

Köln diskutiert über eine neue U-Bahn

Ein Gespenst geht um in Köln. Um die Verkehrssituation rund um den Neumarkt zu verbessern, planen Teile von Politik und Verwaltung eine neue U-Bahn-Strecke in der Innenstadt. Konkret geht es darum, den stetig steigenden Fahrgast-Andrang auf der sogenannten Ost-West-Achse durch den Einsatz längerer Züge zu entzerrn. Dafür müssten sämtliche Bahnsteige auf den derzeitigen Linien 1, 7 und 9 verlängert werden, was oberirdisch absolut machbar und wünschenswert wäre. Zwar wäre der nötige Aufwand nicht unerheblich, die geschätzte Kosten in Höhe von 250 Millionen Euro könnten aber im Wesentlichen durch Fördergelder von Bund und Land finanziert werden. Anders sieht das aus, wenn man Teile der Strecke gleich ganz unter die Erde legen würde – hier droht ein unkalkulierbares Milliardengrab. Nicht nur die Finanzierung eines U-Bahn-Tunnels wäre aber mehr als unsicher; sein Bau würde wohl bis in die 2040er Jahre dauern und Teile der Stadt in eine gigantische Dauerbaustelle verwandeln.

Dessen ungeachtet hatten sich Teile der Stadtverwaltung, die Oberbürgermeisterin und die Kölner Verkehrs-Betriebe schon für eine unterirdische Lösung ausgesprochen, noch bevor im Frühjahr ein Bürgerbeteiligungs-Verfahren auf den Weg gebracht wurde. In mehreren Diskussionsrunden, Symposien und Ortsbegehungen wurden Pro und Contra ausgetauscht; eine Einigung fand nicht statt, weshalb die öffentliche Debatte weiter gehen wird. Nach derzeitigem Planungsstand soll der Rat der Stadt Köln Ende des Jahres eine Entscheidung fällen. Hier plädieren Grüne und Linke für eine oberirdische Lösung, CDU, SPD und FDP favorisieren jeweils eigene unterschiedliche Tunnelvarianten. Die Kalker Bezirksgruppe der NaturFreunde engagiert sich derweil mit verschiedenen linken Gruppierungen und Naturschutzverbänden im flugs gegründeten Bündnis „Oben bleiben!“ Der Name gemahnt an die Proteste gegen das Bahnprojekt „Stuttgart21“, wo bekanntlich gleich der ganze Bahnhof versenkt werden soll. Am 29. Juni 2018 zog eine erste Protest-Demonstration vom Heumarkt zum Neumarkt um die Öffentlichkeit für die Lage zu sensibilisieren (siehe Bilder).



Tatsächlich wissen die allermeisten Kölnerinnen und Kölner bisher nichts von den Plänen der Verwaltung, sich erneut im Tunnelbau zu engagieren. Und sie wissen auch noch nichts von den Kosten, den Risiken und von der neuen, jahrelangen Großbaustelle, die die Verwaltung ihnen zumuten möchte.

Es sind aber nicht nur technische Schwierigkeiten, die ein U-Bahn-Bau mit sich brächte (Baurisiken, Bomben und archäologische Funde), auch die in Aussicht gestellten Verbesserungen wären eher homöopathischer Natur. Die neue Linie müsste weit unter die bestehenden gebaut werden und läge derart tief, dass es unzumutbar lange dauern würde, die Bahnsteige überhaupt zu erreichen (Der chronische Ausfall von Fahrstuhlanlagen und Rolltreppen tätigt ein Übriges). Die zu errichtenden Rampen und Tunnelausfahrten würden eine architektonisch-städtebauliche Zumutung darstellen. Für den U-Bahn-Bau würde das wenige städtische Fachpersonal auf Jahre gebunden und stünde für andere Infrastrukturmaßnahmen beim Öffentlichen Nahverkehr in Köln nicht mehr zur Verfügung. Gleichermaßen gilt für finanzielle Mittel, die anderweitig schon heute dringend benötigt werden. Auch die Perspektive auf eine mögliche Fertigstellung in ferner Zukunft stimmt wenig optimistisch: Der oberirdisch frei werdende Platz würde im Wesentlichen dem Autoverkehr nutzen, der möglicherweise schneller durch das Zentrum gelotst werden soll. Die Denkweise, Menschen unter die Erde zu zwingen, damit der Autoverkehr oben besser durchkommt, ist ein Anachronismus. Sie widerspricht einer modernen Stadtentwicklung und ist das Gegenteil einer bürgerfreundlichen Stadt. Es bleibt zu hoffen, dass sich Politik und Verwaltung für einen vernünftigen, das heißt oberirdischen Ausbau entscheiden werden.

Michael Scheffer im Sommer 2018

Bild: Herbert Sauerwein