

AGORA KÖLN

Tag des guten Lebens // Mobilität & Freiraum



[Startseite](#)

[Die Themengruppe Mobilität](#)

[Fakten](#)

[Mitglieder](#)

[Projekte](#)

[Über uns](#)

[Veedel](#)

Veröffentlicht am **15. Mai 2018** von **AK Mobilität**

[← Vorherige](#) [Nächste →](#)

Neugestaltung Ost-West-Achse

Stellungnahme der **AGORA KÖLN**



Kurzfassung

Die Agora Köln unterstützt grundsätzlich den Ausbau des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV). Bereits in unserem nachhaltigen Mobilitätskonzept "Verkehr des guten Lebens" schlagen wir zahlreiche Maßnahmen zur Stärkung des ÖPNV vor. In Bezug auf die Neugestaltung des Verkehrs auf der Ost-West-Achse kritisieren wir das Bürgerbeteiligungsverfahren und schlagen nachhaltige Lösungsmöglichkeiten vor, die vor allem die Nahmobilität und den ÖPNV stärken. Die Agora Köln fordert Folgendes:

- Der Durchgangsverkehr für den motorisierten Individualverkehr wird am Neumarkt unterbunden. Durchfahren bzw. queren können lediglich die Stadtbahnen der KVB und der Rad- und Fußverkehr. Durch die freiwerdenden Flächen werden bis zu vier Gleise am südlichen Rand des Neumarkts installiert ohne dass große Platanen abgeholzt werden.
- Die Ost-West-Achse wird ab sofort für Stadtbahnen mit der Länge von mindestens 75 Metern ertüchtigt, wodurch zeitnah eine Kapazitätserhöhung für die Ost-West-Achse erreicht wird. Zwischenzeitlich erhöhen Schnellbusse und neue Buslinien die Kapazität in Ost-West-Richtung.
- Eine gesamtstädtische Bedarfsanalyse untersucht quantitative, welche Mobilitätsanforderungen bestehen, führt eine Nutzer*innen-zentrierte Betrachtung durch und berücksichtigt Bedarfe zukünftiger Stadtentwicklungen.
- Falls die Bedarfsanalyse ergibt, dass Kapazitätserweiterungen erforderlich sind werden zahlreiche Alternativen untersucht. Hierzu zählen die Entstehung eines S-Bahnringes im Zusammenspiel mit der Deutschen Bahn, der Bau von neuen Fahrradbrücken und eine mögliche neue U-Bahn von Deutz aus. Neue U-Bahnrampen in der Innenstadt lehnen wir grundsätzlich ab.

Das Ziel einer schnellstmöglichen Kapazitätsausweitung des ÖPNV auf der Ost-West-Verbindung kann nur durch eine kurzfristig realisierbare oberirdische Lösung erreicht werden. Die Tunnel-Varianten stellen einerseits einen kaum

kalkulierbaren Eingriff bezüglich der Kosten, des Zeitraums und der Beeinträchtigungen für den innerstädtischen Stadtraum dar und lassen andererseits kein nachhaltiges gesamtstädtisches und den Fuß- und Radverkehr priorisierendes Konzept erkennen. Solange dieses Gesamtkonzept nicht erkennbar ist, lehnen wir jegliche Tunnelvarianten ab und fordern die Prüfung von anderen Alternativen.

Ausführliche Stellungnahme

Grundsätzlich unterstützen wir den Ausbau des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) in Köln. Schon in unserem nachhaltigen Verkehrskonzept für Köln: "Verkehr des guten Lebens"^[1] stellen wir fest: "Der ÖPNV hat großes Potential, ist in der Innenstadt aber am Rande der Leistungsfähigkeit" und zitieren Friedrich Lehner, einen ehemaligen Leiter der Kölner Verkehrsbetriebe, der schon vor über 50 Jahren sagte: "Wir sollten uns [...] im Interesse der Erhaltung des Gesichts und des Charakters unserer deutschen Städte auf ein vernünftiges Maß einstellen und heute schon, nicht erst, wenn das Chaos nicht mehr abzuwenden ist, den öffentlichen Verkehrsmitteln, die den relativ immer knapper werdenden Straßenraum mit einem weit höheren Wirkungsgrad auszunutzen in der Lage sind als die individuellen, den Vorrang einräumen".

Zurzeit vermitteln die Verantwortlichen aus städtischer Verwaltung und KVB, als auch einige Vertreterinnen und Vertreter aus der Politik, als sei dieses kaum noch abzuwendende Chaos nur noch durch den Bau von neuen Tunneln zu bewältigen.

Obwohl es sich um eines der bedeutendsten und zentralsten Verkehrs- und Stadtentwicklungsprojekte in der Stadt handelt, werden unsere Meinung nach die entscheidende Frage eines nachhaltigen und gesamtstädtischen Mobilitätskonzept für Köln nicht beantwortet.

Die aktuelle Planung

Die bisher vorgestellten Planungen lehnen wir daher in der vorliegenden Form ab, da keine der bisher vorgestellten “fünf Varianten”^[2] ein tragfähiges und zukunftsweisendes Konzept aufweisen.

Grundlage und Gegenstand der Diskussion

Die derzeit stattfindende Diskussion ist unserer Meinung nach zu eng auf die Fragestellung der “Ost-West-Achse” fixiert und berücksichtigt nicht die notwendige Sicht im Netz und Verbund.

- Es fehlt an einer gesamtstädtischen Bedarfsanalyse, die quantitativ untersucht, welche Mobilitätsanforderungen bestehen,
- Es fehlt an einer Nutzer*innen-zentrierten Betrachtung, die konkrete Mobilitätsanforderungen qualitativ untersucht,
- Die im Masterplan^[3] in Bezug auf die Ost-West-Achse genannte Berücksichtigung “bis zur Bezirksgrenze Kalk im Osten” sowie die Bedeutung der Deutzer Brücke spiegeln sich nicht wieder,
- Die Planungen beruhen auf Paradigmen der Verkehrsplanung von vor 45 Jahren^[4]. Dies lässt es nicht zu, innovativen Konzepte zu denken oder auch verschiedene Szenarien zu entwickeln, wie zum Beispiel
 - die wachsende Stadt^[5]
 - veränderte Arbeitswelten und Logistik
 - zukünftige Mobilität
 - differenzierte (kostenlose) ÖPNV-Konzepte
 - autonomes Fahren
 - eMobilität, insbesondere bei Zweirädern

Neben dieser grundsätzlichen Position stellen sich uns auch noch weitere Fragen an konkreten Details der bisherigen Planung sowie der Vorgehensweise und öffentlichen Diskussion.

Die Bürgerbeteiligung

Wir begrüßen grundsätzlich eine Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger – insbesondere bei so weitreichenden und

zentralen Fragen der zukünftigen Mobilität in Köln. Eine ernsthafte und glaubwürdige Beteiligungskultur sollte verbindlichen Regeln und Qualitätsstandards folgen, wie sie zurzeit im “Leitlinienprozess Bürgerbeteiligung” erarbeitet werden. Positive Beispiele schon durchgeführter Projekte (wie beispielsweise am Heliosgelände mit der Entwicklung des gemeinsamen Kodex) sollten aufgegriffen und fortentwickelt werden.

Die gerade im Vorfeld der Bürgerbeteiligung zur Ost-West-Achse geäußerten Aussagen vermitteln nicht den ernsthaften Willen die Bedenken und/oder Vorschläge aus der Bürgerschaft ergebnisoffen und mit nachvollziehbaren Kriterien aufzugreifen, verstärkt durch die deutlich vorgetragene Pro-Tunnel-Positionierungen der verantwortlichen Dezernentin, Frau Andrea Blome und des KVB-Vorstandsvorsitzenden, Herrn Jürgen Fenske.

Auch die Betonung der zwar formal korrekten Aussage, dass die Bürgerbeteiligung grundsätzlich keine Entscheidungsbefugnis habe, nicht repräsentativ sei und es in der alleinigen Verantwortung der Verwaltung liegt, dem Rat eine Vorlage vorzulegen fördert zumindest kein diesbezügliches Vertrauen.

Ebenso ist es irritierend, dass auf der Ratssitzung am 3. Mai die Prüfung von noch weiteren vier Varianten (je von SPD, FDP, CDU und Grünen) beschlossen wurde, was die laufende Bürgerbeteiligung – mit der eh schon fragwürdigen Zielsetzung eine Vorzugsvariante zu erarbeiten – nun vollends ad absurdum führt.

Wir fordern, dass die zu erarbeitende und dann dem Rat zur Entscheidung vorzulegende Verwaltungsvorlage, die auch in der laufenden Bürgerbeteiligung geäußerten Bedenken an Zielsetzung und Verfahren, sowie ergänzende Vorschläge und Ergebnisse der bisherigen Bürgerbeteiligung angemessen und transparent berücksichtigt.

Die Datenbasis

Die für eine gesamtstädtische Betrachtung notwendigen Daten liegen nicht vor, bzw. werden nicht aktiv in den Diskussionsprozess vermittelt.

- Das vom Ingenieurbüro Spiekermann zur Ost-West-Achse angefertigte Gutachten zur Kosten-Nutzen-Rechnung ist zurzeit noch nicht öffentlich.
- Es ist unklar, welche Bedarfe (Wegbeziehungen) der aktuellen Überlastung der KVB-Linien 1,7,9 zugrunde liegen um mögliche Alternativen zum Ausbau der Ost-West-Achse prüfen zu können.
- Die prognostizierte Annahme der Kapazitätserhöhung beruht auf der Annahme, dass die (ca. 90 m langen) Langzüge dauerhaft genehmigt werden. Bisher gibt es nur wenige Sondergenehmigung^[6] für derartige Stadtbahnen wie zum Beispiel an Messetagen in Düsseldorf. Die Betriebserlaubnis steht unter Vorbehalt. Eine Realisierung auf Basis einer gesicherten Betriebserlaubnis (75 m) wird nicht eingebracht.
- Welche Wechselwirkungen bestehen in Hinblick auf
 - Ausbau des S-Bahn-Rings
 - Bahnknoten Köln und Varianten wie Terminal “Köln Hbf – Deutz”
 - Rechtsrheinische Nord-Süd-Stadtbahn

Nachhaltiges Mobilitätskonzept

Die Diskussion um die Ost-West-Achse kann nicht losgelöst von einem nachhaltigen und gesamtstädtischen Mobilitätskonzept stattfinden. Unsere diesbezüglichen Positionen haben wir ausführlich dargelegt in den “Leitlinien Mobilität” und im nachhaltigen Mobilitätskonzept der Agora Köln “Verkehr des guten Lebens”.

Weitere Ideen und Konzepte liegen reichlich auf dem Tisch. Allein beim Thema Rheinquerung reicht es von der Untertunnelung des Rheins (“Zwei Ebenen-Vorschlag”, SPD-Köln), Wassertaxis, Fahrradbrücken, Seil- und Hochbahnen (City-People-Mover) bis hin zu Laufbändern (Walkway Cologne Central) für ein Bahnterminal Köln Hbf – Deutz.

Im konkreten Fall der Ost-West-Achse fordern wir schnell umsetzbare Maßnahmen zur Steigerung der Kapazität und Qualität des ÖPNV für das gesamte Stadtgebiet sowie eine unmittelbare Förderung und deutliche Priorisierung des Fuß- und Radverkehrs. Langfristig benötigen wir ein Gesamtkonzept, das eine zukunftsfähige und nachhaltige Entwicklung des Stadtraums und die Anbindung des Umlandes ermöglicht.

Neugestaltung der Ost-West-Achse

Kurz- und mittelfristige Maßnahmen

Als konkret und kurz- bis mittelfristig umsetzbare Maßnahmen fordern wir:

- Ausbau der KVB-Haltestellen (Linien 1, 7, 9) im südlichen Teil des Neumarktes im Bereich der jetzigen MIV-Spuren mit 4 Bahnsteigkanten
- schnellstmögliche und ausreichende Beschaffung und Herstellung der Einsatzfähigkeit von (75 Meter) langen Stadtbahnzügen auf der gesamten Linie1
- Ampelschaltungen auf 100% Vorrang (bisher 50%) für ÖPNV
- Kein Durchgangsverkehr für MIV auf der Ost-West-Achse
 - Eine Zufahrt für den MIV wird nur noch bis vor den Neumarkt ermöglicht.
 - Prüfen einer "11 Uhr – Poller"-Regelung. Schließung für den Lieferverkehr zu bestimmten Zeiten
- Autofreier Neumarkt
 - Der Neumarkt wird für den MIV gesperrt und ist nur noch für den Fuß- und Radverkehr, den öffentlichen Personenverkehr (Bus, Bahn, Taxi) sowie für Rettungs- und Versorgungsfahrzeuge zugänglich.
- Rückbau der MIV-Spuren von 2 auf 1 (Hahnen-, Cacilien-, Pipinstraße) zu Gunsten eines echten Ausbaus der Radinfrastruktur auf der Ost-West-Achse
- Kein MIV-Parken im öffentlichen Raum entlang der Ost-West-Achse im Innenstadtbereich
 - Einrichtung von Lieferzonen, Radabstellanlagen,

Mobilitätsstationen (Taxi, stationsbasiertes Carsharing, e-Ladestationen)

Prüfaufträge und Impulse

Langfristig fordern wir, die Ost-West-Verbindung im Rahmen eines gesamtstädtischen Mobilitätskonzepts zu betrachten und Varianten einbeziehen.

- Tunnel von Deutz bis Melaten...
 - “Zwei Ebenen-Vorschlag”, SPD-Köln (mit Anbindung Heumarkt), sowie Variante mit Verlängerung über Kanalstraße hinaus,
 - Tunnellösung ohne Anbindung Heumarkt (ggf. über Alter Markt)
 - als “Echte” U-Bahn von Deutz bis Universität
- Wird überhaupt eine Durchgangsverbindung benötigt?
Welche neuen Perspektiven ergeben sich durch:
 - den Bau des S-Bahnringes,
 - eine rechtsrheinische Nord-Süd-Verbindung,
 - eine Leistungsstarke ÖPNV-Verbindung auf der Universitätsstraße / Innere Kanalstraße / Zoobrücke beispielsweise als Schnellbus / Bus Rapid Transit (BRT-System)
- MIV aus Osten hinter der Deutzer Brücke komplett über Bäche ableiten
 - von Osten Rechtsabbieger unter Maritim durch, oder
 - MIV-Spuren beginnend in Deutz südlich der Stadtbahn über die Deutzer Brücke und südliche Pipinstraße und/oder Bäche führen

Schlussbemerkung

Das Ziel einer schnellstmöglichen Kapazitätsausweitung des ÖPNV auf der Ost-West-Verbindung kann durch eine kurzfristig realisierbare oberirdische Lösung erreicht werden.



— Blick über den Neumarkt aus der Schildergasse – Erweiterung des Platzes Richtung Norden – (c) WES LandschaftsArchitektur

Die Tunnel-Varianten stellen einerseits einen kaum kalkulierbaren Eingriff bezüglich der Kosten, des Zeitraums und der Beeinträchtigungen für den innerstädtischen Stadtraum dar und lassen andererseits kein nachhaltiges gesamtstädtisches und den Fuß- und Radverkehr priorisierendes Konzept erkennen. Solange dieses Gesamtkonzept nicht erkennbar ist, lehnen wir jegliche Tunnelvarianten ab.

Agora Köln, Mai 2018

Die Stellungnahme der Agora Köln – NEUGESTALTUNG DER KÖLNER OST-WEST-ACHSE – könnt ihr hier auch als [als PDF herunterladen](#).

[1] 2015, <http://www.agorakoeln.de/mobilitaet/>

[2] Ebenso die weiteren Varianten nach dem Ratsbeschluss vom 03.05.2018, https://ratsinformation.stadt-koeln.de/vo0050.asp?_kvonr=74924&voselect=18386

[3] <http://www.masterplan-koeln.de/>

[4] Innenstadtkonzept '73 Köln (Stadtplanungsamt)

[5] bei Annahme eines Bevölkerungszuwachses auf 1,2 Mio.

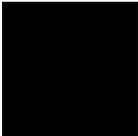
müsste der MIV-Anteil auf 27% – anstatt der sonst genannten 33% – sinken um auf gleiche absolute MIV-Zahlen zu kommen.

[\[6\]](#) Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (BOStrab §55 (2))

Dieser Eintrag wurde veröffentlicht in **Mobilität** von **AK Mobilität**.

Permanenter Link des Eintrags.

2 GEDANKEN ZU "NEUGESTALTUNG OST-WEST-ACHSE"

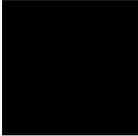


Hamsterepress sagte am **17. Mai 2018 um 22:41** :

Sehr vernünftig!

Daß es in Köln kein Zielkonzept für den ÖPNV gibt, wundert mich seit 30 Jahren ... Mal wird die eine, dann die andere Netzerweiterung angekündigt (und dann doch nicht gebaut), ohne daß klar ist, wo mit welchem finanziellen Aufwand der größte Nutzen erreicht werden könnte.

Kommentiere ↓



Andreas Wulf sagte am **13. Juli 2018 um 9:15** :

Wäre für die Haltestellen Heumarkt und Neumarkt, an denen alle drei Linien halten müssen, eine Mittelbahnsteigvariante sinnvoll? Vom Mittelbahnsteig würde eingestiegen und auf schmale Außenbahnsteige (mit den Rolltreppen; am Heumarkt ggf. auch auf die Straße) ausgestiegen. Die Haltezeit würde dadurch halbiert. Die Haltestelle Heumarkt oberirdisch und die Nord-Süd Stadtbahn unterirdisch ist so lang, dass für die Linien 1, 7 und 9 auch zwei 90 m lange Bahnsteige hintereinander möglich wären. Am Neumarkt wäre dies auch möglich, wenn die Nordumgehungsstraße wegfällt.

Kommentiere ↓

Schreibe einen Kommentar

Deine E-Mail-Adresse wird nicht veröffentlicht. Erforderliche Felder sind mit * markiert.

TAG DES GUTEN LEBENS

FÖRDERER UND SPONSOREN

Mit freundlicher Unterstützung der



und zahlreicher weiteren Förderer und Sponsoren!

Proudly powered by WordPress