

18.06.24

Fragen zum "Nachhaltigen Mobilitätsplan", zu den Kriterien für die Ost-West-Achse und zur Tunnellobby

- 1) „Verkehr verkehrt?“ – Mitschnitt verfügbar
- 2) Beiträge zur Verkehrsdiskussion von LINKE, FDP, Volt, der FRAKTION und Klimafreunden/GUT
- 3) SUMP Zwischenbericht trotz riesigen Umfangs mit Lücken
- 4) Bündnis Kölner Innenstadt kritisiert Kriterien für Tunnelfavorisierung auf der Ost-West-Achse
- 5) Welche Rolle spielt der STUVA e.V.?

Lesedauer ohne Links: 7 Minuten

Liebe Abonentinnen und Abonenten,

diesen Newsletter widmen wir ausschließlich einem zentralen Thema für das Leben in unserer Stadt, der von allen politischen Stimmen als unverzichtbar beschriebenen Verkehrswende.

1) „Verkehr verkehrt?“ – Mitschnitt verfügbar

Am 12.06.24 diskutierten die Kämmerin Dörte Diemert, der Verkehrsdezernent Ascan Egerer sowie die verkehrspolitischen Sprecherinnen und Sprecher von GRÜNEN, CDU und SPD auf unserer gut besuchten Veranstaltung im DOMFORUM über folgende Fragen:

Wie soll die Verkehrswende zukünftig finanziert werden, um das Angebot ausweiten und in das Netz investieren zu können, und welche politischen Entscheidungen müssen daraus auf allen Ebenen folgen?

Der ÖPNV-Beitrag zur Verkehrswende droht zu scheitern. Die Presse meldet: „Jetzt will die die Politik gegensteuern“. Aber wie?

Für den kritischen Blick von außen auf Köln hatten wir Volker Wente eingeladen, den Geschäftsführer der [VDV-Landesgruppe NRW](#).

Die Aufzeichnung der gesamten Veranstaltung finden Sie [hier](#) (Start bei Minute 3:00). Falls Ihnen die Zeit zu lang wird, versäumen Sie bitte nicht die letzte Viertelstunde.

2) Beiträge zur Verkehrsdiskussion von LINKE, FDP, Volt, der FRAKTION und Klimafreunden/GUT

Für das Podium hatten wir aus der Politik bewusst nur drei Parteien eingeladen, die in die Verlegenheit kommen könnten, das Gesagte auch umzusetzen. Außerdem waren wir der Meinung, die Diskussion mit weniger Teilnehmerinnen und Teilnehmern besser fokussieren zu können. Die nicht auf dem Podium vertretenen Parteien, Wählergruppen und Mandatsträger haben wir gleichwohl gebeten, sich ebenfalls zu den angesprochenen Themen zu äußern. Ihre lesenswerten Beiträge finden Sie hier: [LINKE](#), [FDP](#), [Volt](#), Die [FRAKTION](#) und [Klimafreunde/GUT](#).

3) SUMP Zwischenbericht trotz riesigen Umfangs mit Lücken

Das letzte Gesamtverkehrskonzept für die Stadt wurde 1992 beschlossen. An seiner Stelle soll seit mehreren Jahren ein „Nachhaltiger urbaner Mobilitätsplan“ nach den Leitlinien der EU-Kommission für „Sustainable Urban Mobility Plans“ (SUMPs) entwickelt werden.

„Der SUMP Prozess“ allerdings ist, wie die LINKE in ihrem Beitrag (siehe oben) schreibt, „ausdrücklich so definiert, dass er nicht mit dem realen Entscheidungsprozess verknüpft ist.“

Inzwischen liegt der erste Zwischenbericht vor, der auf weit über 100 Seiten mehr von dem formuliert, woran es in Köln ohnehin nicht mangelt, nämlich einem Leitbild mit fünf schönen Zielen („Besser durch Köln - der nachhaltige Mobilitätsplan“).

Der neue Zeithorizont lautet nunmehr 2035, nachdem die Ziele des vor 10 Jahren entwickelten Strategiepapiers „Köln mobil 2025“ nicht mehr erreichbar sind (mehr dazu in der [Aufzeichnung unserer Veranstaltung](#), Start bei Minute 3:00). Die Mitteilung der Stadt zu dem Zwischenbericht finden Sie [hier](#), das Leitbild „Besser durch Köln“ [hier](#).

Gleichwohl ist es natürlich wichtig, sich zunächst auf ein Leitbild zu einigen, bevor man mit zusammenhanglosen Einzelmaßnahmen loswurschtelt. Deshalb empfehlen wir „Besser durch Köln“ durchaus zur Lektüre. Sie finden den vollständigen Zwischenbericht [hier](#).

Angesichts der Fülle von Betrachtungen in diesem Bericht ist allerdings besonders bemerkenswert, was fehlt.

Die Verkehrswende in Köln kann nicht ohne das Umland gedacht werden. Das Verkehrsaufkommen in Köln, insbesondere die Menge an PKW, ist wesentlich davon bestimmt, dass laut „Pendler-Atlas“ des Statistischen Bundesamtes an Werktagen rund 357.000 Menschen aus dem Umland nach Köln einpendeln. Hinzu kommen (Stand 2022) etwa 139.900 Auspendler, die in Köln wohnen und außerhalb Kölns arbeiten.

Dazu zitieren wir drei Aussagen aus dem Zwischenbericht zur nachhaltigen Mobilitätsplanung (Hervorhebungen von uns):

„Die Mobilitätsverflechtungen mit dem Umland konnten in der Analyse NICHT umfassend betrachtet werden, da differenzierte und regelmäßig erhobene Datenquellen NOCH NICHT VERFÜGBAR sind. (...)

Die Ergebnisse der Mobilitätserhebung beruhen auf Angaben der wohnberechtigten Bevölkerung (ab 6 Jahren) im Stadtgebiet Köln, und BESCHRÄNKEN sich auf die Mobilität der Kölner*innen an mittleren Normalwerktagen. Das Mobilitätsverhalten von Einpendler*innen wird NICHT berücksichtigt. (...)

Hilfreich im Hinblick auf das Zielbild wären zukünftig weitere Zielindikatoren, die explizit Bezug auf das Umland nehmen. Naheliegend sind hier Daten von Pendler*innen, die aufgrund der bisher fehlenden Differenzierung nach Verkehrsmitteln NICHT mit aufgenommen wurden.“

Man darf gespannt sein, ob und wann dies geändert wird und wer sich in der Verantwortung dafür sieht.

4) Bündnis Kölner Innenstadt kritisiert Kriterien für Tunnelfavorisierung auf der Ost-West-Achse

Heftige Kritik übt das „Bündnis Kölner Innenstadt“ (siehe unten*) an der [Beschlussvorlage der Verwaltung](#) für den „Politischen Variantenentscheid für die Kapazitätserweiterung auf der Ost-West-Achse“ und insbesondere an dem dieser Vorlage zugrundeliegenden Kriterienkatalog, den Sie [hier](#) finden.

In der [Pressemitteilung des Bündnisses](#) heißt es dazu: „Der Kriterienkatalog dient nur der Manipulation zur Wertung „Pro Tunnel“.“

Diese Behauptung untermauert das Bündnis Innenstadt mit einem Faktencheck, den Sie [hier](#) finden und fragt in dem Anschreiben zur Pressemitteilung: „Warum wurden 14 Kriterien gegen die Tunnelvariante einfach nicht gewertet? Dann würden nur noch 20 von 47 Kriterien für den Tunnel sprechen. Hinzu kommen die extrem geringen Zeitersparnisse aller Verkehrsmittel, die teils rechnerisch gar nicht möglich sind, aber für den Tunnel gewertet wurden.“

Die Schlussfolgerung des Bündnisses, ebenfalls aus dem Anschreiben zitiert: „Die stets zitierte Verkehrswende besteht nicht darin, aktuelle 3 Bahnen über gerade mal 4 Stationen für einige Milliarden unter die Erde zu legen und eine Station ganz zu eliminieren (Mauritiuskirche). Damit fährt kein Auto weniger in die Innenstadt. Das Geld fehlt beim Ausbau des ÖPNV in das Kölner Umland und Park & Ride-Plätzen an den Endhaltestellen.“

*Bürgergemeinschaft Rathenauplatz e. V., Bürgerverein Kölner Eigelstein e. V., ABC - Aktionsgem. rund um Bonner Straße/Chlodwigplatz e. V., Bürgerinitiative Mauritiusviertel, Gastro Quartier Latäng e.V., Querbeet e. V., Bürgerinitiative Zukunft Neumarkt e. V., IG Severinsviertel e.V.; Nachbarn em Mauritiusveedel

5) Welche Rolle spielt der STUVA e.V.?

Es fällt schwer, die „Studiengesellschaft für unterirdische Verkehrsanlagen“, kurz „STUVA e.V.“ NICHT als eine Lobbyorganisation zu betrachten, in der Vertreter der Bauindustrie seit nunmehr 60 Jahren mit Personen aus Politik und Verwaltung daran arbeiten, für die Bauwirtschaft höchst gewinnbringende Tunnelbauprojekte zu fördern. Aber machen Sie sich auf der [Website des Vereins](#) selbst ein Bild.

Es wäre natürlich interessant zu wissen, wie viele Personen aus dem STUVA e.V. dem Expertenteam angehörten, das die Kriterien für das Abwägen zwischen ober- und unterirdischer Ertüchtigung der Ost-West-Achse formuliert hat und zu dem Schluss gekommen ist, der „Nutzen-Kosten-Faktor“ für die Tunnellösung liege um 0,1 Punkte höher (vor allem wegen einer Zeitersparnis von „bis zu vier Minuten“). Siehe dazu auch Punkt 4) in diesem Newsletter.

Es ist jedenfalls kein Geheimnis, welche Personen aus dem Kölner Entscheidungsumfeld dem [Vorstand und Beirat des STUVA e.V.](#) angehören:

Im Vorstand: Stadtdirektorin Dipl.-Ing. Andrea Blome, Stadt Köln

Im Beirat: Dipl.-Ing. Sonja Rode, Amt für Tunnel, Brücken und Stadtbahnbau, Stadt Köln, Dipl.-Ing. Jörn Schwarze, Vorstand Kölner Verkehrs-Betriebe AG (dort unter anderem für das Projekt Nord-Süd Stadtbahn Köln verantwortlich).

Ein Schelm, wer Böses dabei denkt...

Mit besten Grüßen

Frank Deja