

Pressemitteilung

Köln, 01.09.2016

## Die Nord-Süd-Stadtbahn in Köln: Ein Drama in 4 Baustufen



**Vorab:** Wussten Sie, dass zur Hauptverkehrszeit alle 10 Minuten eine zusätzliche Linie 15 von Longe- rich zum Ubierring fährt? Sie bedient den längsten Teil der 2002 eingestellten Linie 6.

Eine Niederflurbahn verschwenkt von den Ringen über vorhandene Gleise und Trassen zur Bonner Straße.

Ein KVB-Kunde hat jetzt vorgeschlagen (hier lesen Sie den Vorschlag: <http://6.koeln4.de>), die Linie 6 zu reaktivieren. Mit einem Verschwenken über die Gleise der Eifelstraße (Linie 12), den Bahndamm Richtung Südbrücke (Rhein) und die Gleistrassen des ehemaligen Güterbahnhofs Bonntor könnte sie zur Bonner Straße fahren und weiter auf den Gleisen der künftigen Nord-Süd-Bahn bis zum Bonner Verteiler (3. Baustufe) – nach der bereits mit höherer Priorität beschlossenen Verlängerung (4. Baustufe) sogar bis Meschenich.

Die Gleiswechselanlage 28m tief unter dem Waidmarkt – mitten in der 1. Baustufe zwischen Hauptbahnhof und Bonner Wall – wird infolge des am 03.03.2009 eingestürzten Historischen Archivs der Stadt Köln frühestens 2024 fertig. In den 15 Jahren der Unterbrechung wird der angestrebte Nutzen der Nord-Süd-Strecke nicht erreicht. Auf den Teilstrecken fahren die Linie 5 (Norden) und vor allem temporär die Linie 17 (Süden) mit hohen Mehrkosten. Anstatt eine weitere teure Teilstrecke auf der Bonner Straße zu bauen, wäre mit dem Vorschlag, die Linie 6 zu reaktivieren, ab 2019 ein durchgängiger Betrieb über die Ringe möglich. Ob der Nord-Süd-Tunnel in 8 Jahren oder vielleicht doch erst später passierbar wird, spielt dann für die 3. und 4. Baustufe keine Rolle mehr.

Eigentlich soll die Linie 5 aus dem Tunnel (1. Baustufe) über die Bonner Straße fahren. Sie hat aber hochliegende Türen und benötigt dann 90 cm hohe Bahnsteige mit sehr langen Rampen. Über 300 Bäume müssten gefällt werden. Die Linie 6 wäre dagegen eine Bahn mit niedrigem Einstieg. Sie lässt sich viel besser in den Straßenraum integrieren, bietet mehr Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer und erlaubt, aufgrund innovativer Haltestellen, den Fortbestand der meisten Bäume.

Der Westteil der künftigen Parkstadt Süd (Großmarktgelände) bekäme eine zusätzliche Haltestelle durch die Linie 6. Die Tunnelbahn Linie 5 (1. Baustufe) fährt – statt in die Bonner Straße – durch den Tunnel zum Rheinufer (2. Baustufe) und über die Rheinufer-Trasse; also wie die Linie 16, die zur Hauptverkehrszeit schon heute überfüllt ist. Dadurch entsteht ein 5-Minuten-Takt auch zwischen den Haltestellen Bonner Wall und Godorf. Beide Haltestellen werden, nach aktuellen Planungen, bis 2030 an die S-Bahn angebunden. Nur im 5-Minuten-Takt wäre das zusätzliche Fahrgastaufkommen zu bewältigen.

Die Bürger, Vereine und Initiativen im Kölner Süden fordern von der Stadt Köln einen offenen Dialog zu ihren Vorschlägen und Einwendungen, die der Stadt schon seit Jahren vorliegen. Mit einer Reaktivierung der Linie 6 wären viele der Wünsche realisierbar.