

Ausbau der Ost-West-Achse Köln



Ausbau der Ost-West-Achse Köln

„Sehr geehrte Frau Oberbürgermeisterin! Sehr geehrte Damen und Herren!

Ich möchte Sie auf eine kleine Reise mitnehmen - eine Reise in das Jahr 2030. (...)

Das Leben in der Stadt hat sich gegenüber 2017 sehr verbessert. Privat-Pkw mit Verbrennungsmotor sind nur noch wenige auf der Straße. Zentrale Bereiche der Stadt sind nur noch für Busse, Fahrräder, Taxis, Lieferwagen, Rettungsfahrzeuge, Müllabfuhr, Anwohner-Pkw und Elektrofahrzeuge befahrbar.“

– Verkehrsdezernentin Andrea Blome zur Verkehrswende in Köln, Ratssitzung vom 14.02.2017

Überlastetes Verkehrsnetz Köln

Grundproblem

Köln erstickt im Motorisierten Individualverkehr (MIV)

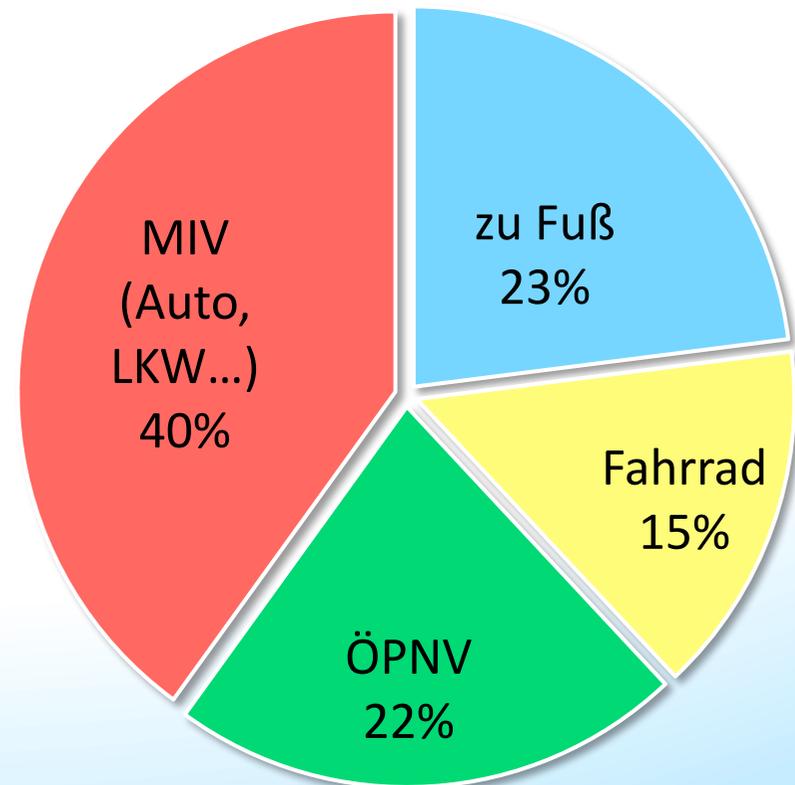
Abgasbelastung

Staus

Bevölkerungsprognose 2035/40

Köln wächst um 20%

Verkehrsmittelverteilung Köln 2013 (laut Schätzung der Stadt)



Verkehrswende in Köln

Verkehrsleitplanung „Köln mobil 2025“

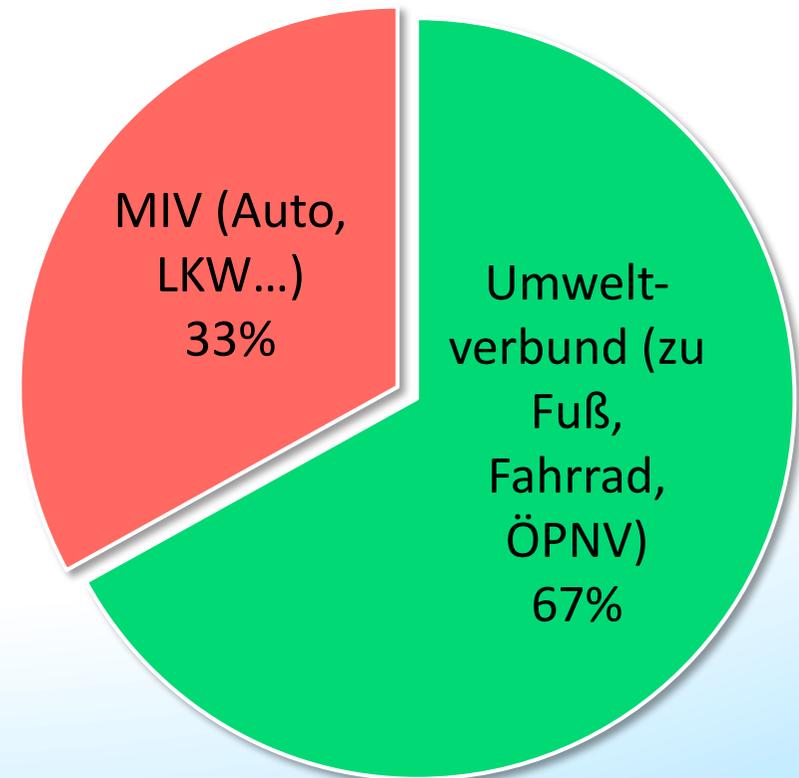
Reduzierung des Kfz-
Verkehrs auf 33%

Stärkung des ÖPNV

Zeitgerechte Erschließung
neuer Stadtteile durch die
KVB

Vorbild Wien – ÖPNV 40%

Verkehrsmittelverteilung 2025/30



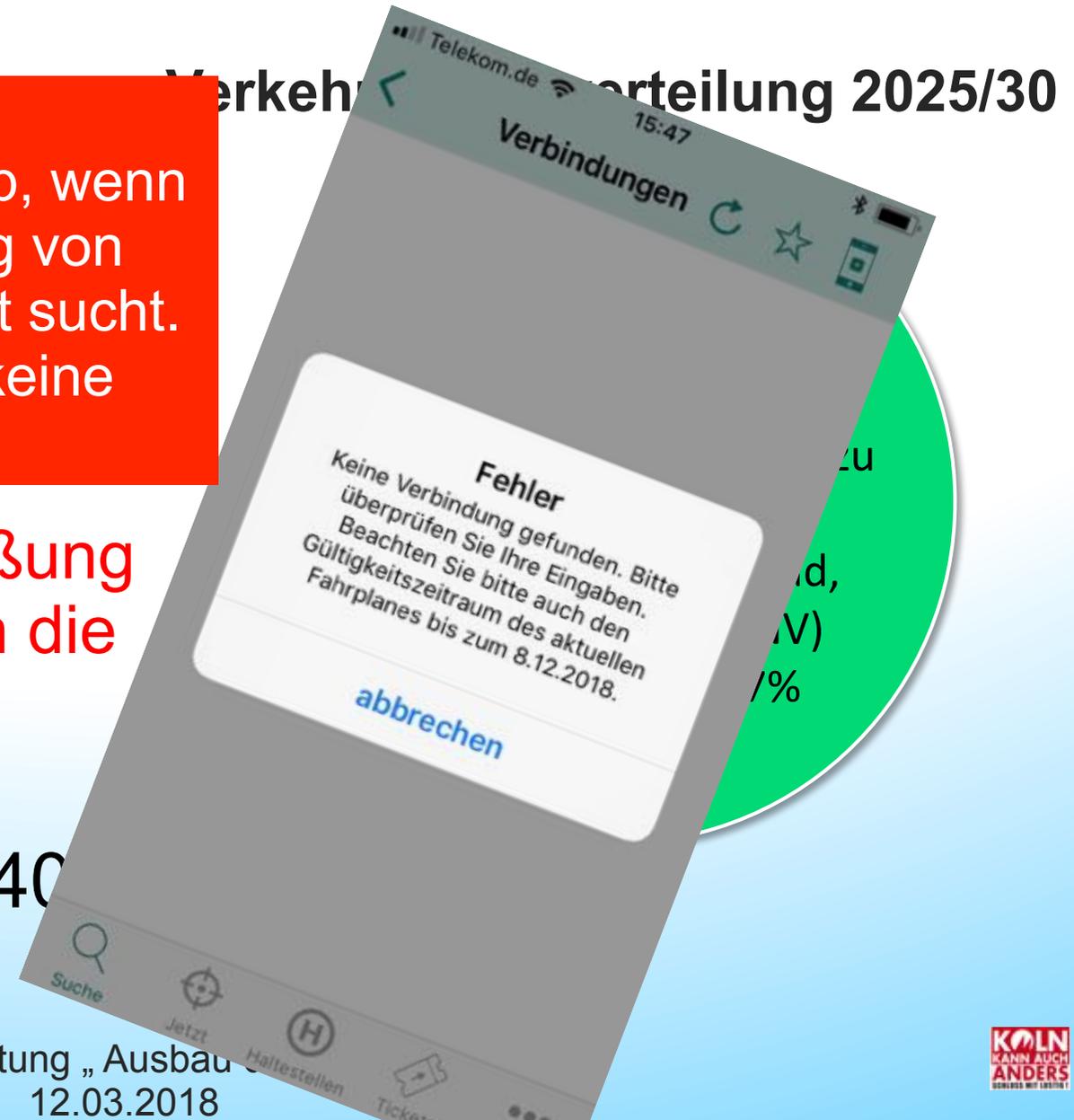
Verkehrswende in Köln

Verkehrslösungsplanung

„K“ So bitte nicht!
Rückmeldung der VRS-App, wenn man nach einer Verbindung von Widdersdorf zum Neumarkt sucht. Von dort gibt es bis heute keine Bahnanbindung...

Zeitgerechte Erschließung neuer Stadtteile durch die KVB

Vorbild Wien – ÖPNV 40



Ausbauvarianten & Verkehrswende

Sind die jetzigen Ausbauvarianten der Ost-West-Achse überhaupt im Sinne der Verkehrswende und der Verkehrsleitplanung „Köln mobil 2025?“

Ausbauvarianten & Verkehrswende

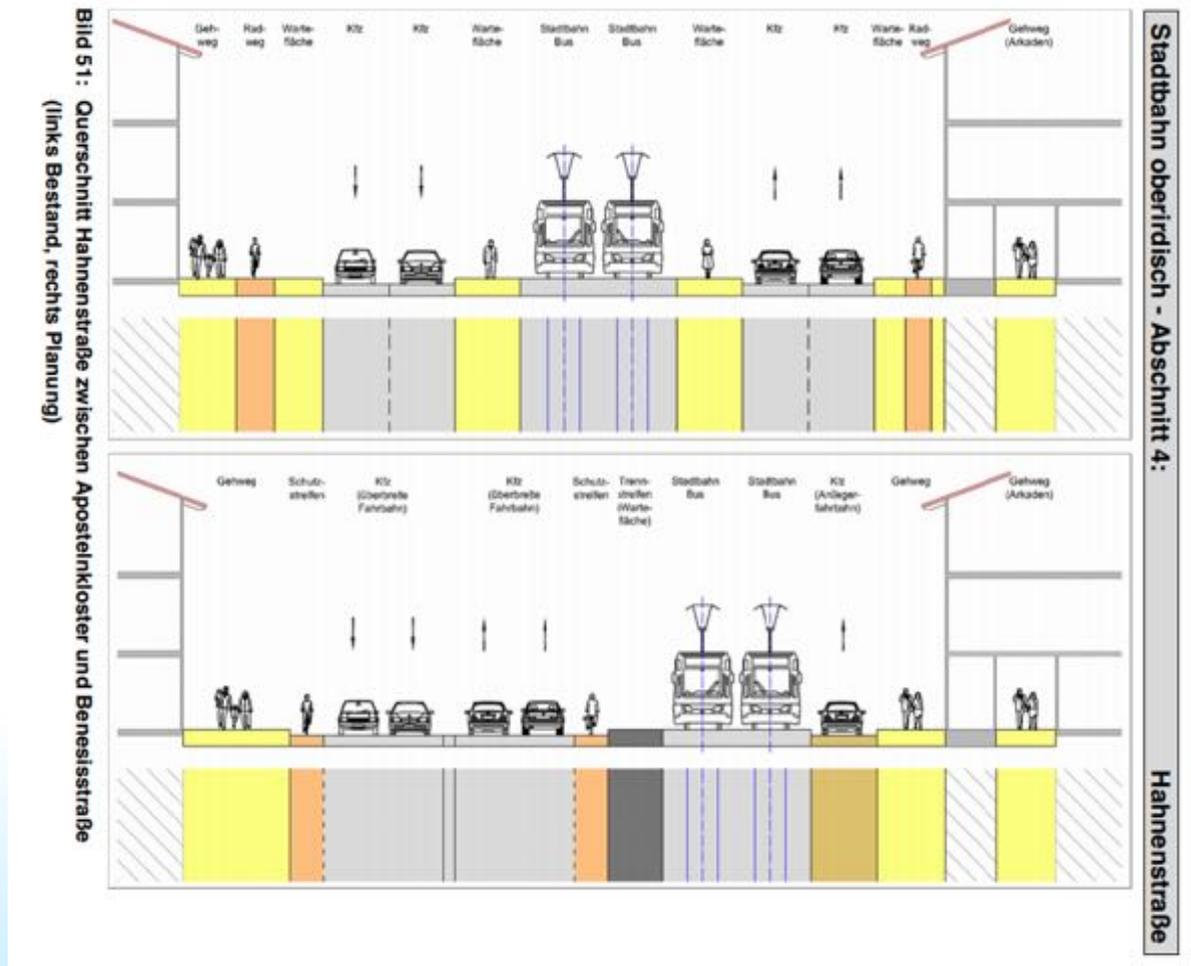
Bei allen
Ausbauvarianten

Weiterhin 4-5 Spuren für
den MIV

Nur 2 Spuren für die
Stadtbahn

Autogerechte Stadt?

Vision von Frau Blome?



Zukunftsbild Cäcilienstraße...?



Diskussionsveranstaltung „Ausbau der Ost-West-Achse“
12.03.2018

...Realität



Diskussionsveranstaltung „Ausbau der Ost-West-Achse“
12.03.2018

Zukunftsbild Heumarkt...?



Diskussionsveranstaltung „Ausbau der Ost-West-Achse“
12.03.2018

...Realität



Diskussionsveranstaltung „Ausbau der Ost-West-Achse“
12.03.2018

Ausbauvarianten & Verkehrswende

Ist die Kapazitätserhöhung durch die Ausbauvarianten auf der Ost-West-Stadtbahn überhaupt langfristig ausreichend?

Ausbau der Ost-West-Stadtbahn: Grundproblem

„Was die **Ost-West-Achse** angeht, so würde allein eine **Verlegung der Gleise in den Untergrund das Kapazitätsproblem nicht lösen**. Eine Takterhöhung auf dieser Strecke würde dann nach wie vor nicht möglich sein. Im Fall der Linien 3, 4, 16 und 18 ist es so, dass sich diese vier Linien zwischen Appellhofplatz und Poststraße einen einzigen Tunnel durch die Innenstadt teilen. Die Linie 18 fährt in der Hauptverkehrszeit bereits im 5-Minuten-Takt, die anderen Linien alle 10 Minuten. Damit befahren insgesamt **60 Züge pro Stunde** den Neumarkttunnel...Das führt dazu, dass diese sich regelrecht „stapeln“ – wenn es auf einer Linie Verspätung gibt. Noch mehr Züge, also eine Takterweiterung, sind schlichtweg nicht möglich, ohne dass der bereits eng getaktete Fahrplan noch mehr aus den Fugen gerät.

Auf den **Linien 1, 7 und 9**, die die Ost-West-Achse bedienen, ist es ähnlich. Die Linien 1 und 9 fahren im Berufsverkehr im 5-Minuten-Takt, die Linie 7 alle 10 Minuten. Auch hier folgen die Züge in der Rush Hour einander alle zwei Minuten. Auch wenn es dort keinen Tunnel gibt, so ist die Trasse, also **die Schienen, vollständig belegt**. Hier lassen ebenfalls die sogenannten Fahrgastwechselzeiten, aber auch die Ampelschaltungen keine dichtere Zugfolge zu.“

- In: „Rush Hour in der Innenstadt – Mehr Bahnen sind aktuell nicht drin“, **Der Unternehmensblog der KVB**.

Ausbauvarianten Ost-West-Stadtbahn

Bei allen Varianten

Nadelöhr Deutzer Freiheit – Neumarkt wird nicht beseitigt

- 60 Bahnen/Stunde auf einem Gleis
- Zugstau weiterhin nicht behoben
- Taktverdichtung der Linien 1,7,9 nicht möglich
- Allein Haltestelle Neumarkt 4-Gleisig

→ Aber mit der Fertigstellung der Nord-Süd-Stadtbahn:
Verschiebung der Fahrgastströme zur Haltestelle Heumarkt

Kapazitätserhöhung Ost-West-Stadtbahn

Langzüge – theoretisch 50% mehr
Fahrgäste

Planung:
Vorerst aber nur auf der Linie 1
(Zeithorizont 2035+)



Weitere Kapazitätserhöhung z. B.
durch Taktverdichtung?
Mit oder ohne Tunnel nach
aktueller Planung nicht möglich!

Kapazitätserhöhung Ost-West-Stadtbahn

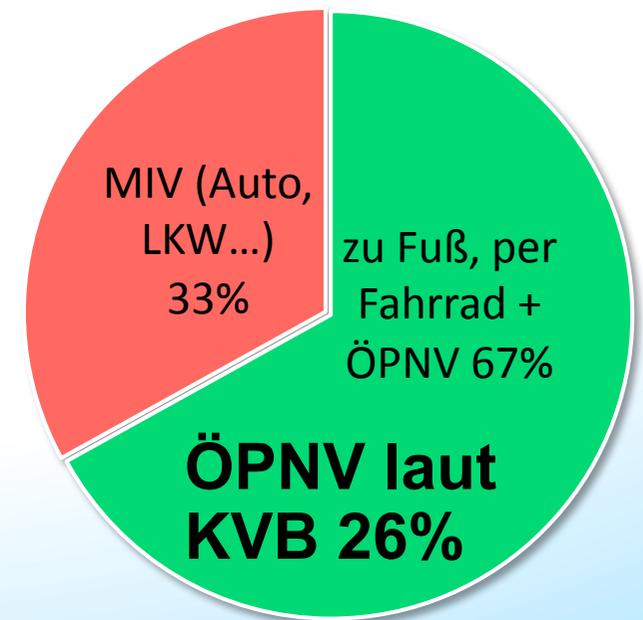
Welchen Verkehrsmittelanteil kann der ÖPNV auf der Ost-West-Stadtbahn bei den jetzigen Ausbauvarianten überhaupt erreichen?

Stadt und KVB konnten diese Frage nicht beantworten!

Im Verkehrsmix für das Gesamtnetz sind laut KVB 26% ÖPNV-Anteil geplant – ein Anstieg um 18%... Allerdings wächst die Bevölkerung Kölns gleichzeitig um 20%!

Vorbild Wien – 40%?!

Verkehrsmittelverteilung 2025/30



Ausbauvarianten & Verkehrswende

Wenn auch nach dem Ausbau der Kapazitäten vollbesetzte Busse & Bahnen deutlich weniger als ein Drittel des Verkehrs aufnehmen können:

Ist das ein attraktiver ÖPNV, der zum Umsteigen einlädt?

Ist das ein ÖPNV, der für die Bewältigung der Verkehrsprobleme ausreichend ist?

Kapazitätserhöhung der Ost-West-Stadtbahn nicht ausreichend

Kapazität der Ost-West-Stadtbahn schon bei Fertigstellung 2030/35 an der Belastungsgrenze

Keine weitere Kapazitätssteigerung im Nadelöhr Deutzer Freiheit-Neumarkt möglich



Verschärfendes Moment: Verlängerungen der Linien 1 und 7 in beiden Richtungen (Frechen – Zündorf, Bergisch Gladbach – Brauweiler)

Deutzer Hafen & Ost-West-Stadtbahn

Neuer Stadtteil: Deutzer Hafen

6.900 Arbeitsplätze und 6000
Einwohner

„Dimensionen einer Kleinstadt“

Erstes Haus wird 2021 gebaut

Momentan größtes und wichtigstes
Projekt der Stadtentwicklung – auch
im Hinblick auf den Verkehr



Deutzer Hafen & Ost-West-Stadtbahn

Verkehrsplanung Deutzer Hafen

Berücksichtigung bei den
Ausbauvarianten der Ost-West-
Stadtbahn?

Rechtzeitige
Kapazitätserhöhung Linie 7?



Deutzer Hafen & Ost-West-Stadtbahn

„Die Entwicklung des Deutzer Hafens wird nach
derzeitigem Stand schneller vorangehen, als die
Ertüchtigung der Ost-West-Achse für Langzüge.“

(Klaus Harzendorf, Leiter des Amtes für Straßen und Verkehrstechnik)

Aussage KVB: Durch Taktverdichtung Linie 7 kann
zukünftiger Bedarf mehr als abgedeckt werden.

Aussage Stadt: Takterhöhung auf Linie 7 ist nicht
möglich, zu erwartende Fahrgastzahlen noch nicht
ermittelt, Maßnahmen können erst nach Vorlage
Gutachten geplant werden.

Frage der Bauzeit

Baubeginn Ost-West-Achse

Oberirdische Variante: 2027*

Tunnelvarianten: 2031*

**Laut Stadt Köln: grobe Schätzungen*



Zeitpunkt Fertigstellung?

Überlastung des Verkehrsnetzes aber
heute

Forderung: Weiterentwicklung der Ausbauvariante

Beseitigung des Nadelöhrs Deutzer Freiheit – Neumarkt bei der Stadtbahn

- Betriebssicherheit & Takterhöhung
- Leistungsfähiger ÖPNV

Ausbauvariante, die den Verkehrswandel widerspiegelt (ÖPNV-Spuren vs. MIV-Spuren)

- Stadtbahn als Rückgrat des Verkehrs

Gesamtkonzept: Berücksichtigung des neuen Stadtviertels Deutzer Hafen bei der Ausbauvariante

- zeitgerechte und ausreichende Kapazitätserhöhung der Linie 7

Forderung: Weiterentwicklung der Ausbauvariante

- Keine Favorisierung einer ober- oder unterirdischen Lösung
- Sanierung Deutzer Brücke 2025 als Chance

4-gleisige Lösung (Haltestelle oder Strecke): selbst 4 Rasengleise aus stadtplanerischer Sicht ästhetischer als 4 PKW-Spuren

Bürgerbeteiligung mit Tiefgang statt „Entscheidung“ über bunte Bildchen

