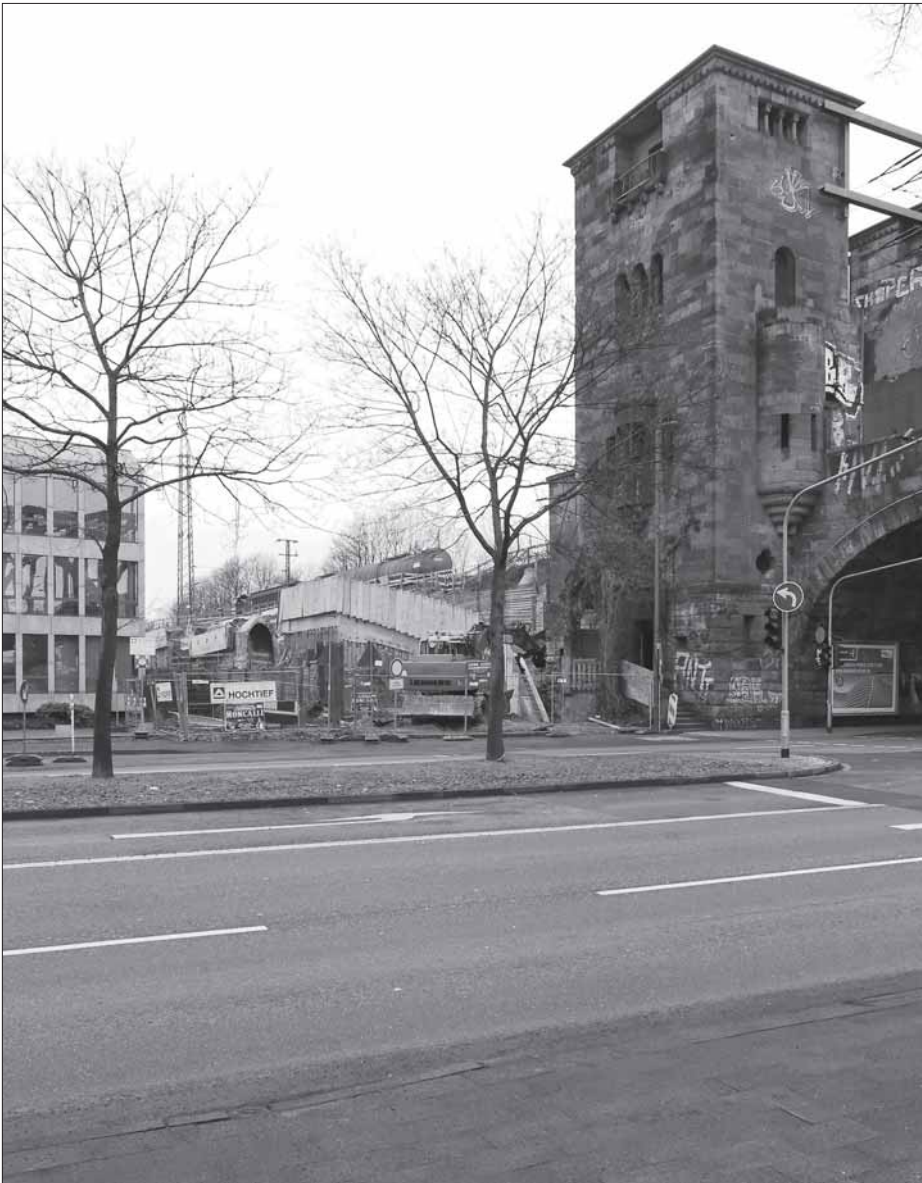


Stadtbahn quert Rheinuferstraße

Zukünftiger Bahnübergang schlägt hohe Wellen

Das Thema ist ein Dauerbrenner in der Kölner Politik und der Lokalpresse: Die zukünftige niveaugleiche Querung der zweiten Baustufe der Nord-Süd-Stadtbahn mit der Rheinuferstraße in Höhe der Südbrücke. Zwar quert die Linie 16 die Rheinuferstraße wenige hundert Meter weiter nördlich am Ubierring schon heute, doch werden durch den Ersatz der dortigen verkehrshängigen Signalsteuerung durch einen absoluten Vorrang für die Stadtbahn am neuen Kreuzungspunkt in Zukunft lange Staus befürchtet. Mit zeitweise nahezu wöchentlicher Wiederholung an exponierter Stelle hielt besonders der „Kölner Stadt-Anzeiger“ das Thema über Monate konsequent am köcheln.



Stein des Anstoßes: Unmittelbar neben den Brückentürmen der Südbrücke erreicht die zweite Baustufe der Nord-Süd-Stadtbahn das Rheinufer. Die Rheinuferstraße wird an dieser Stelle zukünftig niveaugleich gequert.

Fotos: Christoph Groneck

Zunächst ein kurzer Blick auf die Fakten: Die zweite Baustufe der Nord-Süd-Stadtbahn zwischen dem zukünftigen Tunnelbahnhof Bonner Wall sowie der bestehenden oberirdischen Stadtbahnstation Schönhauser Straße verläuft weitgehend über die Trasse der ehemaligen Hafentram zum Rheinauhafen. Im Anschluss an den ni-

veaugleichen Abzweig im Nord-Süd-Tunnel entsteht aktuell ein 519 m langer unterirdischer Abschnitt in offener Bauweise. Dieser unterquert die Alteburger Straße und taucht anschließend parallel zur Eisenbahnstrecke in Richtung Südbrücke an die Oberfläche auf. Unmittelbar westlich der Rheinuferstraße rücken Stadtbahn und

hoch liegende Eisenbahn so eng aneinander, dass am Bahndamm eine neue Stützwand erforderlich wird. In einem engen 65 m-Bogen quert die Stadtbahn anschließend die Rheinuferstraße. Die Querung wird als signalisierter, unbeschränkter Bahnübergang mit Vorrang für die Stadtbahn ausgeführt. Unmittelbar dahinter schließen die vorhandenen Gleise der Linie 16 an.

Straßentunnel, Stadtbahntunnel, Sechsspurigkeit?

Im Angesicht des zunehmenden öffentlichen Drucks gegen die niveaugleiche Stadtbahnquerung wurden im vergangenen Jahr vielerlei alternative Planungen erörtert. Wirklich überzeugen konnte keine. Die Kosten für den Bau eines Tunnels entweder für die Stadtbahn oder den Autoverkehr stehen mit einer Größenordnung von 60 Millionen Euro in keinem vernünftigen Verhältnis zum Nutzen, zumal frühzeitig klar war, dass die Stadt dafür keinerlei Zuschuss des Landes oder des Bundes zu erwarten hätte. Mit der Forderung nach einem vollständigen Verzicht auf den Stadtbahnvorrang lief die Autolobby ebenfalls vor die Wand: Diesbezüglich ließen die Fördermittelgeber durchblicken, dass bei einer Fahrzeitverlängerung der Stadtbahn der volkswirtschaftliche Nutzen des ganzen Projektes neu durchgerechnet werden müsse; und bei negativem Ausgang müsse die Stadt Köln dann eben Zuschüsse in dreistelliger Millionenhöhe zurückzahlen. Bisher schafft man im Angesicht immer weiter steigender Baukosten mit Mühe und Not noch einen Kosten-Nutzen-Faktor von knapp über 1,0, so dass die Gefahr durchaus gegeben wäre.

Ins Gespräch gebracht wurde auch eine sechsspurige Aufweitung der Rheinuferstraße, um bei der Kreuzung von Stadtbahnen genügend Rückstauraum freihalten zu können. Dieser an sich recht pragmatische Vorschlag krankt allerdings daran, dass dafür etwa 150 schöne stattliche Straßenbäume gefällt werden müssten.

Komplett übergangen wird von vielen Befürwortern einer Tunnellösung, dass die



Blick auf die unlängst neu gebaute Haltestelle Schönerhauser Straße. Bei Umsetzung der inzwischen verworfenen Stadtbahn-Tiefelage hätte sie wieder abgerissen werden müssen.



Wenige hundert Meter südlich der zukünftigen Querung wird die Rheinuferstraße einspurig. Diese Engstelle dürfte sicherlich bedeutender sein als eine Sperrzeit-optimierte Stadtbahn-Kreuzung.

Nord-Süd-Stadtbahn zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse im gesamten Kölner Süden gebaut wird. Völlig ungeniert wird von einem weiter steigenden Kraftfahrzeugaufkommen auf der Rheinuferstraße fabuliert. Einflussreiche Persönlichkeiten polemisieren, dass der Kölner Süden durch die Stadtbahnquerung von der Außenwelt regelrecht abgeschnitten würde. Nimmt man diese Zeitgenossen ernst, so stellt sich eine ganz banale Frage: Wofür investiert man eigentlich mehr als eine Milliarde Euro in eine neue Stadtbahnstrecke, wenn in deren Zielgebiet dann anschließend noch mehr Autos fahren als vorher?

Fakt ist, dass der Kölner ÖPNV in den südlichen Stadtteilen aufgrund der wesentlich grobmaschigeren Schienenanbindung heute wesentlich geringere Marktanteile erreicht als in vergleichbaren Stadtteilen mit guten Stadtbahnverbindungen. Genau daran soll die Nord-Süd-Stadtbahn auch etwas ändern. Und genau deshalb erscheint es auch absurd, parallel dazu einen zweistelligen Millionenbetrag zur Förderung des Autoverkehrs in Richtung Stadtzentrum auszugeben.

Linie 15 bis Rodenkirchen?

Neben der Fundamentaldiskussion um die Querung an sich speisen sich Befürchtungen der Staupessimisten auch aus dem zukünftigen Angebot auf der Stadtbahnstrecke. Aktuell verkehrt die Linie 16 montags bis freitags den ganzen Tag über alle zehn Minuten. Darüber hinausgehende Verstärkerfahrten entlang der zukünftigen Nord-Süd-Stadtbahn waren in früheren Stadien der Planung zwischen den Haltestellen Reichenspergerplatz und Marktstraße vorgesehen. Es zeichnet sich aber inzwischen ab, dass zumindest in den Hauptverkehrszeiten der Takt der Linie 16 auch weiter südwärts zumindest bis Rodenkirchen ver-

dichtet werden muss. Schon heute stößt das Angebot stellenweise an seine Kapazitätsgrenze, und durch die enormen Fahrzeitverkürzungen resultierend aus dem Nord-Süd-Tunnel sind erhebliche weitere Fahrgastzuwächse absehbar.

Nun würde eine Verdichtung der Linie 16 bis Rodenkirchen oder gar Sürth dazu führen, dass in den Spitzenzeiten am zukünftigen Bahnübergang Rheinuferstraße sogar alle fünf Minuten pro Richtung eine Stadtbahn queren würde. Diese „Horrorvision“ der Autolobby ließ den Vorschlag reifen, statt einer Verdichtung der Linie 16 doch künftig in den Hauptverkehrszeiten auch die Linie 15 nach Rodenkirchen fahren zu lassen. Kleiner Schönheitsfehler der Idee: Aufgrund der unterschiedlichen Wagenbodenhöhen müssten dafür alle Stationen zwischen Schönerhauser Straße und Rodenkirchen zusätzlich zu den vorhandenen Hochbahnsteigen auch (wieder) 35 cm hohe Bahnsteige bekommen, und man bräuchte zusätzliche Niederflurbahnen, die heute nicht vorhanden sind. Ein wirklich großer Schönheitsfehler findet sich jedoch wiederum in einem strukturellen Zusammenhang. Man baue einen Tunnel, und führe dann anschließend die eigentlich für ihn bestimmten Bahnen künstlich um ihn herum? Fahrzeitverlängerung, zusätzlicher Wagenbedarf, eventuell sogar eine Taktverdünnung im Tunnel und dann auch noch ein erheblicher Umbauebedarf an den Haltestellen sollten eigentlich Argumente genug gegen eine solche Lösung sein, auch wenn sich vielleicht der eine oder andere Direktfahrer zwischen Rodenkirchen und den Ringen freuen würde.

Auch in diesem Zusammengang stellte letztendlich der Zuschussgeber in Form des NVR klar, dass derartige Gedankenspiele nicht unbedingt förderlich sein könnten. Bei einem Ersatz der Verstärkerfahrten der Li-

nie 16 durch eine Verlängerung der Linie 15 sei bitteschön auch der Kosten-Nutzen-Faktor der Nord-Süd-Stadtbahn neu auszurechnen. „Es besteht die begründete Annahme, dass [...] sich die Maßnahme nicht mehr wirtschaftlich darstellen würde. Damit wäre der Investitionsmaßnahme Nord-Süd-Stadtbahn Köln die Fördergrundlage entzogen.“

Wie geht es weiter?

Im November 2010 wurde nach langer kontroverser Diskussion beschlossen, Vorleistungen dafür zu schaffen, dass ein Straßentunnel zu einem späteren Zeitpunkt bei Bedarf unter der Stadtbahn her gebaut werden kann. Allerdings: Bereits die Vorleistungen für den Straßentunnel kosten 5 Millionen Euro...

Zum Zweiten wird aller Voraussicht nach die Planung für die Lichtsignalanlagensteuerung angepasst, mit dem Ziel, die Einschränkungen für den Autoverkehr zu reduzieren. Dafür wird hingenommen, dass stadteinwärts fahrende Bahnen an der Haltestelle Schönerhauser Straße je nach Bedarf der Signalschaltung eine zusätzliche Wartezeit abstehen müssen. Da diese Bahnen jedoch sowieso an der Station halten und damit kein Zwangshalt auf freier Strecke erforderlich wird, erscheint diese Einschränkung als gangbarer Kompromiss. Bahnen stadtauswärts sollen stets freie Fahrt erhalten.

Ob damit die Diskussion nun beendet ist? Man wird sehen. Auf der anderen Seite gab es ähnliche Befürchtungen auch nach der Verlängerung der Linie 3 bis Mengenich – diese quert bekanntlich seitdem niveaugleich die Militärringstraße. Nach der Inbetriebnahme der Stadtbahn wurde es dann um das Thema schnell sehr ruhig. Denn: es funktioniert! chg