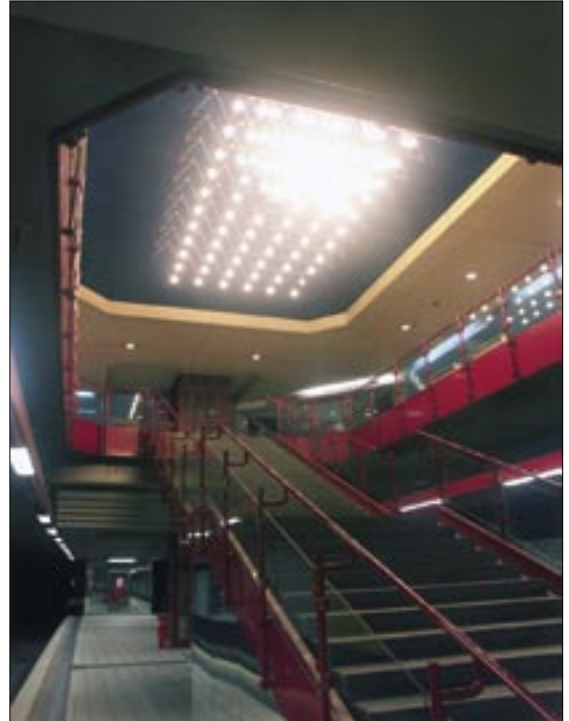


_ Weiterer Stadtbahnbau

Die Anpassung an die neuen Baurichtlinien des Landes verzögerten unterdessen Anfang der siebziger Jahre die Kölner Stadtbahnplanungen mit bis dahin deutlich niedrigeren Ausbaustandards. Kurz vor Vollendung der Ausbaustufen Innenstadt und Nord war in Köln damit zunächst unklar, welche der projektierten Baustufen als nächste folgen sollte. Da die gewünschten Strecken im Bereich der Innenstadt sowie der daran anschließenden linksrheinischen Ausfallstraßen sehr eng verzahnt, aber noch nicht vollständig durchgeplant waren, fiel die Wahl auf die rechtsrheinische Strecke in Kalk, welche in Hinblick auf ihre Trassenführung unstrittig war. Zwischen 1976 und 1983 entstand hier im Rahmen der Ausbaustufe Ost die Tunnelstrecke zwischen Deutz, Kalk und Höhenberg bzw. Vingst, an welche die beiden auf unabhängigem Gleiskörper liegenden Vorortbahnen nach Bensberg und Königsforst anschließen. Bestandteil der Ausbaustufe Ost war der Ausbau der Deutzer Brücke sowie der Station Heumarkt am linken Rheinufer. Im selben Zeitraum erhielt 1981 die Severinsbrücke als letzte Kölner Rheinbrücke einen kreuzungsfreien eigenen Bahnkörper und eine Streckensignalisierung. Damit werden seitdem alle drei Kölner Rheinquerungen nach U-Bahn-Standard befahren. Die linksrheinische unterirdische Fortsetzung der Ost-West-Strecke vom Heumarkt bis zur Universitätsstraße wurde bislang zurückgestellt, auch wenn sie immer wieder auf der politischen Tagesordnung stand. Derzeit entsteht zusammen mit dem Nord-Süd-Tunnel am Heumarkt ein unterirdischer Kreuzungsbahnhof mit einer eigenen Ebene für die Ost-West-Strecke. Als reine Bauvorleistung kann diese aber bis auf weiteres noch nicht von der Stadtbahn benutzt werden.



U-Bahn Ehrenfeld (Piusstraße)



U-Bahn Ehrenfeld (Äußere Kanalstraße)