

Ost-West-Achse in Köln: Soll mit Halbwahrheiten Abstimmung beeinflusst werden?

Am 14.4.24 führte die KVB AG gemäß einem von der CDU-Fraktion herbeigeführten Beschluss des Kölner Stadtrats Testfahrten mit Langzügen (3 gekuppelte 4500er) zwischen Deutzer Freiheit und Neumarkt durch, die der Öffentlichkeit, vor allem aber den Entscheidungsträgern, vor Augen führen sollten, wie Langzüge den übrigen Verkehr in der Innenstadt und außerdem das Stadtbild beeinträchtigen. Hintergrund ist die Mitte des Jahres anstehende Ratsentscheidung darüber, ob die Bahnen der Ost-West-Achse zwischen Aachener Weiher und Deutzer Brücke weiterhin oberirdisch verkehren oder in einen bis nahezu 30 m tiefen Tunnel verlegt werden, siehe Nachrichtenblatt 2/23. Bei beiden Versionen soll die längst überfällige Kapazitätserhöhung durch den Einsatz von Langzügen erfolgen.



Langzug-Test der KVB am 14.4.24: drei gekuppelte Stadtbahnwagen der 4500er Reihe in der Cäcilienstraße. Weder ist der Verkehr zusammengebrochen noch haben die „Monsterbahnen“ die städtebauliche Ästhetik beeinträchtigt! Foto: Klaus Groß

Kein Chaos durch Langzüge

Diese Testfahrten haben offenbar nicht das Ergebnis gebracht, das sich die Initiatoren erhofft hatten: obwohl es ein verkaufsoffener Sonntag war und auf dem Neumarkt Zirkus Roncalli gastierte, und somit mehr als üblicher Sonntagsverkehr in der City herrschte, brach der Verkehr in der Innenstadt eben nicht zusammen. Vermutlich haben die meisten Fußgänger beim Queren der Bahntrasse nicht einmal gemerkt, dass die Langzüge länger brauchen, bis sie den Überweg geräumt haben; querenden motorisierten Verkehr gibt es auf dem Abschnitt ja kaum! Und dass die angeblichen „Monsterbahnen“ die städtebauliche Ästhetik auf der Cäcilienstraße in irgendeiner Weise beeinträchtigt hätten, konnten weder der Autor dieser Zeilen noch die, mit denen er sich darüber ausgetauscht hat, feststellen!

KVB: Langzüge möglicherweise nicht genehmigungsfähig

Also mussten die Gegner der oberirdischen Variante der Innenstadtquerung auf der Ost-West-Achse – das sind vor allem CDU, FDP und der KVB-Vorstand – nachlegen. Am 6.5. vermeldete die Lokalpresse, die KVB AG habe die Genehmigungsfähigkeit der Langzüge für den Innenstadtverkehr an der Oberfläche als Problem dargestellt. Dazu muss man wissen, dass die Bau- und Betriebsordnung für Straßenbahnen (BOStrab) für Bahnen, die am Straßenverkehr teilnehmen, als maximale Zuglänge 75 m zulässt. Allen Verantwortlichen bei der KVB AG muss von vornherein bewusst gewesen sein, dass der Einsatz von Langzügen mit einer Gesamtlänge von 85 – 90 m, wie er zur Kapazitätserhöhung für beide Varianten (Oberfläche/Tunnel) fest eingeplant ist, eine Sondergenehmigung der technischen Aufsichtsbehörde erfordert; in diesem Fall ist das das Regierungspräsidium Düsseldorf.

Genehmigungsprobleme jahrelang geleugnet

Nachdem vor Jahren die Planungen für den Einsatz solcher Langzüge publik geworden waren, haben PRO BAHN-Aktive bei den jährlichen Treffen mit KVB-Managern regelmäßig mit Nachdruck nach den Aussichten für eine solche Ausnahmegenehmigung gefragt. Und beinahe gebetsmühlenartig kam die Antwort, man habe in Düsseldorf vorgefühlt und es gebe überhaupt kein Problem mit der Genehmigung – auch nachdem die PRO BAHNER darauf hingewiesen haben, dass eigene Quellen anderes besagten!

Genehmigungsprobleme nicht auf City beschränkt

Auf einmal stellt nun eine KVB-Sprecherin die Genehmigungsfähigkeit öffentlich als Problem dar, aber nur für den Bereich der Innenstadt, also zwischen Aachener Weiher und Deutzer Brücke! Dabei weist gerade die Aachener Straße westlich des Aachener Weihers etliche Ampel-gesicherte Kreuzungen zwischen Individualverkehr und Stadtbahn auf. Und das sind genau die Stellen, an denen die Stadtbahn am Straßenverkehr teilnimmt, genauso, wie an mehreren Stellen in der Innenstadt. Und bei dieser Straßenverkehrs-Teilnahme auf der Aachener Straße wird es sowohl bei der oberirdischen City-Querung als auch beim Innenstadt-Tunnel bleiben! Anders als in der Kölner City werden in der Aachener Straße mit der Universitätsstraße/Inneren Kanalstraße und dem Stadtwaldgürtel/Melatengürtel Straßen mit sehr hohem Verkehrsaufkommen gekreuzt. Beim Gürtel kommt hinzu, dass hier die Stadtbahnlinie 13 ebenerdig gequert wird, wo die Stadtbahnen der Ost-West-Achse wegen der Weichen vor und hinter der Kreuzung und wegen der Kreuzung selbst langsam fahren müssen. Gerade da würden die Langzüge die Zeit zum Räumen der Ampelkreuzung zuungunsten des querenden Verkehrs verlängern. Solche kritischen Situationen gibt es, auch dank der vollzogenen Verkehrsberuhigung auf den Ringen, in der Innenstadt nicht!

KVB: Mit Halbwahrheiten Stimmungsmache für Tunnel

Damit sind die Äußerungen der KVB-Sprecherin bestenfalls Halbwahrheiten, die offenbar allein das Ziel haben, die Öffentlichkeit und wankelmütige Politiker zu einer Entscheidung für den Tunnel zu beeinflussen! Es bleibt zu hoffen, dass die Kölner Ratsmitglieder besser informiert sind und dieses unlautere Spiel durchschauen! Leider verschweigen sowohl die Tagespresse als auch das öffentlich-rechtliche Fernsehen die Tatsache, dass seitens der KVB AG mit unsauberen Mitteln Stimmungsmache betrieben wird! So bleibt kritischen Fahrgästen allein die Möglichkeit, auf diesem Wege ein bisschen Gegen-Öffentlichkeit herzustellen!

Dieser Text wird im Nachrichtenblatt 2/2024 erscheinen und wurde aufgrund der Aktualität vorab veröffentlicht.

Verfasser: Prof. Dr. Klaus Groß