

## Mitteilung

### Ost-West-Achse zwischen Wunsch und Wirklichkeit

**Köln, den 30. April 2024**

Beobachtungen und Gedanken zum BDA-Montagsgespräch im April

Am 15. April fand im Domforum eine sehr gut besuchte Veranstaltung des BDA, des Bund Deutscher Architektinnen und Architekten, mit dem Thema „Ost-West-Achse: Oben oder Unten?“ statt. Im ersten Teil der Veranstaltung stellten die Planer vor allem die Visualisierungen der geplanten Platz- und Straßengestaltungen vor. Angesichts der Darstellungen von Heumarkt, Neumarkt und Rudolfplatz gerieten viele der anwesenden Stadtplaner und Architekten ins Schwärmen, zeigten sie doch eine schöne neue Welt, die mit der heutigen Situation nur wenig gemein hat. Erwartungsgemäß gestattete dabei die Tunnellösung mehr Gestaltungsmöglichkeiten des Straßenraums als bei der oberirdischen Schienenführung, vor allem beim Neumarkt, beim Rudolfplatz und bei den untertunnelten Straßenzügen.

Eine Teilnehmerin auf dem Podium machte zwar darauf aufmerksam, dass dieses Projekt seinerzeit ins Leben gerufen wurde, um die ÖPNV-Leistungsfähigkeit der Ost-West-Achse zu erhöhen und nicht aus stadtgestalterischen Gründen. Ob dieser Hinweis bei dem anwesenden Publikum ankam, darf gleichwohl bezweifelt werden: Die meisten Wortmeldungen bezogen sich nämlich auf die städtebaulichen und eben nicht auf die verkehrlichen Aspekte.

Auch der Hinweis, dass bei der Tunnellösung gegenüber der Oben-Bleiben-Variante eine sehr geringe Leistungssteigerung zu einem sehr späten Zeitpunkt mit sehr viel Geld erkaufte werde, hatte es schwer, Gehör zu finden. Hierzu entgegnete ein Podiumsteilnehmer, dass, wenn das Fördergeld nicht nach Köln käme, es nach München ginge und für Köln verloren sei.

In der Veranstaltung spielte offensichtlich das Geld nur eine untergeordnete Rolle und es entstand irgendwie der Eindruck, als handele es sich um eine Art Lottogewinn, den man nicht liegenlassen dürfe.

Hilferuf der KVB

Allerdings schlug bereits einen Tag nach der Veranstaltung die harte Wirklichkeit erbarmungslos zu. Eine große Kölner Tageszeitung berichtete von einem internen Strategiepapier der KVB. In einer „Maßnahmenliste zur Erweiterung des Kölner Stadtbahnnetzes“ werden 11 Projekte aufgelistet, darunter die Kapazitätserweiterung der Linie 1 durch Langbahnen und die Verlängerung der Gürtellinie 13. Von den 11 Projekten blieben allerdings nur 3 übrig, mehr könne sich die KVB den eigenen Angaben zufolge nicht mehr leisten. Damit meldete sich die KVB gewissermaßen bei der so genannten Verkehrswende ab.

Überraschend ist das keineswegs. Auch bei den schon länger existierenden Leistungsausdünnungen beim Fahrbetrieb dürfte sich die KVB finanziell über jede Bahn freuen, die nicht in Betrieb ist und keine Betriebskosten verursacht.

Auch vom Bund ist nicht viel zu erwarten. Die Finanzierung des Deutschlandtickets ist nach 2024 nicht gesichert und weitere Einsparungen beim öffentlichen Verkehr dürften bei den kommenden Haushaltsberatungen nicht unwahrscheinlich sein.

schöne neue Welt oder hässliche Realität

Auf der einen Seite lockt eine schöne neue Welt mit dem Umbau der Ost-West-Achse und auf der anderen Seite starrt uns die hässliche Realität des ÖPNVs und der leeren Kassen an. Selten ist die Diskrepanz zwischen Wunsch und Wirklichkeit größer gewesen.

Vor diesem Hintergrund hat die derzeitige Diskussion etwas Irreales, etwas Traumhaftes. Viele schwelgen in Visionen und nur wenige können oder wollen die „Zeichen an der Wand“ sehen.

Jetzt könnte ein Blick auf die ursprüngliche Aufgabenstellung hilfreich sein und zur Klarheit beitragen: „Eine Kapazitätserhöhung, wie sie aufgrund der angestrebten Verkehrswende auf der Ost-West-Strecke bereits heute dringend benötigt wird, ...“.

Eines wird die geplante Lösung mit Sicherheit verfehlen. Sie wird zwar beschrieben als „bereits heute dringend benötigt“, die Verwaltung rechnet aber nach heutiger Planung bei einem oberirdischen Ausbau mit einem Bauende im Jahr 2034 und beim unterirdischen Ausbau mit einem Bauende im Jahr 2040.

„small is beautiful“ oder „Think Big“

Dabei wäre bereits heute eine Lösung machbar. Wenn es nur um die reine Kapazitätserhöhung ginge, so wäre diese sowohl schnell als auch preiswert zu haben. Von den vorhandenen Autospuren könnte man zwei Spuren in echte Busspuren umwandeln und darauf große Busse einsetzen. Dieses Konzept mit der Überschrift „Busse im 5-Minuten-Takt auf der Aachener Straße“ wurde bereits vor 5 Jahren beschlossen, jedoch leider nur halbherzig umgesetzt. Durchgängige Busspuren fanden keine politische Mehrheit, und so blieben die „Expressbusse“ im Autostau stecken, bevor sie dem späteren Personalmangel zum Opfer fielen. Ob heute die Ratsmehrheit anders entscheiden würde, ist zweifelhaft.

**Ansprechperson:** Hans-Georg Kleinmann  
info@vcd-koeln.de / Mobil: 0163 – 627 4722