

Fraktionen und Gruppen
im Rat der Stadt Köln

Köln, im Oktober 2012

Nord-Süd-Stadtbahn – südlicher Vorlaufbetrieb

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Arbeitskreis ÖPNV des Kölner VCD hat sich vor 2 ½ Jahren intensiv für eine vorgezogene Inbetriebnahme des nördlichen Abschnitts der Nord-Süd-Stadtbahn zwischen Dom/Hbf und Heumarkt eingesetzt. Ab Dezember 2012 wird dieser Vorschlag in zwei Etappen umgesetzt.

Wir haben uns hingegen sehr zurückhaltend zu einem südlichen Vorlauf geäußert und hier zunächst die Frage aufgeworfen, ob der Nutzwert die entstehenden Kosten rechtfertigt oder ob dieses Geld nicht für den öffentlichen Nahverkehr anderweitig sinnvoller eingesetzt werden kann (hierzu z.B. der Artikel in der Rheinschiene Nr. 47 Sommer 2011).

Angesichts der derzeitigen Diskussion im politischen Raum halten wir es für notwendig, uns nun zur Frage eines südlichen Vorlaufs eindeutig zu positionieren. Nach eingehender Betrachtung kommen wir zu dem Ergebnis, dass wir eine möglichst rasche Inbetriebnahme einer Linie 17 auf der Relation Rodenkirchen/Sürth - Severinstraße für **sinnvoll** und **notwendig** halten.

Folgende Argumente sind hierbei für uns ausschlaggebend:

Verstärkung des Angebots in Rodenkirchen

Wir haben in der Vergangenheit wiederholt darauf hingewiesen, dass eine Verstärkung des Stadtbahn-Angebots in Rodenkirchen erforderlich ist.

Es hat sich nun gezeigt, dass Alternativlösungen wie eine Verdichtung des Takts der Linie 16 oder einer Verlängerung der Linie 15 nicht realisierbar (Nadelöhr zentraler Tunnel) oder mit erheblichen Nachteilen verbunden sind (z.B. Verkehr von Hochflurbahnen im Niederflurnetz).

Die Einrichtung einer Linie 17 zwischen Rodenkirchen und Severinstraße mit dortigem Anschluss an Bahnen Richtung Innenstadt und Deutz/Messe stellt die **einzig** wirklich praktikable Möglichkeit dar, die Situation auf der Linie 16 nachhaltig zu entspannen.

Beitrag zur Entlastung des Stadtbahnnetzes

Wir haben in der Vergangenheit wiederholt darauf hingewiesen, dass die Schaffung zusätzlicher leistungsstarker ÖPNV-Angebote erforderlich ist, um – gerade zur Hauptverkehrszeit – das kollabierende Kölner Stadtbahnnetz zu entlasten. Den stetig steigenden Fahrgastzahlen steht nachweislich kein entsprechender Ausbau der Kapazitäten gegenüber (siehe hierzu Rheinschiene Nr.49 Sommer 2012).

Eine Linie 17 als Süd-Vorlauf würde mit dem Umstieg an der Haltestelle Severinstraße eine attraktive Verbindung zwischen dem Kölner Süden und den rechtsrheinischen Stadtteilen schaffen. Die gute Erreichbarkeit des - auch für den Fernverkehr immer bedeutenderen - Bahnhofs Deutz/Messe und der expandierenden Angebote um Messe und Lanxess-Arena (z.B. Musicals im Staatenhaus) lässt erwarten, dass durch die neue Führung neuralgische ÖPNV-Knoten wie der Hauptbahnhof entlastet werden können.

Dies würde die Leistungsfähigkeit des gesamten Kölner Stadtbahnnetzes steigern.

Von den konservativ kalkulierten 10.000 Fahrgästen für den Südvorlauf sind für uns nicht nur die 2.000 Neukunden entscheidend. Auch die 8.000 Umsteiger von anderen Linien schaffen dringend benötigten Platz für neue Fahrgäste..

Verantwortung für das Severinsviertel

Das Engagement der Menschen, die im Severinsviertel leben und arbeiten, für eine rasche Inbetriebnahme Ihrer neuen Stadtbahnstrecke beeindruckt uns. Sie hatten in erster Linie unter den sich über viele Jahre dahinschleppenden Baumaßnahmen zu leiden. Wir als Bürgerinnen und Bürger der Gesamtstadt haben eine moralische Verpflichtung, uns solidarisch zu zeigen. Die Menschen im Severinsviertel haben das Recht, eine Entschädigung in Form eines schnellstmöglichen Anschluss ihres Viertels an das Stadtbahnnetz zu erhalten.

Ein rascher Stadtbahnbetrieb hat aber nicht nur einen psychologischen Effekt. Für die Geschäftsleute im Severinsviertel verbindet sich mit einem Südvorlauf auch die Hoffnung, durch eine bessere Erreichbarkeit dringend benötigte neue Kunden aus den südlichen Stadtteilen zu gewinnen - um so ihre Existenz und die Vielfalt des Viertels zu sichern.

Es sei darüber hinaus daran erinnert, dass bei der Entscheidung für die teurere Variante einer 4 km langen Nord-Süd-U-Bahn damals allein die Erschließung des Severinsviertel als ausschlaggebendes Argument genannt wurde. Der nur halb so teure Alternativ-Vorschlag des VCD Köln (damals allein von den Grünen aufgegriffen) einer nur 1 km lange U-Bahn durch das Martinsviertel und einer anschließenden oberirdischen Führung über die ehem. Trasse der Rheinuferbahn scheiterte, weil er den Rheinauhafen und nicht die Severinstraße erschloss.

Wenn die Anbindung des Severinsviertels damals Mehrkosten von mehreren 100 Millionen Euro rechtfertigte, ist es nicht nachvollziehbar, die rasche Nutzung dieser Investition heute an einem Bruchteil der Kosten scheitern zu lassen.

Finanzielle Risiken vermeiden

Auf die laufenden Gewährleistungsfristen und die hier entstehenden Risiken bei einer aufgeschobenen Nutzung wurde in den vergangenen Wochen mehrfach hingewiesen.

Hinzu kommen jedoch Risiken durch möglicherweise sich ändernde technische Vorschriften. Es ist nicht sicher, ob bei einer späteren Inbetriebnahme ein geändertes Regelwerk

zusätzliche Nachrüstungen und damit zusätzliche Investitionen erfordern. Einen bereits laufenden Betrieb betreffen solche Änderungen in der Regel nicht.

Förderung einer effektiven Elektromobilität

Die Stadt Köln bekennt sich zur Förderung umweltfreundlicher Verkehrsträger.

Die Stadtbahn gehört zu einer der effektivsten Formen einer umweltverträglicheren Fortbewegung. An der Bereitschaft, finanzielle Mittel für zusätzliche ÖPNV-Leistung bereit zu stellen, zeigt sich auch, ob die Stadt die Energiewende ernst meint.

Hier sei daran erinnert, dass bei einer planmäßigen Inbetriebnahme der Nord-Süd-Stadtbahn ebenfalls erhebliche Betriebskostendefizite angefallen wären.

So belegen Gutachten, dass das Hauptpotenzial neuer Fahrgäste erst nach Ausbau des dritten Abschnitts über die Bonner Straße erschlossen wird. Diese Neukunden wären auch bei einer termingerechten Bedienung der ersten beiden Baustufen noch nicht erreicht und entsprechende Einnahmen noch nicht erzielt worden.

Mittel, die für den Betrieb der Nord-Süd-Stadtbahn einzuplanen waren, sollten auch tatsächlich für die dringend notwendige Verbesserung des ÖPNV in Köln verwendet werden.

Hiervon unabhängig gehen wir davon aus, dass die Stadt Köln die möglichst frühe Auszahlung von Fördermitteln und so eine Reduzierung der städtischen Zinslast anstrebt.

Wir bitten die Fraktionen und Gruppen im Rat der Stadt, die hier vorgetragenen Argumente in Ihrer Entscheidung zu berücksichtigen.

Wir erlauben uns, eine Durchschrift dieses Schreibens auch den Kölner Verkehrsbetrieben und der Presse zur Verfügung zu stellen.

Mit freundlichen Grüßen

für den Arbeitskreis ÖPNV des VCD RV Köln

Christoph Weide

Markus Meurer

Volker Kunstmann