

Samstag  
28.02.2015

# Kölner Stadt-Anzeiger

Köln

[Nord-Süd-Stadtbahn in Köln](#)

**Südlicher Abschnitt geht Ende 2015 in Betrieb, Gesamtstrecke erst 2023**

Erstellt 27.02.2015



Im Zusammenhang mit dem Einsturz des Stadtarchivs fordert die Arbeitsgemeinschaft der Bauunternehmen für die Nord-Süd-U-Bahn von den Kölner Verkehrs-Betrieben nachträglich rund 15 Millionen Euro. Foto: dpa

**Das Milliarden-Projekt verzögert sich: Der südliche Abschnitt der Nord-Süd-Stadtbahn wird voraussichtlich Ende dieses Jahres den Betrieb aufnehmen. Bis die Bahnen auch auf der gesamten Strecke fahren können, dauert es aber wohl noch bis 2023. Von Matthias Pesch**

**Köln.** Die Eröffnung der Nord-Süd-Stadtbahn wird sich weiter verzögern. Zuletzt hatten die Kölner Verkehrs-Betriebe (KVB) als Bauherr des Milliarden-Projektes das Jahr 2019 für die Inbetriebnahme der Trasse angepeilt – jetzt ist von 2022/2023 als möglichem Zeitpunkt die Rede, zu dem die erste Bahn die gesamte Strecke befahren kann. Nach den ursprünglichen Planungen – vor dem Einsturz des Stadtarchivs – sollte die Nord-Süd-Stadtbahn Ende 2009 eröffnet werden.

Grund für die erneute Verzögerung ist die komplizierte und aufwendige Suche nach der Ursache für die Katastrophe am Waidmarkt am 3. März 2009 (siehe „Ermittler tasten sich an das Unglücksloch heran“). An der Unglücksstelle hat derzeit der vom Landgericht beauftragte Gutachter Prof. Hans-Georg Kempfert das Sagen; wann die KVB dort weiterbauen kann, hängt davon ab, wann die Beweisaufnahme abgeschlossen ist. Die KVB schätzt derzeit, dass dies Mitte 2017 der Fall sein könnte.

**Linie 17 fährt morgens**

Von dem Zeitpunkt an wird es nach Angaben der Verkehrs-Betriebe – inklusive Planung, Genehmigung und Bau – noch vier bis fünf Jahre dauern, bis das Gleiswechsel-Bauwerk saniert ist und die Bahnen auch die Einsturzstellen passieren können. Die lange Dauer der Planungs- und Bauzeit hängt nach KVB-Angaben mit der Komplexität des Vorhabens zusammen. Wie das genaue Vorgehen aussehe, werde derzeit noch geprüft.

Dafür wird zum Jahresende auch der südliche Abschnitt der Stadtbahn in Betrieb genommen – zumindest in den Morgenstunden. Ab dem Fahrplanwechsel im Dezember sollen sechs Züge der Linie 17 in der besonders stark frequentierten Zeit morgens von 8 Uhr bis 9 Uhr zwischen Sürth und Severinstraße pendeln.

Um die Bahnen wie geplant ganztätig zwischen Severinstraße und Rodenkirchen fahren lassen zu können, muss am Bahnhof Rodenkirchen noch eine Wendeanlage gebaut werden. Das macht die Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK), da sie Eigentümerin der dortigen Trasse ist.

### **Suche nach Zwischenlösung**

Die Anlage kann laut KVB aber voraussichtlich erst im Jahr 2016 fertiggestellt werden; Grund dafür seien die Lieferzeiten zur notwendigen Anpassung der Signaltechnik. Gemeinsam mit der HGK sucht die KVB nach den Worten des Vorstandsvorsitzenden Jürgen Fenske daher nach einer „Zwischenlösung“, die von der zuständigen Aufsichtsbehörde genehmigt werden kann und eine Nutzung der Wendeanlage schon zu einem früheren Zeitpunkt möglich macht.

Mit der Inbetriebnahme des Südabschnitts der Trasse beginnt auch der Praxistest für die Kreuzung der Nord-Süd-Stadtbahn mit der Rheinuferstraße in Höhe der Südbrücke. Dort wird nach langen Diskussionen eine Ampelanlage mit möglichst kurzen Rotphasen für die Autofahrer installiert. Die Bezirksregierung Düsseldorf als Technische Aufsichtsbehörde hat dafür die Genehmigung erteilt. Die Anlage soll „die normale Leistungsfähigkeit der Bahn möglichst wenig beeinträchtigen, dabei aber keine Abstriche in Sachen Sicherheit machen“. Autofahrer und die Bürgervereine im Kölner Süden befürchten lange Staus auf der Rheinuferstraße und Schleichverkehr durch die Wohngebiete.

### **Kommentar Anwohner-Initiative Colonia ELF:**

#### **Nit alles, wat en Loch hätt, is kapott – oder aus der Not eine Tugend machen!**

Die Anwohner-Initiative Colonia ELF, wie auch die Interessengemeinschaft Kölner Süden, fordern seit langem eine P&R-Großanlage in Godorf. Dort schneiden sich die A555, die demnächst vierspurige L150 (Godorf – Brühl) und die Linie 16 – von der allerdings jede zweite eine Station vorher, in Sürth, wendet. Würde diese erst in Godorf wenden und auch die neue Linie 17 bis dorthin fahren, hätte man noch in diesem Jahr eine P&R-Anlage ähnlich interessant wie die in Weiden.

Im 5-Minuten-Takt bis zum Chlodwigplatz und alle 10 Minuten bis Hauptbahnhof oder Severinstraße. 6,5 Km der stauanfälligen A555, das Autobahnkreuz und der Verteilerkreisel Köln-Süd wären von den Pendlern komplett entlastet. Bei den vielen vorhandenen Gleisen der HGK am Bahnhof Godorf dürfte dort eine Wendeanlage wohl das geringste Problem sein.