

Alexander Hess Köln und die Untergrundbahn im Wallgraben

In 2020 erweiterte Fassung des 2018 in "Fortis Das Magazin 2018" erschienenen Artikels



Blick von der Zülpicher Straße nach Norden in den Festungsgraben, der die Gleise der U-Bahn aufnehmen sollte. Foto um 1911. Quelle: Festungsstadt Köln, 2010

Am 11. Oktober 1968 – also vor über 50 Jahren – eröffneten die Kölner nach fünfjähriger Bauzeit das erste Teilstück der U-Bahn zwischen der Rampe Magnusstraße am Friesenplatz und der Haltestelle "Dom/Hbf". Sie werden sich jetzt fragen, was die U-Bahn mit Fortis Colonia und den Stadtbefestigungen zu tun hat? Der Bau der U-Bahn tangierte die römische Mauer sehr wohl, denn der erste Rampenschlag erfolgte am 19. September 1963 auf dem heutigen Parkplatz in der Berme (ebenes Stück zwischen Mauer und Graben) der Römermauer am Zeughaus. Auch war es sehr aufwendig, das Mauerstück bei der anschließenden Unterfahrung in 8-10 Metern abzusichern. Aber dies ist eine andere Kölner Geschichte.



U-Bahnbau an der Römermauer zwischen Burgmauer und Zeughausstraße. Foto um 1963/64. Quelle: Bauen in historischem Boden, S. 45

Aber, Überlegungen für eine Untergrundbahn in Köln gab es bereits vor über 100 Jahren. Ausgelöst durch die Eröffnung der U-Bahn in Berlin am 18.02.1902 nach dem Vorbild der U-Bahnen in London (ab 1863), Budapest (1896) und Paris (1900) machte sich ein Kölner Ingenieur Gedanken über die Lösung der Kölner Verkehrsprobleme. Man muss bedenken, dass zu diesem Zeitpunkt die expandierende Großstadt Köln (1900: 396.974 Einwohner im Vergleich zu 297.299 Einwohnern im Jahr 1890) mit den engen und verstopften Altstadtstraßen unter der Last des zunehmenden Verkehrs litt, bei dem die



Plan der Stadt Köln von 1891 (gewestet) mit dem Festungsgürtel um die Neustadt (grün).

Pferdebahnen und die noch junge - erst 1901 eingeführte - Elektrische oft im Stau standen, weil Passanten oder Fuhrwerke die Straßen blockierten.

In einem Leserbrief im Stadtanzeiger vom 22. Juli 1902 äußerte sich der Kölner Civilingenieur Julius Kraze, wohnhaft in der Kölner Schaafenstraße 54, zu der damals aktuellen Diskussion über die Entfestigung des inneren Festungsgürtels und dem Verkauf der inneren Stadtumwallung, einschließlich der Freigabe des dazugehörigen Rayons. Er ging von einer Bebauung des Rayons in spätestens 10 Jahren aus. Durch die prognostizierte Bevölkerungszunahme für das neue Stadtgebiet um 100.000 Einwohner - auf Grundlage der Ausmaße der projektierten Kanalisation des Hauptsammlers unter der teilweise in Bau befindlichen Inneren Kanalstraße - beschäftigte Kraze sich mit der Frage des zukünftigen Verkehrs in der Stadt Köln. Neben dem vorherrschenden Radialverkehr zwischen der Innenstadt und den Vororten sah er nach der Anlage einer zweiten Ringstraße im Baugebiet das verstärkte Bedürfnis nach einem verbindenden Kreisverkehr gegeben. Der vorhandene, etwa sieben Meter tiefe und zehn Meter breite Festungsgraben böte sich geradezu zur Aufnahme eines Untergrundbahntunnels an. Nach dem vorzunehmenden Einbau der unterirdischen Bahnhöfe und Bahnsteige könne der Tunnel überdeckt werden. Der Tunnel sollte vier normalspurige (1435 Millimeter) Gleise aufnehmen, wovon die beiden äußeren dem Verkehr der Untergrund-Ringbahn, die beiden mittleren Gleise dem Güterverkehr zur Anbindung der Kölner Häfen an den Güterbahnhof Geron dienen sollten. Der geplante U-Bahn-Ring war kein geschlossener Ring, wie etwa der Berliner-S-Bahn-Ring, sondern bezog sich auf die neu anzulegende Ringstraße.



Großstadtverkehr mit Straßenbahnen am Kölner Wallrafplatz. Foto um 1908

Für die Kölner Untergrundbahn plante der Ingenieur 20 U-Bahnhöfe in dichtem Abstand mit versetzten Seitenbahnsteigen - wie man sie auch in Berlin und etwas später auch an einigen Haltestellen in Hamburg baute -, die dem zu erwartenden Verkehrsaufkommen nach eingeweiht werden sollten. In einer zweiten Phase sprach er sich für die Einbindung des Personenverkehrs der damals geplanten, 1905 bzw. 1906 eröffneten elek-



Die U-Bahnhaltestelle Mönkebergstraße, damals Barkhof, in Hamburg mit einem 2,56 Meter breiten Wagen um 1914 als Vorbild für Köln. Historische Ansichtskarte. Sammlung A. Hess

trischen Rheinuferbahn (heutige Stadtbahnlinie 16) mit ihren bis zu 2,50 Meter breiten Wagen - das Kleinprofil der Berliner U-Bahn hat 2,30 Meter breite Wagen entsprechend der Breite der damaligen Straßenbahnwagen - in den Tunnelverkehr aus. Die Abwicklung des zu elektrifizierenden Häfen-Güterverkehrs in Richtung Güterbahnhof Gereon über die dafür bestimmten Gleise führe nach Kraze auch zur Entlastung des Güterbahnhofs am Bonner Tor, der dadurch überflüssig würde. Ebenso riet er, die von der Stadt auf der Trasse der Militärringbahn geplante

neue äußere Ringbahn längs des Rheins an die Untergrundbahn anzuschließen. Lediglich zwischen Krefelder Straße und Rheinufer sollte die U-Bahn eine neue, an die Bebauung angepasste Trasse bekommen. An den Enden der Ring-U-Bahn in Rheinnähe plante er auch als Betriebsbahnhöfe fungierende Wendeschleifen und die Rampen zum Anschluss an die oberirdischen Ring- und Güterbahnen. Auch könnte man die Bahn später als Hochbahnstrecken über den Rhein führen, wenn der Verkehrsbedarf in Folge weiterer Bebauung im Rechtsrheinischen ansteige.

Der Tunnel, so argumentiert Kraze weiter, habe außerdem den Vorteil, dass er sämtliche Versorgungsleitungen, wie Elektrokabel, Telefon- und Telegrafenkabel, Wasserrohre und auch den Hauptsammelkanal für Abwasser der Vororte aufnehmen könne.

Die Zeitungsredaktion sah das Projekt als gewagt und gewaltig an im Hinblick der Kosten, druckte den Leserbrief aber ab, da der Vorteil solcher enormen Vorleistungen auf dem Wege zum angestrebten „Großköln“ mit erwartet über einer Million Einwohnern, enorme Einsparmöglichkeiten bot.

Der Vorschlag der Untergrundbahn wurde intensiv in der Stadt diskutiert und im August 1902 durch Stadtbauinspektor Otto Kayser und den für die städtischen Bahnen zuständigen Beigeordneten, Anton Scheidtweiler geprüft. Schließlich entschied sich die Stadt Köln aufgrund der Kosten gegen ein solches Projekt, da man kein Geld für bauliche Vorleistungen und baulichen Unterhalt von Strecken ausgeben wollte, die bei ihrer Eröffnung dann technisch überholt wären. Inwieweit die Militär- und Festungsbehörden Einfluss auf diese Entscheidung hatten, ist nicht bekannt.

Nachdem 1907 die Rayonbeschränkungen für den inneren Rayon fielen und das Gelände 1911 für 25,5 Mio Mark in städtischen Besitz übergang, waren die zunehmenden Verkehrsprobleme in der Stadt mit elektrischer Straßenbahn und Fuhrwerken, die sich in engen Straßen gegenseitig behinderten, nach wie vor ungelöst. Zur Lösung dieser Probleme trafen sich die Kölner Stadtverordneten, der Dezernent für Bahnen Kluthmann und der Dezernent für Hoch-, Tief- und Städtebau Carl Rehorst, in Berlin mit dem „Vater“ der Berliner U-Bahn, dem Verkehrsexperten und Geheimen Rat Gustav Kemmann. Dieser riet zu einer eigenständigen Hoch- und Untergrundbahn mit einem Grundgerüst aus zwei sich kreuzenden Linien. Eine den Rhein im Bereich der heutigen Deutzer Brücke unterquerende West-Ost Linie und eine Nord-Süd Linie hätten im Bereich Heumarkt einen gemeinsamen Kreuzungsbahnhof gehabt. Wie bekannt ist, kam es auch nicht zur Realisierung dieses Projektes.

Noch während des Ersten Weltkrieges propagierte die Stadtverwaltung in einer Darstellung der Entwicklung Kölns im ersten preußischen Jahrhundert im Kapitel zur Verkehrsentwicklung den Bau einer Untergrundbahn und illustrierte den Artikel mit einer Zeichnung eines U-Bahntunnels unter der 1910 als Durchbruch angelegten Gürzenichstraße. Es zeigte

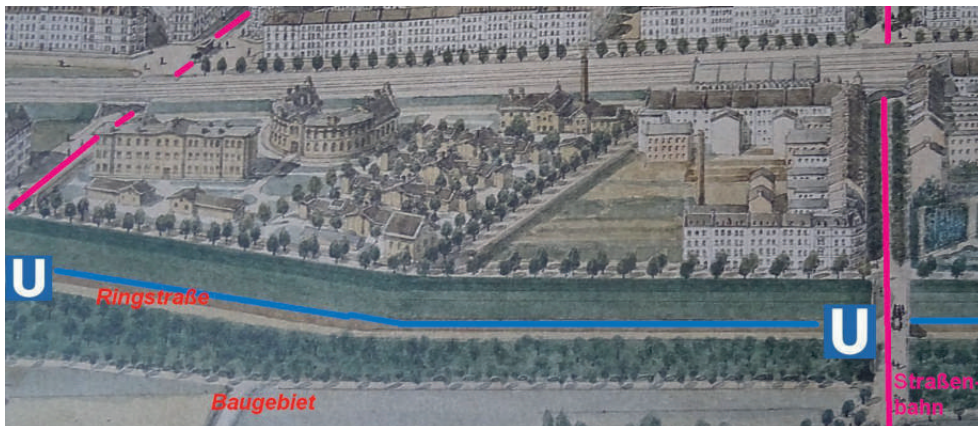


Gürzenichstraße mit U-Bahntunnel (1916). Quelle: Sammlung A. Hess

liest. Es ist davon auszugehen, dass das Militär eine derartige Planung nicht so ohne weiteres akzeptiert hätte, da durch ein solches Tunnelsystem der Feind ungesehen in die Festungsstadt eindringen konnte. Man hätte mit Sicherheit den Einbau eines effizienten und damit teuren Sicherheitssystems gefordert, etwa den Einbau von Absperrungen und die Möglichkeit, die Tunnel fluten zu können. Der Bau der dafür notwendigen Wasserwerke und anderer Sicherheitsmaßnahmen hätte das Gesamtprojekt erheblich verteuert (freundliche Hinweise von Herrn Uwe Zinnow, Arbeitsgemeinschaft Festung Köln).

aber auch, dass die Stadt Köln seit den 1890er Jahren immer öfter gegen die strengen, die Entwicklung behindernden Auflagen und Beschränkungen der Festungsbehörden opponierte und versuchte, mit Baumaßnahmen dagegen zu handeln, wie etwa das Beispiel Südfriedhof zeigt, bei dem die Stadt 1898 nur Unterlagen zur Anlage der Grabfelder in Berlin einreichte, die Hochbauten aber verschwieg.

Man findet öfter in der Literatur den Hinweis, die Stadt habe vor dem Ersten Weltkrieg Abstand von dem Projekt genommen, da der Bau des Tunnels unter dem Rhein technisch zu aufwendig bzw. unmöglich gewesen wäre. Der Bau des Alten Elbtunnels in Hamburg (1907-1911) zeigt, es war technisch möglich und auch durchführbar. Auffallend ist, dass man nie von einer Stellungnahme der Festungsbehörde zu den Plänen der Kölner Untergrundbahn



Blick auf die gezeichnete südwestliche Kölner Neustadt zwischen Zülpicher und Luxemburger Straße mit ihrer Umwallung. Ausschnitt aus der Scheiner-Ansicht (1896). Eingezeichnet sind der Verlauf der geplanten U-Bahn mit Haltestellen an Stelle des Grabens und die kreuzenden Straßenbahnlinien (lila). Quelle: Köln im Flug durch die Zeit, 2008, Bearbeitung: A. Hess, 2020

Ausschnitte aus dem Leserbrief vom 22. 07. 1902 (in originaler Schreibweise):

(...) "An Stelle der heutigen Umwallung, nach deren Wegfall, eine breite und vornehme Ringstraße auszubauen, in ihrer mittleren Hälfte als Prachtstraße mit Anlagen, Springbrunnen, Spiel- und Ruheplätzen, bequemen Fuß-, Reit- und Fahrradwegen sowie zwei breiten Fahrstreifen und Vorgärten von den in angepassten Stilformen zu erbauenden Häusern mit Villen und Prachtbauten, - das dürfte eine durch die gegebenen Verhältnisse so nahe gelegte Lösung sein, daß deren Ausführung des Beifalles aller wohl sicher wäre. Da das Bedürfnis einer zweiten Ringbahn auf dieser Ringstraße der Zukunft unzweifelhaft sich einstellen wird, so liegt der Gedanke nahe, den für diesen Zweck wie geschaffenen Festungsgraben in seiner schönen und Breite und Tiefe zur Aufnahme einer Untergrundbahn beizubehalten, d.h. ihn erst nach dem Einbau eines geräumigen Tunnels mit schon jetzt ein-



Übersichtskarte von Köln 1914. Hervorgehoben sind die Eisenbahnlinien (Staatsbahn), einschließlich der 1906-10 erbauten Südbrücke, die Ring-U-Bahn in blau mit den wichtigsten Umsteigehaltestellen, die Häfen-Güterbahn in schwarz und die überregionalen Schnellbahnen der KBE: die Vorgebirgsbahn und die Rheinuferbahn in lila. Die Rheinuferbahn sollte in einer zweiten Phase über die Rampe an der Südbrücke in den Ringtunnel geführt werden.

Kartengrundlage: Plan der Stadt Köln (1914), bearbeitet durch A. Hess (2020)

zubauenden unterirdischen Bahnsteigen und Bahnhöfen einzudecken. Den überschüssigen Boden würde man leicht in den ausgekieserten Gruben außerhalb der Umwallung quitt. Der Tunnel müsste so beschaffen sein, daß ein Drei- bis

Vier- Geleisverkehr darin möglich wäre. Die zwei äußeren Geleise dienten für die in sich einen Ring bildende unterirdische Ringbahn, und die mittleren Geleise wären für den Anschluß des Güterbahnhofs Gereon an die Hafenanlagen, also für den schon jetzt bestehenden Umladeverkehr zu bestimmen. (...)

Im Zuge dieser Untergrundbahn können etwa 20 Bahnhöfe schon jetzt angeordnet werden, deren spätere Eröffnung je nach Bedürfnis erfolgt. Auf der Strecke des Festungsgrabens zwischen Krefelder Tor und Rhein sind zur Geradeverlegung der Ringbahnstrecken im Verhältnis geringe Mehrausgaben für Erdarbeiten usw. erforderlich. Auch auf dieser Strecke der Ringbahn ist in den mittleren Geleisen ein Anschluß des Güterbahnhofs Gereon mit der nördlichen Strecke des linken Rheinufers zu erstreben. Von offenkundigem Vorteil ist sicher auch die Einführung der spätern Rheinuferbahn nach Bonn, soweit Personenbeförderung in Betracht kommt, in die Ringbahn, während der Güterverkehr in die Mittelgeleise zum unmittelbaren Anschluß an Gereon geleitet wird. Nur müßte dann der Güterverkehr auch elektrisch werden, wohl auch auf der Bonner Strecke, oder er müßte doch am Oberländerufer wenigstens nach der unterirdischen Strecke, elektrisch übernommen werden.

Ferner empfiehlt es sich, die von der Stadt in Erwägung gezogene äußere Ringbahn, die, wenn ich recht orientiert bin, etwa im Zuge der heutigen Militär-Ringbahn geführt werden soll, längs der Rheinufer nördlich und südlich von Köln ebenfalls auf die Untergrundbahn überzuleiten, unter Benutzung ihrer Geleise. Es wird also ein für den Personenverkehr dringend zu wünschender Ringverkehr geschaffen und ferner wird ein direkter und bequemer Anschluß des doch bedeutenden äußeren Güterverkehrs auf den mittleren Gütergeleisen der Untergrundbahn nach Gereon erreicht. Zur sicheren Bewältigung eines solch bedeutenden Güterverkehrs, wie des hier zu erwartenden, dessen unterirdische Erledigung gar keine Bedenken hat, ist es unerlässlich, doppelte Gütergeleise auszuführen. Was sich übrigens im Festungsgraben durch senkrecht abfangen der inneren Böschung sehr bequem bewerkstelligen läßt. Alles dies hat man heute noch in der Hand, und man braucht vorläufig nur den Tunnel in Berücksichtigung weitesten Fernblickes in den vorhandenen Festungsgraben einzubauen.

An den Enden der Untergrundbahn können unterirdische Schleifen für die neue Ringbahn angebracht werden, welche sich unter den geradeaus ins Straßenniveau geführten Durchgangsstrecken der Ring- und Güterbahn usw. schließen und so dem eigentlichen Ring-Verkehr dienen. Die unterirdischen Zwischenräume, die sich zwischen den Schleifen

Fundsachen



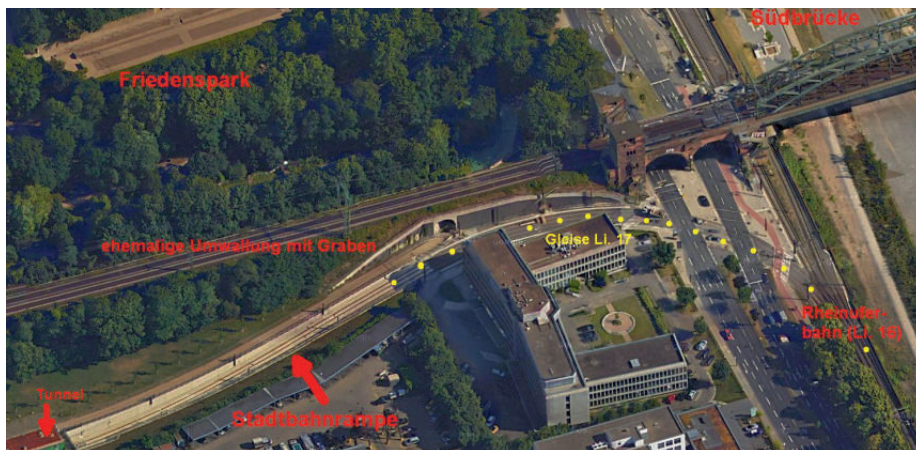
Ansicht eines der auch für Köln angedachten Eingangshäuschen zur darunter befindlichen Haltestelle der Untergrundbahn in Hamburg. Quelle: Hammonia und ihre U-Bahn, Hamburg 1986, S. 26

und den Durchgangsstreifen bilden, werden als Wagenbahnhöfe der neuen Ringbahn gebraucht. Die Durchführung der Ringbahnstrecken ins Straßenniveau würde außer dem Anschlusse der Rheinuferbahn nach Bonn und der äußeren städtischen Ringbahn noch eine Durchführung der Strecken auf festen Brücken über den Rhein als Hochbahn gestatten. Diese Brücke im Zuge der hier endenden Ringbahnstrecken werden sicher eher Bedürfnis werden, als solche im Zuge der Vororts-Ring- oder Gürtelstraßen in

weitem Bogen um Deutz herum vor Mülheim, Kalk und Poll vorbei. Immerhin dürfte dies Projekt noch in weiter Ferne sein und hauptsächlich von der Entwicklung des rechtsrheinischen Köln (Deutz und Poll) und seiner Nachbarstädte und Gemeinden abhängen. (...)

Bei der zu bauenden elektrischen Untergrundbahn ist natürlich auch eine bedeutend größere Geschwindigkeit durchführbar als bei solchen Bahnen im belebten Straßenniveau. Die störenden Schienen und Leitungen verschwinden und trotzdem kann man aller Orten einsteigen und blitzschnell nach Nord und Süd gelangen. Der elektrische Betrieb gestaltet auch eine Reinhaltung der Luft im Tunnel. (...) Die Bahnhöfe werden mit kleinen Schutzhäuschen über den oberirdisch auszubauenden Treppen-Auf- und Abgängen in Verbindung mit zweckmäßig unterirdisch angeordneten Bedürfnisanstalten u.s.w. ausgestattet. Die Bahnhöfe münden rechts und links der Strecken oben in den Anlagen und sind je nach der Verkehrsrichtung getrennt." (...)

Im Dezember 2015 wurde die zweite Baustufe der Nord-Süd-Stadtbahn in Betrieb genommen. Seitdem verkehrt die Linie 17 von der Haltestelle Severinsstraße unter der Bonner Straße bis zum Bonner Wall und verschwenkt dort nach Osten, um nun südlich der 1898 angelegten Hafengebäude bzw. dem Damm zur Südbrücke (1906-10) - parallel zur ehemaligen Umwallung - über die Rampe und anschließende Troglage bis zum Rheinufer zu fahren. Dieser Streckenverlauf einschließlich der Rampe folgt - wenn auch südlich der alten Umwallung bzw. des Grabens - der damaligen U-Bahnplanung.



Luftbild des südlichen Abschnitts der Stadtbahnstrecke der Linie 17 von der Tunnelrampe bis zum Rheinufer. Quelle: GoogleLuftbild, bearbeitet A. Hess, 2020

Ring-Untergrundbahn mit Gütergleisen im Tunnel

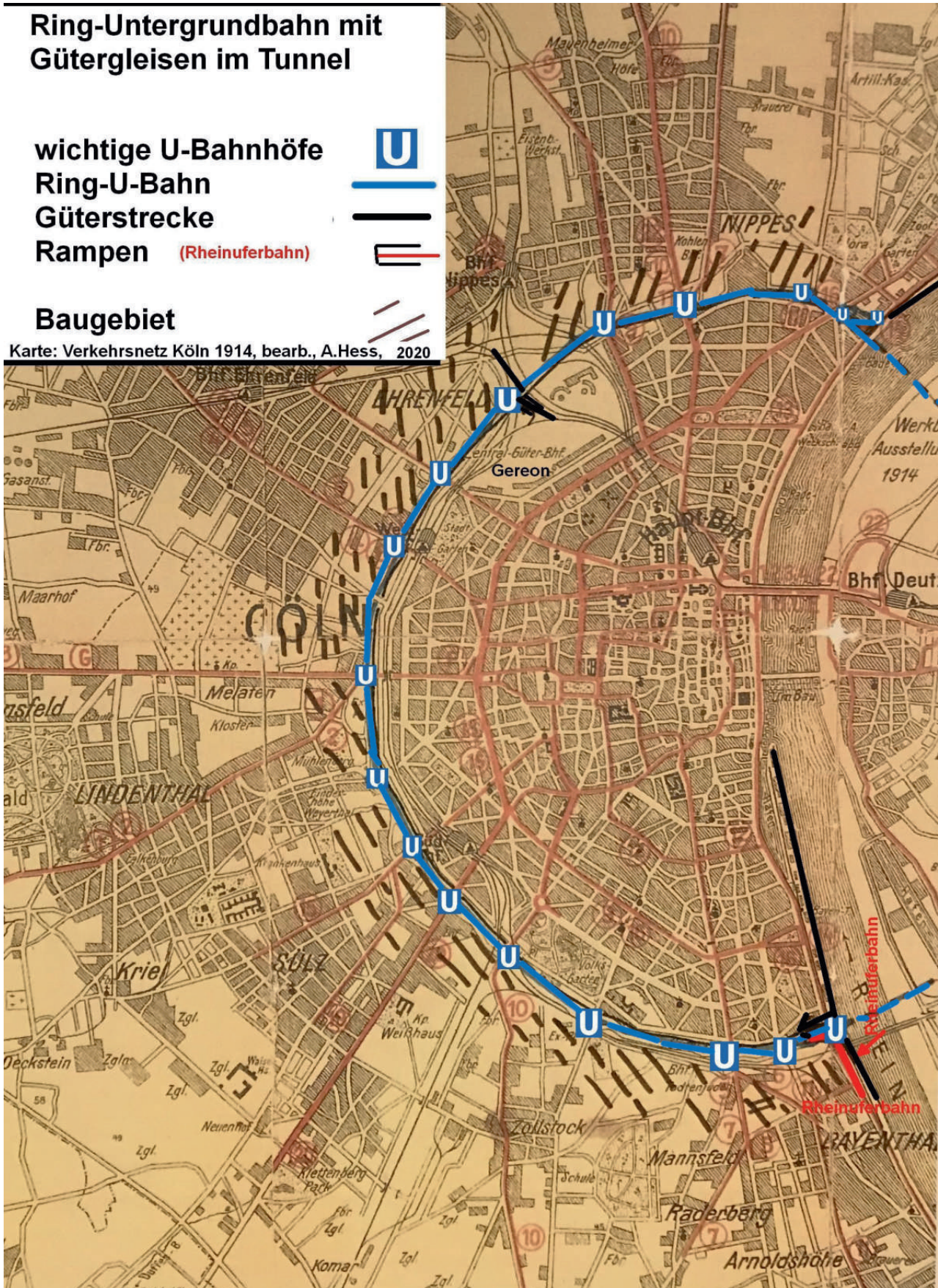
wichtige U-Bahnhöfe
 Ring-U-Bahn
 Güterstrecke
 Rampen (Rheinuferbahn)



Baugebiet



Karte: Verkehrsnetz Köln 1914, bearb., A.Hess, 2020



Projektierte Ring-Untergrundbahn mit Güterbahn und möglichen Erweiterungen über den Rhein als Hochbahn. Kartengrundlage: Verkehrsplan Köln 1914, bearbeitet von Alexander Hess, 2018/2020