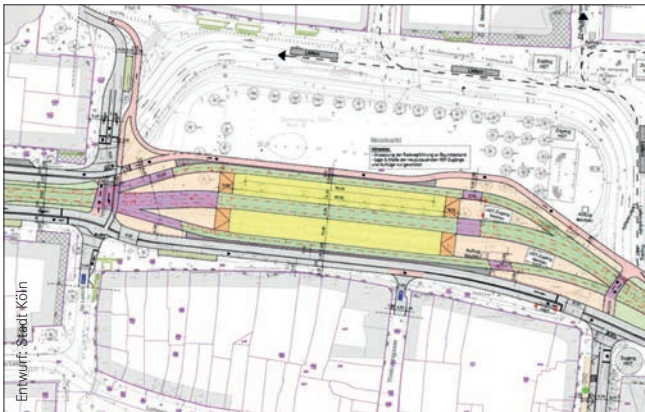




Ohne die Ost-West-U-Bahn bliebe die obere Ebene der für rund 100 Mio. Euro gebauten Verknüpfungsstation Heumarkt auf ewig ungenutzt.

Wir **erhalten den Neumarkt als grüne Platzfläche**, wenn uns nicht die oberirdische Variante dazu zwingt, ihn mit vier Gleisen zuzubauen, und können auf dem kompletten Innenstadtabschnitt 50 zusätzliche Baumstandorte zur Verbesserung des Stadtklimas schaffen. Die Tunneleinfahrt am Heumarkt ist nicht trennender als die Haltestelle heute und kann mit einer niedrigen Fuß- und Radbrücke am östlichen Platzrand eine zusätzliche Querung bekommen. Besser drei solcher Rampen als drei Kilometer Gleistrasse durch die Stadt!

Im Belgischen Viertel kann ohne Stadtbahngleise ein **Kulturboulevard Aachener Straße** mit viel Außengastronomie entstehen. Wenn wir den U-Bahntunnel bis zum Melatenfriedhof verlängern, entlasten wir den Inneren Grüngürtel und an der Universitätsstraße die unfallanfälligste Kreuzung in NRW.



Mit vier oberirdischen Gleisen wird aus dem Neumarkt eine riesige Haltestelle.



Bild oben: 90 Meter lange Züge machen die Aachener Straße zur Straßenbahn Straße. Großes Bild: Stadtbahn unten, Lebensqualität oben!

Entwurf: Bernard Gruppe, urbaneGestalt, Kräpener Architekturlandschaft, ADE/BBP/G

Freie Demokraten

FDP Köln

FDP-Fraktion im Rat der Stadt Köln

Rathausplatz 1
50667 Köln
Fon 0221 221-23830
fdp-fraktion@stadt-koeln.de
www.fdp-koeln.de

f Koeln.FDP
i fdp_koeln
X fdp_koeln

DESHALB BRAUCHT KÖLN DEN TUNNEL

12 GUTE GRÜNDE FÜR DIE OST-WEST-U-BAHN



12 GUTE GRÜNDE FÜR DIE OST-WEST-U-BAHN

Insbesondere die Linie 1 der KVB ist zu Stoßzeiten überfüllt. Es werden **dringend mehr Transportkapazitäten benötigt**. Da auf der Strecke zwischen Heumarkt und Neumarkt aber nicht nur die 1, sondern auch die 7 und 9 verkehren, fährt dort heute schon alle zwei Minuten eine Bahn in jede Richtung – insgesamt jede Minute eine. Kürzere Taktzeiten, wie von einigen propagiert, sind nicht möglich, weil die Bahnen sonst so oft fahren würden, dass man die Trasse kaum noch queren könnte. Dies gilt für den Fuß- und Radverkehr sowie für die Autos.

Die FDP hat bereits vor 15 Jahren Dreifachzüge mit einer Länge von 90 statt bisher 60 Metern vorgeschlagen. So können 50% mehr Fahrgäste befördert werden. Die entsprechenden Bahnen sind bereits bestellt. Die Liberalen sind dafür, die Strecke **zwischen Heumarkt und Melaten unterirdisch** zu führen. Auch bei der Nutzen-Kosten-Untersuchung hat der Tunnel gegenüber der oberirdischen Trasse die Nase vorn. Außerdem erfüllt er 20 von 33 Bewertungskriterien, während letztgenannte nur 10 Mal punkten kann. **Für die U-Bahn sprechen aus Sicht der FDP 12 gute Gründe:**

■ Die oberirdische Trasse ist schon heute eine **Barriere zwischen beiden Seiten der Ost-West-Achse**. Eng getaktete und 90 Meter lange Bahnen würden das insbesondere für Fußgängerinnen und Fußgänger sowie Radfahrerinnen und Radfahrer verschlimmern und stellen die Stadt zu. Diese Barriere gibt es mit dem Tunnel nicht.

■ Wenn die Bahn unter die Erde kommt, gewinnen wir **an der Oberfläche viel Platz**, z.B. für mehr Aufenthaltsqualität. Es geht hier also nicht nur um die Kapazität auf der Strecke, sondern im gesamten öffentlichen Raum. Wie wir ihn am besten nutzen, z.B. für Grünanlagen im Sinne des Klimas, eine weitere Straßenbahnlinie oder autonomen Individualverkehr, können wir in den 30er Jahren entscheiden.

■ Zwischen 2017 und 2023 haben sich mit der Bahn zwischen Heumarkt und Universitätsstraße **344 Unfälle und 407 Betriebsstörungen** ereignet. Das heißt knapp alle vier Tage ein Ereignis – mit unmittelbaren Auswirkungen aufs ganze Netz. Mit einem Tunnel würden wir das verhindern.

■ Die Bahnen fahren unterirdisch nicht nur mit einem Plus an Sicherheit, sondern auch ohne Zeitverlust durch Querverkehre. So **gewinnen sie drei bis vier Minuten Fahrzeit** auf der Strecke.



90 Meter, so lang wie drei heutige Züge, sollen künftig die Bahnen auf der Ost-West-Achse werden. Jede Minute eine rollende Barriere quer durch die Innenstadt. Und der restliche Verkehr steht still!

Bild: Thomas Penneyer

■ Der Betrieb könnte **ganzjährig störungsfrei** von den Einflüssen an der Oberfläche wie Wetter, Karnevals- oder Demonstrationzüge durchgeführt werden und die Fahrgäste warten im Trockenen und bei angenehmen Temperaturen.

■ Es gibt **kürzere Umsteigewege** am Heumarkt, Neumarkt und Rudolfplatz.

■ Ein U-Bahntunnel schafft **Anschlussmöglichkeiten** für spätere Verlängerungen unter dem Rhein, der Dürener Straße oder in Richtung Universität.

■ **Geld und Beton werden sowieso für eine U-Bahn verbaut**, denn wenn Köln die entsprechenden Zuschüsse des Bundes nicht nimmt (nach derzeitigem Stand zahlen Bund und Land 95% der zuschussfähigen Kosten), wird dafür z.B. die U-Bahn in München erweitert. Übrigens ist das durch den Beton freigesetzte CO₂ im Rahmen der volkswirtschaftlichen Nutzenbetrachtung bereits „eingepreist“ und durch den Verkehrswert ausgeglichen.

■ U-Bahn bauen wie in Berlin, Frankfurt, Wien... Fast alle **Metropolen in Europa bauen ihr U-Bahnnetz aus**. Wo Straßenbahnen erhalten werden, sind sie vom Aufkommen mit unserer Ost-West-Achse bei weitem nicht vergleichbar.

■ Selbst die Betreiberin **KVB spricht sich für den Bau einer U-Bahn aus** und die weiß, wie man den Öffentlichen Personennahverkehr am besten abwickelt.

Ja, der Bau einer U-Bahn ist kein Kinderspiel. Die Bauzeit wird für die Kölner Innenstadt durchaus eine Belastung. Aber wir bauen die neue U-Bahn für **kommende Generationen**, die dann einen leistungsfähigen ÖPNV unter der Erde nutzen und über der Erde eine attraktivere Stadt genießen können.

Aus diesen guten Gründen setzt sich die FDP für den Bau der Ost-West-U-Bahn ein. Wir würden uns **über Ihre Unterstützung freuen**. Denn wer Köln liebt, macht es besser. Wenn Sie weitere Fragen oder Anregungen haben, können Sie sich gern an uns wenden.

Ihre FDP-Fraktion im Rat der Stadt Köln



Die FDP schlägt eine U-Bahn bis unter die Dürener Straße vor, was auch eine bessere Anbindung der Universität ermöglichen würde.

Grafik: FDP Köln – OpenStreet Maps (ODbL)