

OBEN BLEIBEN



**BÜNDNIS
VERKEHRSWENDE.koeln**

Pressemappe für den 08.05.2023

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

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

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. 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 CO₂ Emissionen entstehen pro 1 Kilometer Tunnel. Dies steht den erklärten Klimazielen der Stadt diametral entgegen.
6. In Stadtbahn-Tunneln bestehen hohe Feinstaubbelastungen 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 bis zur vierten 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. Die Reisezeit für den Fahrgast ist durch den U-Bahntunnel von der Oberfläche Eingang bis Oberfläche Ausgang länger als bei ebenerdigen Haltestellen.
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 barriereärmer.
- 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>

Ost-West-Tunnel: Zwei zerstörerische Rampen und drei neue Stationen mit extrem langen Wegen für die Fahrgäste

Die 5 wichtigsten Kritikpunkte bei der Tunnelvariante

1. Der Heumarkt wird zerstört

Die U-Bahnrampe, die von der Deutzer Brücke herunterführt, zerschneidet den Heumarkt komplett. Ein barrierefreier Übergang für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen über den Platz würde nicht mehr möglich sein. Die städtebaulichen Vorteile, die in Bürgerbeteiligung sowie in der Ratsvorlage 2018 hinsichtlich eines möglichen Tunnelbaus genannt wurden, können nicht realisiert werden.

Ein Teilabriss der teuren neuen U-Bahn-Haltestelle Heumarkt ist nötig, um die Tunnel-Bohrmaschinen nach unten zu befördern.

2. Der Neumarkt wird zur ewigen Großbaustelle

Am Neumarkt sind zwei zusätzliche U-Bahn-Tiefebenen vorgesehen. In der Tiefebene 3 und 4 sollen die Linien 1, 7 und 9 geführt werden.

Diese langen Wegstrecken in den Untergrund würden die Reisezeit enorm verlängern.

Der angebliche Zeitvorteil von 5 Minuten wäre hinüber.

Der Innenstadt-Tunnel der Linie 3, 4 und 18 soll während der Bauzeit gesperrt werden. Eine Durchfahrt durch die City wäre also nicht mehr möglich. Der Schaden für den Einzelhandel wäre enorm.

3. Rudolfplatz

Die Betonplatte unter der Bestandshaltestelle des Ringtunnels ist nicht mehr brauchbar, deshalb müssen die Tunnelbohrer tiefer abtauchen.

Hier wird die neue U-Bahnhaltestelle auf Ebene minus 4 eine Rekordtiefe von 35m haben.

Die Wegestrecken in den Untergrund wären genauso ungünstig und lang wie beim Neumarkt.

4. Moltkestraße

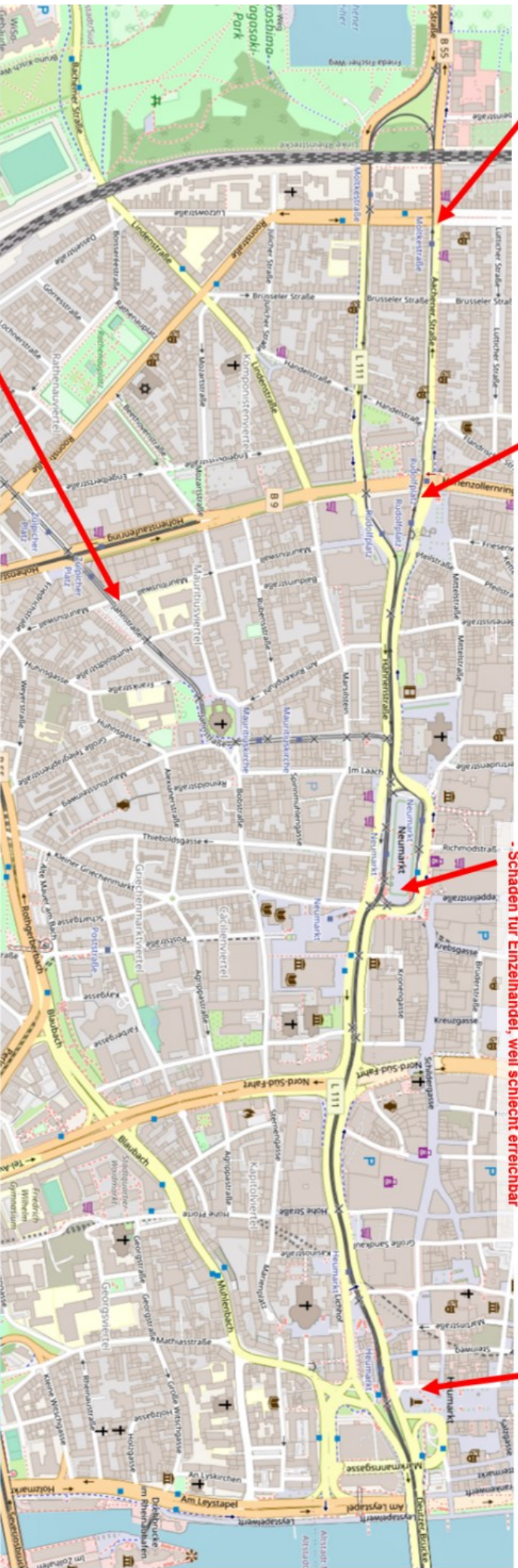
Die U-Bahn-Station ist in Höhe der Moltkestraße vorgesehen und nicht unter der Bundesbahnstrecke. Dadurch ist kein direkter Aufzuganschluss an eine neue S-Bahn-Station möglich.

Auch an dieser Station werden den Fahrgästen lange Fußwege zum Umsteigen zugemutet.

5. Mauritiussteinweg/Jahnstraße

Die Haltestelle Mauritiussteinweg entfiel ersatzlos. Die Tunnelrampe Jahnstraße würde das Mauritiusviertel zerteilen, indem die Humboldtstraße gekappt wird.

In der Jahnstr. werden in Höhe der Taubengasse Bäume für die Rampe gefällt.



4. Moltkestr.

- Lage der U-Bahnstation unter der Moltkestr. nicht unter der DB-Strecke
- kein direkter Aufzgangschluss an eine neue S-Bahnstation möglich

3. Rudolfplatz

- Betonplatte unter Bestandshaltstelle nicht mehr brauchbar, Tunnelbohrer müssen abtauchen
- daher neue U-Bahnebene auf Ebene minus 4 (Rekordtiefe 35 m)
- riesige Wegestrecken und Zeiten in den Untergrund

2. Neumarkt wird ewige Großbaustelle

- 2 zusätzliche U-Bahnebenen bis Ebene minus 4 für die Linien 1, 7 und 9
- riesige Wegestrecken in den Untergrund verlängern die Reisezeit
- Sperrung Innenstadttunnel Linie 3, 4 und 18
- Sackbahnhof Neumarkt wie lange ?
- Schaden für Einzelhandel, weil schlecht erreichbar

1. Heumarkt wird zerstört

- Rampe zerteilt Heumarkt auf ewig
- Teilabriss neue U-Bahnhaltestelle Heumarkt (90 Mio.-Bauwerk) für Tunnelbohrwerk

5. Mauritsusweg/Jahnstr.

- Haltestelle Mauritsuskirche entfällt ersatzlos
- Tunnel-Rampe Jahnstr. zerteilt Mauritsusviertel
- Humboldtstr. wird gekappt

Kritikpunkte zur Präsentation Tunnelvariante „Ost-West-Achse“ im Begleitgremium vom 5. Mai 2023

