

Über die Rampe ans Tageslicht

Arbeiten an der Trasse für die Linie 16 vom Bonner Wall zum Rheinufer haben begonnen

Von STEFAN RAHMANN

KÖLNER SÜDEN. Trotz der Katastrophe am Waidmarkt gehen die Arbeiten an anderen Streckenteilen der neuen Nord-Süd-Fahrt weiter. Und ungeachtet des immer noch nicht völlig beigelegten Streites, ob die KVB-Linie 16 in Zukunft die Rheinuferstraße unter- oder überqueren soll, machen die Arbeiter ernst. Sie haben mit dem Bau der Trasse für die Linie von der Haltestelle Bonner Wall bis zum Rheinufer begonnen. Im Sommer 2011 soll die Linie 16 vom Dom kommend durch den Tunnel der Nord-Süd-Stadtbahn die Severinstraße und die Bonner Straße bis zum Bonner Wall unterqueren. Dort biegt sie ab in Richtung Rhein, fährt durch einen 519 Meter langen Tunnel bis zur Alteburger Straße. Dahinter gelangt die 16 über eine Tunnelrampe ans Tageslicht, quert nach knapp 300 oberirdischen Metern die Rheinuferstraße auf einer ampelgesteuerten Kreuzung und fährt „auf alten Gleisen“ südlich der Südbrücke zur bekannten Halte-

stelle Schönhauser Straße.

Jetzt rollen die Bagger. Zunächst einmal wird gerodet. Vor allem im Bereich des Bahndammes der Deutschen Bahn wurden Büsche und kleinere Bäume entfernt. Danach kommt das Schlitzwandverfahren zum Einsatz. Denn der Tunnel vom Bonner Wall bis zur Alteburger Straße wird nicht wie der Rest der Nord-Süd-Stadtbahn von Tunnelbohrmaschinen im Schildvortrieb gegraben, sondern in so genannter „offener Bauweise“. Das heißt, Bagger heben die Grube für den späteren Tunnel aus, Schlitzwände halten das Grundwasser zurück. Damit die angrenzenden Gebäude während der Aushubarbeiten nicht ins Rutschen kommen, wird Zement in senkrecht stehende Käfig-Röhren aus Moniereisen gepumpt. Die Bagger, die die Löcher für die Röhren bohren werden, sind bereits vor Ort.

Gearbeitet wird auch an der unterirdischen Haltestelle Bonner Wall. Dort hat man einen Abzweig eingerichtet, der

es der Linie 16 ermöglicht, zum Rheinufer zu fahren, während nach Fertigstellung der Nord-Süd-Bahn die Linie 5 vom Dom kommend bis zur Marktstraße geradeaus fährt. Der Abzweig wird geöffnet.

Die Linie 16 hingegen folgt unter- wie oberirdisch der Trasse der alten Hafebahn. Das war eine Verbindung zwischen dem Rheinauhafen und dem Südbahnhof zu einer Zeit, als der Rheinauhafen als Warenumschlagsplatz noch Bedeutung hatte. 1996 endete der Vertrag zwischen der Häfen und Güterverkehr Köln AG und der Deutschen Bahn. Die Hafebahn war Geschichte. Ganz in Vergessenheit wird sie aber nicht geraten. Denn der Tunnel, durch den die Hafebahn den Bahndamm der Deutschen Bahn in Richtung Rheinauhafen unterquerte, wird Teil eines Fuß- und Radweges von der Alteburger zur Rheinuferstraße und damit auch in den Friedenspark entlang der neuen KVB-Trasse.