

Modernisierung Bahnhof Kall

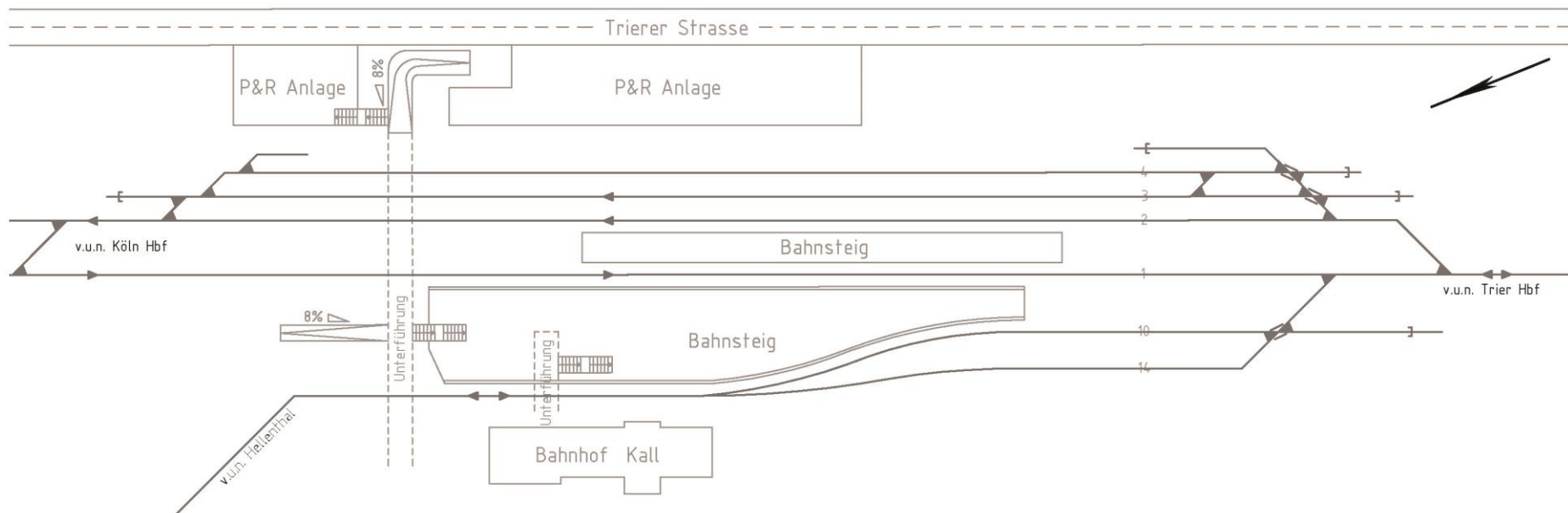


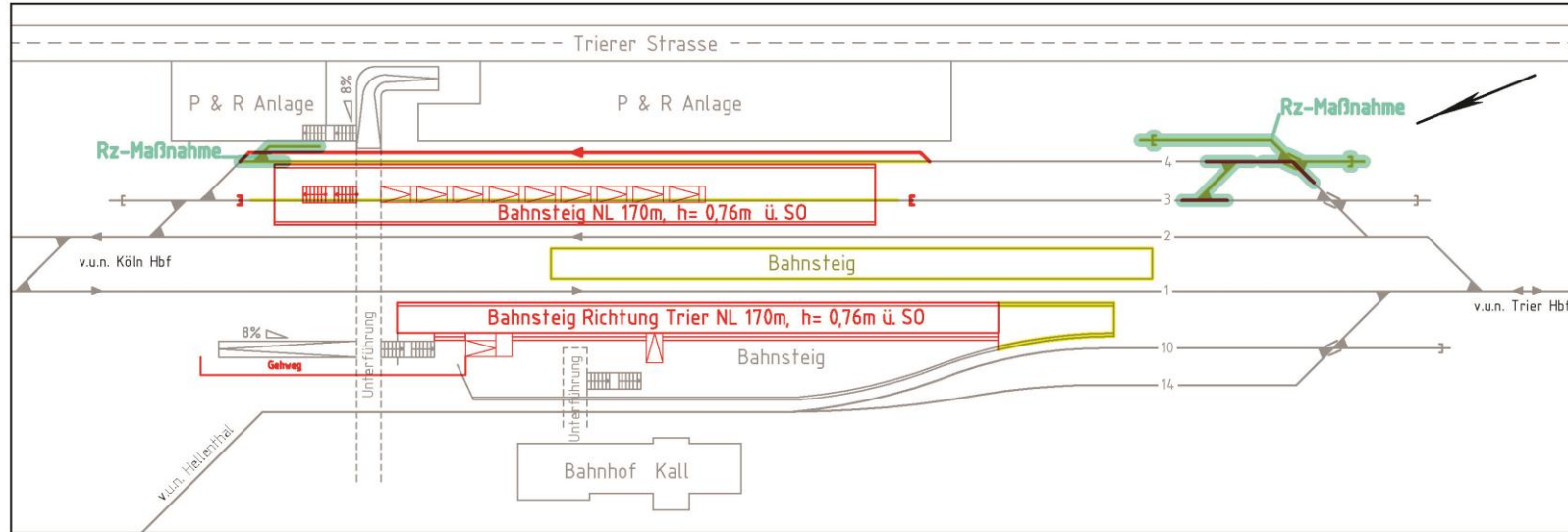
PROJEKTMANAGEMENT • VERKEHRSPLANUNG SCHIENE • VERKEHRSPLANUNG STRASSE • INGENIEURBAU • AUSRÜSTUNG BAHN • INFORMATIONSTECHNIK • HOCHBAU • BAUÜBERWACHUNG
TUNNELBAU • TUNNELBAU VEREISUNG • WASSERWIRTSCHAFT • ÖFFENTLICHKEITSARBEIT • HEALTH CARE • PUBLIC PRIVATE PARTNERSHIP • STADTPLANUNG / INFRASTRUKTURANALYSE
SiGeKOORDINATION • 3D-VISUALISIERUNG • UNTERNEHMENSBERATUNG / STANDORTANALYSE • PMS.VOESSING.DE • VERMESSUNG • VERKEHRSTECHNIK / VERKEHRSUNTERSUCHUNG

- **Bestand**
- **Variante 1**
- **Variante 2**
- **Gegenüberstellung**



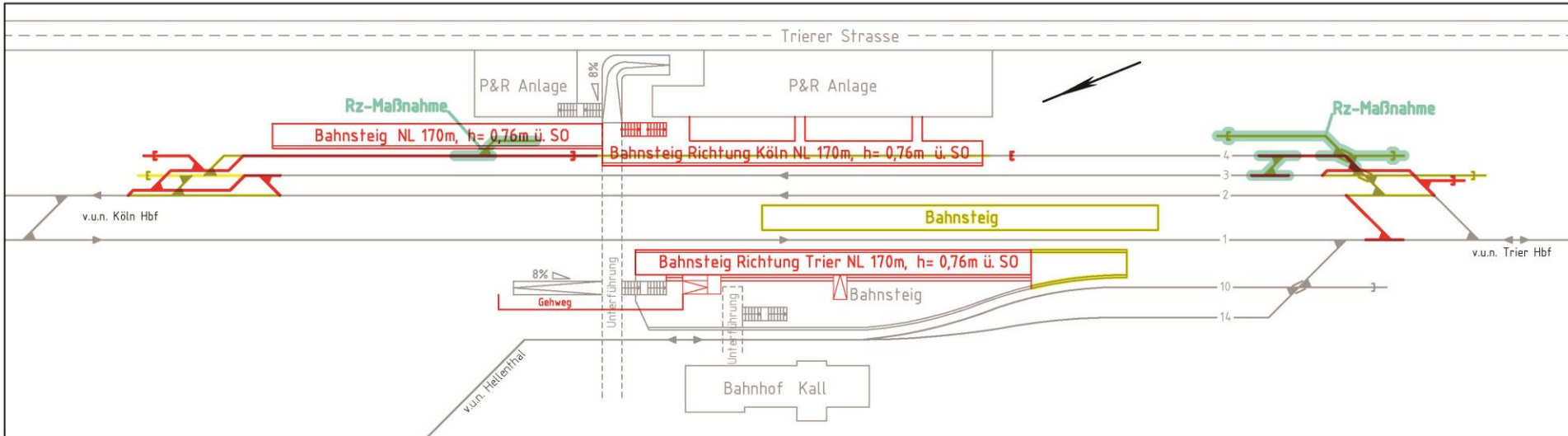
- Strecke 2631 Köln – Trier der DB Netz AG (Regionalnetz Eifel-Rhein-Mosel des Regionalbereichs Mitte)
- Strecke 2635 Kall – Hellenthal der RSE (Rhein-Sieg-Eisenbahn GmbH)
- Inselbahnsteig (Züge in Fahrtrichtung Trier und Hellenthal)
- Zwischenbahnsteig (Züge in Fahrtrichtung Köln, Zugang schienengleich über das Hauptgleis Köln – Trier)
- Anlass: Entspricht nicht dem heutigen Stand eines Bahnhofs!





- Rückbau des vorh. Zwischenbahnsteigs
- Neubau Mittelbahnsteig zwischen Gleis 2 und Gleis 4
- Eingriff ins Gleisnetz (Gleisabstand nicht ausreichend für die Mindestbahnsteigbreite; Gleis 4 muss umtrassiert werden)
- Neuer Mittelbahnsteig: Länge=170m, Breite=8m–10m, Höhe=0,76m über Schienenoberkante (SO)
- Treppe
- Bahnsteigzugang, bestehend aus Rampen (max. Länge 6m, max. Neigung 6%) und Zwischenpodesten (max. Länge 1,5m, max. Neigung 2%)
- Zugfolge Köln – Trier → Gleis 1
- Zugfolge Trier – Köln → Gleis 2
- Zugfolge Köln – Kall, Kall – Köln (Wendezug) → Gleis 4 (Gleis 2 belegt durch Zugfolge Trier – Köln)
- Hausbahnsteig wird über eine Länge von 170m auf eine Bahnsteighöhe von 0,76m über SO gebracht
- Zugstrecke und Bahnsteigkante für Kall – Hellenthal unverändert
- Vorh. Unterführung mit Rampen (8% Neigung) bleibt bestehen
- RZ-Maßnahme (Rationalisierter Zustand)





- Rückbau des vorh. Zwischenbahnsteigs
- Neubau von zwei Außenbahnsteigen an Gleis 3 und Gleis 4
- Ebenerdiger & direkter Zugang zur P&R Anlage
- Länge je 170m, Breite je 2,5m-3m
- Vorh. Unterföhrung mit Rampen (8% Neigung) bleibt bestehen → Personenunterföhrung Gemündener Straße (max. 6% Neigung)
- Zugfolge Köln – Trier → Gleis 1
- Gleis 2 → Überholungs- oder Abstellgleis
- Zugfolge Trier – Köln → Gleis 3 (neu errichteter Außenbahnsteig; für 90 km/h)
- Zugfolge Köln – Kall, Kall – Köln → Gleis 4 (neu errichteter Außenbahnsteig; Gleisverbindung für 40 km/h schaffen)
- Hausbahnsteig wird über eine Länge von 170m auf eine Bahnsteighöhe von 0,76m über SO gebracht (wie Variante 1)
- Zugstrecke und Bahnsteigkante für Kall – Hellenthal unverändert
- RZ-Maßnahme (Rationalisierter Zustand)



1



1



Variante 1

- ✓ Die Bahnsteigausstattung und Beleuchtung muss nur in einfacher Ausfertigung aufgestellt werden
- ✓ Fahrplan und Betriebsqualität besser als Ist-Zustand 2013
- ✓ Güterverkehr wäre in Tagesrandlage möglich (besser als Ist-Zustand 2013)
- Erreichen des Mittelbahnsteigs über die nicht barrierefreien Zugänge der bestehenden Unterführung
- Lange Wege
- Eingriff ins Gleisnetz (Gleis 4 muss umtrassiert werden)

Variante 2

- ✓ Personen kommend von der P+R Anlage haben einen direkten Zugang zu den Außenbahnsteigen
- ✓ Mobilitätseingeschränkte haben die Möglichkeit die Straßenunterführung an der Gemündener Straße zu nutzen
- ✓ Betriebsqualität besser als Ist-Zustand 2013
- ✓ Güterverkehr immer möglich, incl. Flexibilität im Bahnhof
- Die Bahnsteigausstattung und Beleuchtung muss in mehrfacher Ausfertigung aufgestellt werden
- Eingriff ins Gleisnetz! (Gleis 3 muss umtrassiert werden)



Diskussionsrunde eröffnet!

