



IGBB  
Interessengemeinschaft  
Braunsfelder Bürger\*innen

## Bürgergruppen im Kölner Westen zur Ost-West-Achse

Unabhängige Bürgergruppen im Kölner Westen argumentieren unter den folgenden vier Gesichtspunkten gegen den Streckenausbau für 90-Meter-Züge:

### 1. Die nötige Kapazitätserhöhung auf der Ost-West-Achse

- Nicht nur für die Innenstadt, sondern auch für die Außenbezirke ist eine Kapazitäts-erhöhung auf der stark frequentierten Linie 1 dringend erforderlich. Konkret geht es hier um den westlichen Abschnitt vom Aachener Weiher bis zum Park&Ride-Parkplatz Weiden West.
- Rechnerisch könnte eine Kapazitätserhöhung zwar durch den Einsatz von 90-Meter-Zügen erreicht werden, von denen jede einzelne mehr Fahrgäste transportieren kann. Durch einen 5-Minuten-Takt mit den bereits vorhandenen 60-Meter-Bahnen könnten aber mehr Fahrgäste pro Stunde transportiert werden.
- Für potentielle Fahrgäste ist eine dichte Taktfrequenz deutlich attraktiver als längere Bahnen, die aber seltener fahren. Bei einem 5-Minuten-Takt würde die Wartezeit an den Haltestellen statistisch auf 2,5 Minuten verkürzt, dadurch würden mehr Menschen auf den ÖPNV umsteigen und eine echte Verkehrswende möglich.
- Dabei ist von zentraler Bedeutung, dass alle Züge in einem hohen Takt auch den Stadtteil Weiden mit seinen knapp 18.000 Einwohnern versorgen und nicht - wie heute - häufig schon in Junkersdorf enden.
- Eine durchgehende Verbindung nach Weiden ist auch Voraussetzung für eine noch breitere Nutzung des Park&Ride-Parkplatzes Weiden West an der westlichen Stadt-grenze - einem der effektivsten Mittel zur Reduzierung des Pendlerverkehrs in die Innenstadt.

### 2. Stadtplanung und Stadtgestalt

- Die für den Einsatz von 90-Meter-Bahnen erforderliche Verlängerung und teilweise Verlegung der Haltestellen auf der Aachener Straße führt zu Eingriffen in die Struktur der Stadtteile Weiden, Junkersdorf, Müngersdorf und Braunsfeld. Diese Stadtteile würden dann - noch stärker als bisher - durch eine bauliche Schneise getrennt.
- Querungen für den Fußgänger-, Rad- und Autoverkehr würden durch die Umbauten teilweise verringert oder erschwert. Durch die entstehenden Umwegverkehre nimmt das Verkehrsaufkommen insgesamt zu.
- In Junkersdorf ist der Bau einer zusätzlichen Wendeanlage für die 90-Meter-Züge geplant, da weiterhin ausdrücklich nicht vorgesehen ist, alle Züge bis Weiden durch-fahren zu lassen. Nur dafür müssten allein im Umfeld der Haltestelle Junkersdorf 35 zum Teil alte Bäume gefällt werden. Der baumbestandene Mittelstreifen der Aachener Straße würde hier entfallen und der äußere Grüngürtel an dieser Stelle unterbrochen. Eine große Hitzeinsel wäre die Folge.
- Auch an weiteren Haltestellen (u.a. Alter Militärring, Clarenbachstift und Melaten) soll eine Vielzahl schattenspendender Bäume gefällt werden. Die Aachener Straße würde zu einer durchgehenden Asphaltwüste mit entsprechenden Folgen für wartende Fahrgäste und das Stadtklima.
- All dies würde der Erklärung des Klimanotstands widersprechen, mit der die Stadt Köln 2019 beschlossen hat, bei allen Entscheidungen grundsätzlich zu beachten: **"Alternativen mit positiven Effekten auf das Klima sollten bevorzugt werden."**

### 3. Die Zeitskala

- Die Verkehrswende ist jetzt nötig und nicht erst Mitte der 30er Jahre nach dem Umbau von 34 Haltestellen zwischen Weiden West und Bensberg. Und sie ist auch jetzt mach-bar, mit den bereits vorhandenen 60-Meter-Bahnen, die in einem höheren Takt fahren.

- Aktuell steht zwar neben den entsprechend zu ertüchtigenden Engpasshaltestellen Neumarkt und Heumarkt die angespannte Personalsituation bei der KVB einer Takt-erhöhung entgegen. Diese könnte aber mit entsprechenden Maßnahmen deutlich früher verbessert werden als erst Mitte der 30er Jahre. Die aktuellen betrieblichen Probleme der KVB dürfen nicht das entscheidende Argument für letztlich nicht ziel-führende Baumaßnahmen sein.
- Der Umbau der Haltestellen auf der Ost-West-Achse würde zu jahrelangen Störungen des Bahnverkehrs und damit zu einer geringeren Nutzbarkeit des ÖPNV und noch mehr Pendlerverkehr in die Innenstadt führen.
- Für den Umbau der Haltestellen wären auf der Aachener Straße für einen längeren Zeitraum Fahrbahnsperren nötig, um Lagerflächen für Baumaterial und Parkraum für Baufahrzeuge einzurichten, mit entsprechenden negativen Auswirkungen für anliegende Ladengeschäfte und Gastronomiebetriebe in den Vierteln sowie für den gesamten Individualverkehr entlang der Aachener Straße

#### 4. Finanzierung und Planungskapazitäten

- Die Kostenschätzungen nur für den Umbau der 34 Haltestellen liegen bereits jetzt deutlich über 250 Millionen Euro. Ob und in welcher Höhe Fördergelder von Land oder Bund zu erwarten sind, ist unklar. In jedem Fall käme auf die Stadt darüber hinaus eine enorme finanzielle und personelle Belastung zu.
- In einer Situation, in der sich der Stadtrat mit einer Streichliste für geplante Groß-projekte beschäftigt, wäre der Stopp dieser Planungen eine sinnvolle Einspar-möglichkeit.
- Die zur Verfügung stehenden Fördergelder könnten sinnvoller für Projekte beantragt werden, die einen höheren verkehrlichen Nutzen haben und mit den knappen personellen Ressourcen der Stadt auch tatsächlich umsetzbar sind. Im Kölner Westen wäre dies die Anbindung des mit ca. 13.000 Einwohnern größten Neubaugebiets Deutschlands in Widdersdorf durch die Verlängerung der Linie 4. Die Planung dieses wichtigen Vorhabens ist bereits weit fortgeschritten und wurde nun wegen Personal-mangels auf unbestimmte Zeit zurückgestellt

## In der Bilanz sprechen alle vier Gesichtspunkte gegen den Streckenausbau für 90-Meter-Züge:

### Die nötige Kapazitätserhöhung auf der Ost-West-Achse

- ist möglich durch eine Taktverdichtung mit 60-Meter-Zügen, die Weiden West durchgehend anfahren. Eine nur rechnerische Kapazitätserhöhung mit längeren Bahnen bei weiterhin ausgedünntem Fahrplan ist nicht im Sinne der Fahrgäste.

### Stadtplanung und Stadtgestalt

- müssen vorrangig die Bedürfnisse der Verkehrsteilnehmer und Anwohner berücksichtigen, ohne Kahlschlag für nicht zielführende ‚Monsterbahnen‘. Die betrieblichen Belange der KVB dürfen hier nicht im Mittelpunkt stehen.

### Die Zeitskala

- zeigt, dass wir die Mobilitätswende jetzt brauchen und nicht in einer unbestimmten Zukunft.

### Planung und Finanzierung

- der Verkehrswende erfordern einen sinnvollen Einsatz der begrenzten Ressourcen bei Fördergeldern aus Steuermitteln, Personal und der Stadtkasse.

#### Kontakt:

**BIG Weiden e.V.** (Dr. Viviane Fröhling, Ulrike Mazalla - [vorstand@bigweiden.de](mailto:vorstand@bigweiden.de)) / **BIG Junkersdorf e.V.** (Astrid Franzen – [info@bigjunkersdorf.de](mailto:info@bigjunkersdorf.de)) / **Bürgerverein Köln-Müngersdorf e.V.** (Antje Frings, Harald Schaefer – [info@bvm.koeln](mailto:info@bvm.koeln)) / **Interessengemeinschaft Braunsfelder Bürger\*innen** (Henning Sonnemann - [henning.sonnemann@arcor.de](mailto:henning.sonnemann@arcor.de))  
 V.i.S.d.P.: Dr. Viviane Fröhling, Eichendorffstr. 5, 50885 Köln