

## Kurzinformationen zum Projekt

Die Nord-Süd Stadtbahn Köln ist das derzeit größte städtebauliche Projekt Deutschlands und zugleich die größte archäologische Ausgrabungsstätte in einer europäischen Metropole.

### Gründe

Mit dem Bau der neuen Strecke wird eine Lücke im Schienennetz des öffentlichen Personennahverkehrs in Köln geschlossen und eine schnelle und bequeme Anbindung der südlichen Stadtteile an die Innenstadt und den Hauptbahnhof geschaffen.

Erreicht werden soll vor allem eine Entlastung des Innenstadttunnels, der mit Zugfolgen von z.T. nur 90 Sekunden in der Hauptverkehrszeit hoffnungslos überlastet und daher sehr störanfällig ist.

Durch die neue Nord-Süd Strecke entfallen Umwegfahrten mit der Bahn über die Ringe, es sind Beförderungszeitgewinne von acht Minuten und mehr erzielbar.

Bis heute wird das Severinsviertel lediglich durch zwei Buslinien erschlossen, die in der Hauptverkehrszeit häufig überlastet sind. Ihr Linienweg folgt Einbahnstraßen; die Severinstraße ist als Geschäftsstraße mit starkem Liefer- und Ladeverkehr sowie starkem Parkplatzsuchverkehr gänzlich ungeeignet für einen verlässlichen Busverkehr.

Die Zahlen des Modal Split, d.h. die Aufteilung des Gesamtverkehrs nach Verkehrsmitteln des öffentlichen Personennah- und des Individualverkehrs, weisen deutlich Erschließungsdefizite der Südstadt und der südlichen Neustadt auf. Die Nord-Süd Stadtbahn kann diesem Bedarf gerecht werden und ist für die Zukunftsgestaltung umso wichtiger, als die benannten Stadtteile bereits seit einigen Jahren strukturelle Probleme aufweisen.

## Historie

Seit über 20 Jahren verfolgt die Stadt das Projekt einer Nord-Süd Stadtbahn. Das 1992 vom Rat beschlossene Gesamtverkehrskonzept Köln (GVK) empfiehlt diese Maßnahme als Netzergänzung, da hiervon neben der Erschließungswirkung auch eine erhebliche betriebliche Verbesserung des vorhandenen Stadtbahnnetzes zu erwarten ist.

Nach Untersuchung diverser Varianten beschließt der Rat 1992 die heutige Trassenführung.

Im Juni 1996 bekräftigt der Rat seinen Beschluß zur Nord-Süd Stadtbahn und meldet die Streckenführung im ÖPNV-Bedarfsplan an.

Mit dem Planfeststellungsbeschluß im Juni 2002 wird der Bau der Nord-Süd-Verbindung endgültig besiegelt.

Die Vergabe der Hauptlose der Baustufe 1 erfolgte im November 2003, der Baubeginn war Anfang 2004.

## Planung

Die Nord-Süd Stadtbahn Köln soll in der ersten Baustufe vom Breslauer Platz am Hauptbahnhof quer durch die Alt- und Innenstadt bis zur Marktstraße im Kölner Süden führen. Die Strecke der ersten Baustufe ist rund vier Kilometer lang.

Durch die zweite Baustufe erfolgt eine Anbindung an das Rheinufer (rund 850 Meter). Die dritte Baustufe soll oberirdisch in der Bonner Straße verlaufen und mit vier Haltestellen auf zwei Kilometer Länge bis zum Bonner Verteilerkreis (Arnoldshöhe) führen.

Die geplante Strecke der ersten Baustufe hat acht Haltestellen, sieben davon unterirdisch: Breslauer Platz, Alter Markt, Heumarkt, Severinstraße, Kartäuserhof, Chlodwigplatz und Bonner Wall. Die letzte Haltestelle ist die

oberirdisch gelegene Marktstraße. Am Kurt-Hackenberg-Platz entsteht ein Verbindungsbauwerk, am Waidmarkt ein Gleiswechsel.

### **Archäologie**

Die gesamte Trasse sowie die zugehörigen Baustellenflächen sind als Bodendenkmal in die Denkmalliste der Stadt Köln eingetragen. Wie man aus langjährigen Voruntersuchungen weiß, sind dort römische, mittelalterliche und neuzeitliche Funde zu erwarten.

Der größte Teil der Neubaustrecke wird im Tunnelvortrieb unterhalb der archäologischen Schichten gebaut. Eingriffe in diese Schichten sind insbesondere im Bereich der Haltestellen, der Versorgungs- und Anfahrtsschächte sowie dem südlichen Streckenabschnitt auf der Bonner Straße gegeben, der in offener Bauweise hergestellt wird. Die Eingriffsfläche ist circa 20.000 Quadratmeter groß und befindet sich vor allem in Bereichen der römischen bis frühneuzeitlichen Stadtbesiedlung.

### **Bauverfahren**

Drei Haltestellen (Breslauer Platz, Heumarkt, Bonner Wall) werden komplett in offener Bauweise erstellt, z.T. in Deckelbauweise. Vier Haltestellen (Severinstraße, Chlodwigplatz, Rathaus, Kartäuserhof) entstehen teilweise in bergmännischer Bauweise, d.h. Verteilerebenen, Zugänge etc. werden offen gebaut, die Gleiszonen inklusive Bahnsteige größtenteils unterirdisch, unter anderem mit Hilfe von Vereisungsmaßnahmen.

Der Tunnel zwischen den Haltestellen wird unterirdisch mit Tunnelbohrmaschinen (Schildmaschinen) gegraben. Es kommen zwei unterschiedliche Schildinnendurchmesser zur Ausführung:

Im Baulos Nord (Breslauer Platz bis Philharmonie) wird der Tunnel einen Durchmesser von 5,70 Meter erhalten. Vom Baulos Süd (Anfahrtschacht Bonner Wall) fahren zwei Schildmaschinen mit einem Durchmesser von 7,30 Metern Richtung Innenstadt. Die entstehenden Tunnelröhren verlaufen weitgehend parallel in einer Tiefe von bis zu 30 Metern (Tunnelsohle).

## **Finanzierung**

Die Finanzierung der Baumaßnahme erfolgt über das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz. 90 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten werden von Bund und Land getragen.

Das Gesamtvolumen der Baumaßnahme liegt bei rund 780 Millionen Euro.

## **Inbetriebnahme**

Fertigstellung und Inbetriebnahme der ersten Baustufe der Nord-Süd Stadtbahn Köln sollen 2010 erfolgen.