

Begründung der Petition:

OBEN BLEIBEN mit der Straßenbahn!

Die Bundesregierung hält laut Koalitionsvertrag eine Verdoppelung der Kapazität des ÖPNV bis 2030 für klimapolitisch erforderlich. Daran anknüpfend fordern FridaysForFuture in ihrem verkehrspolitischen Sofortprogramm zu Recht eine Ausbau- und Qualitätsoffensive im ÖPNV. Nur so sind die klimapolitischen Ziele im Verkehrssektor erreichbar.

In Köln ist all dies nur möglich, wenn das Schienennetz der KVB massiv ausgebaut wird. Die Steuermilliarden, die ein Ost-West-Tunnel kosten würde, müssen jetzt in den Ausbau der KVB investiert werden. Damit können nicht nur die Kapazität der Linie 1 oberirdisch erweitert, sondern zahlreiche weitere Erweiterungen des Schienennetzes und des Wagenparks finanziert werden.

Eines ist klar: Beides zusammen geht nicht, dafür fehlen der Stadt Mittel und Personal. Das haben wir bei dem Nord-Süd-Tunnel gesehen, der immer noch nicht fertig ist. Seit Baubeginn 2004 sind oberirdisch nur 3,5 Schienenkilometer neu gebaut worden.

Zum Ausbau des ÖPNV gehören auch eine massive finanzielle Aufwertung und bessere Arbeitsbedingungen für das Fahrpersonal von Bus & Bahn, wie von der Gewerkschaft ver.di zu Recht eingefordert. Eine Ausdünnung der Fahrpläne wegen Personalmangel ist das Gegenteil von Verkehrswende.

Gute Alternativvorschläge sind vorhanden

Die Tunnel-Pläne sollten endlich im Rat begraben und der oberirdische Ausbau der KVB sofort begonnen werden. Gute Vorschläge dafür liegen auf dem Tisch:

- Die beiden Nadelöhr-Haltestellen Heumarkt und Neumarkt können oberirdisch so umgebaut werden, dass mit versetzten Haltestellen eine Taktverdichtung und damit eine Kapazitätserhöhung auf der Ost-West-Achse machbar sind. Dabei können die 60-m-Stadtbahnen beibehalten und der aufwändige Umbau fast aller Haltestellen entlang der gesamten Ost-West-Achse für 90-m-Stadtbahnen vermieden werden.

(Vorschlag Bündnis Verkehrswende Köln - <https://verkehrswende.koeln/oepnv-roadmap-plus#oberirdischer-haltestellenausbau>)

- Die nördliche Auto-Umfahrung des Neumarkts kann sofort aufgehoben und der Platz an die Fußgängerzone Schildergasse angebunden werden; dies reduziert auch die Anzahl der störenden Auto-Querungen für die Stadtbahn.

- Der Autoverkehr in der Innenstadt kann sofort reduziert werden, beginnend mit dem enorm hohen Durchgangsverkehr. Das schafft Raum für Bahn-, Rad- und Fußverkehr.

- Die Ost-West-Achse kann vom Heumarkt bis zum Aachener Weiher in eine Promenade verwandelt werden, mit nur einer Autospur in jede Richtung für den Anlieger- und Zielverkehr bei geringem Tempo, mit breiten Rad- und Fußwegen.

Netzförmiger oberirdischer Ausbau der KVB

Die Ost-West-Achse ist auch deshalb überlastet, weil im KVB-Netz viele Verkehrsströme sternförmig „durch die Mitte“ gehen, denn wichtige Teilstücke und Rheinquerungen für die Stadtbahn fehlen. Wenn diese Lücken geschlossen und die KVB endlich netzförmig oberirdisch ausgebaut wird, schafft das rasch Entlastung und erhöhte Beförderungskapazitäten. Ebenfalls können und müssen die ringförmigen Straßen Kölns konsequenter für den ÖPNV genutzt werden, denn sie ermöglichen kürzere Wege, mehr Umstiegsmöglichkeiten und Flexibilität. Das KVB-Angebot darf nicht nur auf die Innenstadt ausgerichtet, sondern muss auch in der Fläche vernetzt verfügbar sein, zum Beispiel durch:

- einen oberirdischen Lückenschluss der Linie 13 zwischen Klettenberg und Rhein
- eine ÖPNV-Trasse für die Stadtbahn auf der Inneren Kanalstraße
eine Busspur auf der Rheinuferstraße
- eine Schienenverbindung zwischen Barbarossaplatz und Severinsbrücke
- eine Nord-Süd-Bahn im Rechtsrheinischen zwischen Mülheim, Deutz, Poll und Porz
- Umweltbrücken (nur für Stadtbahn, Rad- und Fußverkehr) über den Rhein im Norden und Süden, die schnell und relativ preiswert gebaut werden können.

Das Schienennetz der KVB ist im Vergleich zu anderen Städten viel zu klein. Der Anschluss von Vororten, Außenbezirken und Umlandkommunen lässt seit Jahren auf sich warten. Rondorf/Meschenich und weite Teile von Porz im Süden, Neubrück im Osten, Schlebusch, Flittard, die Rheindörfer bei Merkenich und Esch/Auweiler/Pesch im Norden und Widdersdorf, Frechen-Habbelrath und der Hürth-Park im Westen brauchen dringend eine Schienenanbindung, wenn man den Pendlerverkehr vom Auto in den ÖPNV bringen will. Die Verlängerung der Linie 5 nach Ossendorf wurde in nur 8 Monaten gebaut. Ähnlich schnell kann und muss es in anderen Vororten gehen.

(Vorschlag ÖPNV-Roadmap-Plus des Bündnisses Verkehrswende - <https://verkehrswende.koeln/oepnv-roadmap-plus>)

Rad- und Fußverkehr

Nicht nur die KVB muss rundum kundenfreundlicher werden, hinsichtlich Taktung, Preisen, Barrierefreiheit (Aufzüge, Rolltreppen, Bahnsteige) und Infrastruktur. Zur Verkehrswende gehört selbstverständlich auch ein durchgehendes Netz von Radfahrinfrastruktur im ganzen Stadtgebiet, ergänzt um Pendler- und Freizeitstrecken ins Umland. Hier soll zügiges und sicheres Fahrradfahren möglich sein, für Radfahrende aller Altersgruppen.

Die Verkehrswende braucht eine Umverteilung des öffentlichen Raumes, weg vom motorisierten Individualverkehr hin zu ÖPNV, Rad- und Fußverkehr. Mobilität muss gedacht werden aus der Perspektive der schwächsten Verkehrsteilnehmenden, z.B. von Kindern und Menschen mit Beeinträchtigungen. Öffentliche Räume müssen Aufenthaltsqualität und Ruhezeiten mit schattenspendenden Bäumen und Wasser, Vorrang für Gehen und Verweilen bieten. (<https://fuss-ev.de/>)

Verkehrswende statt Tunnel!

Klima- und Gesundheitsschutz

Die Stadt Köln hat 2019 den Klimanotstand erklärt. Sie hat daher die Pflicht und steht in Verantwortung gegenüber ihren Bürger:innen, alle Großprojekte zunächst auf ihre Klimaverträglichkeit zu prüfen.

Ende 2019 hatten Berliner Wissenschaftler ein Forschungsergebnis veröffentlicht, von dessen Tragweite sie selbst überrascht waren. Der Bau eines durchschnittlichen U-Bahn-Kilometers verursacht 98.600 Tonnen CO2 Emissionen.

(<https://klimabilanz-ubahn-tram.de/>)

U-Bahn-Tunnel sind Klimakiller und konterkarieren alle klimapolitischen Ziele.

Was ebenfalls lange nicht bekannt war: Die Feinstaubentwicklung in Bahn-Tunneln ist enorm hoch. Auch da überraschten die Messergebnisse. Die

Sachverständigenorganisation Dekra hatte 2018 festgestellt, dass in unterirdischen Bahnhöfen die Reisenden eine erhebliche Dosis Feinstaub einatmen – viel mehr als an einer vielbefahrenen Kreuzung. Feinstaub gilt als gesundheitsschädlicher als Stickoxide. ([Feinstaub: Belastung in U-Bahn und S-Bahn - FOCUS online](#))

Kosten, Bauzeit und Behinderungen

Der Bau des Ost-West-Tunnels wäre mindestens sieben mal teurer als eine oberirdische Lösung – wahrscheinlich weitaus mehr. Im Mai 2019 gab die Stadt die Kosten im Innenstadtbereich mit 806 Mio. Euro für den Tunnel sowie mit 112 Mio. Euro für die oberirdische Variante an. Und das für nur 2,7 Tunnel-Kilometer, mit denen die Beförderungskapazität nicht erhöht wird!

Es ist vorauszusehen, dass bei dem aktuellen Tempo der Kostensteigerungen ein etwaiger Bau Milliarden kosten würde. Denn die Bauzeit ist Jahrzehnte lang. Weitere Verzögerungen sind mit großer Sicherheit durch archäologische Funde zu erwarten. Mit einer Fertigstellung wäre frühestens in den 2040er Jahren zu rechnen.

Weitere enorme Kosten für Brandschutzmaßnahmen würden entstehen, da die von der Stadt geplanten 90-m-Züge zusätzliche Notausgänge etc. unabdingbar machen. Die 90-m-Züge erfordern einen viele Millionen schweren Umbau fast aller Haltestellen von Bensberg bis Weiden und vielerorts eine Zerstörung des öffentlichen Stadtraums.

Der Tunnelbau wäre ein Milliardenloch, Geld und Fachpersonal für andere wichtige ÖPNV-Projekte wäre nicht mehr verfügbar, eine Verkehrswende nicht nur verschoben, sondern sogar verhindert.

Darüber hinaus entstünde in der Innenstadt eine jahrzehntelange Dauerbaustelle mit großen Baulöchern und entsprechendem Verkehrschaos.

Die Stadt plant aus bautechnischen Sicherheitsgründen, den Stadtbahn-Tunnel der Linien 3, 4, 16 und 18 für die Bauzeit am Neumarkt für Jahre zu unterbrechen, d.h. Reisende **müssen jeweils vorher in provisorischen Sackbahnhöfen aussteigen** und mit sehr langen Umsteigewegen rechnen. Der Einzelhandel in der Innenstadt

wäre für die Kundschaft kaum mehr erreichbar, es würden riesige Einnahmeverluste entstehen.

Keine Erhöhung der Kapazitäten

Im Tunnel könnten nicht mehr Menschen befördert werden als oberirdisch, denn die Straßenbahn würde einfach nur unter das Pflaster gelegt, mehr Gleise gibt es nicht. An die 60-m-Bahnen werden 30-m-Bahnen drangehängt. So kommt die Stadt Köln auf Mehrkapazitäten von 50 % für beide Varianten (ober- und unterirdisch), jedoch nur für die Linie 1.

Bei einer oberirdischen Lösung mit den versetzten Haltestellen mit jeweils zwei Haltegleisen pro Fahrtrichtung am Neumarkt und Heumarkt können durch Taktverdichtung sogar 66 % Kapazitätserhöhung für die Linie 1 und 33 % Kapazitätserhöhung für die Linie 7 erreicht werden.

(Vorschlag: ÖPNV-Roadmap-Plus des Bündnisses Verkehrswende Köln

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

Städtebauliche Gesichtspunkte und Reisezeit

Die Stadt argumentiert bei der Favorisierung der Tunnelvariante mit den städtebaulichen Vorteilen.

Die vorgelegte Tunnelplanung der Verwaltung sieht zwei riesige Gräben für Tunnelrampen vor, mit denen der Heumarkt zerschnitten und das Mauritiusviertel teilweise getrennt wird.

Am Heumarkt bleibt im Platzbereich nur ein ebenerdiger Durchgang von wenigen Metern. Ansonsten teilt ein 8 Meter breiter und bis zu 5 Meter tiefer Stadtbahngraben den Platzbereich. Im Mauritiusviertel ist eine Querung im Rampenbereich nicht mehr möglich. Die Haltestelle Mauritiuskirche entfällt ersatzlos. Der Nutzen/Service sinkt also und städtebaulich wäre ein Tunnelbau eine große Verschlechterung.

Was ist mit dem angeblichen Zeitgewinn? Selbst wenn Aufzüge und Rolltreppen funktionieren, was ja sehr oft nicht der Fall ist, geht der angebliche Zeitgewinn durch den Abstieg/Aufstieg in/aus der Tiefe verloren. Schon bei einer Fahrt vom Heumarkt bis zur Moltkestraße wird es knapp. Wer jedoch am Neumarkt oder Rudolfplatz einsteigen will, muss abwärts bis in die 4. Tiefebene. Am Neumarkt ginge es 27 m und am Rudolfplatz bis 29 m in die Tiefe. Die Reisezeit vom Start bis zum Ziel an der Oberfläche übersteigt jeden möglichen Zeitgewinn.

Die Reisezeit von und zu den Tunnelstationen wird länger statt kürzer!

Ohnehin hat Köln kein geschlossenes U-Bahn-System, sondern eine Straßenbahn, die ab und zu unter Pflaster fährt. Nach den unterirdischen Kurzstrecken bewegt sich die Bahn wieder im oberirdischen Verkehr.

Querungsverkehre

Als einziges Argument der Stadt und der KVB verbleibt die Aussage: Die Bahnen werden oberirdisch durch Querungsverkehre anderer Verkehrsteilnehmender gestört.

Nach wissenschaftlichen Untersuchungen und entsprechenden Ratsbeschlüssen muss der Autoverkehr ohnehin auf max. 10 % (Anteil im Modal-Split) bis 2030 reduziert werden (KölnKlimaAktiv 2022). Bis dahin müssen die Autos also weitestgehend heraus aus der Stadt.

- Wenn der Autoverkehr reduziert und die Nordumfahrung des Neumarkts wegfällt, entfallen zahlreiche Querungen durch den Autoverkehr.
- Bei Tempo-Reduzierung und mehr Raum für Radfahrende und Fußgänger:innen sind Unfallgefahren stark minimiert.
- Fußverkehr sehen wir nicht als störend oder leistungshemmend; am Neumarkt waren zur fußläufigen Querung der Bahngleise nie Ampeln erforderlich. Straßenbahnen und Fußverkehr vertragen sich, wie man auch in zahlreichen anderen Städten sehen kann, wo das Nebeneinander mit geringer Geschwindigkeit gut funktioniert. Zu Fußgehende sind potentielle KVB-Kundschaft.

Fazit:

Es verbleibt kein einziges sinnvolles Argument für den Bau eines Ost-West-Tunnels! Also: Verkehrswende statt Tunnelbau! Oben bleiben !