



Köln

Nord-Süd-Stadtbahn

## Prunkstücke unter der Erde

Erstellt 19.11.2014



Betonpilze tragen die Decke der Zwischenebene in der Haltestelle Chlodwigplatz. Lichtschächte sorgen für direkte Helligkeit, Neonröhren hinter Milchglas für indirektes Licht. (Fotos: Schmülgen)

**Das neue Haltestellenbauwerk der Kölner Verkehrs-Betriebe (KVB) am Chlodwigplatz darf ohne Übertreibung als prächtig bezeichnet werden. Von der „schönsten Haltestelle im Süden“ spricht KVB-Vorstand Jörn Schwarz voller Stolz. Von Thorsten Moeck**

**Köln.** Es ist passiert. Der Chlodwigplatz ist erstmals in der Kölner Stadtgeschichte unter der Erde schöner als oberirdisch. Spötter könnten jetzt einwenden, das sei nicht schwer, doch das neue Haltestellenbauwerk der Kölner Verkehrs-Betriebe (KVB) darf ohne Übertreibung als prächtig bezeichnet werden. Von einem „Schmuckstück“ spricht KVB-Vorstand Jörn Schwarz, entstanden sei hier „die schönste Haltestelle im Süden“. In der üppigen Zwischenebene, deren Decke von pilzförmigen Säulen aus geschliffenem Beton gestützt wird, erleben die Fahrgäste viele lichte Momente. Die mit Milchglas verkleideten Wände strahlen indirekte Beleuchtung aus, in den Streben der in die Tiefe fahrenden Rolltreppen sind Neonröhren verbaut, deren Licht sich in einer Glasschürze spiegelt, die aus Brandschutzgründen verbaut worden ist. Die Architekten Christian Schaller und Helmut Theodor haben eine Menge Ästhetik in die Gestaltung gepackt.

Weil sich am Chlodwigplatz die Ring-Linie und die Nord-Süd-Stadtbahn kreuzen werden, ist hier eine der größten Haltestellen entstanden. Die Verteilerebene ist 110 Meter lang, der Bahnsteig 18,70 Meter breit und 90 Meter lang. Elf Rolltreppen führen von der Platzfläche in die Tiefe. Im Kreisverkehr des Platzes befinden sich Lichtschächte, um die Sonne bis in die Verteilerebene scheinen zu lassen. Im Dezember sollen die Haltestellen Kartäuserhof, Chlodwigplatz und Bonner Wall fertiggestellt

werden, länger gebaut wird noch am Haltepunkt Severinstraße, dem ersten Stopp hinter der Einsturzstelle des Stadtarchivs am Waidmarkt.

Für Mitte 2016 ist die Teilinbetriebnahme des Streckenabschnitts vorgesehen. „Es ist also keine Eile geboten. Wenn es nötig gewesen wäre, hätten wir deutlich früher fertig sein können“, sagt Schwarze. Aber wozu. Die KVB nutzten die durch das Unglück am 3. März 2009 entstandene Bauverzögerung sogar für Umplanungen. In der Severinstraße, wo ein Wabenmuster das durchgängige Haltestellen-Motiv ist (Architekten: Kister, Scheithauer, Gross), wurden statt Beton beispielsweise Blenden aus Glasfaserverbundstoffen in Betonoptik an den Wänden verbaut. Hier sind bereits die längsten Rolltreppen des KVB-Universums eingebaut worden – 40 Meter messen sie, geliefert wurden sie in drei Teilen. Zwei kamen durch den Tunnelschacht auf Schienen, das obere Element, das alleine 9,7 Tonnen wiegt, wurde von der Straße aus eingelassen.



Vom Bonner Wall aus lässt sich das Tunnelende erkennen, von wo aus die Bahnen Richtung Schönhauser Straße fahren.

An der schmalsten Stelle des Tunnels liegt die Haltestelle Kartäuserhof. Tiefblau sind die Wände, durch den gläsernen Aufzug blicken immer wieder neugierig Passanten in die Tiefe. „Die Zwischenebene hat in etwa die Breite der Severinstraße, die Tunnelbohrer haben sich unter den Häusern durchgegraben“, erklärt KVB-Sprecherin Gudrun Meyer. Bis zum Jahr 2016 kann die KVB jedoch nicht warten, um die Haltestellen zu befahren. „Dem Beton ist die Verzögerung egal, aber die Elektrik muss laufen“, sagt Schwarze. Aufzüge und Rolltreppen müssten bewegt werden, auch die Klimaanlage dürfe nicht abgestellt werden, weil sich sonst Kondenswasser und Schimmel bilden könnten. Sämtliche Haltestellen-Zugänge werden überwacht. Vom Bonner Wall aus lässt sich der Tunnelausgang sehen. Auch hier dominieren Beton und Glas. Im Tunnel liegen bereits die Schienen, die später mal Richtung Waidmarkt verbaut werden sollen.



Am Chlodwigplatz ist das Stück eines alten Bollwerks integriert, das 2004 bis 2006 freigelegt worden war.