

## Bündnisvereinbarung für den Kölner Stadtrat Es bleibt abzuwarten...

### Eine kritische Betrachtung der nach monatelangen Verhandlungen im März beschlossenen Vereinbarung zwischen Bündnis 90/Die Grünen, CDU und Volt

Ein grundlegendes Problem der Vereinbarung liegt in der Gliederung: Jeder Bereich erhält ein eigenes Kapitel. Sport hat eins, Grünflächen hat eins, Digitalisierung hat eins, Stadtentwicklung hat eins und so weiter. Doch Klimaschutz und Verkehrswende müssen ganzheitlich gedacht und beschrieben werden. Sonst fehlen wichtige Zusammenhänge oder diese sind nur indirekt zu erfassen.

#### Stadtentwicklung

Im Kapitel „Stadtentwicklung, Liegenschaften & Bauen“ finden sich zum Beispiel wichtige Aussagen zu Zielen. Nur indirekt vorhanden sind aber Aussagen zu Klima und Mobilität. Der Autor hat sie aus Sicht der Verkehrswende für zwei Stellen beispielhaft **in fett** angefügt

- „Lebendige, gemischte Veedel“, **damit die Nahmobilität gestärkt wird,**
- „und eine Anpassung der Stadtplanung, um das Ziel der Klimaneutralität zu erreichen.“ **Zu jeder Stadtplanung gehört der Vorrang für den umweltgerechten Verkehr.**

Bei den Maßnahmen fehlen konkrete Punkte bis auf die Überdeckung der Autobahn A 57 in Ehrenfeld, um ein neues gemischtes Quartier zu entwickeln. Wie schön wäre hier der Satz: „Um verträgliches Wohnen zu entwickeln, werden autoverlärmtete Straßen überbaut oder vom Autolärm reduziert.“

Im Abschnitt „Öffentlicher Raum und Urbanität“ wird viel von Aufwertung und Attraktivierung gesprochen. Dies kann eine gestalterische Frage sein, Aufenthaltsqualität hängt aber auch sehr stark vom Raum ab, den Pkw und Lkw einnehmen – Stichworte dazu: Parkplätze, Lärm, Gestank und Gestaltung. Hier liegt der Schlüssel für viele kurzfristig mögliche Verbesserungen. Im Papier sind bei

den Beispielen leider nur langfristige Maßnahmen aufgeführt: Tieferlegung der Nord-Süd-Fahrt, um einen öffentlichen Raum vor der Oper zu schaffen, oder ein möglicher Stadtbahntunnel am Barbarosaplatz, um dem Platz eine Gestaltung zu geben.

Für Nahmobilität, Barrierefreiheit und Aufenthaltsqualität äußerst wichtig ist der Satz: „Es wird eine Neuordnung der Abstellmöglichkeiten von E-Scootern und Leihrädern erarbeitet.“ Hier ist eine stärker ordnende Hand notwendig, um die Behinderungen durch die auf Bürgersteigen und Radwegen herumstehenden und -liegenden E-Scooter zu beseitigen.

Für das Abstellen von Fahrrädern findet sich ein innovativer Ansatz: „In städtischen Parkhäusern und Immobilien der Stadt in der Innenstadt werden eingangsnah Bereiche identifiziert, die zu Fahrradgaragen umgestaltet werden.“ Warum aber wurde dieser Ansatz auf die Innenstadt begrenzt? Auch in einigen Viertel wäre dies sinnvoll und möglich.

Ein zentraler politischer Streitpunkt findet sich richtigerweise auch im Kapitel „Stadtentwicklung“: die Ost-West-Achse. Es geht schließlich und ausschließlich um die Gestaltung des öffentlichen Raums und nicht um die Frage der Leistungsfähigkeit des ÖPNVs. Den öffentlichen Raum zwischen Rhein und Ring zu verbessern, war auch das Ziel von Volt. Doch der Weg dahin war und ist umstritten. Ob mit oder ohne U-Bahn-Tunnel die gesteckten Ziele zu erreichen sind, bleibt weiterhin offen. Die vereinbarten kostenträchtigen Studien werden durchgezogen. Dabei verschwendet die Verkehrsdezernentin Frau Blome Millionen für eine Kommunikationsagentur, um „Störfeuer“ zu vermeiden, und bindet die Bündnispartner vertraglich ohne Kündigungsmöglichkeit für 42 Monate an die so ausgewählte Agentur.

#### Mobilität

Insgesamt acht Seiten stehen unter der Überschrift „Mobilität“. Hier finden sich

viele sehr gute Maßnahmen, doch allein es fehlt der Glaube an die Umsetzung. Die Politik kann noch so viele Beschlüsse fassen, wenn Teile der Verwaltung diese nicht akzeptieren, wird nichts passieren. Das Problem beginnt an der Spitze der Dezernate und setzt sich über Amts- und Abteilungsleitungen bis hin zu einzelnen Mitarbeitenden fort. Zudem war der größte Anbieter Kölns für den Öffentlichen Personennahverkehr, die KVB, bislang ebenfalls nicht sonderlich an einer Verkehrswende interessiert, bremste diese vielmehr eher aus. Stehen diese Menschen, Organisationen und Behörden hinter den Aussagen im Bündnispapier? Sehen sie die Notwendigkeit einer sofortigen Verkehrs- und Klimawende ein? Übernehmen sie die Aussagen und setzen sie die beschlossenen Maßnahmen konsequent um oder blockieren sie weiter? Helfen da die Vereinbarungen zur „Optimierung der Geschäftsverteilung der Dezernate“?

Nach fast 50 Jahren Erfahrung mit Kölner Verkehrspolitik schöpfe ich da keine Hoffnung. Auch wenn die zukünftigen Dezernent:innen für Klima und Verkehr sich hinter diese Ziele und Aufgaben stellen, werden sie am gelebten Alltag von Teilen der Verwaltung scheitern. So zeigte die vom Brücken- und U-Bahn-Amt zu verantwortende Ausschreibung einer Machbarkeitsstudie für mehrere U-Bahnen in Zollstock im Dezember 2020 noch nichts vom Geist der Bündnisvereinbarung (siehe dazu die letzte RHEINSCHIENE extra).

Es ist sehr ambitioniert, feste Zahlen zu nennen: 25.000 neue Fahrradabstellmöglichkeiten bis 2025 – somit ab 2021 jährlich 6.250. Oder pro Jahr 50 Kilometer neue Radwege und die Anbindung des

### Themen dieser Ausgabe

- Anmerkungen zur Bündnisvereinbarung im Kölner Rat
- Machbarkeitsstudie Oberbergische Bahn

Umlands mit regionalen Radschnellwegen. Freuen wir uns, wenn diese Zahlen zumindest annähernd erreicht werden.

## Streitpunkte bleiben offen

Nicht in allen Punkten konnte Übereinstimmung erzielt werden. So wird die Ost-West-U-Bahn in einer Studie weiter verfolgt und werden so Ressourcen gebunden. Auch werden aktuelle Autobahnplanungen überhaupt nicht thematisiert und zwar der beiderseitige Ausbau auf vier Fahrspuren zwischen Köln-Süd und Köln-Gremberg mit der Verdoppelung der Rodenkirchener Brücke sowie vergleichbare Planungen im Kölner Norden. Auch zur Autobahn-Rheinspange südlich von Köln wird lediglich der Unterschied zwischen CDU und Grünen festgeschrieben.

Beim Flugverkehr konnte noch nicht einmal Einvernehmen zum nächtlichen Passagierflugverkehr und den vielen Urlaubsfliegern erreicht werden. So kann weiterhin die deutsche Nationalmannschaft in Köln nachts um 4:00 Uhr aus Rumänien landen, um nach Duisburg zu kommen. Denn der Flughafen Düsseldorf hat ein striktes Nachtflugverbot. Hier haben Grüne und CDU in den Umlandgemeinden deutlichere Aussagen vereinbart.

Die Unterstützung des globalen Welt Handels mit Nachtflügen kann nicht im Sinne des Klimaschutzes, der Nachhaltigkeit und der Verkehrswende sein. Doch auch hier wird auf die unterschiedlichen Positionen von CDU und Grünen verwiesen und auf Maßnahmen verzichtet.

Auch wenn die Stadt Köln nicht alleine über ein Nachtflugverbot entscheiden kann, so kann sie doch zusammen mit der Region Druck gegenüber Land und Bund für ein solches ausüben. Dies setzt allerdings einen entsprechenden Willen dazu voraus.

## Logistikverkehr

Überhaupt wird der Logistikverkehr sehr schwach behandelt. Dabei sind Frachtflüge sowie Liefer- und andere Wirtschaftsverkehre wesentliche Stellschrauben für Klima- und Umweltschutz, die Verkehrswende, die Verkehrssicherheit sowie die Gestaltung von Straßen und Plätzen und eine nachhaltige regionale Versorgung.

Die Handschrift der wirtschaftsfreundlichen CDU findet sich in vielen Punkten, etwa in den Sätzen: „Für den MIV wird ein neues Grundnetz von Straßen für den Liefer-, Wirtschaftsverkehr (...) formuliert“



*Umstrittene Projekte wie der Stadbtunnel auf der Ost-West-Achse (im Bild die Hahnenstraße) werden in der Bündnisvereinbarung ausgeklammert.*

und „Die Erreichbarkeit der Innenstadt für (...) Handwerkerinnen und Handwerker, Lieferverkehre (...) bleibt erhalten“. Die Herausforderung eines umwelt- und klimagerechten Logistikverkehrs wird durch Festschreibung des Status Quo im Kapitel „Motorisierter Individualverkehr“ umgangen. Allein im Kapitel „Öffentlicher Personennahverkehr“ findet sich eine sehr beschränkte Aussage: „Wir prüfen die Umsetzung alternativer Logistikkonzepte für die sogenannte ‚letzte Meile‘.“ Warum nur die letzte Meile?

Auch der schienengebundene Güterverkehr innerhalb Kölns soll nach dem Vorbild von Wien oder Leipzig geprüft werden. Die Stadt Köln hat mit dem stadteigenen Konzern HäfenGüterKöln (HGK) eigentlich einen regionalen Dienstleister für diese Art Verkehr. Doch die Geschäftspolitik der HGK bestand im Abbau des Schienengüterverkehrs. Die wenigen verbleibenden Transporte (Klüttenbahn) laufen auch bald aus.

Die HGK müsste regional und lokal neu aufgestellt werden. Dazu fehlt aber eine Vereinbarung im Papier.

## Neues bei der Straßenbahn?

Die alten Planungen einer Verlängerung der linksrheinischen Linie 13 nach Zollstock (seit 1972) und die Stadtbahn auf der Frankfurter Straße (seit 1989) werden wieder aufgeführt. Ob sie diesmal realisiert werden?

Als wirklich neues Vorhaben ist der vom VCD geforderte Ausbau des Gleisdreiecks

Poststraße aufgenommen worden. Neu sind auch zwei neue Rheinquerungen in Poll und Niehl, für die Trassen freigehalten werden sollen.

Die von den Bezirken Lindenthal, Ehrenfeld und Nippes politisch beschlossene Machbarkeitsstudie zur Straßenbahn auf der Klüttenbahn wird im Bündnispapier zu „Ansätze“ herabgestuft.

Viele seit Jahren von der Bevölkerung und dem VCD geforderte Straßenbahnen haben keine Aufnahme in das Papier gefunden. Einige Beispiele: Parkstadt-Süd, Innere Kanalstraße, Anbindung Deutzer Bahnhof, Straßenbahnen nach Neu-Brück sowie Esch, Pesch und Auweiler.

## Köln und die Region

Ein Interesse der Bündnispartner an einer Stärkung des regionalen ÖPNVs ist im Papier fast nicht zu erkennen. Beim Wasserbus werden Leverkusen und der Rhein-Sieg-Kreis erwähnt. Doch auch beim Regionalverkehr können Bus und Straßenbahn für die Verkehrswende wichtig sein. Dies drücken auch die aktuellen Beschlüsse der Bezirke zur Verlängerung der Linie 234 zum Bahnhof Mülheim und der Linie 146 nach Hürth-Gleuel sowie zur Taktverbesserung der Linie 250 aus. Die Stadtbahnlinie 16 sollte auf Dreifachtraktion vorbereitet sein, um nach Öffnung der Nord-Süd-U-Bahn den Fahrgästen sowohl aus Köln als auch aus dem Umland genügend Platz zu bieten. Zudem müssen die Tarifsprünge zwischen Stadt Köln und Umland dringend verändert werden. Ein anzupackendes Kapitel sind die Betriebskosten zwischen den Gemeinden. Diese Lasten müssen neu verteilt werden.

## Fazit

Ist das Bündnispapier nun der Sprung zu einer Verkehrswende und damit auch ein Beitrag zum Klimaschutz? Im kleinen schon, der große Sprung nach vorne, der alleine der aktuellen Herausforderung gerecht würde, ist der Vertrag nicht. Die CDU verbleibt beim Bewahren des Wirtschafts-, Auto- und Flugverkehrs und vergisst dabei die Bewahrung der Schöpfung, Volt schwankt zwischen neuen piffigen Ideen auf den Plakaten und der Realität und Bündnis 90/Die Grünen bekommen in Ansätzen das, was sie seit 1984 – beim Einzug in der Kölner Rat – schon gefordert haben. Ob dies bis zum Jahr 2025 ausreicht, wird sich zeigen.

Roland Schüler



# Oberbergische Bahn I

## Machbarkeitsstudie veröffentlicht

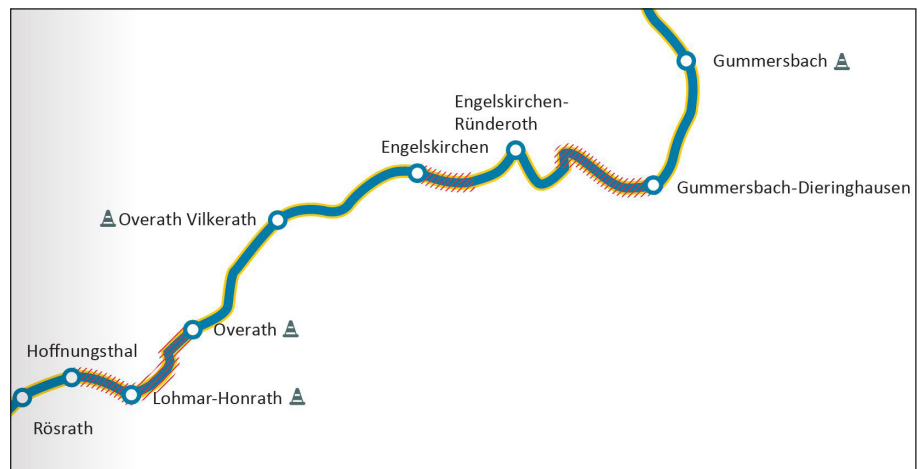
Für die weiteren Planungen zu einer neuen Oberbergischen Bahn werden zwei Varianten weiter untersucht.

Am 19. März 2021 wurde im Rahmen einer Online-Veranstaltung eine vom NVR in Auftrag gegebene Machbarkeitsstudie zur Umwandlung der Regionalbahn RB 25 (Köln-Hansaring – Overath – Gummersbach – Meinerzhagen – Lüdenscheid) in eine S-Bahn vorgestellt.

Die Machbarkeitsstudie ist bisher nicht veröffentlicht, nur ihr Ergebnis. Danach soll die Oberbergische Bahn zum Großteil in eine S-Bahn-Linie umgewandelt werden. Dabei werden künftig zwei Planfälle weiter verfolgt:

- Der Planfall 6a sieht einen 20-Minuten-S-Bahn-Takt bis Gummersbach sowie einen stündlichen Regionalbahn-Pendelbetrieb zwischen Gummersbach und Lüdenscheid vor.
- Beim Planfall 6d würden zwei S-Bahn-Verbindungen pro Stunde bis Marienheide verlängert.

Außerdem soll die S-Bahn nicht mehr in Köln-Hansaring beginnen und enden, sondern über die Kölner Westspange bis Kall in der Eifel geführt werden, so dass zwischen Kall und Gummersbach ein 20-Minuten-Takt entsteht. Voraussetzungen dafür sind die Elektrifizierung der Strecke von Kall bis Hürth-Kalscheuren sowie von Köln-Frankfurter Straße bis Gummersbach (6a) oder Marienheide (6d), der Ausbau der S-Bahn-Stammstrecke und der Westspange in Köln sowie diverse Ausbauten zwischen Köln-Frankfurter Straße und Gummersbach.



Abschnitt zwischen Rösraath und Gummersbach der neuen Oberbergischen Bahn. Die schraffierten Strecken sollen zweigleisig werden. Quelle: NVR

Der Ausbaubedarf zwischen Frankfurter Straße und Dieringhausen ist für beide Planfälle identisch. Für 6a ist der Bahnsteig in Gummersbach zu verlängern, bei 6d sind der Neubau je eines Wendegleises in Gummersbach und in Marienheide sowie der Ausbau des Bahnhofs Marienheide erforderlich.

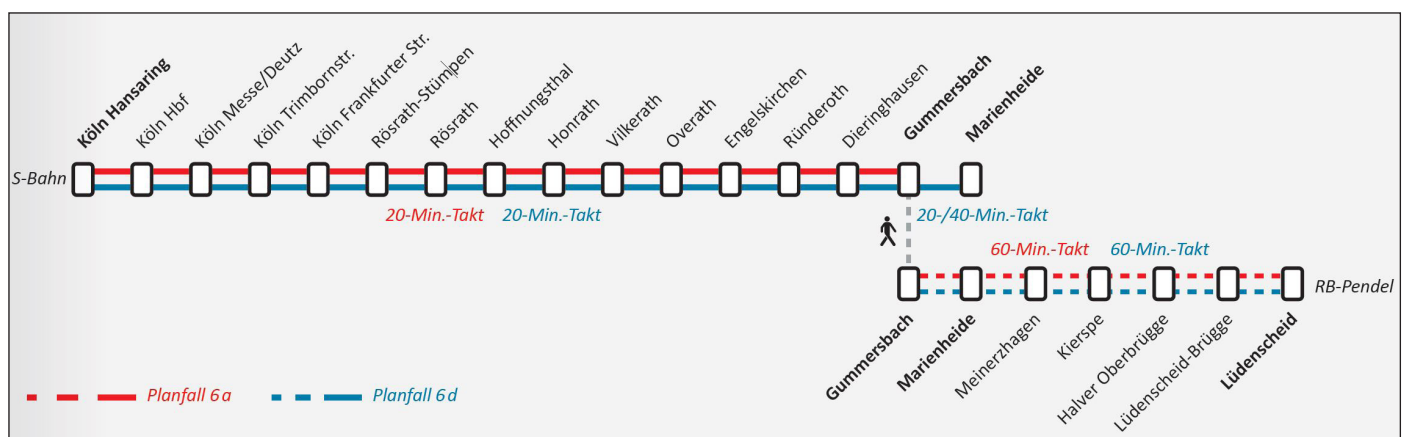
Daneben ist eine Reihe weiterer Maßnahmen nötig, um die vorhandene Infrastruktur leistungsfähiger zu machen:

- Elektrifizierung der Strecke bis Gummersbach oder Marienheide,
- Anpassung der Leit- und Sicherungstechnik auf der Strecke,
- Errichtung von zwei Umspannwerken für den Bahnstrom („Unterwerke“) bis Gummersbach,
- Errichtung eines speziellen Rangiergleises („Ausziehgleis“) in Porz-Heu-

mar für die Abfallwirtschaftsbetriebe Köln,

- Zweigleisigkeit im Bereich des Hoffnungsthaler Tunnels mit einhergehender Sanierung,
- Begegnungsabschnitt in Engelskirchen,
- zweigleisiger Ausbau zwischen Osbergshausen und Dieringhausen,
- Umbau des Haltepunkts Rösraath-Stümpfen zum Kreuzungsbahnhof,
- Umbau des Haltepunkts Lohmar-Honrath zum Kreuzungsbahnhof,
- Neubau des Kreuzungsbahnhofs Overath-Vilkerath,
- Errichtung von Abstellgleisen östlich und westlich des Bahnhofs Gummersbach.

Manfred Waddey



Die Abbildung veranschaulicht das Betriebskonzept der neuen Oberbergischen Bahn. Dabei beträgt die Umsteigezeit von der S- zur Regionalbahn nach Lüdenscheid in beiden Richtungen neun Minuten. Quelle: NVR

## Oberbergische Bahn II

# Zu kurz gesprungen

### Ein Kommentar zur nur teilweisen Elektrifizierung der geplanten S-Bahn

Das Ergebnis der Machbarkeitsstudie zur Umwandlung der Oberbergischen Bahn (RB 25) in eine S-Bahn ist erfreulich und enttäuschend zugleich. Es zeigt, dass ein deutlich stabilerer Betrieb im 20-Minutentakt bis Gummersbach mit einigen Um- und Ausbauten möglich ist. Die ebenfalls notwendige Elektrifizierung rechnet sich aber nur bis Gummerbach, eventuell bis Marienheide. Das bedeutet einen gebrochenen Verkehr bis Lüdenscheid, der für die betroffenen Fahrgäste nicht nur lästig,

sondern bei einer Umsteigezeit von neun Minuten auch zeitraubend ist.

Dass sich eine vollständige Elektrifizierung bis Lüdenscheid und auch von Lüdenscheid bis Hagen und Dortmund nicht rechnet, liegt an den Vorgaben der Standardisierten Bewertung, mit der das Nutzen-Kosten-Verhältnis von Baumaßnahmen ermittelt wird. Da reichen halt die zu erwartenden Fahrgastzahlen im dünn besiedelten hinteren oberbergischen und märkischen Raum nicht aus. Dass der gebrochene Verkehr wegen längerer Fahrzeit, unterschiedlicher Fahrzeugtypen und zusätzlicher Werkstattkapazitäten

deutlich teurer wird, spielt bei den Berechnungen keine Rolle.

Ähnliche Probleme gibt es auch andernorts. Die Eifelstrecke soll nur bis Kall elektrifiziert werden, die Bördebahn gar nicht. Also wird weiter gedieselt oder mit teuren, weil nur in geringer Stückzahl nachgefragten Fahrzeugen mit Wasserstoff- oder Hybridtechnik experimentiert, die außerdem deutlich schwerer und damit spurtschwächer als reine Oberleitungsfahrzeuge sind. Es wird dringend Zeit, die Berechnungsvorschriften der Standardisierten Bewertung zu ändern.

Manfred Waddey



## Oberbergische Bahn III

# Kein Halt in Rath/Heumar?

### Verwaltung der Stadt Köln und Nahverkehr Rheinland (NVR) lassen die S-Bahn an Rath/Heumar vorbeifahren.

Anfang 1991 wurde nach fast 80 Jahren Betrieb im Zuge der Stilllegung und Reduzierung bei der Deutschen Bundesbahn auch der Bahnhof Rath/Heumar geschlossen. Er sei unrentabel und habe zu wenige Fahrgäste, zudem sollte der Aggertalexpress schneller werden.

Hat 30 Jahr später ein Umdenken stattgefunden? Nein, wie es aus einer Verwaltungsantwort der Stadt Köln zu entnehmen ist. Ja, sagt die Bezirksvertretung Köln-Kalk und so steht es aktuell auch in den Konzepten der Stadt Köln. Die Bezirksvertretung Köln-Kalk hatte in einen gemeinsamen Antrag beschlossen, endlich in Rath/Heumar einen neuen Haltepunkt einzurichten. Dieser steht auch im Gesamtverkehrskonzept von 1989 und im aktuellen Strategiepapier Köln 2030+.

Doch der Nahverkehr Rheinland hat in seiner gerade vorgestellten Machbarkeitsstudie für den Ausbau der RB 25 zur neuen S 15 diesen Haltepunkt ausgeklammert. Verwaltung und NVR lehnen daher einen S-Bahn-Halt in Rath/Heumar ab.

### Ein notwendiger Haltepunkt

Die geplante S 15 zwischen Lüdenscheid und der Eifel über Gummersbach und Köln

darf nicht an Rath/Heumar vorbeifahren, denn die rund 12.000 dort Wohnenden haben ein Interesse daran, schnell an das Zentrum und die westlichen Stadteile angebunden zu werden. Auch für die Anbindung des Bergischen und des Oberbergischen Landes an den Kölner Osten ist der Halt wichtig. Die Stadtbahnlinie 9 alleine genügt hierfür nicht. Auch viele andere Stadteile haben sowohl eine S- als auch eine Stadtbahnbindung.

Zu einer Gesamtbetrachtung gehört zudem, dass die Linie 9 ab Ostheim völlig überlastet ist und eine zusätzliche Verbindung in die Innenstadt daher dringend nötig ist. Der S-Bahn-Halt in Rath/Heumar würde dazu beitragen.

Ein Haltepunkt kann sinnvoll an der Eiler Straße eingerichtet werden. Platz ist auf dem Bahngelände vorhanden. Mit einem neuen Rundbus in Rath/Heumar würde der ganze Stadtteil gut an die S-Bahn angeschlossen. Weitere Buslinie können das Angebot ergänzen.

### Zögerlichkeit schadet

Der NVR war und ist zu vorsichtig und zögerlich. Er wollte die Gesamtwirtschaftlichkeit des Streckenausbaus bis weit in den Oberbergischen Kreis nicht gefährden. Doch mit Zögerlichkeit gewinnt der NVR keine Fahrgäste und so kann auch die Verkehrswende nicht gelingen. So

wichtig der S-Bahn-Ausbau in der Region und im Bergischen und Oberbergischen Land auch ist, darf er doch nicht auf Kosten der Bevölkerung der Stadt Köln gehen.

Ein wesentliches Ziel, die Fahrzeit von Gummersbach nach Köln auf unter eine Stunde zu drücken, ist in der vorgestellten Machbarkeitsstudie nicht erreicht worden. Es ist im Verhältnis zu den Investitionen nicht machbar. Zudem ist eine Fahrzeitverkürzung mit dem Verzicht auf wichtige Haltestellen kontraproduktiv.

Dem Mutigen winkt die gute Begründung und so können auch Eisenbahnprojekte mit einer Kosten-Nutzen-Rechnung knapp unter eins gefördert werden. Eine Diskussion über diese unsinnige Kosten-Nutzen-Berechnung nur von Schienenprojekten, nicht aber für die Straße ist ohnehin dringend erforderlich!

Manuela Grube/Roland Schüler



## Impressum

Herausgeber:

VCD – Verkehrsclub Deutschland –  
Regionalverband Köln e. V.,  
Alte Feuerwache, Melchiorstraße 3,  
50670 Köln

Redaktion (v. i. S. d. P.):

Reiner Kraft, Markus Meurer,  
Christoph Reisig, Nicolas Sommer,  
Lissy Sürth

E-Mail: [rheinschiene@vcd-koeln.de](mailto:rheinschiene@vcd-koeln.de)