



# **Pressemappe für den 03.11.2022**

**Kontakt: Barbara Kleine  
mobil 0162 829 3281, per mail: [info@verkehrswende.koeln](mailto:info@verkehrswende.koeln)  
Weitere Informationen: <https://verkehrswende.koeln/>**

## Einladung zum Pressegespräch

Vorstellung der neuen ÖPNV-Roadmap für Köln  
und der neuen oberirdischen Planung  
für die Ost-West-Achse

Köln, 24.10.2022



„Auf das mit über 900 Millionen Euro bei weitem teuerste Vorhaben der Großprojekte-Liste kann die Stadt Köln problemlos verzichten. Es handelt sich um den Ost-West-Tunnel, der im Vergleich zur oberirdischen Variante der Stadt Köln keinerlei Erweiterung der Fahrgast-Kapazität bietet. Der Neumarkt kann auch dann zeitnah und mit hoher Aufenthaltsqualität umgestaltet werden, wenn die Stadtbahn oben bleibt. Dafür muss lediglich der Durchgangsverkehr herausgenommen werden,“ erklärt Barbara Kleine, Sprecherin des Bündnisses Verkehrswende Köln.

Das Bündnis Verkehrswende Köln hat alternative Vorschläge zur oberirdischen Ertüchtigung der OWA und der ÖPNV-Roadmap (Maßnahmen zur Erweiterung des Kölner Stadtbahnnetzes) erarbeitet, die wir Ihnen bei einem Pressegespräch vorstellen möchten. Hierzu laden wir Sie herzlich ein:

### **Donnerstag, 3. November 2022, 11 Uhr, Rathaus, Spanischer Bau in den Räumen der Linksfraktion**

Außerdem werden wir bei dem Pressegespräch über die 3. Sitzung des nicht-öffentlich tagenden **Begleitgremiums zur OWA** am 28.10.22 aus erster Hand berichten. Auch dort wird es um die oberirdische Ertüchtigung der Ost-West-Achse gehen und zwar für den Teil vom Heumarkt bis zum Aachener Weiher. Sie haben also den direkten Vergleich zwischen der Variante der Stadt Köln und unserem Konzept.

Bitte notieren Sie diesen Termin. Wir werden in dem Pressegespräch belegen:

- dass eine Kapazitätserweiterung auf der OWA durch Taktverdichtung gelingen kann. Dies wurde von der Stadt Köln immer vehement bestritten. Und zwar durch einen oberirdischen Aus- und Umbau insbesondere der beiden Nadelöhr-Haltestellen Heumarkt und Neumarkt - ohne 90m lange Straßenbahnen und teure Verlängerungen der Haltestellen auf der ganzen OWA.
- dass durch einige zentrale Erweiterungen der städtischen ÖPNV-Roadmap ein netzförmiger Ausbau der KVB enorm verbessert werden kann: durch ringförmige Verbindungen, bessere Umstiegsmöglichkeiten, bessere Einbeziehung der Vororte und des Umlands.

Unser gesamtes Konzept erhalten Sie anlässlich des Pressegesprächs.

Mit freundlichen Grüßen

Barbara Kleine  
Sprecherin Bündnis Verkehrswende  
Mobil: 0162 829 3281 / Mailkontakt: [info@verkehrswende.koeln](mailto:info@verkehrswende.koeln)

## Bisherige Abläufe Ost-West-Achse

- Im Dezember 2018 wurde die Stadtverwaltung mit Ratsbeschluss beauftragt, die Kapazität der Linie 1 auf der Ost-West-Achse der KBV (Bensberg bis Weiden West) zu erweitern. Dafür sollen im Innenstadtbereich vom Heumarkt bis Aachener Weiher mit Abzweig in das Mauritiusviertel eine oberirdische als auch eine Tunnelvariante geprüft werden.
- Im Jahr 2018 wurde eine groß angelegte Bürger:innenbeteiligung durchgeführt. Es gab keine Mehrheit für die geplante Tunnelvariante, jedoch eine leichte Tendenz für die oberirdische Variante.
- Grundlage des Ratsbeschlusses war die Kostenkalkulation von 760 Millionen Euro für den Tunnel, die einen Kosten-Nutzen-Faktor von knapp unter 1 ergab. Dieser Wert muss mindestens erreicht werden, damit Fördermittel des Landes und des Bundes (bis 90 % der Kosten) beantragt werden können.
- Bei der Ratssitzung im Mai 2019 legte die Verwaltung für den Planungsbeschluss eine korrigierte Berechnung vor: in nur 4 Monaten waren die Tunnel-Kosten um 46 Millionen auf nunmehr 806 Millionen Euro gestiegen, während sich die Kosten für die oberirdische Variante von 250 Mio. Euro auf nur noch 111,9 Mio. Euro halbierten. <https://www.linksfraktion-koeln.de/politik-im-rat/detail/news/die-linke-fordert-oberirdischen-ausbau-kostensteigerung-fuer-ost-west-tunnel-48-mio-in-vier-monaten/>
- Auf der Liste für Großprojekte der Stadt Köln wurde ein möglicher Tunnel auf der OWA kürzlich mit Kosten in Höhe von mehr als 900 Mio. € aufgeführt. Die Kosten steigen also ständig.
- Anfang 2021 beauftragte das Verkehrsdezernat eine Kommunikationsagentur zur Begleitung des Projekts mit dem ausdrücklichen Auftrag, Zitat: „dass es bis zum finalen Variantenentscheid möglichst wenig Störfeuer und keine Grundsatzdebatte über das Projekt gibt,“ siehe Artikel im KSTA :<https://www.ksta.de/koeln/ausbau-ost-west-achse-stadt-sucht-kommunikationsagentur--die--stoerfeuer--verhindert-37999360>
- Mit Ratsbeschluss vom Februar 2022 wurde ein politisches Begleitgremium installiert, das u.a. die Entscheidung vorbereiten und nicht-öffentlich tagen soll. Um die Zivilgesellschaften über den Prozess informieren zu können, wurde vom Verkehrsdezernat ein zweites Gremium, das sog. „Stakeholder“-Gremium eingerichtet.
- Ein konkreter Bearbeitungsstand der Variantenprüfung wird erst im Laufe dieses Jahres anlässlich der bisher dreimal tagenden beiden Gremien sukzessive bekanntgegeben.  
Es fanden jedoch seitens der Stadt im Frühjahr 2022 bereits Ortsbegehungen in den Kellern von 40 Häusern entlang der OWA-Trasse Innenstadt statt. Dies wäre eigentlich erst in der konkreten Ausführungsplanung nach einer Entscheidung nötig.
- Im Jahr 2023 soll die Entscheidung zur Ertüchtigung des öffentlichen Nahverkehrs auf der Ost-West-Achse fallen: oberirdischer Ausbau oder Untertunnelung.

## Unsere Argumente gegen die Untertunnelung:

Tunnel für den ÖPNV waren in der Vergangenheit DAS Konzept für autofreundliche Städte. Das Ergebnis sehen wir auch in Köln. Köln ist die am stärksten mit Stickoxiden und Feinstäuben belastete Stadt in NRW.

Die Stadt Köln hat Anfang 2019 den Klimanotstand erklärt. In Köln müsste der Anteil des Autoverkehrs von 43 % (2017) auf max. 10 % bis 2030 sinken, damit Köln seine erklärten Ziele erreichen kann. Dieser Reduzierung hat der Rat im Februar 2019 mit der Zustimmung zum Maßnahmenprogramms gemäß KölnKlimaAktiv 2022 entsprochen. Das Ziel ist also klar definiert. Eine Untertunnelung stünde diesem Ziel völlig entgegen.

1. Eine Untertunnelung der Ost-West-Achse vom Aachener Weiher bis zum Heumarkt wäre mindestens siebenmal teurer als eine oberirdische Stadtbahnerweiterung.
1. Geld und Fachpersonal für andere wichtige ÖPNV-Projekte würden fehlen. Seit Baubeginn der Nord-Südbahn vor fast zwei Jahrzehnten wurden im KVB-Netz nur drei Mini-Strecken mit insgesamt mageren 3,3 km ausgebaut (Linie 3 Görlinger Zentrum 0,6 km, Linie 5 Butzweiler Hof 1,8 km, Linie 1 Weiden Schulstr 0,9 km).
2. Die Kapazitätserweiterung beträgt 50 % bei beiden Varianten (oben sowie unten). Bei der unterirdischen Lösung können also nicht mehr Personen befördert werden als bei der oberirdischen Variante.
3. Die Bauzeit eines Tunnels wäre mit **mindestens** 20 Jahren enorm lang; die einzige Ost-West-Achse Kölns und die Innenstadt wäre eine Dauerbaustelle mit entsprechenden Großbaulöchern und Verkehrschaos.
4. Der Verweis auf U-Bahnen in Metropolen ist irreführend, denn Köln hat kein geschlossenes U-Bahn-System, sondern eine Stadtbahn, die stückweise unter Pflaster fährt und dann wieder im Stau steht. Daher geht es in Köln unterirdisch auch nicht schneller, im Gegenteil, durch defekte Rolltreppen und Fahrstühle in der Regel länger.
5. Stadtbahn-Tunnel sind Klimakiller – fast 100.000 Tonnen CO<sub>2</sub> Emissionen entstehen pro 1 Kilometer Tunnel. Dies steht den erklärten Klimazielen der Stadt diametral entgegen.
6. In Stadtbahn-Tunneln bestehen hohe Feinstaubbelastung im laufenden Betrieb.
7. Die Gebäude und die Geschäfte entlang der Trasse wären durch einen Tunnelbau massiv gefährdet; das haben die Anwohner:innen der Südstadt beim Bau des Nord-Süd-Tunnels leidvoll erfahren müssen.
8. Die Haltestellen Neumarkt und Rudolfplatz müssten in der dritten Tiefebene in offener Bauweise ausgebaut werden; aus Brandschutzgründen wäre zudem ein völliger Umbau aller Ebenen der Haltestellen nötig; allein dies ergibt nach oben offene Mammutbaustellen mit vielen Unwägbarkeiten.
9. Ebenerdige Haltestellen sind schneller und bequemer zu erreichen als U-Bahnhöfe, selbst wenn Rolltreppen und Fahrstühle funktionieren. Wichtig für gehbehinderte Menschen, Menschen mit Gepäck, Rollator, Kinderwagen. Ein Zustieg ohne Aufzüge und Fahrtreppen ist barrierefrei und spart außerdem Betriebskosten.
10. Unter der gesamten Kölner Innenstadt befindet sich archäologisches Gebiet mit Bodendenkmälern. Unter der Mauritiuskirche befindet sich Mauerwerk einer Vorläufer-Kirche sowie zahlreiche übereinander liegende Friedhöfe. Allein die archäologische Vorprüfung ist mit mindestens 3 Jahren angesetzt.
11. Von den 54 Störungen/Querungen der Bahn mit den anderen Verkehren (Auto-, Fuß- und Fahrradverkehre) würden max. 10 % durch eine Untertunnelung beseitigt, die von den aufwendigen Zuwegungen in den Tunnel wieder eliminiert wird.

## Unsere Alternative: ÖPNV-Roadmap-Plus mit Ost-West-Promenade

- Der oberirdische Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs (ÖPNV) geht wesentlich schneller, ist viel preiswerter, umweltschonender und barrierefrei.
- Durch oberirdischen Umbau und Verschiebung der Nadelöhr-Haltestellen Neumarkt und Heumarkt (Linien 1,7,9) kann die Abfertigungskapazität erhöht und damit eine Kapazitätserhöhung für die Linie 1 von 66 % und für die Linie 7 von 33 % erzielt werden, unter Beibehaltung der 60m-Züge. Dadurch werden sämtliche Umbaumaßnahmen der Haltestellen im Rahmen der 90m-Ausbaupläne in der Stadt überflüssig.
- Der starke Durchgangsverkehr (mindestens 40 %, wahrscheinlich mehr) muss aus der Innenstadt heraus.
- Die Nordumfahrung des Neumarkts wird vom KfZ-Verkehr freigestellt und damit die aufenthalts-freundliche Neugestaltung und Anbindung des Neumarkts an die Fußgängerzone ermöglicht.
- Die Aachener Straße kann zum verkehrsberuhigten Geschäftsbereich und die Richard-Wagner-Straße wohn- und umweltverträglich umgebaut werden.
- Für den innerstädtischen Radverkehr können somit ergänzende Fahrradstraßen zur zügigen Querung des Innenstadtbereichs und der Promenade geschaffen werden.
- Der gesamte Straßenzug kann als durchgehende Promenade zwischen Heumarkt und Aachener Weiher mit stark erweiterten Flächen für Fuß- und Radwege, Begrünung und mit Stadtplätzen gestaltet werden.
- Das schafft bessere Verbindungen bei der Durchquerung des Inneren Grüngürtels und bei wichtigen Querungen für den Fuß- und Radverkehr im Zuge der Promenade durch die City.

Generell plädieren wir für den **netzförmigen** oberirdischen Ausbau der Stadtbahn und mehr Rhein-Querungen für den Umweltverbund (ÖPNV, Rad- und Fußgänger), um das Nadelöhr Ost-West-Achse zu entschärfen.

Dazu haben wir eine neue **ÖPNV-Roadmap-Plus** entwickelt.

ONLINE unter folgendem Link zu finden:

<https://verkehrswende.koeln/oepnv-roadmap-plus>

## Pressemitteilung

### Gremium zur Ost-West-Achse soll öffentlich tagen

Köln, 21.12.2021



„Beratung hinter verschlossenen Türen ist das Gegenteil von Transparenz“, kommentiert Barbara Kleine, Sprecherin des Bündnisses Verkehrswende Köln, die Absicht der Verwaltung, ein Begleitgremium zur Stadtbahntrasse auf der Ost-West-Achse einzuberufen.

Das Bündnis verweist darauf, dass es bei der Bürgerbeteiligung keine Mehrheit für eine Tunnellösung zwischen Heumarkt und Aachener Weiher gab. Es sei daher nicht akzeptabel, wenn jetzt im Vorfeld der Entscheidung die Bürger:innen draußen bleiben müssen und das Gremium nicht einmal öffentlich tagen soll. „Wir fordern öffentliche Sitzungen dieses Gremiums und eine Beteiligung von Vertretern der Bürgerschaft. Das Bündnis Verkehrswende hat sich aus Anlass der Ost-West-Planungen gegründet und begleitet den Prozess seit 2018. Wir fordern einen Sitz in diesem Gremium,“ so Barbara Kleine.

Da Köln den Klimanotstand ausgerufen habe, sei auch die Mitsprache von Umweltverbänden nötig. „Schließlich werden beim Bau von einem Kilometer Tunnel rund 100.000 Tonnen CO<sub>2</sub> emittiert,“ verweist Kleine auf die Studienlage.

„Wir erwarten vom neuen Verkehrsdezernenten Ascan Egerer, dass er die Beteiligung der Stadtgesellschaft und Transparenz gewährleistet,“ so Kleine.

Der vorgetragene Sinn des Gremiums, die Vorbereitung der Entscheidung und eine kontinuierliche Einbindung, Beteiligung und Information zum Planungsstand sei nicht nur wichtig für Verwaltung und Politik, sondern vor allem für die Bürger:innen.

Ansonsten liege der Verdacht nahe, dass hier eine Legitimation für eine Pro-Tunnel-Lösung geschaffen werden solle anstelle einer objektiven Prüfung, die unseres Erachtens nur zu einem oberirdischen Ausbau kommen kann. Denn sowohl die Oberbürgermeisterin wie auch die KVB wie auch das Verkehrsdezernat hatten sich in der Bürgerbeteiligung bereits pro Tunnel positioniert. Ebenso drei Parteien. „Von objektiver Entscheidungsvorbereitung kann bei der geplanten Zusammensetzung des Gremiums daher keine Rede sein,“ so Kleine.

Dieser Vorschlag schließe sich nahtlos an das Vorgehen der Verwaltung im letzten Jahr an. Ebenfalls rund um die Weihnachtspause lief damals eine kurzfristige Ausschreibung für eine Kommunikationsagentur, deren Auftrag unter anderem war, „Grundsatzdebatten“ und „Störfeuer“ gegen das Projekt zu unterbinden (der KStA berichtete darüber).

Barbara Kleine Sprecherin Bündnis Verkehrswende Köln  
Kontakt: [info@verkehrswende.koeln](mailto:info@verkehrswende.koeln), Mobil: 0162 829 3281, weitere Infos:  
[www.verkehrswende.koeln](http://www.verkehrswende.koeln)



Monatliche Mahnwachen vor den Sitzungen des Kölner Stadtrats führt das Bündnis Verkehrswende Köln seit einem Jahr durch: Maria Schu, Barbara Kleine, Angela Bankert, Rolf Beierling-Hémonet (von links nach rechts).