

## IG „Oben bleiben“

### Variantenbetrachtung aus dem Blick der KVB Linie 9

#### Oberirdische Führung – nur positive Aspekte

Für die Linie 9 gibt es Verbesserungen auf der Ost-West-Achse durch eine zügige Abfertigung an der Haltestelle Neumarkt und eine zügige Fahrt durch den 100% Ampelvorrang.

Im Bereich des Innere Grüngürtels wird durch die neue Haltestelle Bahnhof-Süd am zukünftigen barrierefreien, fußläufigen Zugang zum Bahnhof Süd die Umsteigesituation deutlich verbessert.  
In diesem Raum sind keine Autos mehr, die stören.

Im Bereich Innerer Grüngürtel wird der gesamte Raum stadtgestalterisch umgestaltet und für den Grüngürtel / Universität zu Köln eine Aufwertung für den Umweltverbund Straßenbahn, Radverkehr und Fußverkehr erreicht.

#### Kleine Maßnahme – große Wirkung

Durch die Sperrung für den Autoverkehr im Inneren Grüngürtel und der damit verbundenen Reduzierung des Autoverkehrs auf der Zülpicher Straße in der Neustadt hat sich die Stabilität des Fahrplans für die Linie 9 im gesamten Bereich von Universitätsstraße über Zülpicher Platz bis Neumarkt erhöht.

#### **Kleine Tunnelvariante**

Für die Fahrgäste der Linie 9 verschlechtert sich die Situation durch einen Tunnel mit der unterirdischen Haltestelle Heumarkt, weil die Wege – und damit die Reisezeit – deutlich länger werden. Zudem sind auf Barrierefreiheit angewiesene Menschen auf die häufig ausfallende Technik und die wenigen Aufzüge angewiesen.

Für Umsteigebeziehung zur Nord-Süd-Stadtbahn kann durch die Verlagerung der oberirdischen Haltestelle Heumarkt eine Verbesserung erreicht werden, sie sind länger als bei der Tunnelvariante.  
Die Abwägung beider Kundeninteresse und der anfallenden Kosten spricht für die oberirdische Variante.

#### **Mittlere Tunnelvariante**

##### **Wegfall der Haltestelle Maurituskirche für das Griechenmarktviertel.**

Damit wird die nächstliegende Haltestelle Neumarkt deutlich mehr belastet. Doch diese soll doch entlastet werden. Damit ist diese Maßnahme kontraproduktiv.

**Der Erhalt der Haltestelle bei der oberirdischen Variante ist zur Entlastung der H Neumarkt wichtig.**

### **Gefährdung der Mauritiuskirche**

Die Unterfahrung der Mauritiuskirche mit den Gründungsresten einer romanischen Kirche im Untergrund muss in ausreichender Tiefe erfolgen. **Damit hat eine Rampe in der Jahnstraße nicht mehr ausreichend Raum.**

**Zudem weiß die Verwaltung seit März 2017 um die Frage der Gründungstiefe und hat sie bis Sommer 2018 noch nicht beantwortet!**

Diese Aussage ist in Anlage 2 Seite 4 mahndend aufgeführt. Eine Lehre aus dem Bau der Nord-Süd-U-Bahn mit schiefen Türmen, Rissen in den Häusern und einstürzendem Archiv.

„Um den Abzweig der Linie 9 zu realisieren, muss eine weitere Startbaugrube für die Schildmaschine in der Jahnstraße errichtet werden.

Diese zweite Schildfahrt verläuft unter bestehenden Gebäuden (u.a. Mauritiuskirche).

Die Gründungstiefen der Mauritiuskirche liegen derzeit (*März 2017*) noch nicht vor. Die Machbarkeit dieser Variante hängt jedoch wesentlich von der Gründungstiefe der vorhandenen Bebauung ab, da aufgrund der zur Verfügung stehenden Strecke (maximal 300m) lediglich ein Höhenunterschied von 18m überwunden werden kann. Die verbleibende Tunnelüberdeckung zur Oberfläche beträgt dann lediglich 11.5m. Bei einer Realisierung werden in jedem Fall hohe Aufwendungen für die Sicherung der Gebäude notwendig. Die Zustimmung der Eigentümer ist eine weitere offene Frage“

### **Veloroute Wälle**

Eine Rampe liegt im Bereich des Mauritiuswall und eine Querung ist hier für den Rad- und Fußverkehr (in den Unterlagen ist nur vom Autoverkehr die Rede, die beiden anderen Verkehrsarten gibt es nicht) nicht möglich.

### **Rampe in der Jahnstraße bedeutet kein Radverkehr auf der Jahnstraße?**

„Im letzten Bereich der Jahnstraße vor dem Hohenstufenring ist aufgrund der Rampe kein Platz für eine Anliegerstraße. Falls hier Flächen für Rettungswege / Rettungsfahrzeuge freizuhalten sind wäre die Variante in dieser Form nicht realisierbar.“

**Zusammenfassung. Dieser unterirdische Abzweig für die Linie 9 ist wegen der Unterfahrungstiefe risikobehaftet.**

**Eine Rampe vor dem Hohenstufenring unrealistisch und damit muss die U-Bahn für teuer Geld weiter verlängert werden.**

### **Neue U-Bahn Haltestelle Zülpicher Platz**

Die wichtige Umsteigebeziehungen von der Linie 9 zu den Ringbahnen wird deutlich verschlechtert (lange Wege).

Heute kann durch eine weitere Reduzierung des Autoverkehrs auf den Ringen und auf der Zülpicher Straße von der Roonstraße bis Ring auf eine Ampelanlage verzichtet werden und die Kreuzung wird so fußgängerfreundlich und Straßenbahnfreundlicher.

Die Auswirkungen während der Bauzeit (enge Baugrube) sind gravierend. Unter anderem muss die Kapazität der Straßenbahn stark eingeschränkt bzw auch unterbrochen werden! Dies steht im Widerspruch zur dringenden Ausweitung der Kapazität.

Auch werden Radverkehr, Fußverkehr und Autoverkehr stark behindert.

Die Schlitzwände und Baugrubenwände grenzen unmittelbar an die bestehenden Gebäude!

### **Neue U-Bahn-Haltestelle Bahnhof Süd**

Durch die Sperrung der Zülpicher Straße für den Autoverkehr wird sehr preisgünstig eine oberirdische Haltestelle Bahnhof Süd möglich. Die mittlere U-Bahn-Variante bedeutet ein teures Bauwerk mit einer ausreichenden Tiefe unter den DB Fundamenten. Damit werden die Umsteigewege für die ÖPNV-Nutzenden deutlich länger!

### **Tunnelrampe im Inneren Grüngürtel**

Eine Rampe zerstört den gesamten Raum von Paula Kleinmann Weg bis Meister-Eckart-Straße. Der gerade erreichte NEUE Innere Grüngürtel und der Campuscharakter für die Universität zu Köln werden völlig zerstört.

Die heute vielfältig genutzten Querungen für den Rad- und Fußverkehr entfallen und werden auf zwei Übergänge konzentriert

**Gesamtzusammenfassung: Die mittlere Variante hat eine gefährliche Unterfahrung der Bebauung und der Mauritiuskirche, eine äußerst problematische Rampe in der Jahnstraße und bei einer Tunnelverlängerung eine problematische Haltestelle Zülpicher Platz und eine den Inneren Grüngürtel sowie den Campus der Universität zerstörende Rampe. Zudem steigen die Baukosten immens.**

**Die Folge: Bei der mittleren oder längeren Tunnelvariante ist der Abzweig für die Linie 9 unrealistisch.**

**Die weitere Konsequenz ist dann die Variante 3:**

**Linie 9 bleibt auf der Ost-West-Achse und wird westlich der Haltestelle Moltkestraße abzweigen.**

### **Wegfall der Haltestelle Mauritiuskirche und Zülpicher Platz**

Damit wird die nächstliegende Haltestelle Neumarkt deutlich mehr belastet. Doch diese soll doch entlastet werden. Damit ist diese Maßnahme kontraproduktiv.

**Der Erhalt der Haltestelle bei der oberirdischen Variante ist zur Entlastung der H Neumarkt wichtig.**

Durch den Wegfall der Haltestelle Zülpicher Str. entfällt die wichtige Umsteigebeziehung von den Ringlinie zur Universität. Diese Fahrgäste müssen dann am Rudolfplatz umsteigen.

**Damit wird die Ost-West-Achse zusätzlich belastet, der Umsteigebahnhof Rudolfplatz durch Mehr Umsteiger belastet und von Süden über den Ring kommende Fahrgäste müssen einen zeitfressenden Umweg fahren oder ab Zülpicher Platz zu Fuß gehen.**

**Der Irrsinn ist komplett: Die Ost-West-Achse wird zusätzlich belastet und teure U-Bahn-Lösungen zwingen Fahrgäste zu Fuß zu gehen!**

Durch die Haltestelle der Linie 9 im Zülpicher Wall werden die Umsteigewege zum Bahnhof Süd deutlich verlängert.

Zudem muss aufwendig ein Trafogebäude der GEW abgerissen werden.

**Fortsetzung der Beschlüsse der Bezirksvertretungen Lindenthal und Innenstadt:**

**Die Linie 9 wurde durch eine kostengünstige Maßnahme 10.000 Euro deutlich verbessert. Weitere Schritte mit einer neuen oberirdischen Haltestelle am Bahnhof Süd und eine Neuordnung am Zülpicher Platz sind deutlich sinnvoller für die ÖPNV-Kunden und kostengünstiger als ein U-Bahn-Tunnel in mittlerer oder langer Variante.**