

durch politischen Druck wurde in neunziger Jahren der Weg zur Weiterentwicklung eines einheitlichen Bahnnetzes verlassen. Im Dezember fasste der Aufsichtsrat der Verkehrsverbände in Umsetzung eines Auftrages der Stadt den Beschluss, das Kölner S-Bahnnetz in zwei Bereiche zu teilen. Das Nord-Süd-System sollte mit Stadtbahnwagen bedient werden und hier langfristig die meisten Bahnsteige auf die Höhe angehoben werden. Für die in Ost-West-Richtung verlaufenden Strecken sollten Fahrzeuge beschafft werden, die einen niveaugleichen Einstieg an hohen Bahnsteigen erlaubten. Da es nur eine Linie als „Netzwechsel“ in Form der Linie 9 von Königsforst nach Chorweiler gab, hielten sich die Änderungen im Liniennetz in Grenzen. Die linienmäßige Trennung der Netze erfolgte im September 1994. Da die am Markt befindlichen Niederflurwagen die Kölner Bahnsteighöhe von 35 cm nicht passend waren, musste ein entsprechendes Fahrzeug erst entwickelt werden. Korrekterweise handelt es sich bei eigentlich um einen Mittelflurwagen, auf diese Kategorisierung wurde jedoch aus Gründen der Werbewirksamkeit verzichtet. Seit 1994 bis heute sind nicht nur größere Stückzahlen Niederflurwagen, sondern auch daraus abgeleitete Hochflurwagen angeschafft worden, die es ermöglichten, die letzten konventionellen Achtachser bis 2006 komplett außer Betrieb zu nehmen. Während im Ost-West-Netz die noch vorhandenen Haltestellen mit 35 cm hohen Bahnsteigen ausgerüstet wurden, erfolgte im Nord-Süd-Netz vielfach eine Erhebung auf 90 cm. Abgesehen von Stationen, an denen dies technisch nicht machbar war, verhinderten städtebauliche Bedenken sehr häufig eine Erhebung. Dies brachte erneut die Diskussion zum Thema Bahnsteighöhen in Gang, die im Jahre 2000 in einem über-

Endstation Königsforst Ende der achtziger Jahre. Noch fahren die Achtachser, die 35 cm hohen Bahnsteige erlauben aber später in die Kölner Niederflurwagen einen weitgehend niveaugleichen Einstieg.

Mit diesen Plakaten warb die KVB im Jahre 1995 für den Einsatz der ersten Niederflurwagen vom Typ K4000 auf der Ost-West-Strecke Junkersdorf – Bensberg.

stürzten Stadtratsbeschluss mündete, das Gesamtnetz auf niederflurige Fahrzeuge umzustellen. Die Fachleute rechneten der Politik jedoch vor, dass die Umsetzung des Beschlusses nicht nur teuer würde, sondern auch zu erheblichen betrieblichen Konsequenzen führen würde. 150 Kanten von Hochbahnsteigen müssten auf eigene Kosten abgesenkt werden (was z.T. wegen der Technik darunter gar nicht möglich war) und die durchgehenden Verbindung mit Bonn aufgegeben werden, da hinter der Stadtgrenze Hochflurbahnsteige Standard waren.

#### Ausweitung des Niederflurbetriebes

Im Dezember 2001 wurde der ursprüngliche Beschluss den Realitäten angepasst, die Vorlage hierzu hatten die Verkehrsbetriebe erarbeitet. Vorgeschlagen wurde eine erneute Abspaltung eines Netzteiles für Niederflurtechnik durch eine Teilung des Nord-Süd-Verkehrs. Die Niederflurlinien sollten dabei über die Ringstrecke verkehren, die Hochflurlinien durch den Innentunnel. Ver-



bunden mit dieser Netzreform war allerdings der Verzicht auf Direktverbindungen zwischen der Nordstadt und der Innenstadt. Stattdessen wurden am Ebertplatz verbesserte Umsteigemöglichkeiten geschaffen. Mit dieser Aufteilung konnte auf zahlreichen Strecken auf eine Anhebung von Bahnsteigen verzichtet werden, diese zweifellos vorhandenen betrieblichen Vorteile bedingten aber zum Teil erhebliche Nachteile für die Fahrgäste in Form zusätzlicher

