Hochbahn der Kölner Verkehrsbetriebe

Schlagwörter: Straßenbahn
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege
Gemeinde(n): Köln
Kreis(e): Köln
Bundesland: Nordrhein-Westfalen

Die Straßenbahnlinie der "Gürteltrasse" verläuft im Abschnitt parallel der Eckewartstraße in Köln-Mauenheim als Hochbahn über eine öffentliche Grünfläche (2016).
Fotograf/Urheber: Martina Gelhar

Die Kölner Hochbahn – eine Zeugin des Verkehrskonzepts der 1960er/70er Jahre

Zwischen Parkgürtel (Haltestelle Nussbaumerstraße) und der Mülheimer Brücke wurde 1974 durch die Kölner Verkehrs Betriebe KVB die 5,9 km lange Hochbahn in Betrieb genommen, um den Kölner Norden verkehrstechnisch besser über die gleichzeitig eröffnete neue U-Bahn unter der Neusserstraße mit der Innenstadt zu verbinden.

Die Hochbahn wurde verkehrsplanerisch im Zusammenhang mit dem damals vorgesehenen 4-streifigen Ausbau der Gürtelstraße zwischen der Kreuzung mit der Bundesautobahn A 57 in Ehrenfeld und der Mülheimer Brücke konzipiert.
Hinter diesem Straßenbau stand das zeitgenössische Verkehrskonzept der autogerechten Stadt, das vor dem Hintergrund der heutigen Verkehrs- und Umweltprobleme in den Innenstädten nur schwer zu verstehen ist. Zu Beginn der 1970er Jahre jedoch war die zunehmende Individualmotorisierung der Ausdruck des Wirtschaftswunders und eines gesellschaftlichen Wandels nach dem Zweiten Weltkrieg, der sich städtebaulich in Eigenheimsiedlungen am Rand der Städte und großzügigen Verkehrsinfrastrukturen manifestierte. Dazu gehörte gleichzeitig auch der Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs. Die Kölner Verkehrsbetriebe vermeldeten daher 1974 stolz, dass Köln nun mit 20,4 km das längste U- und Hochbahnnetz unter den deutschen Städten hätte, die erst nach dem Zweiten Weltkrieg mit dem Bau von U-Bahnen begonnen haben (www.kvb.koeln).

Heute ist die Hochbahn in die Jahre gekommen und müsste baulich saniert werden. Die damit verbundenen hohen Kosten haben bereits Diskussionen um einen Abriss und eine Streckenführung als Straßenbahn angestoßen, die auf einem nun als Fahrradschnellweg ausgebauten 2-spurigen Gürtel fahren könnte. Dahinter stehen Bemühungen, aus Umweltschutzgründen die Verkehrsdichte auch in den Innenstadtrandlagen zu verringern.
Aus kulturlandschaftlicher Sicht ist die Hochbahn damit einerseits symbolisch für die Verkehrsplanung der 1960er und 1970er Jahre, andererseits für das städtebauliche Randwachstum jener Zeit, das sich in der Notwendigkeit ausdrückte, den Kölner Norden besser an den öffentlichen Personennahverkehr anzuschließen. Historisch ist die Hochbahn insofern, als man heute eine solche Trassenkonstruktion nicht mehr in gleicher Weise erbauen würde.

Übrigens: Für den Bau der Hochbahn mussten zu Beginn der 1970er Jahre die auf der Fläche befindlichen Kleingärten der

Kleingartenanlage „Nippeser Tälchen“ zwischen Merheimerstraße und Neusserstraße weichen.

(Martina Gelhar, LVR-Abteilung Kulturlandschaftspflege, 2018)

Internet

www.kvb.de: KVB-Geschichte von 1950 bis 1984 (abgerufen am 27.08.2018)

Hochbahn der Kölner Verkehrsbetriebe

Schlagwörter: Straßenbahn
Ort: 50733 Köln - Nippes
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege
Erfassungsmaßstab: i.d.R. 1:5.000 (größer als 1:20.000)
Erfassungsmethoden: Literaturauswertung, Geländebegehung/-kartierung
Historischer Zeitraum: Beginn 1974
Koordinate WGS84: 50° 58 19,19 N: 6° 56 55,52 O / 50,972°N: 6,94876°O
Koordinate UTM: 32.355.984,77 m: 5.648.714,05 m
Koordinate Gauss/Krüger: 2.566.683,41 m: 5.648.960,26 m

Empfohlene Zitierweise

Urheberrechtlicher Hinweis: Der hier präsentierte Inhalt ist urheberrechtlich geschützt. Die angezeigten Medien unterliegen möglicherweise zusätzlichen urheberrechtlichen Bedingungen, die an diesen ausgewiesen sind.

Empfohlene Zitierweise: Martina Gelhar, 2018, „Hochbahn der Kölner Verkehrsbetriebe“. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL: https://www.kuladig.de/Objektansicht/KLD-283506 (Abgerufen: 4. Dezember 2025)

Copyright © **LVR**