

Klimakiller U-Bahn-Tunnel!

Oben bleiben mit 60m Zügen + Taktverdichtung!

Kein Tunnel auf der Ost-West-Achse!

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. Der Klimanotstand wurde 2019 ausgerufen. Nachhaltige Stadtplaner planen heute oberirdisch und zeigen in vielen Städten wie Barcelona, Zürich, Straßburg, Utrecht, dass dies geht – mit entsprechender Reduzierung des Autoverkehrs, mit besserer Luft und mehr Platz für ein gesünderes Leben. In Köln müsste der Anteil des Autoverkehrs von 43 % (2017) auf 10 % bis 2030 sinken, um das Pariser Klimaziel von 2015 zu erreichen. Dieser Reduzierung hat der Rat im Febr. 2019 infolge der dringend empfohlenen Maßnahmen gemäß KölnKlimaAktiv 2022 entsprochen. Dann wäre oben auch genug Platz für den ÖPNV sowie die Rad- und Fußverkehre.

Was würde ein Tunnelbau bedeuten?

Eine enorm lange Bauzeit bis 2040; die Innenstadt wäre eine Dauerbaustelle; Verkehrschaos; hohe Risiken wie Einsturzgefahr; archäologische Funde; über 1 Milliarde Kosten für den Tunnelbau, wahrscheinlich mehr; kein Geld und kein Fachpersonal mehr für andere wichtige ÖPNV-Projekte; fast 100.000 Tonnen CO₂-Emissionen pro 1 KM Tunnelstrecke.

Die Verkehrswende wäre nicht nur auf Jahrzehnte vertagt, sie wäre verhindert.

Unfassbar ist, dass die Stadtspitze (OB Reker und Stadtdirektorin Blome) ungeachtet dieser Tatsachen an ihrem Tunnel-Vorhaben festhalten. So äußerte sich OB Reker kürzlich gegenüber dem KSTA, sie gehe davon aus, dass der Tunnel käme. Der Austausch eines Dezernenten (gemeint ist der Verkehrsdezernent, Ascan Egerer) ändere nicht die Verwaltungsmeinung.

Skandalös ist, dass der Neumarkt jetzt neugestaltet wird, ohne gleichzeitig die Nordumfahrung für Autos zu sperren. Und zwar einzig aus einem Grund: die Option für den Tunnel soll aufrechterhalten werden. Wenn der Autoverkehr jetzt schon reduziert würde, wäre bei der späteren Kosten-/Nutzenberechnung Ende 2023 für den Tunnel der Nutzen zu gering, um noch von Bund und Land gefördert zu werden. Der Tunnel wäre somit weg vom Fenster. Um ganz sicher zu gehen, dass Tunnelvorhaben doch noch gefördert werden, wurden im Juli 2022 bei den Richtlinien zur Kostenberechnung die Aspekte Fahrstühle und Brandschutz herausgenommen – Tunnel werden also billiger gerechnet als sie sind. Die Tunnellobby ist auf dem Vormarsch: auf Kosten unserer Gesundheit, zu Lasten unserer Steuern etc.

Unsere Fachleute haben für die Ost-West-Achse eine oberirdische Lösung erarbeitet, die schneller umzusetzen ist, um ein Vielfaches kostengünstiger ist sowie durch Taktverdichtung und Beibehalt der 60m-Züge sogar mehr Menschen befördern kann, als beide Varianten der Stadt Köln (oberirdisch sowie unterirdisch).

Das einzige Argument der Stadt gegen unsere Planung: Mehr Bahnen stören dann die anderen Verkehre. Gemeint ist der Autoverkehr. Der Rückschluss liegt sehr nahe, dass hier die Bau- und Autolobbyisten dahinterstecken. Anders ist der Irrsinn nicht zu erklären.

Unser Bündnis tritt ein für

- die Ertüchtigung der Ost-West-Achse unter Beibehalt der 60m-Züge und durch Taktverdichtung
- die Freistellung der Nord- Ost- und Westseite des Neumarkts von Autos
- autofreie Bereiche in der Innenstadt und im Veedel
- den netzförmigen Ausbau des ÖPNV
- weitere Umweltbrücken (ÖPNV, Rad- und Fußverkehr) über den Rhein
- die Verhinderung von Großprojekten wie z.B. HBF-Verlegung nach Kalk, Ausbau der Autobahnen und Bau der KVB-Tunnel Barbarossaplatz und Klettenberg-Mülheim
- eine fußgänger- und fahrradfreundliche Stadt
- die Senkung und Vereinfachung der Fahrpreise im ÖPNV
- schnelles und konsequentes klimagerechtes Handeln
- Mut und Konsequenz: 2030 sollen die Anteile am Verkehr für Autos gemäß KölnKlimaAktiv 2022 höchstens 10 % betragen, entsprechend 90 % für die Umweltverkehre Fuß, Fahrrad und ÖPNV

Helfen Sie mit, den Tunnelwahnsinn zu stoppen und treten Sie für eine wirkliche Verkehrswende in Köln ein.

Was können Sie tun?

- Schauen Sie sich unser Konzept, die ÖPNV-Roadmap-Plus auf unserer Webseite an
- Teilen Sie es, machen Sie es weiter bekannt
- Schreiben Sie an Stadt, Rat und Presse
- Kommen Sie zu unseren Treffen und Veranstaltungen. Jede/r ist herzlich eingeladen.

OBEN BLEIBEN



VERKEHRSWENDE.koeln

Eine Verkehrswende ist möglich!

Durch bezahlbare Preise für Bus und Bahn, ein dichtes Bus-, Stadtbahn-, Regional- und Schnellbahnnetz sowie durch viel Platz für Fuß- und Radverkehr.

Wien kann es!

Dort entwickelten sich die Verkehrsanteile wie folgt:

1993 Autos 40% ÖPNV 20%
2016 Autos 27% ÖPNV 39%

In Wien wurde 2012 das »Öffi-Ticket« für 365 Euro im Jahr eingeführt. Für 1 Euro täglich Bus, U-Bahn und Tram nutzen. Wien ist deutlich größer als Köln. 2017 wurden 670.000 »Öffi-Tickets« verkauft.

Kopenhagen, Amsterdam, Utrecht, Eindhoven etc. sind Beispiele für fahrradfreundliche Städte.

In Luxemburg wurde der kostenlose ÖPNV eingeführt, um den Autoverkehr zu reduzieren.

Der umweltfreundliche Verkehr beträgt in Köln lediglich 57 % 😞, wohingegen andere deutsche Städte bereits bessere Ergebnisse vorweisen können, z. B. Freiburg mit 79 %, Frankfurt/M. mit 72 %.

Es geht doch!



Aktuelle Infos:

www.verkehrswende.koeln

Weitere Unterstützer/innen erwünscht:

info@verkehrswende.koeln

Treffen der Initiative

jeden zweiten Montag des Monats um 19:00 Uhr,

Alte Feuerwache, Melchiorstraße 3, 50670 Köln,

ggf. per Video-/Telekonferenz (siehe Webseite)

Bündnis Verkehrswende Köln

V.i.S.d.P: Barbara Kleine Mathesenhofweg 81,
50859 Köln