



Köln

Neue KVB-Linie

Linie 17 fehlen noch die Fahrgäste

Erstellt 17.12.2015



Bonner Wall, Mittwoch 8.25 Uhr. Stoßzeit. Wer hektischem Treiben aus dem Weg gehen will, fährt gut mit der Linie 17. Foto: Meifert

Die Züge der neuen Linie 17 sind noch weitgehend leer. Selbst im Berufsverkehr sind zahlreiche Plätze frei - dabei sollte die neue Linie vor allem die in Stoßzeiten stark überfüllte 16 entlasten. Doch das Angebot wird kaum genutzt. Von Ingo Schmitz

Köln. Es mag der neuen Linie 17 noch ein wenig an Glück fehlen: Zur Eröffnung mit großem Bürgerfest versagte die Rolltreppe an der neuen Haltestelle Severinstraße ihren Dienst. Am Chlodwigplatz fiel ein Aufzug aus. Weil die Wendeanlage in Rodenkirchen nicht rechtzeitig die Betriebserlaubnis bekommen hat, muss die Bahn in Sürth wenden, darf bis dahin aber nicht zu jeder Zeit Fahrgäste mitnehmen. Doch an eins mangelt es auf der Linie 17 nicht: an Beinfreiheit. Auffällig an den ersten Betriebstagen ist, dass die Stadtbahnen auf der neuen Linie nur von wenigen Fahrgästen genutzt wird. Selbst zu Stoßzeiten.

Stichproben der Rundschau: Montag, erster Betriebstag, 8 Uhr. Zwölf Fahrgäste in Fahrtrichtung Severinstraße auf Höhe der Rheinuferquerung. Dienstag, zweiter Betriebstag, 20 Uhr. Selbe Stelle, selbe Richtung. Sieben Fahrgäste. Mittwoch, dritter Betriebstag, 7 Uhr. Rodenkirchen, Fahrtrichtung Innenstadt zehn Fahrgäste. Eine Stunde später, Chlodwigplatz. In der 17 Richtung Rodenkirchen sitzen sieben Fahrgäste, fünf steigen zu.

11 000 Fahrgästen pro Tag erwartet

Gudrun Meyer, als KVB-Sprecherin zuständig für die Nord-Süd-Stadtbahn und damit für die neue Linie 17, will die von der Rundschau beobachteten Fahrgastzahlen nicht kommentieren. Eigene Erhebungen liegen dem Betrieb noch nicht vor. Allerdings: Bevor die Linie 17 Fahrt aufnahm, wurden Fahrgastprognosen erstellt. Sie sind unter anderem wichtige Grundlage für die Einschätzung, ob eine neue Linie benötigt wird und ob sie sich rechnet. „Die Prognose für die Linie 17 geht von 11 000 Fahrgästen pro Tag aus“, sagt Meyer. Doch davon scheint die neue Bahn noch weit entfernt.

Der Fahrplan für einen Werktag ergibt, dass in beide Richtungen rund 200 Fahrten auf der neuen Linie unternommen werden. Von der Prognose ausgehend müssten also durchschnittlich in jeder Bahn zwischen 6 und 23 Uhr 55 Fahrgäste sitzen. Realistisch betrachtet bedeutet das, zu den späten Abendstunden dünnt das Fahrgastaufkommen stark aus. Im Berufsverkehr geht es dafür umso enger zu. Doch die Stichproben der Rundschau zeigen, weder im Berufsverkehr noch auf der Fahrt in die Südstadt zu einem Feierabendbier wird die 17 stark nachgefragt. Im Gegenteil. Die Leere ist augenfällig.



Wie eine einladende Geste wirkt die offene Tür der Linie 17 im morgendlichen Berufsverkehr. Allein, es reagieren nur wenige darauf.

Steht das im Verhältnis zu den Kosten? Schwer zu sagen, da die KVB keine Aussagen dazu macht, was die Linie 17 kostet. Die Gesamtkosten der Nord-Süd-Stadtbahn für den Bauabschnitt 1 und 2 betragen 1,15 Milliarden Euro. Bei der Linie 17 handelt es sich aber nur um eine Teilbetriebnahme, bedingt durch den Archiveinsturz am Waidmarkt. Sie fährt in einem Teilbereich des ersten Bauabschnittes: Severinstraße bis Bonner Wall. Dann biegt sie in einen Tunnel ein in Richtung Südbrücke, kommt am Fuße der Brücke wieder an die Oberfläche und biegt auf die Trasse der Linie 16 ein.

Beinfreiheit selbst zur Stoßzeit

Das ist der zweite Bauabschnitt. Ausgerechnet, welchem Teilbetrag dieser Streckenverlauf gemessen an den Gesamtkosten entspricht, wurde laut Meyer nicht. KVB-Chef Jürgen Fenske bezifferte vor

einigen Wochen die Kosten für die Teilinbetriebnahme, zu der etwa auch der Bau einer Gleiswechsellanlage gehört, auf 7,5 Millionen Euro.

Für Gudrun Meyer ist das zweitrangig. „Es ist erst einmal prima, dass dieser Abschnitt in Betrieb ist.“ Hintergrund: Rund fünf Jahre warteten die fertigen Haltestellen auf die Inbetriebnahme. Bei der KVB ging die Sorge um, dass über den langen Zeitraum hinweg die Technik durch Stillstand Schaden nimmt, die neuen Haltestellen gar vor einer Eröffnung schon wieder sanierungsbedürftig sein könnten. Dann doch lieber nur eine Teilinbetriebnahme.

Offenbar ist für viele KVB-Kunden die neue Strecke (noch) nicht attraktiv. Auf der einen Seite des Doppelgleises pendelt die 17 zwischen Severinstraße und Chlodwigplatz. Eine Distanz, von der viele Südstädter bereits bei der Eröffnung am vergangenen Wochenende sagten: „Das schaffe ich auch in zehn Minuten zu Fuß.“

Auf dem anderen Gleis pendelt die 17 nach Rodenkirchen und soll auf dieser Strecke vor allem die zu Stoßzeiten überfüllte Linie 16 entlasten. Doch die 16 fährt nach Bonn. Wollten die Pendler südlich von Rodenkirchen (30 Stationen) die 17 nutzen, müssten sie in Rodenkirchen einen Zwischenstopp zum Umsteigen einlegen. Aber wer macht das schon im morgendlichen Alltagsstress? Bisher offensichtlich nur sehr wenige.

Kommentar:

Leider wurden entlang der Linie 17, von Rodenkirchen kommend, keine zusätzlichen Parkmöglichkeiten geschaffen, um im Verbund mit den Linien 16 (bis zum Kölner Hauptbahnhof) und 15 (Kölner Ringe) ein sinnvolles P+R-Konzept anzubieten.

Die Bürgerinnen und Bürger im Kölner Süden fordern seit Jahren eine P+R-Anlage in Godorf - am Bahnhof direkt neben der A555 und der vierspurigen L150 nach Brühl (A553). Den PKW-Pendlern würde dann das Überwinden der täglichen Verkehrsstaus auf der A555 (vor der A4), das Durchfahren des Autobahnkreuzes sowie des Verteilerkreises Köln-Süd erspart. Würde die Linie 16 statt in Sürth in Godorf (eine Station weiter) wenden und auch die neue Linie 17 bis dorthin fahren, hätte man noch in diesem Jahr eine attraktive P+R-Anlage, ähnlich der in Weiden: im 5-Minuten-Takt bis zum Chlodwigplatz und alle 10 Minuten bis zum Hauptbahnhof (Linie 16) oder zur Severinstraße (Linie 17).

Auch eine Verbesserung für öffentliche Zubringer, z.B. aus Meschenich, Rondorf und Immendorf, zu den Linien 16 und 17 ist nicht geplant. Stattdessen wird dort ein Probebetrieb der Linie 192 eingeführt, der Meschenich mit dem Bahnhof Hürth-Kalscheuren montags bis freitags ca. 06:00 bis 09:00 Uhr sowie ca. 16:00 bis 21:00 Uhr dreimal pro Stunde verbindet. Der große Pferdefuß: die sehr kurze Strecke führt über zwei Tarifgebiete und die Fahrt kostet 3,80 EUR (Preisstufe 2b) statt 2,80 EUR.