Obenauf statt untendurch

DIE LINKE.

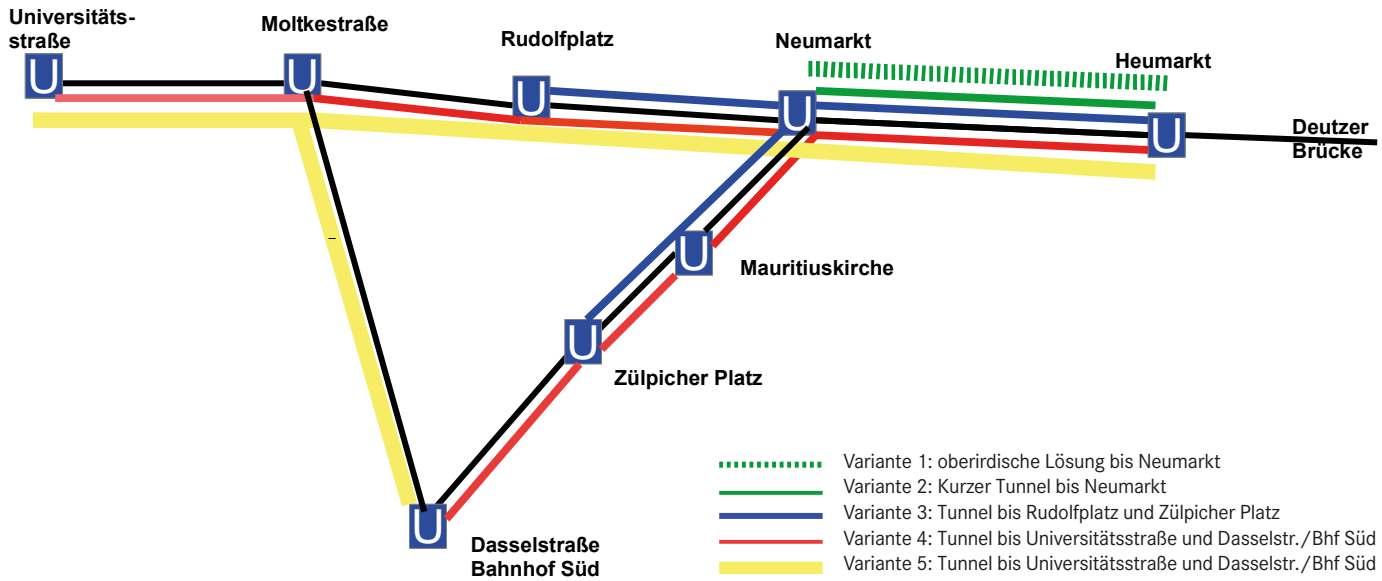
Nur mit einem guten Öffentlichen-Personen-Nahverkehr kann die dringend notwendige ökologische Verkehrswende weg vom Auto eingeleitet werden.
DIE LINKE kämpft daher für einen schnellen Ausbau des ÖPNV. Insbesondere die Kölner Ost-West-Achse mit den Stadtbahnlinien 1, 7 und 9 ist deutlich überlastet. Deswegen begrüßt DIE LINKE Planungen, die Kapazität auf dieser Strecke mittels längerer Züge um 50% zu erhöhen.

Hierzu sind Umbaumaßnahmen, u.a. eine Verlängerung der Bahnsteige, erforderlich. Der Umbau ist rein oberirdisch möglich und beinhaltet folgende städtebauliche Umgestaltung am Heumarkt, Neumarkt und Rudolfplatz:

Der Heumarkt würde von Autospuren befreit, die Haltestelle nach Westen verschoben. Somit wäre der Heumarkt wieder als ein Platz und nicht nur als Verkehrsfläche wahrnehmbar. Die nördliche Umfahrung des Neumarktes würde wegfallen und als Fußgängerzone bis St. Aposteln umgestaltet werden. Dies bedeutet mehr Aufenthaltsqualität am Neumarkt.

Trotz der Tatsache, dass eine unterirdische Bahnführung gegenüber einer neu geplanten oberirdischen Bahn keine höhere Kapazität und nur sehr geringe Einsparungen bei der Fahrzeit bringt, favorisieren Stadtverwaltung und die bürgerlichen Ratsfraktionen eine Tunnellösung. Die Grünen tendieren zu einem oberirdischen Ausbau.

Inzwischen gibt es auch einen Vorschlag der SPD: Die Linie 7 verliefe oberirdisch, dabei westlich des Neumarktes auf der bisherigen Strecke der Linie 9. Die Linien 1 und 9 würden in einem Tunnel von Deutz bis zum Aachener Weiher geführt. Die Finanzierung dieses Tunnels ist aber mehr als unsicher und sein Bau würde bis in die 2040er Jahre dauern. Daher will die SPD zuerst eine schnelle oberirdische Lösung. Es besteht damit die Möglichkeit, dass SPD, Grüne und LINKE im Kölner Rat einen oberirdischen Ausbau beschließen.



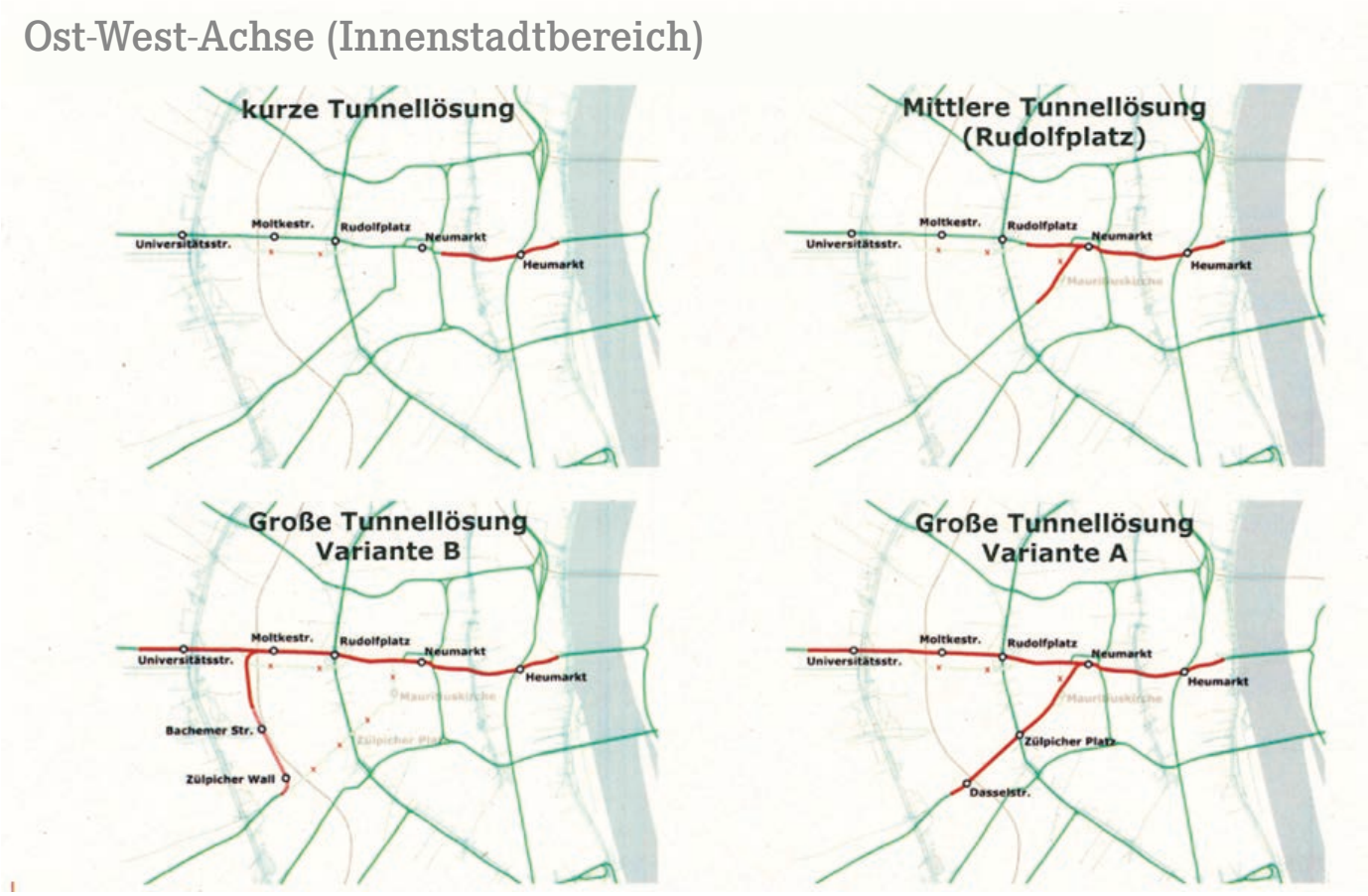
DIE LINKE.
Fraktion in der Bezirksvertretung Innenstadt

DIE LINKE.
FRAKTION IM RAT DER STADT KÖLN

DIE LINKE. Fraktion im Rat der Stadt Köln
Rathaus (Spanischer Bau), Rathausplatz 1, 50667 Köln
E-Mail: dielinke@stadt-koeln.de

In der Diskussion sind neben der rein oberirdischen Variante und dem SPD-Vorschlag folgende Tunnelvarianten:

Ost-West-Achse (Innenstadtbereich)



- **Kurze Tunnellösung vom Heumarkt bis zum Rautenstrauch-Joest-Museum**
- **Mittlere Tunnellösung vom Heumarkt bis kurz vor den Rudolfplatz mit Tunnelabzweig ins Mauritiussteinviertel (Variante 1)**
- **Große Tunnellösungen vom Heumarkt bis westlich Universitätsstraße oder gar bis Melaten mit unterirdischem Tunnelabzweig westlich der Moltkestraße und den U-Bahn-Haltestellen Bachemer Straße und Zülpicher Wall (Variante B bzw. 3) oder alternativ Abzweig westlich Neumarkt mit den U-Bahnhaltestellen Zülpicher Platz und Südbahnhof/Dasselstraße (Variante A bzw. 2)**

	Kosten Tunnel	Kosten Gesamtmaßnahme
oberirdische Lösung	**–**	**250 Mio. €**
kurze Tunnellösung	**105 Mio. €**	**300 Mio. €**
Tunnel Rudolfplatz (Variante 1)	375 Mio. €	560 Mio. €
große Tunnellösung (Variante 3)	675 Mio. €	850 Mio. €
große Tunnellösung (Variante 2)	875 Mio. €	1.050 Mio. €

Je nach gewählter Variante liegt die Fertigstellung der neuen Ost-West-Stadtbahn gemäß ersten groben Schätzungen aus einem Gutachten der Stadtverwaltung zwischen 2031 und 2041. Wie die Verwaltung auf diese Zahlen gekommen ist, sagt sie nicht. Nach den gewaltigen Kostensteigerungen bei der Nord-Süd-Bahn sind Zweifel aber angebracht.
Die Kosten des Umbaus variieren ebenfalls:

Hierbei halten die beiden großen Tunnelvarianten der volkswirtschaftlichen Nutzen-Kosten-Rechnung nicht stand. Somit gibt es für diese keine Fördermittel von Bund und Land und die Stadt alleine könnte den Umbau finanziell nicht stemmen. Für die kurze bzw. mittlere Variante bis östlich vor den Neumarkt bzw. östlich vor den Rudolfplatz (inklusive Tunnelmund im Mauritiussteinviertel) kann die Stadt – wie auch beim oberirdischen Umbau – hingegen mit einer Förderung von bis zu 90% der Gesamtkosten rechnen.

Die Ost-West-Stadtbahn soll oben bleiben, weil der U-Bahn-Bau zahlreiche Nachteile hat:

- Deutlich längere, unkalkulierbare Bauzeit (archäologische Funde, Bomben und Baurisiken)
- Massive Einschränkungen aller Verkehrsteilnehmer (Bahn, Rad- und Fußverkehr, Auto)
- Dauerhafte Bindung des städtischen Fachpersonals, das dann nicht zu Verfügung für andere Infrastrukturmaßnahmen beim ÖPNV steht
- Weitere städtebauliche Barrieren und Einschnitte durch Tunnelrampen und Tunnelmünder
- Vermeintlicher Zeitvorteil der Tunnellösung geht für Passagiere durch den notwendigen unterirdischen Zugang und den damit verbundenen Ebenenwechsel verloren
- Die Denkweise, Menschen unter die Erde zu zwingen, entspricht nicht einer modernen Stadtentwicklung und widerspricht dem weltoffenen Selbstverständnis unserer Stadt
- Nutzen in erster Linie für den Autoverkehr (primär Optimierung des Ablaufs des Motorisierten Individualverkehrs an der Kreuzung Cäcilienstraße/Nord-Süd-Fahrt) und damit Zweckentfremdung der Mittel für den Öffentlichen-Personen-Nahverkehr
- Durch die höheren Kosten für den Tunnelbau fehlt gemäß Aussage der Stadtverwaltung das Geld für wichtige Investitionen in den Ausbau des ÖPNV-Netzes aller anderen Stadtteile

Bleibt die Bahn an der Oberfläche, können mindestens 50 bis hin zu 800 Millionen Euro (siehe Kostentabelle) in wichtigere ÖPNV-Projekte investiert werden.

DIE LINKE fordert anstelle eines Tunnels in der Innenstadt folgende Maßnahmen:

In Kalk:
- die seit 40 Jahren überfällige Stadtbahnanbindung von Neubrück (2)
- eine Straßenbahn vom Mülheimer Bahnhof über die Frankfurter Straße nach Kalk und Porz, damit sich die Menschen nicht in die völlig überfüllten Busse drängen müssen (5)

In Ehrenfeld und Lindenthal:
- einen barrierefreien Ausbau der Linie 13
- die Verlängerung der Linie 13 bis zum Rheinufer einschließlich Übergang zur Linie 16 (7)
- die Stadtbahnanbindung von Widdersdorf (9)

In Mülheim:
- eine Stadtbahnanbindung von Flittard und Stammheim über Wiener Platz, Danzigerstraße und Deutz-Mülheimer-Straße, damit die Anbindung der neuen großen Wohnsiedlungen im Mülheimer Süden gewährleistet ist (4)

In Nippes und in Chorweiler:
- eine Stadtbahnanbindung für Esch, Pesch und Auweiler mittels verlängerter Linie 5 über den Longericher Bahnhof (1)
- eine neue Haltestelle Niehler Straße/Gürtel, damit die neuen Wohngebiete in Nippes einen guten Stadtbahnanschluss haben (10)
- eine Busspur vom Deutzer Bahnhof über Zoobrücke und Innere Kanalstraße bis zur Universität (8)

In Porz:
- die Verlängerung der Linie 7 bis nach Langel (6)

In der Innenstadt und Rodenkirchen:
- die Anbindung von Rondorf und Meschenich durch den vierten Bauabschnitt der Nord-Süd-Stadtbahn (3)

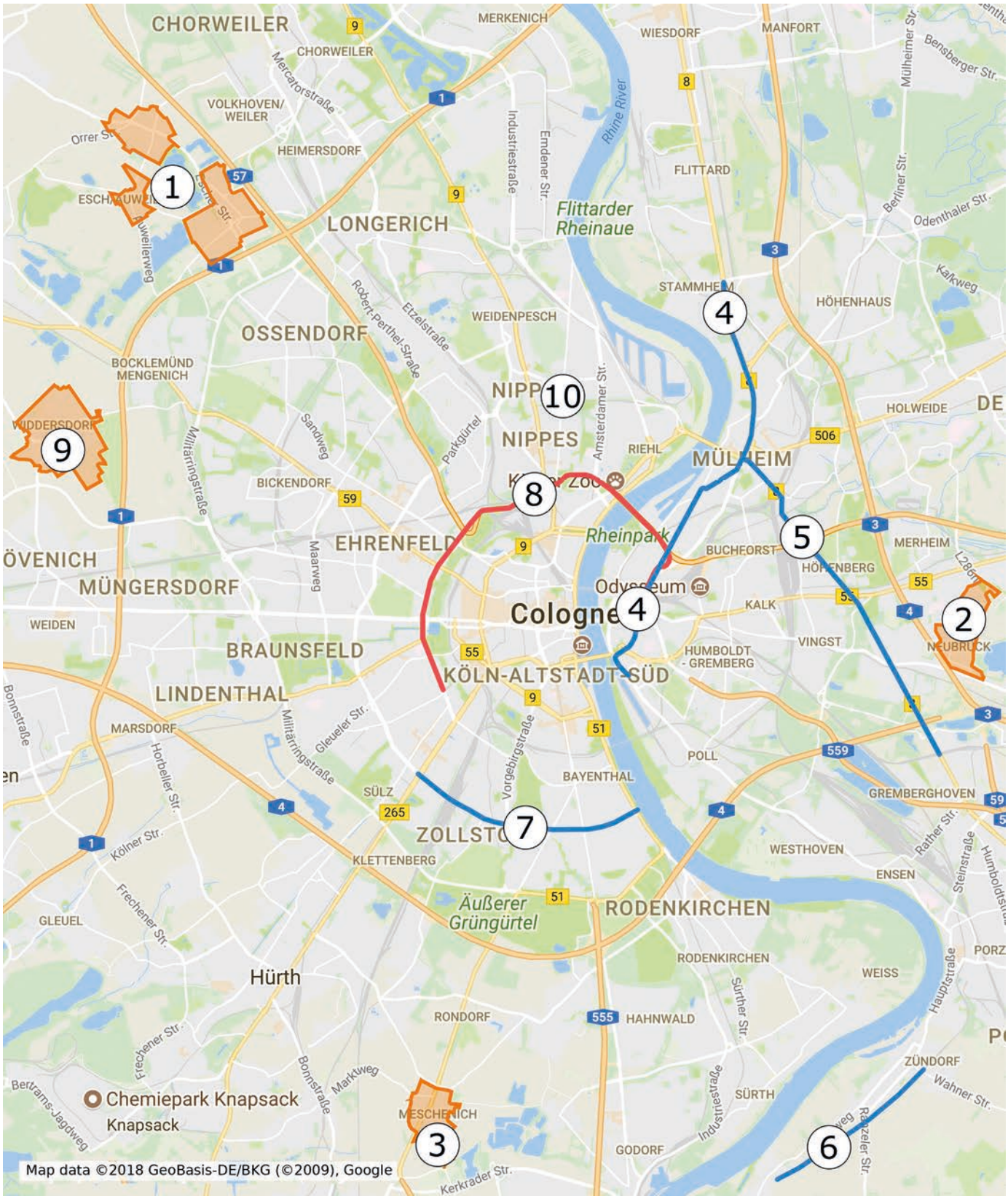
Karte siehe Rückseite.

Verwaltung und KVB wollen Bürger lenken

Stadt Köln und KVB führen derzeit eine sogenannte Bürgerbeteiligung durch. In dem angeblich ergebnisoffenen Prozess wird den Tunnelbefürworter*innen aber viel mehr Präsenz eingeräumt.

Andrea Blome (Verkehrsdezernentin der Stadt) und Jürgen Fenske (KVB Chef) durften bei der Bürgerversammlung am 18.3. vor 350 Menschen in langen Vorträgen für einen Tunnel werben. Tunnelkritiker*innen kamen auf dem Podium nicht zu Wort.

Deswegen sind insbesondere die Kritiker*innen aufgerufen, sich bei der Abschlussveranstaltung der Bürgerbeteiligung einzubringen.



V.i.S.d.P. Michael Weisenstein, Rathaus Spanischer Bau, 50667 Köln

SCAN MICH

DIE LINKE.