

# Pressemitteilung

04.09.2024

## Bürger:innenversammlung im Maritim: „Oben bleiben mit 60m Bahnen“



Mehr als 250 Interessierte sind zur Informationsveranstaltung des Netzwerks „Köln bleibt oben“ zum geplanten Ausbau der Ost-West-Achse im Maritim gekommen – der große Saal des Maritim war bis auf den letzten Platz besetzt.

Die Vortragenden Michael Neumann, Ulrike Mazalla (BIG Weiden), Rolf Beierling-Hémonet (Bündnis Verkehrswende Köln) und Verkehrsexperte Prof. Dr. Volker Stöltzing (TH Köln) trugen Fakten und Argumente vor, die geplante Kapazitätserhöhung der Verkehrsachse ohne Tunnel und mit 60-Meter-Bahnen statt mit 90-Meter-Bahnen zu verwirklichen. Ruth Wennemar vom Bürgerverein Eigelstein moderierte.

Michael Neumann befasste sich in seinem Vortrag mit dem Kriterienkatalog der Verwaltung und wies darauf hin, dass nach diesem 31 von 51 Kriterien für die oberirdische Variante sprechen. Dabei sei die Auswahl der Kriterien zudem fragwürdig und auf möglichst viele Kriterien pro Tunnel ausgelegt.

„Der Nutzen für den Stadtraum wird mit acht Punkten künstlich aufgebauscht. Punkte wie „Freiraumstrukturen definieren“ „Raumkontur und Nutzungen stärken“ oder „Blickbeziehungen betonen“ könnten ebenso zu einem Kriterium zusammen gefasst werden,“ so Neumann. „Für Radfahrende wird eine Zeitersparnis von 24-42 Sekunden errechnet. Diese nicht realistische Ersparnis wird zu 100% als Kriterium 'Pro Tunnel' gewertet.“

Ulrike Mazalla von der BIG Weiden erläuterte, dass 90m Langzüge für den Kölner Westen heftige stadträumliche Barrieren und viele Baumfällungen bedeuten würden. Sie wies darauf hin, dass schon heute viele Bahnen der Linie 1 nur bis Junkersdorf und nicht bis Weiden-West durchfahren, obwohl sich dort ein Park & Ride Parkplatz für Einpendelnde befindet. „Die Fördergelder können viel sinnvoller für Projekte beantragt werden, die einen höheren verkehrlichen Nutzen haben. Im Kölner Westen wäre dies die Anbindung des mit ca. 13.000 Einwohnern deutschlandweit größten Neubaugebiets Widdersdorf durch die Verlängerung der Linie 4,“ so Mazalla und kritisierte: „Dieses Vorhaben ist bereits fertig geplant und soll nun wieder zurück gestellt werden.“

Stadtplaner Rolf Beierling-Hémonet vom Bündnis Verkehrswende befasst sich mit städtebaulichen Aspekten, wie auch Prof. Coersmeier im Publikum gefordert hatte. Ein großer Raumgewinn für Fußgänger und Radfahrer werde erreicht durch die Wegnahme der Parkräume und der vier Autospuren des Durchgangsverkehrs in diesem Abschnitt. Damit gingen in einem rund 33 Meter breiten Stadtraum mindestens 13 Meter zusätzlich an Fußgänger und Radfahrer, so dass eine Boulevard-Gestaltung möglich sei. „Zwei Straßenbahngleise nehmen lediglich 7 Meter Raum ein und können sogar in einem grünen Trassenbett liegen. Mit der Wegnahme der Schienen in den Tunnel wäre kein nennenswerter Raumgewinn zu erreichen. Aber den Flaneuren des neuen Ost-West-Boulevards wird zugemutet, sich durch lange unterirdische Labyrinth an die Oberfläche zu kämpfen,“ so Beierling-Hémonet.

Prof. Stölting, Professor für Schienenverkehr und öffentliche Verkehrssysteme an der TH Köln, stellte seine Untersuchung für eine Kapazitätserhöhung auf der Ost-West-Achse durch Taktverdichtung vor. Dies sei betrieblich möglich, wenn die Haltestellen Heumarkt und Neumarkt zu Doppelhaltestellen ertüchtigt und damit eine raschere Abwicklung ermöglicht werde. Oben könne man auf Sicht fahren, im Tunnel jedoch nur signalgesteuert im Zwei-Minuten-Abstand. Auch Querungen des Rad- und Fußverkehrs seien problemlos möglich, wenn der Abschnitt verkehrsberuhigt wird und die Straßenbahnen langsam durch diesen City-Abschnitt fahren.

Professor Stölting stellte auch in Frage, ob es überhaupt Fördergelder für die Verlängerung der 34 Haltestellen entlang der Linie 1 geben könne, da weder neue Strecken noch kürzere Reisezeiten dadurch ermöglicht werden, was jedoch wichtige Kriterien für die Bewilligung von Fördergeldern seien.

Es schloss sich eine lebhafte Diskussion an, an der sich mit Bernd Petelkau, Teresa de Bellis (beide CDU) Ralph Sterck (FDP), Lino Hammer (Grüne) und Angela Bankert (LINKE) auch Vertreter der Ratsparteien beteiligten und ihre Sichtweise einbrachten. Nur SPD und VOLT hatten abgesagt. Ebenso wenig hatten Stadtverwaltung und KVB Vertreter:innen geschickt. „Wir finden es sehr bedenklich, wenn bei einer Bürger:innenversammlung von über 250 Menschen niemand von KVB, Verkehrsdezernat und SPD teilnimmt, zumal sie alle am folgenden Tag bei der IHK Veranstaltung „Verkehrswende nur mit Tunnel“ anwesend waren,“ so Barbara Kleine, Sprecherin Bündnis Verkehrswende Köln.

„Wir hoffen, dass die anwesenden Ratsvertreter von Grünen, CDU und FDP einige dieser Argumente noch einmal in ihrem Herzen wiegen,“ so Kleine. „Die schnelle, preiswerte, ökologische und barrierefreie Lösung besteht im Ausbau der beiden Nadelöhr-Haltestellen Heumarkt und Neumarkt, damit eine Taktverdichtung auf allen drei Linie möglich wird mit der gleichen Kapazitätserhöhung wie bei den städtischen Varianten.“

Für Rückfragen:

Barbara Kleine, Bündnis Verkehrswende Köln,  
mobil: 0162- 829 32 81