

## **Offener Brief der „D-Gruppe“ zur Diskussion über das Große Tunnelprojekt Ost-West-Achse (OWA) und die ausbleibende Verkehrswende (12.12.18)**

Die Diskussion über den Umbau der Kölner Ost-West-Achse von Deutz bzw. Heumarkt bis zur Inneren Kanalstraße (ob oben oder als Tunnel) schlägt zurecht hohe Wellen – im Rat, in den Medien und in der Bürgerschaft. Einige sachkundige Bürger (die sog. „D-Gruppe“) haben sich dazu mit einem Impulspapier und Wortbeiträgen geäußert, die nicht immer richtig bei den Adressaten „ankamen“. Deshalb stellen wir zu den wichtigsten strittigen Punkten fest:

Unsere Kritik ist nicht von parteipolitischen Überlegungen bestimmt! Vielmehr sind es umweltspezifische, ingenieurfachliche, verkehrs- und stadtplanerische sowie Finanzierungsaspekte, die uns veranlassen, die Stadtratsvorlage zu kritisieren. Diese entspricht nämlich nicht den Zielen einer zukunftsfähigen Stadtentwicklung, zu denen jedenfalls auch eine deutliche Reduzierung des Kfz-Verkehrs in den städtischen Zentren gehört. Im konkreten Fall bedeutet dies u.a. die Herausnahme des Durchgangsverkehrs aus der Ost-West-Achse zwischen den Ringen und dem Heumarkt und den Umbau der ganzen Achse zugunsten einer Stärkung von Fuß-, Rad- und öffentlichem Verkehr und einer städtebaulich attraktiven und klimafreundlichen Oberflächengestaltung. Außerdem sollte zur Erhöhung der ÖPNV-Kapazität im Ost-West-Verkehr eine zusätzliche Stadtbahnlinie über den Rhein gebaut werden, auch um die Deutzer Brücke entlasten.

Diese Fachmeinung ist an die Fraktionen im Rat herangetragen worden – selbstverständlich mit Ziel, dass sich der Kölner Stadtrat dafür entscheiden möge, die allseits gewünschte Verkehrswende aktiv zu gestalten, statt sich von Gerichten hierzu drängen zu lassen. Diesen Prozess sollten Parteien und Medien nicht als parteitaktische Aktion diskreditieren, sondern stattdessen die Bevölkerung über die Notwendigkeit einer wirklichen Wende in der Verkehrspolitik aufklären!

Die Verkehrswende ist nämlich dringend notwendig - vor allem in den Ballungsräumen und den großen Städten:

- Das Klimaschutzabkommen von Paris verpflichtet die Vertragsstaaten dazu, die klimaschädlichen Emissionen deutlich zu reduzieren – in allen Sektoren. Bei Nichteinhaltung dieser Ziele drohen bereits im nächsten Jahrzehnt Vertragsstrafen in Milliardenhöhe. Diese können nur vermieden werden, wenn im Verkehrssektor drastisch umgesteuert wird.
- Eine Umsetzung dieser Ziele verlangt ein Gesamtverkehrskonzept, das die zukünftigen Mobilitätsbedürfnisse, Maßnahmen zur Lärm- und Schadstoffreduzierung und zur Stadtgestaltung darstellt sowie Maßnahmen zur Reduzierung des Autoverkehrs und zur Förderung der Verkehrsarten des sog. Umweltverbunds (S-Bahn, Stadtbahn, Rad-, Fußverkehr) einschließlich E-Mobilität und Carsharing beschlussreif benennt.
- Die Mobilität muss barrierefrei organisiert werden, also möglichst ebenerdig. Die Nahverkehrspläne der Städte müssen dieses Ziel gem. § 8 Abs.3 PBefG bis 2022 umsetzen; Ausnahmen bedürfen einer eingehenden Begründung.

- Große Stadtbahnvorhaben werden für die Städte nur finanzierbar sein, wenn sie vom Bund gefördert werden. Das aber ist derzeit nicht in dem gewünschten Umfang möglich, weil die in der Koalitionsvereinbarung der Regierungsparteien angekündigte Fortgeltung und Erhöhung des GVFG-Bundesprogramms bisher nicht die notwendige verfassungsändernde Mehrheit im Bundesrat findet.

Leider gibt es immer wieder Missverständnisse hinsichtlich der Finanzierbarkeit: die Tunnelbefürworter sagen zwar hinsichtlich der Förderfähigkeit zurecht: „Jede Maßnahme wird einzeln und für sich nach dem bundesweiten Verfahren zur Förderung bewertet.“ Bei erfolgreicher Prüfung wird sie dann in das Bundesprogramm für sog. Großvorhaben des GVFG aufgenommen. Dieses ist allerdings bereits jetzt „überzeichnet“ und wird nach einer möglichen Neufassung des GVFG noch stärker von anderen Vorhaben in Anspruch genommen werden: Die gesamte Fördersumme soll zwar (wenn es doch noch zu der erforderliche Änderung des GG kommt) hoffentlich von 333 Mio. € auf 1 Mrd. € steigen, aber zugleich für Sanierungs- und kleinere Vorhaben geöffnet werden. Die Chancen, dass für alle Kölner Vorhaben (S-Bahn-Ring, große U-Bahn-Lösung OWA, alle notwendigen Ergänzungsvorhaben) in absehbarer Zeit genügend Fördergeld zur Verfügung steht, sind eher gering. Darauf haben wir in unserem Papier hingewiesen und präferieren deshalb eindeutig zunächst den seit Jahrzehnten überfälligen Ausbau des S-Bahn-Rings und eine deutlich kostengünstigere oberirdische OWA sowie die erwähnten Ergänzungsvorhaben in Stadt und Umland. Die entsprechende Aussage in unserem Positionspapier vom 19.11.18 ist also nicht falsch; sie betrifft vielmehr die Phase nach erfolgreicher Aufnahme in das Bundesprogramm.

Die aktuelle doppelte Bedrohung der Kölner Innenstadt besteht in der umweltrechtlichen „Drohung“ für Dieselfahrverbote in der gesamten „Umweltzone“ und der „Bedrohung“ der City mit einer zusätzlichen jahrzehntelangen Großbaustelle. Diesem realistischen Szenario sollte die Politik mit dezidiert Verkehrswende-orientierten Planungsaufträgen für die OWA begegnen. Der Beschluss des Rates sollte folgende Hauptelemente enthalten:

1. die Planung der schnellstmöglichen Herausnahme der Kfz-Durchgangsverkehre aus der OWA-Achse, Einrichtung von Busspuren, Reduzierung der MIV-Fahr- und Abbiegespuren (wie von Grünen gefordert) und der konkreten Umsetzungsschritte;
2. die Planung der städtebaulichen Umgestaltung Hand in Hand mit der MIV-Reduzierung; diese soll die fachliche Grundlage für einen internationalen Gestaltungswettbewerb liefern mit der Zielsetzung, die Umgestaltung der Oberflächen - primär rund um den Neumarkt und entlang der Cäcilienstraße - innerhalb der nächsten 10 Jahre zu realisieren. Dabei sind vor allem in diesen Lösungen erfahrene Planer einzusetzen (Kopenhagen, Straßburg).
3. die Untersuchung und Vorverhandlung der Möglichkeiten einer Entlastung der KVB-Verkehre auf der OWA durch eine weitere Rheinquerung zwischen dem Süden der Altstadt und Deutz/Poll sowie durch eine rechtsrheinische Verknüpfung der Linie 7 hin zum rechtsrheinischen Norden.
4. die Beauftragung der Verwaltung zur Aktualisierung und Fortschreibung des Leitbilds „Köln mobil 2025“ mit dem Zeithorizont 2030/2040 nach Maßgabe der oben genannten Ziele, wobei der verkehrsplanerische Prozess durch eine faire und angemessene Form der Bürgerbeteiligung zu qualifizieren ist.

Uns geht es nicht „nur“ um die Frage, ob die Stadt sich trotz weiterhin bestehender Finanz- und Steuerungsdefizite und nicht beendeter Großprojekte links- wie rechtsrheinisch für weitere 2-3 Jahrzehnte auf ein neues Tiefbau-Großprojekt festlegt, sondern um eine positive Gestaltung der Rolle der Stadt in den Herausforderungen, mit denen alle Bürger konfrontiert sind: Gesundheits- und Klimaschutz, Verkehrswende zugunsten nicht motorisierter Verkehre und eines kundenfreundlichen öffentlichen Nahverkehrs, sowie attraktivere, urbane Aufenthaltsqualitäten in den öffentlichen Räumen der Kölner Innenstadt. Die Zukunft Kölns wird durch Anstrengungen für Innovation, Kultur, Bildung, Integration und Stadtzusammenhalt gewonnen, durch viele Gelegenheiten guter Aufenthaltsqualitäten in allen un bebauten Flächen „Oben“, nicht durch viel Beton „Unten“. Deshalb unterstützen wir die Initiativen der „IG Oben Bleiben!“.

Köln, am 12.12.2018

Dr. Jörg Forssmann, Gertrude Helm, Folkert Kiepe, Dr. Utz Ingo Küpper, Roland Schüler, Jörg Thiemann-Linden.