

2-Ebenen-Modell der SPD-Fraktion zur Ertüchtigung der Ost-West-Achse

„Mehr Menschen besser bewegen“

Ertüchtigung der Ost-West-Achse durch 2-Ebenen-Lösung

Die Ost-West-Achse ist zentrale Stadtbahnverbindung in die Innenstadt und damit das Rückgrat des Kölner ÖPNV. Von der Leistungsfähigkeit der Ost-West-Achse hängen entscheidend auch die neuen Stadtbahnverbindungen in die Veedel (z.B. Anbindung Stammheim/Flittard, um nur ein Projekt zu nennen) ab. Mit der künftigen Gestaltung der Ost-West-Achse werden für Jahrzehnte die Weichen für die Entwicklungsmöglichkeiten des ÖPNV gestellt.

Zentrale Zielsetzung:

- Zügiger und zukunftsweisender Kapazitätsausbau, um mehr Menschen besser zu bewegen!

Dies gelingt durch die Kombination einer oberirdischen Strecke mit einer unterirdischen Linienführung von Deutz bis zum Eisenbahnring. Die hierzu jetzt erforderlichen, parallel anzugehenden Bausteine werden im Folgenden beschrieben:

Notwendiger Baustein: Zügige Umsetzung einer oberirdischen Lösung:

- Schnellstmögliche Planung für Verlängerung der Bahnsteige auf der Ost-West-Achse beauftragen
- Umsetzung der Baumaßnahmen zur Verlängerung der Bahnsteige bis zum Einsatz der neuen Langzüge mit Dreifach-Traktion (bringt im ersten Schritt 50% mehr Kapazität als heute). Mit Provisorien schnellstmöglichen Einsatz der ausgelieferten neuen Stadtbahnwagen (ab 2024) sicherstellen. Sobald die Langzüge zur Verfügung stehen, müssen sie auch auf die Schiene kommen!
Beim Ausbaustandard der oberirdischen Haltestellen Rudolfplatz und Moltkestraße ist zu berücksichtigen, dass diese nach Eröffnung der unterirdischen Strecke entfallen.
- Verkehrliche Neuordnung auf Abschnitt bis Neumarkt (u.a. Beseitigung der Linksabbieger auf dem Abschnitt zwischen Heumarkt und Neumarkt zur Verbesserung der Betriebsqualität, Umbau Knoten Nord-Süd-Fahrt entsprechend Anforderungen aus dem RVKI; Verbesserungen für Rad- und Fußgängerverkehr umsetzen.
Bündelung MIV auf Südseite Neumarkt und auf Richard-Wagner-Straße erst nach Fertigstellung der 2. Ebene. Begründung: Bis zur Realisierung des Tunnels wird der Gleisabschnitt zwischen Neumarkt und Aachener Weiher für die oberirdische Führung der Linien 1 und 9 benötigt, dann unterirdische Linienführung und somit Rückbau Gleise und Umgestaltung Aachener Str-/Richard-Wagner-Straße möglich ; Funktionalität der Neumarkt zweigleisig mit Langzügen bis zur Realisierung 2. Ebene sicherstellen durch Beibehaltung der Nordschleife)

Notwendiger Baustein: zügige Planung eines Tunnels von Deutz bis zum Eisenbahnring zur Realisierung der zweiten Ebene

- Parallel zu oberirdischer Lösung Planungsbeschluss für unterirdische Ost-West-Achse von Deutz bis Eisenbahnring (Kein Auftauchen der Stadtbahn aus Kalker

2-Ebenen-Modell der SPD-Fraktion zur Ertüchtigung der Ost-West-Achse

Tunnel, Anschluss an Kreuzungsbauwerk Heumarkt, Verzicht auf Tunnelabzweig hinter dem Neumarkt, da Linie 7 mit geänderter Linienführung nach Sülz oberirdisch bleibt)

- Finanzierungsmöglichkeiten/Fördermodelle auf allen Ebenen klären und einwerben

Nach Realisierung des Rheintunnels fahren die Linien 1 und 9 (Königsforst-Frechen) als leistungsstarke „Metro-Linien“; eine Taktverdichtung für Linie 7 (Zündorf – Sülz) ist möglich. Mit der Umsetzung des 2-Ebenen-Modells besteht eine attraktive Ost-West-Achse mit tragfähigen Kapazitäten für eine Verkehrswende in Köln.

Vollendung oberirdischer Ausbau: Bündelung des MIV auf der Südseite des Neumarkt und auf Richard-Wagner-Straße; Rückbau der Schienen zwischen Neumarkt und Eisenbahnring; Umgestaltung Aachener Straße zugunsten Rad- und Fußverkehr.