

Beantwortung einer Anfrage nach § 4 der Geschäftsordnung

öffentlicher Teil

Gremium	Datum
Verkehrsausschuss	02.12.2014

Anfrage der AfD-Fraktion im Rat der Stadt Köln zur Anbindung des Kölner Westens an das Stadtbahnnetz, AN/1431/2014, Sitzung des Verkehrsausschusses am 28.10.2014

In ihrer Anfrage bittet die AfD-Fraktion um Beantwortung folgender Fragen:

Einleitungsfrage: Welche Planungen bestehen seitens der Stadt Köln hinsichtlich des weiteren Ausbaus des Nahverkehrs in den westlichen Stadtgebieten Lövenich und Widdersdorf?

Antwort der Verwaltung: Widdersdorf-Süd ist ein typisches Beispiel für eine Siedlungserweiterung zwischen den bestehenden Achsen des schienengebundenen Nahverkehrs. Folglich musste dieser Siedlungsbereich zunächst über zusätzliche bzw. erweiterte Buslinien an die nächstgelegenen Haltepunkte des Schienenverkehrs angebunden werden; eine direkte Anbindung an das Stadtbahnnetz erfordert hingegen sehr hohe Investitionen, die auch unter Einbeziehung von Landesfördermitteln allenfalls mittel- bis langfristig realisierbar sind.

Zur ÖPNV-Erschließung des Neubaugebietes Widdersdorf-Süd wurde bereits im Jahre 2009 die Buslinie 149 eingerichtet; die Fahrzeit von Widdersdorf „in die Stadt“ beträgt rund 30 Minuten (bis Dom/Hbf mit Umstieg in die S12 bzw. S13 am Bf Lövenich; bis Neumarkt mit Umstieg in die Linie 3 oder 4 in Bocklemünd) und stellt damit bezogen auf die periphere Lage des Stadtteils ein durchaus attraktives Angebot dar.

Weiterhin ist Widdersdorf durch die Buslinien 145 und 962 erschlossen. Fahrplankontakt und Linienführung orientieren sich an der Nachfrage und werden im Rahmen turnusmäßiger Überprüfungen der städtischen Bus-Teilnetze gegebenenfalls angepasst.

Ferner gibt es seitens der Verwaltung Vorüberlegungen zur Kapazitätserweiterung des P&R-Parkplatzes Weiden-West und zur Einrichtung eines Haltepunkts Bocklemünd an der Bahnstrecke Köln-Mönchengladbach mit dem Ziel, diese Projekte für die vom Zweckverband Nahverkehr Rheinland (NVR) betreuten Förderprogramme des Landes anzumelden. Eine kurzfristige Realisierung beider Projekte kann angesichts noch erforderlicher bautechnischer Konkretisierungen und bereits für Jahre ausgeschöpfter Kontingente der für den ÖPNV bereitgestellten Fördermittel jedoch nicht in Aussicht gestellt werden.

Frage 1: Seit der - im Jahre 2007 durchgeführten - Verkehrsuntersuchung haben sich die Rahmenbedingungen geändert, sodass die ursprünglich prognostizierten Fahrgastzahlen nicht mehr gültig sind. Ist ein neues Verkehrsgutachten vorgesehen, falls ja, bis zu welchem Zeitpunkt und welche Kosten werden hierdurch verursacht?

Antwort der Verwaltung: Die für Widdersdorf angefertigten Verkehrsgutachten hatten selbstverständlich die Bewältigung des prognostizierten Verkehrsaufkommens nach Realisierung aller Baustufen zum Inhalt und sind insofern zum jetzigen Zeitpunkt aus Sicht der Verwaltung nicht aktualisierungsbedürftig.

Frage 2: Gibt es Planungen hinsichtlich der Fortführung der Linie 1 oder anderer Linien? Falls ja, welche Ausbaustände sind bis zu welchen Zeitpunkten und zu welchen Kosten vorgesehen? Falls nein, warum nicht bzw. was sind vorgesehene Alternativen?

Antwort der Verwaltung: Im Jahre 2001 hat der Stadtentwicklungsausschuss beschlossen, sowohl eine Trasse von der Linie 1 aus Weiden, wie auch von der Linie 4 aus Bocklemünd kommend freizuhalten. Beide Anbindungen erfordern hohe Investitionen, da in einem Fall die Schnellbahnstrecke Köln-Aachen zu unterqueren ist, in dem anderen Fall die Bahnstrecke Köln-Mönchengladbach sowie die Bundesautobahn 1 zu queren sind.

Alle Stadtbahnerweiterungen hängen jedoch von der Verfügbarkeit von Fördermitteln ab; zurzeit ist durch die Befristung des GVFG auf 2019 noch nicht absehbar, welche Maßnahmen zukünftig umsetzbar sind. Unter diesen Rahmenbedingungen ist hier auf absehbare Zeit nicht mit einer Landesförderung zu rechnen, die Grundlage für die Finanzierung des Projektes wäre. Diese Problematik ist auch in „Köln mobil 2025“ auf Seite 25 thematisiert.

Frage 3: Gibt es Planungen, den bis zum Ortsrand von Widdersdorf reichenden Rückstau durch den Bahnübergang am Freimersdorfer Weg zu vermeiden und wenn ja, welche?

Antwort der Verwaltung: Nein, hierzu sind der Stadtverwaltung derzeit keine konkreten Ausbauplanungen seitens der Deutschen Bahn oder des Zweckverbands Nahverkehr Rheinland (NVR) bekannt. Ein planfreier Ausbau des Bahnübergangs (Über- oder Unterführung) ist allenfalls im Rahmen des Streckenausbaus für eine S-Bahn-Verbindung nach Mönchengladbach denkbar, die im Zielnetz 2020ff für den künftigen Nahverkehrsplan des NVR aufgeführt ist.

Frage 4: Wie soll das vorgestellte Konzept „Köln mobil 2025/ Leitziele der Mobilität in Köln“ - mit dem Ziel den sogenannten MIV bis zum Jahr 2025 auf 33% zu reduzieren – erreicht werden, insbesondere mit Blick auf die großen Baugebiete an der Peripherie der Stadt Köln, z.B. in Widdersdorf, Rondorf, Meschenich?

Antwort der Verwaltung: In dem Strategiepapier „Köln mobil 2025/ Leitziele der Mobilität in Köln“ sind zunächst Leitziele für die Mobilität in den kommenden Jahren definiert. Diese sehen vor, den Anteil der Mobilität im Umweltverbund stadtweit deutlich zu stärken. Die hierzu erforderlichen Einzelmaßnahmen werden in 2015ff. im Dialog mit allen Verkehrsdienstleistern, den zuständigen Fachdienststellen und den Kölner Bürgern im Stadtentwicklungskonzept Mobilität und Verkehr entwickelt bzw. konkretisiert. In diesem Zusammenhang werden selbstverständlich auch mögliche Maßnahmen für alle peripher liegenden Stadtteile Kölns geprüft.

Frage 5: Ist es richtig, dass die Stadt Köln nur noch dort Baugebiete ausweisen wird, wo eine Erschließung durch Nahverkehr besteht bzw. vorgesehen ist? Was bedeutet dies konkret, welchen Umfang soll ein entsprechendes Nahverkehrsangebot in welchem Zeitraum haben?

Antwort der Verwaltung: Das Strategiepapier „Köln mobil 2025“ enthält einen entsprechenden Grundsatz und gibt damit vor, dass sich die Suche nach weiteren Siedlungsflächen vorrangig auf bereits durch den ÖPNV erschlossene Flächen konzentrieren soll. Angesichts des hohen Bedarfs an Neubauf lächen und weitgehender Restriktionen der Flächenverfügbarkeit im Stadtgebiet kann jedoch noch nicht abschließend beurteilt werden, ob sich dieser Grundsatz in jedem Einzelfall befolgen lässt. Zur geplanten zukünftigen Ausgestaltung des Nahverkehrsangebots auf Kölner Stadtgebiet wird der 3. Nahverkehrsplan (NVP) der Stadt Köln, den die Verwaltung beauftragt hat, konkrete Aussagen enthalten. Der NVP soll in der 1. Hälfte des Jahres 2015 in den Verkehrsausschuss eingebracht werden.