

Liebe Kölner Kolleginnen und Kollegen,

Liebe stadtentwicklungspolitisch und verkehrspolitisch Interessierten,

da ich nicht mehr den kompletten Überblick habe, wer sich dazu zählt und wer in Köln lebt, bitte leitet diese mail weiter an die Kölner, die Euch noch einfallen und die Leute im Haus, die hier relevant sind.

Es geht um den Bürgerdialog der Stadt Köln gemeinsam mit der KVB zur sogenannten Ost-West-Achse. Gemeint ist damit das Vorhaben, zwischen Heumarkt und Neumarkt sowie weiter bis zum Rudolfplatz den öffentlichen Raum und Verkehrsraum umzugestalten und die Tramlinien 1,7 und 9 in ihrer Kapazität zu erhöhen. Dafür ist bei den Tramlinien 1 und 7 der Bau von längeren Bahnsteigen für 3 Wagen-Züge als Option vorgesehen und alternativ oder in Kombination der Bau eines Tunnels für die Tram. Dieser Tunnel soll nach dem Willen der Verkehrsdezernentin möglichst lang ausfallen und bis etwa Melatenfriedhof verlaufen, er würde deutlich mehr als 1 Mrd. Euro kosten. Zur Diskussion stehen aber auch mehrere Alternativvarianten von einem Mini-Tunnel vom Heumarkt bis Heumarkt für ca. 170 Mio Euro (1 Haltestelle), den eigentlich niemand will und mehrere jeweils unterschiedlich lange Versionen. Dazu zählt – zum Glück – auch eine vollständig oberirdische Variante! Diese werden in einem Dialogprozess vorgestellt und man kann sich da einbringen. Start ist am kommenden Samstag um 11 Uhr im alten Rathaus. Man kann sich unkompliziert anmelden. Ich habe das natürlich getan. Der Dialogprozess an sich ist ja auch spannend.

<http://www.stadt-koeln.de/politik-und-verwaltung/presse/mitteilungen/19162/index.html>

Da kann man sich anmelden.

Leute, nutzt die Gelegenheit Euch da einzubringen und eines der unsinnigsten und teuersten Vorhaben in Deutschland überhaupt zu verhindern! Die Stadt Köln zeigt sich wieder einmal als autogerechte Stadt. Das schlimmste ist, das zusätzlich bei einer Tunnellösung die Kapazitäten der Straßenbahn nicht erhöht, sondern vermindert werden!!

Denn im Tunnel kann nur signalisiert also nacheinander im Blockabstand gefahren werden, Kolonne auf Sichtabstand geht nicht mehr. Jeder der in Köln schon mal Tram im Tunnel gefahren ist weiß was das bedeutet. Zudem ist offenbar geplant, den Tunnel als „Ersatz“ für die langen Bahnsteige zu nehmen, das würde aber bedeuten, dass die Züge wegen der langen oberirdischen Außenstrecken gar nicht länger werden. Durch Begrenzung der Fahrtenzahl im Tunnel werden dann nachher nicht mehr, sondern weniger Kapazitäten zur Verfügung stehen!! Weiterhin würde die Schleife am Neumarkt entfallen und damit jede Möglichkeit, auch Verstärkerzüge zum Stadion oder Einsatzwagen oder bei Betriebsstörungen einzusetzen.

Hinzu kommen die extrem langen Umwege durch den Zwang in die U-Bahnhöfe zu gelangen, das kann mehrere Minuten dauern, vom Thema Barrierefreiheit nicht zu reden.

Weiterhin besteht die extrem große Gefahr dass bei einer Umsetzung der längeren Tunnelvarianten die Linie 9 nicht mehr am Neumarkt abbiegt und über den Zülpicher Platz zum Südbahnhof und zur Uni weiter nach Sülz fährt, sondern über die Aachener Straße und dann mit einem langen Umweg hinter dem Bahnhof Süd ankommt. Das bedeutet den Verlust von Haltestellen, Verlust von Umsteigebeziehungen, Überlastung des Abschnitts bis zum Abzweig der 9 und lange Fußwege am Bahnhof Süd (also noch längere als jetzt).

Ziel muss es daher sein, die langen Tunnelvarianten auf jeden Fall und die kurzen Varianten nach Möglichkeit zu verhindern, denn sonst würde die KVB-Mobilität noch weiter eingeschränkt als sie es ohnehin ist. Die KVB und die Stadt Köln wollen den Tunnel auch deshalb, weil er fast nichts kostet, nämlich nur 10 Prozent der Gesamtsumme, da Bund und Land ja 90 % fördern.

<https://www.ksta.de/koeln/koelner-ost-west-achse-neuer-u-bahn-tunnel-koennte-an-der-volksbuehne-aus-der-erde-kommen-29850888>

Die Stadt Köln und die KVB würden bei einem Tunnel alle Fehler der Vergangenheit wiederholen und am Ende nichts für die Verbesserung des ÖPNV leisten. Alle anderen Großstädte bauen oberirdische Straßenbahnen, auch im Innenstadt- und Zentrenbereich. Berlin geht allen voran und die neue oberirdische Tram in der Invalidenstraße zum HBF und bald weiter nach Moabit hat schon über 40.000 Fahrgäste am Tag. Luxemburg hat die Tram gezielt zur Aufwertung der Innenstadt mitten durchs Zentrum (wie fast alle französischen Städte) neu in Betrieb genommen vor wenigen Monaten. Augsburg plant eine neue Tram durch die Maxstraße im Zentrum. Regensburg und Wiesbaden wollen die Tram wieder einführen. Und München hat viel Trams in der Innenstadt wieder reaktiviert, ausgebaut und gerade die neue Tram Westtangente beschlossen (über 9 km für 170 Mio. Euro statt weniger in Köln bei über 1 Mrd. Euro).

Die Liste ließe sich endlos fortsetzen. Beispiele:

<https://www.mvg.de/ueber/mvg-projekte/tram/westtangente.html> unbedingt auch lesen  
<https://www.augsburger-allgemeine.de/augsburg/Nahverkehrsexperte-Koenig-Eine-Tram-in-der-Maxstrasse-waere-wichtig-id44284651.html>

und

: <http://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Veroeffentlichungen/IzR/2016/4/Inhalt/inhalt.html;jsessionid=18145935DE528C676607DD05B4D6C068.live11294?nn=422250>

Also, liebe Kolleginnen und Kollegen, beteiligt Euch, es geht um die Zukunft des ÖPNV in der 4. Größten Stadt Deutschlands und um über 1 Mrd. Euro für die Zerstörung des Nahverkehrs in Köln!

Alle Informationen gibt's bei Interesse bei mir.

Viele Grüße  
Mathias

**WD Mathias Metzmacher**

Referatsleiter  
Bundesinstitut für Bau- Stadt- und Raumforschung (BBSR)  
Deichmanns Aue 31-37, 53179 Bonn  
Referat II 12 "Wohnen und Gesellschaft"  
Tel. 0228 / 99401-2620  
[Mathias.Metzmacher@bbr.bund.de](mailto:Mathias.Metzmacher@bbr.bund.de)  
[www.bbsr.bund.de](http://www.bbsr.bund.de)