111 bis 122 an die S-Bahn-Strecke 2620 über ein Rampenbauwerk in Höhe des bestehenden S-Bahn-Wendegleises 510.
- Rückbau und Neuerrichtung des Wendegleises für die S-Bahn-Linie S6 in entsprechend angepasster Lage und Einbau einer Weiche in das Wendegleis zur Ein-/Ausbindung des Zuführungsgleises in die bestehenden Gleisanlagen (Weiche 149).
- Ertüchtigung des vorhandenen Überwerfungsbauwerks zur Nutzung für die höhenfreie Anbindung der Gleise 111 bis 122 (Absenkung der Bauwerkssohle zur Profilerweiterung zwecks Aufnahme der Oberleitung).
- Elektrifizierung der S-Bahn-Abstellanlage mit 15 kV, 16,7 Hz.
- Signaltechnische Anbindung an die Strecke und Errichtung eines Rangierstellwerks mit zentralem Bedienplatz für die Abstellung.
- Errichtung sonstiger betriebsnotwendiger Anlagen wie Beleuchtungsanlagen, kreuzungsfreie Betriebs- und Feuerwehrezufahrt, Löschwasserversorgung, Dienst- und Rangierwege.

Durch die Realisierung der höhenfreien südlichen Zuführung zur neuen S-Bahn-Abstellgruppe 111 - 122 erhält die 12-gleisige Abstellanlage eine von Güterzugfahrten unabhängige Anbindung, die eine kurze Taktfolge bei den ein- bzw. ausrückenden Fahrten ermöglicht. Zur Pufferung der Ein- bzw. Ausfahrten von der Abstellung in die S-Bahn-Strecke 2620 und umgekehrt wird im Bereich der neuen Wohnbebauung auf dem Gelände des früheren Eisenbahn-Ausbesserungswerkes von ca. Bau-km 2,8 + 15 bis ca. Bau-km 3,1 + 86 ein zweigleisiger Abschnitt vorgesehen (Gleise 561 und 562). Dieser zweigleisige Abschnitt kann auch zum Wenden der in Köln-Nippes endenden S-Bahn-Züge der Linie S6 genutzt werden, wenn das reguläre Wendegleis besetzt ist oder ausnahmsweise nicht zur Verfügung steht.

Die Zuführung und Abstellung der S-Bahn- und Regionalzüge erfolgt sukzessiv in den Abendstunden mit den letzten Fahrten der jeweiligen Linien. In umgekehrter Richtung werden die Züge der jeweiligen Linien in den frühen Morgenstunden fahrplanmäßig aus den Abstellgleisen den Betriebsgleisen zugeführt.

Von den 12 geplanten Abstellgleisen werden zunächst nur 9 Gleise realisiert, während die Gleise 120 - 122 als optionale Erweiterungsmöglichkeit vorgesehen sind.

Ergänzend zu den Planungen für den Bau der S-Bahn-Abstellanlage plant DB Regio die Errichtung einer S-Bahn-Werkstatt und -Behandlungsanlage, die an die nördlichen Ausziehgleise 151 und 152 der S-Bahn-Abstellgruppe anschließen soll. Neben dieser südlichen Anbindung des Regio-Werks ist auch eine nördliche Anbindung über die vorhandenen Weichen 405, 406 und 407 vorgesehen, wobei die außer Betrieb befindlichen Gleise 304 und 305 jeweils auf einer Länge von rd. 200 m reaktiviert bzw. erneuert und als Ausziehgleise genutzt werden sollen. Im Regio-Werk sind 6 Behandlungsgleise vorgesehen, davon 2 Hallengleise (Stand September 2011). In neueren Planunterlagen ist zusätzlich eine optionale Erweiterung der S-Bahn-Werkstatt um 1 oder 2 weitere Hallengleise dargestellt.

3. Untersuchung einer westlichen Güterzugumfahrung

3.1 Streckenverlauf

Die vorgeschlagene Güterzugtrasse beginnt ca. in km 1,8 der Strecke 2615 durch Verschwenkung aus der bisherigen Gleislage, wobei das Richtungsgleis Neuss – Köln im Bereich der EÜ Parkgürtel in der Trasse des Anschlussgleises zum Brückenbahnhof verläuft. Dieses muss hierfür ebenfalls entsprechend nach Westen verschwenkt und noch vor der EÜ Parkgürtel an das Güterzug-Streckengleis angebunden werden. Der Gleisanschluss ist betrieblich als Awanst auszugestalten.

Über die frei werdende Trasse des heutigen Güterzug-Richtungsgleises Köln – Neuss kann mittels entsprechender Weichenverbindungen der niveaugleiche Anschluss an die geplante S-Bahn-Abstellanlage sowie an die bestehende Abstellanlage (Gleise 103 bis 108) und an die Güterzug-Umspanngruppe hergestellt werden.

Im weiteren Verlauf folgt die Güterzugumfahrung in etwa dem vorhandenen HGK-Gleis bis in Höhe des geplanten Regio-Werks. Dort kann das HGK-Gleis über entsprechende Weichenverbindungen an die Güterzugstrecke angeschlossen werden. Die Anschlussgleise zum Rheinischen Industriebahn-Museum können über neue Anschlussweichen an den neu zu errichtenden Abschnitt des HGK-Gleises angebunden werden.

Die Güterzuggleise wurden so trassiert, dass einerseits die geplante S-Bahn-Werkstatt um 1 zusätzliches Hallengleis erweitert werden kann und andererseits nur geringfügige Eingriffe in den Gleisbestand des Rheinischen Industriebahn-Museums zur Anpassung an die geänderte Anschlusssituation erforderlich sind.

Kurz vor dem Südkopf des Bahnhofs Köln-Longerich – etwa in Höhe des Heckweges bei km 6,0 – schwenken die Güterzuggleise wieder in die vorhandene Strecke 2615 ein. Die vorhandenen Güterzuggleise werden als nördliche Zuführung zur Umspanngruppe und zur S-Bahn-Abstellanlage mittels entsprechender Weichenverbindungen neu angebunden. Dabei ist auch das als nördliche Zuführung zur Abstellanlage dienende Gleis 303 neu anzubinden.

Optional kann in diesem Zusammenhang auch eine Weichenverbindung zu den Gleisen der Strecke 2610 vorgesehen werden, um dadurch eine direkte Zufahrtsmöglichkeit von den Bahnsteigen im Bf Köln-Longerich zur S-Bahn-Abstellanlage zu erhalten. Auf diese Weise wäre es möglich, abzustellende Züge der S-Bahn-Linie S11 bis Köln-Longerich oder – sofern verkehrlich sinnvoll – bis Köln-Chorweiler zu führen und dann vom Bahnhof Köln-Longerich aus ohne Querung der Gütergleise der Abstellanlage zuzuführen.

Für die Trassierung der Güterzugumfahrung wurde eine Entwurfsgeschwindigkeit von $v_e = 120 \text{ km/h}$ zu Grunde gelegt. Der Gleisbogen im Bereich der EÜ Parkgürtel von ca. km 2,4 bis ca. km 2,8 kann nur für eine Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h trassiert werden. Die Weichenverbindungen für den Anschluss der vorhandenen Güterzuggleise sind für eine Abzweiggeschwindigkeit von 60 km/h ausgelegt, die Anbindung des HGK-Gleises lässt oberbautechnisch eine Geschwindigkeit von 50 km/h zu.

3.2 Kostenschätzung

Die Kosten für eine Realisierung der westlichen Güterzugumfahrung werden auf rund 68,8 Mio. Euro geschätzt. Davon entfallen ca. 46 Mio. Euro auf Tief- und Oberbaumaßnahmen, konstruktive Ingenieurbauwerke und Lärmschutzmaßnahmen. Hierin enthalten sind u. a. auch die Kosten für eine Straßenunterführung und eine separate Fußgängerunterführung zur Andienung des Regio-Werks sowie für die Anpassung bzw. Ertüchtigung der vorhandenen Eisenbahnüberführungen.

Die übrigen ca. 22,8 Mio. Euro sind für die Anlagen der Technischen Ausrüstung aufzuwenden, wobei diese Kosten – im Wesentlichen für Anlagen der Leit- und Sicherungstechnik sowie für Oberleitungsanlagen – nur grob abgeschätzt wurden. Eine vertiefte Untersuchung der erforderlichen Eingriffe in die vorhandenen Signal- und Oberleitungsanlagen würde voraussichtlich noch zusätzliche Kosten offenbaren. Die Kosten für die Signalanlagen berücksichtigen auch nur die Mindestausrüstung, die zur Deckung der Gefahrpunkte an den Abzweig- bzw. Anschlussstellen und zur Regelung der Zugfolge unter ungefährrer Beibehaltung der gegenwärtigen Blockteilung erforderlich ist. Darüber hinausgehende Kosten, die z. B. bei einer Vollsignalisierung der Streckengleise für beide Fahrtrichtungen (Gleiswechselbetrieb) anfallen und eine Verbesserung gegenüber dem bestehenden Zustand darstellen würden, sind nicht berücksichtigt.

Die vorgeschlagene Option für die nördliche Zuführung vom Bf Köln-Longerich aus ist in den Kosten nicht berücksichtigt.

Für die mit Realisierung der Güterzugumfahrung entfallende höhenfreie Zuführung zur S-Bahn-Abstellanlage wurden Kosten in Höhe von ca. 5,7 Mio. Euro in Abzug gebracht. Damit verbleiben geschätzte Gesamtbaukosten in Höhe von rund 63,1 Mio. Euro für die niveaugleiche südliche Anbindung der S-Bahn-Abstellanlage.

4. Neue Randbedingungen

Zusätzlich zu den Planungen von DB Regio für die Errichtung einer S-Bahn-Werkstatt und -Behandlungsanlage im Anschluss an die S-Bahn-Abstellgruppe wurden zwischenzeitlich auch Planungen für eine ICE-Werkstatt und ausgedehnte ICE-Abstellanlagen bekannt, die die bisher noch nicht überplanten Teilflächen des ehemaligen Rangierbahnhofs Köln-Nippes nahezu vollständig in Anspruch nehmen würden. Unter Berücksichtigung dieser ICE-Planungen gestaltet sich die Trassenführung für eine Güterzugumfahrung weitaus schwieriger als dies für Herrn Höfer auf Basis seines bisherigen Kenntnisstandes absehbar war. Die Realisierung der von ihm angedachten Güterzugtrasse ist nur möglich, wenn die ICE-Planungen darauf ausgerichtet und – auch in Bezug auf die angedachten Kapazitäten – entsprechend angepasst werden. Des Weiteren ergeben sich gewisse Erschwernisse im Betriebsablauf, da beim Rangieren zwischen den ICE-Abstellgruppen und den Werkstattgleisen die Gütergleise gekreuzt werden müssen. Andererseits ist zu berücksichtigen, dass die Gütergleise die Funktion der Anbindung des ICE-Werks wie auch des HGK-Gleises mit übernehmen würden.

Der unter Punkt 3.1 beschriebene Verlauf der Güterzugumfahrung ist unverändert auch bei Realisierung einer ICE-Werkstatt möglich, wobei die Güterzugtrasse die geplanten ICE-Anlagen zwischen den Betriebs- und Werkstattgebäuden einerseits und der Abstellgruppe Mitte andererseits durchquert. Während die Abstellgruppe Mitte in vollem Umfang realisiert werden kann, müssen die ICE-Behandlungsanlagen – insbesondere die Unterflurdrehbank und die Außenreinigungsanlage – in der Lage verschoben oder vollkommen anders angeordnet werden. Denkbar ist eine Verschiebung der gesamten ICE-Behandlungs- und Werkstattanlagen um mindestens eine Gleisbreite nach Westen, da die in der ICE-Planung vorgesehene westliche Umfahrung für die HGK-Züge nicht erforderlich ist. Stattdessen kann das HGK-Gleis in Höhe des Regio-Werks an die Güterzugstrecke angebunden werden; die hierfür nötigen Weichenverbindungen dienen zugleich auch dem Anschluss der ICE-Gleise.

Die zweigleisige ICE-Abstellgruppe Süd kann an der vorgesehenen Stelle nicht realisiert werden, da unter Berücksichtigung der möglichen Erweiterung der S-Bahn-Abstellanlage (Gleise 120 bis 122) nur insgesamt drei Gleise auf dem vorhandenen Bahngelände verlegt werden können. Neben den beiden Güterzuggleisen wird hier ein ICE-Einfahrtgleis vorgesehen, von dem aus die Weiterfahrt in die ICE-Behandlungs- bzw. Werkstattgleise als Rangierfahrt erfolgen kann. Die Abstellgruppe Süd kann ersatzweise in Form von

zwei 400 m langen Stumpfgleisen in jenem Bereich vorgesehen werden, der in der ICE-Planung dem zweigleisigen Abschnitt der HGK-Strecke vorbehalten ist.

Parallel zum Neuanschluss des HGK-Gleises wird ein 400 m langes Ausziehgleis für ICE-Züge vorgesehen, über das von der Abstellgruppe Mitte zu den ICE-Behandlungs- und Werkstattgleisen rangiert werden kann. Erforderlichenfalls kann zusätzlich auch das HGK-Gleis für diese Rangiervorgänge herangezogen werden.

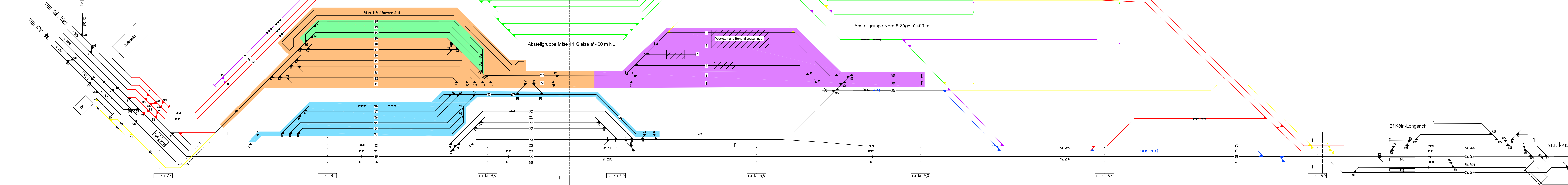
Um das denkmalgeschützte Areal des Rheinischen Industriebahn-Museums so weit wie möglich von Eingriffen zu verschonen, muss die daran angrenzend vorgesehene ICE-Abstellgruppe Nord geringfügig reduziert und lagemäßig angepasst werden. Durch Ausnutzung einiger noch nicht beplanter Restflächen können im Rahmen der Abstellgruppe Nord 7 Gleise mit einer Gesamtnutzlänge für 8 ICE-Züge mit jeweils 400 m Länge realisiert werden.

Die optionale Weichenverbindung vom Gleis 303 zu den Strecken 2610 und 2620 kann so ausgestaltet werden, dass nördliche Zuführungen von den Bahnsteigen im Bf Köln-Longerich zur S-Bahn-Abstellanlage und von der Güterzugstrecke zum ICE-Werk unabhängig voneinander möglich sind.

Frankfurt, den 26.09.2012

	Bestehende Gleise / geplante Gleise gemäß bisheriger Planung
	Güterzugumfahrung und niveaugleiche Anbindung der S-Bahn-Abstellanlage gemäß Höfer-Vorschlag, Variante 2
	Geplante Gleise für ICE-Werkstatt, von Güterzugumfahrung nicht bzw. nicht unmittelbar betroffen
	Vorschlag zur Anpassung bzw. Anbindung der ICE-Gleise an die Güterzugumfahrung
	Optionale Anbindung S-Bahn-Abstellanlage an den Bahnhof Köln-Longerich
	Denkmalgeschützte Gleise
	Entfallende Gleise (Bestand oder Planung)
	Neubau S-Bahn-Abstellanlage Gleise 111-119
	Optionale Erweiterung der S-Bahn-Abstellanlage (Gleise 120-122)
	Bestehende Abstellanlage Gleise 103-108 (Regionalverkehr)
	Neubau Werkstatt und Behandlungsanlage S-Bahn

ca. km
 Bezogen auf Strecke 2615



oberflächentechnisch Datum	geprüft/gesehen	Genehmigungsvermerk EBA:
signaltechnisch / telekommunikationstechnisch Datum	geprüft/gesehen	
elektrotechnisch 50 Hertz / maschinenstechnisch Datum	geprüft/gesehen	
vermessungstechnisch Datum	geprüft/gesehen	
konstruktiv Datum	geprüft/gesehen	
fahrdynamisch Datum	geprüft/gesehen	
oberbautechnisch Datum	geprüft/gesehen	
fachlich vom Baugrundinstitut Datum	geprüft/gesehen	
gemäß Bauberwachungverlag Datum	geprüft/gesehen	

Zugbildungsanlagen/Umschlagbahnhöfe
KNI - Abstellanlage Köln-Nippes; Gesamtkonzept

Baumanagement Die Bahn 
DB ProjektBau GmbH Hahnstraße 52
Niederlassung Mitte 60528 Frankfurt am Main
Projektzentrum Frankfurt 1 Tel.: 069 / 265 - 43164

Bearbeitet im Auftrag der DB ProjektBau GmbH  Ingenieurbüro Dipl.-Ing. H. Vössing GmbH Hahnstraße 43 E 60528 Frankfurt/Main Tel.: 069/75 60 31-0 Frankfurt/M., den	Planverfasser/Entwurfsverfasser Frankfurt/M., den Unterschrift
--	---

			Blatt-Nr.	
			Auftrag-Nr.	
			Bearb.	Datum Name
			Gez.	04./2012 Sunder
				Isid.

Änderungen bzw. Ergänzungen	Datum	Name	Gepr.:	04/2012	Winkler
Die Übereinstimmung der Zeichnung mit der Ausführung bestätig den.....			Belastungsannahme		
Für den Auftragnehmer: Für die DB AG			Werkstoffe		

<u>Unterschrift</u>	<u>Unterschrift</u>	DB ProjektBau GmbH Baumstr./ Zur Ausführung genehmigt/ Frankfurt a.M., den.....
geprüft in Bezug auf	Baugrubenbereiniger der DB AG Aufgestellt/zur Vorlage beim EBA genehmigt den	
	_____ <u>Unterschrift</u>	_____ <u>Unterschrift</u>

Maßstab	Machbarkeitstudie KNL – Niveaugleiche Anbindung S-Bahn-Abstellanlage Köln-Nippes gemäß Höfer-Vorschlag, Variante 2 zzgl. Planung für ICE-Behandlungsanlage Streckennetz / Systemplan	Baujahr	Block
ohne Maßstab		Plan-Nr.:	
		Ausgabe vom	25.09.2012
			Erstellt für Personen

Bauwerksnummer		Brückennummer		Archiv Zeichnungs-Nr.
Strecke	Kilometer			
		*		

