

Der Oberbürgermeister
Dezernat, Dienststelle
VI/69

Datum der Schlusszeichnung
13.06.2002

Beschlussvorlage

5.2

zur Behandlung in öffentlicher Sitzung nichtöffentlicher Sitzung

Betreff
Nord-Süd-Stadtbahn
hier: Erweiterter Planungsbeschluss

Beschlussorgan
RAT

Beratungsfolge Ausschuss	Abstimmungsergebnis					verwiesen in	ein- stim- mig	mehr- heitlich gegen
	Datum	Zugestimmt Änderungen s. Anlage Nr. -	abge- lehnt	zu- rück- ge- stellt				
Bau- und Verkehrsausschuss	04.07. 2002	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>	
Bezirksvertretung 1		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>	
Bezirksvertretung 2		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>	
Bau- und Verkehrsausschuss *		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>	
		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>	
		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>	

Beschlussvorschlag einschl. Deckungsvorschlag, Alternative

Der Rat nimmt die von der Bezirksregierung Köln planfestgestellte Planung der 1. Baustufe der Nord-Süd-Stadtbahn zwischen Breslauer Platz und Markstraße zustimmend zur Kenntnis und ist mit der Umsetzung der Maßnahme durch die KVB AG einverstanden.

*Der Bau- und Verkehrsausschuss verzichtet auf eine Wiedervorlage, sofern die Bezirksvertretungen 1 und 2 uneingeschränkt zustimmen.

JA / NEIN

Alternative

Weitere Erläuterungen, Pläne, Übersichten siehe Anlage(n) Nr.

Anlage 1

Nord-Süd Stadtbahn

Zur Netzergänzung und zur Entlastung des vorhandenen Innentunnels beabsichtigen Stadt Köln und KVB AG den Bau der Nord-Süd Stadtbahn.

Die Strecke soll die Erschließung von Altstadt und Südstadt verbessern und die südlichen Stadtteile mit einer schnellen, komfortablen Verbindung an den Bereich Innenstadt/Hauptbahnhof anbinden.

Die geplante Stadtbahnstrecke schließt am Breslauer Platz an die bestehende unterirdische Strecke an, unterquert bauliche Anlagen des Hauptbahnhofes, das Museum Ludwig, die Philharmonie, den Alter Markt, die Cäcilienstraße, den Waidmarkt und verläuft der Severinstraße folgend bis zur Bonner Straße. Ab hier soll einerseits die Anbindung an das Rheinufer erfolgen, andererseits soll ein Streckenabschnitt in der Bonner Straße die Erschließung der angrenzenden Stadtteile verbessern. Folgende Baustufen sind vorgesehen:

1. Baustufe: Breslauer Platz bis Marktstraße (rund 4,0km, davon ca. 3,6km unterirdisch),
2. Baustufe: Anbindung an Rheinuferstrecke südlich der Südbrücke mit Nutzung eines ehemaligen Hafengleises (ca. 850m),
3. Baustufe: Marktstraße bis Verteilerkreis Köln (ca. 2,1km).

Für die 1. Baustufe wurde der Antrag auf Planfeststellung nach Personenbeförderungsgesetz (PBefG) bei der Bezirksregierung Köln gestellt. Im Mai/Juni 2000 lief im Rahmen dieses Verfahrens die sogenannte Offenlage. Es gab nur eine geringe Anzahl von privaten Einwänden. Im November 2000 fand der Erörterungstermin bei der Bezirksregierung Köln statt.

Seit 4. Juni 2002 liegt der Planfeststellungsbeschluss vor. Zur Zeit werden die Ausschreibungen der Maßnahme vorbereitet. Es ist vorgesehen Ende 2002 mit ersten Maßnahmen zu beginnen.

Gemäß dem zwischen Stadt und KVB AG abgestimmtem Zeitplan soll die Gesamtfertigstellung aller Baustufen zum Fahrplanwechsel 2010 erfolgen.

Bisherige Planungen

Bereits 1992 wurde die Planung der Nord-Süd Stadtbahn vom Rat der Stadt Köln beschlossen. Nachdem gemäß Koalitionsvereinbarung (Landtag 1995) gutachterlichen Untersuchungen über weitere, auch oberirdische Varianten erfolgten, hat der Rat am 27.06.1996 seinen Beschluss zur Nord-Süd Stadtbahn bekräftigt.

Im Herbst 1998 wurde die Trassenführung der Nord-Süd Stadtbahn (erste Baustufe inklusive Anbindung an das Rheinufer) in den ÖPNV-Bedarfsplan des Landes NW aufgenommen.

Im Jahr 2000 wurde die Nord-Süd Stadtbahn vom Verkehrsausschuss des Landtages in den ÖPNV-Ausbauplan des Landes aufgenommen.

Am 10.02.2000 haben sich Stadtentwicklungsausschuss und Bau- und Verkehrsausschuss in einer gemeinsamen Sondersitzung dafür ausgesprochen, dass die Anbindung an die Rheinuferstrecke über eine neue Trasse unmittelbar südlich des Eisenbahnringes erfolgen soll.

Das Gesamtprojekt wird als Bundesmaßnahme nach Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) gefördert. Ein Bewilligungsbescheid für die 1. Baustufe ist laut Bezirksregierung Köln in Kürze zu erwarten.

Netzkonzeption

Die Netzkonzeption sieht vor, dass die aus Bonn kommende Linie 16 zwischen Breslauer Platz und Rheinuferstrecke den neuen Streckenabschnitt befährt. Somit wird eine direkte, schnellere Verbindung zwischen dem Bereich Mülheim/Hauptbahnhof/Altstadt und den südlichen Stadtteilen geschaffen. Der Streckenabschnitt Breslauer Platz über Bonner Straße bis Verteilerkreis soll zukünftig gemäß dem am 20.12.2001 vom Rat beschlossenen Niederflurkonzept durch die Linien 5 und 17 bedient werden. Die aus dem Bereich Ehrenfeld kommende Linie 5 soll an der Haltestelle Dom/Hauptbahnhof nach Süden in die Nord-Süd-Stadtbahn abzweigen, um den Kölner Westen direkt mit dem südlichen Stadtgebiet zu verbinden. Dies bedingt einen Abzweig im Bereich der Haltestelle Dom/Hauptbahnhof, für den im Rahmen der langfristigen Planung bereits vor rund 30 Jahren bauliche Vorleistungen geschaffen wurden.

Trassenverlauf und Haltestellen

Die Baustufe zwischen Breslauer Platz und Marktstraße beinhaltet eine weitgehend unterirdische vom Individualverkehr unabhängige Trassenführung. Im Bereich der bestehenden Haltestelle Breslauer Platz/Hbf. schließt die Nord-Süd-Stadtbahn an die vorhandene Tunneltrasse in Richtung Ebertplatz an. Vorgesehen ist eine dreigleisige Haltestellenanlage mit einem Seiten- und einem Mittelbahnsteig von je 90 m Nutzlänge. Durch die Neukonzeption mit großzügigen, übersichtlichen Zugangsanlagen wird die vorhandene Umsteigebeziehung zur S-Bahn, zum Regional- und Fernverkehr optimiert.

Die Tunnelröhren der Nord-Süd Stadtbahn schwenken südöstlich des Breslauer Platzes nach Süden ab, unterqueren die DB-Gleise sowie den angrenzenden Museumskomplex. Unter Museum/Philharmonie kann eine bestehende bauliche Vorleistung genutzt werden.

Südlich des Kurt-Hackenbergs-Platzes werden die Gleise der Nord Süd-Stadtbahn mit dem heute unter dem Museum endenden Abzweig Dom-Ost verbunden.

Unter dem Alter Markt befindet sich die Haltestelle Rathaus. Südlich dieser Haltestelle unterquert die Trasse in getrennten, eingleisigen Tunnelröhren die vorhandene Bebauung und erreicht unter der Pipinstraße/Augustinerstraße die Haltestelle Heumarkt. Diese Haltestelle soll im Endausbau eine attraktive, niveaufreie Verknüpfung zur stark frequentierten Ost-West-Achse bilden. In der ersten Baustufe, bis zu einer geplanten Tieferlegung der Ost-West-Achse, soll die heutige oberirdische Haltestelle Heumarkt beibehalten werden. Das Haltestellenbauwerk berücksichtigt bereits die spätere Tieferlegung der Ost-West-Achse.

Die Tunneltrassen unterqueren im Anschluss die Bebauung zwischen Hohe Straße und Ka●p-straße und folgen dem Verlauf der Straßen Hohe Pforte, Waidmarkt, Severinstraße bis zum Chlodwigplatz. In diesem Bereich sind die Haltestellen Severinstraße (Verknüpfung mit den Stadtbahnlinien 3 und 4), Kartäuserhof (Erschließung des Severinsviertels) und Chlodwigplatz (Verknüpfung mit der Ringlinie) vorgesehen.

Vom Chlodwigplatz aus führen die beiden Tunnelröhren in der Bonner Straße weiter Richtung Süden. In Höhe der Rolandstraße/Teutoburger Straße enden die im Schildvortrieb herzustellenden Röhren und gehen in einen in offener Bauweise mit Abdeckung zu erstellenden zweigleisigen Tunnelquerschnitt über. Die Planung der Haltestelle Bonner Wall, der siebten und letzten unterirdischen Haltestelle, erfolgt dergestalt, dass eine spätere Verknüpfung zur DB (langfristig S-Bahn) ohne größeren Aufwand möglich ist.

Über eine unmittelbar südlich der Haltestelle Bonner Wall gelegene Rampe wird die Trasse zu der in Mittellage der Bonner Straße liegenden oberirdischen, dreigleisigen Haltestelle Marktstraße geführt.

Die Strecke der 1. Baustufe von Breslauer Platz bis Marktstraße ist rund 4km lang. Davon verlaufen ca. 3.600 m unterirdisch, ca. 160 m entfallen auf die Rampe und etwa 110 m auf die oberirdische Haltestelle Marktstraße. Ein rund 90 m langer Anschlusstunnel an den bereits

vorhandenen Tunnel Dom-Ost muss ebenfalls hergestellt werden, des Weiteren erfolgen noch Umbau- und Anpassungsarbeiten in diesem Tunnel.

Bauverfahren

Die Lage der Trasse im dicht bebauten, städtebaulich sensiblen Innenstadtbereich, die Notwendigkeit Bauwerke zu unterqueren, der geringe Platz für Baumaßnahmen auf engem, stark frequentierten Straßen und Plätzen erfordern bergmännische Bauweisen mit minimalen Eingriffen an der Oberfläche.

Der erfolgreiche erstmalige Einsatz eines Schildvortriebes beim Bau der Stadtbahn in Mülheim hat den Ausschlag gegeben nicht nur die Streckenbereiche, sondern auch die Bahnsteigbereiche in geschlossener Bauweise zu erstellen. Es ist deshalb vorgesehen, die Streckentunnel der Nord-Süd Stadtbahn zwischen Rolandstraße und Kurt-Hackenberg-Platz mit zwei eingleisigen, nebeneinander angeordneten Großquerschnitten (Innendurchmesser 7,30m) mit Schildmaschinen aufzufahren und die Bahnsteige der Haltestellen in den seitlichen Bereichen der Tunnel zu integrieren. Die reinen Zugangsanlagen sollen, mit punktuellen Eingriffen von der Oberfläche aus hergestellt werden. Über unterirdisch herzustellende Querschläge zwischen den Röhren erfolgt die Verbindung zwischen Zugangsanlagen und Bahnsteigen.

Zur Unterfahrung der Gleisanlagen der DB erfolgt zwischen Breslauer Platz und Museum Ludwig /Bahndamm eine sogenannte „Kleine Schildfahrt“ mit dem bereits in Mülheim verwendeten Tunnelprofil.

Bauverfahren und auch Terminplan wurden bereits in der Sitzung des Bau- und Verkehrsausschusses vom 06.06.2002 in einem Vortrag erläutert.

Haltestellengestaltung

Mit Beschluss vom 30.03.2000 hat der Bau- und Verkehrsausschuss die Verwaltung beauftragt die nachfolgenden Kölner Architekturbüros mit der Erarbeitung eines Ausbaukonzeptes und der Mitarbeit bei der Ausbauplanung zu beauftragen. In Abstimmung mit den städtischen Dienststellen und der KVB sind danach die Anregungen und Vorschläge der Architekten in die weitere Planung eingearbeitet worden und soweit erforderlich in das Genehmigungsverfahren eingeflossen.

Haltestelle	Architekt	Bemerkung
Breslauer Platz	Büder + Menzel	Gewinner des städtebaulichen Wettbewerbs Breslauer Platz
Rathaus	Prof. Schürmann und Partner	Hat bereits 1989 die Umgestaltung des Alter Markt geplant
Heumarkt	Prof. Coersmeier	Gewinner des städtebaulichen Wettbewerbs Ost-West-Achse
Severinstraße	Kister, Scheidthauer und Partner	Referenz u.a. Stadtbahnhaltestelle Wiener Platz
Kartäuserhof	Stefan Schmitz	Referenz u.a. Wiener Platz
Chlodwigplatz	Schaller / Theodor	Gewinner des städtebaulichen Wettbewerbs Chlodwigplatz
Bonner Wall	Busmann & Haberer	Referenz u.a. Stadtbahnhaltestellen in Köln und Bonn
Marktstraße	Scharf und Kirsten	Referenz u.a. Stadtbahnhaltestelle Akazienweg

Grundsätzliche Gestaltungsprinzipien

Bei der Gestaltung wurde generell besonders auf eine gute Übersicht, Transparenz und wenn möglich die Einbeziehung des Tageslichtes geachtet, um eine größtmögliche Sicherheit und Sozialkontrolle zu erzielen.

Behindertengerechte, barrierefreie Ausstattung

Alle unterirdischen Haltestellen werden mit Aufzügen ausgestattet. Die oberirdische Haltestelle Marktstraße soll behindertengerechte Rampen erhalten.

Um einen niveaugleichen Einstieg zu ermöglichen, sollen die Bahnsteige eine (rückbaubare) Höhe von 90cm erhalten. Für sehbehinderte Fahrgäste wird ein tastbares Leitsystem (sogenannter Rillenstein) auf den Bahnsteigen in den Bodenbelag integriert.

Bahnsteiglängen

Alle Haltestellen erhalten 90m lange Bahnsteige. Mit der Haltestellenlänge von 90m wird wie bei allen unterirdischen Haltestellen gemäß Trassierungserlass des Landes berücksichtigt, dass ein optionaler Betrieb in Dreifachtraktion möglich ist, da spätere Umbauarbeiten von Stadtbahntunneln unter Betrieb bzw. aus baukonstruktiven Gründen kaum durchführbar sind. Hierdurch wird – neben möglichen Taktverdichtungen - eine wesentliche Kapazitätsreserve gebildet, da nach dem Bau der Nord-Süd-Stadtbahn wesentliche bauliche Voraussetzungen vorliegen, um z.B. die Linie 16 zwischen Rodenkirchen und Mülheim in Abhängigkeit vom Fahrgastaufkommen ggf. mittelfristig in Dreifachtraktion fahren zu lassen.

Bahnsteigbreiten

Die Bahnsteige werden nicht nur für das maximale Verkehrsaufkommen, sondern möglichst auch nach Komfortmaßstäben bemessen, um Gedränge zu vermeiden und ein sicheres, unbehindertes Ein- und Aussteigen zu ermöglichen.

Lage und Ausstattung der Zugänge

Die Zugänge wurden mit dem Ziel einer Erschließung auf möglichst kurzen Wegen konzipiert und insbesondere hinsichtlich der Lage an der Oberfläche mit den zuständigen Dienststellen abgestimmt. Die wichtigsten, d.h. am stärksten frequentierten Zugänge sollen auf- und abwärtsführende Fahrtreppen erhalten.

Weitere Erläuterungen zu den einzelnen Haltestellen sollen in den jeweiligen Sitzungen anhand eines Vortrags erfolgen.