

Herrn
Bezirksbürgermeister
Manfred Giesen

Frau
Oberbürgermeisterin
Henriette Reker

Eingang beim Bezirksbürgermeister:

AN/0843/2021

Antrag gem. § 3 der Geschäftsordnung des Rates

Gremium	Datum der Sitzung
Bezirksvertretung 2 (Rodenkirchen)	03.05.2021

Antrag Machbarkeitsstudie der Gürtelbahnverlängerung – Stadtbahnlinie 13

Sehr geehrte Frau Oberbürgermeisterin,

Sehr geehrter Herr Bezirksbürgermeister,

wir bitten Sie, folgenden Antrag auf die Tagesordnung der nächsten Sitzung der Bezirksvertretung Rodenkirchen am 03.05.2021 zu setzen:

Die Bezirksvertretung fordert die Verwaltung auf, die Machbarkeit einer oberirdischen Gürtelbahnverlängerung (Stadtbahnlinie 13) von der jetzigen Endhaltestelle Sülzgürtel über den Klettenberggürtel, den Zollstockgürtel etc. bis zum Rheinufer zu prüfen, um die Grundlage für eine schnelle Realisierung zu schaffen sowie die Anbindung der Ortsteile Zollstock, Raderberg, Raderthal, Bayenthal und Marienburg sicherzustellen. Die Prüfung soll mit der Maßgabe des möglichst vollständigen Erhalts der vorhandenen Baumstruktur / Alleestruktur insbesondere in Klettenberg und Bayenthal, sowie unter Berücksichtigung der dauerhaften Sicherstellung des der Nahversorgung dienenden Klettenberger Marktes erfolgen.

Die Prüfung soll dabei die vollständige oberirdische Streckenführung für den vorgesehenen Streckenabschnitt umfassen sowie die Alternative einer Tunnelverbindung zwischen Sülzgürtel und Zollstockgürtel.

Dieser Antrag ist den zuständigen Ausschüssen des Rates zur nächsten Sitzung zur Beschlussfassung vorzulegen.

Dieser Antrag wird gleichlautend - ohne die alternative Tunnelstreckenführung - in der Bezirksvertretung Lindenthal gestellt.

Begründung:

Die zügige und konsequente Verlängerung der Linie 13 ist einer der großen fehlenden Bausteine im schienengebundenen ÖPNV. Im gesamten Linksrheinischen existiert derzeit mit der Linie 15 nur eine durchgehende Tangentialverbindung. Während mit den Linien 1, 3, 4, 5, 7, 9, 16 und 17/ 18 ein guter Ausgangspunkt für ein radiales Netz besteht, ist die Ausgangslage im Tangentialverkehr noch völlig unzureichend.

Mit einem weiteren „Gürtel“-Ausbau der Linie 13, lässt sich diese mit den Linien 12, 5 und 16 / 17 verbinden und somit eine deutlich verbesserte Netzstruktur generieren, die nicht nur zu einer Kapazitätserweiterung führt, sondern auch zusätzliche Potenziale für die Generierung neuer Fahrgäste schafft. Soweit die S-Bahnhaltestelle Klettenberggürtel, wie im NVR Verkehrsplan 2030 + vorgesehen, realisiert wird, könnte eine deutliche Entlastung der weiter nördlich gelegenen Haltestellen Südbahnhof und Hauptbahnhof erfolgen und eine schnellere Anbindung der angrenzenden Stadtteile an den Regionalverkehr erfolgen, was wiederum weitere Verdrängungseffekte des MIV zur Folge haben wird.

Eine oberirdische plane Realisierung ist deutlich schneller und preisgünstiger, als jede Tunnelvariante, (so kostet 1 km Tunnel ca. das 10 bis 20-fache einer oberirdischen Führung). Durch eine Verlängerung entlang des Gürtels, werden alle am Gürtel liegenden Ortsteile an das schienengebundene ÖPNV Netz angebunden.

Auch wenn die Tunnellösung im Bereich des Klettenberggürtels kritisch gesehen wird, soll diese Variante gleichwohl in die Prüfung eingeschlossen werden, um zu ermitteln, ob auf diese Weise der Schutz der Baumstruktur im Bereich des Klettenberggürtels besser zu erreichen ist, nur so der Fortbestand des Wochenmarktes Klettenberg sichergestellt werden kann sowie, welche Auswirkungen sich auf den Kostennutzenfaktor ergeben.

Die Prüfung soll die verschiedenen Führungsvarianten im Streckenverlauf auf der Fahrbahn / Verkehrsflächen und Haltestellenoptionen untersuchen. Ebenso sind die Auswirkungen der Führungsalternativen (ober-/ unterirdisch) auf die Knotenpunkte zu der Linie 18 / B 265 und der möglichen S-Bahnhaltestelle Klettenberggürtel zu betrachten.

Die Fortführung der Gürtelbahn bis zum Rheinufer und der Verknüpfung mit der Linie 5 (Nord-Süd-Bahn), war ein maßgebliches Kriterium für die Wirtschaftlichkeit des Baus der Nord-Süd-U-Bahn.

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. Zur Erreichung der Klimaneutralität in Köln bis 2035, ist die Fortführung der Linie 13 ein wichtiger Baustein.

gez. Dr. Traude Castor-Cursiefen

gez. Bodo Schmitt