

## Irrsinn im Untergrund

### Köln, Severinstraße – oder: Die politische Ökonomie des U-Bahn-Baus

*Von Winfried Wolf*



Suche nach Vermißtem  
dauert an – Feuerwehr am  
Montag auf den Trümmern  
des Kölner Stadtarchivs  
Foto: AP

»Welch horrender Preis für ein U-Bahn-Projekt!« Die Erschütterung, die Andreas Rossman nach dem Einsturz des Kölner Stadtarchiv-Gebäudes in der Frankfurter Allgemeinen Zeitung (5.3.2009) beschreibt, kann nur geteilt werden. Der FAZ-Autor hat allerdings unrecht, wenn er zugleich ausruft: »Welch unglaublicher Tribut an den technischen Fortschritt!« Ein U-Bahn-Bau – oder eine über eine längere Strecke im Untergrund geführte Straßenbahn oder »Stadtbahn« – ist kein Fortschritt. Es handelt sich vielmehr um den Ausdruck einer bornierten Technikgläubigkeit, wie sie für die 1960er und 1970er Jahren typisch war, was jedoch in der Verkehrswissenschaft spätestens seit den 1980er Jahren als Irrweg erkannt wurde. Sechs Negativparameter des U-Bahn-Baus sind festzuhalten.

Erstens: Der Mensch als Maulwurf. Mit einer U-Bahn wird bisher oberirdisch verlaufender Verkehr in den Untergrund, in den Keller der großen Städte, verlegt. Den Menschen, die dort verkehren, wird jeglicher Blick auf die Umgebung – die Stadt, die Parks, die Menschen, den normalen Verkehr – genommen.

Zweitens: U-Bahn-Bau als Autoverkehrsförderung. Ein U-Bahn-Bau mündet in aller Regel darin, daß über der U-Bahn der Autoverkehr verdichtet wird. U-Bahnen sind die logische Ergänzung zur Autogesellschaft, wobei es mit ihr auch zu spezifischen soziologischen Trennungen kommt: Oberirdisch die – auch finanziell – »starken« Pkw-Fahrer (im innerstädtischen Verkehr sind zwei Drittel der Menschen am Steuer männlich). Unterirdisch die eher sozial Schwachen – Kinder, Nichtdeutsche, mehr Frauen als Männer usw.

Drittens: Geldmaximum für Verkehrsminimum. Jeder Kilometer U-Bahn kostet zehn- bis zwanzig Mal so viel wie der Bau eines Kilometers einer ebenso effizienten modernen Straßenbahn. Im konkreten Fall der betroffenen Kölner unterirdischen Stadtbahnlinie kosten gar vier Kilometer knapp eine Milliarde Euro oder mehr als das Fünffachfache einer ebenso leistungsfähigen oberirdischen Schienenbahn. Es handelt sich also um die ideale Form, im öffentlichen Verkehr größtmögliche Euro-Summen mit dem geringstmöglichen verkehrlichen Effekt auszugeben. Das ist

verbunden mit einem maximalen Profit für die – ansonsten vor allem im Straßenbau engagierte – Betonlobby. Ein wichtiger Fürsprecher der U-Bahn ist der ADAC.

Viertens: Der Bund als Dealer, die Kommunen als Abhängige. Beim U-Bahn-Bau finanziert der Bund den größten Teil – in der Regel 80, gelegentlich bis zu 90 Prozent – der Baukosten. Erst dadurch kommt eine Kommune überhaupt auf die Idee, diese teuerste Form eines öffentlichen Verkehrssystems in Angriff zu nehmen. Die Unterhalts- und Folgekosten eines ausgedehnten unterirdischen Schienennetzes sind dann ausschließlich Sache der Kommune. Diese Ausgaben sind perspektivisch nicht kontrollierbar; sie laufen irgendwann komplett aus dem Ruder. In London beispielsweise ist die erforderliche grundlegende Erneuerung des U-Bahn-Netzes faktisch nicht mehr finanzierbar.

Fünftens: U-Bahnen als Stadtzerstörer. Die mit unterirdisch geführten Bahnen verbundene höhere Autodichte ist verbunden mit mehr Lärm, Abgasen und Gefährdungen für Leib und Leben der Menschen.

Sechstens: Untergrundfahrt als Langsamverkehr. Die Geschwindigkeit, mit der ein Mensch seine Wege bei Nutzung einer U-Bahn zurücklegt, ist die gleiche wie bei Nutzung einer oberirdisch geführten Straßenbahn. Zwar ist die Betriebsgeschwindigkeit der U-Bahn zwischen zwei Haltepunkten oft deutlich größer als die einer Tram. Doch für den Fahrgast ist allein die »Reisezeit« zwischen seinem Ausgangspunkt A (z.B. seiner Wohnung) und dem Zielpunkt B seines Wegs (z.B. zu einer Einkaufsmöglichkeit) wichtig. Da der Abstand zwischen U-Bahn-Haltestellen mit 800 Metern bis 1,2 Kilometer fast doppelt so groß ist wie der zwischen zwei Tramhaltestellen, und da die Zugangswege in den Untergrund und die Wege aus diesem heraus rund drei Mal länger (und bedeutend beschwerlicher) sind als diejenigen von und zu Tramhaltestellen, ist die aufgewandte reale Zeit bei Wegen mit U-Bahn-Nutzung in der Regel identisch mit der eines Tram-Reisewegs. Dabei ist zu bedenken, daß die durchschnittliche Reiseweite im städtischen öffentlichen Verkehr unter drei Kilometern liegt. Für den Tatbestand identische Reisezeiten bei U-Bahn respektive Tramfahrt gibt es überzeugende Berechnungen, die das Battelle-Institut in den 1980er Jahren für die Stadt Frankfurt am Main präsentierte, als dort Straßenbahnlinien in den Untergrund verlegt wurden (u.a. Ffm Hbf.-Bockenheimer Warte und weiter).

\*

In der Gesamtbilanz wurden damit in Köln beim Einsturz des Historischen Archivs nicht etwa gewaltige wissenschaftliche und historische Werte als Tribut für einen objektiven »technischen Fortschritt« gezollt. Diese Werte wurden vielmehr das Opfer eines bewußt eingeschrittenen Wegs in den verkehrspolitischen Rückschritt. – Und wahrscheinlich zwei Menschen wurden getötet.