



Arbeitskreis Kommunalpolitik

*Weiden
Lövenich
Junkersdorf
Widdersdorf*

17.12.2019
ProtokollAKKommunalpolitik20191209.docx
c/o Gerd Gros,
Lessingstraße 49
50858 Köln
Tel. 0160 96276169
E-Mail: nc-grosge2@netcologne.de

Protokoll der Sitzung vom 09.12.2019

Anwesend ist neben neun Mitgliedern des Ortsvereins Michael Pöttgen, MDR. Auf Basis seiner Darlegungen wurde das Folgende besprochen.

Zum ToP Verkehrspolitische Bedeutung der Ost-West-Achse

30% des ÖPNV-Verkehrs in Köln werden durch die Bahnen auf dieser Strecke erbracht. Die Kapazitätsgrenze, vor allem im Rechtsrheinischen, ist jetzt bereits erreicht. Das Nadelöhr auf dieser Strecke ist die Kapazität der Haltestelle Neumarkt. Bei dem zu erwartenden weiteren Wachstum der Stadt um 200000 Einwohner bis 2040 ist mit einem zunehmenden Bedarf an Beförderungskapazität zu rechnen. Grundsätzlich lockt nur ein leistungsfähiger ÖPNV die Autofahrer vom Auto weg, wie die Erfahrungen aus Wien zeigen. Auch in Bonn erwies sich das preisgünstige 360Tage-Ticket als nicht attraktiv.

Der steigende Bedarf an Beförderungskapazität auf der Ost-West-Achse kann nur durch die beiden von der KölnSPD vorgeschlagenen Ausbauschritte bedient werden: 1. mittelfristig der Einführung der Langzüge und 2. langfristig durch den Bau eines Tunnels unter dem Rhein bis zur Kanalstraße. Die Finanzierung dieser aufwändigen Maßnahme wird durch die deutliche Aufstockung der Bundesmittel möglich, die von 330 Mio auf 2 Mrd € erhöht und von einer Änderung der Förderrichtlinien begleitet werden. Dies macht die Förderbarkeit des Tunnelbaus möglich, was sich CDU und Grüne bei der Beschlussfassung damals nicht vorstellen konnten.

Die langfristige Ausbauperspektive wird nach dem im Rat von CDU und Grünen gefassten Beschluss einer Doppelplanung, nämlich sowohl einer ober- wie einer unterirdischen Variante verfolgt. Die von der SPD geforderte sofortige Entscheidung zugunsten der unterirdischen Variante hätte die Verdopplung der Planung vermieden und der Stadt Planungskosten von 20 Millionen € und wohl auch weitere Verzögerungen im künftigen Entscheidungsprozess erspart. Außerdem fehlt die durch die unnötige Doppelplanung gebundene Planungskapazität bei der Stadt an anderer Stelle.

Zum ToP Langzüge und Haltestellenausbau

Der Ausschreibungsbeschluss des Rates war im letzten Jahr erfolgt, die Ausschreibung läuft zurzeit und der Auftrag soll im kommenden Sommer vergeben werden. Die ersten sechs Langzüge werden wahrscheinlich im Jahr 2024 ausgeliefert und sind dann zur Fußball EM im Stadion einsatzbereit. In den **nächsten Jahren** sind dann jeweils 6 weitere Garnituren zu erwarten. Ein Langzug ist ca. 30m länger als die jetzigen Doppelgarnituren, d.h. ca. 90m.

Die Einführung der sogenannten „Schnellbusse“ wird den Stau auf der Aachener Straße verschlimmern. Sie werden sich im Parallelbetrieb zu der schnellen Linie 1 als nicht sehr attraktiv zeigen. Das Ganze ist im Wesentlichen eine taktische Maßnahme, um gegenüber der Bezirksregierung den Anschein eines Beitrags zur Luftreinhaltung zu demonstrieren. Besser wären Verstärkerfahrten der Straßenbahn bis zum Rudolfplatz mit einer Wendeweiche gewesen. Dieser SPD-Vorschlag war aber im letzten Jahr von CDU und Grünen abgelehnt worden. Aus dem gleichen taktischen Bedürfnis gegen über der Luftreinhaltforderung der Bezirksregierung rührt die Ein-

führung der Pförtnerrampe in Weiden. Das Anwachsen des umgehenden SICKerverkehrs im Norden und Süden wird dadurch natürlich ausgeblendet.

Problematisch beim vermehrten Einsatz von Bahnen ist allerdings die Knappheit sowohl an Wagons wie an Fahrern bei der KVB. Inzwischen hat die KVB die Ausbildungskapazität verdoppelt, was allerdings erst mittelfristig zu größeren Personalreserven führt.

Der Einsatz der Langzüge erfordert den Ausbau der Haltestellen. **Die entsprechende Machbarkeitsstudie liegt seit 2017 vor. Die Ausschreibung der Planung der Baumaßnahmen ist in Vorbereitung und wird in den nächsten Wochen, die Vergabe selbst wird im Sommer 2020 erfolgen.** Die Federführungen liegen für das Rechtsrheinische beim Stadtbahnamt, für die Innenstadt bei der KVB und für den Westen beim Verkehrstechnikamt.

Zum TOP Ausbauprozess P+R-Weiden West und einer Heranziehung des Erftkreises

Aus SPD-Sicht unverständlich ist es, dass der Ausbau der Kölner P+R-Plätze nacheinander statt parallel erfolgt. In Weiden ist geplant, unter der Stromtrasse einen Ausweichparkplatz für die Bauzeit einzurichten, wobei über die Inanspruchnahme der Fläche zurzeit noch mit dem privaten Eigentümer verhandelt wird. Eine Heranziehung des Erftkreises zu einer Erweiterung auf der nördlichen Bahnseite ist noch nirgends angesprochen. An anderer Stelle zeigt sich der Erftkreis allerdings als wenig bereit, sich an den Verkehrskosten der Pendler nach Köln zu beteiligen: So durfte der Takt der Linie 18 nach Hürth wegen der Mehrkosten für den Erftkreis nicht verdoppelt werden und auch gegen das von der Kölner SPD geforderte Schnellbusssystem ins Umland zeigten sich die betroffenen Kreise wenig beteiligungswillig.

Zum TOP Linie 4

Dem Gutachten aus dem Jahr 2000 lag die Idee einer besseren Erschließung der von der Firma Amand geplanten Wohnungen durch die Linie 1 zugrunde. Für die Linie 4 spricht die hohe Leistungsfähigkeit. Auch in Deutz ist bereits der U-Bahnhof für die Strecke angelegt und die Ehrenfelder BV fordert den Ausbau seit langem. Die Stadt hat aber zurzeit keine Pläne, um die Fördergelder für einen Tunnel abzurufen, der zudem durch ein Wasserschutzgebiet führen müsste. Wie leistungsfähig ein Tunnelsystem in einer Stadt sein kann, zeigt wiederum Wien, wo seit den 70er Jahren massiv das unterirdische ÖPNV-Netz ausgebaut wird. **Die entsprechenden Förderrichtlinien in NRW werden mit der in zwei Jahren zu erwartenden Änderung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes neu gefasst, sodass eine höherer Kosten-Nutzen-Faktor einer Linie 4 nach Widdersdorf zu erwarten ist,** als es im Jahre 2000 der Fall war. Damals lag dieser bei 0,5, also 0,5 Punkte unter der Förderbarkeitsschwelle von 1,0 lag.

Zum TOP 136 – Bus

Der Ratsbeschluss zum Expressbus hat die für die 136er-Linie erforderliche Kapazität der Expressbuslinie zugeschlagen. Die weiter erforderliche Erweiterung der Dürener Straße sei zwar von der Stadt beschlossen, können aber vom zuständigen Landesamt StraßenNRW wegen Kapazitätsmangel nicht geplant werden. Zum Umbau gehört auch die Verlegung des Radweges.

Gerd Gros