



Lothar Müller / Die Linke im Stadtbezirk Lindenthal

“ Köln, den 30.11.2018

Sehr geehrte Bezirksbürgermeisterin
Helga Blömer-Frerker

Sehr geehrte Oberbürgermeisterin
Henriette Reker

Folgenden Zusatzantrag zu Top bitten wir auf die Tagesordnung der
Bezirksvertretung Lindenthal am 10.12. 2018 zu setzen:

Die Bezirksvertretung Lindenthal beschließt die Ergebnisse der Bürgerbeteiligung in
den Beschluss aufzunehmen und als Handlungsauftrag an die Verwaltung:

1. Deutliche Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs auf der Ost-West-
Achse
Rückbau von Fahrstreifen und Stellplätzen zugunsten des Umweltverbundes zu
Fuß, Rad und ÖPNV.

Begründung:

In der Vorlage der Verwaltung heißt es: **Der Rat berücksichtigt die Ergebnisse der
Bürgerbeteiligung**

Von diesem 100% Ergebnis der Bürgerbeteiligung findet sich nichts in der
Ratsvorlage als Beschluss.

2. Eine schriftliche Aussage der zuständigen technischen Aufsichtsbehörde bei der
Bezirksregierung Düsseldorf über eine potentielle Ausnahmegenehmigung für den
Betrieb von Straßenbahnzügen (90m) über die gesetzlich erlaubten 75m

Begründung: Für den kompletten Ausbau aller Bahnsteige auf 80-90m braucht es
eine sichere Grundlage. Bisher liegen nur mündliche Aussagen vor. Auch in der
Vorlage der Verwaltung findet sich dazu keine Aussage.

3. Erhalt des Abzweiges der Linie 9 vom Neumarkt nach Sülz

Begründung: Die Schwierigkeiten im Mauritiusviertel für einen Anschluss der Linie 9
an den möglichen U-Bahn-Tunnel der Ost-West-Achse lassen eine Aufgabe dieses
Streckenteils in der Innenstadt befürchten. Ein klarer Auftrag des Erhaltes bei allen
Varianten ist notwendig, da für viele Bürger und Bürgerinnen aus Köln Sülz diese
Verbindung wichtig ist. Ebenso hat sie eine wichtige Bedeutung für die Universität mit
ca 50 000 Studierenden und deren Beschäftigten.

4. Ebenso muss während der gesamten möglichen Bauzeit im Mauritiusviertel die Straßenbahn weiter von Köln-Sülz – Universität – Bahnhof Süd – Neumarkt erhalten bleiben.

Bauzeit bedeutet die vorbereitenden Baumaßnahmen für die Leitungsverlegung wie die eigentliche Bauzeit von Tunnel und Rampe bis zur Inbetriebnahme.

5. Langzüge auf der Aachener Straße

5.1. Neben der Verlängerung werden auch die Haltestelle verbreitert, die ein hohes Aufkommen an Fahrgästen haben, zum Beispiel: Universitätsstraße , Melaten, Gürtel, Bahnstraße, Weiden Zentrum.

Begründung: Schon heute sind diese Haltestellen zu schmal und haben schon öfter Anlass zu Problemen gegeben. Von einer sinnvollen Verbreiterung an den Haltestellen ist in der Vorlage nicht die Rede.

5.2. Aufstellflächen an den Zu- und Abgängen und verbesserte Querung der Fahrgäste über die Aachener Straße.

Begründung: Schon heute kommen die Fahrgäste schlecht vom und zum Bahnsteig. Bei Ankunft einer vollen Bahn mit zahlreichen Aussteigern stauen sich diese Menschen auf dem Bahnsteig, weil sie ihn nicht verlassen können. Besondere Beispiele sind Melaten Universitätsstraße und Aachener Straße / Gürtel.

An der Haltestelle Melaten gibt es eine besondere Schaltung zum Verlassen der Bahnsteige, dies muss auch für den Zugang ermöglicht werden.

5.3 Keine Zusammenlegung von Haltestellen

Begründung: Wenn zwei benachbarte Haltestellen eng beieinander liegen, ist das Bedürfnis der Techniker sehr groß, diese Zusammenzulegen. Erfahrungen aus der Vergangenheit haben dies immer wieder gezeigt. Bei diesem Projekt sind die Haltestellen in Köln-Braunfeld Maarweg und Clarenbach ein solcher Kandidat. In der Konsequenz bedeuten zusammengelegte Haltestellen eine Verlängerung der Fußwege zur und von der Haltestelle.

5.4. Keine Verlegung der Haltestellen

Verlegungen der Haltestellen bedeuten Nachteile für die Fahrgäste. In diesem Projekt ist die Haltestelle „Alter Militärring“ vorgesehen sie aus der heutige Länge am Ort nach Osten auf die Brücke über den Neuen Militärring zu verlagern. Dieses hatten Verwaltung und KVB in den 90er Jahren schon einmal vor. Der Bürgerprotest vor Ort hat dann erreicht, dass die Haltestelle in der heutigen Lage ausgebaut wurde.

5.5. Der Einsatz von Langzügen geschieht zur Kapazitätserweiterung. Daher wird eine Taktausdünnung von betroffenen Linien, auch bei den Verstärkern abgelehnt.

Begründung. In der Kosten-Nutzen-Analyse von Schlegel&Spieckermann, die seit 04.12. 2018 vorliegt, sind Einsatzkonzepte zugrunde gelegt, die bisher politisch nicht diskutiert wurden.

Mit freundlichen Grüßen

Fraktion Bündnis 90/Die Grünen
Claudia Pinl, Stephan Horn, Inge Klein
Roland Schüler, Florian Weber-Baronowski

Lothar Müller/Die Linke