



# NORD-SÜD STADTBAHN KÖLN

## Die Architektur der Haltestellen



- Gestaltung
- Ausstattung
- Funktion

„Jeder Jeck ist anders...“  
– das gilt auch für die Haltestellen der Nord-Süd Stadtbahn Köln. Jede von ihnen erhält ihr ganz eigenes Gesicht. Wie diese Untergrund-Porträts aussehen, zeigen die folgenden Seiten.





# Inhalt

## NORD-SÜD STADTBAHN KÖLN Die Architektur der Haltestellen

### 6 Breslauer Platz

Klassische Eleganz

### 12 Rathaus

Blaue Note

### 18 Heumarkt

Die Kathedrale

### 26 Severinstraße

Schön schräg

### 32 Kartäuserhof

Auf engstem Raum

### 38 Chlodwigplatz

Pilze aus Stein

### 44 Bonner Wall

Am Ende des Tunnels

### 50 Marktstraße

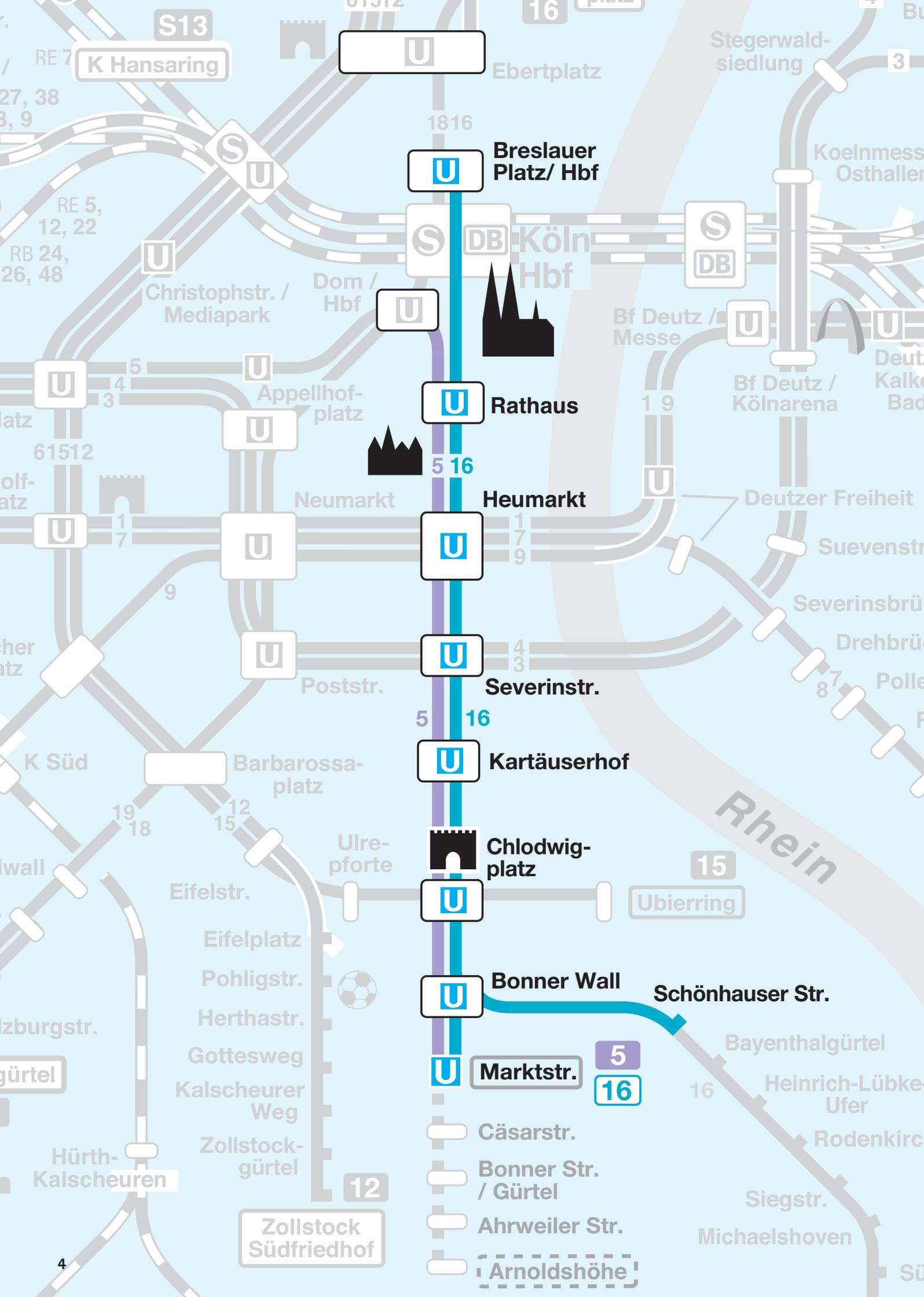
Tief im Süden

### 52 Kunst-Parcours

Vier außergewöhnliche Projekte

### 53 Zeitreise im Untergrund

Integration archäologischer Funde



Die Nord-Süd Stadtbahn Köln bringt nicht nur eine entscheidende Verbesserung für Kölns innerstädtischen Verkehrsfluss, sondern sie bietet auch Architektur vom Feinsten. Um jeder Station ein unverwechselbares Aussehen zu geben, wurden die Planungen der acht Haltestellenbauwerke an acht unterschiedliche Architekten vergeben.

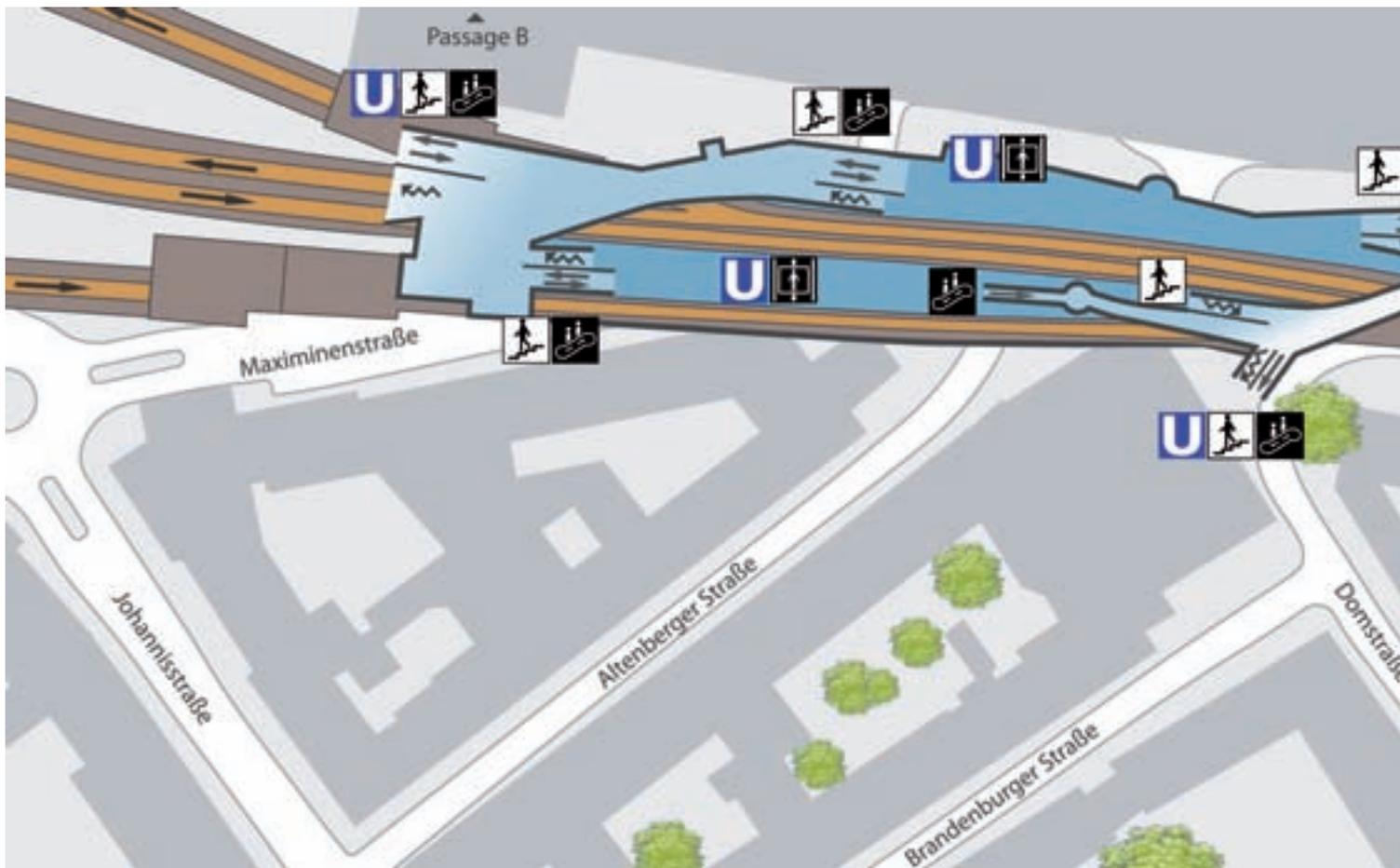
Ob Deckenkonstruktion oder Wandgestaltung, die Formgebung der Verteilerebene oder die Ästhetik der Eingangsbereiche – jede Station trägt eine individuelle „Handschrift“. Einige Dinge allerdings sind in allen Haltestellen einheitlich gestaltet, um den Fahrgästen eine identische Qualität zu bieten: Statt steriler Kacheln gibt es Sichtbeton – mal unbearbeitet, mal geschliffen, mal farbig, zum Teil metallverkleidet. Die Fußböden sind durchgehend aus Terrazzo oder Hartstoffestrich und für alle Stationen wurden die gleichen Rolltreppen-Modelle und gläsernen Aufzüge gewählt.

Auf die reale wie die subjektiv empfundene Sicherheit der Fahrgäste wurde bei der Planung ebenso viel Wert gelegt wie auf die optimale Orientierung innerhalb der Stationen. Alle acht Haltestellen bieten so viel Offenheit und Transparenz wie möglich. Wo immer es die baulichen Bedingungen zulassen, fällt Tageslicht auf die Verteilerebenen und Bahnsteige. Überall sorgen offene Räume für Überschaubarkeit und soziale Kontrolle.

# Breslauer Platz

## Klassische Eleganz

Mit klassisch-eleganter Formgebung und einer auf Helligkeit ausgerichteten Architektur präsentiert sich die längste und breiteste Haltestelle der Nord-Süd Stadtbahn Köln. Trotz der Größe herrschen Transparenz und Überschaubarkeit. Von nahezu allen Standorten aus lässt sich die komplette Station überblicken.





Im Verkehrsnetz Kölns ist die Haltestelle Breslauer Platz ein bedeutender Knotenpunkt, der die Nord-Süd Stadtbahn mit der S-Bahn, dem Regional- und dem Fernverkehr verknüpft. Entsprechend anspruchsvoll sind Technik und Architektur der Haltestelle. Aus der früher zweigleisigen Station ist eine dreigleisige Anlage mit einem Mittel- und einem Seitenbahnsteig geworden.

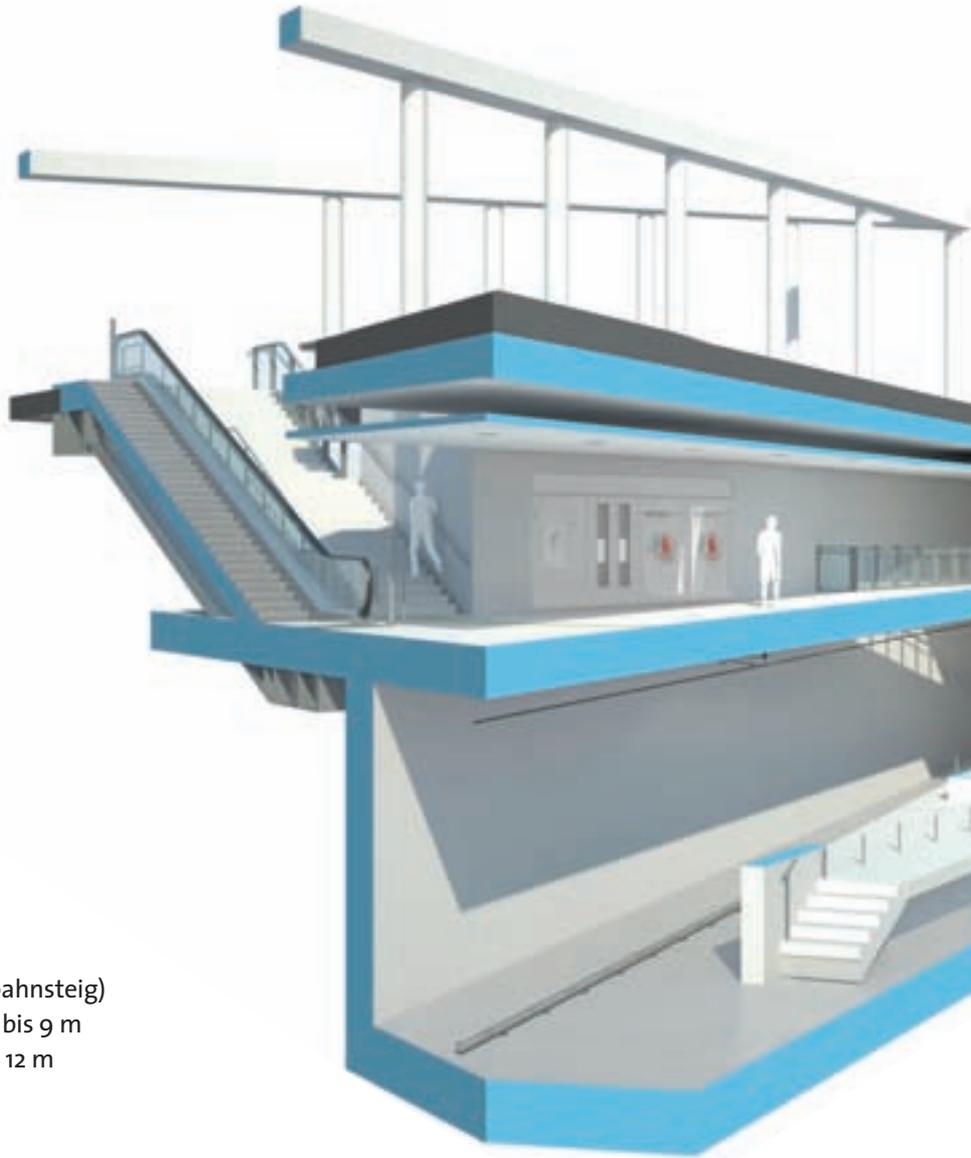
Über drei Eingänge (Breslauer Platz, Eigelstein, Kunibertsviertel) gelangen die Fahrgäste auf die Verteilerebenen und von dort zu den Bahnsteigen. Je ein Aufzug fährt den Seiten- sowie den Mittelbahnsteig an. Der Haupteingang „Breslauer Platz“ liegt direkt gegenüber der B-Passage des Hauptbahnhofes, so dass Reisende, die zwischen Fernbahn und öffentlichem Personennahverkehr wechseln, kurze Wege haben.

Die drei großzügigen Überdachungen der Eingänge fassen die ihnen vorgelagerten Platzflächen am Eigelstein, am Kunibertsviertel und am Breslauer Platz ein. So erweitert sich die öffentliche Fläche gewissermaßen bis in die Verteilerebene

der Haltestelle hinein. Seitlichen Schutz vor Wind und Wetter bieten Verkleidungen aus filigranem, lichtdurchlässigem Metallgewebe. Von diesen pavillonartigen Eingangsbauwerken führen großzügig dimensionierte Treppen und Rolltreppen auf die Verteilerebene. Sie besteht aus zwei einander schräg gegenüber liegenden, an den Längsseiten der Station verlaufenden Galerien, die sich bis zu den Kopfseiten der Haltestelle ziehen. Von hier aus lässt sich die gesamte Haltestelle überblicken. Der Hallenstellenraum beeindruckt durch die Mittelreihe V-förmiger Stützen, den freistehenden Aufzug des Mittelbahnsteigs und die beiden Galerien.

Transparenz bestimmt die 225 Meter lange und bis zu 30 Meter breite Haltestelle. Durch die großen Aufgänge können die Fahrgäste noch vom Bahnsteig aus den Himmel sehen. Zusätzliches Tageslicht bringen die beiden gläsernen Aufzüge herein. Zur Erhöhung des Sicherheitsgefühls wurden alle Bereiche gut einsehbar, ohne Rücksprünge und Nischenräume, gestaltet.

# Breslauer Platz



## Rohbau:

Länge der Haltestelle: ca. 225 m

Breite der Haltestelle: ca. 24 m bis ca. 30 m

Länge der Bahnsteige: 90 m (1 Mittel-, 1 Seitenbahnsteig)

Breite der Bahnsteige: Mittelbahnsteig: 4,70 m bis 9 m  
Seitenbahnsteig: 3 m bis 12 m

Höhe der Haltestelle: ca. 11,50 m

Tiefe der Bahnsteigebene: 8,20 m

Höhe der Dachkonstruktion: ca. 7,50 m

Grundfläche: ca. 4.800 m<sup>2</sup>

Umbauter Raum: ca. 57.800 m<sup>3</sup>

**Tunnelstrecke:** bis zur Haltestelle Rathaus: 750 m

## Sonstiges:

2 Verteilerebenen (Galerien im Osten und Westen)

3 Ausgänge (Breslauer Platz, Eigelstein, Kunibertsviertel)

davon:

3 Ausgänge und Abgänge zur Bahnsteigebene mit Treppenanlagen

Fahrtreppen vom Ein-/Ausgang zur Verteilerebene (5 insg.):

2 Ausgänge (Breslauer Platz, Eigelstein) mit jeweils 1 Fahrtreppe je Fahrtrichtung

1 Ausgang (Kunibertsviertel) mit 1 Zweiwegefahrtreppe

Fahrtreppen von der Verteilerebene zur Bahnsteigebene (7 insg.):

4 im Bereich Breslauer Platz

2 im Bereich Eigelstein

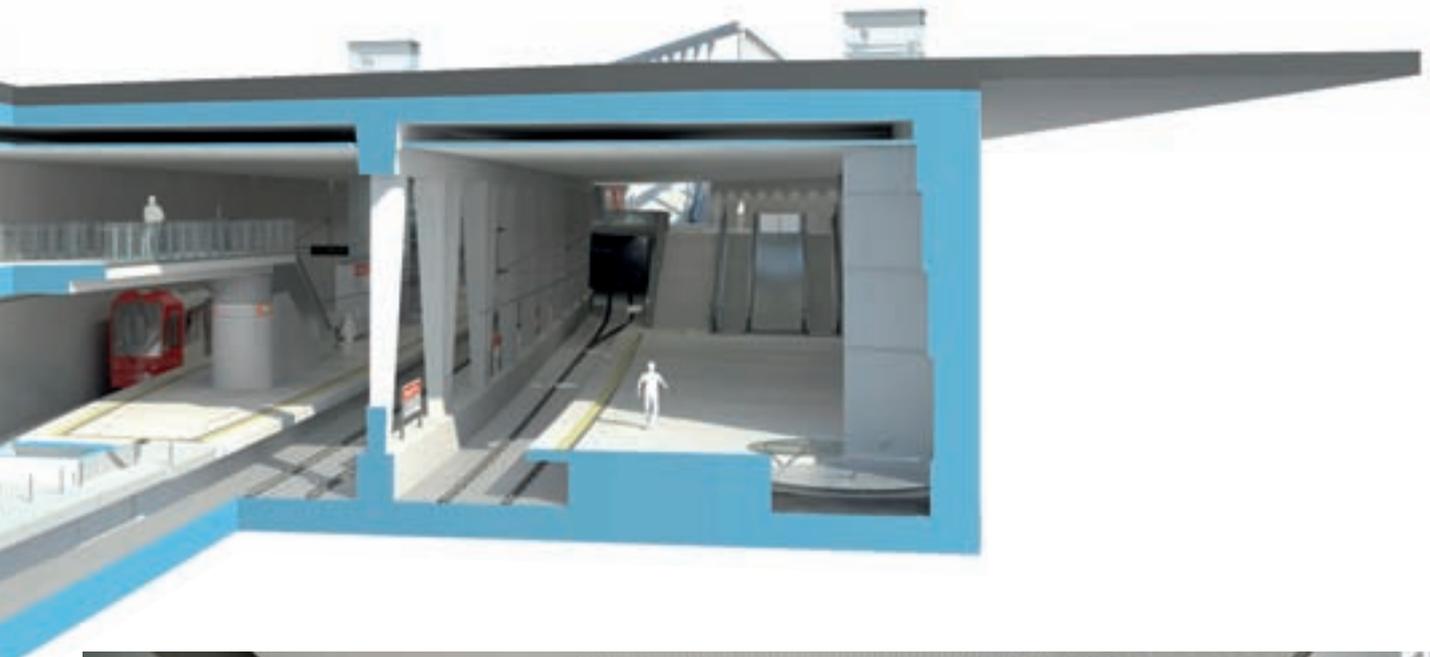
1 im Bereich Kunibertsviertel

12 Fahrtreppen insgesamt

2 Aufzüge

**Architekturbüro Büder + Menzel Architekten BDA**

**Künstler: Tue Greenfort (Neobiota)**



# Breslauer Platz



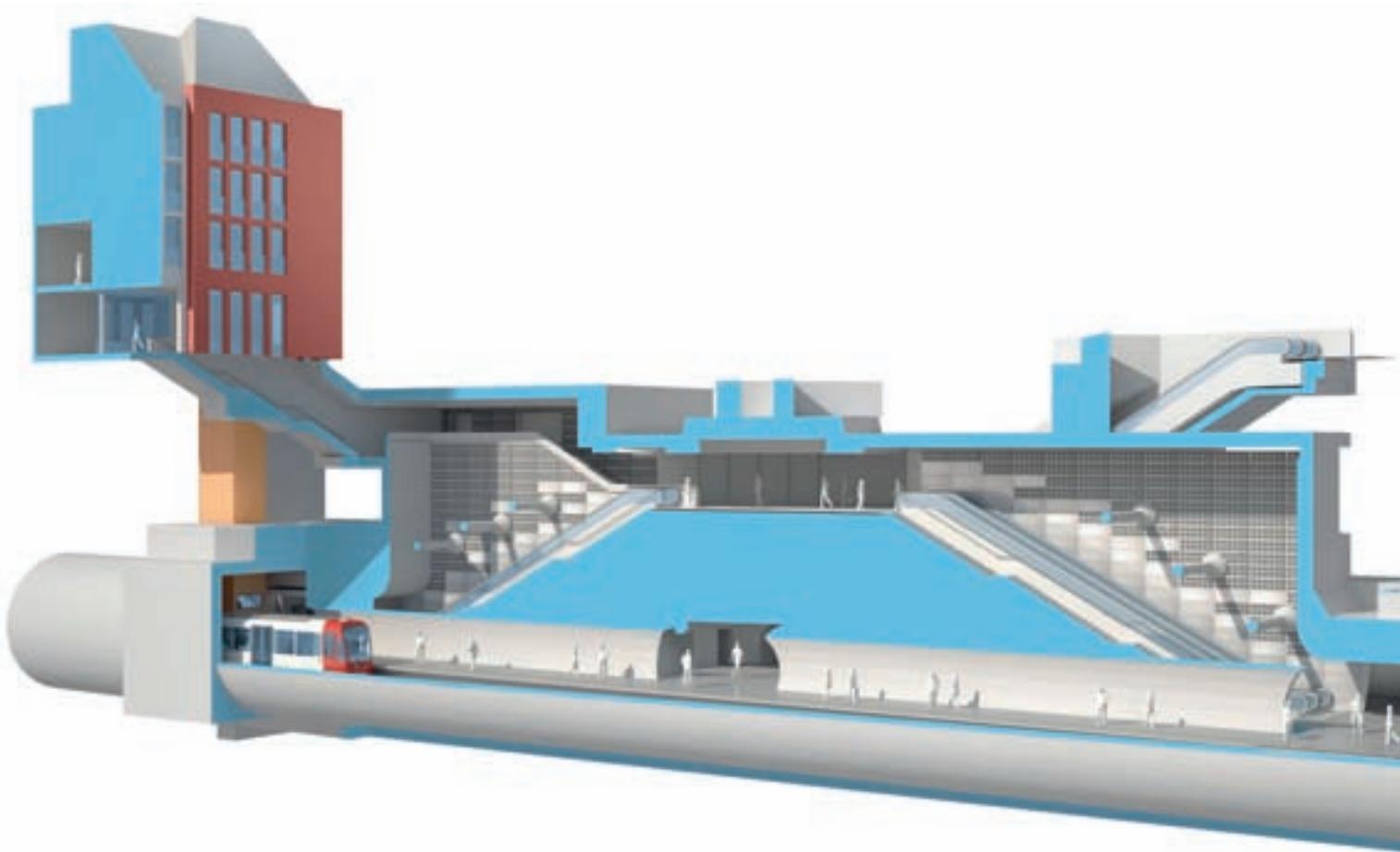
Die V-förmigen Stützen auf dem Mittelbahnsteig nehmen die Form des Dreiecks wieder auf, die sich auch in der Anordnung der Säulen in den Eingangsbereichen findet.

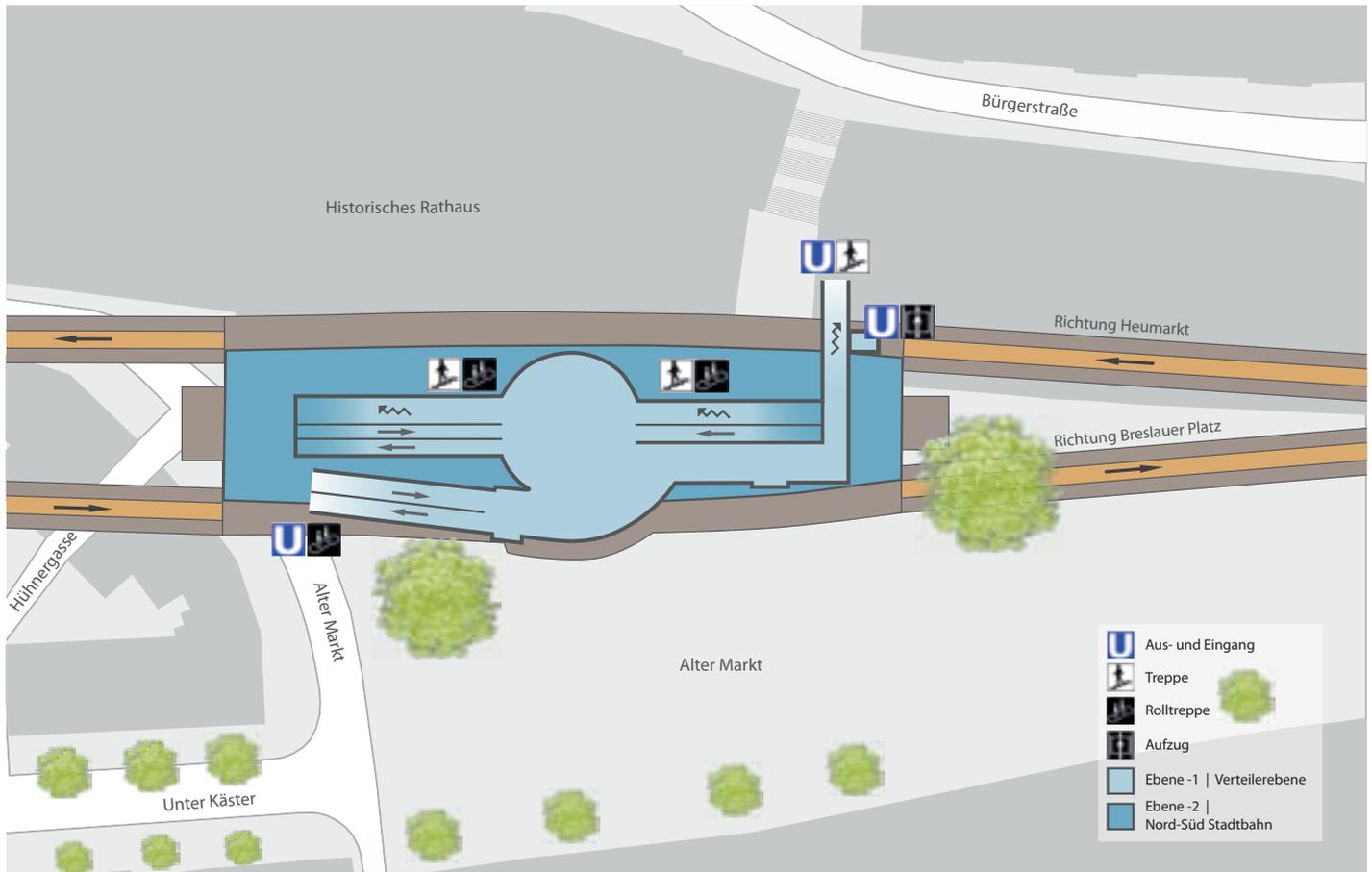


# Rathaus

## Blaue Note

Optisch fügt sich die Haltestelle Rathaus an der Platzoberfläche fast nahtlos in das historische Ambiente des Alter Markt ein. Im Untergrund bietet die Gestaltung der Station moderne Ästhetik mit reizvollen Kontrasten.





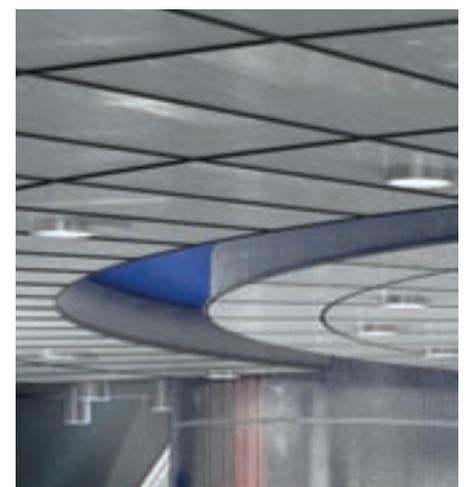
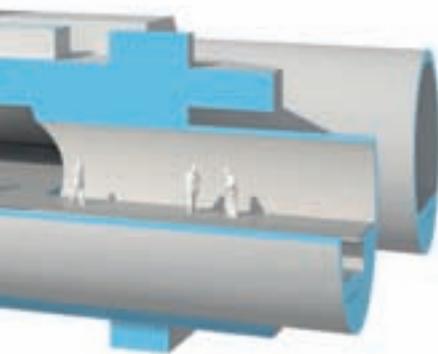
Dank der Haltestelle Rathaus, auf der westlichen Seite des Alter Markt gelegen, kommen die Fahrgäste jetzt mit der U-Bahn direkt in das Zentrum der Altstadt. Die Züge halten an einem Mittelbahnsteig. Durch je drei Querschläge gelangt man von den Bahnsteigkanten in den inneren Bereich der Gleisebene.

Von den äußeren Querschlägen führen Treppenanlagen auf eine Verteilerebene. Die südliche Anlage besteht aus einer festen Treppe und zwei Rolltreppen, die nördliche aus einer festen Treppe und einer Rolltreppe. Von der Verteilerebene führen zwei Ausgänge an die Oberfläche: In westlicher Richtung gelangt man über eine Treppe in das Erdgeschoss des „Roten Hauses“ (Alter Markt 31-33).

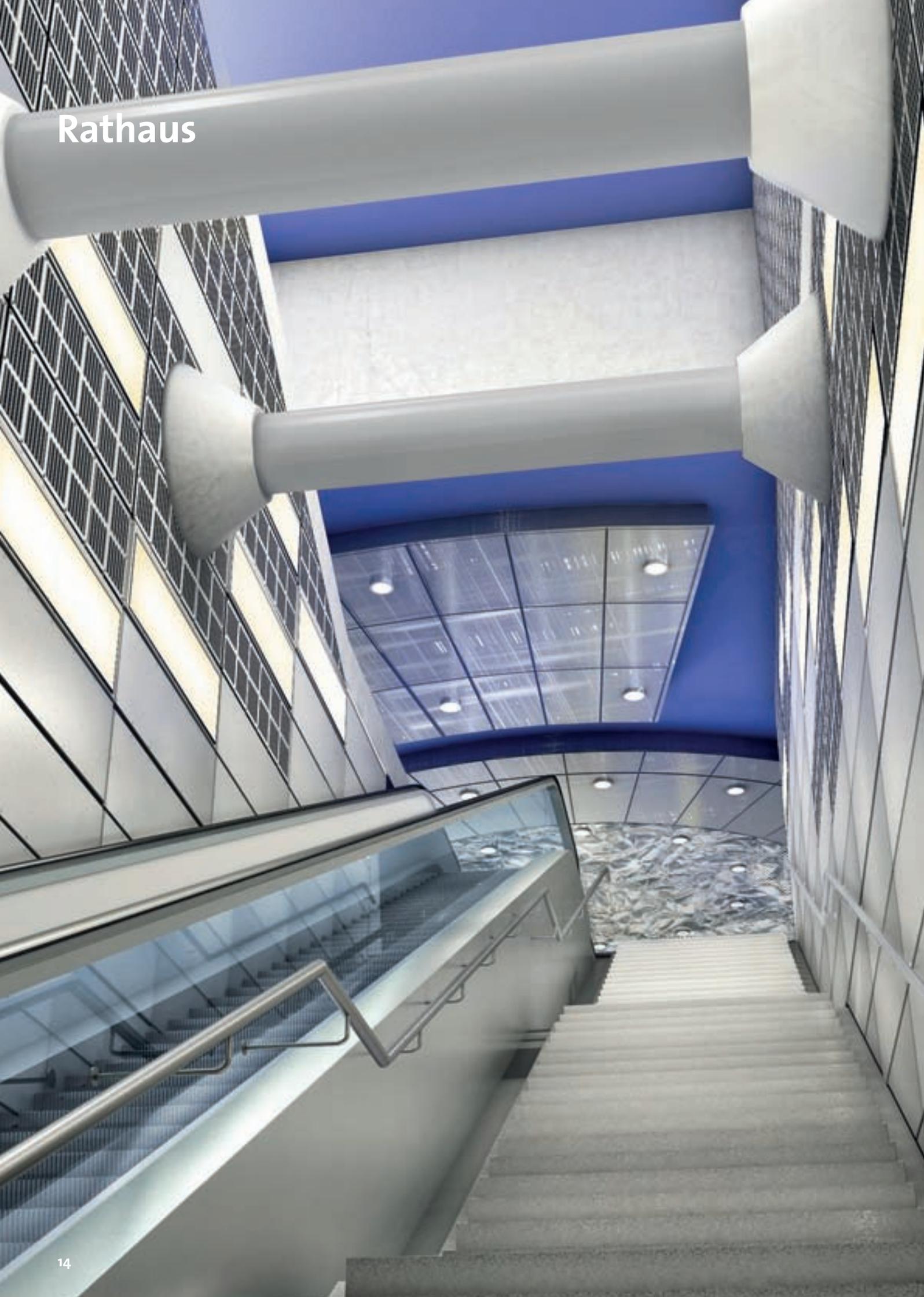
Der zweite Ausgang befindet sich am äußersten südlichen Rand des Alter Markt und besteht aus zwei Rolltreppen. An der Platzoberfläche umgibt ihn eine im oberen Bereich abgeschrägte Brüstung aus Beton, die in einem unauffälligen grafitgrauen Ton gehalten ist. Beide Ausgänge wurden so geplant, dass die historische Anmutung dieses traditionsreichen Platzes so wenig wie möglich gestört wird.

Ein Aufzug wird in das wiedererrichtete „Rote Haus“ integriert. Mit ihm gelangen die Fahrgäste ohne Durchquerung der Verteilerebene vom Bahnsteig auf den Alter Markt.

Die dominierende farbliche Note ist Nachtblau. Die den Bahnsteigen gegenüberliegenden Wände der Tunnelröhren sowie andere Wandelemente sind in diesem samtig-ruhigen Ton gehalten, der reizvoll mit der kühlen, silbrig schimmernden Decken- und Wandbekleidung im Bereich der Bahnsteige kontrastiert. Es handelt sich um feuerverzinkte und pulverbeschichtete Stahlblechmodule, die im Deckenbereich gelocht sind, so dass sie dort zugleich eine schallschluckende Wirkung haben.



# Rathaus





Blick auf die Verteilerebene: Die nachtblauen Elemente bilden einen reizvollen Kontrast zur kühlen, silbrig schimmernden Decken- und Wandverkleidung.

# Rathaus



Die Optik der Bahnsteigebene wird durch feuerverzinkte und pulverbeschichtete Stahlblechmodule bestimmt.

## **Rohbau:**

Länge der Haltestelle: 90 m

Breite der Haltestelle: bis zu 27 m

Länge des Bahnsteigs: 90 m

Breite des Bahnsteigs: 3,45 bis 18 m

Höhe der Haltestelle: 21 m

Tiefe der Bahnsteigebene: 16,30 m

Grundfläche: 2.975 m<sup>2</sup>

Umbauter Raum: ca. 17.100 m<sup>3</sup>

## **Tunnelstrecke:**

bis zur Haltestelle Breslauer Platz: 750 m

bis zur Haltestelle Heumarkt: 370 m



**Sonstiges:**

- 2 Ausgänge (1 im Süden des Platzes, 1 im „Roten Haus“)
- 1 Verteilerebene
- 5 Fahrtreppen (3 von der Bahnsteigebene zur Verteilerebene, 2 von der Verteilerebene zum Ausgang Alter Markt)
- 3 feste Treppen (2 von der Bahnsteigebene zur Verteilerebene,

- 1 von der Verteilerebene zum Ausgang „Rotes Haus“)
- 1 Aufzug im Norden der Haltestelle vom Bahnsteig auf die Straßenebene

**Architekt: Entwurfsplanung: Joachim Schürmann + Partner, Ausführungsplanung: OBERMEYER PLANEN + BERATEN GmbH**  
**Künstler: Heimo Zobernig (Wandfries)**

# Heumarkt

## Die Kathedrale

Andächtige Stimmung in einer U-Bahn-Station? Die kuppelartige Deckenkonstruktion der Haltestelle Heumarkt macht es möglich: Wer hier, im größten Bauwerk der Nord-Süd Stadtbahn Köln, den Blick nach oben richtet, hat beinahe das Gefühl, in einer Kirche zu sein. Die grandiose Architektur entspricht der Bedeutung dieses wichtigen und zentralen Verkehrsknotenpunktes.

Für die Kölner ist sie die „Kathedrale“ unter den Haltestellen der Nord-Süd Stadtbahn. Den Namen trägt sie zu Recht: Wer die Stufen hinabsteigt, gelangt in eine Halle, die – von einer Kuppel mit kühn geschwungenen Rippen überspannt – an eine Basilika erinnert. Die grandiose Architektur entspricht der Bedeutung dieser Station: Als Kreuzungshaltestelle verknüpft sie die Linien, die in Nord-Süd- und in Ost-West-Richtung verlaufen, und ist so ein zentraler Knotenpunkt für den gesamten Öffentlichen Personennahverkehr in Köln.

Diese Funktion spiegelt sich in der Struktur des Haltestellenbauwerks, in dem die Ebene der Nord-Süd Stadtbahn von einer darüber liegenden Ost-West-Ebene gekreuzt wird: Die Gleise der Nord-Süd Stadtbahn verlaufen in 23 Metern Tiefe. Damit sind die Bahnsteige der Haltestelle Heumarkt die am tiefsten gelegenen der

gesamten Linie. Noch tiefer, nämlich unter den Gleisen, liegt die Betriebsebene mit den Technikräumen.

Auf der Ost-West-Ebene entsteht eine komplette Bahnsteighalle, die als solche aber erst genutzt werden wird, wenn die bestehende oberirdische Ost-West-Verbindung zu einem späteren Zeitpunkt unter die Erde verlegt wird. Bis dahin dient die Ost-West-Ebene als Standort für eine Ladenzeile. Sie steht auf der abgedeckten Gleisfläche, die später für den Bahnbetrieb genutzt wird. Im Osten und Westen der Ost-West-Ebene sind Verteilerebenen angeordnet, von denen Treppenanlagen an die Oberfläche führen.

Der Mittelbahnsteig der Nord-Süd-Ebene ist rund 13 Meter breit. Im Süden führt ein Treppenturm bis an die Oberfläche der Haltestelle, der nördliche Treppenturm

endet auf der Ost-West-Ebene. Außerdem gibt es an beiden Enden des Bahnsteigs Rolltreppen, die auf die Ost-West-Ebene führen sowie je einen Aufzug. Mit dem südlichen Aufzug gelangt man auf den Hermann-Joseph-Platz, der nördliche erreicht an der Ecke Augustinerstraße/ Kleine Sandkaul die Oberfläche. Die Haltestelle verfügt über vier Zugänge. Zwei davon liegen östlich (Elogiusplatz und Martinstraße) und zwei westlich (Augustinerplatz und Hermann-Joseph-Platz). Zusätzlich gibt es einen Zugang durch Anschluss an die Fußgängerunterführung der bestehenden oberirdischen Haltestelle.

An die archäologischen Grabungen im Zuge des U-Bahn-Baus erinnert ein Bodendenkmal aus der Römerzeit, das in die Ausgangstreppe zum Elogiusplatz integriert wird.



Eine kuppelartige Dachkonstruktion überspannt die Ost-West-Ebene der größten und tiefsten Station im Trassenverlauf.

# Heumarkt

A photograph of a modern, multi-level glass staircase in a transit station. The staircase is composed of several flights of stairs connected by glass railings and metal frames. The walls are made of light-colored panels, and the ceiling is a grid of metal mesh. The lighting is bright and even, highlighting the clean lines and materials of the architecture.

Ein gläsernes Treppenhaus verbindet alle Ebenen der Haltestelle miteinander.



Blick auf die Bahnsteigebene der Nord-Süd Stadtbahn.

# Heumarkt

<b>Rohbau:</b>	<b>Nord-Süd:</b>	<b>Ost-West:</b>
Länge der Haltestelle:	bis zu 91,60 m	108,30 m
Breite der Haltestelle:	zwischen 21,25 und 23,75 m	19,60 m
Länge der Bahnsteige:	90 m	90 m
Breite der Bahnsteige:	23 m	6,80 m
Tiefe der Bahnsteigebene:	21,40 m	14,50 m
Grundfläche:	2.626 m <sup>2</sup>	3.505 m <sup>2</sup>
Höhe der Haltestelle:	26,70 m	
Umbauter Raum gesamt:	ca. 78.100 m <sup>3</sup>	

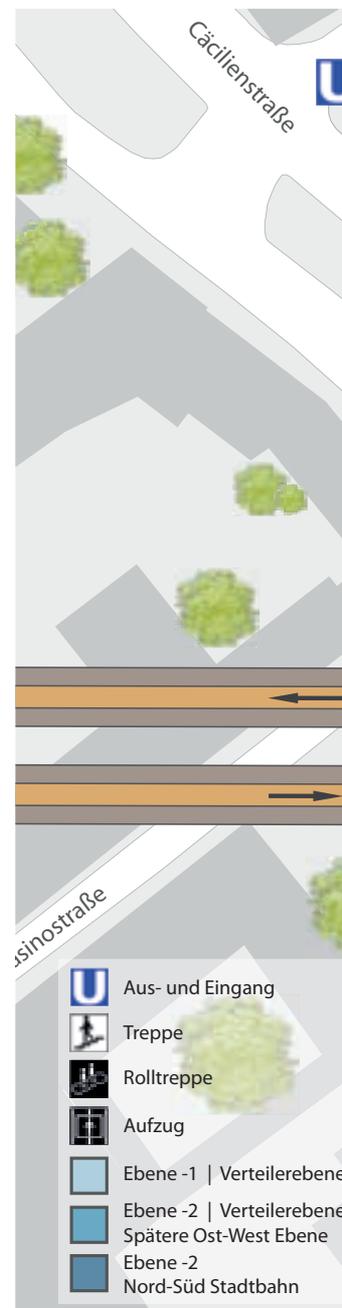
## **Tunnelstrecke:**

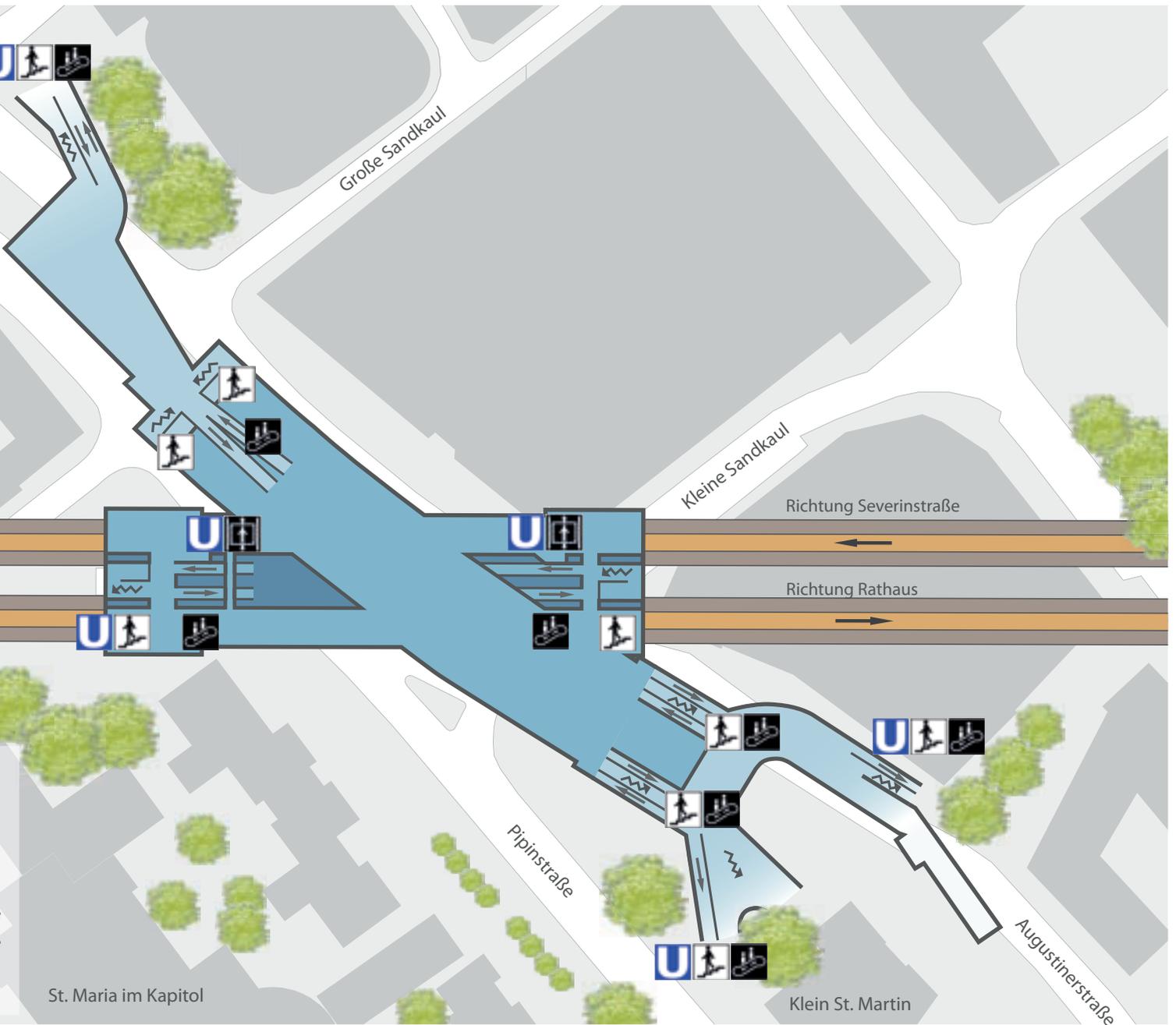
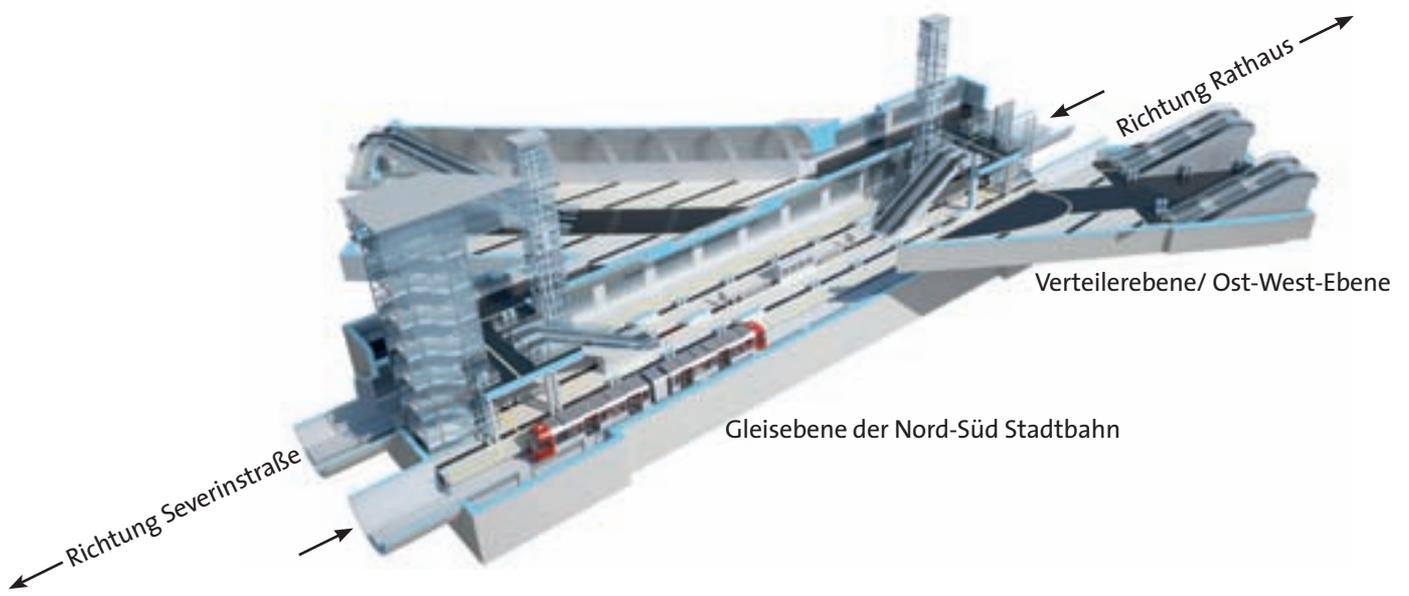
bis zur Haltestelle Rathaus: 370 m  
 bis zur Haltestelle Severinstraße: 725 m

## **Sonstiges:**

- 2 Verteilerebenen (West und Ost)
- 4 Ausgänge, davon 2 im Osten (Elogiusplatz und Martinstraße) und 2 im Westen (Augustinerplatz und Hermann-Joseph-Platz)
- Anschluss an die Fußgängerunterführung der oberirdischen Haltestelle
- 14 Fahrtreppen (4 von der Nord-Süd-Ebene zur Ost-West-Ebene, 4 von der Ost-West-Ebene zur Verteilerebene Ost, 2 von der Ost-West-Ebene zur Verteilerebene West, 2 von der Verteilerebene West zum Ausgang Augustinerplatz, 1 von der Verteilerebene Ost zum Ausgang Elogiusplatz, 1 von der Verteilerebene Ost zum Ausgang Martinstraße)
- 9 feste Treppen (1 Treppenhaus von der Nord-Süd-Ebene über die Ost-West-Ebene bis zum Hermann-Joseph-Platz, 2 von der Nord-Süd-Ebene zur Ost-West-Ebene, 2 von der Ost-West-Ebene zur Verteilerebene Ost, 1 von der Ost-West-Ebene zur Verteilerebene West, 1 von der Verteilerebene Ost zum Ausgang Martinstraße, 1 von der Verteilerebene Ost zum Ausgang Elogiusplatz, 1 von der Verteilerebene West zum Ausgang Augustinerplatz)
- 2 Aufzüge (1 im Süden der Haltestelle/ Hermann-Joseph-Platz, 1 im Norden der Haltestelle/ Augustinerstraße Ecke Kleine Sandkaul)

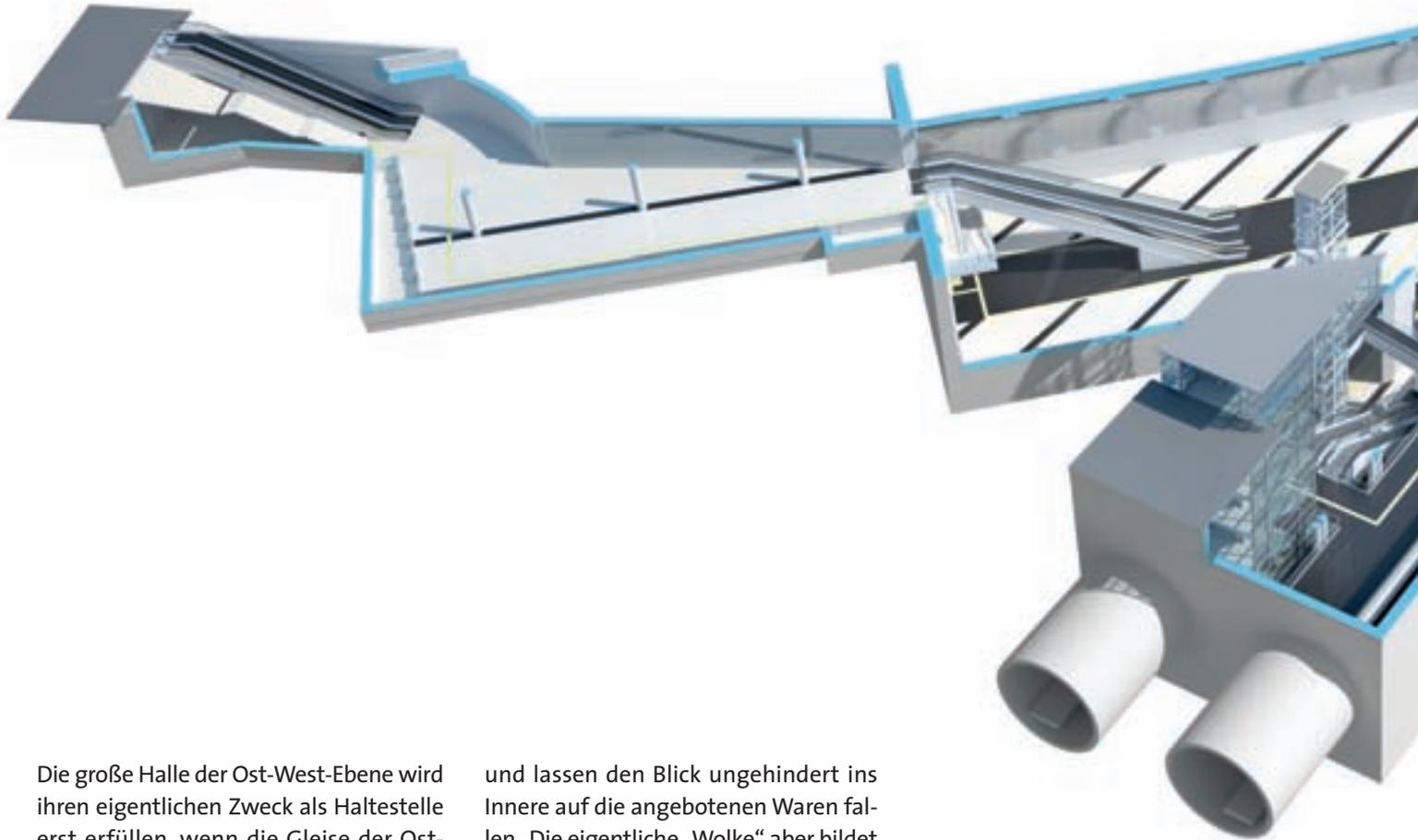
**Architekt: Prof. Ulrich Coersmeier GmbH**  
**Künstler: Werner Reiterer (Geisterzug)**





# Unterirdische Wolke

## Ladenzeile auf der Ost-West-Ebene



Die große Halle der Ost-West-Ebene wird ihren eigentlichen Zweck als Haltestelle erst erfüllen, wenn die Gleise der Ost-West-Verbindungen unter die Erde verlegt werden. Damit hier auch vorher schon Leben herrscht, wird der Raum in der Zwischenzeit durch eine 300 Quadratmeter große Ladenzeile mit Presseshop, Saftbar, Kiosk, Bäcker, Fastfood, Convenience- und Coffee-Shop genutzt.

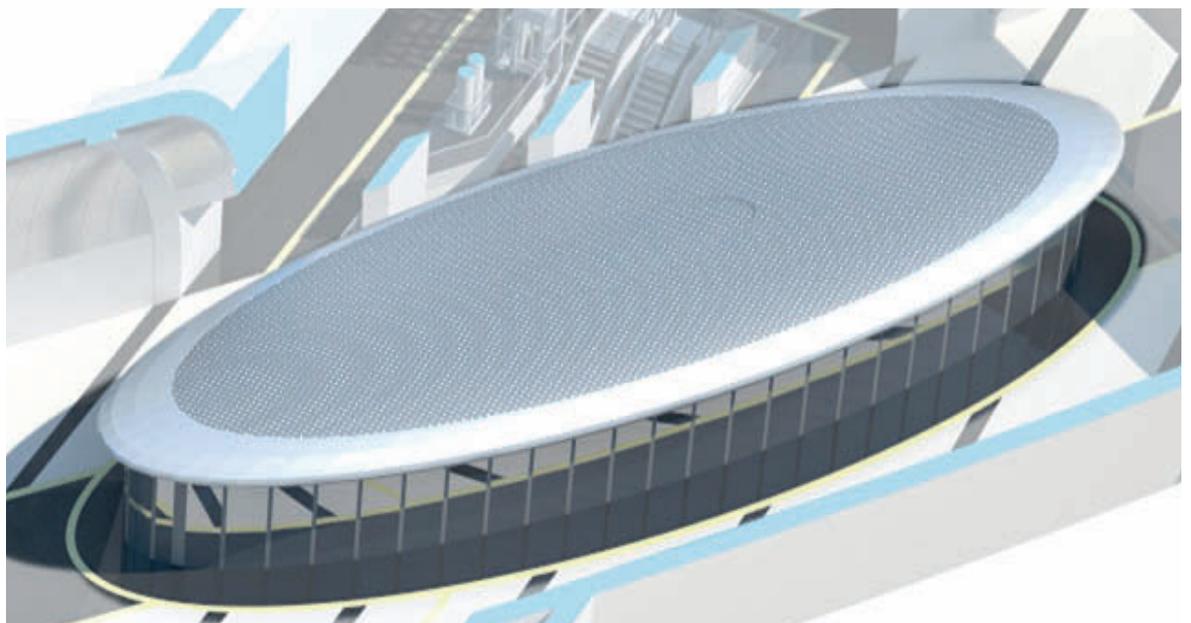
Die Ladenzeile - errichtet auf dem abgedeckten Trog der später hier verlaufenden Ost-West-Gleise - erhält die schwebende, schwerelos wirkende Gestalt einer Wolke. Zu diesem Eindruck tragen neben dem elliptischen Grundriss die Wände bei, die komplett aus Glas bestehen und teilweise zu öffnen sind. Sie schaffen Transparenz

und lassen den Blick ungehindert ins Innere auf die angebotenen Waren fallen. Die eigentliche „Wolke“ aber bildet das Dach, ein ebenfalls ellipsenförmiger Körper mit einer Außenhaut aus verzinkten Lochblechen, der über den Verkaufsflächen zu schweben scheint und die Technik beherbergt. Die tragende Struktur des Gebäudes – auf der auch die „Wolke“ aufliegt – besteht aus Stahlbetonelementen im Inneren des ovalen Grundrisses.

Das ansprechend gestaltete Ladenzentrum bildet eine weitere architektonische Besonderheit und fügt sich mit seiner ecken- und kantenlosen Konstruktion perfekt in die dynamische Raumwirkung der Station ein.



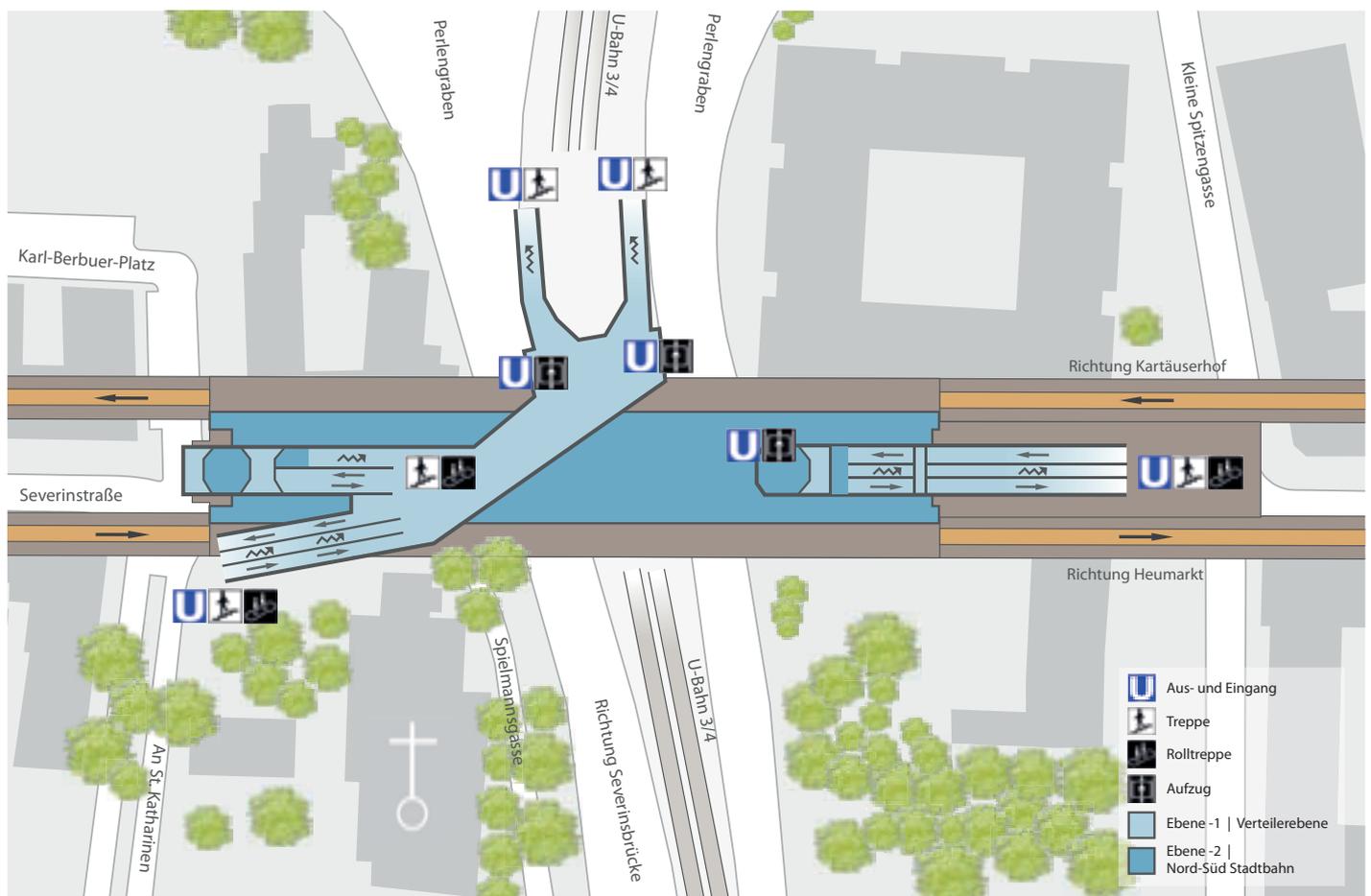
Zwischennutzung mit Charme: Über der Ost-West-Ebene der Haltestelle Heumarkt „schwebt“ eine gläserne Ladenzeile mit wolkenförmigem Dach.



# Severinstraße

Schön schräg

Wer hier in die Nord-Süd Stadtbahn einsteigen möchte, kann auf einer der längsten Rolltreppen der Stadt hinab zum Bahnsteig fahren – vorbei an Wandmustern und -durchbrüchen in Form riesiger Waben. Unten angekommen, sorgen ebenfalls wabenartige Lichtflächen in der Decke und schräg stehende Stützpfeiler für ein außergewöhnliches Ambiente.





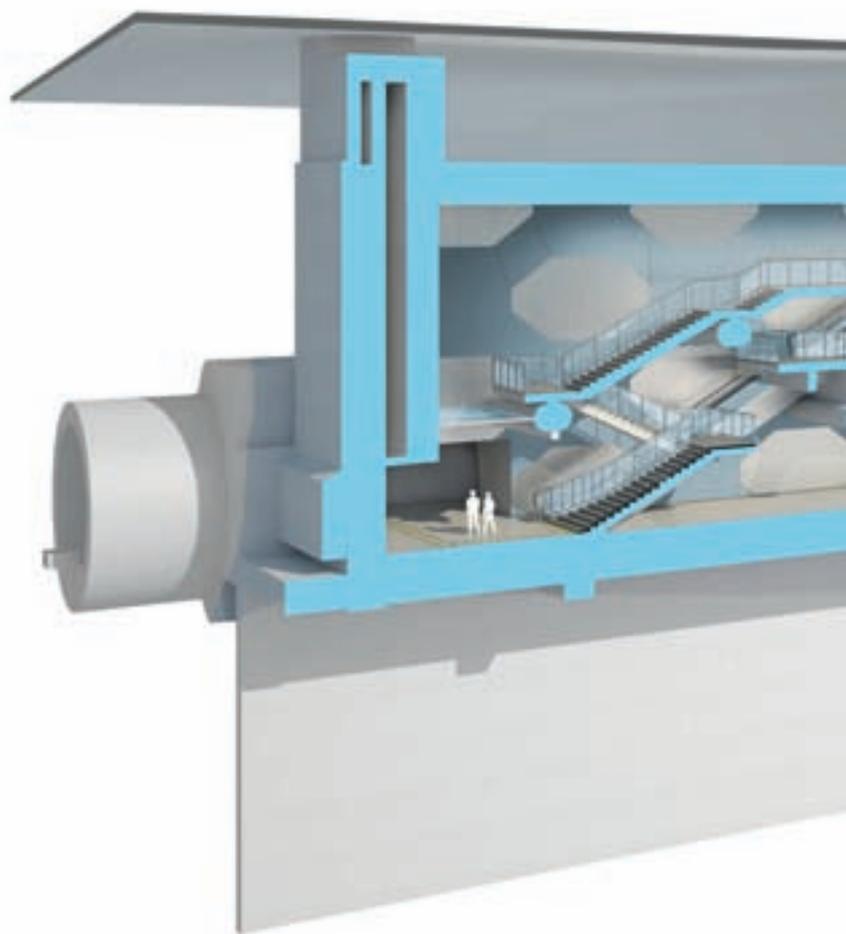
Das Treppenhaus im Norden der Haltestelle mit einer festen Treppe und je einer Fahrtreppe pro Richtung.

# Severinstraße

Wie die Haltestelle Heumarkt verknüpft auch die Haltestelle Severinstraße bereits vorhandene Linien der Ost-West-Richtung (hier von und zur Severinsbrücke) mit der Nord-Süd Stadtbahn. Diese unterfährt in 20 Metern Tiefe nahezu rechtwinklig die bestehende oberirdische Stadtbahnhaltestelle Severinstraße mit den Linien 3 und 4. Die Züge der Nord-Süd Stadtbahn halten an einem Mittelbahnsteig, der als Vollausbau auf ganzer Länge zwischen den beiden Tunnelröhren hergestellt wurde, so dass der gesamte Raum zwischen den gegenüberliegenden Bahnsteigkanten offen ist. Über dem Bahnsteig wölbt sich eine Decke, deren Lichtflächen mit ihrer Wabenform das Muster aufnehmen, das auch die Wandornamentik dieser Haltestelle bestimmt. Die reizvolle Ästhetik dieser Haltestelle wird fortgesetzt von schräg zueinander geneigten Säulen, die die Decke über der Fahrebene in der Mitte stützen, während sie an den Bahnsteigkanten von senkrechten, dreieckig „eingekerbten“ Säulen getragen wird.

Den Bahnsteig erreicht man über einen nördlichen und einen südlichen Zugang. Der Eingangsbereich Nord verfügt über zwei Rolltreppen und eine feste Treppe, die mit 38,54 Metern zu den längsten Kölns gehört. Die Treppenanlage führt direkt an die Geländeoberfläche und ist dort überdacht. Außerdem gibt es an dieser Stelle einen durchgehenden Aufzug. Die südliche Treppenanlage – ebenfalls eine feste Treppe und zwei Rolltreppen – führt nicht direkt an die Oberfläche, sondern in eine Verteilerebene, die die Verbindung zwischen der Nord-Süd Stadtbahn und den oberirdischen Stadtbahnlinien bildet. Erst von hier aus gelangt man auf die Straßenebene. Dasselbe gilt für die Aufzugsverbindung, die ebenfalls „gesplittet“ ist. Ein Aufzug bringt die Fahrgäste von der Fahrebene zur Verteilerebene. Von dort aus geht es mit den bestehenden Aufzügen

der Linien 3 und 4 über die oberirdischen Bahnsteige bis an die Straßenoberfläche. Auf Grund der beengten Platzverhältnisse gibt es zwischen der vorhandenen Haltestelle und der neuen Verteilerebene für die Nord-Süd Stadtbahn lediglich feste Treppen.



## Rohbau:

Länge der Haltestelle: zwischen 117,50 und 140 m

Breite der Haltestelle: 26,90 m

Länge des Bahnsteigs: 90 m (1 Mittelbahnsteig)

Breite des Bahnsteigs: 19 m

Höhe der Haltestelle: zwischen 4,50 und 20,50 m

Tiefe der Bahnsteigebene: 19,30 m

Grundfläche: ca. 4.347 m<sup>2</sup>

Umbauter Raum: ca. 37.075 m<sup>3</sup>

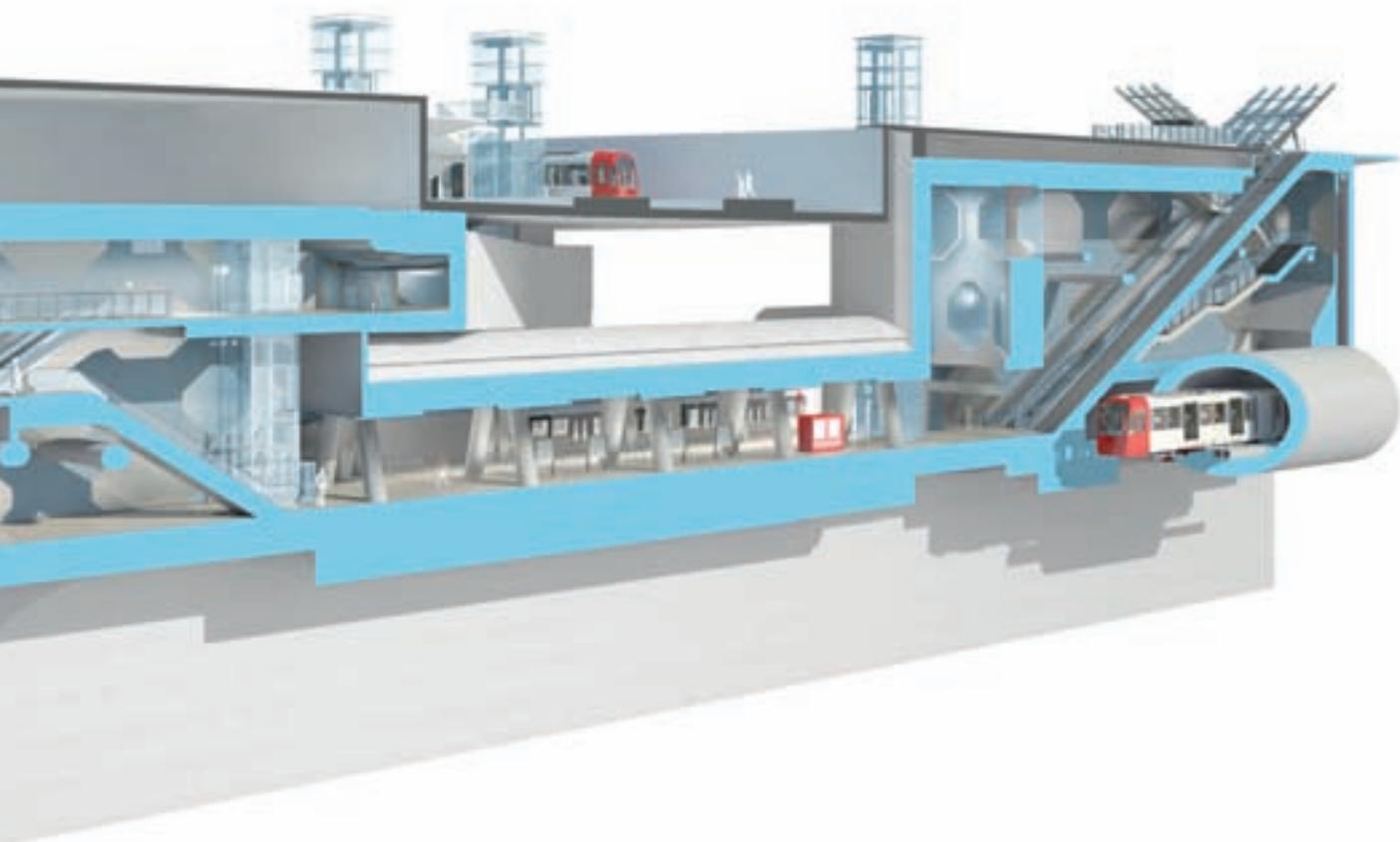
## Tunnelstrecke:

bis zur Haltestelle Heumarkt: 725 m

bis zur Haltestelle Kartäuserhof: 475 m

## Sonstiges:

1 Verteilerebene im Süden der Haltestelle  
4 Ausgänge (2 zur Straße und 2 zu den oberirdischen Bahnsteigen)



4 Aufzüge (1 im Norden von der Bahnsteigebene zur Straße, 1 im Süden von der Bahnsteigebene zur Verteilerebene und 2 von der Verteilerebene über die oberirdischen Bahnsteige zur Straße)

6 Fahrtreppen (2 im Norden von der Bahnsteigebene zur Straßenebene, 2 im Süden von der Bahnsteigebene zur Verteilerebene, 2 von der Verteilerebene zur Straßenebene)

5 feste Treppen (1 im Norden von der Bahnsteigebene zur Straßenebene, 1 im Süden von der Bahnsteigebene zur Verteilerebene, 1 von der Verteilerebene zur Straßenebene, 2 von der Verteilerebene zu den oberirdischen Bahnsteigen), zudem 2 Treppen von der Straßenebene zu den oberirdischen Bahnsteigen

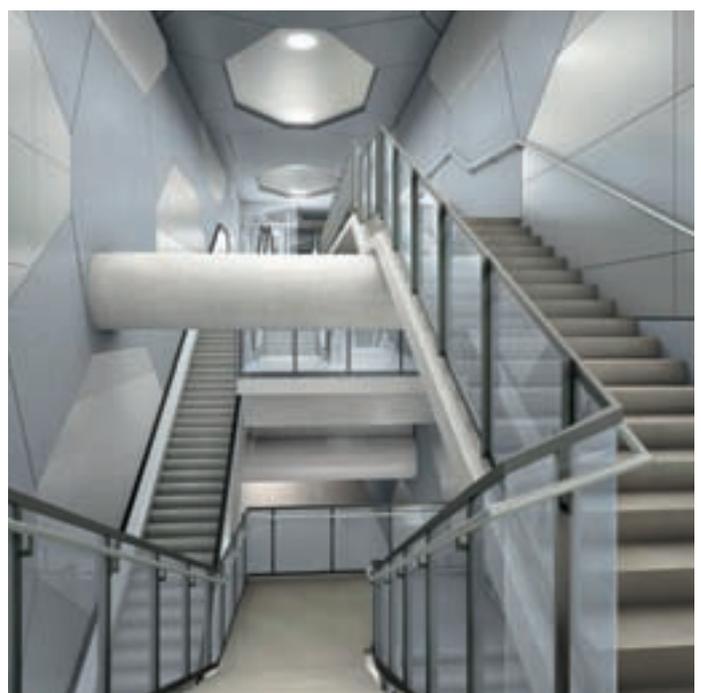
Oberirdische Haltestelle:

Länge der Haltestelle: 90 m

Breite der Haltestelle: 18 m

Breite der Bahnsteige: 2,50 m bis 3 m

Architekt: kister, scheithauer, gross



# Severinstraße



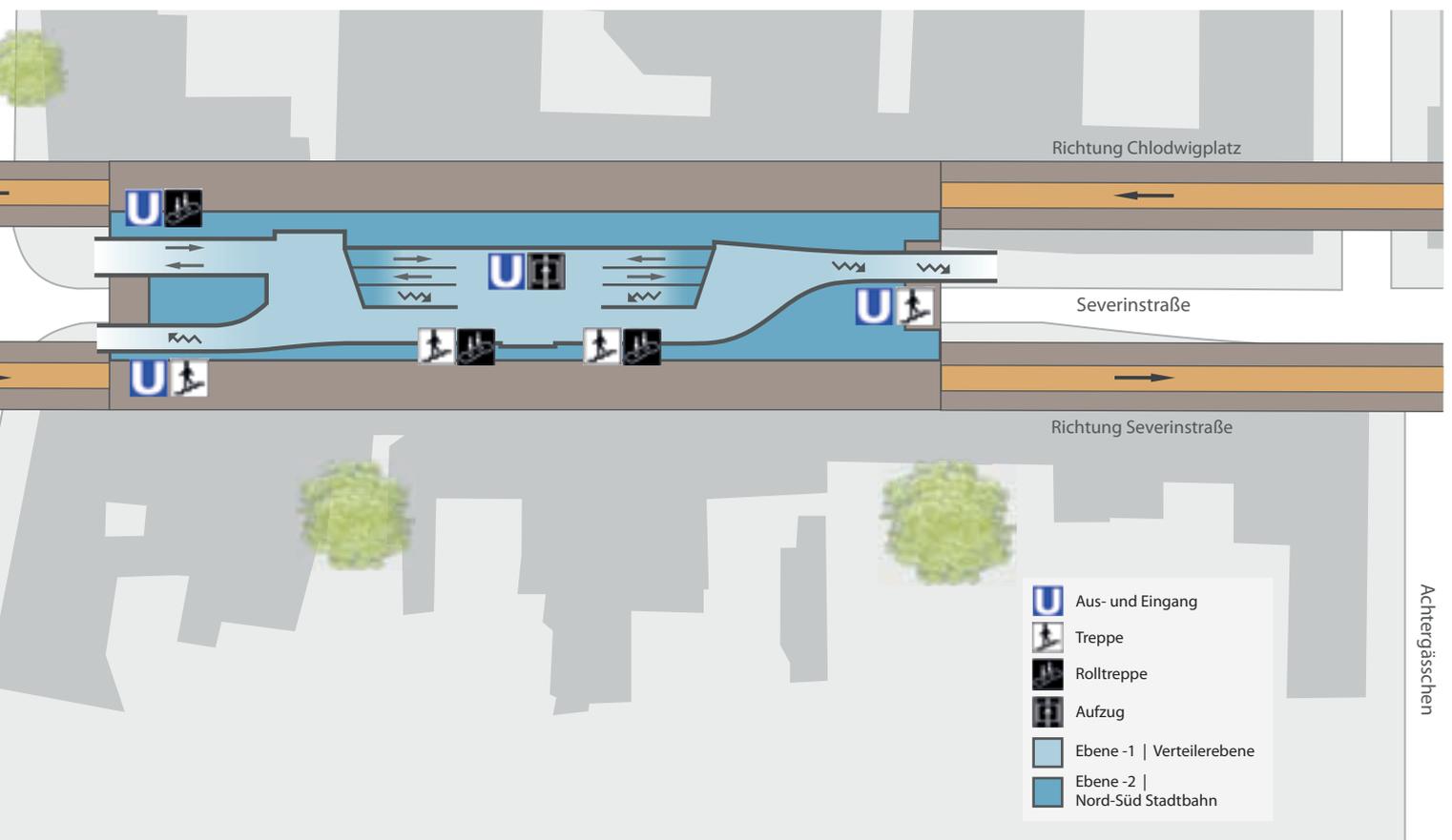


**Der Bahnsteig: In den wabenförmigen Lichtflächen wiederholt sich das Muster der Wandornamente.**

# Kartäuserhof

Auf engstem Raum

Für den Bau der Haltestelle Kartäuserhof stand unterhalb der Severinstraße nur wenig Platz zur Verfügung, denn sie musste an der schmalsten Stelle im gesamten Trassenbereich errichtet werden. Das begrenzte Raumangebot wurde jedoch optimal genutzt und führte zu einer kreativen und gelungenen Gestaltung.





# Kartäuserhof

Bei der Errichtung der Haltestelle Kartäuserhof wurde es eng für die Erbauer – und das im wahrsten Sinne des Wortes: Diese Station im Herzen des Severinsviertels musste an der schmalsten Stelle im gesamten Trassenbereich errichtet werden, die lediglich 12 Meter breit ist.

Auf Grund der gedrängten oberirdischen Platzverhältnisse sind die Treppenanlagen auf ein Mindestmaß begrenzt, um ein Nebeneinander von Fahrbahn- und Fußgängerflächen in ausreichender Breite zu

ermöglichen. Im südlichen Bereich führt auf der Ostseite eine feste Treppe und auf der Westseite eine Rolltreppe in die Haltestelle. Eine weitere Treppe befindet sich etwa 45 Meter weiter nördlich auf der Westseite der Severinstraße.

Die Zugänge führen an tiefblauen Wänden entlang auf die Verteilerebene, von wo aus der Fahrgast über Treppen und Rolltreppen auf den Mittelbahnsteig gelangt. Die Bahnsteigkanten, die man durch je drei Querschläge erreicht, liegen in den

Tunnelröhren. Auf diese Weise konnte Platz gewonnen und die Aufenthaltsqualität im Bahnsteigbereich deutlich erhöht werden.

In der Mitte der Haltestelle ist ein gläserner Aufzug platziert. Er bringt nicht nur die Fahrgäste direkt auf die Gleisebene, sondern sorgt auch für den Einfall von Tageslicht. Denn das architektonische Grundkonzept der Nord-Süd Stadtbahn, alle Stationen so hell und transparent wie möglich zu gestalten, wurde auch in der Haltestelle Kartäuserhof umgesetzt.



**Rohbau:**

Länge der Haltestelle:	90 m
Breite der Haltestelle:	zwischen 5,40 und 11,30 m
Länge des Bahnsteigs:	90 m
Breite des Bahnsteigs:	3,30 bis 18,20 m
Höhe der Haltestelle:	21,50 m
Tiefe der Bahnsteigebene:	20,45 m
Grundfläche:	3.189 m <sup>2</sup>
Umbauter Raum:	ca. 29.500 m <sup>3</sup>

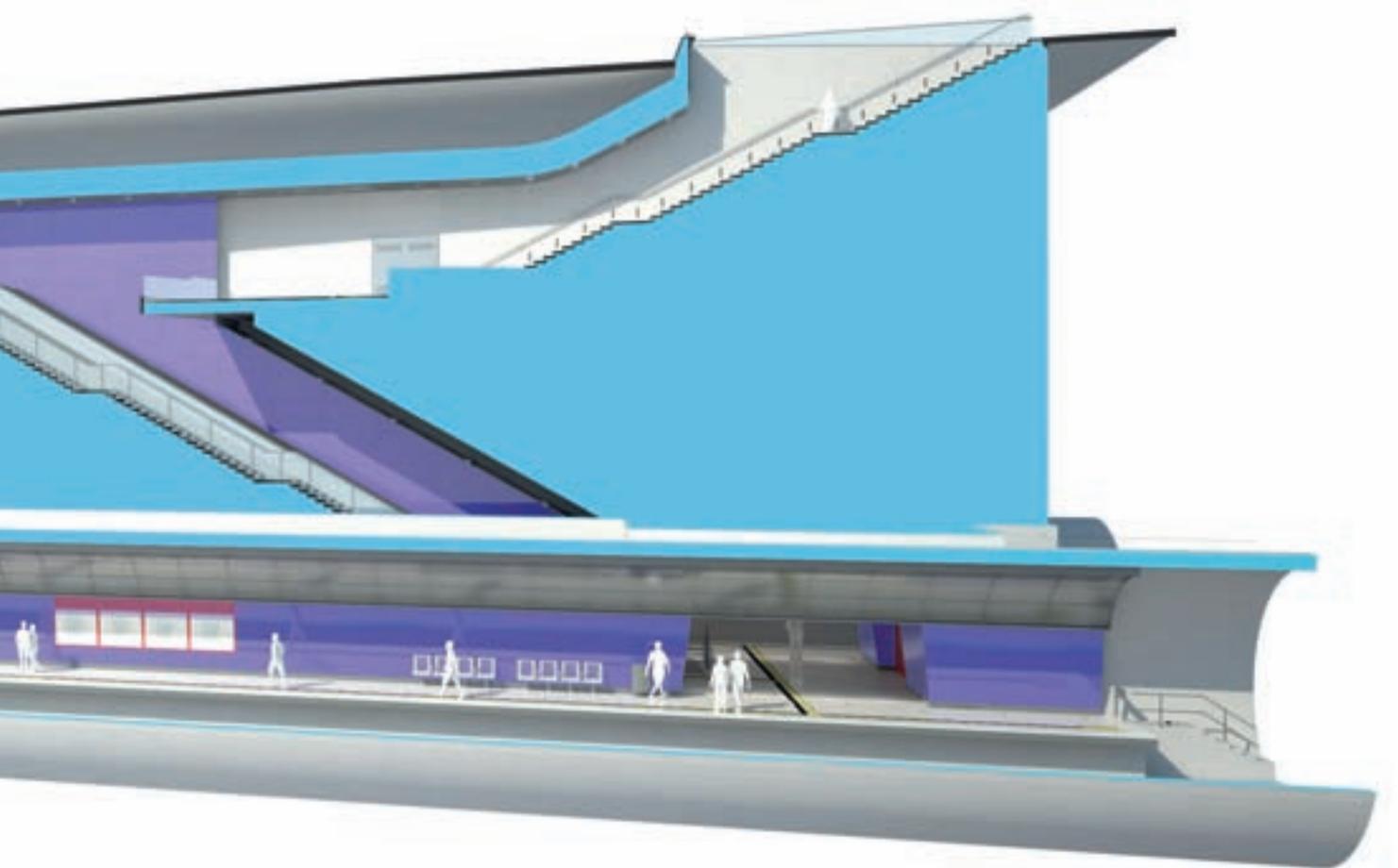
**Tunnelstrecke:**

bis zur Haltestelle Severinstraße: 475 m  
bis zur Haltestelle Chlodwigplatz: 400 m

**Sonstiges:**

- 3 Ausgänge (Nord-West, Süd-West, Süd-Ost)
- 1 Verteilerebene
- 6 Fahrtreppen (4 von der Bahnsteigebene zur Verteilerebene, 2 von der Verteilerebene zum Ausgang Süd-West)
- 4 feste Treppen (2 von der Bahnsteigebene zur Verteilerebene, 1 von der Verteilerebene zum Ausgang Nord-West, 1 von der Verteilerebene zum Ausgang Süd-West)
- 1 Aufzug in der Mitte der Haltestelle von der Bahnsteig- auf die Straßenebene

**Architekt: stefan schmitz bda**



# Kartäuserhof





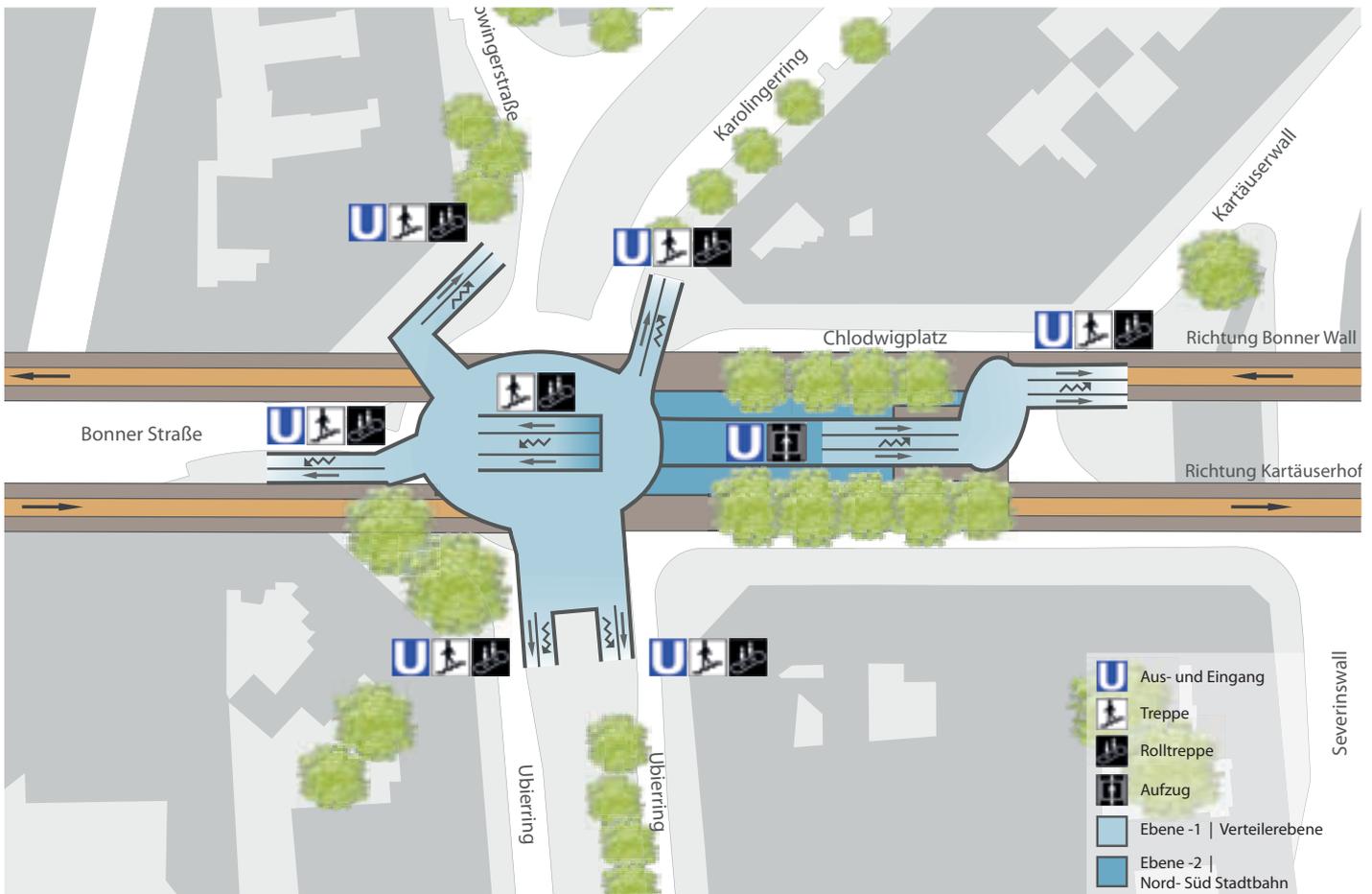
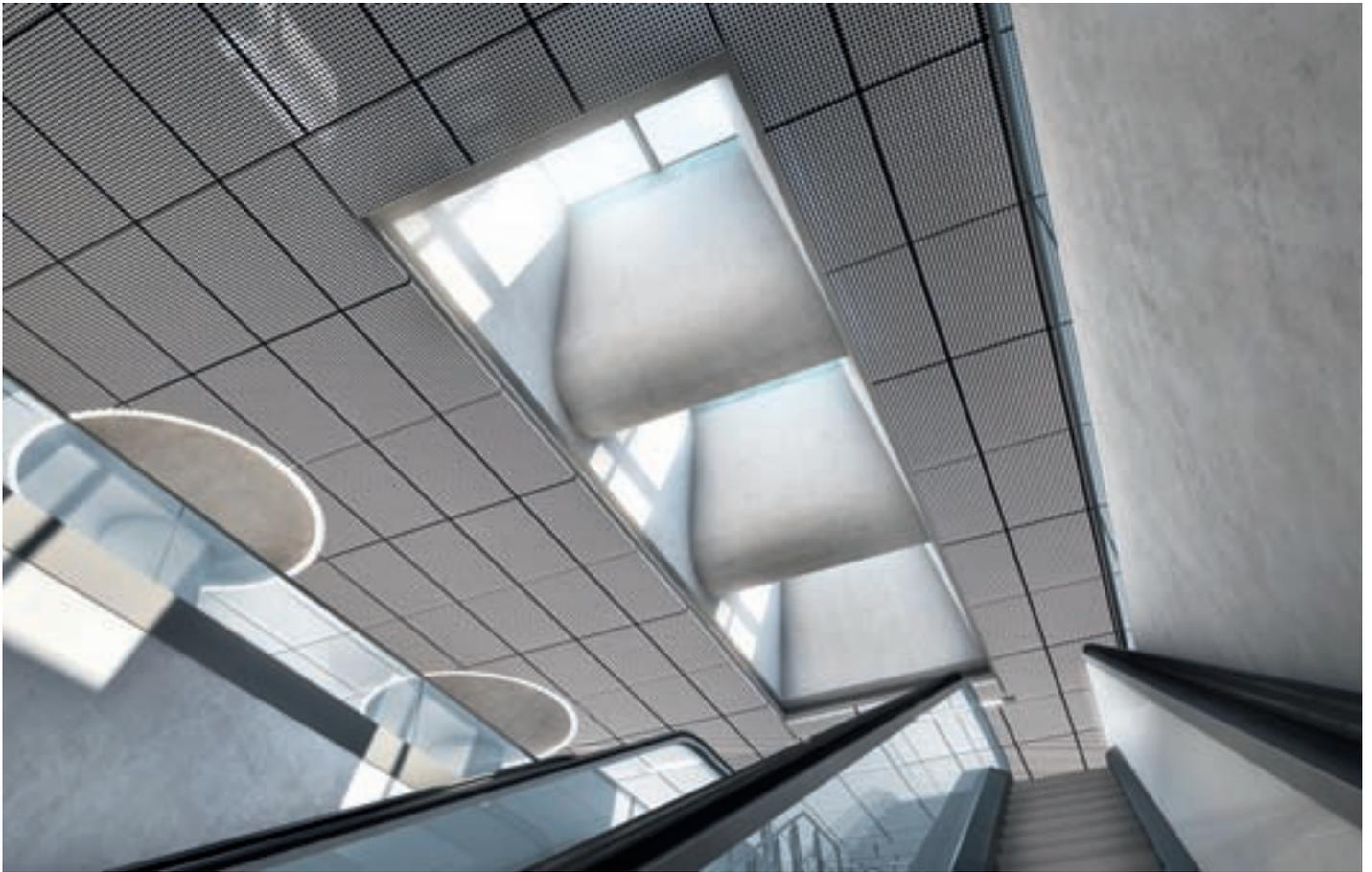
Die Bahnsteige der Haltestelle Kartäuserhof setzen sich bis in die Tunnelröhren fort. Auf diese Weise konnte Platz gewonnen werden.

# Chlodwigplatz

Pilze aus Stein

In dieser Station stützen steinerne „Pilze“ die Decke der Verteilerebene unter dem Kreisell des Chlodwigplatzes. Trotz der Weitläufigkeit der Haltestelle müssen die Fahrgäste auch hier nicht auf Tageslicht verzichten. Dafür sorgen ein gläserner Fahrstuhl, große Oberlichter und transparent gestaltete Eingangsbereiche.





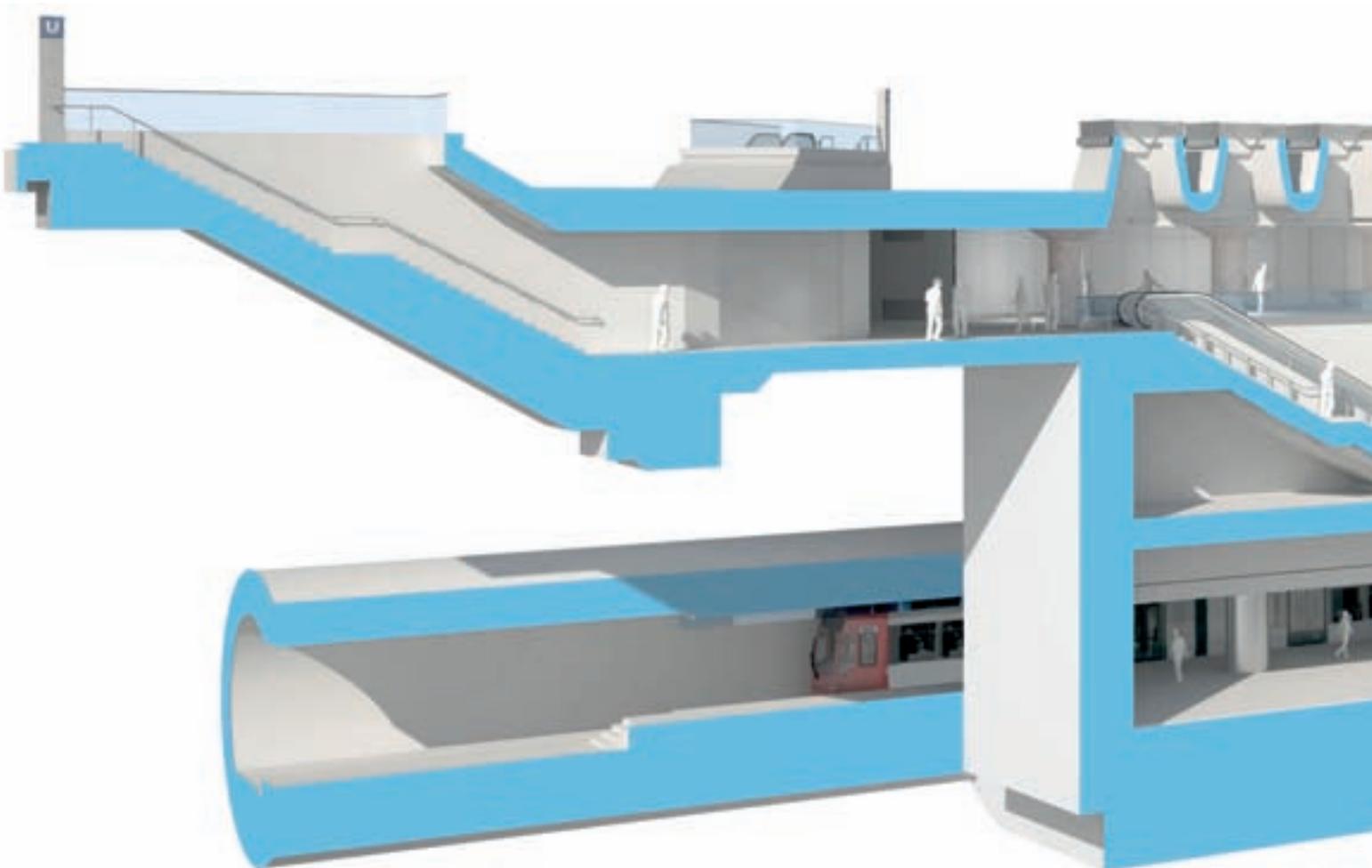
# Chlodwigplatz

An der Haltestelle Chlodwigplatz kreuzen sich die Strecke der Nord-Süd Stadtbahn und die oberirdisch verlaufende Ringlinie. Weil hier besonders viele Fahrgäste ein-, aus- und umsteigen werden, wurde der Mittelbahnsteig mit 18,50 Meter sehr breit angelegt. Erreichbar ist er über zwei Verteilerebenen. Die nördlich gelegene Ebene entstand, um einen Zugang zum Chlodwigplatz zu schaffen. Sie wurde aber klein gehalten, um die Platzfläche nicht weiter zu belasten. Von ihrem elliptischen Grundriss aus führt eine Treppe westlich des Severinstors ins Freie. Der südliche Bereich des Chlodwigplatzes wird über eine große, ebenfalls elliptisch geformte Verteilerebene unter dem Kreisverkehr

erschlossen. Durch großflächige Fenster fällt der Blick bis auf die Bahnsteige. Von dieser Verteilerebene aus führen zwei Ausgänge zur neuen oberirdischen Haltestelle auf dem Ubierring, von wo aus man in die Ringlinie umsteigen kann. Zwei weitere Ausgänge führen zum Karolingerring und einer zur Bonner Straße.

Dank dieser fünf Ausgänge können die Fahrgäste vom Bahnsteig aus alle Straßen, die vom Chlodwigplatz abgehen, unmittelbar erreichen, ohne oberirdisch eine Straße kreuzen zu müssen. Für eine direkte Verbindung zwischen Oberfläche und Bahnsteig sorgt ein Aufzug in der Mitte der Haltestelle. Die elliptische

Form kennzeichnet nicht nur die Verteilerebenen, sondern auch die Säulen, die auf der Gleisebene mit Edelstahl ummantelt sind, sowie die horizontalen Streben, die die Mitte des Bahnsteigs überspannen. Auf der Verteilerebene gehen die Säulen zudem nach oben hin in eine pilzförmige Gestalt über. Ihre runden „Schirme“, auf denen die Decke ruht, nehmen das Motiv des Kreisverkehrs auf, der direkt über dieser Ebene stattfindet. Trotz der Größe und Weitläufigkeit dieser Haltestelle müssen die Fahrgäste nicht auf Tageslicht verzichten. Dafür sorgt, neben gläsernen Fahrstühlen und transparent gestalteten Eingangsbereichen, eine Reihe von großen Oberlichtern.



**Rohbau:**

Länge der Haltestelle:	bis zu 110 m (Verteilerebene)
Breite der Haltestelle:	zwischen 7,40 und 57,70 m
Länge des Bahnsteigs:	90 m
Breite des Bahnsteigs:	18,70 m
Höhe der Haltestelle:	22 m
Tiefe der Bahnsteigebene:	17,30 m
Grundfläche:	4.152 m <sup>2</sup>
Umbauter Raum:	ca. 27.280 m <sup>3</sup>

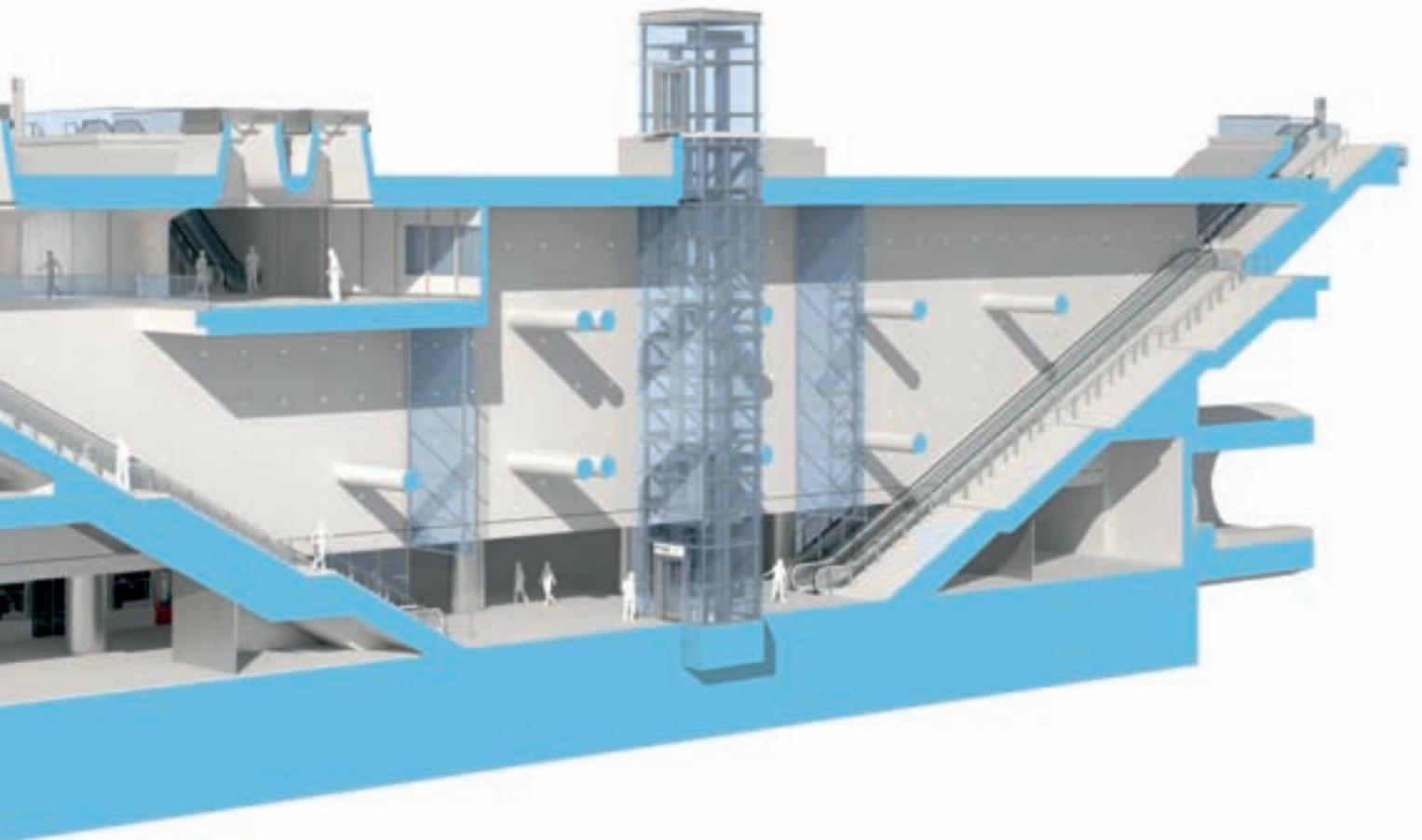
**Sonstiges:**

- 2 Verteilerebenen (1 große unterhalb des Kreisverkehrs, 1 kleine vor der Torburg)
- 6 Ausgänge (5 von der großen Verteilerebene, 1 von der kleinen Verteilerebene)
- 11 Fahrtreppen (Ubierring Nord, Ubierring Süd, Bonner Straße, Karolingerring Nord, Karolingerring Süd, 2 zum Platz südlich vor der Severinstorburg, je 2 an den Abgängen von der Verteilerebene zur Bahnsteigebene)
- 8 feste Treppen (1 pro Ausgang zur Verteilerebene, 1 pro Verteilerebene zur Bahnsteigebene)
- 1 Aufzug mittig am Südende des Platzes

**Tunnelstrecke:**

bis zur Haltestelle Kartäuserhof: 400 m  
bis zur Haltestelle Bonner Wall: 565 m

**Architekten:** Christian Schaller, Helmut Theodor  
**Künstlerin:** Katharina Grosse (Wandmalerei)



# Chlodwigplatz





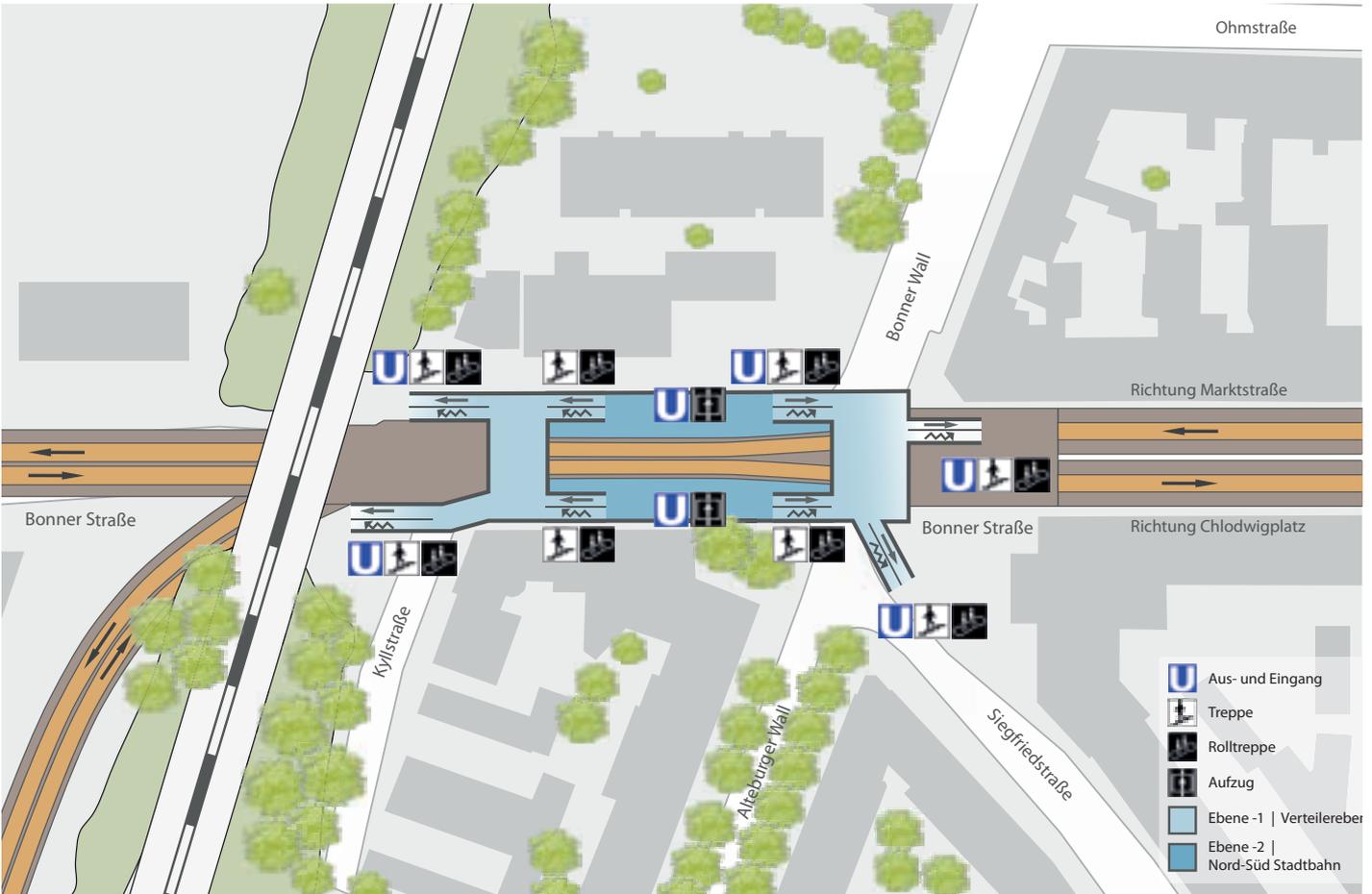
Pilzförmige Säulen stützen die Decke der Verteiler-  
ebene unter dem Kreisel des Chlodwigplatzes.

# Bonner Wall

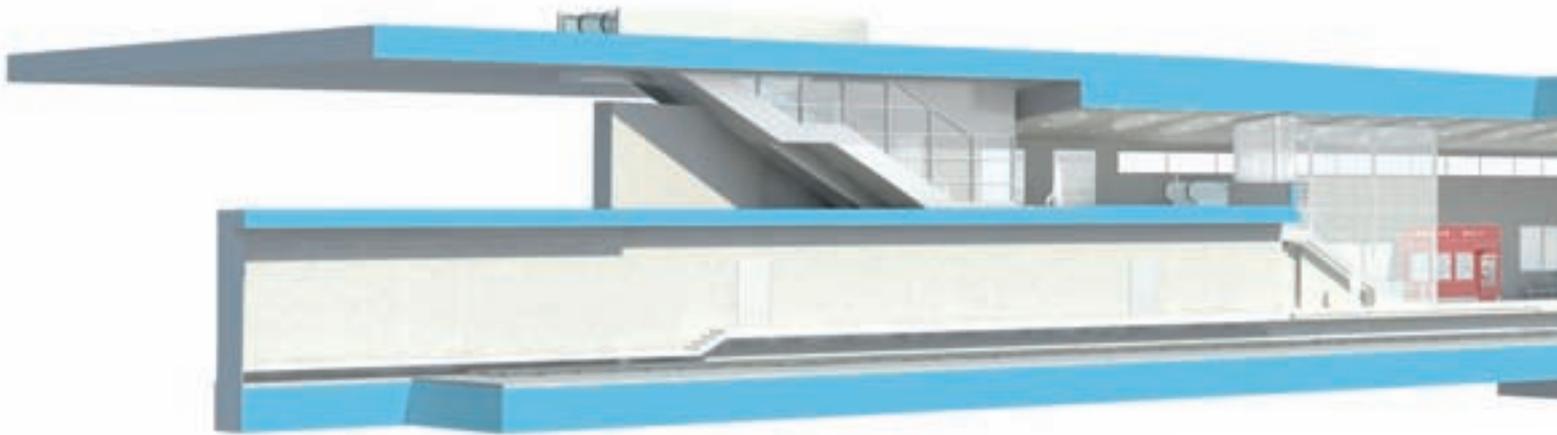
Am Ende des Tunnels

Offenheit und Symmetrie bestimmen die Haltestelle Bonner Wall. Sie ist zugleich ein Ort des Übergangs, denn hier – in der letzten unterirdischen Station der Nord-Süd Stadtbahn Köln – enden die Tunnelröhren. Der anschließende Streckenabschnitt wurde in offener Bauweise hergestellt und führt zurück an die Oberfläche.





# Bonner Wall



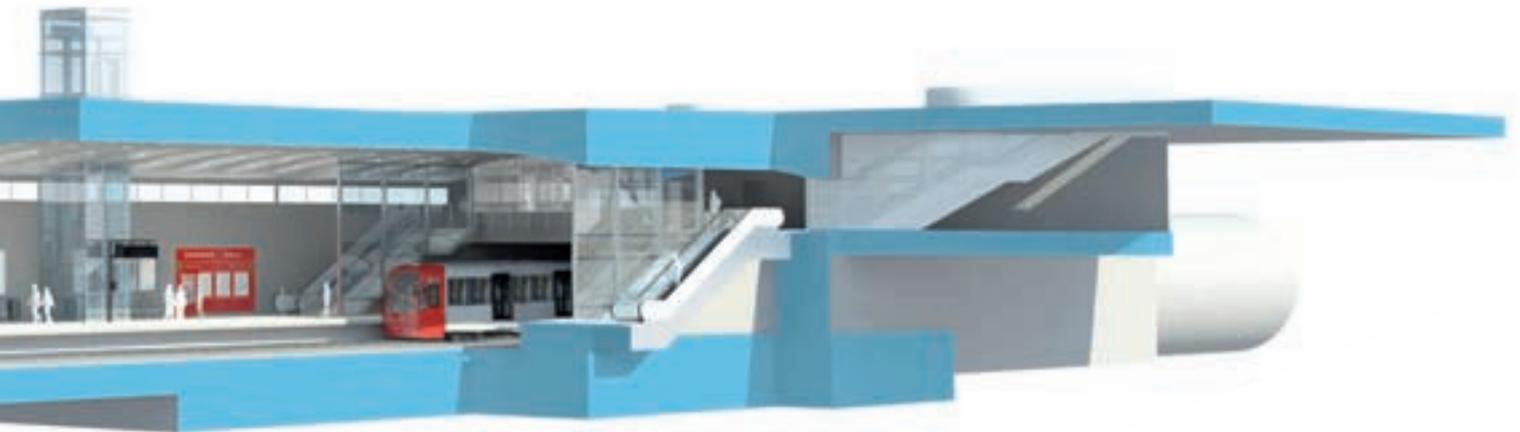
Die Haltestelle Bonner Wall dient der Anbindung der südlichen Neustadt an die Innenstadt und das Severinsviertel. In einer zweiten Baustufe wird von hier aus ein Abzweig nach Osten zur Haltestelle Schönhauser Straße und damit eine Verknüpfung mit der Rheinuferbahn realisiert.

Bis zur Fertigstellung der dritten Baustufe, in deren Verlauf die Strecke der Nord-Süd Stadtbahn bis zum Verteilerkreis Köln/ Arnoldshöhe verlängert wird, ist der Bonner Wall die vorletzte Station der Nord-Süd Stadtbahn in Südrichtung und die letzte, die unter der Erde liegt. Hier enden die Tunnelröhren, denn der letzte Streckenabschnitt von hier bis zur Haltestelle Marktstraße wurde mit Baggern gegraben. Der Übergang wird sichtbar an den Bahnsteigen, deren nördlicher Teil noch in den Tunnelröhren liegt.

Eine flach gewölbte Decke überspannt die rund 20 Meter breite Halle. Keine Stütze versperrt den Blick von den Eingängen zu den beiden Verteilerebenen und von dort hinab zur Bahnsteigebene.

Nichts stört den Eindruck großräumiger Offenheit. Diese Anmutung setzt sich fort in den langgezogenen Schwüngen, die als Ornamentik die Unterseite der Decke strukturieren. Symmetrie ist das zweite wichtige Prinzip, das die Architektur dieser Haltestelle bestimmt. Die Gleise bilden die Achse, zu deren Seiten Treppen und Aufgänge spiegelbildlich angeordnet sind.

Die beiden Seitenbahnsteige liegen 9,50 Meter tief und sind bis zu 6,40 bzw. 7,20 Meter breit. Man erreicht sie über zwei in der Mitte der Haltestelle liegende gläserne Aufzüge, die die Fahrgäste ohne Durchquerung der Verteilerebenen von der Straße direkt auf den Bahnsteig bringen. Außerdem befinden sich an beiden Eingängen der Haltestelle insgesamt vier feste Treppen, kombiniert mit Rolltreppen. Sie führen – begrenzt von Glaswänden – hinab auf die beiden Verteilerebenen, die im Norden und im Süden in Form von Galerien die Gleisebene überspannen. Von den Verteilerebenen führen wiederum je zwei Treppen und Rolltreppen zu den Bahnsteigen.



**Rohbau:**

Länge der Haltestelle: zwischen 79,50 m und 122,50 m  
 Breite der Haltestelle: zwischen 16,60 m und 22,50 m  
 Länge der Bahnsteige: 90 m  
 Breite der Bahnsteige: Bahnsteig Ost: 3,30 m bis 7,23 m  
 Bahnsteig West: 2,30 m bis 6,40 m  
 Höhe der Haltestelle: zwischen 3,30 und 7,60 m  
 Tiefe der Bahnsteigebene: 9,50 m  
 Grundfläche: 468 m<sup>2</sup>  
 Umbauter Raum: 39.196 m<sup>3</sup>

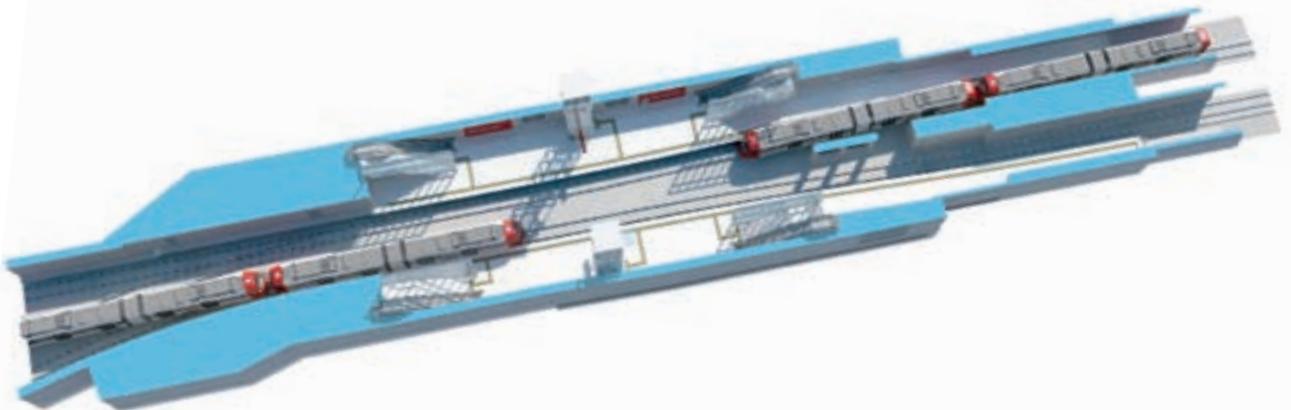
**Tunnelstrecke:**

bis zur Haltestelle Chlodwigplatz: 565 m  
 Rampenstrecke bis zur Haltestelle Marktstraße: 495 m

**Sonstiges:**

4 Ausgänge (Siegfriedstraße, Bonner Wall, Kyllstraße, Bonner Straße vor der Tankstelle)  
 2 Verteilerebenen (Galerien im Norden und Süden)  
 8 Fahrtreppen (2 vom Bahnsteig Ost zu den Verteilerebenen Nord und Süd, 2 vom Bahnsteig West zu den Verteilerebenen Nord und Süd, 2 von der Verteilerebene Nord zu den Ausgängen Siegfriedstraße und Bonner Wall, 2 von der Verteilerebene Süd zu den Ausgängen Kyllstraße und Bonner Straße vor der Tankstelle)  
 2 Aufzüge in Mittellage der Bahnsteige zur Straßenebene

**Architekt: Busmann + Haberer**



# Bonner Wall



Blick in die großzügige Halle der Stadtbahnstation unterhalb der Bonner Straße.



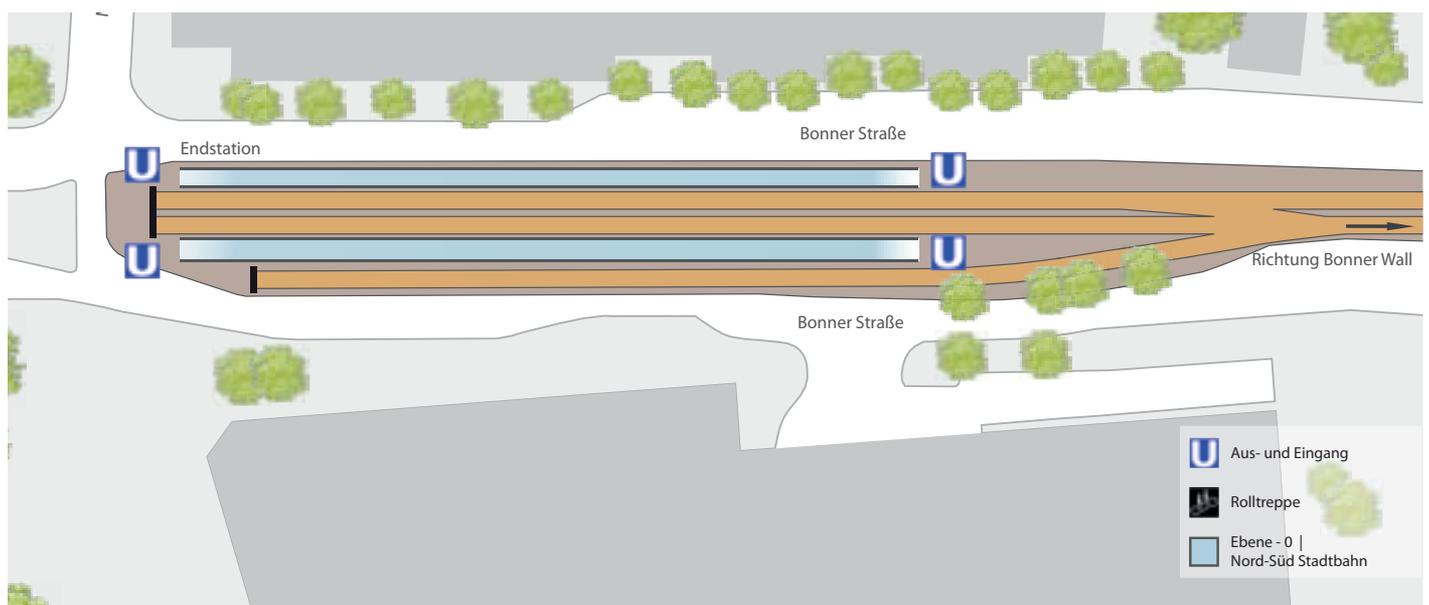
# Marktstraße

Tief im Süden

Die oberirdische Haltestelle Marktstraße ist in Richtung Süden die vorerst letzte Station der Nord-Süd Stadtbahn Köln in der ersten Baustufe. Ab hier wird die Strecke zu einem späteren Zeitpunkt weitergeführt.

Die Haltestelle liegt an der Einmündung der Marktstraße/ Schönhauser Straße in die Bonner Straße auf Höhe des Großmarktes. Gleise und Bahnsteige befinden sich in der Straßenmitte. Die Station ist der Anschlusspunkt für die dritte Baustufe. In deren Verlauf wird die Linie oberirdisch verlängert. Sie wird dann in der Mitte der Bonner Straße mit vier Haltestellen auf zwei Kilo-

metern Länge bis zum Verteilerkreis Köln/ Arnoldshöhe führen. Die Station erhält drei Gleise mit einem Mittelbahnsteig und einem Seitenbahnsteig. Am nördlichen und am südlichen Ende der Station gibt es jeweils einen behindertengerechten Zugang. Der Alleencharakter der Bonner Straße bleibt durch die Neupflanzung einer Baumreihe in diesem Abschnitt erhalten.



**Rohbau:**

Länge der Haltestelle: 130 m

Breite der Haltestelle: 18,60 m

Länge der Bahnsteige: 79,80 m

Breite der Bahnsteige: Mittelbahnsteig 5,50 m  
Seitenbahnsteig 3,60 m

Grundfläche: 2.410 m<sup>2</sup>

Rampenstrecke bis zur Haltestelle Bonner Wall: 495 m

**Sonstiges:**

Zugänge zu den Bahnsteigen im Norden und Süden der Haltestelle.

Nördlich der Haltestelle beginnt die Rampe zur unterirdischen Haltestelle Bonner Wall.

**Architekt (Entwurfsplanung): Architekten Scharf + Kirsten**  
**Ausführungsplanung: Stadt Köln**

## Behindertengerechte Haltestelle

Alle Haltestellen der Nord-Süd Stadtbahn Köln sind behindertengerecht ausgestattet. Dazu gehört neben den entsprechend platzierten und dimensionierten Aufzügen vor allem ein Blindenleitsystem, das durch Platten mit erhabenen Mustern (taktile Bodenindikatoren) blinden und sehbehinderten Fahrgästen die Orientierung erleichtert.

Alle Planungen wurden mit Vertretern der Behindertenverbände abgestimmt, um die Erfahrungen und Bedürfnisse behinderter Fahrgäste angemessen zu berücksichtigen.

# Kunst-Parcours

## Vier außergewöhnliche Projekte

In vier Haltestellen bietet die Nord-Süd Stadtbahn ihren Fahrgästen Kunst von internationalem Rang. Realisiert werden die Projekte von vier renommierten Künstlern aus Deutschland, Dänemark und Österreich. Sie sind als Sieger aus einem Wettbewerb mit über 200 Teilnehmern hervorgegangen, den die Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB) als Bauherrin des Projekts 2007 ausgeschrieben hatte. Die Auswahl traf eine 16 köpfige Jury aus Kunstexperten und Vertretern der KVB und der Stadt Köln.

### Breslauer Platz

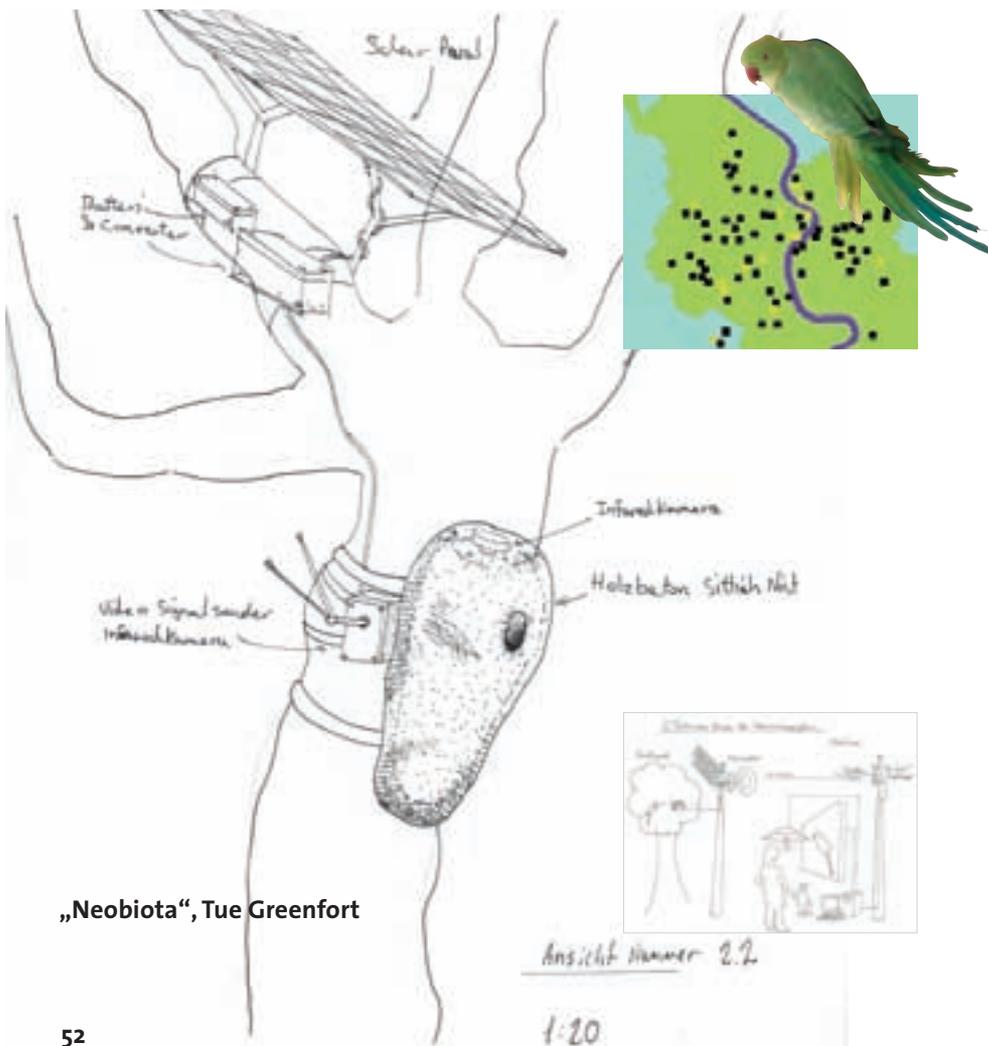
Mit seinem Projekt „Neobiota“ holt Tue Greenfort Kölns exotische Vogelwelt live in den Untergrund: Auf Bildschirmen in der Station kann man Halsband- und Alexandersittiche betrachten, die in der Domstadt heimisch geworden sind. Kameras am Eingang eines Sittich-Nests, in einem Nistkasten und in einem Schlafbaum der Vögel übermitteln den Zuschauern in der Haltestelle Szenen aus dem Leben der bunten Vögel. Tafeln und Einblendungen liefern ornithologische Informationen.

*Tue Greenfort, 1973 in Holbæk/ Dänemark geboren, lebt und arbeitet in Dänemark und Berlin. Er studierte an der Städelschule in Frankfurt am Main bei Thomas Bayrle sowie an der Akademie Fünen/ Dänemark bei Jesper Christiansen und Lars Bent Petersen.*

### Rathaus

Heimo Zobernig hat für die Haltestelle Rathaus ein reliefartiges Wandfries aus zweischaligen Aluminiumtafeln kreiert. Auf beiden Seiten der Bahnsteige angebracht, ergibt es – einmal als Positiv- und einmal als Negativ-Variante – ein die gesamte Station ausfüllendes Schriftbild. Dessen Grundlage bildet der Schriftzug WANDGESTALTUNG NORDSÜDSTADTBAHN KÖLN, der an die Station angepasst wird. Er ist so verfremdet, dass die einzelnen Worte erst nach längerem Hinsehen erkennbar werden. Dies ist Teil des künstlerischen Konzepts: Im Spannungsfeld zwischen Wort und Bild, Information und Design entfaltet das Objekt seine eigene Zwischenexistenz – irritierend und ästhetisch zugleich.

*Heimo Zobernig, 1958 in Mauthen/ Kärnten geboren, lebt und arbeitet heute in Wien. Er studierte an der Akademie der bildenden Künste und der Hochschule für angewandte Kunst Wien und ist als Professor an der Hochschule für bildende Künste Hamburg, an der Städelschule Frankfurt am Main sowie an der Akademie der bildenden Künste Wien tätig gewesen.*



„Neobiota“, Tue Greenfort

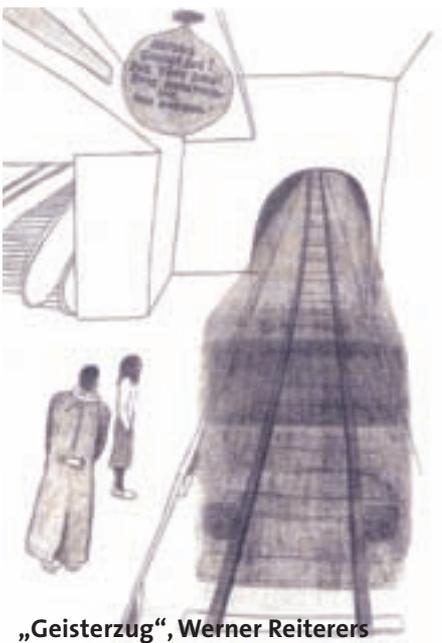


Wandfries, Heimo Zobernig

### Heumarkt

In dieser Haltestelle gibt es Kunst zum Hören, denn durch die Station fährt Werner Reiterers „Geisterzug“. Ausgangspunkt für die Kunstgestaltung ist das mit Richtmikrophonen aufgenommene Geräusch eines fahrenden Zuges, das in der Station Heumarkt über eine Reihe von Lautsprechern, die unterhalb der Bahnsteigkante angebracht sind, als Geräusch eines unsichtbaren Geisterzuges übertragen wird. Diese U-Bahn der unheimlichen Art wird über die Stationslautsprecher als durchfahrender Zug angesagt. Rechnen muss man mit ihm zwischen 20.00 Uhr und Mitternacht. Im Fahrplan lässt sich die Ankunft des Geisterzuges aber nicht vorhersagen, denn seine „Fahr“-Zeiten unterliegen einer Zufallstaktung.

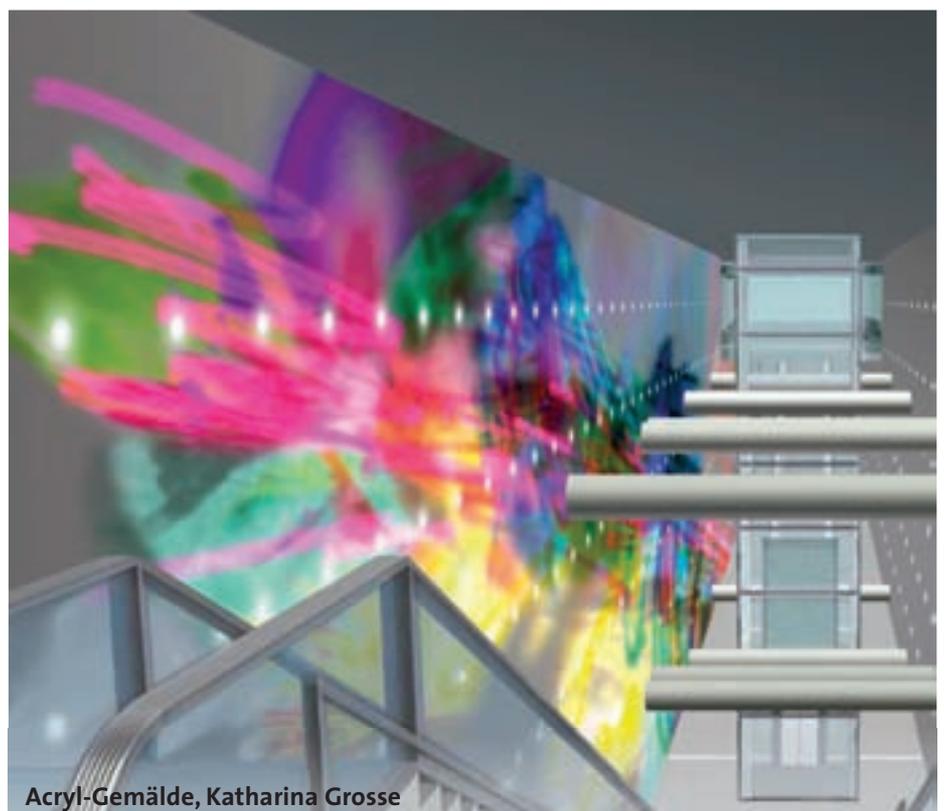
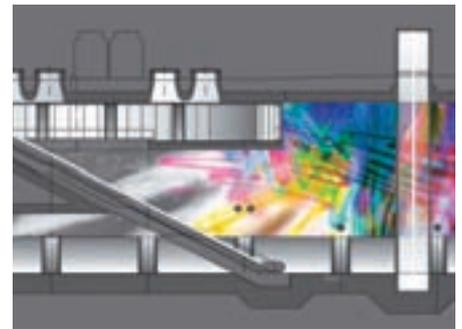
*Werner Reiterer, 1964 in Leibnitz/ Steiermark geboren, lebt und arbeitet heute in Wien. Er studierte Grafik an der Akademie der bildenden Künste Wien bei Prof. Maximilian Melcher und ist Mitglied des Grazer Forum Stadtpark und der Wiener Secession.*



### Chlodwigplatz

Eine Explosion irisierender Farbigkeit inszeniert Katharina Grosse auf einer der Sichtbeton-Wände innerhalb der Station. In der Art eines gigantischen abstrakten Graffitis erstreckt sich ihr in Sprühtechnik mit einem Druckluftkompressor aufgetragenes Acryl-Gemälde über mehrere Etappen entlang der Rolltreppen. Der körperlichen Bewegung der Passanten gesellt sich eine Bewegung des Auges hinzu, die Farben treten in ein spannungreiches Wechselspiel mit der Materialität des Steins und der Architektur der Station.

*Katharina Grosse, 1961 in Freiburg/ Breisgau geboren, lebt und arbeitet in Berlin. Sie absolvierte ein Studium an den Kunstakademien Münster und Düsseldorf bei Norbert Tadeusz und Gotthard Graubner. Seit 2000 hat sie eine Professur an der Kunsthochschule Berlin-Weißensee inne.*



# Zeitreisen im Untergrund

## Integration archäologischer Funde

Der Bau der Nord-Süd Stadtbahn Köln hat den Archäologen eine riesige Menge an Funden beschert. Die meisten lagern im Römisch-Germanischen Museum. Einige größere Bodendenkmäler von besonderem historischem Wert wurden in die Architektur der Haltestellen integriert. Sie sind nun für die Fahrgäste sichtbar – Grüße aus den Tiefen der Vergangenheit.



Unter dem Kurt-Hackenberg-Platz ist dieser Abschnitt der römischen Stadtmauer mit dem Auslass eines Entwässerungskanals zu besichtigen.



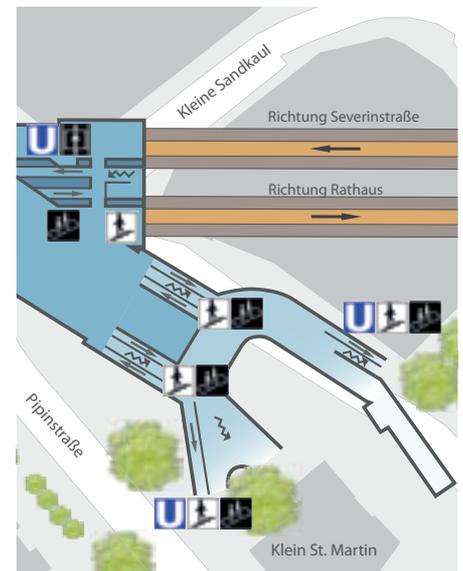
In eine Wand der Haltestelle Chlodwigplatz wird die Spitze dieses Bauwerks integriert. Es gehört zum Fundament eines Bollwerks aus dem 15. Jahrhundert.

Wer die Station Chlodwigplatz über die nördliche Verteilerebene verlässt und die Stufen zur Platzfläche hinaufsteigt, dem bietet sich ein überraschender Anblick: Aus dem glatten Beton der Wand springt mächtiges altes Mauerwerk hervor – sichtbar in einem fast quadratischen Ausschnitt von etwa 5,50 Meter Seitenlänge. Das Mauerwerk stammt aus den Zeiten, als Köln sich mit Gräben und Stadtmauern vor Feinden schützte. Es gehört zum Fundament eines hufeisenförmigen Bollwerks, das Mitte des 15. Jahrhunderts hier, etwa 50 Meter vor der Severinstorburg, errichtet wurde. Die Wehranlage, die 1881 abgetragen wurde, bestand aus einem dreigeschossigen, mit Geschützen bestückten Gebäude, das von einer Mauer

und einem Graben umgeben war. Die Anlage war insgesamt 20 Meter lang, 16 Meter breit und 21 Meter hoch. Zwischen dem Bollwerk und der Severinstorburg verlief ein weiterer Graben, der von einer Brücke und Mauern überspannt wurde.

Fast vier Kilometer lang war die römische Stadtmauer, die das antike Zentrum Kölns umschloss und mit ihren 19 Türmen und neun Toranlagen die Stadt bis in das hohe Mittelalter hinein schützte. Ein kleines Stück des östlichen Abschnitts bekommt man zu sehen, wenn man die Haltestelle Heumarkt in Richtung Elogiusplatz verlässt. Dort ragt in der Mitte der weitläufig gestalteten Treppe ein Rest des römischen Mauerwerks empor. Es handelt

sich um die beiden Schalmauern, die aus Grauwacke-Quadern gemauert sind. Das Kernmauerwerk dazwischen bestand aus „Römerbeton“, dem opus caementitium, von dem unser Zement seinen Namen hat. Wer den Bau der römischen Stadtmauer bezahlte, weiß man übrigens bis heute nicht genau. Möglicherweise kam das Geld vom berühmt-berüchtigten Kaiser Nero, der der Geburtsstadt seiner Mutter ein Geschenk machen wollte.



Auch außerhalb ihrer Haltestellen hat die Nord-Süd Stadtbahn Geschichtsinteressierten etwas zu bieten: Unter dem Kurt-Hackenbergl-Platz bleibt ein über 11 Meter langes Stück der römischen Stadtmauer erhalten, samt einem Tor, durch das die Waren vom antiken Hafen in die Stadt gelangten. Die Mauer ist neun Meter hoch, ihr Sockel ist drei Meter, die Mauer selbst 2,40 Meter stark. Außerdem legten die Archäologen unter dem Tor noch den Auslass eines römischen Entwässerungskanal frei. Um diesen Mauerabschnitt herum wird ein unterirdischer, allgemein zugänglicher Besichtigungsraum errichtet. Der Erhalt des Bauwerks war eine technische Herausforderung, weil die Tunnelröhren durch das Fundament der Mauer geführt werden mussten. Das 400 Tonnen schwere Monument wurde mittels eines stählernen Gerüsts aufgehängt, so dass darunter die Tunneltrasse gegraben werden konnte. Nach Fertigstellung der Röhren wurde das Bauwerk darauf gesetzt.



Blick auf die Deckengestaltung der Haltestelle Bonner Wall.

## Bauherrin

Kölner Verkehrs-Betriebe AG  
Scheidtweilerstraße 38  
50933 Köln  
Telefon: 0221 / 547 - 0  
Fax: 0221 / 547 - 3950  
E-mail: [info@kvb-koeln.de](mailto:info@kvb-koeln.de)

## InfoCenter der Nord-Süd Stadtbahn Köln

Bechergasse 2  
50667 Köln  
Telefon: 0221 / 547 - 47 80  
Fax: 0221 / 547 - 47 81  
E-mail: [info@nord-sued-stadtbahn.de](mailto:info@nord-sued-stadtbahn.de)

## Impressum

Herausgeber:  
Kölner Verkehrs-Betriebe AG  
Scheidtweilerstraße 38  
50933 Köln  
Telefon: 0221 / 547 - 33 04  
Fax: 0221 / 547 - 31 15  
E-mail: [presse@kvb-koeln.de](mailto:presse@kvb-koeln.de)

Verantwortlich i.S.d.P.:  
Franz Wolf Ramien

Redaktion und Konzept:  
Gudrun Meyer  
Kölner Verkehrs-Betriebe AG  
Unternehmenskommunikation

Architekturdarstellung: HHVision  
Gestaltung: Algermissen Kommunikations-Design  
Text: Dr. Wolfgang Krischke  
Fotos: KVB, Christoph Seelbach, Eusebius Wirdeier DGPh  
(Seite 55)