



Köln

Rheinuferstraße

Grünes Licht für schnellere Ampelschaltung

Erstellt 28.03.2014



in Höhe der Südbrücke. (Foto: Hanano)

Es ist die Horror-Vorstellung vieler Kritiker: Wenn die neue KVB-Linie 17 in Betrieb geht, drohen auf der stark befahrenen Strecke massive Staus – vor allem im Berufsverkehr. Seitdem tat sich wenig, doch nun kommt endlich Bewegung in die Sache. Von Michael Fuchs

Köln. Es ist die Horror-Vorstellung vieler Kritiker im Kölner Süden: Wenn Mitte 2016 die neue KVB-Linie 17 der Nord-Süd-Stadtbahn in Betrieb geht und die Bahnen an der Südbrücke im Zehn-Minuten-Takt die Rheinuferstraße kreuzen, drohen auf der stark befahrenen Strecke massive Staus – vor allem im Berufsverkehr. Gutachter haben bestätigt, dass es zu erheblichen Behinderungen kommen wird. Der Rückstau in beiden Richtungen beträgt je nach untersuchter Variante zum Teil mehr als 1,3 Kilometer. Das Problem wird dadurch verschärft, dass nur einen Kilometer entfernt am Ubierring die Linie 16 ebenfalls die Rheinuferstraße kreuzt.

Eine Untertunnelung der KVB-Gleise (geschätzte Kosten: 50 Millionen Euro) hatte die Ratsmehrheit im November 2010 abgelehnt – zu teuer. Stattdessen beschloss man, die Staugefahr durch flexible Ampelschaltungen zu verringern.

Seitdem tat sich wenig, doch nun kommt endlich Bewegung in die Sache. Bei einem Gespräch von KVB und Stadt Köln bei der Bezirksregierung Düsseldorf, die als Technische Aufsichtsbehörde (TAB) für Straßenbahn-Signalanlagen zuständig ist, wurde gestern eine grundsätzliche Einigung erzielt. Demnach sollen die Rotphasen für Autofahrer so kurz wie möglich gehalten werden. Zwar steht die endgültige Genehmigung noch aus, doch zeigte sich KVB-Chef Jürgen Fenske gestern „optimistisch, was den weiteren Verfahrensablauf und das Ergebnis angeht“. Die Düsseldorfer Regierungspräsidentin und Kölner Grünen-Chefin Anne Lütkes erklärte etwas verklausuliert: „Ich halte ein positives Ergebnis nicht für unabsehbar.“

Konkret geht es darum, die Ampelsteuerung an den Gleisen von einer so genannten BÜSTRA-Anlage, die längere Zeitpuffer für die Bahnen vorsieht, was zu längeren Wartezeiten für Autofahrer führt, durch eine einfache „Verkehrssignalanlage“ (VS-Anlage) zu ersetzen. Diese muss die gleichen Sicherheitsstandards bieten, soll aber die Einschränkungen für den Autoverkehr deutlich verringern. Zwar werde es auch mit dieser Lösung Staus geben, doch diese würden geringer ausfallen, als befürchtet, sagte Fenske der Rundschau. Nachdem die KVB am 26. März den entsprechenden Antrag auf Planänderung gestellt hat, rechne er damit, dass die TAB die Genehmigung der VS-Anlage „Ende April oder Anfang Mai“ erteilt.

Ein Tunnel wäre hier „besser und zukunftsfähiger“ gewesen, meint FDP-Fraktionschef Ralph Sterck. Doch mit einem Ja zur VS-Anlage sei immerhin das größte Stauproblem vom Tisch. Sollte künftig aber der KVB-Takt verdichtet werden, drohe erneut Verkehrschaos. Von daher sei es gut, dass der Rat mit dem Einbau einer Betonplatte unter den Gleisen Vorkehrungen für eine spätere Tunnellösung getroffen habe.