

BIG Weiden e.V.
BIG Junkersdorf e.V.
Bürgerverein Köln-Müngersdorf e.V.



BIG-WEIDEN



Bürgerinteressengemeinschaft
Junkersdorf e.V.

Kontakt:

Dr. Viviane Fröhling, Ulrike Mazalla (vorstand@bigweiden.de)
Astrid Franzen, Bettina Boos (info@big-junkersdorf.de)
Antje Frings, Jürgen König (info@bvm.koeln)



Bürgerverein Köln-Müngersdorf e.V.

Köln, 23. Mai 2025

Ost West-Achse: Erweiterter Planungsbeschluss Bereich West Haltestelle Junkersdorf (TOP 10.9 der Ratssitzung am 27. Mai 2025)

Sehr geehrtes Ratsmitglied,

im Zusammenhang mit dem geplanten Ausbau der Ost-West-Achse für 90-Meter-Bahnen soll der Rat in der kommenden Sitzung am 27. Mai 2025 einen erweiterten Planungsbeschluss betreffend die Haltestelle Junkersdorf fassen (TOP 10.9, [2494/2023/1](#)). Dieser Entscheidung kommt aufgrund der sensiblen Lage unmittelbar am Äußeren Grüngürtel eine besondere Bedeutung zu.

Zur Auswahl stehen die Varianten 9 (Vorzugsvariante der Verwaltung), 4+ (Alternative zur Vorzugsvariante der Verwaltung) und 10 (Beschlussempfehlung der BV Lindenthal und des Verkehrsausschusses). Alle drei Varianten gehen von der Prämisse aus, dass in Junkersdorf anstelle der vorhandenen Wendeanlage für 60 Meter-Züge künftig eine Wendeanlage für 90 Meter-Züge benötigt wird. Da laut Planungen künftig alle 90 Meter-Bahnen bis Weiden West fahren und nur die 60 Meter langen Verstärkerzüge in Junkersdorf enden sollen,¹ ist dies für uns nicht nachvollziehbar. **Wir bitten wir Sie daher, die Erforderlichkeit einer Wendeanlage für 90 Meter-Bahnen in Junkersdorf noch einmal grundsätzlich zu hinterfragen und hierfür eine Prüfung in Auftrag zu geben.**

Unter dem Vorbehalt, dass die Ertüchtigung der Wendeanlage für 90 Meter-Züge an dieser Stelle tatsächlich zwingend erforderlich sein sollte, bitten wir Sie dringend, dem Votum der BV3 und der Empfehlung des Verkehrsausschusses für die Variante 10 zu folgen. Der Begründung der BV3 aus ihrer Sitzung vom 24.03.2025 (Änderungsantrag zu 9.2.4, Vorlage AN/0383/2025)² schließen wir uns an.

1 Siehe dazu „Politischer Variantenentscheid für die Kapazitätserweiterung auf der Ost-West-Achse erweitert um das Beratungsergebnis des Verkehrsausschusses vom 10.12.2024 zu AN/1743/2024“, [Anlage 20 \(Gegenüberstellung NKU Alt 1 – Alt. 2, Spiekermann ingenieure gmbh\)](#) Abb. 4 auf S. 7.

2 <https://ratsinformation.stadt-koeln.de/getfile.asp?id=1037784&type=do>

Die Haltestelle Junkersdorf grenzt unmittelbar an den Äußeren Grüngürtel mit seinem alten Baumbestand, der hier von der Aachener Straße vierspurig durchquert wird. Dieser Eingriff wird durch den baumbestandenen Mittelstreifen und eine die Allee ergänzende Baumreihe nördlich Gleiskörpers abgemildert. Aufgrund des Alters der Bäume ist hier ein grünes Dach über die Aachener Straße und die Stadtbahntrasse entstanden, das beide Teile des Äußeren Grüngürtels nicht nur optisch miteinander verbindet, sondern eine Biotopbrücke für die Tierwelt darstellt und dafür sorgt, dass es auch an heißen Tagen in diesem Bereich angenehm schattig und kühl bleibt.

Die von der Verwaltung „am besten“ bewertete **Variante 9** sieht vor, in diesem Bereich mindestens 50 (!) Bäume zu fällen, darunter den gesamten Mittelstreifen sowie alle Bäume entlang der der Haltestelle. Mit einem solchen Kahlschlag ginge nicht nur der stadtbildprägende Alleecharakter der Aachener Straße mit seinen oben beschriebenen ökologischen und klimatischen Vorteilen verloren. Der gesamte Bereich würde zu einer massiven Asphaltchneise durch den Grüngürtel. Es entstünde eine Hitzeinsel mit stark verminderter Aufenthaltsqualität für wartende Fahrgäste und Passanten. Mögliche negative Auswirkungen eines veränderten Mikroklimas auf den angrenzenden Baumbestand im Äußeren Grüngürtel, insbesondere auf die sensiblen alten Buchen im Bereich der Wendeschleife, sind offensichtlich nicht in die Nutzwertanalyse eingeflossen.³

Die von der Verwaltung als Alternative vorgeschlagene **Variante 4+**, bei der zwar der baumbestandene Mittelstreifen und die Bäume im nördlichen Haltestellenbereich entlang der Aachener Straße erhalten bleiben sollen, schneidet unter diesem Aspekt nicht besser ab. Denn auch bei dieser Variante müssten mindestens 47 (!) überwiegend alte Bäume gefällt werden, in diesem Fall im südlichen Bereich der Haltestelle. Dies wäre ein direkter Eingriff in einen denkmalgeschützten Teil des Äußeren Grüngürtels, der hier durch die expandierende Sporthochschule ohnehin schon belastet ist. Negative Auswirkungen auf den verbleibenden Baumbestand wären auch hier vorprogrammiert. Es ist nicht ersichtlich, dass denkmalpflegerische Belange überhaupt in die Nutzwertanalyse eingeflossen sind.

Beide Varianten stellen einen massiven Eingriff in den Äußeren Grüngürtel mit unabsehbaren und in der Nutzwertanalyse nicht ausreichend differenziert betrachteten Folgen für das Mikroklima, das Stadt- und Landschaftsbild, die Aufenthaltsqualität, den angrenzenden Baumbestand und die Biodiversität sowie den Denkmalschutz dar. Angesichts des fortschreitenden Klimawandels ist eine solche Planung nicht zu verantworten. Das Kriterium der Umweltauswirkungen wurde gegenüber den betrieblichen Belangen der KVB stark untergewichtet. Auch die Stadtgestaltung und Einfügung in die Umgebung – hier der besonders sensible Äußere Grüngürtel – müssen höher gewichtet werden.

Sofern man einen Ausbau der Ost-West-Achse für 90 Meter-Bahnen befürwortet und in Junkersdorf überhaupt eine Wendeanlage für 90 Meter-Züge benötigt wird, stellt Variante 10 das kleinste Übel und einen ausgewogenen Kompromiss zwischen den unter dieser Prämisse zu berücksichtigenden Belangen dar:

³ Zum Variantenvergleich der Verwaltung siehe hier: <https://ratsinformation.stadt-koeln.de/getfile.asp?id=1034096&type=do>

Satt 50 müssen hier nur 10 und zudem deutlich kleinere Bäume gefällt werden. Eingriffe in die Struktur des *Denkmals Äußerer Grüngürtel* werden vermieden. Der stadtbildprägende Charakter der Aachener Straße mit der Mittelallee bleibt erhalten.

Dass die Ampelvorrangschaltung für die Stadtbahn auch mit einer Wendeanlage zwischen Kirchweg und Rosenweg uneingeschränkt erfolgen kann, zeigt schon die Tatsache, dass im Stadionverkehr bereits heute auf der gesamten Aachener Straße einen Drei-Minuten-Takt in und aus Richtung Innenstadt mit uneingeschränkter Vorrangschaltung über eine Vielzahl von Kreuzungen hinweg funktioniert. Auch in Richtung Weiden-West verkehren bereits heute Verstärkerzüge mit uneingeschränkter Bevorrechtigung der Stadtbahn.

Die Nebenanlagen für den Rad- und Fußverkehr werden verbessert. Es gibt, wie von der Deutschen Sporthochschule ausdrücklich gewünscht, einen Zugang zum Bahnsteig stadteinwärts, der nahe der Straße „Am Müngersdorfer Sportpark“ (Sporthochschule) liegt. Zudem könnte die Sporthochschule ihren früheren Zugang von der Straße „Am Römerhof“ wieder öffnen, um einen zweiten direkten Zugang von und zur Haltestelle Junkersdorf zu ermöglichen.

Der Wegfall von 22 Autostellplätzen auf der Nebenfahrbahn ist angesichts der genannten Vorteile vertretbar: Mit Ausnahme eines Wohnhauses verfügen die meisten Anlieger über eigene Tiefgaragen oder Stellplätze. Alternative Parkmöglichkeiten bestehen beispielsweise im Rosenweg und in der Blumenallee.

Mit freundlichen Grüßen

gez.

für die Bürgerinteressengemeinschaft Weiden e.V.: Dr. Viviane Fröhling und Ulrike Mazalla

für die Bürger-Interessengemeinschaft Junkersdorf e.V.: Astrid Franzen und Bettina Boos

für den Bürgerverein Köln-Müngersdorf e.V.: Antje Frings und Jürgen König

Als parteipolitisch unabhängige, gemeinnützige Bürgervereine setzen wir uns seit vielen Jahren für die Belange der Bürgerinnen und Bürger in unseren jeweiligen Vierteln ein. Bei allen überörtlich bedeutsamen Projekten stehen wir im engen Austausch miteinander und arbeiten projektbezogen zusammen. In diesem Zusammenhang beschäftigen wir uns schon lange intensiv mit dem geplanten Ausbau der Ost-West-Achse und seinen Auswirkungen auf den Kölner Westen.

Wir sprechen uns gegen den Ausbau der Ost-West-Achse für 90 Meter-Züge aus und favorisieren den Ausbau der Haltestellen Neumarkt und Heumarkt mit versetzten Bahnsteigen unter Beibehaltung der 60 Meter-Züge bei gleichzeitiger Taktverdichtung, Entlastung der Innenstadt vom MIV-Durchgangsverkehr und Erweiterung des ÖPNV-Netzes im Stadtgebiet mit verbesserter Anbindung des Umlands.