

Presseeinladung

Bericht aus dem nicht-öffentlichen Begleitgremium zum Projekt „Ost-West-Achse“ - Die Tunnelvarianten –



Sehr geehrte Damen und Herren,

seit Dezember 2018 werden bei der Stadt Köln die Varianten zur Ertüchtigung der Ost-West-Achse geprüft. Die oberirdischen Varianten wurden letztes Jahr präsentiert. Am 05.08.2023 werden nun die verschiedenen Tunnel-Varianten den Entscheidungsträgern wie immer **nicht-öffentlich** vorgestellt.

Wir sind gespannt darauf und laden die Presse sowie die interessierte Öffentlichkeit herzlich ein, sich die Ergebnisse der langjährigen Prüfung aus erster Hand anzuhören:

08.05.2022, 12:30 Uhr
im Rathaus Spanischer Bau
Sitzungssaal der Fraktion DIE LINKE.

Es berichten:

Güldane Tokyürek, Ratsmitglied und Fraktionssprecherin DIE LINKE.
Michael Weisenstein, Ratsmitglied DIE LINKE.

Eine Bewertung wird es von den Fachleuten unseres Bündnisses geben:

Rolf Beierling-Hémonet, Dipl.-Ing. Stadtplaner
Albert Meinhardt, Verkehrsexperte ÖPNV

Allein aufgrund der enormen Preissteigerungen sowie der Ende 2021 durch Fachstudien bekanntgewordenen enormen – aus klimapolitischen nicht akzeptablen - 98.800 Tonnen CO₂-Emissionen pro 1 KM Tunnelbau hätten die Tunnelplanungen sofort eingestellt werden müssen. Der in 2017 errechnete Kosten-/Nutzenfaktor von gerade mal 1,0 reichte damals für die Tunnelbauvariante ganz knapp aus, um von Bund und Land noch Förderzuschüsse erhalten zu können. Nach menschlichem Ermessen dürfte der Nutzenfaktor gegenüber den Kostensteigerungen also nicht mehr reichen, um Förderzuschüsse zu erhalten. Warum wurde weiter geplant?

Wir stellen uns noch viele weitere Detail- und Sinnfragen:

- In welcher Tieflage wird der Tunnel unter dem Neumarkt und unter der Mauritiuskirche geplant, auf der dritten oder wahrscheinlich sogar auf der 4. Ebene?
- Bei 90m-Zügen unter der Erde müsste es weitere Notausgänge geben, mehrere Fahrstühle müssten geplant werden, um zu gewährleisten, dass die Fahrgäste auch auf den weiten Weg nach oben kommen.
- Werden die vorhandenen Haltestellen umgebaut? Wie umfangreich sind die erforderlichen Brandschutzmaßnahmen? Wie lange werden die vorhandenen Strecken während der Bauarbeiten stillgelegt?
- Wie sieht es mit der Lage der neuen Tunnelhaltestellen unter der Erde aus? Liegen sie unter den vorhandenen Haltestellen oder versetzt? Letzteres würde das Umsteigen noch zeitaufwändiger machen. Ist dann der angebliche Zeitvorteil von 5 Minuten auf der gesamten Strecke, mit dem immer geprahlt wurde, verloren?
- Und ganz gespannt sind wir darauf zu erfahren, wie die Stadtbahn aus Osten über die Deutzer Brücke kommend in den Tunnel geführt werden soll. Es ist eine enorme Steigung zu überwinden. Die Rampe würde den Heumarkt entweder durch ein Bauwerk oder einen Graben zerschneiden. Der angebliche städtebauliche Gewinn wäre hinüber.

Die einfachste Lösung wäre: OBEN BLEIBEN mit 60m-Stadtbahnen, versetzten Haltestellen an Neumarkt und Heumarkt und dadurch mögliche Taktverdichtung. Dies ginge viel schneller, viel kostengünstiger, viel ökologischer und das bei größerem Kapazitätswachst als bei allen städtischen Varianten.

Weitere Informationen zu unserem Bündnis finden Sie auf unserer Webseite www.verkehrswende.koeln
Kontakt: info@verkehrswende.koeln

Freundliche Grüße
Barbara Kleine
für das Bündnis Verkehrswende Köln
Mobil 0162 829 3281