

Ertüchtigung der Ost-West-Achse: Widerlegung der Argumente der KVB für eine Tunnellösung und gegen die oberirdische Ertüchtigung



Auf dem Unternehmensblog der KVB (auch als Faltblatt verteilt) werden zum Thema Ertüchtigung der Ost-West-Achse eine Reihe von Aussagen und Behauptungen aufgestellt, die nicht haltbar sind. Dazu nehmen wir Stellung.

Erinnern möchte wir daran, dass das ganze Projekt unter der Vorgabe „Kapazitätserhöhung auf der Ost-West-Achse“ begonnen wurde. Mittlerweile werden andere Argumente in den Vordergrund geschoben: Fahrgeschwindigkeit, Stadtraum-Gestaltung, Unfallminimierung, sogar Karneval. Kein Wunder: Der Tunnel erhöht keine Kapazität gegenüber der städtischen oberirdischen Lösung, sondern die Schienen werden einfach nur unter die Erde gelegt. Aber auch diese Argumente überzeugen nicht.

Aussage: Mit einem Tunnel könnte der Stadtbahn-Betrieb „ganzjährig störungsfrei von den Einflüssen an der Oberfläche und damit deutlich zuverlässiger durchgeführt werden“.

Es handelt sich um 2,7 km Schienen, die unter das Pflaster gelegt werden sollen. Danach fahren die Bahnen wieder oben im Straßenverkehr. Dies ist der Hauptgrund für Unzuverlässigkeiten oder Unfälle. Wenn oberirdisch Störungen vorliegen, dann betrifft das auch die dahinterfahrenden Bahnen, egal ob sie im Tunnel oder oben fahren. (Staus im Tunnel gibt es auch – siehe Appellhofplatz, dort stauen sich die „U“-Bahnen)

Aussage: Ein Tunnel ermöglicht „einen deutlich schnelleren Stadtbahn-Betrieb“, denn „Im Untergrund kann die Bahn rund 70 Stundenkilometer fahren.“

Nach offiziellen Angaben beträgt die Fahrtzeitverkürzung durch den Tunnel in der Innenstadt lediglich 3 bis 4 Minuten!

Hinzu kommt, dass man die Bahnsteigkante zunächst einmal erreichen muss: An Rudolfplatz und Neumarkt sollen zwei weitere Tunnelröhren unter die bestehenden gebaut werden. Es geht also hinunter bis in die 4. Tiefebene – Köln hätte damit die beiden tiefsten Stadtbahn-Haltestellen Deutschlands!

Eine Geschwindigkeit der Bahn von 70 km/h ist bei den kurzen Abständen der Haltestellen in der Innenstadt im Tunnel nicht zu erreichen.

Aussage: Die Trennwirkung der Bahngleise im Stadtraum würde reduziert und mehr Platz für eine attraktive Nutzung der Oberfläche geschaffen.“

Eine Verschlechterung im Stadtraum ergibt sich durch alle drei Tunnelrampen. Eine drastisch verschärfte Trennwirkung entstünde am Heumarkt sowie im Mauritiusviertel. Die Rampe am Heumarkt würde diesen bis auf 6 m Durchgang zerschneiden. Das Mauritiusviertel würde durch die Rampe unüberwindbar getrennt und die Haltestelle (Mauritiuskirche) entfiere ersatzlos.

Eine attraktive Gestaltung des Neumarkts mit Anbindung an die Fußgängerzone sowie eine boulevard-ähnliche Gestaltung im Innenstadt-Abschnitt sieht auch unser oberirdisches Konzept unter Beibehaltung der 60-m-Bahnen, versetzten Haltestellen an Neumarkt und Heumarkt mit Taktverdichtung vor. Dazu muss lediglich der Durchgangsverkehr aus dem Innenstadtbereich herausgenommen werden. Wir schlagen auch keine abgetrennten besonderen Gleiskörper vor, sondern straßenbündige Haltestellen mit grünen Gleisen, die leicht zu queren sind und stadträumlich keine Blockaden bilden.

Stadtbahnen müssen in dem kurzen Innenstadtabschnitt langsamer fahren, ein Miteinander ist möglich, wie man in vielen anderen Städten sieht, wie Freiburg, Augsburg Zürich.

Aussage: „Von 2017 bis Herbst 2023 kam es auf der Strecke zwischen den Haltestellen Universitätsstraße und Heumarkt zu 344 Unfällen mit 258 leichtverletzten, acht Schwerverletzten und drei Toten. Im Schnitt ist das ein Unfall jede Woche, den es nicht gäbe, würde die Stadtbahn unterirdisch verkehren“. (KVB-Blog)

Die KVB-Zahlen sind falsch, der Abschnitt ist kein Unfallschwerpunkt. Die Polizeistatistik weist gänzlich andere Unfallzahlen mit Beteiligung der Straßenbahn für den tatsächlich betroffenen Abschnitt Heumarkt-Moltkestraße aus (nur dieser Teil würde untertunnelt, nicht bis zur Universitätsstraße). In den Jahren 2017-2023 gab es laut Polizei 48 Verkehrsunfälle insgesamt, 35 mit Leichtverletzten, sieben mit Schwerverletzten, keine Verkehrsunfälle mit getöteten Personen. Über die Hälfte der Unfälle sind dabei vom Autoverkehr verursacht. Wenn der Durchgangsverkehr herausgenommen und Parkplätze im Seitenraum beseitigt werden, wie es der Planungsauftrag des Rats vorsieht, entfallen viele Unfallursachen. Es entsteht genug Platz für eine störungsarme oberirdische Promenade der Umweltverkehre (ÖPNV, Fuß- und Radverkehr).

Aussage: „Eine vorläufige Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) hat ergeben, dass sowohl der oberirdische Ausbau als auch eine Tunnellösung durch Fördermittel finanziert werden kann. Das bedeutet: 90 Prozent der förderfähigen Kosten würden von Bund und Land übernommen. Lediglich den Rest muss die Stadt Köln selber tragen.“

Nach bisherigem Stand kostet der oberirdische Ausbau im Innenstadtabschnitt 188,8 Millionen Euro netto.

Der Innenstadttunnel würde 1.058,3 Milliarden Euro netto kosten. Nach jüngsten städtischen Angaben sind beide Varianten förderfähig. Der Nutzenkostenindikator für den Tunnel ist von 1,0 auf 1,4 gestiegen, der für die oberirdische Variante von 2,3 auf 1,3 gesunken. Eine nicht nachvollziehbare Berechnung. Dass entsprechende Gutachten wird bisher unter Verschluss gehalten und soll auch nicht veröffentlicht werden.

Verschwiegen wird die Tatsache, dass sich die Förderzuwendungen nur auf die ursprünglich veranschlagten Kosten beziehen. Weitere Kostensteigerungen gehen zum Großteil zu Lasten der Kommune. Der städtische Eigenanteil bei der Nord-Süd-Stadtbahn ist von ursprünglich 55 Millionen € auf über 1 Milliarde € gestiegen (OHNE die Kosten für den Einsturz des Stadtarchivs).

Aussage: „Mit anderen Baumaßnahmen hat diese Förderung nichts zu tun: Die Gelder werden grundsätzlich projektbezogen bewilligt. Der Ausbau der Ost-West-Achse schließt also die Umsetzung notwendiger weiterer Maßnahmen für die Verkehrswende keinesfalls aus.“

Die KVB selbst hat jetzt bereits eine Streichliste vieler wichtiger Ausbauprojekte aus Geldmangel vorgelegt. An der aufwändigen Verlängerung von 34 Haltestellen für Langzüge will sie jedoch festhalten, ebenso am Tunnel, obwohl gerade ein Tunnel viel höhere Betriebskosten zur Folge hat. Großprojekte verhindern eine Verkehrswende und befördern sie nicht.

Richtig ist zwar: Gelder werden projektbezogen bewilligt. Aber die Frage ist, ob man für ein Großprojekt Personal einsetzt und Fördermittel beantragt. Oder ob man stattdessen solche Ausbauprojekte angeht und Fördermittel dafür beantragt, die tatsächlich einen Mehrnutzen bringen, wie: die Schließung von Lücken im Netz, die Anbindung von Vororten, Rheinquerungen für die KVB (sog. Umweltbrücken), rechtsrheinische Nord-Süd-Schienenverbindung.

Fazit

Statt Milliarden in einen Tunnel zu investieren, dessen Realisierung Jahrzehnte dauert und 283.000 Tonnen CO₂-Ausstoß generiert, sollte sofort die schnelle, preiswerte und ökologische Lösung angegangen werden: oberirdischer Ausbau, beginnend mit der Ertüchtigung der beiden Nadelöhr-Haltestellen Heumarkt und Neumarkt.

Petition „OBEN Bleiben mit der Straßenbahn! Verkehrswende statt Tunnel!“ hier unterschreiben: <https://weact.campact.de/petitions/oben-bleiben-mit-der-strassenbahn-verkehrswende-statt-tunnel-1>

Weitere Infos unter: www.verkehrswende.koeln/
Kontakt: info@verkehrswende.koeln

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

