



# Colonia



Angemerkt

50968 Köln, 13.03.2018

## Ost-West-Achse – Köln kann Bürgerbeteiligung nicht!

Am 12.03.2018 fand auf Einladung der Initiative „Köln kann auch anders“ eine Diskussion mit Bürger\*inne\*n über die Neugestaltung der Ost-West-Achse der Bahnlinien 1, 7 und 9 zwischen Heumarkt und Neumarkt statt. Die Stadt gibt verschiedene Lösungen vor: eine oberirdische Lösung oder Tunnellösungen mit einem kurzen Tunnel vom Heumarkt bis vor den Neumarkt oder mit einem längeren Tunnel vom Heumarkt bis vor den Rudolfplatz oder mit einem ganz langen Tunnel vom Heumarkt bis hinter die Universitätsstraße. Das Hauptproblem ist das „oder“.

Neumarkt nach der Umgestaltung.  
Bild: KVB und Stadt Köln



Die Bürger\*innen sollen sich für eine der von der Stadt vorgegebenen Lösungen entscheiden – das wäre dann die Vorzugsvariante. Fördergelder gäbe es nur für den „Stummel-Tunnel“, bei dem nicht einmal eine weitere Haltestelle unter die Erde verbannt werden könnte, und für den Tunnel bis zum Rudolfplatz. Alles klar?

Die in etwa 15 bis 20 Jahren frühestens fertiggestellten Tunnellösungen bedeuten im Ver-

hältnis zum prognostizierten Bevölkerungswachstum keinerlei Verbesserung des Öffentlichen Personennahverkehrs auf der wichtigen Ost-West-Achse, die ab ca. 2030 auch den S-Bahn-Westring\*) anbinden wird.

Das Kapazitätsproblem besteht dagegen schon heute. Die Taktfrequenz könne nicht mehr erhöht werden. Es werden längere Züge und folglich längere Bahnsteige benötigt, so Peter Hofmann von den Kölner Verkehrsbetrieben (KVB). Eigentlich reichen zwei Gleise nicht mehr aus. Vier Gleise und vier Fahrbahnen für den Autoverkehr treffen aber nicht mehr den urbanen Zeitgeist.

Echte Bürgerbeteiligung könnte dazu führen, so schnell wie möglich alle Bahnsteige der Linie 1 zu verlängern und Langzüge mit 50% mehr Fahrgastvolumen einzusetzen. Eine provisorische, aber sofortige oberirdische Lösung zwischen Heumarkt und Rudolfplatz wäre denkbar. Zur Verkürzung der Haltezeit und zur Erhöhung der Taktfrequenz könnten zusätzlich Mittelbahnsteige am Heumarkt, Neumarkt und Rudolfplatz entstehen, von denen aus in die Bahnen eingestiegen wird, während die Außenbahnsteige mit den Rolltreppen nur dem Ausstieg dienen. Eine spätere Tunnellösung für die Linie 1 und der oberirdische Betrieb der Linien 7 und 9 wären Alternativen. Der Autotunnel am Rheinufer und der Nord-Süd-Tunnel könnten mit unterirdischen Fahrbahnen verbunden werden, um den gesamten Durchgangs- und Parkhausverkehr aufzunehmen und die Verkehrskosten den eigentlichen Verursachern zuzuordnen.

Aber, um die Kölner Verkehrsdezernentin Andrea Blome zu zitieren: „Es muss begrenzt gedacht und entschieden werden!“. Also gibt es wieder keinen Raum für eine echte Bürgerbeteiligung, stattdessen Show-Veranstaltungen zwischen dem 17.03. und dem 30.06.2018 – die dann wohl mit der Vorzugsvariante mit mittellangem Tunnel enden werden!

\*) künftige S-Bahn-Strecke (S16) von Leverkusen über Köln-Mülheim, Deutz, Köln Hauptbahnhof, Köln West, Aachener Straße, Köln Süd zum Bonner Wall, später verlängert über den Rhein (Südbrücke) zum Deutzer Hafen / Neubaugebiet Eilmühle und zum Airport Köln / Bonn.