

Transkript

Folge 8: Kosten, Klima, Personal - warum Köln keinen Tunnel braucht

00:00:07

Eva: Herzlich willkommen zu linkspod, dem Podcast der Linksfraktion in Köln. Wir freuen uns, dass ihr heute eingeschaltet habt. Es ist unser Wunsch, euch die Kölner Ratsarbeit und Kommunalpolitik näherzubringen. Dazu laden wir unterschiedliche Menschen aus der Kölner Stadtgesellschaft in diesen Podcast ein. Ich bin Eva Haas, und ich begrüße euch heute zu einer Folge, die vor allem für verkehrsinteressierte Menschen wichtig ist, aber eigentlich alle Menschen in Köln betrifft. Bleibt dran, um zu erfahren, worum es geht.

00:00:37

Eva: Herzlich willkommen, liebe Hörerinnen und Hörer! Heute hier zu linkspod, dem Podcast der Linksfraktion in Köln zu einer neuen Folge. Heute geht es wieder um ein Verkehrsthema, und zwar um die Ost-West-Achse. Das klingt vielleicht erst mal kompliziert für einige, wir werden aber erklären, um was es hier geht. Unser heutiger Gast ist Albert Meinhardt vom Bündnis Verkehrswende hier in Köln. Albert, kannst du dich vielleicht mal vorstellen, wer du bist, womit du dich beschäftigst und auch, was du beim Bündnis so machst?

00:01:11

Albert: Ja, guten Tag! Mein Name ist Albert Meinhardt, ich bin, wie gesagt, beim Bündnis Verkehrswende Köln - ein zivilgesellschaftliches Bündnis -, und es geht um die Ost-West-Achse, wie du schon sagtest, Eva. Die Ost-West-Achse kennt eigentlich jeder in Köln. Das ist die Achse zwischen Rudolfplatz, Neumarkt, Heumarkt und Deutzer Brücke, über die drei wichtige Linien fahren: die 1, 7 und 9.

00:01:39

Eva: Okay, und beim Bündnis Verkehrswende beschäftigt ihr euch ja primär mit dieser Ertüchtigung der Ost-West-Achse, soweit ich weiß. Du kannst mich immer gerne korrigieren, wenn ich was Falsches sage. Kannst du vielleicht mal für die Hörerinnen und Hörer sagen: Ertüchtigung der Ost-West-Achse, das klingt wirklich kompliziert. Was bedeutet das denn? Was ist da in Planung, und was hat die Stadt vor, und wer wäre da eigentlich von betroffen?

00:02:09

Albert: Ja, genau Ertüchtigung, das bedeutet, dass man dort mehr Kapazitäten schaffen möchte, weil die Linien überlastet sind, und das soll mit längeren Zügen gemacht werden. Und die will man am liebsten unterirdisch führen. Das Problem ist, wir haben dort Linien, die zum Teil straßenbündig sind, und dann... da dürfen keine langen Züge fahren. Da gibt's ein Gesetz, das auf straßenbündigen Strecken maximal 75 Meter lange Fahrzeuge vorsieht. Jetzt will die Stadt gerne 90 Meter lange Fahrzeuge da haben, und deswegen muss da ein besonderer Bahnkörper geschaffen werden bzw. ein unabhängiger Bahnkörper.

00:02:50

Eva: Da grätsche ich mal direkt rein. Du hast jetzt viele Aspekte schon genannt. Ich glaube, wir müssen es mal noch ein bisschen runterbrechen, so dass es vielleicht auch für Menschen, die sich jetzt noch nicht damit auskennen, ein bisschen leichter verständlich ist. Also, es geht ja

darum, dass die Kapazität erhöht werden soll auf dieser wichtigen Verkehrsachse, und dafür gibt es verschiedene Varianten, die oberirdisch und unterirdisch verlaufen. Und wie sich jetzt momentan abzeichnet, ist es so, dass eventuell eine unterirdische Variante kommen soll, und das Bündnis Verkehrswende und du ja auch, ihr seid da dagegen.

00:03:32

Eva: Vielleicht kannst du mal kurz auf den Punkt bringen, warum ihr dagegen seid und warum ihr eine unterirdische Variante, einen Tunnelausbau sogar für fatal haltet. So verstehe ich die Positionierung des Bündnisses Verkehrswende. Ich denke, das ist für viele Menschen in Köln einfach sehr relevant. Da werden viele Menschen von betroffen sein, von so einer Großbaustelle. Vielleicht kannst du ja mal die wichtigsten Punkte sagen, die gegen so einen riesigen Tunnelbau sprechen.

00:04:02

Albert: Ja, was generell gegen Tunnelbauten spricht, heutzutage ist der Co2-Ausstoß. Das hat man jetzt festgestellt in Berlin, da gab es eine Studie, die hatte das Ergebnis, dass sich so ein Bahnbau erst nach 100 Jahren auszahlt, also Co2-technisch. Und dann hat die Stadt erst mal die Taktik gewechselt und mehr Straßenbahnen ausgebaut.

00:04:29

Albert: Das zweite ist, sowas dauert sehr viel länger und bindet sehr viel Planungskapazitäten. Auch Planer sind knapp. Und drittens, es kostet deutlich mehr, bis zu sieben-, achtfach so viel wie ein Straßenbahnkilometer.

00:04:47

Albert: Und wir sind gerade in einer Situation, wo wir eine schnelle Verkehrswende brauchen. Die Zeit ist reif dafür. Es wird auch gesellschaftlich immer mehr akzeptiert, dass man jetzt das Auto eher verdrängt und den ÖPNV schnell ausbauen will. Dazu kommt noch das neue Deutschland Ticket und ähnliche neue Ticketarten wie Handy Ticket und so weiter, die den ÖPNV wesentlich attraktiver machen. Und jetzt so ein langfristiges Projekt, was dann vielleicht 2040 fertig wird, das soll dann den großen Sprung zur Verkehrswende bringen. Das sehen wir überhaupt nicht ein. Deswegen haben wir uns auch gegründet, 2018. Ich war meistens bei diesen Bürgerveranstaltungen dabei zur Ost-West-Achse. Da gab es einige Bürgerbeteiligungen, wo die verschiedenen Varianten vorgestellt wurden, und für mich war da einfach nicht der große Wurf dabei, egal ob ober- oder unterirdisch, und da haben wir uns auch gegründet.

00:05:48

Eva: Okay, ja, vielen Dank, das ist super interessant. Ich gehe jetzt mal auf einzelne Aspekte ein. Der Co2-Ausstoß: Wie ist das denn so im Verhältnis, also, wenn man das so ungefähr sagen kann... der oberirdische Ausbau verglichen mit dem unterirdischen Ausbau? Du hast ja gerade gesagt, der Tunnel verursacht hohe Emissionen. In welchem Verhältnis steht das denn zueinander? Das würde mich sehr interessieren, und was mich auch interessieren würde; wenn der Tunnel so viel Schaden anrichtet, was Co2 angeht, was die Planungskapazitäten angeht, auch finanzielle Ressourcen, Belastung für die Bürgerinnen und Bürger, warum will die Stadt das denn?

00:06:33

Albert: Ja, bei dem Co2-Ausstoß geht es vor allem darum, dass so viel Beton benutzt wird, in den Boden gepumpt sozusagen, und oberirdisch entfällt das ja komplett. Da gibt's ja nur den

Schotterunterbau oder auch andere Arten von Unterbau und Rasengleis könnte man da machen, und ein bisschen Stahl und so weiter. Und die Haltestellen...das ist wesentlich weniger Co2-Emissionen zur Folge dann. Und die Stadt will das wahrscheinlich aus Tradition, weil man immer so gebaut hat.

00:07:09

Albert: Man hat in Köln seit vielen Jahren das bestehende Straßenbahnnetz unter die Erde gelegt. Ich sehe das inzwischen so als eine Kette von schlechten Entscheidungen. Wir hatten in den 60er-Jahren Köln und München in einer fast ähnlichen Situation, und München hat die Entscheidung getroffen, echte U-Bahnen zu bauen, und sind heute viel weiter als Köln. Köln hat gesagt, wir müssen möglichst schnell eine U-Bahn bauen, ein erstes Stück, und hat das Thema unter der Erde verbuddelt. Jetzt haben wir keine echte U-Bahn und hantieren mit diesen Bruchstücken von Bahn herum.

00:07:49

Eva: Also so eine Hybrid-Bahn haben wir, okay.

00:07:51

Albert: Ja, genau Stadtbahn nennt man das. Das besondere an der Stadtbahn ist, wir können uns ja jetzt auch entscheiden, oberirdisch weiter auszubauen, weil das ja ein System ist, was kompatibel ist, was flexibel ist. Alle Linien können irgendwo in den Tunnel fahren, in bestehende Tunnel, das kann man oberirdisch erweitern, und dafür stehen wir, das Bündnis Verkehrswende.

00:08:16

Albert: Wir halten das Projekt für eine schlechte Wahl. Wer hat eigentlich dieses Projekt ausgesucht, frage ich mich. Warum gerade die Ost-West-Achse? Das ist die einzige echte Ost-West-Achse in Köln, und wir haben gesagt, man hätte eigentlich mal das gesamte Netz betrachten sollen. Das war 2018 auch ein Thema. Aber da hat man gesagt: Wir bauen die aus Ost-West-Achse aus und gucken dann mal auf das Gesamtnetz. Wir sagen, guckt vorher mal auf Gesamtnetz, und dann kommt man zu dem Schluss: Ost-West, da ist der Rhein dazwischen, wir brauchen neue Rheinbrücken, wir brauchen irgendwo eine Entlastungsstrecke. Es ist nie gefragt worden, kann man die Ost-West-Achse eigentlich auch entlasten?

00:08:58

Eva: Das klingt für mich auf jeden Fall schlüssig, dass man, bevor man jetzt Einzelentscheidungen trifft, erst mal das Gesamte evaluiert. Das kann ich gut nachvollziehen, was du sagst. Ich würde gerne noch mal sprechen über die Haltestellen, die da tatsächlich betroffen sind. Es ist ja so, ich bin noch relativ jung, ich habe das noch nie erlebt, so eine Großbaustelle in Köln. Ich stelle mir das aber so vor, dass wenn man das anfängt, ist das wahrscheinlich fertig, wenn ich in Rente gehe. Zumindest stelle ich mir das so vor.

00:09:33

Eva: Wie sähe das denn konkret aus? So eine Riesenbaustelle, wo auch viele wichtige Haltestellen in Köln von betroffen sind? Der Heumarkt, der Neumarkt - ich kann mir das gar nicht so vorstellen. Also, fahren in der Zeit dann da keine Bahnen, wird da viel abgerissen? Also, wie sähe Köln eigentlich aus, wenn das eintritt, was die Stadtverwaltung da plant?

00:09:57

Albert: Ja, ich habe schon ein paar U-Bahn-Baustellen miterlebt in Köln, ich bin schon was älter.

Das ist so. Heutzutage wird mit Tunnelbohrmaschinen gebaut. Bei der Ost-West-Achse wird jedes Gleis einzeln gebaut, mit einer kleinen Tunnelbohrmaschine. Es könnten auch große für zwei Gleise genutzt werden, wie bei einer Linie in Düsseldorf. In Köln macht man aber zwei einzelne, die sind ungefähr sieben Meter im Durchmesser. Das bedeutet, dass es auch Abschnitte gibt, wo man unterirdisch bohrt, wo man an der Oberfläche nicht so viel merkt. Aber, trotzdem sind die Baustellen gewaltig, denn die Stationen werden im offenen Tagebau, von oben halt aufgemacht?

00:10:43

Eva: Das heißt, es wird aufgerissen?

00:10:43

Albert: Genau, und das ist eine ziemlich große Baustelle. Da an den Haltestellen, vor allem. Bei der Ost-West Achse müssen wir vor allen am Neumarkt mit der größten Baustelle rechnen, weil hier auch der Bestandstunnel, der sogenannte Innenstadt-Tunnel zwischen Dom / Hauptbahnhof, Apellhofplatz, Neumarkt, Poststraße, dieser Tunnel, wo die 3, 4 und 18 fahren.... die 16 soll dann übrigens schon im neuen Tunnel fahren.

00:11:12

Eva: Gut, in der 16 steht man ja oft lange im Tunnel rum, aber das ist nur am Rande, das ist ein anderes Thema.

00:11:18

Albert: Ja, es gibt ja noch die Nord-Süd-U-Bahn. Die Voraussetzung ist eigentlich, dass die Nord-Süd-U-Bahn dann fertig ist. Erst dann kam man mit der neuen Ost-West-Achse anfangen. Weil die 16 soll dann schon nicht mehr durch den Neumarktunnel fahren, und der Innentadtunnel soll anderthalb bis zwei Jahre stillgelegt werden.

00:11:40

Eva: Okay, und was bedeutet das? Wie kommt man dann von A nach B?

00:11:44

Albert: Dann würde die Bestandshaltstelle am Neumarkt, die ist ja etwas südlich vom Neumarkt, an der Stadtbibliothek, unter dem Haus der Architektur, das kennt man vielleicht, unter dem Ärztehaus am Josef-Haubrich-Hof.... Da befindet sich die Station. Das wird dann eine Art Sackgasse. Da muss man dann unterirdisch noch Wechselgleise einbauen, und dann wird von Süden eine Linie da halten oder mehrere Linien werden da ihre Endstationen haben. Wahrscheinlich wird man das nördlich vom Neumarkt auch machen. Da wird es im Tunnel eine provisorische Haltestelle haben. Das hatten wir schon mal beim Bau der Nord-Süd-U-Bahn am Breslauer Platz. Vielleicht erinnert sich manch einer.

00:12:26

Eva: Da erinnere ich mich auch noch dran an die Fertigstellung, auch wenn das für mich persönlich schon sehr lange her ist.

00:12:32

Albert: Da gab es nördlich von der jetzigen Haltestelle Breslauer Platz eine provisorische Haltestelle. Im Tunnel hat man die Wände ein bisschen weiß getüncht, einen Holzbahnsteig hingemacht und ein Gleis dann als Endgleis genutzt. Das hat natürlich nicht viel Kapazitäten. Wahrscheinlich kann man da nur ein Gleis nutzen, wird wahrscheinlich nur eine Linie da

fahren, oder zwei in einem nicht so dichten Takt. Also, man hat viel weniger Kapazitäten am Neumarkt, und der Rest wird umgeleitet. Die 18 könnte man über die Ringe umleiten, man könnte die 3 oder 4 über die dann fertige Nord-Süd-U-Bahn leiten, zur Severinsstraße, und die Linie dann kappen und so weiter.

00:13:19

Eva: Ich muss jetzt sagen, für mich klingt das erstmal, als bestünde das Potenzial, dass es da ein Verkehrschaos gibt. Ich wollte ich noch eine andere Sache fragen, und zwar auch wenn, wie gesagt, ich ja so viel U-Bahn-Bau in Köln noch nicht mitbekommen habe. Eine Sache habe ich mitbekommen damals, da war ich noch in der Schule, die hat sich bei mir aber sehr eingebraunt. Das ist der Einsturz des Stadtarchivs, und das wurde ja damals auch auf den U-Bahn-Bau geschoben. Die Gründe dafür... und ich weiß noch, dass zum Beispiel damals, war ich ja noch sehr jung, haben meine Eltern Sorge gehabt, dass ich nach Köln reinfahre, weil die dachten "Oh Gott, da passiert jetzt vielleicht was".

00:14:01

Eva: Besteht so eine Gefahr auch? Dass es zu solchen dramatischen Einstürzen oder ähnlichem kommt, wenn dieser Tunnel gebaut wird, oder würdest du sagen, das ist sicher?

00:14:13

Albert: Das kann schon passieren. Wir haben im Bereich der eigentlichen Ost-West-Achse eine ziemlich breite Straße, aber es gibt ja noch einen Abzweig zum Zülpicher Platz, und der führt ganz nah an der Mauritiuskirche vorbei. Die neue Trasse soll ganz knapp westlich der Mauritisstraße entlanggehen, also genau auf der Seite, wo der Turm ist. Das wäre eigentlich noch näher als damals an der Severinsstraße, wo dieser Turm in Schräglage kam. Das ist also direkt am Turm dran diesmal. Also, da kann schon was passieren. Noch mehr Sorgen mache ich mir eigentlich um die Archäologie, weil man am Neumarkt graben wird, und das ist natürlich für römische Funde prädestiniert.

00:15:01

Eva: Das wird bestimmt auch zu Zeitverzögerungen führen, was da alles gefunden werden kann.

00:15:05

Albert: Das wird so sein, dass wir in der City ewig eine Baustelle haben, weil das alles sich rauszögert. Und das betrifft natürlich jeden, der gerne in die Stadt geht. Das wird viel Platz, viel Dreck bringen, viel Platz einnehmen, Lärm, Umleitungen, auch die oberirdischen Linien. Die werden natürlich auch vielleicht woanders lang fahren. Ich kann mich bei den U-Bahn-Bauten in Köln erinnern, dass es da immer Umleitungsstrecken gab, auch durch enge Straßen oft. Ich weiß nicht, wie das da gemacht wird, aber damit ist zu rechnen.

00:15:36

Eva: Klingt so, als würde Köln jetzt nicht attraktiver werden durch diese Baustelle, um das mal so auszudrücken. Es ist ja so, wir als LINKE, und ich gehe davon aus, auch ihr als das Bündnis Verkehrswende, haben ja die Vorstellung, das Köln eigentlich grüner werden soll; angenehmer für die Fußgänger, für die Radfahrer; der ÖPNV soll ausgebaut werden. Dieser Tunnel, würde der denn dazu beitragen, dass das so kommt, oder würdest du das nicht so sehen?

00:16:05

Albert: Wenn es dann mal fertig ist, das ist dann vielleicht 2040... kann sein, dass man ein

bisschen mehr Platz auf der Oberfläche hat, aber das geht natürlich heutzutage auch durch Verdrängung des Autos, dass man mehr Platz schafft und weniger Störungen... Das ist viel einfacher heutzutage. Das wird immer mehr akzeptiert, dass das Auto zumindest eingeschränkt wird in den urbanen Zonen, und das geht mit wesentlich weniger Geld viel einfacher.

00:16:38

Eva: Okay, ich würde gerne nochmal über diese Baustellen reden, die dann entstehen, an den Haltestellen. Du hast ja, vielleicht für die Hörerinnen und Hörer, so als Hintergrund... Du hast dazu auch eine Ausarbeitung gemacht, wo du auf die einzelnen Haltestellen eingehst, sehr dezidiert auch, was das jeweils bedeuten würde; und auch auf die Ebenen, wie tief das wirklich in die Erde ginge. Und ich glaube, wenn ich es richtig im Kopf habe, hast du geschrieben, dass es bis zur Ebene minus 4 runtergeht, ich glaube am Neumarkt. Aber du kannst gerne gleich das auch nochmal korrigieren, wenn ich was Falsches gesagt habe. Wie tief ist das denn? Also, wie kann man sich das vorstellen, wie tief da gegraben wird und man dann da auch herunterfahren muss, wenn das fertiggestellt ist? Und warum wollen die denn so tief graben?

00:17:30

Albert: Genau, das betrifft die Herstelle Neumarkt und Rudolfplatz. Es gibt ein Problem. Wir arbeiten mit Tunnelbohrmaschinen, und wir haben zwei Bestandstunnel, die gequert werden. Das ist der Innenstadttunnel, Appellhofplatz, Neumarkt, Poststraße und der Ringtunnel, Friesenplatz, Rudolfplatz. Der kommt an den Zülpicher Platz oder an die Erde. Diese beiden Tunnel werden unterquert, und man kann mit Tunnelbohrmaschinen nicht so nah am Bestand graben. Da gibt es eine Faustregel: Man muss einmal den Durchmesser der Tunnelbohrmaschine, das sind, wie gesagt, sieben Meter....

00:18:08

Eva: Wie groß sind denn die großen Tunnelbaumaschinen, wenn das die kleinen sind?

00:18:10

Albert: Die Großen sind glaub ich so um elf Meter, um zwölf, wo zwei Gleise reinpassen. Aber man hat extra die Sieben-Meter-Maschine genommen, damit man nicht so tief bohren muss, sonst müsste man noch tiefer bohren, weil der Durchmesser noch größer ist. Aber trotzdem kommt man nicht ganz an den Bestand dran. Man muss den großzügig unterqueren.

00:18:31

Albert: Also Faustregel ist noch einmal den Durchmesserabstand halten zum Bestand, aus Sicherheitsgründen. Und so gräbt man halt sieben Meter unter dem Bestand am Neumarkt und Rudolfplatz drunter durch. Man hat die Auflage gehabt, dass man nur eine von den beiden Strecken stilllegt während des Baus. Deswegen hat man gesagt, wir legen den Neumarkt still und der Ringtunnel am Rudolfplatz soll während der ganzen Zeit in Betrieb bleiben, während der gesamten Bauzeit.

00:19:02

Albert: So. Jetzt geht man unter beiden Bestandstunneln und in großer Tiefe drunter. Der tiefste Punkt wird am Rudolfplatz erreicht. Man hat uns gesagt, das wären 35 Meter, und später hat uns noch jemand gesagt, der Fahrstuhl fährt auf eine Höhe von 29 Meter unter von der Oberfläche. Also wahrscheinlich ist 35 Meter die Angabe der Sole, und 29 Meter wäre die Ebene minus vier am Rudolfplatz.

00:19:31

Eva: Ja, das kommt mir irre tief vor... Ihr habt ja, oder ihr bemängelt ja auch das Thema Barrierefreiheit, und das hängt ja auch damit zusammen. Also, ich persönlich kenne das auch. In Köln kann man sich nicht verlassen auf die Fahrschule. Manchmal gibt es gar keine, und da, wo es welche gibt, sind sie ständig außer Betrieb. Rolltreppen auch. Gibt's denn da Kritik von Verbänden, von der AG Behindertenpolitik zum Beispiel? Weil das kann man ja eigentlich nicht machen. Da schließt man ja dann Leute systematisch von der Nutzung aus, oder zumindest benachteiligt diese stark, weil die auf die Fahrstühle angewiesen sind. Da habt ihr euch auch mit beschäftigt, oder?

00:20:21

Albert: Ja, natürlich, das wird von den entsprechenden Verbänden schon länger kritisiert, aber es tut sich nichts. Ich weiß auch nicht, warum diese Fahrstühle und Rolltreppen so unzuverlässig sind, was man da machen kann, ob man da am besten einen Servicedienst machen soll. Woanders funktioniert es ja auch, und das verschärft sich am Neumarkt und am Rudolfplatz noch durch die große Tiefe.

00:20:51

Albert: Es gibt viele U-Bahn-Befürworter, die sagen, man hat zwar lange Wege an die Oberfläche. Das ist übrigens unser Hauptkritikpunkt an U-Bahnen, dass die Reisezeit verlängert wird. Das muss ich hier noch einfügen. Man sagt immer, U-Bahnen sind schneller, aber der Fahrgast braucht ja noch an die Oberfläche sehr viel Zeit, wenn er da aussteigen will. Und das muss eigentlich zur Reisezeit hinzugerechnet werden. Da pochen wir auch drauf, dass das in die Kriterien miteinfließt, die diese Variante beurteilen. Jetzt haben wir U-Bahn-Befürworter die sagen, der Fahrgast braucht zwar zur Oberfläche lange, aber beim Umsteigen geht es schneller. Und das ist selbst bei den beiden Stationen dieses Mal nicht der Fall, weil wir so tief runtergehen, weil wir zwei Ebenen noch runtergehen.

00:21:43

Albert: Also selbst beim Umsteigen müsste man von minus vier auf minus zwei gehen, wenn man von der Ost-West-Achse zum Innenstadttunnel am Neumarkt umsteigen will. Und am Rudolfplatz genauso... am Neumarkt werden die minus vier- und die minus drei-Ebene genutzt. Da kommen zweimal zwei Mittelbahnsteige hin, und am Rudolfplatz wird die Zwischenebene gar nicht genutzt. Also, da geht es wie in einer Pyramide.... An ägyptische Pyramiden fühle ich mich erinnert. Wir haben so eine Zeichnung gesehen von Treppenhäusern mit mehreren Absätzen. Da gibt es dann drei Absätze zwischen minus vier und minus zwei, bis man erst mal zum Umsteigen auf der Ring-U-Bahn ist. Und wer dann an die Oberfläche will, muss nochmal zwei Treppen rauf - also vier Treppen, fünf Treppen, vielleicht sogar vom Rudolfplatz bis an die Oberfläche.

00:22:33

Eva: Ja, das klingt danach, als würde man nicht unbedingt schneller sein.

00:22:38

Albert: Und stellt man sich jetzt mal jemanden vor, der auf den Fahrstuhl angewiesen ist und dann auf der minus vier Ebene landet. Also, eine Treppe habe ich schon mal gesehen. Da wurde ein Rollstuhl raufgetragen, von vier Freiwilligen, wo ein Fahrstuhl nicht funktioniert, aber das... finde mal vier Freiwillige, die das vier Treppen machen, wo die Fahrstühle alle defekt sind.

00:23:02

Eva: Ja, das also klingt für mich wirklich wie eine Benachteiligung von Menschen, die man aber dann billigend in Kauf nimmt scheinbar. Nochmal zum Neumarkt. Du hast eben eine Formulierung verwendet, und zwar, dass der Neumarkt stillgelegt wird, und dazu muss ich sagen, wenn ich mir vorstelle, dass die Bewohnerinnen und Bewohner Kölns das so hören würden, würden die einen Schock kriegen... so viele Menschen sind darauf angewiesen, am Neumarkt umzusteigen, zu fahren etc.

00:23:37

Eva: Deswegen die Frage von mir, was würdest du denn sagen, wie stark ist das so im Bewusstsein der Menschen, die in Köln wohnen, was das bedeutet? Also auch als Bündnis Verkehrswende versucht ihr ja, das an die Öffentlichkeit zu transportieren, für das Thema Aufmerksamkeit zu schaffen. Was sind denn so deine und eure Erfahrungen, wie gut das angenommen wird, und wie sehr das die Leute interessiert, und ob die sich der Tragweite bewusst sind?

00:24:03

Albert: Ich denke eher, dass das viele noch gar nicht wissen. Deswegen sind wir da und schaffen Öffentlichkeit, informieren.

00:24:20

Eva: Zusätzlich zu diesen Zeiten, die es dann braucht, um aus dem Untergrund nach oben zu kommen, kritisiert ihr auch, das sich deutlich längere Wege ergeben. Kannst du vielleicht ein bisschen erläutern, welche Wege ihr meint und worum es da geht?

00:24:35

Albert: Ja, wie gesagt, die Reisezeiten verlängern sich, wenn man halt auf minus vier ankommt. Statt an der Oberfläche braucht man ziemlich lange, um nach oben zu kommen. Wer jetzt am Neumarkt oder Rudolfplatz aussteigen will, der hat eventuell sogar mit der U-Bahn längere Reisezeiten als mit der Straßenbahn. Aber es gibt noch andere Wege, die sich verlängern. Am Heumarkt gibt es ja diese Busschleife, wo der Bus direkt an die an die Haltestelle anfährt. Die wird entfallen. Der Bus wird dann von der Handwerkskammer halten und soll da wieder wenden und in den Rhein-Ufer-Tunnel oder auf die Rhein-Ufer-Straße weiterfahren.

00:25:13

Albert: Und die U-Bahn-Haltestelle liegt ja dann viel weiter vom Rhein weg. Also, da ergibt sich ein sehr langer Fußweg für Fahrgäste, die vom Bus zur Bahn umsteigen wollen. Und an der Moltkestraße wird sich auch ein Problem ergeben. Dort ist es nicht gelungen, die U-Bahn so zu bauen, dass sie direkt unter dem künftigen S-Bahnhof hält. Da ist ja eine S-Bahn geplant, die Ring-S-Bahn rings um Köln, nach Köln West, Köln Süd. Da soll am Aachener Weiher ja auch ein Haltepunkt entstehen.

00:25:46

Albert: Am Hans Böckler Platz kennt man das vielleicht. Da gibt es einen Fahrstuhl direkt runter in die U-Bahn zur Linie 3 und 4. Und das wäre ja schön, wenn das an der Aachener Straße auch geht, aber aus bautechnischen Gründen ist das da nicht möglich. Im Gegenteil, die Fahrstühle für die U-Bahn kommen in Höhe der Moltkestraße hin, und die S-Bahn ist ja am Grüngürtel, und das müssten die Leute dann laufen, also praktisch die ganze Aachener Straße am Subway entlang. Diesen ganzen Block muss beim Umsteigen dann laufen, wer auf den Fahrstuhl angewiesen ist. Wir haben also an allen neuen Haltestellen längere Wege als bei der

oberirdischen Lösung. Fazit: Bei der Tunnel Variante ist an allen neuen Haltestellen mit längeren Wegen für die Fußgänger zu rechnen, sowohl am Heumarkt, als auch am Neumarkt, als auch am Rudolfplatz, als auch an der Moltke-Straße. Das ist einer der Hauptkritikpunkte an der Tunnelvariante des Bündnisses Verkehrswende Köln.

00:26:50

Eva: Okay, das finde ich... Das ist auch ein wichtiger Punkt. Also, ich finde das gut, dass ihr den prominent herausstellt.

00:26:57

Albert: Ja, ein weiterer ganz wichtiger Punkt für uns als Bündnis Verkehrswende Köln ist auch die Kritik an den Rampen, am Städtebaulichen...

00:27:06

Eva: Hier ganz kurz. Ich glaube, dass nicht jeder und jede weiß, was gemeint ist mit Rampen... kannst du ganz kurz sagen, was das eigentlich ist?

00:27:15

Albert: Genau, das ist ja ein Stadtbahnsystem, das teilweise unterirdisch und oberirdisch fährt. und die Rampen dienen dazu, dass die Bahn aus der Erde rauskommt. Da gibt es drei Stück: Eine, die ist relativ unproblematisch, im Grüngürtel hinter der künftigen S-Bahnstation am Aachener Weiher. Aber zwei Rampen gibt es, die sehr problematisch sind, städtebaulich und auch technisch. Eine ist am Heumarkt und eine an der Jahnstraße zwischen Neumarkt und Zülpicher Platz. Das ist die Straße, die von der Mauritiuskirche zum Zülpicher Platz führt.

00:27:50

Eva: Da käme die Bahn dann raus?

00:27:50

Albert: Genau, da käme die Linie 9 dann raus, die zur Uni fährt. Und am Heumarkt würden alle drei Linien eins, sieben und neun von der Deutzer Brücke in den Tunnel fahren. Am Heumarkt würde die Rampe den Platz zerschneiden. Es ist also nicht, wie man sich wünschen würde, eine Vereinigung des Platzes möglich. Der Heumarkt geht ja eigentlich bis zur Handwerkskammer. Das ist alles noch Heumarkt, früher war das mal ein Platz; ein langer, großer, schöner Platz, und die Bahn zerschneidet den so ein bisschen, und jetzt soll die Bahn daruntergehen. Aber die kommt es an der Westseite des Heumarkts unter die Erde, und das wird auch ganz knapp. Da will man eine ganz dünne Decke auf dem Deckel machen, die dann nur von Fußgängern betreten darf.

00:28:46

Eva: Heißt das, das muss jemand bewachen?

00:28:48

Albert: Wahrscheinlich muss man da Pfähle drum machen. Ich kann mir gut vorstellen, dass da mal versehentlich ein Auto reinfährt.

00:28:54

Eva: Vielleicht werden auch wieder Millionen ausgegeben für die Bewachung. Das gibt's ja auch in Köln.

00:28:58

Albert: Ja, also, irgendwie ist das so unausgegoren. Diese Rampe an der Westseite des Heumarkts, eine ganz dünne Betondecke, dass Fußgänger überkommen. Danach soll sich ein Pavillon anschließen, der die Oberleitungen kaschiert, und dann kommt ein Graben quer über den Heumarkt.

00:29:14

Eva: Warum kann man denn da keine dickere Decke drauf machen?

00:29:17

Albert: Ja, das ist ja so ganz knapp, dass die Bahn da diese Steigung schafft. Maximal erlaubt sind 6 Prozent, das ist schon eine Ausnahme. 6 Prozent Steigung, und das ist kaum machbar. Dass die Bahn da vor der Westseite unter die Erde kommt, mit einer richtigen dicken Decke, wo auch Autos drüberfahren könnten, das geht nicht. Die ist erst weiter westlich erreichbar. Also, das ist so halb ausgeborene Kölsche Lösung mal wieder, wo viel passieren kann... wo ich das Gefühl habe, das ist nicht ganz sicher, und vor allem städtebaulich ist das eine Katastrophe. Also, der Heumarkt wird zerrissen.

00:29:58

Eva: Also, du meinst, dass das sich auch negativ auf das Stadtbild auswirkt und einfach unschön aussehen wird? Okay.

00:30:05

Albert: Das Zweite ist die Rampe an der Jahnstraße. Man hat jetzt eine Trasse gefunden. Das ist ja sehr problematisch, um die Kirche rumzukommen. Jetzt hat man westlich der Kirche den Bypass geschafft, an der Kirche vorbei, wobei das auch noch problematisch wird. Das wird auch wieder eine Kölsche Lösung, wo es viele Verzögerungen gibt, oder die Kirche stürzt ein. Weil unter der Kirche gibt's wohl auch noch eine ältere Kirche, die da im Keller ist, oder ein alter Friedhof, da soll einiges noch im Erdreich an Überraschungen möglich sein.

00:30:41

Eva: Und das verschwindet dann alles?

00:30:42

Albert: Das wird dann durchbohrt, oder... Ich weiß nicht was, es kann alles passieren. Jedenfalls führt diese Trasse dazu, dass die Rampe doch noch etwas mehr in die Mitte der Jahnstraße kommt. Bei der Bürgerbeteiligten zur 18 sah das auf den Skizzen anders aus. Da war die näher an den Häusern dran. Jetzt geht die quer über die Mitte der Jahnstraße. Dann muss eine Fahrbahn neu gebaut werden, und dann entfallen statt einer sogar zwei Baumreihen. Bäume sind auch ein Problem. Am Neumarkt werden natürlich auch die Bäume auf der Südseite höchstwahrscheinlich gerodet werden für die U-Bahn-Baugrube. Bei der oberirdischen Lösung wäre das nicht der Fall. Also, das ist auch einer der Hauptkritikpunkte: die Rampen, die Bäume und die langen Wege - das kritisieren wir in der neuen Tunnelvariante.

00:31:37

Eva: Okay, also so wie ich das jetzt heraushöre, gibt es wirklich fast ausschließlich negative Punkte betreffend diese Tunnel Variante. Ein Punkt, der ja von der Verwaltung vorgebracht wird, um zu werben dafür, um auch das zu begründen, dass man das machen will, das ist der Kapazitätsausbau. Das bedeutet, es sollen, so wird gesagt, mehr Leute transportiert werden können, so dass die Bahnen nicht so voll sind, dass es nicht so stressig ist, da unterwegs zu

sein. Wenn ich das richtig im Kopf habe, ist es so, dass ihr vom Bündnis Verkehrswende sagt, das fällt nicht so ins Gewicht, dass das tatsächlich ein Vorteil wäre; weil verglichen mit den oberirdischen Varianten diese Kapazitätserweiterung jetzt nicht immens ist. Kannst du das noch mal erläutern, ob das stimmt, was ich jetzt gerade gesagt habe, beziehungsweise wie ihr das grundsätzlich seht?

00:32:38

Albert: Ich pflücke das mal auseinander. Die Kapazitätserweiterung geht sowohl bei der oberirdischen als auch bei der unterirdischen Variante, und es ist, wie ich eben schon gesagt habe, nur auf einer Linie möglich, nur auf der Linie eins. Die anderen haben straßenbündig Teile, da darf man maximal 75 Meter lange Fahrzeuge fahren. Also, es ist ein merkwürdiges Projekt, fand ich von Anfang an, dass man auf einer Linie die Kapazitäten erweitern will. Ich habe immer das Gefühl, dass da Unternehmensberater am Werk sind, gesagt haben: "Ihr müsst Fahrpersonal einsparen, und das geht mit langen Zügen", und jetzt wird auf Teufel komm raus da ein Weg gesucht, Züge zu verlängern.

00:33:21

Albert: Diese ganze Langzug-Strategie, die ist für mich nicht schlüssig. Ich hätte das anders gemacht. Da hätte ich erst mal jahrelang überall, wo neu gebaut wird oder wo neue Strecken gebaut werden, die Bahnsteige verlängert, und wenn dann alle Bahnsteige lang genug gewesen wären, hätte ich dann neue Züge bestellt. Aber die KVB will jetzt eine Insellösung für eine Linie machen und will dafür am liebsten 1 Milliarde ausgeben. Das Problem ist, wenn man es oberirdisch macht - man will ja auf 90 Meter - dann muss man einen besonderen Bahnkörper einrichten. Deswegen machen die auch ein Rasengleis bei der oberirdischen Variante auf der Aachener Straße, auf dem Boulevard, was vielleicht auch nicht so schön ist. Und es droht sogar, dass am Neumarkt Ampeln eingerichtet werden müssen, auf den Fußgängerüberwegen, damit das ein besonderer Bahnkörper ist, besonders gesichert ist für die langen Züge. Also, da ist etwas, was wunderbar funktioniert am Neumarkt. Wenn man sich da mal hinstellt, sieht man, das funktioniert wunderbar. Eine Bahn kommt an, die bimmelt kurz, die Fußgänger passen auf, fahren langsam ran. Das geht alles straßenbündig, wunderbar, und das soll dann durch Ampeln geregelt werden, weil die Fahrzeuge auf einer Linie länger werden. Absurd das ganze Projekt!

00:34:38

Eva: Ja also, das klingt auch wirklich bizarr; und dass da UnternehmensberaterInnen mit am Werk sind, das ist überhaupt nicht ausgeschlossen. Beziehungsweise einfach externe Dienstleister, die ja in so eine Richtung, wie du das beschrieben hast, die Stadt Köln beraten haben könnten... denn es wird ja viel externe Dienstleistung in Anspruch genommen. Also das halte ich für absolut nicht ausgeschlossen, dass das auch Teil dieses Problems sein könnte.

00:35:06

Eva: Was ich dich, vielleicht jetzt so langsam zum Ende kommend, noch fragen wollen würde, das sind eigentlich zwei Fragen, in einer verpackt: Und zwar kritisiert ihr ja nicht nur die unterirdische Variante, sondern auch die oberirdischen Varianten. Das ist vielleicht jetzt für die Hörerinnen und Hörer erst mal nicht so intuitiv verständlich warum. Da würde ich mich freuen, wenn du auch nochmal sagen könntest, was eure Kritikpunkte daran sind. Und es ist ja auch so, ihr habt umfassende Alternativvorschläge, wie man das einfach anders gestalten könnte. Das kannst du ja vielleicht ein bisschen so damit verbinden, warum ihr euch diesen

Ausbau und einfach den ÖPNV-Ausbau in Köln grundsätzlich anders vorstellt, und wie das eurer Meinung nach am besten aussehen würde.

00:35:57

Albert: Ja genau, es ist ja schon klar geworden aus dem, was ich gesagt habe, worauf es hinausgeht: eine Insellösung für eine Linie. Das ist ziemlich absurd, und wir gehen jetzt sogar den Schritt und sagen, wir bleiben bei den 60 Meter Zügen. Das ist viel einfacher. Dann kann man straßenbündige Strecken bauen, dann braucht man nicht den gesamten Ausbau auf einer Linie, der übrigens sehr teuer ist. Allein der Ausbau aller Bahnsteige auf einer Linie kostet über 100 Millionen Euro.

00:36:27

Eva: Und jetzt stell dir mal vor, was die Stadt mit dem Geld machen könnte!

00:36:30

Albert: Genau, dafür würde man schon eine Rheinbrücke bekommen, eine neue Strecke für die KVB. Wir sagen, baut doch lieber neue Strecken und entlastet die Ost-West-Achse. Und - auf der Ost-West-Achse - wir sind überzeugt, dass man da trotzdem eine Taktverdichtung machen kann, und das ist auch das, was die Frage ist, was die Leute wollen.

00:36:50

Eva: Da muss ich mal nachfragen, da ich mir das einfach gerade nicht so gut vorstellen kann. So wie ich das am Neumarkt kenne, kommen da eigentlich durchgehend Bahnen, und die müssen teilweise auch warten. Wie stellt ihr euch denn da eine Taktverdichtung vor?

00:37:05

Albert: Genau, das ist das Hauptproblem. Dieser Fahrgastwechsel, der dauert eine Zeit lang, und dadurch entstehen die Straßenbahnstaus. Übrigens entstehen die auch durch den Autoverkehr, durch die Ampeln am Neumarkt, dass man auf den Autoverkehr Rücksicht nehmen muss. Es ist übrigens bei allen Varianten, sowohl ober- als auch unterirdisch vorgesehen, dass man den Durchgangsverkehr am Neumarkt rausnimmt.

00:37:30

Albert: Das könnte man jetzt schon machen, will man aber nicht, damit man die Tunnelvariante... damit nicht vorher schon so viel Gutes entsteht, zu viel Nutzen entsteht. Man hat Angst, dass der Nutzen-Kosten-Indikator für die Tunnelvariante zu schlecht wird, wenn jetzt schon durch Verkehrsberuhigung ein positiver Effekt entsteht. Das ist aber ein weiteres Thema. Da könnten wir jetzt noch eine Podcastfolge zu machen, das kann man mal drauf achten. Das steht jetzt an, das Thema, die Verschönerung des Neumarkt, wo man nicht zu viel machen will. Aber wo waren wir? Beim Neumarkt, bei unserem Vorschlag. Ja, wir sagen, bleiben wir bei 60 Meter Bahnen. Und das Geheimnis ist, das ist auch bei den oberirdischen und bei den unterirdischen Varianten vorgesehen. Wir machen einfach zwei Gleise in jede Richtung mit einem Mittelbahnsteig.

00:38:27

Albert: Die Bahn kommt an, fährt in eines der beiden Gleise ran, dann kommt die nächste Bahn dahinter. Normalerweise wird ein Stau entstehen, aber es gibt noch ein zweites Gleis. Die nächste Bahn fährt einfach auf das zweite Gleis. Es können zwei Züge gleichzeitig am Neumarkt abgefertigt werden, und dann geht es weiter. Also, es würde sich sehr viel beschleunigen. Auf der freien Strecke ist das überhaupt kein Problem, dass die Bahnen

hintereinanderfahren, vor allem, wenn der Autoverkehr raus ist. Und an den Haltestellen erreichen wir die Beschleunigung durch zwei Bahnsteige in jede Richtung. Das geht dann auch am Neumarkt, wenn wir am Heumarkt auch... das hat die Stadt bisher nicht vorgesehen bei der oberirdischen Lösung. Die sehen ja überall lange Bahnsteige vor, und am Heumarkt nur zwei Gleise, am Neumarkt vier, und wir sehen sowohl am Neumarkt als auch am Heumarkt vier Gleise vor. Und wenn wir bei den 60 Meter Bahnen bleiben, geht das auch am Heumarkt, wo es ein bisschen eng ist. Man kann vielleicht maximal auf 75 Meter gehen, aber wir würden bei 60 Meter bleiben.

00:39:33

Eva: Und vielleicht jetzt noch daran anschließend; ihr vom Bündnis Verkehrswende habt ja nicht nur Pläne für den Neumarkt beziehungsweise für die Ost-West-Achse, sondern ihr habt eine umfassende Roadmap Plus vorgelegt. Also, man kann die jetzt nicht im Detail komplett diskutieren. Aber vielleicht kannst du mal, ich sag mal, die Vision davon, uns erzählen... worum es da eigentlich grundsätzlich geht, was so der Grundgedanke davon ist und was für euch auch so der Stein des Anstoßes war, sie zu erstellen.

00:40:08

Albert: Ja, genau, wir nennen das ÖPNV-Roadmap-Plus. Den Begriff Roadmap hat die Verwaltung benutzt, um den Rat zu informieren, was sie denn alles an Neubaustrecken beantragt hat, beim Land zur Förderung. Und da gibt es auch immer schöne Grafiken, was dann alles so an Neubaustrecken geplant ist. Für uns ist das aber nicht genug. Da geht es hauptsächlich um Verlängerung in den Vororten bei der Stadt. Wir sagen, wir würden gerne das Gesamte betrachten.

00:40:42

Albert: Dann sehen wir, dass wir nur eine Ost-West-Achse haben. Die Stadt sagt, die wollen wir verstärken, wir sagen, wir wollen sie entlasten. Und eins der Hauptmerkmale unserer Roadmap Plus ist, dass wir sagen, baut doch neue Rheinbrücken oberirdisch, das ist viel billiger als eine U-Bahn.

00:41:02

Eva: Wo sollen die langgehen?

00:41:03

Albert: Ja, wir haben fünf Orte ausgemacht in Köln, wo eine neue Rheinbrücke für die KVB sinnvoll wäre. Wir haben einen Begriff dafür, wir nennen das Umweltbrücke, weil das immer so lang ist zu sagen: Eine Brücke, die nicht für den motorisierten Individualverkehr, also für Autos gebaut wird, sondern nur für den ÖPNV, und natürlich auch für den Radverkehr und Fußgänger. Ist ein ziemlich langer Satz. Umwelt ist viel kürzer. So nennen wir das Umweltbrücke.

00:41:34

Eva: Da muss ich mal eine Rückfrage stellen, wenn ihr euch da fünf Brücken vorstellt, während die alle auch für den ÖPNV, oder gibt es auch welche, die vielleicht nur für Fußgänger und Radfahrer wären?

00:41:46

Albert: Da könnte man noch viel mehr Brücken bauen. Aber wir haben fünf Brücken ausgemacht, die speziell für die KVB, für Gleise der Stadtbahn geeignet wären. Kann ich mal

kurz nennen, dass wir einfach in Niehl, eine Verlängerung vom Niehler Ei, wo ja einige Linien schon sind. In Nord, von dort nach Stammheim und Flittard rüber. Das würde dann auf die neue geplante Stadtbahn nach Flittard zuführen. Dann von Norden nach Süden. Dann wäre die Zoobrücke der zweite Punkt.

00:42:19

Albert: Das wäre also das einzige, wo wir keine neue Brücke planen. Aber langfristig sehen wir, dass die Zoobrücke renoviert werden muss, irgendwann mal, und da sollte man auch gleich

00:42:28

Eva: Wie ja viele Brücken!

00:42:30

Albert: Ja, Severinsbrücke auch, das kommt auch noch. An der Severinsbrücke würde ich dann neue Haltestellen auf beiden Seiten in die Rahmen einbauen, am liebsten, damit man zum Rheinauhafen kann und zur Linie 7. Das ist dann noch ein anderes Kapitel. Der dritte Standort ist zweifellos der Ubierring. Das ist eigentlich schon verworfen worden. Leider will man da nur eine Fuß- und Radweg Brücke bauen. Die soll auch tatsächlich gebaut werden, da fängt auch jetzt ein Wettbewerb an. Und man hat gesagt, man will möglichst schnell die Fuß- und Radwegbrücken bauen, und will jetzt nicht mehr überlegen, ob da noch die KVB drauf soll, damit das schneller geht. Ich sage aber trotzdem, dieser Standort ist so... also sticht so ins Auge. Es ist so selbstverständlich, dass man da eine Bahn drüberlegen muss, weil da ist schon eine Bahn da. Ich will die 15!

00:43:22

Eva: Ich wollte gerade fragen. Also, da ist doch auch die Südbrücke, kann da die KVB nicht drüberfahren.

00:43:28

Albert: Da ist eine S-Bahn geplant, S 16! Ich würde davon abraten. Die SPD hat das vorgeschlagen, dass man das mit der Südbrücke bündelt, aber das widerspricht der Lebenserfahrung, sag ich mal, mit Bahn oder Bund zu verhandeln. Die haben einfach keine Adresse am Kölner Nahverkehr, die sind nicht kooperativ. Das haben schon viele Politikergeneration versucht, auf der Südbrücke eine flache Rampe für den Radverkehr einzurichten. Das klappt einfach nicht. Ich würde sagen, die Stadt muss selber da was tun, für die Umweltbrücken.

00:43:58

Eva: Ah, die Südbrücke, das ist echt auch so eine Sache. Ich fahre ja auch gerne Rad, und ich laufe auch viel in Köln, auch unter anderem da am Rhein lang, und auch öfters über die Südbrücke. Und jedes Mal finde ich das so ärgerlich, mir vorzustellen, mein Fahrrad da hoch zu tragen. Also, das ist wirklich... das geht gar nicht, eigentlich!

00:44:18

Albert: Ja, ich komme aus Poll, da haben sehr viele Leute so Klappräder oder so ganz leichte Räder, damit sie die hochtragen können. Mit dem Rad habe ich schon Schwierigkeiten. Da bin ich völlig außer Atem, wenn ich das geschafft habe, das über die Südbrücke zu tragen.

00:44:32

Albert: Und Lastenrad geht sowieso nicht, und Elektroräder auch nicht. Also alle die modernen

Radformen... das geht gar nicht. Möglichst leichtes Rad, also... wir sprengen aber jetzt das Thema ein bisschen. Ich war beim Ubierring, deswegen... ich würde vom Ausbau der Südbrücke abraten. Das machen die einfach nicht, die Bahnen, da glaube ich nicht mehr dran.

00:44:57

Albert: Deswegen schlagen wir vor, Umweltbrücke mit KVB-Gleisen am Ubierring und an der Schönhauser Straße. Also das wäre dann der Vorschlag der Bahnen über die innere Kanalstraße, dass man die im Süden verlängert, zur Parkstadt Süd und über den Rhein. Auf Poller Seite ist dann ein Gleis vorhanden, die alte Hafenbahn, die nicht mehr gebraucht wird, die zum Deutzer Hafen führte. Da kommt man ganz schnell nach Vingst. Da hätte man eine ganz tolle Entlastungsachse im Süden für die Ost-West-Achse. Und dann noch der fünfte Standort wäre zwischen Sürth und Godorf, nach Porz Langel. Das ist schon in Planung. Da ist der Rhein-Sieg-Kreis die treibende Kraft, die wollen da die Linie 17 langlegen, die Stadtbahn nach Niederkassel.

00:45:45

Albert: Also, wir sehen, treibende Kräfte sind nicht die Stadt Köln bei der Verkehrswende, sondern die umliegenden Kreise. Die haben sehr starke Ansprüche. Und zum Beispiel auch die Stadtbahn nach Niederaußen. Die wird vom Rhein-Erft-Kreis angetrieben. Der Rhein-Sieg-Kreis will die Stadtbahn, und der frühere NVR, der jetzt Go.Rheinland heißt mit der S-Bahn, die machen auch ein gutes Tempo. Aber die Stadt selbst macht für uns, für uns zu wenig, und zu sehr in der alten Tradition des Unter-die-Erde-legen der bestehenden Straßenbahnstrecken. Das finden wir jetzt nicht mehr angebracht. Wir sollten jetzt schnell neue Stadtbahnstrecken bauen, und bei der Roadmap der Stadt geht es mehr so um die Verlängerung bestimmter Linien, und wir wollen die Querverbindungen noch dazu haben. Das ist uns wichtig.

00:46:41

Eva: Ja, danke, dass du das jetzt so in aller Kürze auf den Punkt dargestellt hast. Ich wünsche euch natürlich ganz viel Erfolg, dass ihr mit eurer ÖPNV-Roadmap-Plus noch mehr unter die Leute geht, dass das bekannter wird, und dass ihr vor allen Dingen die Menschen, die betroffen sind jetzt von speziell dem Tunnelbau, dass ihr die sensibilisiert dafür, was da eigentlich kommen soll. Aber auch die Menschen, die vielleicht nicht direkt davon betroffen sind, die aber sich einfach für ÖPNV-Ausbau in Köln einsetzen, für einen Verkehr in Köln, der einfach besser geregelt ist. Da wünsche ich euch ganz viel Erfolg für. Wir kommen jetzt auch zum Ende, da wir jetzt wirklich lange geredet haben. Zum Ende würde ich gerne dich noch fragen, gibt es etwas, was du persönlich oder für das Bündnis Verkehrswende oder ganz persönlich den Hörerinnen und Hörern noch mitgeben willst? So bezüglich dieser Themen, was dir persönlich wichtig ist, was du gerne noch sagen willst?

00:47:43

Albert: Ich hab eigentlich alles gesagt. Du hast das wunderbar zusammengefasst. Jetzt, wie gesagt, unsere Hauptkritik an der Tunnelvariante, darum geht es ja aktuell ist: Wir haben zwei zerstörerische Rampen und drei neue Stationen mit vier Tiefebenen. Das ist das Gegenteil vom guten städtischen Nahverkehr für uns, und das werden wir weiter kritisieren und auch an die Öffentlichkeit geben. Ich glaube, die Öffentlichkeit hat das noch gar nicht so richtig wahrgenommen, was da eigentlich für eine schlechte Bahn geplant ist, und das wollen wir möglichst an die Leute weitergeben.

00:48:20

Eva: Ja, vielen Dank, Albert, dass du da warst. Ich denke, alle, die jetzt zuhören, haben deutlich gemerkt, dass du dich wirklich sehr gut mit diesen Themen auskennst. Falls jemand Lust bekommen hat, sich selber in dem Bereich zu engagieren oder einfach sich ein bisschen zu informieren: Eure Bündnistreffen sind offen, oder korrigiere mich, wenn das falsch ist. Aber ich gehe davon aus, da kann jeder und jede hinkommen, die sich gerne engagieren möchte. Das kann ich jedem nur ans Herz legen, und dann würde ich mich bei dir bedanken, und freue mich, dass du hier warst und dass du dein Wissen mit uns allen geteilt hast.

00:48:56

Albert: Ja, ich hab mich auch sehr gefreut, dass ich mit euch sprechen durfte, mit dir, Eva. Und ja, vielen Dank!