

An:

Frau Bezirksbürgermeisterin
Cornelia Weitekamp
Frau Oberbürgermeisterin
Henriette Reker

**Bezirksvertretung
Lindenthal**

Fraktion Bündnis 90/Die
Grünen
Lothar Müller/Die Linke
Gerd Kaspar/FDP

Köln, 12. April 2021

Antrag Machbarkeitsstudie für eine dritte Tangentialverbindung – die neue 14

Sehr geehrte Frau Bezirksbürgermeisterin,
sehr geehrte Frau Oberbürgermeisterin,

wir bitten Sie, folgenden Antrag auf die Tagesordnung der nächsten Sitzung der Bezirksvertretung Lindenthal am 26.04.2021 zu setzen:

Die Bezirksvertretung Lindenthal regt an, der zuständige Ausschuss möchte die Verwaltung beauftragen, eine Machbarkeitsstudie für eine oberirdisch geführte Straßenbahnlinie im Niederflursystem zu vergeben.

Die zu betrachtende Linienführung soll den Abschnitt von der Zülpicher Straße / Universität (Linie 9) über Weißhausstraße, Pohligstraße, Vorgebirgstor und Bischofsweg auch die Anbindung der Parkstadt Süd umfassen. Im Bereich der Parkstadt Süd sind Alternativverläufe innerhalb der Parkstadt Süd oder auf der Marktstraße und Schönhauser Straße bis zum Rheinufer zu betrachten.

Ein zweiter Prüfabschnitt soll mögliche Trassenverlängerungen nach Westen z.B. über die Innere Kanalstr. (etwa bis zur Niehler Straße) umfassen.

In einem weiteren Prüfabschnitt soll auch ein Brückenschlag in den rechtsrheinischen OT Poll mit Straßenbahn, Rad – und Fußwegen, geprüft werden.

Dieser Antrag wird gleichlautend in der Bezirksvertretung Rodenkirchen gestellt

gez. Lara Schneider gez. Lothar Müller gez. Gerd Kaspar
Fraktion BÜNDNIS 90/
DIE GRÜNEN Die Linke FDP

Begründung:

Eine Machbarkeitsstudie für eine dritte Tangentialverbindung – die neue 14!

Durch die Realisierung einer neuen Ost-West Ringbahn (Linie 14), würde die heutige Universität mit dem zukünftigen „Quartier Bildungslandschaft“ in der Parkstadt Süd (u.a. mit Wohnraum für Studierende, Platz für Kreativwirtschaft oder auch Teilen der TU) angebunden. Darüber hinaus wäre mit der im Nahverkehrsplan des NVR 2030+ vorgesehene S-Bahn Haltestelle Weißhausstraße (und evtl. mit dem Bonner Wall) eine hervorragende Anbindung an den Regionalverkehr eröffnet.

Über die Fortführung von der Zülpicher Straße zur Aachener Straße (Linie 1) und bis Niehl (Niehler Straße) würde eine echte Entlastungslinie mit neuen innerkommunalen Verknüpfungsmöglichkeiten entstehen.

Daran anschließen könnte hier in einem weiteren Bauabschnitt im Rahmen einer Machbarkeitsstudie „ein Brückenschlag oder eine Tunnellösung“ geprüft werden. Dieser „Brückenschlag“ auf die Deutzer Seite könnte sowohl parallel zur Südbrücke, erfolgen oder der ggf. in Höhe der Schönhauser Straße. Zumindest sollte bereits jetzt ein Korridor freigehalten werden, für einen möglichen zukünftigen „Brückenschlag /Tunnel“.

Eine Ausführung im Niederflursystem ist (im Vergleich zu einem Hochflursystem) kostengünstiger, schneller umsetzbar und nicht zuletzt barrierefreier. Bei einer Ausführung der Linie 14 im Niederflursystem, bestünde der Vorteil einer zukünftigen Anbindungsmöglichkeit an das rechtsrheinische Netz der Linie 7.

In Ost-West Richtung gäbe es in dem Bereich damit drei „Ringbahnen“ - 15 Ring, 14 auf der Universitätsstr. bis Parkstadt Süd sowie die 13 (Gürtelbahn).

In Nord-Süd Richtung bestünden in dem hier betrachteten Bereich die Linien 1 (und 7), 9, 18, 5, 16 und in Zukunft auch die „neue Linie 17“ in den rechtsrheinischen Rhein-Sieg Kreis sowie bis Bonn.

Durch einen weiteren Ausbau der schienengebundenen Netzstruktur und eine damit einhergehende Verdichtung, schafft Köln eine hervorragende Alternative zum MIV, um die Klimaziele der Stadt zu erreichen.

Um in Köln bis 2035 Klimaneutralität zu erreichen, ist die Implementierung einer neuen Tangentialverbindung ein wichtiger Baustein.