



NEUGESTALTUNG DER KÖLNER OST-WEST- ACHSE

STELLUNGNAHME DER
AGORA KÖLN

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.

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

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 Masterplan³ 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 Jahren⁴. Dies lässt es nicht zu, innovativen Konzepte zu denken oder auch verschiedene Szenarien zu entwickeln, wie zum Beispiel
 - die wachsende Stadt⁵
 - 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

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.

(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. [*Anm.: nachträglich veröffentlicht, 06/2018*]
- 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 Sondergenehmigung⁶ 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.

⁶ Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (BOStrab §55 (2))

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 Linie 1
- 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.

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



Abbildung 1: Blick über den Neumarkt aus der Schildergasse – Erweiterung des Platzes Richtung Norden (c) WES LandschaftsArchitektur

AGORA KÖLN

Die Agora Köln wird juristisch getragen vom
Institut Cultura 21 e.V., c/o Allerweltshaus, Körnerstr. 77, 50823 Köln

www.agorakoeln.de

mobilitaet@agorakoeln.de