

Köln, im März 2018

Thesepapier zum Ausbau der Stadtbahn auf der innerstädtischen Ost-West-Achse

Mit Blick auf den heutigen Zustand und die zu erwartende Verkehrsentwicklung muss der Ausbau der Ost-West-Stadtbahn zwei Hauptzielen gerecht werden:

- A) schnellstmögliche Beseitigung der bestehenden Kapazitätsengpässe**
- B) Schaffung der Voraussetzungen für einen darüber hinausgehenden Kapazitätsausbau für den mittelfristig zu erwartenden weiteren Fahrgastzuwachs**

Als Grundlage für die weiteren Planungen sollten die

- im Konzept „Köln mobil 2025“,
- im Luftreinhalteplan und
- im städtebaulichen Masterplan des Büros AS&P formulierten Ziele dienen.

Hiernach wird eine Reduzierung des innerstädtischen motorisierten Individualverkehrs zugunsten der Verkehrsmittel des Umweltverbundes angestrebt (Umweltszenario des Gutachtens).

Der Vorstandsvorsitzende der KVB Herr Fenske und die Verkehrsdezernentin Frau Blome haben sich in der noch laufenden Diskussion bereits auf eine in der Innenstadt unterirdische Führung an Stelle der heute oberirdischen Führung der Ost-West-Stadtbahn festgelegt. Dies ist angesichts der nachfolgenden Aspekte für den VCD nicht nachvollziehbar:

- 1.) Köln braucht die Kapazitätserweiterung auf der Ost-West-Achse möglichst schnell. Eine rein **oberirdische Lösung** wird hier den **raschesten Erfolg** bringen. So werden z.B. allein die archäologischen Untersuchungen im Vorfeld eines unterirdischen Ausbaus zu erheblichen Verzögerungen führen. Ferner ist eine U-Bahn-Lösung – wie die Erfahrung zeigt – mit erheblichen baulichen und damit auch zeitlichen Risiken verbunden. Die zeitliche Komponente findet bislang in den Gutachten keine Berücksichtigung. In einer aktuellen Mitteilung geht die Verwaltung davon aus, dass der Baubeginn einer Tunnellösung vier Jahre später als bei einer oberirdischen Variante liegt.
- 2.) Die bisher untersuchten zweigleisigen **U-Bahn-Lösungen** schaffen praktisch **keine größere Fahrgastkapazität** als eine zweigleisige oberirdische Führung mit entsprechender Signalisierung und einem entsprechenden Haltestellenausbau. Mittelfristig benötigt Köln allerdings einen erheblich größeren Kapazitätszuwachs als die bisher untersuchten Varianten ermöglichen. Eine weitreichendere Lösung wird jedoch durch eine jetzt realisierte rein unterirdische Lösung (mit Abbau der oberirdischen Gleisanlagen) erheblich erschwert, ggf. sogar verhindert.
- 3.) Alle Lösungen mit einem längeren innerstädtischen Tunnel (Varianten 3-5) haben einen erheblich **schlechteren Kosten-Nutzen-Faktor** als die Variante ohne und die Variante mit

einem sehr kurzen Tunnel. Das heißt, dass bei einer längeren Tunnellösung mehrere Hundert Millionen Euro Steuermittel verausgabt werden, ohne dass sich hieraus ein entsprechender Nutzwert ergibt. Das ist nicht zu verantworten.

- 4.) Das angestrebte Ziel einer Verringerung des MIV ermöglicht eine **Reduzierung der Anzahl der Kfz-Spuren** und ihre Bündelung auf der Südseite der Ost-West-Achse. Der Straßenabschnitt zwischen Heumarkt und Aachener Weiher sollte zukünftig nur noch dem Quell- und Zielverkehr und nicht mehr dem Durchgangsverkehr dienen (z.B. Leitung des Durchgangsverkehrs über die Bäche). So sind die notwendigen **städtebaulichen Verbesserungen** möglich, ohne dass hierfür eine Beseitigung der oberirdischen Schienentrasse erforderlich ist.
- 5.) Bei einem viergleisigen Ausbau der oberirdischen Haltestelle auf der Südseite des **Neumarkt** wird die in Anspruch genommene Platzfläche gegenüber heute gleich bleiben (Einsparung der Nordumfahrung). Aufgrund der anzustrebenden Reduzierung der Fahrspuren wird der Eingriff in den heutigen Platzinnenraum geringer ausfallen als im Gutachten dargestellt.
- 6.) Mögliche **Reisezeitgewinne** durch eine unterirdische Führung der Stadtbahn gehen durch die längeren Fußwege zu den tief gelegenen Haltestellen (am Neumarkt unterhalb der heutigen Nord-Süd-U-Bahn) mehr als verloren. Verkürzen wird sich der Umstieg zwischen den Bahnsteigebenen – besonders am Heumarkt. Hier bringt allerdings eine Verlegung der oberirdischen Haltestelle Richtung Westen bereits Verbesserungen.
- 7.) Die für eine unterirdische Führung der Bahn erforderlichen **Rampen** sind **städtebaulich nicht verträglich**. Eine Rampe auf dem Heumarkt wird die Platzfläche endgültig zerschneiden, eine Rampe in der Jahnstraße ein Viertel. Wichtige Fuß- und Radverbindungen werden unterbrochen.
- 8.) Der **Radverkehr** lässt sich auf der Ost-West-Trasse auch bei einer oberirdischen Führung **attraktiv gestalten**. Zu einer solchen Gestaltung gehören:
 - direkte gradlinige Führung des Radverkehrs,
 - breite baulich getrennte Radstreifen (anstatt den im Gutachten vorgesehenen Schutzstreifen), in Abschnitten ggf. Fahrradstraßen,
 - sichere und komfortable Querung,
 - Anbindung an bestehende und geplante Radinfrastruktur.

Schlussfolgerung:

Es spricht vieles dafür, dass das oben genannte Ziel einer schnellstmöglichen Kapazitätsausweitung allein durch eine kurzfristig realisierbare oberirdische Lösung erreicht werden kann.

Mittelfristig wird Köln das zu erwartende Fahrgastwachstum jedoch nicht durch den bloßen Ausbau der vorhandenen, sondern nur durch den Bau einer weiteren Ost-West-Stadtbahnstrecke bewältigen können. Die bisher vorgelegten Gutachten ignorieren diese Notwendigkeit.