

Köln, 5. November 2018

Zukünftige Umgestaltung der Ost-West-Achse

Verwaltung und KVB empfehlen als Vorzugsvariante einen Tunnel bis zum Eisenbahnring oder alternativ einen oberirdischen Streckenausbau

Im Rahmen eines Pressetermins erläuterten die Stadt Köln und die Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB) am heutigen Montag, 5. November 2018, die Beschlussvorlage zur Umgestaltung der Ost-West-Achse. Die Vorlage empfiehlt den politischen Gremien, den Ausbau der U-Bahn-Variante zwischen Heumarkt und Moltkestraße/Eisenbahnring mit einer unterirdischen Anbindung des Abzweigs der Linie 9 am Neumarkt zu beschließen. Alternativ sieht die Vorlage vor, dass die Strecke oberirdisch ausgebaut werden soll. Der Beschlussvorschlag beinhaltet zudem den Auftrag an die Verwaltung, dem Rat einen Planungs- und Bedarfsfeststellungsbeschluss für die jeweils betroffenen Streckenabschnitte vorzulegen und parallel zur technischen Planung stadträumliche und städtebauliche Qualifizierungsprozesse der beschlossenen Variante durchzuführen.

Zur Erstellung der Beschlussvorlage haben die Verwaltung und die KVB die Ergebnisse und Variantenvorschläge der Machbarkeitsstudien, der Bürgerbeteiligung und der Fraktionen des Stadtrates geprüft und einer Bewertung zugeführt. Entscheidungskriterien waren hierbei die Schaffung dringend benötigter Platzkapazitäten für den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) in Köln zur Stärkung des Umweltverbundes, die Reduzierung von Lärm- und Schadstoffbelastungen für die Anwohnerinnen und Anwohner, die qualitative Aufwertung von Fuß- und Radwegen sowie die Steigerung der Aufenthaltsqualität auf Straßen und zentralen Plätzen.

Für die U-Bahn-Variante bis zum Eisenbahnring sprechen vor allen Dingen die Verbesserung der Betriebsqualität durch einen störungsfreien und vom Individualverkehr unabhängigen Stadtbahnverkehr sowie die hiermit verbundenen großen städtebaulichen Entwicklungsmöglichkeiten auf den Straßen und zentralen Plätzen und einer entsprechenden Steigerung der Aufenthaltsqualität. Zudem ist bei dieser Variante eine Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs möglich, so dass mehr Raum für den zunehmenden Rad- und Fußgängerverkehr zur Verfügung steht. Die Baukosten werden auf rund 760 Mio. Euro geschätzt, die gemäß dem Ergebnis einer ersten Nutzen-Kosten-Untersuchung mit 90 Prozent der Kostenübernahme durch Bund und Land förderfähig sind.

Für die alternative Empfehlung der Verwaltung, den oberirdischen Ausbau, sprechen unter anderem die kürzere Bauzeit, die ebenfalls guten Aussichten auf Förderfähigkeit sowie die geringeren Baukosten in Höhe von geschätzt 250 Mio. Euro. Dagegen sprechen die weiterhin bestehenden bleibenden Konflikte mit dem Individualverkehr, die hohe Störanfälligkeit des Stadtbahnbetriebes aufgrund der Kreuzungssituationen mit dem Fußgänger-, Rad- und Autoverkehr. Die städtebauliche Entwicklung ist durch die Stadtbahnanlagen eingeschränkt, Flächengewinne für Fuß- und Radverkehr entfallen. Der Städtebauliche Masterplan Innenstadt Köln aus dem Jahre 2009 empfiehlt „die Tunnellösung als perspektivische Maßnahme zu verfolgen“. Er spricht sich aber auch dafür aus, kurz- und mittelfristig die oberirdische

Führung der Stadtbahn beizubehalten. Dies stellt jedoch erhebliche gestalterische Anforderungen an die städtebauliche Integration der Stadtbahn in den Stadtraum.

Die Beschlussvorlage soll im November und Dezember im Verkehrsausschuss, Stadtentwicklungsausschuss, den Bezirksvertretungen Kalk, Innenstadt und Lindenthal beraten werden. Der Ratsbeschluss ist für den 18. Dezember 2018 vorgesehen.

Unabhängig davon, welche Ausbauvariante umgesetzt werden soll, wird sichergestellt, dass der Stadtbahnbetrieb während der gesamten Bauzeit aufrecht erhalten bleibt. Kurze Sperrpausen sollen lediglich bei Anpassungen der Gleisanlagen notwendig sein.

Auch die notwendige Kapazitätssteigerung auf der Ost-West-Achse soll - unabhängig von der gewählten Variante – schnellstmöglichst realisiert werden: Hierzu werden die Bahnsteige auf den Außenästen der jeweiligen Strecken frühzeitig verlängert. Im Innenstadtbereich werden zunächst Provisorien erstellt, so dass ab ca. Mitte der 20er Jahre die ersten Langzüge im Regelbetrieb eingesetzt werden können.

Hintergrundinformationen zur Umgestaltung der Ost-West-Achse erhalten Sie im Internet unter www.stadt-koeln.de/ost-west-achse. Die Beschlussvorlage ist im Ratsinformationssystem online einsehbar.

jm/ GuM