

kleinsten Störungen erheblich auf die Betriebsqualität der KVB aus. Daran ändert sich auch nichts, wenn es – wie sowohl für den ober- als auch für den unterirdischen Betrieb geplant ist – am Neumarkt vier Bahnsteigkanten, also zwei je Richtung, gibt. Der Vorteil: Während an dem einen Bahnsteig noch der Fahrgastwechsel stattfindet, kann die nächste Bahn schon das andere Gleis anfahren. Das entzerrt die Situation und hilft, Verspätungen auszugleichen. Zusätzliche Fahrten lassen aber auch vier Bahnsteigkanten an dieser Stelle nicht zu.

#### Eine Taktverdichtung ist nicht drin

Das „Bündnis Verkehrswende“, das sich mit der Aktion „Oben bleiben“ vehement gegen einen Tunnel ausspricht, stellt – ungeachtet der Argumente der Fachleute von der Stadt Köln und der KVB – folgende These auf: „Der Takt der Linie 1 kann in der Spitze vom Bestand 5 Minuten auf 3 Minuten gesenkt werden. Das ist eine Steigerung von 12 auf 20 Bahnen je Richtung und eine Kapazitätssteigerung um 66 Prozent. Der Takt der Linie 7 kann in der Spitze vom Bestand 10 Minuten auf 7,5 Minuten gesenkt werden. Das ist eine Steigerung von 6 auf 8 Bahnen je Richtung und eine Kapazitätssteigerung um 33 Prozent. Mit der Lösung des Bündnis Verkehrswende Köln wird also nicht nur die Kapazität der Linie 1 erhöht, sondern auch die der pendlerstarken Linie 7.“

Das ist nicht richtig. Auf diese Weise, so die einhellige Meinung der Fachleute, die an den Planungen beteiligt sind, kann das gemeinsame Ziel einer Verkehrsverlagerung vom motorisierten Individualverkehr auf die Bahn nicht erreicht werden, denn: Die 10 zusätzlichen Bahnen würden zu erheblichen Einbußen bei der Betriebsqualität führen. Es käme zu Bahnstaus und zu einer Trennung aller querenden Verkehre. Statt alle 60 Sekunden, würde dann alle 45 Sekunden eine Sperrung der Querverkehre erfolgen müssen. Zudem passt der 7,5 Minuten-Takt nicht zu den bestehenden Anschlüssen, die im Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS) tagsüber grundsätzlich einen 10-Minuten-Takt fahren. Der limitierende Faktor ist die zweigleisige Strecke zwischen dem Neumarkt und der Deutzer Freiheit. Das Zusammentreffen von zwei Strecken, auf denen drei Linien fahren, die aufgrund der Verkehrsführung verspätungsanfällig sind, führt an dieser Stelle zu unvermeidbaren Engpässen. Auch wenn eine Taktverdichtung theoretisch möglich erscheint, lässt sich aufgrund der Zweigleisigkeit daher keine zufriedenstellende Betriebsqualität mehr erreichen.

#### Kontakt

Guhrun Meyer  
Stellv. Leiterin Unternehmenskommunikation  
info@kvb.koeln

#### Kölner Verkehrs-Betriebe AG

Scheidtweilerstraße 38  
50933 Köln  
www.kvb.koeln



#### Querungsverkehre bremsen die Bahnen aus

Dazu kommt ein weiterer Punkt: Wollen Fußgänger – beispielsweise an der Hohe Straße oder vor dem Neumarkt – die Ost-West-Trasse zwischen zwei Stadtbahnen überqueren, so beträgt die benötigte Grünphase zwischen 53 und 59 Sekunden. Diese Zeiten werden bereits bei dem heutigen Takt ausgeschöpft. Das trifft ähnlich auch auf weitere Kreuzungen zu. Fahren noch mehr Bahnen, reicht die Zeit für die Fußgängerquerungen nicht mehr aus. In diesem Fall kommt es automatisch zu einem sogenannten Wartezeit-eingriff. Heißt: Der Fußgänger erhält eine Freigabe, die Bahnen müssen stehen bleiben.

Eine entsprechende Simulation machte deutlich, das so schon bei der heutigen Taktfolge und trotz einer vollen Priorisierung des Stadtbahnverkehrs nennenswerte Verlustzeiten von circa 40 bis 51 Sekunden für die Stadtbahnen zwischen Neumarkt und Heumarkt entstehen. Kämen weitere Bahnen dazu, müssten die Züge zwischen diesen Haltestellen voraussichtlich mehrmals stehen bleiben und warten. Besonders unattraktiv ist dies für Fahrgäste, die weitere Strecken zurücklegen und wenig von Takterhöhungen in der Innenstadt profitieren.

#### Nachhaltige Verbesserung und einmalige Chance

Will man die Verkehrswende voranbringen, funktioniert das in dem beschriebenen Bereich in der Kölner Innenstadt nur und ausschließlich durch den Einsatz von 90 Meter langen Zügen. Die Langzüge können übrigens auch schon dann eingesetzt werden, wenn der Tunnel noch nicht fertiggestellt ist: Damit der Bahnverkehr auch während der Bauzeit aufrechterhalten werden kann, werden in der Innenstadt ohnehin provisorische Haltestellen eingerichtet, die den Einsatz von 90 Meter langen Zügen ermöglichen. Diese bleiben dann einfach etwas länger in Betrieb und würden auch nicht zu zusätzlichen Kosten führen. Unabhängig davon, welche Variante am Ende politisch entschieden wird: Es ist für die Verkehrswende absolut notwendig, dass es eine Entscheidung gibt und diese so zeitnah wie möglich umgesetzt wird.

**Der Ausbau der Ost-West-Achse gehört zu den größten und dringlichsten Verkehrsprojekten der Stadt Köln und der KVB. Um alle Kölnerinnen und Kölner so umfassend und so gut wie möglich über das Projekt zu informieren, haben die Stadt Köln und die Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB) gemeinsam einen neuen Webauftritt an den Start gebracht: [www.ostwestachse.koeln](http://www.ostwestachse.koeln)**



Zuglängen im Vergleich: 60 Meter und 90 Meter lange Stadtbahnen.

# Ohne Langzüge geht es nicht.

## Weitere Taktverdichtungen auf der Ost-West-Achse ausgeschlossen



Stand: April 2024 • Titelfoto: Trotz Vorrangschaltung. Auf der Cäcilienstraße werden die Bahnen gestoppt, damit PKW queren können • Bildmaterial: KVB, Christoph Seelbach • Grafik: DieFarbeBlau



# Kapazitätserweiterung auf der Ost-West-Achse

**Die Linie 1 ist in Stoßzeiten hoffnungslos überfüllt. Soll die Verkehrswende gelingen, werden dringend mehr Kapazitäten benötigt. Da sich die Linie 1 die Strecke zwischen Neumarkt und Heumarkt mit den Linien 7 und 9 teilen muss, fährt dort schon heute je Richtung alle zwei Minuten eine Bahn. Kürzere Taktzeiten sind nicht möglich. Die Lösung: 90 statt 60 Meter lange Stadtbahnen einsetzen und so 50 Prozent mehr Fahrgäste befördern. Dafür müssen die meisten Bahnsteige zwischen Weiden West und Bensberg verlängert werden. Das alles wurde politisch bereits beschlossen. Ob diese Bahnen aber zwischen Moltkestraße und Deutzer Brücke ober- oder unterirdisch fahren, soll im Juni der Rat der Stadt Köln entscheiden...**

## Testbetrieb am 14.4.2024

Die ersten 90 Meter langen Stadtbahnen fahren am Sonntag, 14. April 2024. Allerdings nur für rund zwei Stunden. Von 14.30 Uhr bis 16.30 Uhr werden auf Wunsch der Politik erstmals Langzüge zwischen Neumarkt und Bahnhof Deutz/Messe pendeln. Da die Bahnsteige nicht lang genug und die Ampelanlagen nicht passend programmiert sind, kann der Versuch zunächst nur einen ersten Eindruck vermitteln. Er soll veranschaulichen, wie es wird, wenn hier an Werktagen im Zwei-Minuten-Takt Züge durch die City rauschen, von denen die Bahnen der Linie 1 dann noch einmal 30 Meter länger sind als bisher. Ein Regelbetrieb mit 90 Meter langen Stadtbahnen, die auf der Linie 1 zwischen Weiden West und Bensberg verkehren, liegt allerdings noch in weiter Ferne. Wenn es nach der KVB geht, würden die Bahnen in der Innenstadt zwischen Aachener Weiher und Rhein unterirdisch in einem Tunnel fahren. Die Vorteile liegen klar auf der Hand: Der Betrieb könnte ganzjährig störungsfrei von den Einflüssen an der Oberfläche und damit deutlich zuverlässiger durchgeführt werden. Außerdem wäre er für alle Verkehrsteilnehmer sicherer und mit weniger Unfällen verbunden. Die täglichen, heute üblichen Verzögerungen an den Ampeln könnten damit genauso vermieden werden, wie die umfangreichen Trennungen an Karneval und bei anderen Großveranstaltungen.

### Tunnellösung betrieblich sinnvoll und förderfähig

Die KVB hat sich von Beginn an für eine Tunnellösung in der Innenstadt ausgesprochen, sofern diese wirtschaftlich abbildbar ist. Dafür gibt es gute und wichtige betriebliche Gründe: Eine unterirdische Führung der Stadtbahn würde den Betrieb insgesamt sicherer machen. Es gäbe weniger Unfälle, weniger Verletzte und weniger Störungen durch Einsätze von Rettungswagen, Feuerwehr, Polizei oder PKW im Gleis. Zudem würde die Trennung der Bahn zwischen Innenstadt und Südstadt reduziert und mehr Platz für eine attraktive Nutzung der Oberfläche geschaffen. Die Entscheidung hängt aber letztlich vom Rat der Stadt Köln ab, der im Juni einen Beschluss fassen will.



Hohes Fahrgastaufkommen mit entsprechenden Fahrgastwechselzeiten am Neumarkt.

Eine vorläufige Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) hat ergeben, dass sowohl der oberirdische Ausbau als auch eine Tunnellösung durch Fördermittel finanziert werden können. 90 Prozent der förderfähigen Kosten würden von Bund und Land getragen. Lediglich den Rest muss die Stadt Köln selber tragen. Mit anderen Baumaßnahmen hat diese Förderung nichts zu tun: Die Gelder werden grundsätzlich projektbezogen bewilligt. Der Ausbau der Ost-West-Achse schließt also die Umsetzung anderer notwendiger Maßnahmen für eine Verkehrswende keinesfalls aus.

*Eine unterirdische Führung der Stadtbahn würde den Betrieb insgesamt sicherer und zuverlässiger machen.*

### Keine Verkehrswende ohne 90-Meter-Züge

Unabhängig davon, ob die Führung ober- oder unterirdisch verlaufen wird: An 90-Meter-Bahnen geht so oder so kein Weg vorbei, will man die Ziele der Verkehrswende und des Klimaschutzes erreichen. Dabei sind die zusätzlichen Kapazitäten nicht nur wegen der wachsenden Stadtbevölkerung erforderlich, sondern auch, um ein attraktives, nachhaltiges Mobilitätsangebot für Jede und Jeden zu schaffen. Um deutlich mehr Menschen als heute mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu befördern und so den motorisierten Individualverkehr zu reduzieren, gibt es keine Alternative auf dieser Strecke. Deshalb hat der Rat der Stadt Köln den Einsatz von 90-Meter-Bahnen bereits beschlossen, und die KVB hat diesen Beschluss bei der Beschaffung der neuen Niederflurbahnen (NF6 und NF12) entsprechend berücksichtigt. Die 60 Meter langen Stadtbahnen haben in den Spitzenstunden ihre Kapazitätsgrenze erreicht, und eine Taktverdichtung auf der Ost-West-Strecke würde weder eine vertretbare Betriebsqualität für die Bahn, noch angemessene Querungsmöglichkeiten für die anderen Verkehrsteilnehmer bieten. Schon heute fahren die Züge der Linie 1, 7 und 9 zwischen Neumarkt und Heumarkt je Richtung in einem Abstand von nur zwei Minuten. Nimmt man beide Richtungen zusammen, rollt sogar jede Minute eine Bahn über die Gleise. Bereits das ist eine Herausforderung und wirkt sich bei

