

Oben bleiben auf der Ost-West-Achse!

Tunnelwahn stoppen!

Petition unterschreiben!

Stadt- und KVB-Spitze halten weiterhin an der Planung eines Tunnels quer durch die Innenstadt fest, trotz enormer Kostensteigerung schon in der Planungsphase.

Die Linien 1,7 und 9 sollen unter das Pflaster gelegt werden, zwischen Heumarkt und Aachener Weiher sowie unter dem Mauritiusviertel her.

Das bedeutet:

- ein mehrere Milliarden teurer Tunnelbau
- eine jahrzehntelange Baustelle quer durch die Innenstadt
- eine geringe Kapazitätsweiterung von weniger als 30 % auf der OWA für immer, nachträglich wäre nichts mehr erweiterbar
- 98.000 t CO² Ausstoß pro Tunnelkilometer wegen der Zementproduktion
- Gelder und Fachpersonal wären gebunden und stünden nicht mehr für den KVB-Ausbau zur Verfügung

Oben oder unten?

Das ist die wichtigste verkehrspolitische Entscheidung in der Stadt für Jahrzehnte.

Kommt der Tunnel, dann ist die Verkehrswende für Jahrzehnte verhindert.

Die Entscheidung darüber steht in Kürze an.

Bitte unterstützen Sie unsere Petition:

**„Oben bleiben mit der Straßenbahn!
Verkehrswende statt Tunnel“.**

Bitte nebenstehenden QR-Code scannen und online unterschreiben oder auf unsere Webseite www.verkehrswende.koeln schauen und unterschreiben.



Weiter Informationen zu oberirdischen Lösungen finden Sie auf der Rückseite!

Was ist die Alternative zum Tunnel?

Wie kann die Ost-West-Achse oberirdisch ertüchtigt werden?

Die Stadt plant eine Verlängerung der Stadtbahnen auf 90m Langzüge (derzeit 60m). Dies ist kein zukunftsweisendes Konzept.



Was gegen 90m-Langzüge spricht:

- Langzüge sind nur auf der Linie 1 einsetzbar, weil sie für die Genehmigung einen eigenen Gleiskörper auf der gesamten Strecke benötigen. Die von der Stadt angegebenen 50 Prozent Mehrkapazität auf der Ost-West-Achse schrumpfen in Wirklichkeit auf deutlich unter 30 Prozent, wenn wir alle drei Linien (1, 7, 9) betrachten.
- Für so wenig Nutzen müssten 34 Haltestellen entlang der gesamten Linie 1 von Weiden-West bis Bensberg umgebaut werden, Kosten mind. 250 Mio.
- Eine künftige Taktverdichtung wäre ausgeschlossen, wenn ausschließlich auf Langzüge gesetzt würde.
- Der Heumarkt würde mit nur maximal 2 Gleisen für immer ein Nadelöhr bleiben.
- Langzüge und längere Haltestellen haben eine starke Barrierewirkung und negative stadträumliche Auswirkungen.

Alternative: Taktverdichtung und Beibehaltung der 60m-Bahnen

Eine Kapazitätserhöhung durch Taktverdichtung scheitert nicht an den Außenästen, sondern an den beiden Nadelöhr-Haltestellen Heumarkt und Neumarkt, die als einzige auf der Ost-West-Achse drei Bahnlinien (1,7,9) pro Bahnsteig abfertigen müssen. Wir treten ein für:

- Beibehaltung der 60-Meter-Züge und versetzte Haltestellen an Heumarkt und Neumarkt, jeweils eine pro Richtung.
- Mittelbahnsteige mit jeweils zwei Gleisen zum Aus- und Einsteigen ermöglichen eine doppelt so rasche Abfertigung.
- Dadurch werden die Nadelöhre entschärft und eine Taktverdichtung möglich, die 66 Prozent höhere Beförderungskapazität auf der Linie 1 sowie 33 Prozent auf der Linie 7 bringt.
- Der Umbau von nur 2 statt 34 Haltestellen ist sehr kurzfristig und preisgünstig umsetzbar.

Das Bündnis Verkehrswende Köln ist eine Initiative aus engagierten Bürger:innen, Stadtentwicklungs- und Verkehrsfachleuten, die eine autogerechte Stadt satthaben und sich eine echte Verkehrswende wünschen. Vertreten sind bei uns zivilgesellschaftliche Organisationen wie Attac, die Falken, NABU, die Bildungsgewerkschaft GEW, außerdem Aktivist:innen von Umwelt- und Verkehrsinitiativen wie RADKOMM, ADFC, Kidical Mass, BUND, Robin Wood, FUSS e.V. etc.

Aktuelle Infos unter: www.verkehrswende.koeln / kontakt: info@verkehrswende.koeln

Treffen der Initiative jeden zweiten Montag des Monats um 19.00 Uhr, Alte Feuerwache, Melchiorstraße 3, 50670 Köln, ggf. per Video-/Telekonferenz (siehe Webseite) **V.i.S.d.P.: Barbara Kleine, Mathesenhofweg 81, 50859 Köln**