

Verkehrswende & Ost-West-Achse in Köln

wirksame Investitionen in die Zukunft?

Resümee

Auf Einladung des *Verkehrsclub Deutschland – Regionalverband Köln*, *Köln kann auch anders*, *Agora Köln* und der *Interessengemeinschaft Oben bleiben* kamen am 3. Dezember 2018 die verkehrspolitischen Sprecher der Fraktionen im Rat der Stadt Köln zu einer Diskussionsveranstaltung über die Ost-West-Achse in der IHK zusammen.

Anwesend waren Lino Hammer (Grüne), Andreas Pöttgen (SPD), Ralph Sterck (FDP) und Michael Weisenstein (Linke). Auf dem Podium blieb ein Platz leer: Dirk Michel, verkehrspolitischer Sprecher der CDU hatte kurzfristig abgesagt. Einen Vertreter hatte er zu unserem Bedauern leider nicht geschickt.

Der Grund für die Einladung: Die gesamte Diskussion um den Ausbau der Ost-West-Achse war zu sehr auf die Frage „oben oder unten“ verkürzt. Vor allem aber werden wichtige Aspekte und Verkehrsprobleme, die heute auf der Ost-West-Achse bestehen, durch die vorliegenden Ausbauvarianten nicht gelöst oder schlichtweg ignoriert. Diese Problempunkte hatten wir den verkehrspolitischen Sprechern und allen Ratsmitgliedern, die auch eingeladen waren, in Form von **17 Thesen** vor der Veranstaltung zugeschickt. Auf der Veranstaltung selbst war eine fachkundige Expertenrunde anwesend, um die offenen Punkte sachlich einzuordnen:

Aspekt Archäologie: *Dr. Marcus Trier, Direktor des Römisch-Germanischen Museums und der archäologischen Bodendenkmalpflege für Köln.*

Aspekt Leistungsfähigkeit sowie Aspekt verkehrliche Gesamtplanung und Stadtplanung: *Prof. Dr. Volker Stölting sowie Prof. Karl Heinz Schäfer, Technische Hochschule Köln.*

Aspekt Ressourcen: *Dr. Utz Ingo Küpper, früherer Leiter des Amtes für Stadtentwicklung sowie Rechtsanwalt Folkert Kiepe, Beigeordneter des Deutschen Städtetages für Stadtentwicklung, Bauen, Wohnen und Verkehr a.D.*

Auf Nachfrage der verkehrspolitischen Sprecher sprachen Prof. Stölting und Prof. Schäfer auf der Veranstaltung einen deutlichen Rat für die geplante Ratsentscheidung am 18.12.2018 aus: Die Ost-West-Achse oberirdisch mit Langzügen für die Linie 1 zu ertüchtigen. Dies allein sei mit den Verlängerungen der Haltestellen entlang der gesamten Linie 1 ein Projekt mit beachtlichem Aufwand für die Stadt und die KVB. Die Stadt brauche unbedingt erst ein gesamtstädtisches Verkehrskonzept. Erst dann könne man über weitergehende Lösungen, wie einen zusätzlichen Tunnel, entscheiden. Momentan liege wieder nur eine einzelne Stücklösung vor.

Im Folgenden finden Sie die Thesen mit dem jeweiligen Fazit der Diskussion von der Veranstaltung. Wir möchten Sie höflich bitten dies zu lesen, um sich ein sachliches Bild von der Planung um die Ost-West-Achse zu machen und wichtige Fakten nicht zu ignorieren. Dies ist unseres Erachtens von großer Wichtigkeit, damit die Entscheidung am 18.12.2018 im Stadtrat auf sachlichen Argumenten beruht. Andernfalls droht Köln und vor allem den Kölnerinnen und Kölnern eine schlechte Lösung für die Ost-West-Achse und die gesamte Stadt.

Thesen & Ergebnisse der Diskussion

Archäologie

1. Mit welchen archäologischen Funden ist zwischen Heumarkt und Eisenbahnring bei einem Tunnelbau auf der Ost-West-Stadtbahn zu rechnen?
2. Der Neumarkt ist ein geschütztes Bodendenkmal. Wenn man einen Tunnel mit Haltestelle an dieser Stelle bauen möchte, braucht es dafür nicht eine Ausnahmegenehmigung? Wird Köln diese Ausnahmegenehmigung überhaupt bekommen?
3. Inwieweit werden die archäologischen Funde die Bauzeit des Tunnels – auch im Hinblick auf die personellen Ressourcen bei der Stadt Köln – verzögern? Kann man eine Einschätzung geben, um wie viel Zeit (Monate, Jahre) diese die Fertigstellung eines Tunnels nach hinten werfen?

Dr. Marcus Trier stellte anschaulich dar, dass vor allem der zur Debatte stehende Abschnitt zwischen Heumarkt und Neumarkt mitten durch die historische römische und mittelalterliche Stadt verläuft. Nicht nur der Neumarkt, sondern der gesamte Abschnitt weist durchgängig Bodendenkmäler auf! Am Heumarkt noch in einer Tiefe von 15 Meter und dann im gesamten Bereich bis zum Neumarkt in einer Tiefe von 6 Metern. Ein Eingriff in die archäologische Substanz wird auch bei einem oberirdischen Ausbau stattfinden, allerdings in weit geringerem Maße. Bei einem Tunnelbau wird es zu umfangreichen Voruntersuchungen und archäologischen Arbeiten kommen. Dem Argument, dass der Tunnel in Schildvortrieb quasi unterhalb der Bodendenkmäler hindurch verlaufen würde, wurde entgegnet, dass es auch in diesem Fall durch zahlreiche Bau- und Versorgungsschächte zu umfangreichen Beeinträchtigungen kommen wird. Die archäologischen Maßnahmen sind aber auf Grund des Denkmalschutzgesetzes fester Bestandteil des Baurechts und werden im Voraus bei Planung und Genehmigung berücksichtigt. In welchem Umfang – sowohl zeitlich als auch finanziell – zu rechnen sei, könnte laut Dr. Marcus Trier erst eingeschätzt werden, wenn die Planung weiter fortgeschritten und die genaue Trassenführung festliegt.

Leistungsfähigkeit

4. Tunnel und oberirdische Lösung bringen die gleiche Leistungsfähigkeit auf der Stadtbahn. Eine oberirdische Lösung ließe sich – zu viel geringeren Kosten - ebenso störungsfrei gestalten, wenn man die Linksabbiegerspuren für den Autoverkehr wegnehmen würde und eine 100%-Vorrangschaltung für die Stadtbahn einrichten würde. Welche Vorteile sehen Sie bei der Tunnellösung?

Der Vortrag von Prof. Dr. Volker Stöltzing bestätigte, dass auch bei einer oberirdischen Variante durch eine Reduzierung von Querungen (Linksabbieger MIV) und Optimierung der Steuerung (Stichwort Verkehrsrechner der Stadt Köln) die Störungen für die Stadtbahn nahezu genauso stark reduziert werden können wie unterirdisch. Außerdem könne man, durch Möglichkeiten der Digitalisierung auch bei einem oberirdischen Ausbau eine Reduzierung der Fahrzeiten von mehreren Minuten auf der Stadtbahn ermöglichen.

5. Ein Hauptproblem auf der Ost-West-Stadtbahn ist, dass sich die Linien 1, 7 und 9 zwischen Neumarkt und Deutzer Freiheit zwei Gleise teilen. Mit 30 Bahnen pro Stunde und Richtung ist die Stadtbahn an der Kapazitätsgrenze, mehr als ein 2-Minuten-Takt geht nicht. Aber die Ausbauvarianten lösen dieses Problem nicht. Nach dem Ausbau lassen sich regulär 0 Bahnen mehr einsetzen. Welche Möglichkeiten sehen Sie, mehr Bahnen zwischen Deutzer Freiheit und Neumarkt fahren zu lassen?

Prof. Dr. Volker Stölting machte deutlich, dass sich die Ost-West-Verbindung schon jetzt deutlich an der Kapazitätsgrenze befindet und, dass bei den beiden Entscheidungs-Varianten auch weiterhin keine Kapazitätserhöhung mehr möglich ist. Als Lösung verwies er darauf, dass man eine Lösung mit 4 Gleisen brauche: also mehr Gleise, eine zweite Ebene oder ein zweiter Tunnel zwischen Neumarkt und Deutzer Freiheit. Nur dadurch ließe sich der Takt der Bahnen sicher erhöhen.

6. Vergleich Innentunnel: Dadurch, dass auch nach dem Ausbau auf der Ost-West-Achse 30 Bahnen pro Stunde und Richtung fahren, würde es im Tunnel zu Stau kommen. Das zeigt der Innentunnel zwischen Appellhofplatz und Poststraße schon heute. Wie kann dies verhindert werden?

Prof. Stölting zeigte auf, dass in einem neuen Tunnel auf der Ost-West-Achse mit niveaugleichen Gleis-Kreuzungen am Neumarkt und an der Deutzer Freiheit ebenso mit Beeinträchtigungen zu rechnen sei, wie im Innentunnel schon heute. Er verwies auch generell darauf, dass ein Tunnel nie störungsfrei sei, wenn er von mehreren Linien geteilt würde.

7. Damit der Ausbau des ÖPNV auf der Ost-West-Achse zukunftsfähig ist, muss es möglich sein, den Takt der Stadtbahnen zu erhöhen. Nur so lassen sich mindestens 33% Prozent ÖPNV-Anteil erreichen und wird die Stadtbahn attraktiv genug, um die Autofahrer zum Umstieg zu bewegen. Unsere These deshalb: Der Ausbau der Ost-West-Stadtbahn muss 4-gleisige Haltestellen an Neumarkt und Heumarkt aufweisen. Wie sehen Sie dies?

Eine 4-gleisige Haltestelle auch am Heumarkt würde zwar eine schnellere und gleichzeitige Abfertigung der Züge möglich machen, aber dabei sei der Zu- und Abfluss der Fahrgäste von und zu den Haltestellen ein nicht geringes Problem.

Verkehrliche Gesamtplanung und Stadtplanung

8. Im neuen Stadtviertel „Deutzer Hafen“ sollen circa 13.000 Menschen arbeiten und leben. Baubeginn ist 2020. Ist die Anbindung dieses Stadtteils an die Ost-West-Stadtbahn berücksichtigt? Ist dafür nicht sowieso ein 5-Minuten-Takt auf der Linie 7 in Richtung Innenstadt nötig?

Auf der Linie 7 müsse es sicherlich eine Takterhöhung geben, um den neuen Stadtteil an das Stadtbahnnetz anzuschließen. Prof. Stölting sagt aber auch, dass diese neue Verbindung nicht unbedingt in die Innenstadt gehen müsse, sondern auch eine neue Linie in Richtung Deutz auf der rechtsrheinischen Seite geschaffen werden könnte.

9. Wie sehen Sie die Einbettung des Ausbaus der Ost-West-Achse in eine Gesamtplanung? (z. B. S-Bahn-Westring)

Prof. Stölting und Prof. Schäfer kritisierten deutlich das fehlende gesamtstädtische Verkehrskonzept. Auch die Einbindung der Pendler aus dem Umland werde nicht systematische angegangen. Ein besseres S-Bahn-System müsste her und mit der Stadtbahnverknüpft werden.

Prof. Stölting und Prof. Schäfer sprachen beide einen deutlichen Rat an die verkehrspolitischen Sprecher für den 18.12.2018 aus: Die Ost-West-Achse oberirdisch mit Langzügen für die Linie 1 zu ertüchtigen. Dies allein sei mit den Verlängerungen der Haltestellen entlang der gesamten Linie 1 ein aufwändiges Projekt für die Stadt und die KVB. Die Stadt brauche unbedingt erst ein gesamtstädtisches Verkehrskonzept. Erst dann könne man weitergehende Lösungen, wie einen zusätzlichen Tunnel, entscheiden. Momentan habe man wieder nur eine Stücklösung vorliegen.

10. Eindeutiges Ergebnis der Bürgerbeteiligung ist: Reduzierung und Rückbau des MIV auf der Ost-West-Achse. Wird die Politik dieses Votum ernst nehmen und die Autospuren beim Ausbau verringern?

Das Ergebnis der Bürgerbeteiligung wurde von fast allen Anwesenden bejaht. Prof. Stölting stellte die Grundfrage: Ist ein Durchgangsverkehr für Autos auf der Ost-West-Achse überhaupt nötig?

11. Durch die Reduzierung einer Autospur pro Richtung und Verzicht auf oberirdisches Parken, entsteht selbst bei einer oberirdischen Stadtbahn, ein großzügiger Stadtraum für Radfahrer, Fußgänger, Begrünung und Gastronomie. Welcher Vorteil für den Stadtraum hat dann noch eine U-Bahn?

Durch den Wegfall des MIV (Motorisierter Individualverkehr) auf der Ost-West-Achse würde an der Oberfläche in der Tat genügend Platz für eine attraktive Stadtgestaltung entstehen. Dafür müsse man nicht die Bahn in einen Tunnel verlegen. Das Argument – „Nur wenn man die Straßenbahn in einen Tunnel verlege, bekäme man genügend Platz für Radfahrer und Fußgänger“ – wurde somit entkräftet.

12. Eine oberirdische Stadtbahn ließe sich stadtplanerisch attraktiv gestalten. Eine vierspurige Autostraße nicht. Wie würden Sie den Straßenraum auf der Achse zukünftig gerne gestalten?

Hierzu gab es Zustimmung von fast allen Beteiligten. Prof. Stölting verwies auf französische Städte, wie Straßburg, die Vorreiter in der attraktiven Einbettung von Stadtbahnen in den oberirdischen Stadtraum seien.

Barrierefreiheit / Kundenfreundlichkeit

13. Die Stadtarbeitsgemeinschaft Behindertenpolitik hat sich eindeutig für die oberirdische Lösung ausgesprochen. Hier ist die beste Barrierefreiheit gegeben, da es keine technischen Hilfsmittel wie Aufzüge oder Rolltreppen braucht. Diese sind erfahrungsgemäß sehr störanfällig und kostenaufwendig im Betrieb. Zudem zwingen diese Anlagen Menschen, die auf einen Aufzug angewiesen sind, zu längeren Wegen zum Bahnsteig. Da nur ein Aufzug pro Bahnsteig an den hoch frequentierten Haltestellen vorgesehen ist, sind Wartezeiten für die Fahrgäste zu erwarten. Welche Bedeutung hat für Sie der barrierefreie und komfortable Zugang zum Bahnsteig?

Schon ohne Kapazitätserhöhung und zusätzliche Ebene ist eine Fahrt mit dem Aufzug zum Bahngleis häufig nicht in 5 Minuten zu schaffen. Der Zustand von Rolltreppen und Aufzügen an den KVB-Haltestellen wurde von niemanden als zufriedenstellend angesehen. Dem Statement, dass es zwar nicht gut, aber inzwischen besser geworden sei, wollten auch nicht alle Teilnehmer folgen.

14. Die KVB argumentiert beim Tunnel mit einem Fahrzeitgewinn für ihre Fahrzeuge von bis zu 5 Minuten auf der gesamten Strecke. Die Wege aus einem bis zu 28 Meter tiefen Tunnel zu den wenigen U-Bahn-Eingängen bedeuten für die Fahrgäste im Vergleich zu einer oberirdischen Haltestelle mehr Wegezeit und damit eine Erhöhung der Reisezeit. Welchen Reisezeitgewinn sehen Sie bei einer unterirdischen Lösung?

Es wurde die prognostizierte Zeitersparnis von bis zu 5 Minuten durch die Tunnelvariante diskutiert. Bei der Tunnelvariante kommt es zu deutlich längeren Wegstrecken zu den Haltestellen, die sich dann zumindest teilweise mit der erwarteten Zeitersparnis „im Tunnel“ aufheben. In der hierzu geführten Debatte zwischen Podium und Experten wurden zwei Dinge deutlich: es gibt keine qualifizierte Untersuchung der Wegebeziehungen und der tatsächlichen Nutzung von Ziel- und Quellverkehr, dem Anteil an Durchgangsverkehr oder Umsteigezahlen – daher gibt es keine richtige Grundlage für die Berechnung von Fahrzeiterparnissen.

Ressourcen

15. Eine Tunnellösung würde durch den hohen Aufwand mehr personelle und finanzielle Ressourcen bei der Stadt Köln erfordern und binden als die oberirdische Lösung. Allerdings ist der Ausbau noch an vielen anderen Stellen im Stadtbahnnetz von Köln nötig: Verlängerung Linie 13 bis zum Rhein, Anbindung Widdersdorf, Stadtbahn Mülheim Süd, rechtsrheinische Ringstrecke, Verlängerungen Linie 1 und 7. Bleiben diese anderen Maßnahmen bei einem Tunnelbau nicht auf der Strecke?
16. Welche Aussichten bestehen aus Ihrer Sicht für die Stadt Köln, die erforderlichen technischen Fachkräfte für einen Tunnelbau auf der Ost-West-Achse zu gewinnen?

Zu den beiden Punkten referierte Dr. Utz Ingo Küpper, dass er bei einem Tunnel eine Überforderung des Gesamtsystems Politik und Verwaltung sehe. Dadurch würden alle anderen Projekte, wie der Netzausbau, auf viele Jahre nicht realisiert werden.

17. Der Kosten-Nutzen-Faktor bei der Tunnelvariante liegt bei 1,0. Aufgrund neuer Vorgaben bei der standardisierten Bewertung müssen 30% Baukostensteigerung mit eingeplant werden. Das heißt: Der Kosten-Nutzen-Faktor für eine Ausbauvariante muss bei 1,3 liegen! Ist es nicht zu riskant, dass die Tunnellösung von den Zuschussgebern nicht als förderfähig eingestuft wird?

Dr. Utz Ingo Küpper wies darauf hin, dass einige Träger in der Tat eine Baukostensteigerung von 30% miteinplanen und, dass ein Kostennutzenwert von 1,0 viel zu niedrig sei. Das Projekt könnte überhaupt nicht förderfähig sein. Sehr deutlich wurde in diesem Zusammenhang auch nochmals formuliert, dass die anstehende Neuordnung des Gemeindefinanzierungsgesetzes (GVFG) – und damit die Rahmenbedingung für eine wie auch immer geförderte Ost-West-Achse – noch lange nicht beschlossen ist und keinerlei Sicherheit bestehen würde, dass Köln einen angemessenen Stück vom Millionenkuchen abbekommen wird.

Darüber hinaus trugen Dr. Utz Ingo Küpper und RA Folkert Kiepe die Positionen vor, die auch in dem Papier der „D-Gruppe“ zur Zukunft der Stadtbahn und der Ost-West-Achse in Köln formuliert sind. Eine der Hauptthesen fordert *„die Verwaltung mit einer Überprüfung ihrer Planungsabwägungen und mit einer erneuten Beschlussvorlage zu beauftragen, die die Ost-West-Stadtbahn in städtebaulich verbesserter Form oben belässt, den Kfz-Durchgangsverkehr reduziert, den Straßenraum für Radfahrer- und fußgängerfreundliche Lösungen umwidmet, flankierende Maßnahmen an den Zulaufstrecken und zur Steigerung der Kapazität der OW-Hauptstrecke festmacht und realistische Finanzierungs- und Bauzeitenvorschläge vorlegt.“* Wichtig für notwendige Verkehrswende in Köln sei *„die Betrachtung des Netzzusammenhang und der Leistungsfähigkeit der Netzknoten“*.