

## Nord-Süd-Stadtbahn: Ausbau beginnt

(Kölnische Rundschau vom 19.07.2011)

Von Werner Grosch, 19.07.11, 07:00h, aktualisiert 19.07.11, 16:41h

**Archiveinsturz, abgesackter Kirchturm, Bauverzögerung, Kostenexplosion - die Geschichte der Nord-Süd-Stadtbahn ist nicht gerade arm an Desastern. Kein Wunder, dass die KVB jetzt endlich mal wieder „ein Stück Normalität dokumentieren“ will.**



Der Rohbau ist fast fertig: Im Verflechtungsbauwerk Bechergasse/Kurt-Hackenberg-Platz werden zwei Linien kreuzen. (Foto: KVB)

Archiveinsturz, abgesackter Kirchturm, Bauverzögerung, Kostenexplosion - die Geschichte der Nord-Süd-Stadtbahn ist nicht gerade arm an Desastern. Kein Wunder, dass die KVB jetzt endlich mal wieder „ein Stück Normalität dokumentieren“ will, wie es Vorstand Jörn Schwarze ausdrückt. Normalität kann da nur heißen: Es geht voran, und die Belastungen für Anwohner gehen langsam zurück.

Der aktuelle Plan sieht vor, dass spätestens Anfang 2015 alles läuft, alles fährt, alles fertig ist - abgesehen natürlich von der Lücke zwischen Heu-

markt und Severinstraße. Dort, am Waidmarkt, wird im Jahr 2015 hoffentlich zumindest weitergebaut. Sicher ist das nicht.

Da scheint es fast schon unwirklich, dass die meisten Haltestellen inzwischen wie Haltestellen aussehen, einige davon sogar mit ambitionierter Architektur. Fast alle sind im Rohbau jetzt so gut wie fertig, in den nächsten Wochen beginnt der Ausbau. Für die Anwohner bedeutet das, dass die oberirdischen Flächen, die für die Baustelleneinrichtung gebraucht werden, auf etwa ein Drittel des bisherigen Ausmaßes schrumpfen. Nur an den Stellen, wo es künftig Aufzüge beziehungsweise Eingänge gibt, wird sich zunächst kaum etwas ändern.

Rund drei Viertel des Materials, das jetzt für den rund 230 Millionen Euro teuren Ausbau gebraucht wird, will die KVB per Lkw durch den Tunnel zu den Zielorten bringen lassen. Das sind zum Beispiel die 92 Kilometer Kabel, die auf der gut vier Kilometer langen Strecke verlegt werden, und auch die insgesamt 58 Rolltreppen, die bis zu 40 Meter lang sind. „Oberirdisch wird es nur ganz geringen Schwerlastverkehr geben“, verspricht Projektleiter Horst Heinrichs.

Zur Ausbauphase gehören auch Aufzüge, Gleise und Bodenbeläge. Wandverkleidungen werden nur sehr sparsam angebracht, denn die Optik wird überall von Sichtbeton bestimmt. Das ist vor allem am Chlodwigplatz und am Bonner Wall schon gut zu erkennen. „Hier ist es schon besenrein“, sagt Vorstand Schwarze.

Am weitesten gediehen ist die Haltestelle Breslauer Platz, die ab Dezember wieder angefahren werden soll. Die Rolltreppen sind eingebaut, an Treppen und Elektrik wird gearbeitet. Demnächst wird der provisorische Tunnel abgebaut, danach folgen die Feinarbeiten. Der nächste Schritt wird im Dezember die Inbetriebnahme der Haltestelle Rathaus sein, wieder ein Jahr später soll die Haltestelle Heumarkt in Betrieb gehen, die auch als Umsteigepunkt zur Ost-West-Achse mit den Linien 1,7 und 9 wichtig ist. Das alles ist im Plan - wenn auch nicht im ursprünglichen.