

03.12.2018

Verkehrswende & Ost-West-Achse in Köln - wirksame Investitionen in die Zukunft?

Diskussion mit den verkehrspolitischen Sprechern von CDU, SPD, Grünen, FDP und Linken zum Ausbau der Ost-West-Achse

THESEN & FRAGEN

Archäologie

1. Mit welchen archäologischen Funden ist zwischen Heumarkt und Eisenbahnring bei einem Tunnelbau auf der Ost-West-Stadtbahn zu rechnen?
2. Der Neumarkt ist ein geschütztes Bodendenkmal. Wenn man einen Tunnel mit Haltestelle an dieser Stelle bauen möchte, braucht es dafür nicht eine Ausnahmegenehmigung? Wird Köln diese Ausnahmegenehmigung überhaupt bekommen?
3. Inwieweit werden die archäologischen Funde die Bauzeit des Tunnels – auch im Hinblick auf die personellen Ressourcen bei der Stadt Köln – verzögern? Kann man eine Einschätzung geben, um wie viel Zeit (Monate, Jahre) diese die Fertigstellung eines Tunnels nach hinten werfen?

Leistungsfähigkeit

4. Tunnel und oberirdische Lösung bringen die gleiche Leistungsfähigkeit auf der Stadtbahn. Eine oberirdische Lösung ließe sich – zu viel geringeren Kosten - ebenso störungsfrei gestalten, wenn man die Linksabbiegerspuren für den Autoverkehr wegnehmen würde und eine 100%-Vorrangschaltung für die Stadtbahn einrichten würde. Welche Vorteile sehen Sie bei der Tunnellösung?

5. Ein Hauptproblem auf der Ost-West-Stadtbahn ist, dass sich die Linien 1, 7 und 9 zwischen Neumarkt und Deutzer Freiheit zwei Gleise teilen. Mit 30 Bahnen pro Stunde und Richtung ist die Stadtbahn an der Kapazitätsgrenze, mehr als ein 2-Minuten-Takt geht nicht. Aber die Ausbauvarianten lösen dieses Problem nicht. Nach dem Ausbau lassen sich regulär 0 Bahnen mehr einsetzen. Welche Möglichkeiten sehen Sie, mehr Bahnen zwischen Deutzer Freiheit und Neumarkt fahren zu lassen?

6. Vergleich Innenstadtunnel: Dadurch, dass auch nach dem Ausbau auf der Ost-West-Achse 30 Bahnen pro Stunde und Richtung fahren, würde es im Tunnel zu Stau kommen. Das zeigt der Innenstadtunnel zwischen Appellhofplatz und Poststraße schon heute. Wie kann dies verhindert werden?

7. Damit der Ausbau des ÖPNV auf der Ost-West-Achse zukunftsfähig ist, muss es möglich sein, den Takt der Stadtbahnen zu erhöhen. Nur so lassen sich mindestens 33% Prozent ÖPNV-Anteil erreichen und wird die Stadtbahn attraktiv genug, um die Autofahrer zum Umstieg zu bewegen. Unsere These deshalb: Der Ausbau der Ost-West-Stadtbahn muss 4-gleisige Haltestellen an Neumarkt und Heumarkt aufweisen. Wie sehen Sie dies?

Gesamtplanung

8. Im neuen Stadtviertel „Deutzer Hafen“ sollen circa 13.000 Menschen arbeiten und leben. Baubeginn ist 2020. Ist die Anbindung dieses Stadtteils an die Ost-West-Stadtbahn berücksichtigt? Ist dafür nicht sowieso ein 5-Minuten-Takt auf der Linie 7 in Richtung Innenstadt nötig?

9. Wie sehen Sie die Einbettung des Ausbaus der Ost-West-Achse in eine Gesamtplanung? (z. B. S-Bahn-Westring)

10. Eindeutiges Ergebnis der Bürgerbeteiligung ist: Reduzierung und Rückbau des MIV auf der Ost-West-Achse. Wird die Politik dieses Votum ernst nehmen und die Autospuren beim Ausbau verringern?
11. Durch die Reduzierung einer Autospur pro Richtung und Verzicht auf oberirdisches Parken, entsteht selbst bei einer oberirdischen Stadtbahn, ein großzügiger Stadtraum für Radfahrer, Fußgänger, Begrünung und Gastronomie. Welcher Vorteil für den Stadtraum hat dann noch eine U-Bahn?
12. Eine oberirdische Stadtbahn ließe sich stadtplanerisch attraktiv gestalten. Eine vierspurige Autostraße nicht. Wie würden Sie den Straßenraum auf der Achse zukünftig gerne gestalten?

Barrierefreiheit / Kundenfreundlichkeit

13. Die Stadtarbeitsgemeinschaft Behindertenpolitik hat sich eindeutig für die oberirdische Lösung ausgesprochen. Hier ist die beste Barrierefreiheit gegeben, da es keine technischen Hilfsmittel wie Aufzüge oder Rolltreppen braucht. Diese sind erfahrungsgemäß sehr störanfällig und kostenaufwendig im Betrieb. Zudem zwingen diese Anlagen Menschen, die auf einen Aufzug angewiesen sind, zu längeren Wegen zum Bahnsteig. Da nur ein Aufzug pro Bahnsteig an den hoch frequentierten Haltestellen vorgesehen ist, sind Wartezeiten für die Fahrgäste zu erwarten. Welche Bedeutung hat für Sie der barrierefreie und komfortable Zugang zum Bahnsteig?
14. Die KVB argumentiert beim Tunnel mit einem Fahrzeitgewinn für ihre Fahrzeuge von bis zu 5 Minuten auf der gesamten Strecke. Die Wege aus einem bis zu 28 Meter tiefen Tunnel zu den wenigen U-Bahn-Eingängen bedeuten für die Fahrgäste im Vergleich zu einer oberirdischen Haltestelle mehr Wegezeit und damit eine Erhöhung der Reisezeit. Welchen Reisezeitgewinn sehen Sie bei einer unterirdischen Lösung?

Ressourcen

15. Eine Tunnellösung würde durch den hohen Aufwand mehr personelle und finanzielle Ressourcen bei der Stadt Köln erfordern und binden als die oberirdische Lösung. Die Stadt Köln hat neben einem Eigenanteil von 10 % an den Baukosten die Planungskosten alleine zu tragen, die mit mindestens 10 % der Baukosten zu kalkulieren sind. Allerdings ist der Ausbau noch an vielen anderen Stellen im Stadtbahnnetz von Köln nötig: Verlängerung Linie 13 bis zum Rhein, Anbindung Widdersdorf, Stadtbahn Mülheim Süd, rechtsrheinische Ringstrecke, Verlängerungen Linie 1 und 7. Bleiben diese anderen Maßnahmen bei einem Tunnelbau nicht auf der Strecke?

16. Welche Aussichten bestehen aus Ihrer Sicht für die Stadt Köln, die erforderlichen technischen Fachkräfte für einen Tunnelbau auf der Ost-West-Achse zu gewinnen?

17. Der Kosten-Nutzen-Faktor bei der Tunnelvariante liegt bei 1,0. Aufgrund neuer Vorgaben bei der standardisierten Bewertung müssen 30% Baukostensteigerung mit eingeplant werden. Das heißt: Der Kosten-Nutzen-Faktor für eine Ausbauvariante muss bei 1,3 liegen! Ist es nicht zu riskant, dass die Tunnellösung von den Zuschussgebern nicht als förderfähig eingestuft wird?