



ÖPNV-Roadmap-Plus für Köln

Bündnis Verkehrswende Köln

2022

Bündnis Verkehrswende Köln

Präambel

Verkehrswende in Köln ernst gemeint

Die ÖPNV-Roadmap-Plus des Bündnis Verkehrswende Köln hat als Ziel, zeitnah, günstig und ressourcenschonend zu einer Verkehrswende für Köln beizutragen. Es soll eine gute Mobilität für Alle erreicht werden, die klimaschonend und kostengünstig ist, sowie ein menschenwürdiges Umfeld schafft. Nicht zuletzt trägt dies alles auch zu einer deutlichen zukunftsweisenden Wirtschaftsförderung bei.

Das Bündnis Verkehrswende Köln nimmt bewusst in seiner ÖPNV-Roadmap-Plus, im Gegensatz zur Roadmap der Stadt Köln, die Verknüpfung mit den anderen Verkehrsarten auf und betont die zentrale Rolle des ÖPNV-Schienennetzes für das Gelingen einer Verkehrswende in Köln.

Die Umverteilung des öffentlichen Raumes vom ruhenden und fahrenden motorisierten Individualverkehr (MIV) hin zu den Verkehrsarten des Umweltverbundes (ÖPNV, Fuß- und Radverkehr) ist dabei ein unverzichtbarer Bestandteil. Verkehrswende bedeutet, in dem gleichen begrenzten öffentlichen Raum Lösungen zu finden. Zu den Verknüpfungen und Erweiterungen der Verkehrsarten zählen wir Seilbahnen, Schiffslinien, Fußverkehr, separate Radverkehrsspuren, separate Busspuren, ÖPNV-Netzausbau in der Stadt und ins Umland, Ausbau und Verknüpfung mit dem Regionalbahnverkehr der DB. Wir wollen die Ost-West-Achse auch durch Vernetzung entlasten.

Das Instrument der ÖPNV-Roadmap

Die Stadt meldet nach Ratsbeschluss die gewünschten Erweiterungen des Liniennetzes beim Bedarfsplan des Landes NRW an. Zur Information des Rates diente dazu die sogenannte "ÖPNV-Roadmap". Neuerdings spricht die Verwaltung von "ÖPNV-Netzentwicklung" aber das Bündnis Verkehrswende Köln bleibt bei dem griffigeren Ausdruck und erweitert ihn zur "ÖPNV-Roadmap-Plus".

Kritik des Bündnisses Verkehrswende Köln an der "ÖPNV-Roadmap" der Stadt Köln

Das Bündnis Verkehrswende Köln begrüßt und unterstützt die meisten der in der "ÖPNV-Roadmap" vorgesehenen Erweiterungen des Kölner KVB-Schienennetzes, fordert aber für eine wirkliche Mobilitätsalternative im Sinne einer Verkehrswende einige Änderungen, Erweiterungen und Verknüpfungen mit anderen Verkehrsarten. Unsere zentrale Forderung ist die Abkehr von allen Tunnelprojekten, da sie, abgesehen von der Kostensteigerung und Klimaschädlichkeit keine Leistungssteigerung gegenüber oberirdischen Lösungen bringen. Des weiteren fordern wir die Abkehr von den geplanten Zugverlängerungen von 60 m auf 70 m und 90 m, da Taktverdichtungen auch ohne Zugverlängerungen realisierbar sind.

Planungsgrundsätze des Bündnisses Verkehrswende Köln für eine ÖPNV-Roadmap-Plus für Köln

- Wir fordern einen flächigen oberirdischen Netzkonzeptausbau des ÖPNVs über für die Stadt und somit eine Abkehr vom "Nadelöhr-Konzept" mit dem Schwerpunkt der Ost-West-Achse durch die Innenstadt.
- Dazu müssen zusätzlich alle leistungsfähigen Mobilitätstrassen, die bisher alleinig und vorrangig dem MIV vorenthalten sind, zu leistungsfähigen ÖPNV-Trassen umverteilt werden. Auf diesen Trassen können je nach Beförderungsbedarf, Kosten- und Zeitfaktor, separate Busspuren oder Straßenbahn-Trassen zusätzlich entstehen.
- Zusätzliche Rheinbrücken ausschließlich für den Umweltverbund
- Keine Tunnelbauprojekte mehr für Köln.
- Abkehr von den Bahnverlängerungen auf 90 m
- Takterhöhung auf allen Linien

Der ÖPNV in Köln kann und muss einen deutlich größeren Anteil am "Modal Split" erreichen. Dazu muss das Kölner Schienennetz oberirdisch massiv ausgebaut werden, so dass das KVB-Angebot nicht nur auf die Innenstadt ausgerichtet ist, sondern auch in der Fläche vernetzt vorhanden ist.

Dazu sind weitere ringförmige Verbindungen und Rheinquerungen nötig. Neue Strecken sollten möglichst als Niederflur-Linien ausgeführt werden. Bei Linienverlängerungen sollten Umsteigestationen von Hochflur auf Niederflur bevorzugt werden. Nur in Ausnahmefällen sollte es Verlängerungen von bereits bestehenden Hochflur-Linien geben.

Zielführend für eine Verkehrsde in Köln ist eine eindeutige Entscheidung gegen Tunnelbauprojekte wie auf der Ost-West-Achse, am Barbarossaplatz und zwischen Klettenberg und Mülheim. Durch den Verzicht werden Gelder und Planungskapazitäten für den flächendeckenden Ausbau der KVB frei. Dadurch wird eine wirkliche Verkehrswende erst realisierbar.



Roadmap - Stadtbahnmaßnahmen

Legende (Stand 10.02.2021 [661/1]):

- Stadtbahnlinien [-nummern] und Haltestellen im Bestand
 - A) Ost-West-Achse: Ausbau für 90 m Züge
 - B) Bahnsteigverlängerungen Linien 4, 13, 18: Ausbau für 70 m Züge
 - C) Verlängerung Rondorf / Meschenich - Linie 5
 - D.1) Erweiterung Mülheim Süd
 - D.2) Erweiterung Stammheim - Flittard
 - E.1) Verlängerung lrh. Gürtel - Linie 13
 - E.2) Korridor für Tunnelvarianten zu E.1 - Linie 13
 - F.1) Verlängerung Zündorf-Süd - Linie 7 (Baustufe 1)
 - F.2) Verlängerung Langel - Linie 7 (Baustufe 2)
 - F.3) Verlängerung "Bonn-Niederkassel-Köln" - Linie 17 (Feder: Rhein-Sieg-Kreis)
 - G.1) Verlängerung Widdersdorf - Linie 1 oder
 - G.2) Verlängerung Widdersdorf - Linie 4
 - G.3) Trassenfindung bis Niederaußem (Rhein-Erft-Kreis) über Linie 1 oder 4
 - H.1) Verlängerung rrh. Gürtel - Linie 13
 - H.2) Erweiterung Neubrück - Spange Linie 1 Linie 9
 - I.1) 3. Baustufe Nord-Süd Stadtbahn - Linie 5
 - I.2) Nord-Süd Stadtbahn - Verteilerkreis Bonner Wall - Linie 5
- Farberläuterung:
- Maßnahmen zur Kapazitätserweiterung (Linien 1, 4, 13 und 18)
 - priorisierte Netzerweiterungen
 - weitere Netzerweiterungen
 - alternative Anbindung Widdersdorf
 - vor / in Umsetzung
 - Stadtbezirke
 - Stadtgebiet



Trassenfindung bis Niederaußem (Rhein-Erft-Kreis)

Trassenfindung bis Bonn (Rhein-Sieg-Kreis)

BÜNDNIS VERKEHRSWENDE.koeln

ÖPNV-Roadmap-Plus Netzerweiterungen + Stadtbahnmaßnahmen

Legende (Stand Okt. 2022)

Von Bündnis Verkehrswende Köln

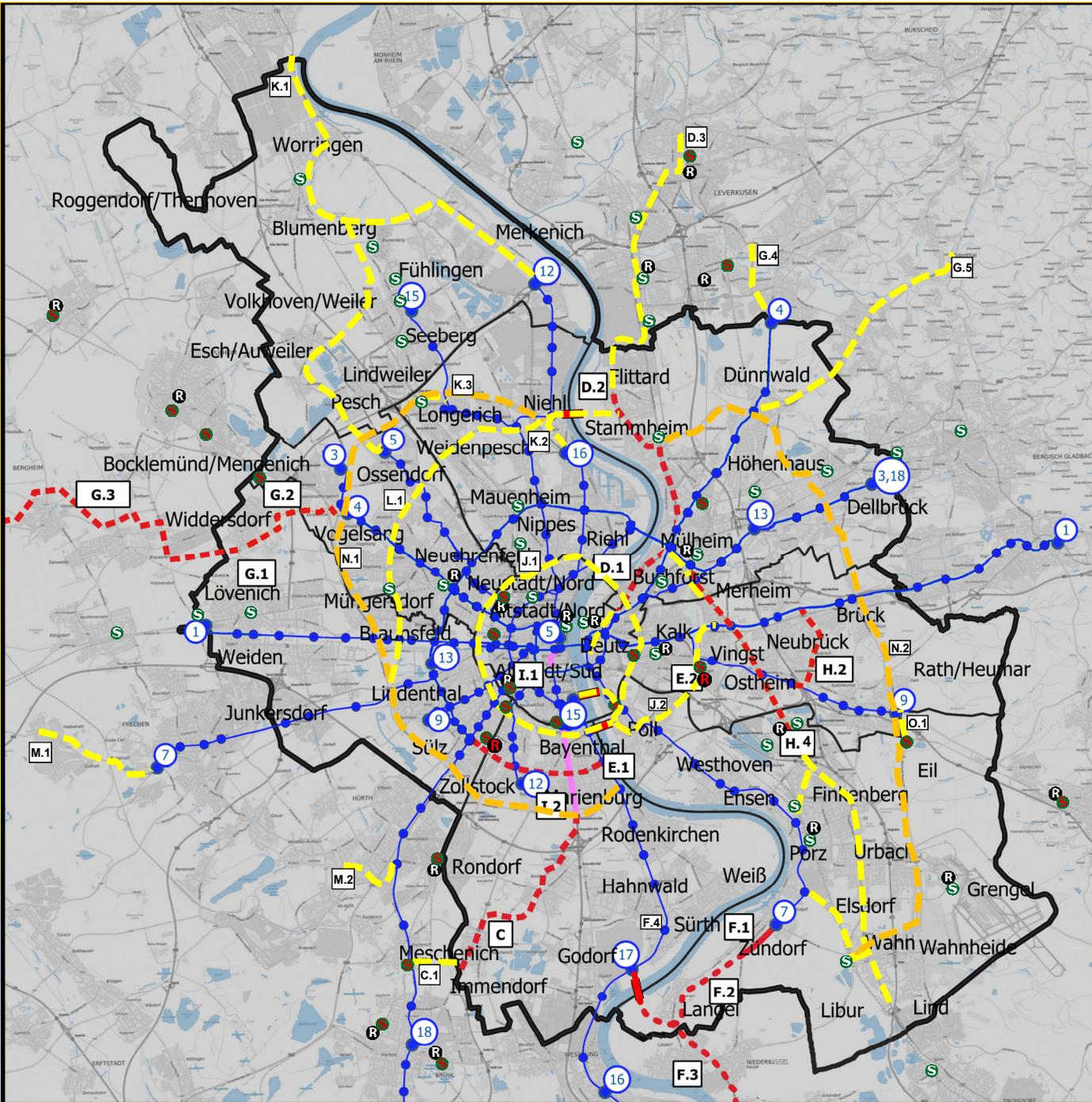
- C.1) Verlängerung Fischchenich – Linie 5
- D.3) Verlängerung Leverkusen Opladen – Linie X
- F.4) Verlängerung oberirdisch bis Sürth – Linie 7
- G.4) Verlängerung Leverkusen Klinik – Linie 4
- G.5) Verlängerung Odenthal – Linie 4
- H.4) Erweiterung oberirdisch ab Mülheim bis Porz/Lind – Linie X
- J.1) Erweiterung oberirdisch Ring Innere Kanalstr – Linie X
- J.2) Erweiterung oberirdisch Ring – Linie 15
- K.1) Verlängerung oberirdisch Dormagen – Linie 5/12
- K.2) Verlängerung Niehl – Linie 16
- K.3) Verlängerung zur S-Bahn Longerich – Linie 5
- L.1) Erweiterung oberirdisch Stammheim Lindenthal – Linie X
- M.1) Verlängerung oberirdisch Habelrath – Linie 7
- M.2) Verlängerung oberirdisch Hürth Park – Linie 18
- N.1) Netzerweiterung Busstrasse- Militärring – Linie X
- N.2) Netzerweiterung Busstrasse- Mauspfad – Linie X
- O.1) Verlängerung bis neuer S-Bahn – Linie 9
- P.) Netzerweiterung Neue Umweltbrücken

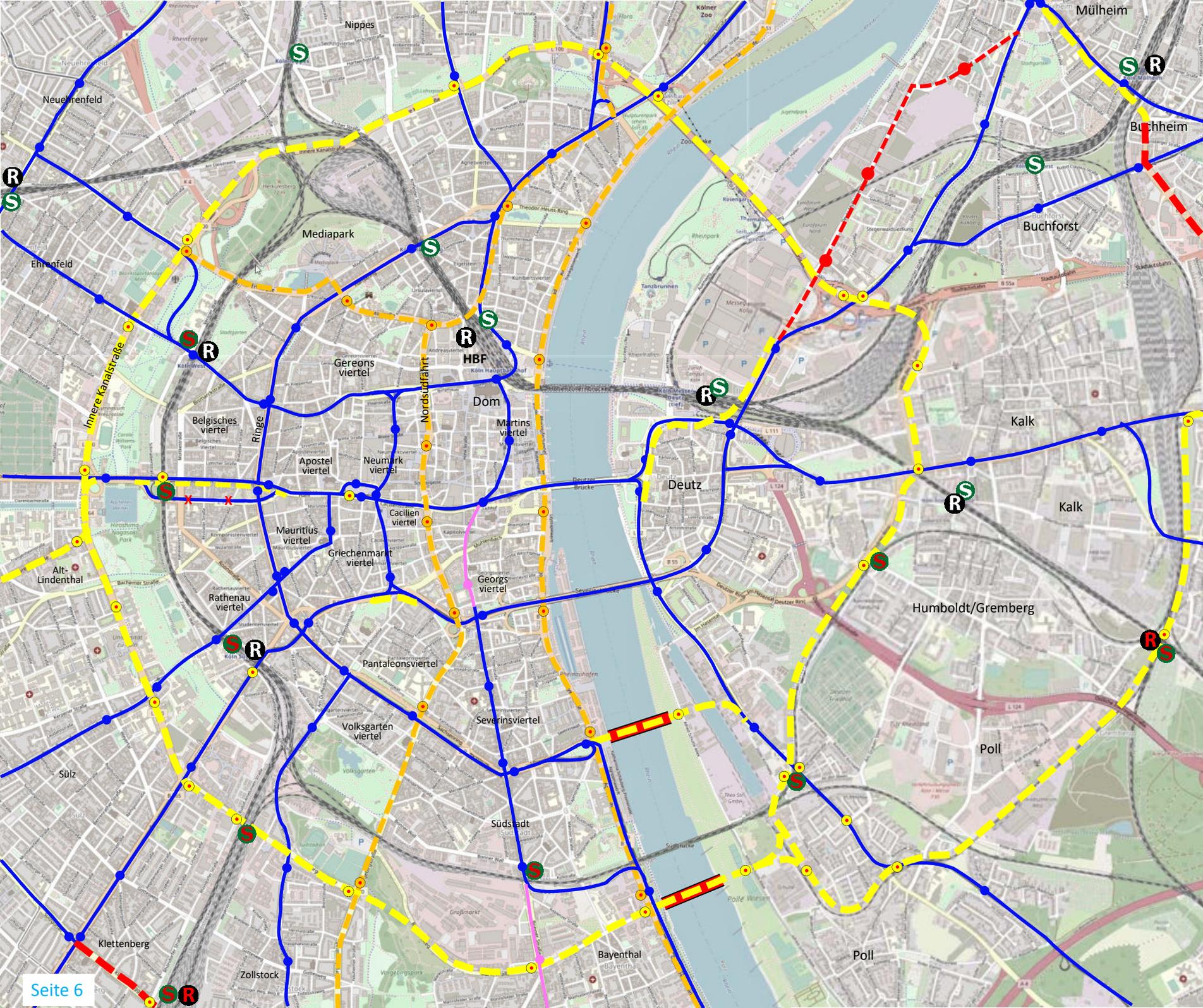
Aus Roadmap Stadt Köln

- - - C) Verlängerung Rondorf / Meschenich - Linie 5
- - - D.1) Erweiterung Mülheim Süd
- - - D.2) Erweiterung Stammheim - Flittard
- - - E.1) Verlängerung Irh. Gürtel - Linie 13
- - - F.1) Verlängerung Zündorf-Süd - Linie 7 (Baustufe 1)
- - - F.2) Verlängerung Langel - Linie 7 (Baustufe 2)
- - - F.3) Verlängerung "Bonn-Niederkassel-Köln" - Linie 17 (Feder: Rhein-Sieg-Kreis)
- - - G.2) Verlängerung Widdersdorf - Linie 4
- - - G.3) Trasse bis Niederaußem (Rhein-Erft-Kreis) über Linie 4
- - - H.2) Erweiterung Neubrück - Spange Linie 1 Linie 9
- I.1) 3. Baustufe Nord-Süd Stadtbahn - Linie 5
- I.2) Nord-Süd Stadtbahn - Verteilerkreis Bonner Wall - Linie 5

Farberläuterung:

- priorisierte Netzerweiterungen - aus Roadmap Stadt Köln
- vor / in Umsetzung - aus Roadmap Stadt Köln
- Stadtbahnlinien [-nummern] und Haltestellen im Bestand - aus Roadmap Stadt Köln
- Netzerweiterungen Stadtbahn - Bündnis Verkehrswende Köln
- Netzerweiterungen Busstrasse - Bündnis Verkehrswende Köln
- S Bestandshaltestellen S-Bahn + Regionalbahnen
- R Geplante Haltestellen S-Bahn + Regionalbahnen
- Stadtgebiet
- Stadtbezirke





BÜNDNIS VERKEHRSWENDE.KOELN

**ÖPNV-Roadmap-Plus (Detailplan Innenstadt)
 Netzerweiterungen + Stadtbahnmaßnahmen**

Im Einzelnen:

Abweichungen von der “ÖPNV-Roadmap“ der Stadt Köln

Ertüchtigung der Ost-West-Achse

Durch oberirdischen Ausbau der Haltestellen Neumarkt und Heumarkt ohne 90 m-Langzüge

Stadtbahnanbindung Mülheim Süd und Stammheim/Flittard

Diese Linie sollte als Niederflur-Linie verwirklicht werden, die nicht in den Innenstadt-Tunnel, sondern zum Deutzer Bahnhof und weiter im Zuge der Linie 7 nach Porz geführt wird (Arbeitstitel: Linie 8). Hierzu muss am Wiener Platz eine Haltestelle mit Hoch- und Niederflur-Bahnsteigen gebaut werden. Eine zusätzliche “Niederflur-Stammstrecke“ durch Mülheim zu bauen, am Mülheimer Bahnhof vorbei, erzeugt mehr Kapazitäten für den ÖPNV in Mülheim.

Linksrheinische Gürtelverlängerung

Die Linie 13 soll von Klettenberg bis zum Rhein oberirdisch verlängert werden. Einen Tunnel nach Zollstock und eine Rheinquerung mit dieser Linie lehnen wir ab und schlagen stattdessen eine Rheinquerung per Brücke in Höhe der Schönhauser Straße vor, die von der neuen Linie (Arbeitstitel: Linie 14) zur Inneren Kanalstraße genutzt wird. Außerdem schlagen wir vor, die Linie 13 zu teilen und den südlichen Teil, z.B. ab Aachener Str./Gürtel als Niederflur-Stadtbahn fortzusetzen.

ÖPNV-Trasse Innere Kanalstraße

Eine neue oberirdische Linie (Arbeitstitel: Linie 14) von der neuen Rheinbrücke kommend über Parkstadt Süd, bis zur Universität und dem weiteren Verlauf der Inneren Kanalstraße schließt eine große Lücke im ÖPNV-Netz und entlastet die Innenstadt. Im weiteren Verlauf der Inneren Kanalstraße über die Zoobrücke ist eine ÖPNV-Trasse kurzfristig als separate Bus-Trasse zu realisieren.

Verlängerung der Stadtbahnlinie 7 Rechtsrheinisch

Die Linie 7 sollte ursprünglich nur bis zur Ranzeler Straße ausgebaut werden, jetzt sogar bis zu einem Verknüpfungspunkt mit der neuen Linie 17. Wir fordern darüber hinaus über die neue Umweltbrücke eine Fortsetzung ins Linksrheinische bis zu einem Verknüpfungspunkt mit der Linie 16, z.B. in Sürth-Süd oder Godorf (Ausbau von maximal zwei Haltestellen mit Hoch- und Niederflur-Bahnsteigen erforderlich). Das ermöglicht neue Verbindungen über den Rhein mit weniger Umsteigevorgängen. Ein Ausbau der Linie 7 ist für uns nicht nur bei einer Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Ost-West-Achse sinnvoll, sondern auch dann, wenn neue Linien ermöglicht werden, die nicht über die Ost-West-Achse Richtung Porz fahren (Beispiele “Linie 8“ aus Mülheim, „Linie 15“ vom Ubierring, “Linie 14“ von der Schönhauser Straße. Die beiden letztgenannten erfordern neue “Umweltbrücken“ über den Rhein im Kölner Süden.

Anschluss von Neu-Brück

Auch die gewünschte Strecke nach Neu-Brück ist für uns nicht von einer Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Ost-West-Achse abhängig, sondern könnte auch dann gebaut werden, wenn es andere Möglichkeiten gäbe, vom östlichen Köln den Rhein zu queren und damit die Ost-West-Achse zu entlasten. Möglich wäre z.B. eine Linie von Höhenberg oder Vingst über die alte Hafenbahn in Poll zur Schönhauser Straße. Diese könnte die Verstärkerzüge nach Brück übernehmen und auf der Ost-West-Achse gäbe es Kapazitäten für eine Verbindung von Neu-Brück in die City.

Rechtsrheinische Gürtelstrecke

Den Bau der rechtsrheinischen “Gürtel“-Strecke auf der Frankfurter Straße als Verlängerung der Gürtel-Linie 13 sehen wir kritisch, denn dazu muss der U-Bahn-Tunnel in Buchheim mit einem Abzweig und einer Tunnelrampe ausgebaut werden, was die Kosten und die Bauzeit in die Höhe treibt. Besser wäre hier eine neue oberirdische Niederflur-Linie. Diese könnte an die Strecken nach Mülheim-Süd und Stammheim/ Flittard angebunden werden. Wir fordern auch einen zügigen Weiterbau der Strecke über Ostheim und Gremberghoven hinaus nach Porz Markt und/oder nach Wahn.

Unsere Ergänzungen zur „ÖPNV-Roadmap“ der Stadt Köln

Stadtbahnbindung Rondorf / Meschenich

Wir begrüßen die neue Stadtbahn nach Rondorf und hoffen, dass trotz der Wasserschutzbedenken eine Trasse nahe der Wohngebiete möglich wird. Eine Verlängerung nach Meschenich ist dringend geboten und zwar nicht nur bis an den Ortsrand, sondern auch mit Erschließung der Ortschaft über die Brühler Landstraße oder westlich der Ortsbebauung. Eine weitere Verlängerung nach Fischenich ist sinnvoll (Verknüpfung mit Linie 18 und künftiger S-Bahn).

Anschluss von Widdersdorf und Niederaußem

Wir unterstützen den geplanten Anschluss von Widdersdorf durch die Linie 4 von Bocklemünd aus. Die Ost-West-Achse wird durch diese Ausbaualternative nicht noch zusätzlich belastet, die Fahrtzeit in die City ist kürzer und bei der Weiterführung nach Niederaußem liegt Widdersdorf an der Strecke, ohne Sackgassenabzweigung. Weiterer Vorschlag: Die Linie nach Niederaußem erhält eine weitere Liniennummer (Arbeitstitel: Linie 24). Der Takt der neuen Linie könnte von den Umlandgemeinden bestimmt werden. Die Linie könnte statt zum Neumarkt zum Dom/HBF fahren und in der Innenstadt enden (Vorschläge: Endstation Heumarkt oder Marktstraße).

Verlängerung der Stadtbahnlinie 5

In der aktuellen städtischen „ÖPNV-Roadmap“ fehlt die Erschließung einiger Kölner Außenbezirke, teilweise durch Projekte, die früher durchaus vorgesehen waren. Das betrifft hauptsächlich die Stadtbezirke 6 (Chorweiler) und 7 (Porz). Pesch und Esch können durch die Linie 5 erschlossen werden.

Verlängerung der Stadtbahnlinie 16

Die Linie 16 kann über die Sebastianstraße hinaus verlängert werden nach Niehl-Nord, Fordwerke, Merkenich, Fühligen, Blumenberg, Kreuzfeld, Bf. Worringen, Worringen-Nord.

Ergänzungen im Stadtbezirk Porz

In Porz sind die Stadtteile abseits der Linie 7 nicht vom KVB-Schienenverkehr erschlossen. Verbindungen wären machbar über die Frankfurter Straße nach Mülheim und nach Porz Markt sowie von Porz Markt zum S-Bahnhof Wahn. Zur Erschließung von Porz sind neue Zulaufstrecken erforderlich, z.B. über eine neue Rheinbrücke oder über die Frankfurter Straße.

Umland

Die Wünsche des Kölner Umlands nach einer Stadtbahnbindung hat die Strategie verändert. Wir begrüßen und unterstützen die beiden neuen Projektplanungen, die auf Initiative der Nachbarkreise entstanden sind: Die Stadtbahn nach Niederaußem und die Stadtbahn nach Niederkassel (Arbeitstitel Linie 17). Abgesehen davon, dass hier das Potential besteht, Köln von Autopendlern zu entlasten, bringen beide Projekte auch den Kölner Stadtteilen Vorteile (Erschließung von Widdersdorf und neue Rheinbrücke).

Weitere Bedarfsanzeigen nach Stadtbahnbindung

Nach Leverkusen-Zentrum, Schlebusch und Odenthal (Verlängerung der Linie 4 möglich), Bergisch Gladbach (wurde bisher wegen Parallelverkehr zur S-Bahn abgelehnt), Hürth-Park (ist als Abzweig von der Linie 18 in Planung) und Frechen (Verlängerung der Linie 7 bis Grube Carl, Grefrath, Habbelrath, Horrem). Auch diese Projekte sind aus unserer Sicht wegen des hohen Einsparungspotentials von Autopendlern geboten.

Nord-Süd-Fahrt ÖPNV-Strecke

Verlagerung der Mobilität vom MIV auf den ÖPNV durch neue ÖPNV-Nord-Süd-Trasse mit Bussen durch die City.

Rheinuferstraße ÖPNV-Trasse

Alternative zum MIV entlang des Rheins mit einer ÖPNV-Trasse mit Bussen.

Ertüchtigung Gleisdreieck Poststraße

Die Verbindung zwischen Barbarossaplatz und Severinsbrücke wird bisher nur für Betriebsfahrten genutzt. Sie ist in Richtung Barbarossaplatz noch nicht für einen dichten Linienbetrieb ertüchtigt (in dieser Richtung werden zur Zeit Gleiswechsel benutzt). Durch ein oberirdisches Gleis, das von der Haltestelle Severinstraße abzweigt und zum Barbarossaplatz führt (dabei an den Tunnelrampen vorbei geht), wäre eine neue Linie möglich, die vom rechtsrheinischen Nordosten in den linksrheinischen Südwesten führt und die Ost-West-Achse entlastet.

Güterbahn Frechen - Niehl, sogenannte "Klüttenbahn"

Auch im linksrheinischen Köln jenseits des Gürtels fehlen viele Verbindungen bzw. werden durch ein Umsteigen in der City realisiert. Die Güter-Gleise der sogenannten "Klüttenbahn" zwischen Frechen und Niehl sollen für Stadtbahnlinien genutzt werden! Es könnte z.B. eine neue Linie zwischen Dürener Straße/Militärring und Niehl entstehen, die später ins Rechtsrheinische (Stammheim) verlängert werden könnte. Auch eine teilweise Nutzung der Trasse wäre möglich, z.B. als Abzweig von der Aachener Straße Richtung Nordwesten. Perspektivisch könnte so eine Linie von Esch über Pesch, Ossendorf, Braunsfeld, Melaten (Aachener Straße), Universitätsstraße zur Parkstadt Süd und weiter ins Rechtsrheinische entstehen, die ebenfalls die Ost-West-Achse entlastet.

S-Bahn-Netz besser verknüpfen

Wir fordern in Köln und im Umland eine rechtzeitige Planung guter Umsteigebahnhöfe (betrifft heutige und künftige Stationen) mit kurzen Wegen zur S-Bahn und Regionalbahn, auch da, wo es bisher noch nicht vorgesehen ist: Aachener Weiher (Ost-West-Achse), Poll (Deutzer Hafen), Steinstraße, Wahn, Frankfurter Straße, Königsforst, Berliner Straße, Dünnwald, Schlebusch, Leverkusen, Worringen, Blumenberg, Longerich, Bocklemünd, Horrem (verlängerte Linie 7), Müngersdorf Technologiepark (Umstieg zur "Klüttenbahn"), Köln-Süd (Linie 18), Weißhausstraße ("Linie 14"), Klettenberggürtel (Linie 13), Fischenich (Linie 18 und Linie 5).

Fehlender Bahnhof Vingst

Wir schlagen einen S-Bahn und Regional-Bahnhof in Köln-Vingst in Höhe der Homarstraße/Poll-Vingster Straße vor. Ohne einen Umsteigebahnhof zwischen den Haltestellen Humboldt/Gremberg (geplant) bzw. Trimbornstraße und Frankfurter Straße bzw. Airport Business Park wird es unmöglich, zwischen den Linien S 12 und S 16 umzusteigen. Die später geplante S-Bahn-Verbindung über die Südbrücke wird nahezu nutzlos. An dieser Stelle wäre auch ein Regionalzughalt sinnvoll, denn er ermöglicht weitere Umsteigemöglichkeiten von diesem S-Bahn-Knoten auf die Regionalzüge und entlastet den Hauptbahnhof. An dieser Stelle wäre auch ein Umsteigen zur Buslinie 153 und zur möglichen Stadtbahn auf der Poller Hafenantrasse möglich.

Neue Rheinbrücken

1. Niehl-Stammheim (Linie 12 nach Leverkusen, Verbindung Frankfurter Straße bis Bahnhof Longerich wäre möglich).
2. Zoobrücke (Ringlinien wären möglich, Mülheim-Süd wird erschlossen)
3. Ubierring (Linie 15 könnte nach Porz weitergeführt werden und die Linie 7 entlasten, Deutzer Hafen wird erschlossen)
4. Schönhauser Straße (Ringlinien wären möglich, Nutzung der alten Hafenanbahn verbindet Brück, Höhenberg, Vingst, Poll, Parkstadt Süd, Universität und Innere Kanalstraße als "Linie 14")
5. Sürth-Langel (Linie 17 und Linie 7 könnten die Rheinseiten wechseln, Niederkassel wird erschlossen)

Ost-West-Achse oberirdisch

Das Bündnis Verkehrswende Köln tritt aus guten Gründen für einen oberirdischen Ausbau der Ost-West-Achse ein. Der Kosten-, Bauzeit-, Kapazitäts-, und Klimaschadenvergleich fallen alle negativ für die Tunnellösung aus. Hinzu kommt die Komfortverschlechterung für die Fahrgäste und der Kollateralschaden durch Jahrzehnte lange Baustellen für den Einzelhandel und die Anwohner.

Kosten

Die aktuellsten Kostenschätzungen (2022) der Stadt betragen mehr als 900 Mio € für die Tunnellösung vom Heumarkt bis zum Aachener Weiher. Die Kosten der oberirdischen Lösung wurden noch nicht angepasst und betragen 2018 250 Mio € netto für die oberirdische Lösung auf der gesamten Strecke von Bensberg bis Weiden.

Bauzeit

Das Bau-Ende für die Tunnellösung wird auf frühestens Ende 2040 geschätzt. Unsere oberirdische Lösung wäre wesentlich schneller realisiert.

Klimaschaden

Je Kilometer Tunnelbau werden knapp 100.000 Tonnen CO₂-Emissionen produziert. Oberirdisch entstünde nur ein Bruchteil davon, weil keine energieintensiven Bauteile produziert werden müssen.

Kapazitätsvergleich und Komfortverschlechterung

Beim Kapazitätsvergleich unter Berücksichtigung der MIV-Verringerung können in der Tunnellösung nicht mehr Fahrgäste transportiert werden, als bei einer oberirdischen Lösung. Es ist aber von einer Komfortverschlechterung für die Fahrgäste auszugehen, da sie bis zu einer vierten Tiefebene herabsteigen müssen bis sie zu einem Bahnsteig gelangen. Deshalb sind beim Zeitvergleich von Oberfläche Start bis Oberfläche Ziel die Fahrgäste der oberirdischen Lösung deutlich schneller.

Kollateralschaden

Der Kollateralschaden für die Anwohner und den Einzelhandel ist erfahrungsgemäß sehr hoch, da bei der Tunnelvariante eine jahrzehntelange Baustelle zu erwarten ist, die im größten Teil oberirdisch erfolgt mit großen Baulöchern.

Oberirdischer Haltstellenausbau Neumarkt und Heumarkt

Planungsansatz der Stadt

Da im Abschnitt Neumarkt bis Deutzer Brücke drei Linien (Linien 1, 7 und 9) zusammen kommen unterstellt die Stadt Köln, dass dort keine Kapazitätserhöhungen durch Taktverdichtungen möglich sind. Deshalb schlägt sie mit ihrer oberirdischen Variante eine Zugverlängerung der Bahnen der Linie 1 von 60m auf 90m vor und erreicht damit 50 % Kapazitätserhöhung auf einer von drei Linien. Demnach müssen alle Haltestellen der Linie 1 in der Stadt auf 90 m erweitert werden. Das wirft wieder immense Kosten und Bauzeiten auf den Plan, abgesehen von den funktionalen Verschlechterungen in den Stadtteilen. Zudem müssen nicht nur oberirdische sondern auch vorhandene unterirdische Stationen auf der Strecke aufwändig umgebaut werden.

Planungsansatz des Bündnis Verkehrswende Köln

Unter konsequenter Anwendung der Instrumente für eine Verkehrswende schafft das Bündnis Verkehrswende Köln eine Lösung mit sogar 66% Kapazitätserhöhung für die Linie 1 bei Beibehaltung der 60m Züge. Dadurch werden sämtliche Umbaumaßnahmen der Haltestellen im Rahmen der 90-m-Ausbaupläne in der Stadt überflüssig. Das Bündnis plant lediglich das Nadelöhr Neumarkt und Heumarkt (Linie 1,7,9) oberirdisch um, wodurch die Abfertigungskapazität erhöht wird. Durch die freiwerdenden Flächen des MIV können bis zu drei Gleise am südlichen Rand des Neumarkts installiert ohne dass große Platanen abgeholzt werden müssen.

Oberirdischer Haltestellenausbau Neumarkt und Heumarkt Ausbauprinzip Bündnis Verkehrswende Köln

Die Ein- und Aussteigevorgänge an den Haltestellen sind die zeitaufwändigen Betriebsabläufe, die bei der heutigen Situation mit nur einem Gleis pro Richtung eine Taktverdichtung nicht ermöglichen. Deshalb sollen in den Haltestellen Neumarkt und Heumarkt je Fahrtrichtung (Ost und West) zwei Haltegleise separiert angelegt werden. Durch dieses Prinzip wird die Platzierung im heutigen Stadtraum möglich. Zudem liegt darin die Lösung für eine Taktverdichtung mit den vorhandenen 60 m Zuglängen für die Linien 1, 7 und 9. Außerhalb dieser beiden Haltestellen - also auf der freien Strecke - ist eine Behinderung der Betriebsabläufe nicht der Fall, dort reicht ein Gleis pro Fahrtrichtung aus.

Autofreie Innenstadt

Den Durchgangsverkehr des motorisierten Individualverkehrs (MIV) rausnehmen. Der Durchgangsverkehr des MIV nimmt laut städtischer Angabe ca. 40% des Verkehrsaufkommens auf der Ost-West-Achse ein, sehr wahrscheinlich ist der Anteil noch höher im Vergleich zum Ziel- und Quellverkehr. Deshalb soll der Durchgangsverkehr für den motorisierten Individualverkehr auf der Höhe Nord-Süd-Fahrt unterbunden werden. Durchfahrten sind lediglich für Stadtbahnen, Rad- und Fußverkehr möglich. Anliefer- und Anliegerverkehr werden spätestens auf der Nord-Süd-Fahrt abgeleitet. Die Parkhäuser im Neumarktviertel werden östlich und nördlich und nicht mehr über den Neumarkt angebunden. Die Anlieferung der Läden ist im Rahmen des Regelwerkes von Fußgängerzonen gewährleistet. Durch die Herausnahme des Durchgangsverkehrs ergeben sich neue Möglichkeiten der Umverteilung des Straßenraums zu den Verkehren des Umweltverbundes.

Neue Aufteilung des Verkehrsraumes und Senkung der Geschwindigkeit

Die südliche Verkehrsstrasse entlang Neumarkt und Heumarkt wird zur einer 20km/Zone. Durch die Senkung der Geschwindigkeit auf 20km/h wird eine verträgliche gemeinsame Nutzung des Straßenraums von Radfahrern und Autofahrern ermöglicht. Die gemeinsame Zweirichtungsfahrbahn soll 7m betragen. Radfahrer können zusätzlich privilegiert den nördlichen Bereich der Hahnenstraße bis zur Pipinstraße

nutzen. Alle Fahrbahnen in diesem Bereich sollen zu Fahrradstraßen umgewidmet werden. Parken im öffentlichen Raum wird nicht mehr ausgewiesen. Fußgänger gewinnen erheblich sichere und mit hoher Aufenthaltsqualität ausgestattete zusätzliche Räume.

Nicht zuletzt ist die Umwidmung der nördlichen MIV-Umfahrung des Neumarktes zu einer zusätzlichen Platzfläche hervorzuheben.

Oberirdischer Haltestellenausbau Neumarkt der Linien 1,7,9

Für die Fahrtrichtung nach Westen werden auf dem Neumarkt direkt zwei Haltegleise seitlich eines Mittelbahnsteiges angeordnet. Ein Vorbeifahrtgleis Richtung Osten ist südlich geplant. Im gleichen Prinzip wird der zweite Teil der Haltestelle Neumarkt Richtung Osten vor der Volkshochschule organisiert. Für die Fahrtrichtung nach Osten werden vor der Volkshochschule zwei Haltegleise seitlich eines Mittelbahnsteiges angeordnet. Ein Vorbeifahrtgleis Richtung Westen ist nördlich der Haltestelle geplant. Beide Teilbereiche der Haltestelle Neumarkt haben zusätzlich Wartebereiche für die ausfahrenden Bahnen, bevor sie wieder auf ein Gleis einfädeln. So können abgefertigte Züge nach dem Schließen der Türen sofort in den Wartebereich abfahren und das Gleis wird wieder frei. Zudem sind beide Teilbereiche durch kurze Wege über Treppen direkt an die U-Bahn-Verteilerebene angeschlossen. Die vorhandene, nicht störende Straßenbahn-Wendeschleife und die Bushaltestelle im nördlichen Bereich des Platzes bleiben als flexibles Unterstützungspotential des Umweltverbundes erhalten.

Hinweis

Unsere Idee zum Neumarkt wurde in ähnlicher Form schon einmal vom VCD Köln entwickelt (Zeitschrift RHEINSCHIENE Nr. 64, S. 42-45). Die Abb. 8 (Bahnsteige hintereinander) zeigt in etwa unsere Idee, nur haben wir die Richtungen getauscht. In unserer Alternative kann die Bahnsteigkante an der Baumreihe des Neumarkts in der jetzigen Form erhalten bleiben und als zusätzlicher Bahnsteig zum Aussteigen genutzt werden. Ein weiterer gravierender Unterschied ist, dass der VCD von wesentlich mehr Autoverkehr in der Innenstadt ausging.

Oberirdischer Haltstellenausbau Heumarkt der Linien 1,7,9

Für die Fahrtrichtung nach Westen wird die alte Haltestelle abgerissen und die neue bündig aus dem Platzbereich des Heumarktes herausgerückt angeordnet. An der Augustinerstraße werden zwei Haltegleise seitlich eines Mittelbahnsteiges angeordnet. Im gleichen Prinzip wird für die Fahrtrichtung nach Osten der zweite Teil der Haltestelle Heumarkt an der Pipinstraße vor Maria im Kapitol angeordnet und südlich auf der Pipinstraße nach Osten zur Deutzer Brücke geführt. Beide Haltestellenbereiche sind durch kurze Wege über den vorhandenen Treppenabgang direkt an die U-Bahn-Verteilerebene angeschlossen. Die fußgängerunfreundlichen Unterführungen sind beseitigt und durch gesicherte Übergänge und Ausweisung von 20-km/h-Zonen auf den Fahrbahnen sicher und bequem ebenerdig zu queren.

Taktstudie Neumarkt/Heumarkt

Höchste Taktdichte im Bestand
auf einem Gleis je Richtung

Linie 1	Alle 4-6 Min
Linie 7	10 Min
Linie 9	5 Min

Bahnen max. je Std., je Richtung

12
6
12

Gesamt in der Std.	<u>30</u>
Alle 2 Min auf einem Haltegleis	30
Alle 2 Min auf freier Strecke	

Höchste Taktdichte Planung
auf einem Gleis je Richtung

Linie 1	3 Min
Linie 7	7,5 Min
Linie 9	5 Min

Bahnen max. je Std., je Richtung

20	66% Kapazitätssteigerung
8	33% Kapazitätssteigerung
12	

Gesamt auf zwei Haltegleisen	<u>40</u>
Alle 3 Min auf einem Haltegleis	20
Alle 1,5 Min auf der freier Strecke	

Taktverdichtung

Durch die Haltestellenneuplanung des Neumarktes und des Heumarktes des Bündnis Verkehrswende Köln können folgende Taktverdichtungen ohne Verlängerungen der Stadtbahnen erreicht werden.

Der Takt der Linie 1 kann in der Spitze vom Bestand 5 Minuten auf 3 Minuten gesenkt werden. Das ist eine Steigerung von 12 auf 20 Bahnen je Richtung und eine Kapazitätsersteigerung um 66%.

Der Takt der Linie 7 kann in der Spitze vom Bestand 10 Minuten auf 7,5 Minuten gesenkt werden. Das ist eine Steigerung von 6 auf 8 Bahnen je Richtung und eine Kapazitätsersteigerung um 33%.

Mit der Lösung des Bündnis Verkehrswende Köln wird also nicht nur die Kapazität der Linie 1 erhöht sondern auch der pendlerstarken Linie 7.

Realismus im Vergleich

Der ca. 2,5 km lange Tunnel der Ost-West-Achse der Stadt kostet nach aktuellem Stand mehr als 900 Mio € und hat eine Bauzeit bis mindestens 2040.

Oberirdisch - nach Bündnis Verkehrswende Köln - ist es wahrscheinlich noch günstiger als die städtische Variante mit 111 Mio € brutto, da wir nur zwei Haltestellen ausbauen und die Zusatzkosten für Bahnsteigverlängerungen nicht haben.

Unsere Variante kann bis 2028 realisiert werden.

Betrachtet man zusätzlich die Pläne der Stadt Köln für die Untertunnelung des Barbarossaplatzes und der unterirdischen Verlängerung der Linie 13 mit 14 km Tunnelbau bis ins Rechtsrheinische, kämen noch mindestens 7 Mrd. € hinzu und Bauzeiten, die in nicht kalkulierbaren Jahrzehnten liegen.