

Projekt Nord-Süd Stadtbahn Köln

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

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-Hackenbergs-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 Anfahrtschächte 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, zum Teil 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 großenteils 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.