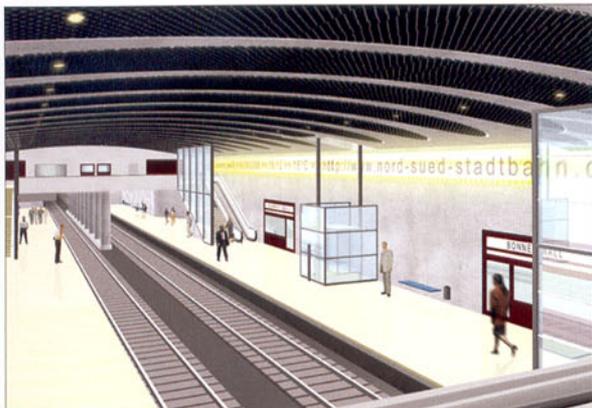


Kölner Nord-Süd-Stadtbahn im Bau

von Christian Walther, Solingen



Ein Blick in die zukünftige Haltestelle Bonner Wall, die eine Anbindung an eine noch einzurichtende S-Bahn erhalten wird.

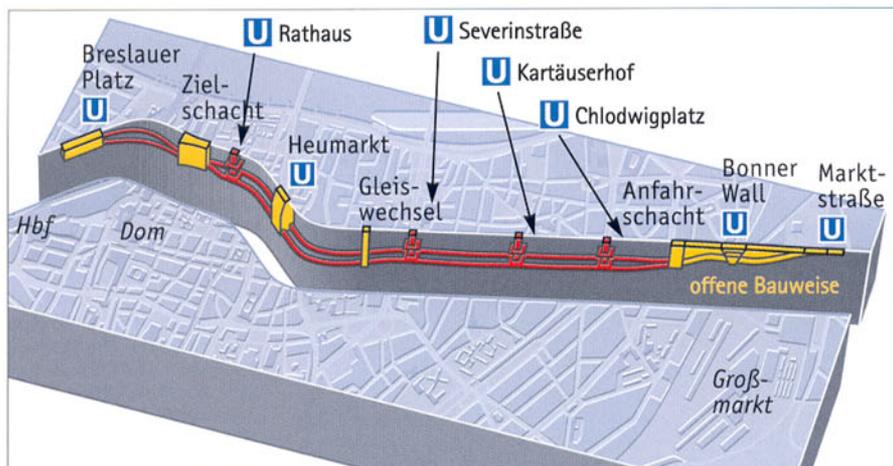
Köln ist mit rund einer Million Einwohnern die größte Stadt des Landes Nordrhein-Westfalen und steht mit der Größe und Ausdehnung ihres ÖPNV-Netzes bundesweit an dritter Stelle. Mit Eröffnung der ersten Tunnelstrecke im Jahr 1963 begann in Köln das Zeitalter der Stadtbahnen, deren unterirdisches Netz bis heute auf 30 km gewachsen ist. Besonders belastet ist dabei die bestehende Nord-Süd-Verbindung zwischen Hauptbahnhof/Dom und Poststraße/Barbarossaplatz. Sie berührt den zentralen Umsteigepunkt Neumarkt und bietet Zugang zu den Fußgängerzonen. Täglich fahren rund 100.000 Fahrgäste auf diesem Abschnitt. Mit einer Zugfolge von 90 Sekunden ist dabei die technische Belastungsgrenze des Tunnels erreicht.

Um die linksrheinischen südlichen Stadtteile und die Altstadt besser an das Schienennetz der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB) anzuschließen, wurden die Bestrebungen für eine neue U-Bahnstrecke unter der Altstadt in den vergangenen Jahren intensiviert und schließlich im vergangenen Jahr von Erfolg gekrönt. Es erging der Planfeststellungsbeschluss und die Zusage von Bund und Land, die Strecke zu 90 Prozent zu finanzieren. Noch vor dem Submissionstermin für den eigentlichen Tunnelbau am 9.12.2002 begannen die Vorarbeiten der KVB und der Stadt, die Linienführung an die zukünftige Situation anzupassen. Mit der Einstellung des südlichen Streckenastes der Straßenbahnlinie 6 nach Marienburg sowie dem Neubau der Eisenbahnüberführung an der Bonner Straße sind dabei auch Veränderungen für Fahrgäste und Einwohner sichtbar geworden.

Mit einem symbolischen Spatenstich wurde im Dezember 2002 den bereits erfolgten Vorarbeiten Rechnung getragen. KVB und Stadt hatten am 4.12.2002, dem Tag der Heiligen Barbara, Schutzpatronin der Bergleute und Tunnelbauer, rund 600 Gäste aus Politik, Wirtschaft und öffentlichem Leben eingeladen, um den Baustart angemessen zu feiern. Im Innenraum der linksrheinischen Rampe der Deutzer Brücke nahe der zukünftigen U-Bahn-Haltestelle Heumarkt wurden dabei alle acht neuen Haltestellen wirkungsvoll inszeniert und mit einer kleinen Show „enthüllt“. Zu den Gästen der Veranstaltung gehörte unter anderem Landesverkehrsminister Dr. Axel Horstmann sowie der Kölner Regierungspräsident Jürgen Roters.

Die neue Stadtbahnstrecke verläuft voraussichtlich ab 2010 vom Breslauer Platz unter der Philharmonie zum Alten Markt und weiter über Severinstraße bis zur Marktstraße. Dort soll ein Abzweig der Linie 16 bis zur Rheinuferbahn entstehen, die Hauptstrecke wird oberirdisch weitergeführt bis zum Verteilerkreis Köln/Bonn. Jede dieser drei Teilstrecken bildet einen eigenen Bauabschnitt. Im ersten Schritt wird der Tunnelabschnitt mit einer Länge von rund vier Kilometern gebaut. Hierzu werden drei offene Baugruben erstellt, die sich am Breslauer Platz, am Kurt-Hackenbergs-Platz und auf der Bonner Straße, Ecke Rolandstraße, befinden werden. Von dort beginnen jeweils die Schildvortriebsmaschinen mit der Erstellung des Tunnels. Im ersten Abschnitt zwischen Breslauer Platz und Kurt-Hackenbergs-Platz befindet sich zukünftig keine Haltestelle, so dass hier mit einem Schilddurchmesser von 5,70 m gefahren werden kann, während im weiteren Tunnelverlauf ein Schild von 7,30 m Durchmesser benötigt wird. Grund ist die Errichtung der Stationen Rathaus, Severinstraße, Kartäuserhof und Chlodwigplatz in geschlossener Bauweise, wobei die Bahnsteige dieser Haltestellen zukünftig innerhalb der neuen Tunnelröhren angeordnet sein müssen. Die bereits bestehende U-Bahn-Haltestelle Breslauer Platz muss außerdem in offener Bauweise komplett neugebaut werden um ihrer neuen Funktion als Abzweigstation gerecht zu werden. Der restliche Verlauf von der Bonner Straße bis zur Marktstraße wird in offener Bauweise errichtet. Aufgrund der zukünftigen Verknüpfung der U-Bahn-Station Bonner Wall mit dem neu geplanten S-Bahn-Haltepunkt oberhalb der Straße begannen bereits Anfang September erste Vorarbeiten an der betreffenden Eisenbahnbrücke. Dabei wird die Brücke und ihr östliches Widerlager neu erstellt. Die oberirdische Station Marktstraße ist Bestandteil der ersten Baustufe; die Tunnelrampe liegt südlich der Station Bonner Wall.

Beim Bau dieser neuen Stadtbahnstrecke ist erstmals die KVB der Bauherr, die Projektleitung liegt in den Händen des Amts für Brücken- und Stadtbahnbau der Stadt Köln. Die Gründe für diese neue Zuordnung der Verantwortlichkeit liegen im wirtschaftlichen und organisatorischen Bereich, da eine Zerteilung, die bisher bei einer Projektleitung vorgenommen wurde, vermieden wird und damit Abstimmungsprozesse vereinfacht werden. Die Nord-Süd-Stadtbahn soll ab 2010 von den Stadtbahnlinien 5, 16 und 17 befahren werden. Die Gesamtkosten des Projekts belaufen sich auf stolze 615 Mio EUR, die zu 90 % von Bund und Land getragen werden. Nach der Erteilung der Baugenehmigung am 30.4.2002 und der Zusage des Planfeststellungsbeschlusses am 18.7.2002 traf der Bewilligungsbescheid am 5.9.2002 bei der KVB ein. Nachdem im Dezember die Submission erfolgte, wird die Vergabe der Hauptarbeiten bis April 2003 erwartet.



Lage der Schächte und der späteren Tunnels der neuen Stadtbahn. Offene Baugruben wird es nur am Barbarossaplatz, am Kurt-Hackenbergs-Platz (nahe Dom) und am Bonner Wall geben. Der Schacht am Heumarkt dient der Versorgung der Baustelle. Die schwarzen Pfeile markieren ungefähr die Lage der späteren Bahnhöfe. Abbildungen: KVB/Stadt Köln