

11. Oktober 2018

Die Kölner U-Bahn: 50 Jahre Mobilitätsgeschichte

Köln feiert in diesen Tagen „50 Jahre U-Bahn“. Am 11. Oktober 1968 wurde der erste unterirdische Stadtbahnabschnitt eröffnet. Die Kölner „U-Bahn“ oder auch „Stadtbahn“ unterscheidet sich in einem wesentlichen Punkt von vielen anderen Städten. Viele Metropolen haben reine U-Bahn-Strecken. Darauf hat man damals in Köln verzichtet. Köln setzte von Anfang an auf eine „Stadtbahn“, die sowohl unterirdisch als auch oberirdisch fahren kann. Damit sind ununterbrochene Verkehre von den Außenbereichen in die Innenstadt möglich, ohne das Verkehrsmittel zu wechseln.

Oberbürgermeisterin Henriette Reker unterstreicht anlässlich des Jubiläums die Bedeutung der KVB: „Für die wachsende Stadt Köln ist eine gute Infrastruktur des ÖPNV besonders wichtig. Der U-Bahn, aber auch der Stadtbahn, kommt dabei eine besondere Rolle zu. Diese Erfolgsgeschichte wollen wir daher auch in Zukunft fortschreiben.“

Bus und Bahn stehen auch für Andrea Blome, Kölns Beigeordnete für Mobilität und Verkehrsinfrastruktur, auf dem Fahrplan in Richtung moderne Mobilität: „Aktuelle Zahlen bestätigen, dass sich das Mobilitätsverhalten in Köln bereits stark verändert hat. Um die gesteckten Ziele aus Köln Mobil 2025 zu erreichen und dem Bedürfnis nach einer umweltgerechten Mobilität nachzukommen, muss jedoch zwingend das ÖPNV-Angebot ausgebaut werden. Beim Blick in europäische Städte, denen die Verkehrswende bereits heute gelungen ist, stellt man schnell fest, dass oftmals die U-Bahn ein wesentlicher Faktor des Erfolgs war.“

Über 280 Millionen Fahrgäste nutzten 2017 die Busse und Bahnen der Kölner Verkehrs-Betriebe – Tendenz steigend. Die Erfolgsgeschichte des öffentlichen Nahverkehrs erfuhr am 3. März 2009 eine tiefgreifende Zäsur: Im Zusammenhang mit dem Bau des unterirdischen Gleiswechselbauwerkes am Waidmarkt stürzten das Gebäude des Historischen Archives und benachbarte Wohngebäude in die Baugrube. Zwei Menschen kamen ums Leben. Die Fertigstellung der Nord-Süd-Stadtbahn verzögert sich durch den Einsturz um viele Jahre.

Der öffentliche Nahverkehr steht auch in den kommenden Jahren vor großen Herausforderungen. Als wachsende Metropole und boomender Wirtschaftsstandort rüsten sich die Stadt Köln und die Kölner Verkehrs-Betriebe AG planerisch in Hinblick auf einen weiteren deutlichen Anstieg der ÖPNV-Nutzer. Die zusätzlichen Verkehre sollen umweltbewusst und klimaschonend sein. „Wir wollen die Menschen in dieser Stadt mit einen leistungsfähigen ÖPNV zu einem Umstieg auf Bus und Bahn und die Verkehrsmittel des Umweltverbundes bewegen. Dazu müssen wir das vorhandene Netz deutlich ausbauen“, sagt Jürgen Fenske, Vorstandsvorsitzender der KVB. Wegweisende Investitionsentscheidungen und Planungen sind dazu in den vergangenen Monaten getroffen worden.

Rückblick

Am **11. Oktober 1968** wurde in Köln der **erste unterirdische Stadtbahnabschnitt** mit rund 1,4 Kilometern Länge und den beiden unterirdischen Stationen Appellhofplatz/Zeughaus und Dom/Hauptbahnhof **eröffnet**. Hierzu erfolgte 1963 der erste Spatenstich zum Bau des Teilstücks zwischen Friesenplatz und Dom/Hauptbahnhof. Seitdem ist der U-Bahn-Bau in Köln konsequent weiter entwickelt worden.

Hier einige Eckdaten:

1969 bis 1970 – Inbetriebnahme der Strecken von der Haltestelle **Appellhofplatz/Breite Straße** aus über **Neumarkt** und **Poststraße** bis zur oberirdischen Haltestelle **Barbarossaplatz**. Ebenso von der **Poststraße** zur **Severinstraße** und von **Dom/Hauptbahnhof** zum **Breslauer Platz**.

Die Planer der Kölner Stadtbahn verzichteten aus Gründen der Finanzierbarkeit auf weit in die Zukunft reichende Gesamtentwürfe. Stattdessen orientierten sie sich an den aktuellen Anforderungen. Gebaut wurde jeweils dort, wo der Bedarf nach Verkehrsanbindung und Entlastung der Straßen am dringlichsten war. So wurde zum Beispiel **1973** die **Strecke nach Chorweiler** fertiggestellt, wo die „Neue Stadt Chorweiler“ mit ihrer sehr hohen Einwohnerdichte entstand. Kurz darauf konnte der Stadtteil **Nippes** an das unterirdische Stadtbahnnetz angeschlossen werden, nachdem der Tunnel unterhalb der stark befahrenen Neusser Straße und die Gürtelstrecke als Hochbahn von der Mülheimer Brücke bis zur Nußbaumer Straße fertiggestellt wurden.

1974 - bis dahin größte Streckenerweiterung: **Neue U- und Hochbahnstrecken mit einer Länge von insgesamt 12,3 Kilometern und zwölf neuen Haltestellen** ergänzten das bereits bestehende U-Bahn-Netz. Neben den unterirdischen Abschnitten **Turiner Straße – Ebertplatz – Neusser Straße und Hansaring – Ebertplatz – Zoo** wurde auch der **erste Abschnitt der Hochbahnstrecke Nußbaumerstraße bis Anschluss Mülheimer Straße** eröffnet. Damit verfügte Köln zu diesem Zeitpunkt das längste U- und Hochbahnnetz aller deutscher Städte, die nach dem 2. Weltkrieg mit dem Bau von U-Bahnen begonnen hatten.

1976 – erster rechtsrheinische U-Bahnabschnitt zwischen Höhenberg/Frankfurter Straße und Fuldaer Straße. Bis **1981** war die komplette Ausbaustufe zwischen Rhein und Vingst fertiggestellt.

Ein besonders wichtiger Schritt war der **Lückenschluss zwischen dem links- und dem rechtsrheinischen Netz über die Deutzer Brücke**. Dafür wurde **zwischen 1976 und 1980** eine zweite Brücke südlich der vorhandenen fertiggestellt und anschließend an diese herangeschoben. Durch diese Verbreiterung ließ sich die Stadtbahn auf einem vom Individualverkehr abgegrenzten Gleiskörper störungsfrei über den Rhein führen. Bereits **zwischen 1974 und 1977** wurde die **Mülheimer Brücke** für einen unabhängigen Stadtbahnverkehr umgebaut, allerdings ohne eine Verbreiterung der Brücke. Auf der **Severinsbrücke** wurde für die Stadtbahn zwischen 1979 und 1981 ein eigener Gleiskörper gebaut. Auch hier verzichtete man auf eine Verbreiterung der Brücke. Stattdessen wurden für die Stadtbahn zwei bisherige Auto-Fahrspuren in Anspruch genommen. **1983** ging dieser Abschnitt in Betrieb.

1980 – Rampe am Hansaring wurde zurückgebaut, nachdem der unterirdische Abzweig Richtung Gutenbergstraße/Subbelrather Straße fertig war. Dadurch wurde der Weg für die Arbeiten unter der Venloer Straße frei, um den Tunnel vom Hans-Böckler-Platz stadtauswärts zu beginnen.

1992 wurde die Verlängerung der Stadtbahnstrecke von der Station Venloer Str./Gürtel bis zur Endhaltestelle Bocklemünd eröffnet.

1997 – Inbetriebnahme der U-Bahn-Strecke von Mülheim/Wiener Platz über Bahnhof Mülheim bis Buchheim. Eine besondere Herausforderung stellte der Wiener Platz dar. Dort wurde nicht nur eine Haltestelle errichtet, sondern die Fläche des Platzes zu einer Fußgängerzone umgestaltet und tiefer gelegt, so dass diese direkt in die Verteilerebene der darunter liegenden Haltestelle übergeht.

2002 lag endlich der **Planfeststellungsbeschluss für eines der zu jenem Zeitpunkt größten Stadtbahn-Projekt Deutschlands vor. 2004** begannen die **Arbeiten an der Nord-Süd Stadtbahn**. Der Bau der Nord-Süd Stadtbahn Köln umfasst drei Baustufen: Während der ersten Baustufe wurden zwei eingleisige, parallel verlaufende Tunnelröhren vom Breslauer Platz am Hauptbahnhof quer durch die Alt- und Innenstadt bis zur Marktstraße im Kölner Süden gegraben. Der größte Teil dieser rund vier Kilometer langen Strecke verläuft unterirdisch. Die Tunnelröhren wurden von Tunnelbohrmaschinen im Schildvortriebsverfahren erstellt. 2007 wurden diese Bohrarbeiten erfolgreich abgeschlossen. Entlang der Strecke der Nord-Süd-Stadtbahn wurden sieben unterirdische Haltestellen errichtet sowie die oberirdische Haltestelle Marktstraße (neue Haltestellen: **2011 Breslauer Platz, 2012 Rathaus, 2013 Heumarkt, 2015 Severinstraße, Kartäuserhof, Chlodwigplatz und Bonner Wall**).

3. März 2009 – Einsturz des Stadtarchivs: Bei Bauarbeiten am Waidmarkt, wo ein „Gleiswechsellbauwerk“ für die Nord-Süd-Stadtbahn entsteht, brachen große Mengen Wasser und Erdreich in die Baugrube ein. In der Folge stürzten das benachbarte Historische Stadtarchiv sowie zwei angrenzende Wohngebäude ein. Zwei Menschen kamen dadurch zu Tode. Zudem wurden große Teile der Archivbestände verschüttet.

2015 – Nord-Süd Stadtbahn, zweite Baustufe: Anbindung der Nord-Süd Stadtbahn an das Rheinufer. Über einen unterirdischen Abzweig an der Haltestelle Bonner Wall wurde die neue Trasse zum Gustav-Heinemann-Ufer im Bereich der Südbrücke geführt und dort mit der Strecke der Stadtbahnlinie 16 verbunden, die von hier weiter Richtung Süden bis nach Bonn verläuft.

Aktuell – Dritte Baustufe wird derzeit im Verlauf der Bonner Straße oberirdisch von der Haltestelle Marktstraße in Richtung Süden bis zur Haltestelle Arnoldshöhe am Verteilerkreis Süd errichtet. Auf der circa 2,1 Kilometer langen Strecke sind vier neue Haltestellen vorgesehen.

Der Netzausbau morgen und übermorgen

Für eine wachsende Metropole wie Köln und ihr Umland ist die Sicherstellung der Mobilität ein zentrales Zukunftsthema. Zwar verfügt Köln über gut ausgebaute Verkehrsnetze, die ein hohes Aufkommen bewältigen können, doch steigende Zahlen von Pendlern, Reisenden und Gütertransporten lassen die Verkehrsströme weiter anschwellen. Das Stadtbahnnetz, dem hier eine entscheidende Rolle zukommt, ist auf vielen Abschnitten bereits stark ausgelastet und in Spitzenzeiten sogar überlastet. Sein Ausbau ist die unverzichtbare Voraussetzung für die weitere Siedlungsentwicklung in der Region. Den Rahmen für die Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs im nächsten Jahrzehnt und alle damit zusammenhängenden Planungen im Stadtgebiet setzt der 2017 aktualisierte beschlossene Nahverkehrsplan der Stadt Köln. Ihm liegen Analysen der Auslastung von Bussen und Stadtbahnen, der Angebots- und Nachfragesituation sowie der Angebots- und Verbindungsqualität zugrunde. Dadurch ist gewährleistet, dass die Verkehrsmaßnahmen sich am tatsächlichen Bedarf orientieren.

Erweiterung – Ausbau – Modernisierung

In den nächsten Jahren wird zunächst die Nord-Süd Stadtbahn zwischen dem Großmarktgelände in Bayenthal und dem Verteilerkreis an der Bonner Straße ausgebaut. Die Stadt Köln hat zudem in Abstimmung mit der KVB und der Politik zahlreiche Erweiterungen des Stadtbahnnetzes im Wert von weit über 1 Milliarde Euro zum künftigen ÖPNV-Bedarfsplan des Landes Nordrhein-Westfalen angemeldet, die in der Laufzeit dieses Plans bis etwa 2030 realisiert werden sollen. Es wurden alle Maßnahmen zum Ausbau der Stadtbahn gemeldet, die aufgrund von Berechnungen zur Fahrgastnachfrage ein positives Nutzen-Kosten-Verhältnis erwarten lassen und unter der Voraussetzung der Förderung absehbar bis zum Jahr 2030 begonnen werden könnten. Zusätzlich wurden auch die gesetzlich geforderten Umbauten für die Barrierefreiheit der Stadtbahnhaltestellen und der Bushaltestellen als Maßnahmenbündel angemeldet sowie die geplante Erweiterung der P&R-Anlage in Weiden-West und der Neubau einer P+R-Anlage an der künftigen Stadtbahnhaltestelle Arnoldshöhe.

Ertüchtigung der Ost-West-Achse

Eine weitere unverzichtbare Maßnahme ist der Ausbau der Ost-West-Achse: Hier sollen auf der Stadtbahn-Linie 1 sogenannte Langzüge (90 Meter) eingesetzt werden, um die Beförderungskapazität zu erhöhen. Angestrebt werden zudem eine südliche Fortführung der linksrheinischen Ringstrecke der Stadtbahnlinie 13 bis zum Rhein und der Bau einer rechtsrheinischen Ringstrecke zwischen Köln-Mülheim über Ostheim bis Porz-Gremberghoven. Ferner sollen die Stadtteile Rondorf, Meschenich, Widdersdorf, Mülheim-Süd, Flittard, Stammheim, Neubrück sowie Zündorf-Süd an das Stadtbahnnetz angebunden werden. Wie die Ost-West Achse realisiert werden soll, wird in Köln 50 Jahre nachdem die erste U-Bahnstrecke in Betrieb genommen wurde, von Politikern und Bürgern intensiv diskutiert. Fünf Varianten – eine ober- und vier unterirdische – wurden zunächst von der Stadt Köln und der KVB auf Machbarkeit und Finanzierungsmöglichkeiten hin untersucht.

Mobil, vernetzt und umweltfreundlich

Die Abkehr vom Ideal der „autogerechten Stadt“ wurde in Köln spätestens 1992 eingeleitet. Das in diesem Jahr beschlossene Gesamtverkehrskonzept setzte den Ausbau des Stadtbahnnetzes nach vorn auf der Agenda. Der hier eingeschlagene Weg wird mit dem Strategiepapier zur Mobilitätsentwicklung „Köln mobil 2025“ konsequent weiter fortgesetzt. Das 2014 erarbeitete Konzept dient als Leitlinie der künftigen Verkehrsplanung und stieß in der Politik und in der Bevölkerung Kölns auf

große Zustimmung. Das längerfristige Ziel ist die Sicherung der Mobilität im Zeichen von Klima- und Umweltschutz: Zwei Drittel aller Wege in Köln sollen mit öffentlichen Verkehrsmitteln, mit dem Fahrrad, zu Fuß oder auch mit Car-Sharing-Fahrzeugen zurückgelegt werden. 2006 waren es noch 57 Prozent. Das Rückgrat dieser Strategie ist ein Umweltverbund, dem neben der Stadt Köln, die KVB, die RheinEnergie, der Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS) und cambio CarSharing Köln angehören. Die effektive Verknüpfung nachhaltiger Mobilitätsangebote wie Bus, Bahn, Fahrrad oder Car-Sharing ist eine wesentliche Säule der Kölner Verkehrsstrategie: Bis 2025/2030 sollen die Verkehrsmittel des Umweltverbundes 67 Prozent am Personenverkehr ausmachen.

Fahrgast-Rekord

Immer mehr Kölner nutzen den ÖPNV Rund 280,6 Millionen Menschen – so viel wie noch nie – waren im vorigen Jahr mit den Bussen und Stadtbahnen der KVB unterwegs. Das waren 2,9 Millionen und damit ein Prozent mehr als im Vorjahr. Seit 2008 stieg die Zahl der Fahrgäste damit um mehr als 19 Millionen. Etwa drei Viertel der Fahrgäste sind mit der Stadtbahn unterwegs, ein Viertel entfällt auf den Bus. Mehr als 309.000 Stammkunden verzeichnete die KVB 2017, 4.500 mehr als im Jahr zuvor. Seit 2008 ist ihre Zahl sogar um rund 37.000 gestiegen. Mehr als jeder vierte Kölner nutzt also täglich die KVB. Von den insgesamt 280,6 Millionen Fahrten entfallen rund 186,3 Millionen (66,3 Prozent) auf die Stammkunden.

Das Kölner Stadtbahn-Netz: Zahlen, Daten, Fakten

Länge des Streckennetzes der Stadtbahn auf dem Gebiet der Stadt Köln:	152 km
davon Stadt Köln:	131 km
davon Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB):	9 km
davon Häfen und Güterverkehr Köln (HGK):	12 km
davon U-Bahn einschl. Rampen:	36 km

Länge des Streckennetzes der Stadtbahn **außerhalb** des Gebiets der Stadt Köln:
 6 km bis (Bergisch Gladbach)
 41 km HGK (Frechen, Rheinuferbahn und Vorgebirgsbahn)

Gesamtlänge der von der KVB betriebenen Strecken bis zur Stadtgrenze Bonn: **rd. 199 km**

Zahl der Haltestellen auf dem Gebiet der Stadt Köln:	205
davon Stadt Köln:	173
davon KVB:	23
davon HGK:	9
Oberirdische Stationen:	161
Hochbahn:	4
U-Bahn:	40

Zahl der Haltestellen außerhalb des Gebiets der Stadt Köln:

- **8 Haltestellen bis Bergisch Gladbach**
- **30 Haltestellen bis Stadtgrenze Bonn**
- davon Frechen: 5
- davon Vorgebirgsbahn: 25

Anzahl der Fahrtreppen im gesamten Streckennetz Köln:	262
Anzahl der Aufzüge im gesamten Streckennetz Köln:	58

Der Wert der U-Bahn-Anlage beträgt:	1.146,2 Mill. Euro
davon entfallen auf die U-Bahn-Haltestellen:	408,6 Mill. Euro
davon entfallen auf die U-Bahn-Tunnel:	737,6 Mill. Euro

(ohne Nord-Süd Stadtbahn und betriebliche Anlagen der KVB)

Weitere Informationen zur Geschichte des unterirdischen Stadtbahnverkehrs bietet die Jubiläumsbroschüre „Die Kölner U-Bahn: 50 Jahre Mobilitätsgeschichte“, die im Bürgerzentrum der Stadt Köln und in den KundenCentern der KVB erhältlich sind bzw. über die Internetseiten von Stadt und KVB heruntergeladen werden können.

Broschüre und Give aways werden zudem am heutigen Donnerstag von Auszubildenden der KVB an den drei Haltestellen der ersten U-Bahnstrecke (Dom/Hbf, Appellhofplatz und Friesenplatz) sowie in den Stadtbahnen auf dieser Strecke verteilt.

Bei Rückfragen wenden Sie sich bitte an:

[Presseamt Stadt Köln](#)
[Telefon 0221 / 221-26487](#)
presseamt@stadt-koeln.de

Kölner Verkehrs-Betriebe AG
Gudrun Meyer – Mediensprecherin
Telefon 0221 / 547-3338
gudrun.meyer@kvb.koeln