

Zur Zukunft der Stadtbahn und der Ost-West-Achse in Köln

(Kommentar und Position der D.-Gruppe; 20. Nov. 2018)

Ob oben oder unten, das ist hier nicht die Frage! Es geht um bald machbare Maßnahmen zu einer wirksamen Verkehrswende in Köln

Die Verkehrswende findet in Köln nicht wirksam statt; auch durch einen großen KVB-Tunnel auf der Ost-West-Achse wird sie weder wirksam noch schnell noch finanzierbar kommen. Kurzfristig ist klar: die wachsenden Fahrgastzahlen im ÖPNV machen deutliche Kapazitätserweiterungen auf Hauptstrecken der KVB dringend erforderlich. Dazu liegt der Politik derzeit ein Beschlussvorschlag der Verwaltung (mit der KVB) vor. Unser Kommentar hierzu lautet, kurz zusammengefasst:

- Die Verwaltung schlägt eine Riesenbaumaßnahme vor, die einen wesentlichen Teil der Innenstadt für mehrere Jahrzehnte belasten und enorme Personal-, Finanz- und Steuerungskräfte binden wird. Die Stadt leidet schon lange unter nicht gut laufenden Großbaumaßnahmen, die viel mehr als geplant kosten, viel länger als geplant dauern.
- Der Beratungsvorlauf vor der politischen Grundentscheidung ist unvollständig: als Bürgerbeteiligung gab es Werbetreffen, die tatsächlichen Alternativpositionen wurde nicht fair bewertet, Risiken nicht ausreichend benannt, denkbare Alternativen nicht fachlich genauso durchgeprüft wie die favorisierte Tunnellösung.
- Der sachliche Kern ist der notwendige Umbau der Ost-West-Strecke, die im Sinne einer wirksamen Verkehrswende umgestaltet werden muss, damit der ÖPNV leistungsfähiger wird und der MIV reduziert werden kann. Dies erfordert nicht einen U-Bahn-Tunnel, sondern eine Neuordnung von Zulaufverkehren und eine zweite, südlichere Ost-West-Schienenverbindung.
- Die derzeit zu hohe Zahl von Konfliktpunkten zwischen oberirdischem ÖPNV und Kfz-Verkehr ist reduzierbar, insbes. durch Herausnahme von Durchgangsverkehren aus der OW-Strecke, auf der dann auch wichtige Fußgänger- und Radfahrerflächen und Plätze für eine klima-freundliche Gestaltung frei werden.
- Die Maßnahmen dürfen nicht nur an den Betriebsstörungen der KVB orientiert sein. Sie sollen in erster Linie den Bürgern als Fahrgäste der KVB bzw. im Umweltverbund zugute kommen. Lange, komplizierte und störanfällige Umsteigebeziehungen machen die Reisezeitgewinne der Tunnelbahnen zunichte und belasten an den vorhandenen U-Bahn-Höfen schon jetzt viele Kunden und das Image der KVB.

Statt der Großbaumaßnahme OW-Tunnel sollte eine am Umweltverbund orientierte Kölner Politik folgende Zielsetzungen verfolgen und durchsetzen: die Förderung aller umweltfreundlichen Verkehrsarten, eine „Ertüchtigung“ der OW-Strecke und Verbesserung der städtebaulichen Situation durch Herausnahme von wesentlichen MIV-Anteilen, und eine neue Aufteilung des öffentlichen Raumes zugunsten von Aufenthaltsqualität, Fuß- und Radverkehr.

Das kann nur heißen: **die Verwaltung mit einer Überprüfung ihrer Planungsabwägungen und mit einer erneuten Beschlussvorlage zu beauftragen**, die die Ost-West-Stadtbahn in städtebaulich verbesserter Form oben belässt, den Kfz-Durchgangsverkehr reduziert, den

Straßenraum für Radfahrer- und fußgängerfreundliche Lösungen umwidmet, flankierende Maßnahmen an den Zulaufstrecken und zur Steigerung der Kapazität der OW-Hauptstrecke festmacht und realistische Finanzierungs- und Bauzeitenvorschläge vorlegt.

Oben bleiben heißt daher, endlich mit der Neugestaltung zu beginnen!

Kapazität für die Verkehrswende in Köln

Was ist eigentlich das verkehrstechnische Hauptproblem und wie könnte ein Lösungsweg aussehen? Es ist die **unzureichende Kapazität der Strecke zwischen Deutz und Gürtel**, insbesondere für den Abschnitt Deutzer Freiheit (Zulauf der Linie 7) bis Neumarkt (Zulauf der Linie 9). Die Ursache ist die Konzentration des ÖPNV /KVB aus Osten (Stadtbezirk 8) und Südosten (Stadtbezirk 7) sowie von Südwesten (Linien 9 und 7) auf nur einer Gleistrasse. **Um eine Lösung zu finden, muss man sich von der alleinigen Betrachtung des Korridors und seiner Kapazitätssteigerung durch bauliche Maßnahmen verabschieden und sich stattdessen auf die Betrachtung des Netzzusammenhang und der Leistungsfähigkeit der Netzknoten konzentrieren**, d.h. auf die Flexibilität und die Umsteigequalität des Gesamtsystems.

Im Folgenden benennen wir Planungsalternativen, die wir aus der Analyse der Gesamtzusammenhänge und in Kenntnis der gravierenden Auswirkungen langfristiger Großbaustellen in Köln (die die Stadt auch noch selbst betreuen muss) ableiten.

Wir schlagen als Alternative zum Großtunnel Ost-West ein Konzept mit folgenden wesentlichen Maßnahmen vor:

1. Verlängerung der Bahnen durch Langzüge auf der Linie 1 im Rahmen der geplanten „Ertüchtigung“, wie in der Ratsvorlage zur Ost-West-Achse beschrieben und soweit künftig rechtlich umsetzbar.
2. Kapazitätserhöhung und Fahrzeitgewinn durch Herausnahme querenden Kfz-Verkehrs östlich des Rudolfplatzes, vor allem an der Nord-Süd-Fahrt, sowie Ausbau der ebenerdigen Haltestellen Neumarkt und Heumarkt mit Doppelbahnsteigen je Richtung.
3. Kapazitätsgewinn durch eine neue Ost-West Verbindung an einer weiteren Stelle im KVB-Netz, z.B. durch eine neue Rheinquerung vom Entwicklungsgebiet Deutzer Hafen in die Innenstadt.

Anbindung des südöstlichen Sektors:

Die Strecke aus Porz (heute Linie 7) sollte künftig südlich von Deutzer und Severinsbrücke einen eigenen Rheinübergang mit Stadtbahn erhalten. Als Fußgänger- und Radfahrbrücke zur Anbindung des neuen Stadtteils Deutzer Hafen an die Südstadt ist hier bereits eine „leichte“ Brücke vorgesehen. Eine neue Brücke könnte dann auch, entsprechend ausgebaut, der besseren ÖV-Verbindung des Entwicklungsgebietes Deutzer Hafen mit der Altstadt-Süd bei direkter Querung des Rheins dienen.

Ein Rheinübergang als Brücke für Bahn, Fahrrad und Fußgänger läge optimal in der Verlängerung der Ringe und könnte vom Ubierring aus über die Rheinuferstraße und den Bereich Rheinauhafen errichtet werden. Wegen der nötigen Entwicklungslänge der linksrheinischen Rampe für die Straßenbahn ist auch ein Rheinübergang südlich der Rheinauhafenbebauung

mit abknickender Rampe nach Norden zum Ubierring denkbar. **Ob und wie diese Verbindung im stadtentwicklungsrelevanten Rheinkorridor zwischen Ringen und der Siegburger Straße machbar und finanzierbar wird, soll die Verwaltung in einer Machbarkeitsstudie klären.**

Die Strecke der Linie 7 von Porz-Poll könnte künftig statt zur Deutzer Brücke durch Deutz über Gotenring oder Constantinstraße geführt und mit der Strecke nach Mülheim verbunden werden. Damit würde unter Einbeziehung der geplanten Bahnstrecke nach Flittard eine durchgehende Niederflur-Verbindung auf der rechtsrheinischen Seite geschaffen, bestens mit der S-Bahn im Bahnhof Deutz/Messe und in Poll mit dem geplanten S-Bahn-Ring über die Südbrücke verknüpft.

Mit deutlich reduziertem Kfz-Verkehr neue städtebauliche Perspektive

Die MIV-Umlegungsrechnung aus dem Verkehrsmodell der Verwaltung zur abschnittsweisen autofreien Ost-West-Achse zeigt, dass der einhellige Wunsch aus der Bürgerkonsultation nach weniger Kfz-Verkehr in der Kölner Innenstadt realisierbar ist.

Querender MIV als Störung des ÖPNV wird in der Nutzen-Kosten-Analyse als Nachteil der ebenerdigen Variante gewertet. Aus unserer Sicht bedeutet Verkehrswende, das Problem mit einer eindeutigen klaren Prioritätsentscheidung pro ÖPNV zu lösen.

Durch die Herausnahme des durchgehenden Kfz-Verkehrs und der ebenerdigen Abbieger über die Gleise an der Nord-Süd-Fahrt wird weit mehr Aufenthalts- und Gestaltqualität möglich als bei unterirdischem ÖPNV und ebenerdigem Kfz-Verkehr, denn die heutige Trennwirkung ist eher dem MIV als der Straßenbahn geschuldet. Die Cäcilienstraße und Hahnenstraße könnten sich - auch auf Rasengleisen - als hochwertig gestaltete Innenstadtstraße mit neuen anliegenden Nutzungen als Bereicherung des Zentrums entwickeln.

Fernziel wäre die urban gestaltete und begrünte „Ost-West-Promenade“ von der Deutzer Freiheit bis zum Aachener Weiher. Hierzu erhoffen wir uns einen Gestaltungswettbewerb, ausgelobt von der Stadt Köln (oder ersatzweise von der Kölner Stadtgesellschaft mit ihren Fachvereinigungen).

Finanzierung

Die hier dargestellten Planungen und Maßnahmen haben Auswirkungen auf den weiteren Prozess des ÖPNV-Bedarfsplans NRW für den Horizont 2035, soweit die Stadt Köln und die Nachbarkommunen betroffen sind. Die 2016 angemeldete Investitionssumme für alle Kölner Maßnahmen beträgt etwas mehr als 1,1 Milliarden Euro. **Für die große Tunnellösung werden bereits seitens der Stadt Kosten über 1 Milliarde Euro genannt.** Bei Realisierung dieser Maßnahme könnten alle anderen Kölner Maßnahmen nur unter Zurückstellen der Bedarfe in anderen rheinischen Kommunen weiterverfolgt werden.

Würde man die für die „Ertüchtigung“ (Oben-Lösung) angesetzten 300 Mio. Euro zugrunde legen, könnten zumindest die vordringlichsten Maßnahmen im Rahmen der 2016er Anmeldungen zum ÖPNV-Bedarfsplan des Landes finanziert werden:

Ertüchtigung der O-W-Achse	300,0 Mio. €
Stadtbahnanbindung Stammheim/Flittard	70,5 Mio. €
Linksrheinische Gürtelverlängerung.	112,0 Mio. €
Stadtbahnanbindung Neubrück	31,0 Mio. €
Verlängerung Linie 7 über Zündorf hinaus	13,2 Mio. €
Summe	526,1 Mio. €

Es bliebe also ein Spielraum zur Finanzierung und Realisierung der **zusätzlich erforderlichen Maßnahmen**, so unter anderem die Streckenverbindung Poll-Deutz mit Deutz-Mülheim, Umgestaltung Südbahnhof/Barbarossaplatz, Stadtbahnverlängerungen im Süden nach Rondorf/Meschenich, im Osten über Bensberg hinaus nach Moitzfeld/Herkenrath, im Westen nach Widdersdorf.

Auch wenn das Geld keine Rolle spielen sollte - angesichts begrenzter Ingenieurs- und Verwaltungskapazitäten reduziert ein Großprojekt Ost-West-U-Bahn die Umsetzungschancen der Verkehrswende mit allen anderen genannten, gleichzeitig notwendigen Netzerweiterungen und Begleitmaßnahmen.

Im Übrigen ist darauf hinzuweisen, dass die Rechtsgrundlagen für eine Förderung der diskutierten großen Tunnellösungen durch den Bund derzeit gar nicht gegeben sind.

Die noch geltenden Regelungen in der Finanzverfassung (Art.125c GG) ermöglichen angesichts der bisher für das gesamte Bundesgebiet zur Verfügung stehenden Finanzmittel im GVFG-Bundesprogramm in Höhe von 333 Mio. € jährlich keine Förderung nach dem GVFG in dem benötigten Umfang. Eine alleinige Finanzierung durch die Stadt und das Land NRW ist wohl kaum zu erwarten.

Zwar ist in der Koalitionsvereinbarung eine Grundgesetzänderung zur Verkehrsfinanzierung verabredet, diese muss allerdings von Bundestag und Bundesrat jeweils mit Zweidrittelmehrheit beschlossen werden; über diese Mehrheit verfügt die GroKo nicht.

Erst danach, also voraussichtlich Mitte/Herbst 2019 könnte dann ein neues Gemeindesverkehrsfinanzierungsgesetz beschlossen werden, das den heutigen Anforderungen entspricht, d.h. auch der Finanzierung von Sanierungsvorhaben, kleinerer Straßenbahnvorhaben und Maßnahmen zur Stärkung des Umweltverbunds. Dazu müssen anschließend, also ab 2020 die ausführenden Förderrichtlinien und -programme auf Basis der dann zur Verfügung stehenden Finanzmittel (die nach der Koalitionsvereinbarung ab 2021 für das Bundesprogramm jährlich 1 Mrd. € betragen soll) festgelegt werden.

Resümee:

Der von uns vorgeschlagene neue Lösungsweg basiert auf einer Gesamtbetrachtung des Schienennetzes und seiner Optimierung als ÖPNV-System. Im Mittelpunkt stehen die Kapazitätserweiterung bzw. Entlastung und die oberirdische Neugestaltung der Ost-West-Achse zwischen Deutzer Freiheit und Innerem Grüngürtel. Der Vorschlag zielt auf eine integrierte Verbesserung des Gesamtsystems von KVB-Bahnen und S-Bahn in Verbindung mit der neuen Stadtentwicklung im Rhein-Korridor, zugleich auch auf eine Neuaufteilung

und Neugestaltung von Straßen-räumen und Plätzen, der Verkehrsberuhigung in betroffenen Innenstadtbereichen und der Förderung des Fußgänger- und Radverkehrs. **Der Vorschlag soll auch helfen, die öffentliche Diskussion und die politische Beratung auf die neue Basis einer deutlich erweiterten, schnellstmöglichen ÖPNV-Verbesserung zu stellen.**

Die Verwaltungsvorlage (Vorlage 3211/2018, S.13) wurde „aus fachtechnischer Sicht“ erstellt; aus der Sicht von Verkehrsingenieuren, sie wird den komplexen Stadtstrukturen, den vielfältigen Nutzerstrukturen und der notwendigen gegenseitigen Rücksichtnahme konkurrierender Nutzungen nicht gerecht. Die Nutznießer der gewaltigen Baumaßnahmen und deren Finanzierung sollen aber letztlich nicht die Bahnbetriebe, sondern die Bürgerinnen und Bürger und ihre Bewegungsfreiheit sein. die der Anlieger durch jahrzehntelanges Planen und Bauen hat Grenzen, die Leidensfähigkeit der Stadt durch Großbaumaßnahmen sollte nicht überschätzt werden!

Wir halten es deshalb für unabweislich, dass die Verwaltung sich mit den Gesamtzusammenhängen und mit den sozio-ökonomischen Auswirkungen ihrer Vorschläge und vor allem der unterbewerteten oberirdischen Alternativen auseinandersetzt und danach der Politik neue Beschlussvorschläge zuleitet.

Gez. Für die D-Gruppe: Dr. Jörg Forssmann, Gertrude Helm, Dr. Utz Ingo Küpper, Roland Schüler und Jörg Thiemann-Linden

Köln, am 20.11.2018

*Kontakt: Utz Ingo Küpper Tel. 42 20 33
Roland Schüler Tel 952 19 45*