

Pressemitteilung

zu den von der Verwaltung vorgestellten Plänen der Tunnelvariante auf der Ost-West-Achse



Sehr geehrte Damen und Herren,

Köln, 11.05.2023

das Bündnis Verkehrswende Köln bewertet die Pläne für die Tunnelvariante auf der Ost-West-Achse, die am 10.05.2023 der Fachöffentlichkeit in der sog. Stakeholder Sitzung vorgestellt wurden als „noch desaströser als befürchtet“, so Sprecherin Barbara Kleine. „Zwei zerstörerische Rampen und drei neue Stationen mit bis zu 4 Tiefebenen sind das Gegenteil von gutem städtischen Nahverkehr.“

Der Heumarkt werde zerschnitten, denn die Rampe bildet über die ganze Breite des Platzes einen tiefen Graben von der Deutzer Brücke herunter, der, wenn überhaupt, nur noch einen kleinen Übergang für Fußgänger am Heumarkt selbst ermöglicht. Das städtebauliche Versprechen – den ganzen Heumarkt wieder zu verbinden und aufzuwerten – wurde gebrochen. Im Gegenteil, es mutiert zu einer städtebaulichen Bankrotterklärung. Ein Teilabriss der neuen Haltestelle Heumarkt (Kathedrale) wäre erforderlich, um die Tunnelbohrmaschinen nach unten zu bekommen.

„4 Tiefetagen an Rudolfplatz und Neumarkt bedeuten extrem lange Wege für die Fahrgäste. Damit wird jede Zeitersparnis hinfällig,“ so Stadtplaner Rolf Beierling-Hémonet vom Bündnis. Die angebliche Zeitersparnis ist eine Mogelpackung. Allein diese beiden Haltestellen mit allen Fragen zu Brandschutz, Fahrstühlen und Rolltreppen werden hochkomplexe, teure und langwierige Baustellen,“ fährt Beierling-Hémonet fort.

Hinzu komme die Zerstörung des Mauritiusviertels im Bereich Jahnstraße durch die Rampe der Linie 9 und der ersatzlose Verlust der Haltestelle Mauritiuskirche. Das Unterbrechen des Stadttunnels während der gesamten Bauzeit am Neumarkt führt zu einer Sack-Haltestelle der Linien 3 und 4. Das alles bedeutet eine Großbaustelle in der Innenstadt für Jahrzehnte mit Kaufkraftverlust für den Einzelhandel.

„Durch den Tunnel werden im Vergleich zur oberirdischen Variante der Stadt keine Kapazitäten erhöht, sondern nur die Gleise unter die Erde gelegt, das ist ganz unstrittig“, so Kleine. „Und von Schnelligkeit kann keine Rede sein, wenn die Fahrgäste an Neumarkt und Rudolfplatz vier Etagen tief klettern müssen, noch tiefer als jetzt schon in der 'Kathedrale' am Heumarkt. Und das bei den ständig defekten Rolltreppen und Fahrstühlen.“

Köln habe eben kein geschlossenes U-Bahn-System, sondern eine Stadtbahn, die ab und an unter Pflaster fahre und anschließend doch wieder im Straßenverkehr stehe, auch dies hebe mögliche kleine Zeitgewinne wieder auf.

„Die Versprechen bei der Bürgerbeteiligung 2018 zur Gestaltung des Heumarkts sind hinfällig, gleiches gilt für die unerwarteten 4 Tiefetagen an Neumarkt und Rudolfplatz. Die Bürgerbeteiligung ist zu wiederholen, wenn sie nicht zur Farce werden soll,“ fordert Kleine.

Die Kosten seien schon 2018 viel zu niedrig angesetzt worden, die jetzigen Pläne sprengten alle Kalkulationen und könnten, wenn es mit rechten Dingen zugeht, unmöglich den Kosten-Nutzen-Faktor für die Fördermittel einhalten, meint das Bündnis.

„Ein Tunnelkilometer ist mindestens 7 mal teurer als die oberirdische Gleisführung, der Bau führt zu 98.000 Tonnen CO₂- Ausstoß pro Kilometer. Beides können wir uns nicht leisten. Die Pläne sind aus der Zeit gefallen,“ meint Kleine.

„Der oberirdische Ausbau ist preiswerter, schneller, ökologischer und barrierefrei zu erreichen. Hier müssen Gelder investiert werden, ebenso wie in die Aufwertung der Fahrberufe, anstatt Milliarden in ein Jahrzehnte dauerndes Wahnsinnsprojekt zu stecken“, fordert das Bündnis und kündigt energischen Widerstand an. „Wir werden alles daransetzen, die Stadtgesellschaft gegen diese Pläne zu mobilisieren.“

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