

Eine einfache Idee soll die Lösung bringen !

Zur 3. Baustufe der Nord-Süd-Stadtbahn Köln, also der Verlängerung der Bahnstrecke vom Großmarkt bis zum Verteilerkreis Köln-Süd, wurde schon viel geplant, diskutiert, umgeplant, beschlossen, genehmigt und geklagt. Verkehrsexperten haben zahlreiche Einzelaspekte des Vorhabens kritisiert. Es ist Zeit, dass auch einmal ein Fahrgast seine Ansichten äußert.

Gliederung:

[Was die Fahrgäste wirklich wollen](#)

[Sicht der KVB, der Verkehrsplaner und der Stadt Köln](#)

[Was sind Hochflurbahnen und Niederflurbahnen?](#)

[Eine einfache Idee: Die Reaktivierung der Linie 6](#)

[Praktikable Zwischenlösung](#)

[Kurzfristige Vorteile](#)

[Bessere Umsteigebeziehungen](#)

[Nutzung vorhandener Schienen](#)

[Sofortige Inbetriebnahme](#)

[Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer](#)

[Städtebauliche Integration Integration](#)

[Erschließung aller neuen Baugebiete im Kölner Süden](#)

[Langfristige Vorteile](#)

[Anschluss an die Linien 12 und 13](#)

[Systembruch](#)

[Die Planungen zum S-Bahn-Netz in Köln](#)

[Der Bonner Wall als Verkehrsknoten der Kölner Südstadt](#)

[Godorf als Verkehrsknoten für den gesamten Kölner Süden](#)

[Fazit: Darüber muss gesprochen werden!](#)

Was die Fahrgäste wirklich wollen

Die 3. Baustufe der Nord-Süd-Stadtbahn ist dringend erforderlich. Die Buslinie 132 (Meschenich – Köln Hauptbahnhof in 50 Minuten) ist mit ihren Gelenkbussen im 10-Minuten-Takt an der Kapazitätsgrenze, insbesondere zu den Hauptverkehrszeiten. Dann zeigt sich der hohe Bedarf schon, weil die Busse am Verteilerkreis Köln-Süd (noch 20 Minuten bis Köln Hauptbahnhof) bereits randvoll gefüllt sind.

Fahrgäste wollen schnell an ihr Ziel. Beim Umsteigen sollen die Fahrpläne so aufeinander abgestimmt sein, dass nur kurze Wartezeiten entstehen. Fatal ist, wenn einem der Anschlussbus oder die Anschlussbahn "vor der Nase" weg fährt. Fahrgäste nennen es inzwischen "Rendezvousprinzip", wenn dem Bus oder der Bahn bei der Abfahrt noch hinterher gewunken werden kann.

Sicht der Kölner Verkehrsbetriebe (KVB), der Verkehrsplaner und der Stadt Köln

Für die KVB, die Planer und die Stadt Köln ist die aktuelle Planung eine beschlossene und vor allem genehmigte Sache. Die noch aus dem Jahr 1992 stammende Planung sei schon zu weit fortgeschritten, um – trotz besseren Wissens – noch etwas daran zu ändern. Nur einzelne Aspekte könnten angeblich nochmals auf den Prüfstand gestellt und ggf. korrigiert werden. Die 3. und 4. Baustufe als eine Niederflurbahnstrecke zu bauen, halten die Verwalter der Bürgerinteressen und der Steuergelder aufgrund des angeblichen Systembruchs und des damit verbundenen Umsteigeerfordernisses von einer Niederflurbahn in eine Hochflurbahn für unrealistisch. Dies, obwohl Niederflurbahnen in Köln einen Anteil von etwa 50 Prozent ausmachen.

Immer mehr Bürgerinnen und Bürger sind inzwischen jedoch der Meinung, dass diese alte Planung keinesfalls um jeden Preis durchgeboxt werden sollte. Als Gründe werden vor allem der unerträgliche Verlust von 300 Großbäumen entlang der Bonner Straße, die Zweiteilung der südlichen "Veedel" und die unnötig hohen und langen Hochbahnsteige genannt.

Was sind Hochflurbahnen und Niederflurbahnen?

Eine **Hochflurbahn** ähnelt einer Eisenbahn. Die Hochflurbahn hat in Köln einen durchgängigen Fußboden über den Rädern in Höhe von 90 cm. Das erfordert für einen barrierefreien Ein- und Ausstieg einen entsprechend hohen Bahnsteig mit jeweils etwa 15 m langen Rampen auf jeder Seite. Die Steigung der Rampen darf 6° nicht übersteigen und nach jeweils 30 cm Höhe sind gerade Flächen vorzusehen, auf denen z.B. Rollstuhlfahrer wieder Kraft sammeln können. Alternativ – aber nicht barrierefrei – können Hochflurbahnen an niedrigeren Bahnsteigen auch Treppen ausklappen.

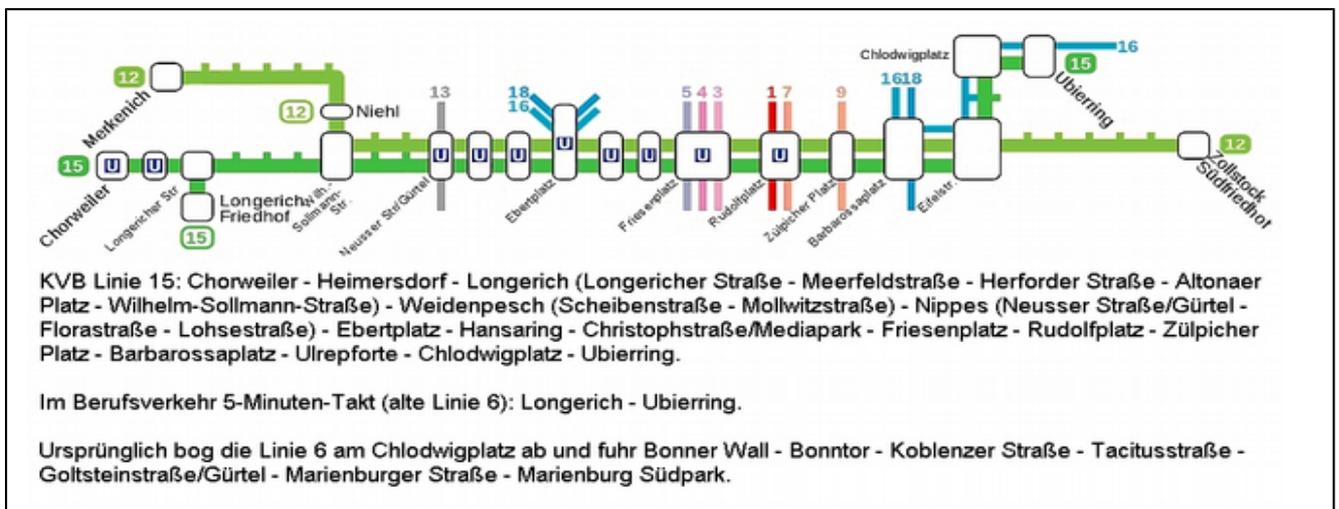
In die Kölner **Niederflurbahnen** ist der barrierefreie Zugang von niedrigen Bahnsteigen (ca. 30 cm) möglich, d.h. der Fußboden in der Bahn liegt entsprechend tiefer. Dadurch ist auch der Hohlraum unter der Bahn reduziert und die Bahn fährt deutlich leiser. In Köln fahren Niederflurbahnen mit starren Achsen. Nur über den Achsen ist der Fußboden in Form einer Stufe erhöht.

Die Hochflurbahnen und die Niederflurbahnen in Köln sind äußerlich kaum zu unterscheiden, sie haben etwa die gleiche Länge, das gleiche Gewicht, fassen dieselbe Anzahl von Fahrgästen, fahren beide maximal 80 km/h, können dieselben Gleise auf Schottertrasse, Rasen oder Straße nutzen und können beide an Niederflurbahnsteigen halten. Dagegen kann die Niederflurbahn nicht an Hochflurbahnsteigen halten, da sie entweder die Tür nicht öffnen kann oder die Fahrgäste ca. 60 cm hoch auf den Bahnsteig krabbeln müssten.

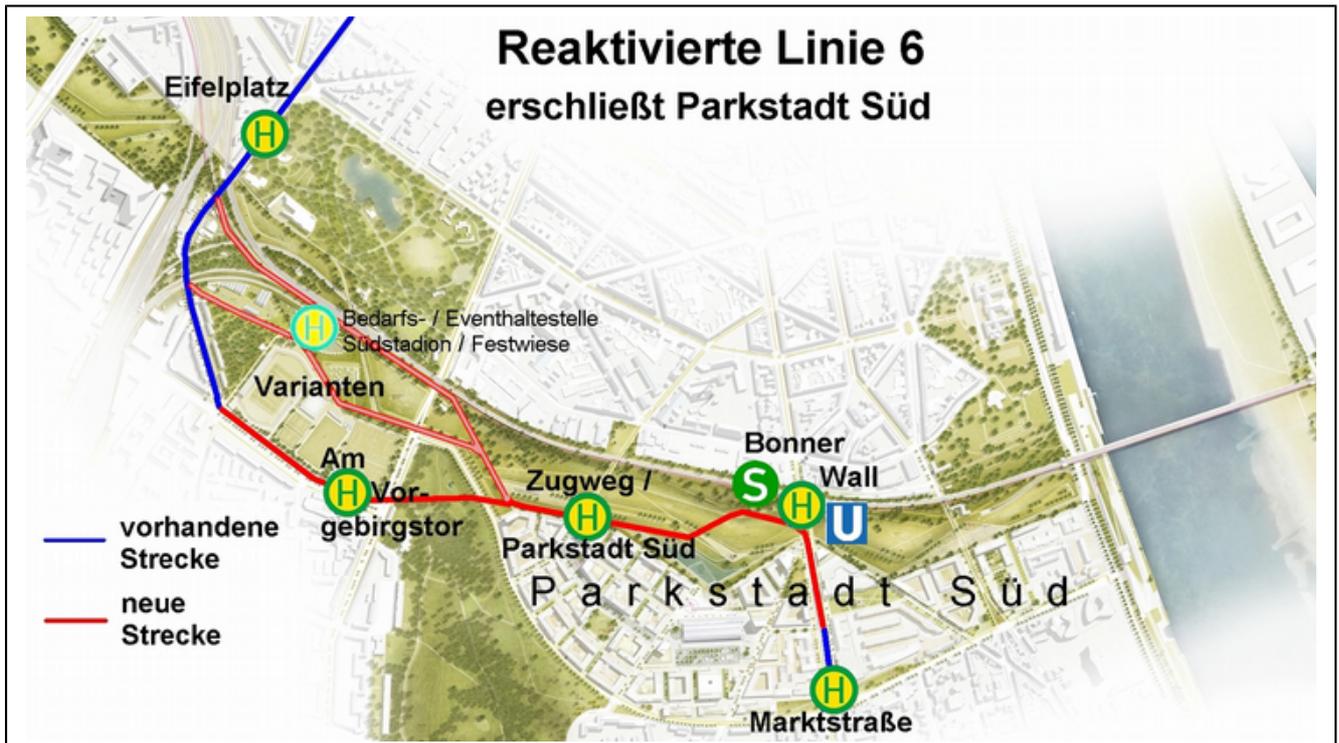
Eine einfache Idee: Die Reaktivierung der Linie 6

Sogar die verantwortlichen Planer und Entscheider von KVB und Stadt Köln sind von den Vorteilen der Niederflurbahn durchaus überzeugt. Über die Gründe, weshalb sie wider besseren Wissens von einem Umschwenken auf die zeitgemäßere Niederflurbahn absehen, lässt sich trefflich spekulieren. Häufig wird der erwähnte Systembruch und die bereits genehmigte Planung für die 3. Baustufe angeführt. Dabei gibt es eine einfache und vor allem viel kundenfreundlichere Lösung: Die ursprüngliche Linie 6 wird reaktiviert!

Die Linie 6 der KVB verkehrte bis zum 30. August 2002 auf der Strecke Longerich (Friedhof) über Chlodwigplatz nach Marienburg. Heute fährt sie während der Hauptverkehrszeiten als Verstärkerbahn zur Ring-Linie 15 von Longerich (Friedhof) über Chlodwigplatz zum Ubierring und trägt ebenfalls die Linienbezeichnung 15. Sie hat komfortable Umsteigemöglichkeiten, sogar zur S-Bahn und zum Nahverkehr (Barbarossaplatz / Köln-Süd, Hansaring, ab 2030 Bonner Wall).



Eine reaktivierte Linie 6 (die derzeitige Ring-Linie 15 im Zwischentakt) würde über einen kleinen Teil der Niederflurstrecke der Ring-Linie 12 (Eifelplatz) fahren. Über verschiedene denkbare Varianten könnte der westliche Teil des Neubaugebietes "Parkstadt Süd" an das Schienennetz angebunden werden, bevor die Strecke am Bonner Wall auf die Nord-Süd-Stadtbahn trifft. Auf den Gleisen der 3. Baustufe bis zum Verteilerkreis Köln-Süd, nach Verlängerung der Strecke auch bis Meschenich (4. Baustufe), könnte dort dann eine Niederflurbahn fahren. Verkehrsplaner haben inzwischen empfohlen, von den möglichen Varianten diejenige mit der höchsten Nutzungs- und Wohndichte zu wählen, so dass die Streckenführung entlang der Straße „Am Vorgebirgstor“ zu präferieren wäre.



Praktikable Zwischenlösung

Die Haltestelle Bonner Wall wird, nach derzeitiger Planung, bis 2030 als S-Bahn-Haltestelle ausgebaut. Bis dahin wäre sogar eine provisorische Zwischenlösung zu prüfen, z.B. die Nutzung der vorhandenen Gleise bzw. Gleistrassen des ehemaligen Güterbahnhofs Bonntor.



Die Gleise und die alten Gleistrassen sind noch deutlich zu erkennen.

Kurzfristige Vorteile

Die Unterschiede zwischen einer Kölner Hochflurbahn und einer Kölner Niederflurbahn wurden bereits dargestellt, d.h. die Hochflurbahn kann barrierefrei nur mit entsprechend hohen Bahnsteigen und langen Rampen genutzt werden, an diesen Bahnsteigen können ausschließlich Hochflurbahnen halten. Die Vorteile von Niederflurstrecken liegen in der geringeren Bahnsteighöhe und der Nutzungsmöglichkeit durch beide Bahnsysteme, z.B. bei bau- oder unfallbedingten Umleitungsstrecken. Ein weiterer Vorteil ist, dass die Niederflurbahnen deutlich leiser sind als die Hochflurbahnen.

Bessere Umsteigebeziehungen

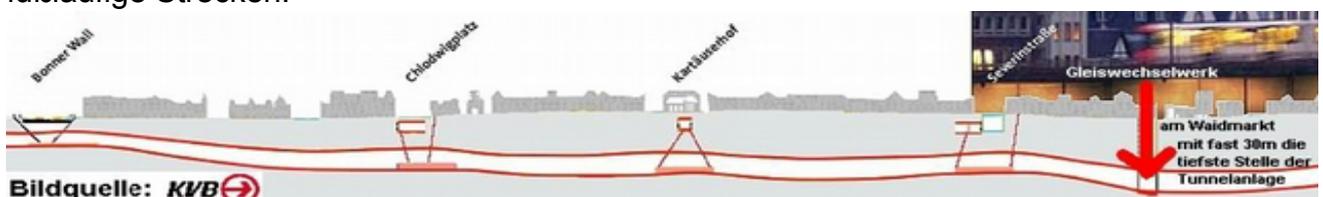
Ein Umbau der bereits erstellten Hochflurbahnsteige innerhalb des Nord-Süd-Stadtbahn-Tunnels kommt aus Kostengründen nicht in Frage, d.h. es muss irgendwo von der Niederflurbahn in die Hochflurbahn umgestiegen werden: Ein Systembruch, wie es von den Verkehrsexperten genannt wird. Andere bezeichnen es als "Kröte", die geschluckt werden müsste. Dieses Umsteigen, das insbesondere von Nichtbahnnutzern als ganz großer Nachteil beschrieben wird, ist daher genauer zu betrachten.

Schon heute nutzen die Buslinie 132 von Meschenich bis zum Hauptbahnhof Köln nur wenige Fahrgäste, um tatsächlich bis zum Bahnhof zu kommen. Die meisten steigen am Chlodwigplatz aus, um auf die Ringe zu kommen. Andere steigen auch an der Kreuzung Bonner Straße / Gürtel, an der Severinstraße und am Heumarkt aus, um auf andere Bahnen oder Busse umzusteigen.

Die Linie 16 (Niehl – Bad Godesberg) befährt die Strecke der Nord-Süd-Stadtbahn – sobald der Waidmarkt passierbar ist (voraussichtlich ab 2026) – vom Breslauer Platz / Hauptbahnhof bis zum Bonner Wall (1. Baustufe), bevor sie über die Gleise der 2. Baustufe zum Rheinufer geführt wird. Auf den Gleisen der Nord-Süd-Stadtbahn von der Marktstraße bis zum Verteilerkreis Köln-Süd (3. Baustufe), nach Verlängerung der Strecke auch bis Meschenich (4. Baustufe), soll dagegen, nach derzeitiger Planung, einmal die Linie 5 fahren. Diese Hochflurbahn kommt aus Ossendorf und fährt vor der Haltestelle Rathaus (1. Baustufe) auf die Gleise der Nord-Süd-Stadtbahn. Aufgrund des eingestürzten Historischen Archivs endet die Linie 5 noch mindestens bis 2026 am Heumarkt. Die Linie ist aber, auch nach Passierbarkeit der 1. Baustufe, als "Umsteigebahn" konzipiert.

Die Linie 5 fährt, wie erwähnt, nicht zum Breslauer Platz, sondern biegt von der Haltestelle Rathaus zur Haltestelle Dom / Hauptbahnhof ab. Von dort ist es ein weiter Weg zu den Fernzuggleisen der Deutschen Bahn und ein noch weiterer Weg zu den S-Bahn-Gleisen. Die liegen nämlich oberhalb des Breslauer Platzes, der auf der Nord-Süd-Stadtbahnstrecke nur von der Linie 16 angefahren wird, d.h. alle Fahrgäste mit diesem Ziel, die entlang der 3. und 4. Baustufe in die Linie 5 einsteigen, müssen zwischen den gemeinsamen Haltestelle der Linien 5 und 16, also vom Bonner Wall bis zum Rathaus, sowieso umsteigen.

Ein weiterer Nachteil der bisherigen Planung ist die tiefe Streckenführung im Nord-Süd-Stadtbahn-Tunnel. Für das Umsteigen am Chlodwigplatz (20 m unter der Erde) in die Ring-Linie 15 müssen zwei lange Treppen genutzt werden. An der Severinstraße (Kreuzung der Ost-West-Linien 3 und 4) sowie am Heumarkt (Kreuzung der Ost-West-Linien 1, 7 und 9) sind aus 28 m Tiefe sogar drei lange Treppen zu nehmen. Hinzu kommen noch sehr lange fußläufige Strecken.



An der bereits im Betrieb befindlichen Haltestelle Bonner Wall, der südlichsten U-Bahn-Haltestelle der Nord-Süd-Stadtbahn, wurde das Umsteigen unnötig erschwert. Wer dort, über die 3. Baustufe von Süden kommend, in die Bahn nach Rodenkirchen, Wesseling und Bonn umsteigen will, muss mühsam eine Brücke (Verteilerebene) queren, um auf den anderen Bahnsteig zu gelangen. Das gilt auch für die Gegenrichtung.



Ansicht innen (Fahrstuhl heute verglast bis zur Decke) Grafik: KVB

Gehbehinderte, Rollstuhlfahrer und Fahrgäste mit Großgepäck müssen mit dem Fahrstuhl sogar hoch bis auf die Straßenebene, um dort an der nächsten Kreuzung die Straße zu überqueren. Nur so kommen sie auf den richtigen Bahnsteig, denn die Fahrstühle halten nicht auf der Verteilerebene.



Ansicht außen
Blick südlich auf die Bonner Straße, Kreuzung Alteburger Wall (links) und Bonner Wall (rechts). Grafik: KVB

Diese bereits realisierten Umsteigeerschwer-nisse lassen die Behauptung eines "nachteiligen Systembruchs", weil zwischen einer Niederflurbahn und einer Hochflurbahn umgestiegen werden muss, sehr fragwürdig erscheinen.

Die als Linie 6 vorgeschlagene Niederflurstrecke würde vom Verteilerkreis Köln-Süd, später auch von Meschenich (4. Baustufe), nach Longenich / Friedhof durchfahren. Im Gegensatz zur jetzigen Planung entstünden dadurch deutlich bessere Umsteigemöglichkeiten:

An den Haltestellen Eifelplatz (Umsteigen in die Ring-Linie 12 nach Zollstock), Barbarossa-platz (in die Nord-Süd-Linie 18, S-Bahn / Regionalverkehr Köln-Süd), Zülpicher Platz in die (Ost-West-Linie 9), Rudolfplatz (in die Ost-West-Linien 1 und 7), Friesenplatz (in die Ost-West-Linien 3 und 4 sowie die Nord-Süd-Linie 5) und Wilhelm-Sollmann-Straße (in die Ring-Linie 12 nach Merkenich) sind die Umsteigewege deutlich kürzer als im neuen Tunnel.

Auch die Haltestellen Barbarossaplatz / Köln-Süd und Hansaring (S-Bahn und Regionalver-kehr) sowie Neusser Straße / Gürtel (insbesondere Ring-Linie 13) befinden sich an der Strecke. Häufig wird sogar auf derselben Ebene bzw. am selben Gleis umgestiegen!

Ein weiterer entscheidender Aspekt ist, dass viele Fahrgäste aus dem Süden auf die Ringe wollen und daher ohne Umsteigen ihr Ziel erreichen.

Nutzung vorhandener Schienen

Die optimale Umsteigestelle zwischen Nieder- und Hochflurbahn ist die U-Bahn-Haltestelle Bonner Wall. Dort könnte später nicht nur in Richtung Hauptbahnhof, sondern auch in die Gegenrichtung Rodenkirchen - Wesseling - Bonn - Bad Godesberg umgestiegen werden.

Für ein Umsteigen von der einen in die andere Bahn wäre es sinnvoll gewesen, wenn der Bahnsteig in der Mitte läge. Ein solcher Mittelbahnsteig ermöglicht den Wechsel zwischen zwei am selben Bahnsteig stehenden Bahnen, was auch "Backe an Backe" genannt wird. Warum gerade die Haltestelle Bonner Wall Außenbahnsteige erhalten hat, erschließt sich aus Sicht eines Fahrgastes nicht. Denn nun muss über eine höhere Verteilerebene auf den anderen Bahnsteig gewechselt werden. Diese Verteilerebene ist mit den Fahrstühlen nicht erreichbar. Wer auf den Fahrstuhl angewiesen ist, muss bis zur Straßenebene hoch, die Straße an der nächsten Kreuzung überqueren und auf der anderen Straßenseite wieder runter fahren.

Bei der vorgeschlagenen Reaktivierung der Linie 6, einer Niederflurbahn, müsste an der Haltestelle Bonner Wall auf eine Hochflurbahn (Linie 5 und 16) umgestiegen werden. Es wurde bereits erwähnt, dass diese Haltestelle bis 2030 auch als S-Bahn-Haltestelle erweitert wird. Das könnte auch eine Chance sein, die Umsteigesituation an dieser Haltestelle insgesamt zu verbessern und für das Umsteigen von der Nieder- in die Hochflurbahn zu optimieren.

Bis dahin wäre eine kostengünstige oberirdische Lösung, unter Nutzung der vorhandenen Gleise und ehemaligen Gleistrassen, sinnvoll. Für einen provisorischen Anschluss sind ebenfalls mehrere Alternativen vorstellbar.

Sofortige Inbetriebnahme

Mit dem Einsturz des Historischen Archivs der Stadt Köln am 03.03.2009 wurde der Bau der Nord-Süd-Stadtbahn zum Fiasko. Die Unfallursache war der Bau einer Gleiswechsellanlage 28 m tief unter dem Waidmarkt. Für die Fertigstellung des Gleiswechselwerks wurden seitdem alle Jahre zwischen 2011 und 2026 genannt. Die staatsanwaltliche Untersuchung der Einsturzstelle ist jedoch noch immer nicht abgeschlossen.

2026 soll die Strecke passierbar sein. Unklar ist, ob die Arbeiten in 28 m Tiefe unter Wasser, also von Tauchern, durchgeführt werden. Alle bisherigen Schächte (Bergungsschacht für das historische Material des Archivs und zwei verschiedene Kontrollschächte) liefen voll Wasser. Der Boden um die Einsturzstelle wird derzeit eingefroren, damit er nicht nachrutscht.

Die Gleiswechsellanlage bauen diejenigen, die für den Archiveinsturz verantwortlich sein sollen und Schadenersatzzahlungen von mehr als 1,3 Mrd. Euro (Stand Januar 2017) zu erwarten haben. Bleibt nur zu hoffen, dass damit keine Insolvenz einhergeht, denn ein anderes Unternehmen war bislang nicht bereit, den Auftrag zu übernehmen (Stand Januar 2017).

Eine Anpassung des öffentlichen Verkehrsnetzes, als eine zu erwartende Reaktion auf diese langfristige Störung, hat es bisher nicht gegeben, auch nicht zu den bereits in Betrieb befindlichen kostspieligen Teilstrecken im Norden (Linie 5) und im Süden (Linie 17).

Der Vorschlag, die Linie 6 vollständig zu reaktivieren, könnte dagegen sofort umgesetzt werden. Ob der Nord-Süd-Tunnel in 8 Jahren oder vielleicht doch erst später durchgängig befahrbar ist, spielt dann für die 3. und 4. Baustufe keine Rolle mehr.

Eine weitere Teilinbetriebnahme entlang der Bonner Straße bis zum Verteilerkreis Köln-Süd (3. Baustufe), so wie sie jetzt geplant ist, würde erhebliche Zusatzkosten verursachen (vgl. Linie 17 mit über 56 Mio. €, Stand Januar 2017). Der eigentliche Nutzen der Nord-Süd-Stadtbahn wird durch den Betrieb auf den Teilstrecken vor und hinter dem eingestürzten Historischen Archiv jedenfalls nicht erreicht.

Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer

Ursprünglich wurde die 3. Baustufe der Nord-Süd-Stadtbahn mit Seitenbahnsteigen geplant. Seitenbahnsteige sind grundsätzlich sicherer als Mittelbahnsteige. Die Stadt Köln hatte das Hauptproblem der Mittelbahnsteige erkannt, denn die Fahrgäste mussten in den Drängelgittern am Fußgängerüberweg nun zwischen den Gleisen stehen. Sie müssten in der Grünphase nicht nur die beiden Straßenspuren, sondern zusätzlich die Schienen überqueren. Erschwerend kommt hinzu, dass an den Fußgängerüberwegen, auch wegen der entgegenkommenden Fußgänger, verstärkt hintereinander gegangen werden muss. Die Rotphasen für den motorisierten Individualverkehr wären also länger. Dennoch fiel die Entscheidung zugunsten der Mittelbahnsteige aus, weil diese nicht so viel Platz benötigen und in der Folge nicht mehr bis zu 70 Gebäude abgebrochen werden müssen.

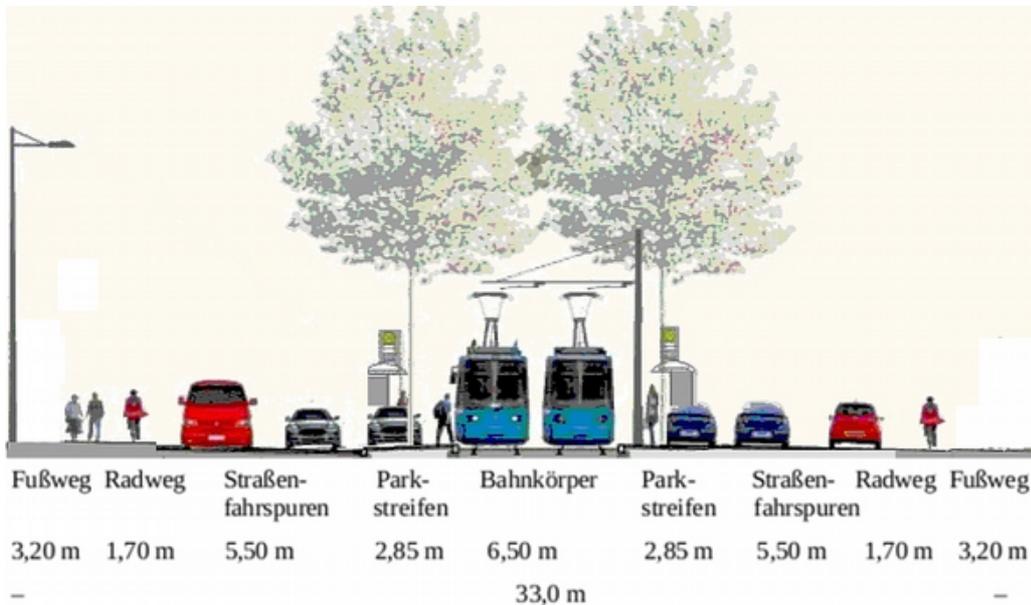
Zwischen Verteilerkreis und Gürtel sind getrennte Radwege geplant, und zwar zwischen dem Fußweg und dem Parkstreifen. In diesem Parkstreifen sollen auch die Bäume neu gepflanzt werden. Zwischen Gürtel und Schönhauser Straße befinden sich die Radwege auf der Straße (Abgrenzung mit einer entsprechenden Fahrbahnmarkierung). Dort gibt es keinen Parkstreifen und die Bäume sollen auf den Fußwegen stehen.

Zur Erhöhung der Sicherheit könnten zwischen Verteilerkreis und Gürtel die Bäume und die Parkstreifen auch direkt neben den Gleisen geplant werden, so dass zwischen Autofahrern und Radfahrern keine Sichtbehinderungen mehr bestehen.



Zusätzlich wäre auf den beiden Fahrspuren je Richtung die Gassenbildung für Rettungsfahrzeuge nicht mehr auf beiden Seiten, also links durch die Gleise und rechts durch die parkenden Autos und die Bäume, behindert. Im Notfall könnten die Fahrzeuge zur Gassenbildung auf den Fahrradweg ausweichen.

Integration der Bahnsteige im Parkstreifen an den Gleisen.



Die Verlagerung des Parkstreifens und der Bäume an die Gleise hätte erstaunlich viele Vorteile! Hier einige Links zur Erläuterung:

[Derzeit geplanter Querschnitt der Bonner Straße zwischen Verteilerkreisel und Gürtel.](#)

[Vorgeschlagener Querschnitt mit den Bäumen und Parkstreifen an den Gleisen.](#)

[Vorteile des vorgeschlagenen Querschnitts.](#)

Die Bahnsteige an der Cäsarstraße könnten sogar komplett entfallen.

Eine Niederflurbahn hat eine Einstiegshöhe von ca. 30 cm. Senkt man im Bereich einer Haltestelle die Bahngleise um 10 cm ab und erhöht die Straße dort um 20 cm, könnten der Bahnein- und -ausstieg direkt auf die Straße erfolgen. Eine solche Lösung wäre für die Haltestelle Cäsarstraße sinnvoll. Die Haltestellenbauten würden auf den deutlich breiteren Gehwegen untergebracht. Bei Halt einer Bahn, einmal in zehn Minuten, würde in Fahrtrichtung die gesamte Straßenseite für den motorisierten und den Radverkehr gesperrt, so dass die Fahrgäste auf der gesamten Länge der Bahn die Straßenspur

überqueren können, also deutlich schneller als über einen Zebrastreifen. Es wäre überhaupt die schnellste Möglichkeit für die Fahrgäste, um die Straßenfahrbahn zu queren. Für den motorisierten und den Radverkehr gäbe es kürzere Wartezeiten. Ein- und aussteigende Fahrgäste würden sich auch nicht mehr behindern.

Städtebauliche Integration

90 cm hohe und extrem lange Hochflur-Bahnsteige haben eine nicht zu unterschätzende Trennwirkung. Nicht nur entlang der Bonner Straße, sondern auch mitten im Neubaugebiet Rondorf Nord-West und in den engen Straßen von Meschenich entstünden städtebaulich fragwürdige Betonblöcke.

Die Bonner Straße ist durch vor- und zurückspringende, flache und hohe Gebäude geprägt. Die Stadt Köln plant daher, alle Bäume entlang der Bonner Straße zu fällen.

Neben dem fehlenden Platz, u.a. infolge der Planung von Hochflurbahnsteigen mit wenig Alternativen, soll die Bonner Straße mit den neu zu setzenden Baumreihen den optischen Eindruck einer geraden Allee erhalten. Mit den jetzt beschlossenen Mittelbahnsteigen für die Hochflurbahn müssten die Gleise an jeder Haltestelle auf einer langen Strecke um die Bahnsteige herum aufgeweitet werden, d.h. der eigentlich gewünschte beruhigende Effekt wird durch diese vielen Aufweitungen der Gleise nachhaltig gestört.

Die Oberleitungen für die Bahn sollen aktuell über die vier Straßenfahrbahnen gespannt werden. Mit der vorgeschlagenen Verlegung der Baumreihen an das Rasengleis wären die Oberleitungen auf dem Südteil der Bonner Straße fast nicht mehr sichtbar.

Die meisten der entlang der Bonner Straße stehenden Bäume könnten erhalten bleiben. Sollte der zusätzliche Planungsspielraum von 4 bis 5 m, aufgrund des Wegfalls der Mittelbahnsteige, nicht ausreichen, wäre auch ein minimales Versetzen (Translozierung) der Bäume zu prüfen. Am Außenrand der verbreiterten Fußwege zwischen Verteilerkreis und Gürtel könnten sogar zusätzliche Reihen von Bäumen mit kleineren Kronen gesetzt werden.

Am sichtbarsten wäre der Vorteil einer Niederflurstrecke an der Haltestelle Marktstraße. Die beiden Hochflurbahnsteige könnten sofort zurückgebaut, d.h. 60 cm abgesenkt, werden, wodurch die Aufenthaltsqualität des künftigen zentralen Marktplatzes der Parkstadt Süd deutlich gesteigert würde. Auch das dritte Gleis könnte entfernt werden.



Erschließung aller neuen Baugebiete im Kölner Süden

Die Erschließung des Sanierungsgebietes Großmarkt / Brauereigelände (künftige Parkstadt Süd) wurde schon erwähnt. In den nächsten 5 – 10 Jahren entsteht dort Wohnraum für 10.000 Menschen und für 4.000 Menschen werden Arbeitsplätze eingerichtet. Weitere Neubaugebiete sind das Gelände der Deutschen Welle mit 750 Wohnungen, die Reiterstaffel an der Bonner Straße mit 550 Wohnungen und das Neubaugebiet Rondorf Nord-West mit 900 Wohnungen. Im Süden von Rondorf wird über ein weiteres Neubaugebiet nachgedacht. Alle diese bevölkerungsstarken Wohngebiete würden mit einer reaktivierten Linie 6 erschlossen.

Für die Investoren dürfte die Erschließung mit einer Straßenbahn, die sich harmonisch ins Stadtbild integrieren lässt, ebenfalls von großem Interesse sein. Eine Bedarf- / Eventhaltestelle am Südstadion / Festwiese (siehe Abbildung Seite 3) käme sowohl den Veranstaltern als auch den Besuchern zugute.

Langfristige Vorteile

Die kurzfristigen Vorteile vermögen bereits zu überzeugen. Langfristig wirken diese Vorteile aber auch positiv auf die für den Kölner Süden bereits beschlossenen Bauvorhaben im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), insbesondere zum S-Bahnnetz und zum Straßenverkehr (z.B. die Autobahnbrücke Godorf-Niederkassel). Auch die geforderte Barrierefreiheit im ÖPNV muss umgesetzt werden.

Anschluss an die Linien 12 und 13

Die niederflurige Linie 12 endet am Zollstocker Südfriedhof. Einem weiteren Ausbau, z.B. nach Raderthal, und möglichen Anknüpfungspunkten stünde das jetzt geplante Hochflurbahnssystem auf der 3. und 4. Baustufe der Nord-Süd-Stadtbahn entgegen.

Die Linie 13 ist die Gürtellinie. Sie fährt als Hochflurbahn auf einer Trasse mit überwiegend niedrigen Bahnsteigen. Mittelfristig ist geplant, diese Strecke vom Sülzgürtel bis zur Bonner Straße und evtl. bis zum Rhein zu verlängern. Als Hochflur-Variante ist dann die majestätische Platanenallee auf dem Bayenthalgürtel gefährdet. Im Norden fährt sie über eine weite Strecke auf einer Hochbahnbrücke, die allerdings zunehmend baufällig wird. Vorteilhaft wäre folglich, auch diese Bahn als Niederflurbahn fahren zu lassen. Mit der besseren Integrationsmöglichkeit



in die vorhandenen Straßen könnten sogar die baufällig werdenden Hochbahnbrücken (siehe Bild) verschwinden.

"Systembruch"

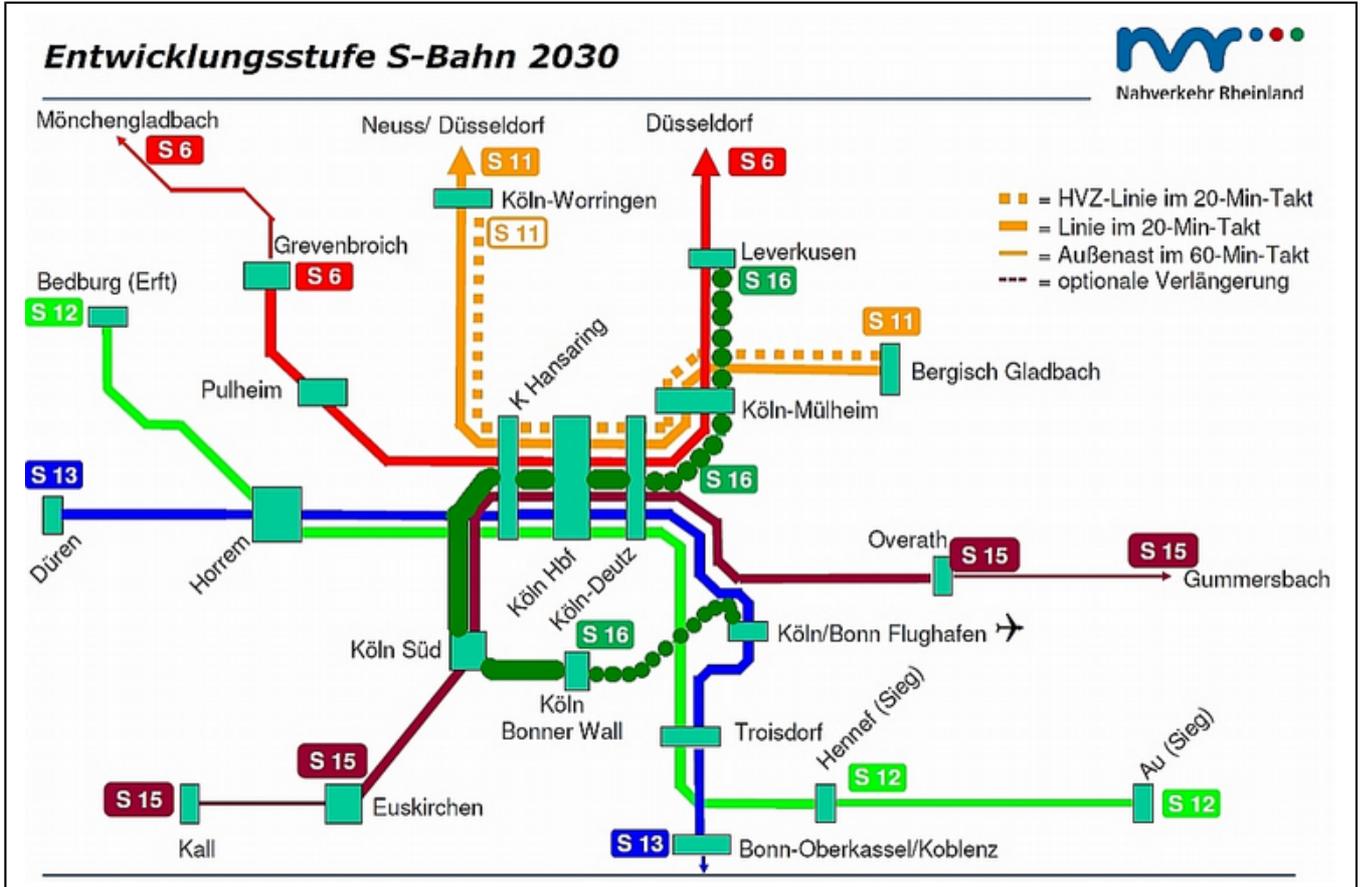
Die Verkehrsexperten sprechen von einem Systembruch, wenn entlang einer Bahnstrecke von einer Niederflurbahn in eine Hochflurbahn umgestiegen werden muss. Nicht das Umsteigen an sich ist das Problem, sondern die Art und Weise, wie umgestiegen werden kann.

Neben den beschriebenen deutlich besseren Umsteigebeziehungen einer reaktivierten Linie 6 gibt es einen weiteren Aspekt: Die 3. Baustufe schließt nicht an die 2., sondern an die 1. Baustufe (Marktstraße) an.

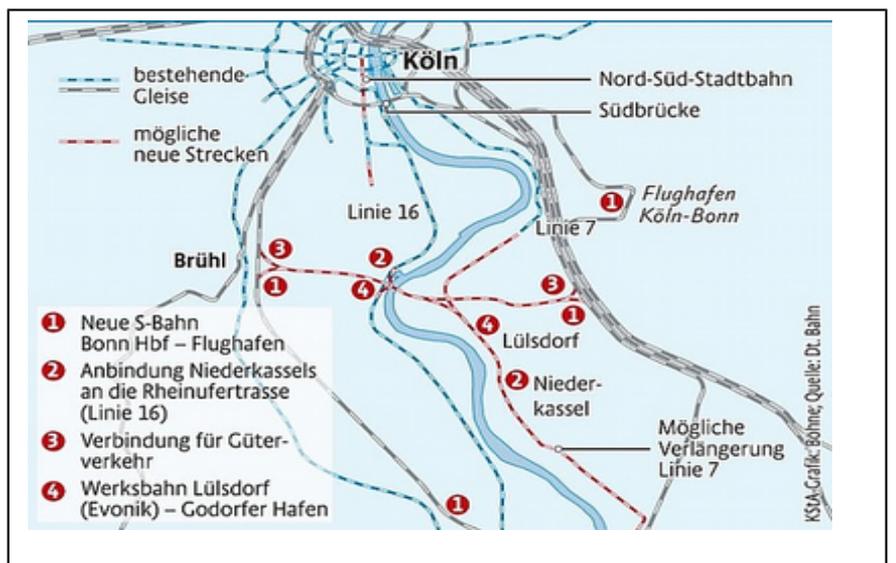
Ein Hauptgrund für den Bau der Nord-Süd-Stadtbahn war die Überlastung des alten, zwischen dem Barbarossaplatz und dem Kölner Hauptbahnhof liegenden U-Bahn-Tunnels, der von den Linien 3, 4, 5, 16 und 18 genutzt wird. Die Linie 16 soll deshalb von der Rheinuferstrecke über die 2. Baustufe in den Tunnel der Nord-Süd-Stadtbahn verlegt werden. Von Ossendorf kommend, soll die Linie 5 die Nord-Süd-Strecke auf den Baustufen 1, 3 und später auch 4 bedienen. Diese Planung von 1992 scheint aber nicht mehr zeitgemäß zu sein, weil viele Entwicklungen im ÖPNV-Netz im Kölner Süden gar nicht berücksichtigt sind.

Die Planungen zum S-Bahn-Netz in Köln

Die S-Bahn-Haltestelle Bonner Wall (künftige Westring-Strecke S16 von Leverkusen über Köln-Mülheim, Deutz, Köln Hauptbahnhof, Köln West, Aachener Straße, Köln Süd zum Bonner Wall) soll bis 2030 in Betrieb genommen werden. Später ist die Verlängerung über den Rhein (Südbrücke) zum Airport Köln / Bonn vorgesehen. Derzeit wird untersucht, ob die Streckenführung nördlich oder südlich der Südbrücke verlaufen soll.



Im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 wurde die Autobahnbrücke Godorf-Niederkassel mit einer hohen Priorität beschlossen. Es ist beabsichtigt, mit einer S-Bahn über bzw. unter dieser Brücke den Bonner Hauptbahnhof und Brühl direkt an den Airport Köln / Bonn anzuschließen.



Haltestelle Bonner Wall als Verkehrsknoten der Kölner Südstadt

Die Haltestelle Bonner Wall wird mit dem bereits beschlossenen S-Bahn-Anschluss (S16) ein wichtiger Verkehrsknoten in der Kölner Südstadt.

Die U-Bahn Linie 16 fährt schon heute an der Kapazitätsgrenze. Sollte der Nord-Süd-Stadtbahn-Tunnel für die Linie 16 durchgängig befahrbar werden (voraussichtlich nicht vor 2026), wird ein 5-Minuten-Takt unumgänglich sein. Die Linie 17 ist nur ein temporäres Zugeständnis für den Teilbetrieb auf der Südstrecke. Der 5-Minuten-Takt stadteinwärts würde dann durch die Linie 5 sichergestellt werden.

Die Haltestelle Godorf als Verkehrsknoten für den gesamten Kölner Süden

Die Linie 16 fährt im 10-Minuten-Takt derzeit nur bis Sürth (eine Station vor Godorf). Zur Hauptverkehrszeit fährt auch die Linie 17 im 10-Minuten-Takt bis Sürth, sonst nur bis Rodenkirchen. Bereits mit einem 10-Minuten-Takt der Linie 16 bis Wesseling ab Herbst 2016 (bisher nur 20-Minuten-Takt) wird die P&R-Anlage in Godorf für Pendler äußerst interessant. Diese ausbaufähige P&R-Anlage liegt quasi direkt neben der Autobahnausfahrt der A555 (vor dem morgendlichen und abendlichen Staugebiet zwischen Godorf und dem Autobahnkreuz Köln-Süd) und an der vierspurigen Verbindungsstraße zur A553 (Brühl-Ost). Und sie liegt im städtischen Tarifgebiet. Die weitsichtigen Rodenkirchener Bezirksvertreter fordern seit Jahren den Ausbau der P&R-Anlage in Godorf.

Mit der neuen Autobahnbrücke Godorf-Niederkassel würde Godorf als P&R-Umsteigerbahnhof natürlich noch interessanter – erst recht, wenn auch ein Umsteigen von der S-Bahn (Hauptbahnhof Bonn – Brühl – Godorf – Airport Köln / Bonn) möglich wird.

Nicht nur die Takterhöhung zum Bonner Wall, sondern auch zum Verkehrsknoten Godorf könnte durch die Linie 5 (Hochflurbahn) erfolgen, die dann nicht mehr zum Verteilerkreis Köln-Süd und später bis nach Meschenich fahren würde, sondern nach Godorf. Die Linie 5 nutzt dann die Tunnel-Baustufen 1 und 2 und die vorhandene Hochflurstrecke am Rheinufer. Auch für das P&R in Godorf bestünde dann ein 5-Minuten-Takt durch die Stadtbahnen 5 und 16. Mit zusätzlichen Verstärkerbahnen zur Hauptverkehrszeit könnte dann jedes Tunnelgleis von 18 Bahnen genutzt werden, denn die Tunnelkapazität wäre durch die vorgeschlagene Niederflurstrecke zwischen Meschenich und Longerich-Friedhof (Nutzung einer bereits heute auf den Ringen fahrenden Bahn) entlastet. Mit dem geforderten S-Bahn-Anschluss in Godorf, könnte der Erfolg von KVB und S-Bahn in Köln-Weiden sogar noch übertroffen werden.

Die Fahrgastzahlen, die für die aktuelle Planung der Nord-Süd-Stadtbahn zugrunde gelegt wurden, könnten deutlich höher ausfallen als erwartet.

Fazit

Das Festhalten an einer 1992 geplanten Hochflurbahn auf der 3. Baustufe, nur weil sie bereits beschlossen und genehmigt wurde, erscheint äußerst kurzsichtig und in höchstem Maße fragwürdig. Die rasante Entwicklung des Verkehrs im Kölner Süden, insbesondere der bevorstehende Ausbau des ÖPNV (S-Bahn und Stadtbahn-Linien), und der generelle Paradigmenwechsel zur Niederflurbahn müssen für die Planung der 3. Baustufe noch berücksichtigt werden.

Der Vorschlag, die Linie 6 zu reaktivieren, würde nicht nur das Problem der Dauerbaustelle am Waidmarkt entschärfen, auch alle Fördermittel könnten zeitgerecht abgerufen werden. Das alles sind Gründe, sich zumindest noch einmal an einen Tisch zu setzen, und in einem ergebnisoffenen Gespräch das Für und Wider abzuwägen.