

Oben bleiben - aber richtig



Pressegespräch am 23.9.2018

Jörg Thiemann-Linden, oben bleiben
Freier Stadt- und Verkehrsplaner (Dipl.-Geogr., SRL), Köln



Bürgerkonsultation: weniger Autoverkehr

- Reduzierung des Autoverkehrs als durchgängiger Konsens in der Bürgerschaft >> wird das im weiteren Verfahren ernst genommen?
- Unterschiedliche Präferenzen zu ebenerdig und Tunnelvarianten, aber ebenerdig immer dabei (Behindertenvotum?)

Weniger Autoverkehr konsequent verfolgen – statt weiter so...

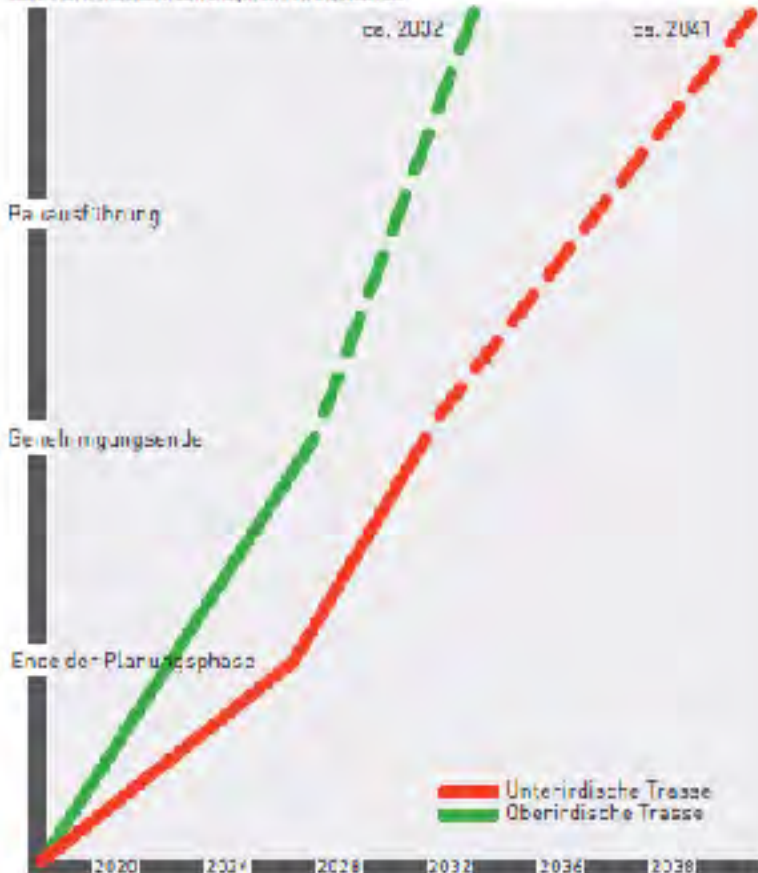
- >> Verbesserte Nutzen-Kosten-Relation ohne Störungen durch MIV
- >> höhere Kapazität für die noch kommenden Fahrgaststeigerungen
- >> viel Platz für eine wirklich einladende, urbane Ost-West-Promenade



Problemdruck heute – wann wird es besser?

Zeitlicher Vergleich der Bauplanung unterirdisch gegen oberirdisch

Einleitung der Stadtbahnverkehrsstudie für eine U3-West-Ärztin
Zusammenfassung der Ergebnisse der U3- und U3-Ärztin



Eine „Alles-auf-eine-Karte“-Strategie mit vielen Risiken unterwegs.

Es wird erst besser, wenn das letzte Stück Tunnel in Betrieb ist?

Auch ein Problem der 90-Meter-Züge: Sie fahren erst, wenn die letzte Kalker U-Bahnstation erweitert ist)

>> ... und bis dahin während der Baustellen-Jahre?



Öst-West-Achse: Große Chance für den Neumarkt



Umbau soll mehr Kapazität für den Stadtbahnbetrieb schaffen, aber auch städtebauliche Perspektiven eröffnen

Mit dem Umbau der Ost-West-Achse soll die Kapazität für den Stadtbahnbetrieb erhöht werden. Der Neumarkt wird als zentraler Knotenpunkt für den öffentlichen Verkehr umgestaltet. Die Arbeiten sollen bis Ende 2015 abgeschlossen sein. Der Umbau soll die Kapazität für den Stadtbahnbetrieb erhöhen und die städtebaulichen Perspektiven eröffnen. Die Arbeiten sollen bis Ende 2015 abgeschlossen sein.

Der Umbau der Ost-West-Achse soll die Kapazität für den Stadtbahnbetrieb erhöhen und die städtebaulichen Perspektiven eröffnen. Die Arbeiten sollen bis Ende 2015 abgeschlossen sein. Der Umbau soll die Kapazität für den Stadtbahnbetrieb erhöhen und die städtebaulichen Perspektiven eröffnen.

Der Umbau der Ost-West-Achse soll die Kapazität für den Stadtbahnbetrieb erhöhen und die städtebaulichen Perspektiven eröffnen. Die Arbeiten sollen bis Ende 2015 abgeschlossen sein.

Der Umbau der Ost-West-Achse soll die Kapazität für den Stadtbahnbetrieb erhöhen und die städtebaulichen Perspektiven eröffnen. Die Arbeiten sollen bis Ende 2015 abgeschlossen sein.

Der Umbau der Ost-West-Achse soll die Kapazität für den Stadtbahnbetrieb erhöhen und die städtebaulichen Perspektiven eröffnen. Die Arbeiten sollen bis Ende 2015 abgeschlossen sein.

Der Umbau der Ost-West-Achse soll die Kapazität für den Stadtbahnbetrieb erhöhen und die städtebaulichen Perspektiven eröffnen. Die Arbeiten sollen bis Ende 2015 abgeschlossen sein.

Der Umbau der Ost-West-Achse soll die Kapazität für den Stadtbahnbetrieb erhöhen und die städtebaulichen Perspektiven eröffnen. Die Arbeiten sollen bis Ende 2015 abgeschlossen sein.

Der Umbau der Ost-West-Achse soll die Kapazität für den Stadtbahnbetrieb erhöhen und die städtebaulichen Perspektiven eröffnen. Die Arbeiten sollen bis Ende 2015 abgeschlossen sein.

Der Umbau der Ost-West-Achse soll die Kapazität für den Stadtbahnbetrieb erhöhen und die städtebaulichen Perspektiven eröffnen. Die Arbeiten sollen bis Ende 2015 abgeschlossen sein.

Kosten-Nutzen-Faktor muss stimmen

Umbau nur mit Förderung durch Bund und Land möglich

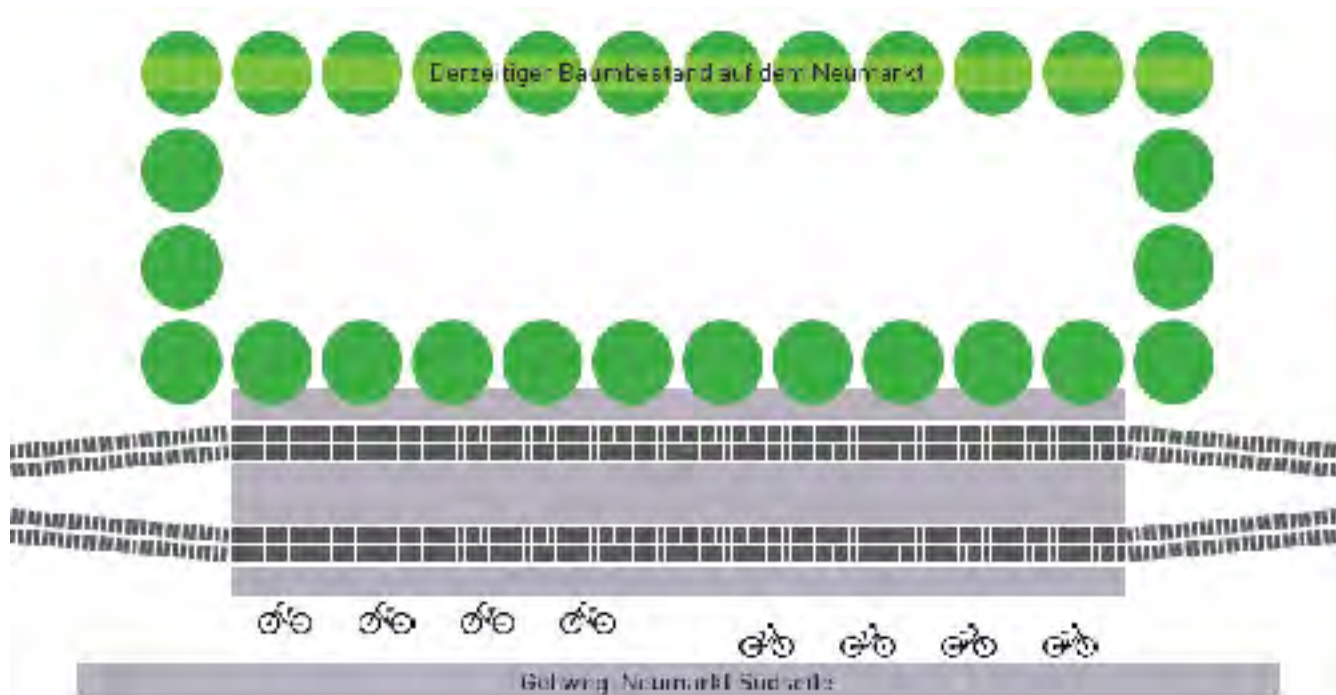
Plätze sollen „atmen“

Aufenthaltsqualität wird verbessert. Der 14. Dezember entscheiden



„Große Chance für den Neumarkt“ (KVB, KölnTakt von gestern 20.09.2018)

**>> Größere Chance für beide Seiten des Neumarkts,
wenn der Durchgangsautoverkehr ganz raus ist.**



Priorität ÖV oder Autoverkehr?

**„Bei 60 Zugbewegungen stündlich sind Staus programmiert“
(KVB, KölnTakt vom 20.09.2018)**

**Weiter das alte Lied „Fahrgäste in den Keller,
damit die Autos oben spielen können“?**

**Das ist aus unserer Sicht die Aufforderung
zu einer eindeutigen ÖPNV-Priorisierung auf
der Ost-West-Achse. Dann verbessert sich
auch das Nutzen-Kostenverhältnis der eben-
erdigen Lösung, denn bisher geht man von
Beeinträchtigungen des Betriebs durch den
Autoverkehr aus, und das unterirdische
Projekt steht damit etwas weniger schlecht da.**



*Beispiel Straßburg:
integrierter Umbau der zentralen
Innenstadtachsen mit der Tram*



Überqueren

„Plätze sollen atmen“

(KVB, KölnTakt vom 20.09.2018)

**>> Auf den Plätzen wollen wir
künftig in guter Luft freier atmen!**

**An den Durchgangsverkehr durch
die Kölner Altstadt scheinen sich
alle gewöhnt zu wollen (z.B. von
Höhenberg nach Aachen über den
Neumarkt).**

**Nicht die Straßenbahnen sind das
Problem für saubere Luft und beim
Überqueren am Kaufhof, sondern
der Autoverkehr.**



Millionenstadt-Prestige?

„Es gibt keine Millionenstadt in Europa, die auf eine U-Bahn verzichten kann.“
(KVB, KölnTakt vom 20.09.2018)

**Haben wir keine andern Probleme als solche Prestige-probleme?
Die Führung von KVB und Verwaltung sind festgelegt aufs nächste U-Bahn-Projekt. Aber nehmen die Parteien mit ihren U-Bahn-Varianten die realen Zukunftsprobleme der Einwohnerschaft ernster, je näher die Kommunalwahl rückt?**

An vielen Ecken der Kölner Stadtgesellschaft beginnen Leute nachzudenken, ob die U-Bahn-Pläne der verschiedenen Parteien nehmen, ob dieses Innenstadt-U-Bahn-Projekt noch zeitgemäß ist – und auf was für dringliche Lösungen in ihrem Stadtbezirk und ihren Veedel sie eigentlich nicht verzichten wollen.



Fachkräftemangel: andere Straßenbahnprojekte?

„Andere Vorhaben (....): Jedes Projekt wird für sich betrachtet und bei einem positiven Kosten-Nutzen-Faktor von Bund und Land gefördert.“

(KVB, KölnTakt vom 20.09.2018)

Ob es ein Risiko für den S-Bahn-Ausbau ist, wenn S- und U-Bahn auf dem Wunschzettel an den Bund ums Geld für die Kölner Region und die Bauwirtschaft stehen, können wir nicht beurteilen.

Aber etwas anderes ist genauso relevant: Wir leben in Zeiten des Fachkräftemangels, gerade beim Schienenbau. Im Interesse der Straßenbahnprojekte, z.B. für die neuen Stadtteile im Rheinkorridor, können wir uns keine Verschwendung von wertvoller Woman- und Manpower bei Planung und Bau mehr leisten. Wir müssen jetzt Prioritäten setzen.

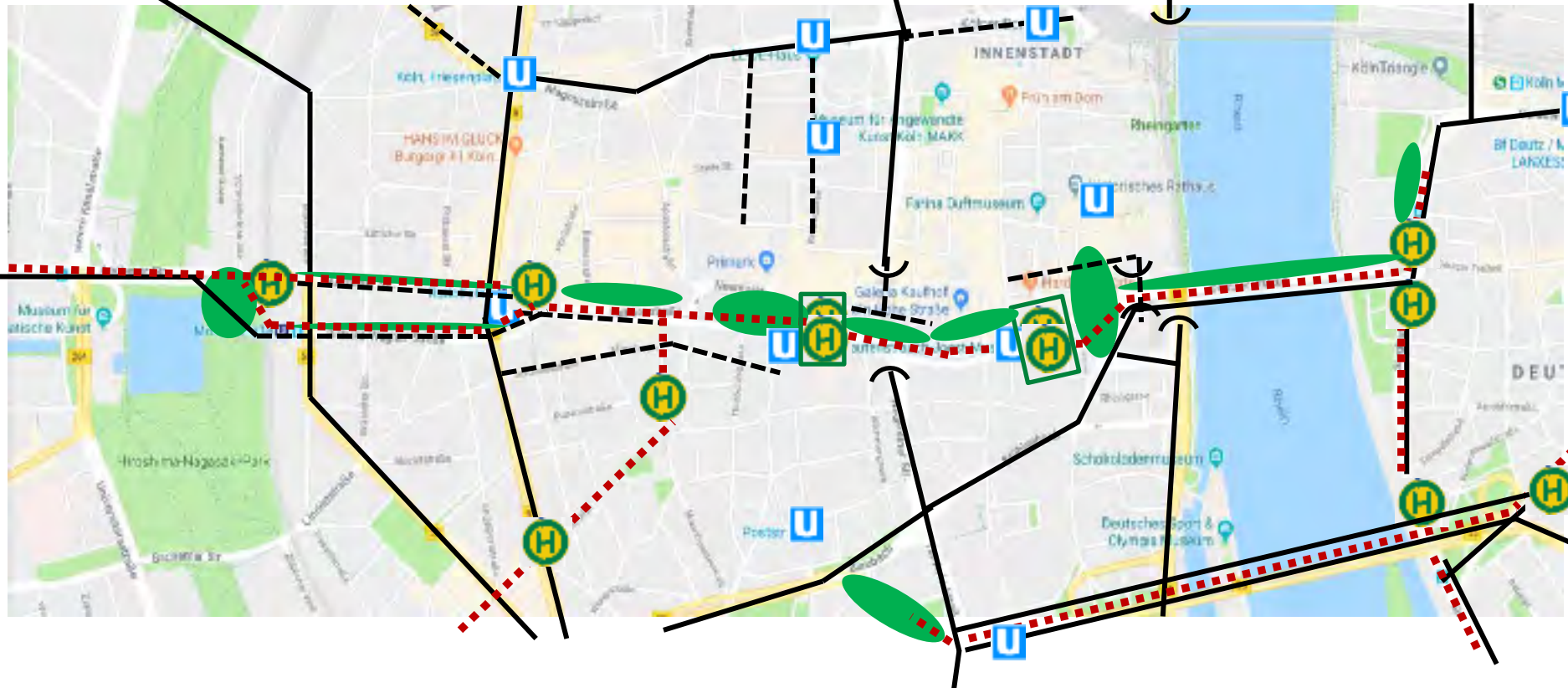







„Ost-West-Promenade“ von Deutz bis Aachener Weiher mit flotter Ost-West-Radhauptroute

- **Überall barrierefreier, einfacher Zugang zur Straßenbahn und zum Bus**
- **„Deutzer-Brücke-Park“ – schattig und luftig mit Postkartenblick**
- **Heumarkt „ohne den U-Bahn-Hügel“**
- **Umsteigeknoten über der U-Bahn (mit Busschleife Kl. Sandkaul?)**
- **Aufenthalt im Grünen in der Cäcilienstraße,**
als die ruhige Seite am Rasengleis – Ergänzung zur wuseligen Schildergasse
- **Urbaner, nicht verlärmter Neumarkt, Umsteigeknoten „am Haubrichhof“?**
- **Hahnenstraße** als Grünzug auf der sonnigen Nordseite
- **Erweiterter Fußgänger-Rudolfplatz**
- **Verkehrsberuhigte Aachener Straße und Richard-Wagner-Straße,**
gleichberechtigt statt „Gewinner und Verlierer“
- **Neuer, urbaner S-Bahnhof am Aachener Weiher**

Mit flotter Radroute neben der störungsfreien Straßenbahn-/Bustrasse





-  Vorhandene Straßenbahn ebenerdig
-  Autofreier Aufenthalt (Ost-West-Promenade)
-  Haltestelle / Doppelhaltestelle
-  Vorhandene Unterirdische Stationen
-  Hauptstraßen / Kfz-Erschließung



