

IG OBEN BLEIBEN

Kernaussagen zur Ost-West-Achse:

Zeitehrlichkeit

Kostenehrlichkeit

Ehrlichkeit bei der Einschränkung der Leistungsfähigkeit von Schiene und Straße während der Bauzeit

Ehrlichkeit bei den Längen der Straßenbahn

Reisezeitehrlichkeit

Ehrlichkeit für die Umsetzung des Radverkehrskonzeptes Innenstadt

Ehrlichkeit bei den Kapazitäten

Ehrlichkeit beim Personal

Ehrlichkeit bei Barrierefreiheit

Ehrlichkeit bei der Flächenverteilung für die verschiedenen Verkehrsmittel

Ehrlichkeit bei der Gestaltung

Zeitehrlichkeit:

Wir brauchen SOFORT eine Verbesserung.

Wann kann dies oberirdisch erreicht werden?

Wann kann dies mit kleinem Tunnel erreicht werden?

Wann kann dies mit mittlerem / großem Tunnel erreicht werden?

Es sind Zeiten von 2031 im Gespräch, dabei braucht es heute eine Leistungssteigerung.

Kostenehrlichkeit:

Was ist in den Kosten der 100 Millionen für den oberirdischen Teil enthalten?

Was kosten die längeren Bahnsteige / Gleisanlagen anstelle der 75 Meter?

Sind die 50 Millionen mehr für den kleinen Tunnel realistisch?

Was sind die Folgekosten für den kleinen Tunnel (ohne die Haltestelle Heumarkt) in Betrieb und Wartung? Was wären die Folgekosten für die weiteren Tunnelvarianten zu Pflege und Wartung und Erhalt der Barrierefreiheit? – nur um Platz zu schaffen für den Autoverkehr.

Wie ist das Verhältnis der Kosten bei einer Bahnsteigverlängerung auf 75m und wie bei der Verlängerung auf 80 / 90 m für jeden Bahnsteig?

Ehrlichkeit bei Bahnlängen und Bahnsteiglängen:

Die gültige BO-Strab legt die Länge der Schienenfahrzeuge auf 75 m maximal fest.

Die KVB rechnen mit 56 + 28 m (Langzug+Kurzzug) somit 84m
bei 80m mit Überstehen, andere Aussagen sagen 90m Bahnsteiglängen

Wer gibt zum Planungsbeginn die Sicherheit der Genehmigung? Sonst brauchen wir doch gar nicht anzufangen wilde Luftschlösser zu bauen.

Reisezeitenehrlichkeit:

Heute hat die KVB einen sehr eingeschränkten Vorrang auf der Ost-West-Achse, teilweise nur 48% Vorrang vor dem Autoverkehr. Dies ist das Resultat aus einem sogenannten „Kompromiss“, um dem Autoverkehr nicht zu sehr einzuschränken.

Welche Reisezeitgewinne können mit einer 100% Vorrangschaltung bei oberirdischer Fahrt mit dem heute schon reduzierten Autoverkehr und mit einem zukünftig deutlich reduzierten Autoverkehr erreicht werden.

Welche Reisezeitverlängerung haben die Fahrgäste beim Einstieg/Ausstieg in der geplanten U-Bahn Haltestelle Heumarkt beim kleinen Tunnel von und zur Oberfläche? Analog dazu welche Verlängerungen der Zugänglichkeiten für die Fahrgäste, wenn die folgenden Haltestellen unterirdisch sind: Heumarkt, Jahnstraße, Rudolfplatz, Moltkestraße, Zülpicher Platz,

Welche Fahrzeitverkürzung wird durch den kleinen Tunnel erreicht? Welche Fahrzeitverkürzung bei den anderen U-Bahn-Varianten?

Ehrlichkeit bei der Einschränkung der Leistungsfähigkeit von Schiene und Straße während der Bauzeit

Ziel der gesamten Maßnahme soll eine Steigerung der Leistungsfähigkeit für die Schiene sein: Dabei wird nur ein geringer Rückgang des Autoverkehrs als Planungsgrundlage verwendet.

Während der Bauzeiten für den kleinen Tunnel werden Einschränkungen des KFZ-Verkehrs notwendig, die deutlich höher sind, als die der Planungsgrundlage. Erfahrungen durch die 2jährige Sperrung der Ost-West-Achse auf der Pipinstraße Richtung Deutzer Brücke.

Warum dann nicht gleich diese KFZ-Reduktion machen ohne einen Tunnel zu bauen?

Während der Bauzeiten gibt es auch für die Schiene Einschränkungen, die die Leistungsfähigkeit der Ost-West-Achse mindern. Welche Konzepte sind vorgesehen, um diese Minderung so gering wie möglich zu halten?

Wie beeinträchtigt der Bau des kleinen Tunnels den oberirdischen Abschnitt Deutzer Brücke bis Neumarkt den Schienenverkehr?

Wie beeinträchtigt der Bau des mittleren Tunnels/ des längeren Tunnels den Schienenverkehr der Linie 1, 7 und 9!

Wie beeinträchtigt der oberirdische Umbau der Haltestelle Neumarkt den Straßenbahnverkehr?

Wie beeinträchtigt der oberirdische Umbau der Haltestelle Rudolfplatz den Straßenbahnverkehr? Dieser ist nötig bei der Zusammenlegung der Straßenbahntrasse in der Aachener Straße

Wie beeinträchtigt die Zusammenlegung der Straßenbahntrasse in der Aachener Straße den Straßenbahnverkehr?

Wie ist das Verhältnis des Aufwandes bei einer Bahnsteigverlängerung auf 75m und wie bei der Verlängerung auf 80 / 85 / 90 m für jeden Bahnsteig?

Ehrlichkeit für die Umsetzung des Radverkehrskonzeptes Innenstadt

Die vorgestellten Pläne zeigen deutliche Beschränkungen für das Radverkehrskonzept Innenstadt auf.

Zum Beispiel:

Allein das KFZ-Verlagerungsmodell sieht eine Steigerung des KFZ-Verkehrs in den geplanten Fahrradstraßen und Fahrradachsen vor.

In der Fahrradstraße Fleichmengergasse werden Bushaltestellen geplant.

Auf der Hauptachse des Radverkehrs in den Kölner Westen – der Aachener Straße gibt es nur noch eine Mischfläche mit KFZ-Verkehr Durchgangsverkehr und Radverkehr.

Die geplante Umgestaltung der Kreuzung Nord-Süd-Fahrt und Ost-West-Achse sah eine veränderte Verkehrsführung für den KFZ-Verkehr vor. Damit sollte eine Nord-Süd-Radachse auf der Nord-Süd-Fahrt geschaffen werden. Dies ist nicht übernommen worden.

Die Ost-West-Achse war NICHT Bestandteil des Radverkehrskonzeptes Innenstadt. Daher ist der Standard Radfahrstreifen nur eine Minimallösung, hat aber nichts mit der Attraktivitätssteigerung des Radverkehrs zu tun (siehe Luftreinhalteplan).

Ehrlichkeit bei der Kapazität

Wir haben an vielen Stellen im KVB-Netz Kapazitätsengpässe, Rechtsrheinischen Raum von Mülheim bis Porz, auf dem Gürtel im Kölner Norden, auf der Venloerstraße. Der Blick alleine auf die lineare Achse von A nach B – hier auf die Ost-West-Achse, ist zu kleinräumig. Was wäre heute schon bei einer optimalen Ampelschaltung an Kapazitätsgewinn erreichbar? Was wären mit zusätzlichen Buslinien / Busspuren machbar im größeren innerstädtischen Raum (z.B. auf der Inneren Kanalstraße / Universitätsstraße, auf der Nord-Süd-Fahrt, auf der Rheinuferstraße) um die Fahrgastströme zu entzerren.

Was können rechtsrheinische Straßenbahnen von Nord nach Süd (Flittard – Mülheim – Bahnhof Köln-Deutz – Poll – Porz zur Entlastung beitragen?

Was tragen Ringlinien zur besseren Verteilung von Fahrgästen bei?

Wir brauchen ein kurzfristiges wie mittelfristiges Entlastungskonzept von Bus- und Straßenbahnlinien.

Ehrlichkeit beim Personal

Allein die Diskussion um die Ost-West-Achse bindet zahlreiches Personal bei der KVB und der Stadt Köln. Dies fehlt, um die gesamtstädtische und regionale Herkulesaufgabe von umweltfreundlicher Mobilität zu lösen. Alle wichtigen Aufgaben und Projekte bleiben liegen oder werden nur mit zeitlicher Verzögerung angegangen.

Ehrlichkeit bei der Barrierefreiheit

Unterirdisch ist die Barrierefreiheit eingeschränkt, da zuwenig Aufzüge für den Bedarf eingeplant werden und diese dann häufig auch außer Betrieb. Das sind Erfahrungswerte, wenn Barrierefreiheit von Technik abhängig ist. Oberirdisch kann dies alles über bauliche Lösungen geregelt werden.

Ehrlichkeit bei der Flächenverteilung für die verschiedenen Verkehrsmittel

Von welcher Verteilung der Verkehrsmittel – zu Fuß, Rad, ÖPNV, Auto - wird für die Innenstadt ausgegangen? Welche Verteilung soll zum Ende der Planungen der Ost-West-

Achse erreicht werden? Ist das Leitbild „Verkehr 2025“ für die Ost-West-Achse das Ziel? Oder ein deutlich höherer Wert für die Verkehrsmittel des Umweltverbundes. Daraus folgt dann die Flächenverteilung für ÖPNV, Radverkehr und Fußverkehr. In den Plänen wird mit überbreiten Fahrspuren für den Autoverkehr und minimalen Breiten für den Radverkehr geplant.

Ehrlichkeit bei der Gestaltung

Alle bisher gezeigten Animationen sind nicht ehrlich und zeigen nicht das wahre Bild bei einer Realisierung. Dies ist besonders bei den Rampen markant. Bei den Flächen für Fußverkehr zum Beispiel am Neumarkt fehlen die Erschließungsstraßen.

Es braucht eine Neuplanung für eine Umweltachse ÖPNV – Rad – zu Fuß!

Es braucht Mobilitätskonzepte für Unternehmen und Kunden, damit die zahlreichen Parkhäuser reduziert werden (u.a. Parkhaus Kreissparkasse). Damit werden die Parkplatzzufahrten über die Ost-West-Achse deutlich reduziert und der Schadstoffausstoß gemindert.

IG OBEN BLEIBEN IST EIN ZUSAMMENSCHLUSS VON MENSCHEN, FÜR DIE DIE STRAßENBAHN AUF DER OST-WEST-ACHSE OBEN BLEIBT!