

An

den Bezirksbürgermeister Rodenkirchen
die Fraktionsvorsitzenden in der BV 2
die Bezirksbürgermeisterin Lindenthal
die Fraktionsvorsitzenden in der BV 3
den Dezernenten für Mobilität
die Leiterin des Amtes für Brücken, Tunnel und Stadtbahnbau

Köln, 10. Juni 2024

**Anstehende Beratungen über die Verlängerung der KVB-Linie 13 (Gürtelbahn)
in den BV Rodenkirchen und Lindenthal am 17.06.2024**

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Bürgerverein Bayenthal-Marienburg begrüßt die Verlängerung der Gürtelbahn von der Luxemburger Straße in Richtung Osten. Der Ausbau des ÖPNV in Köln ist ein wichtiger Baustein zur Erreichung der Klimaneutralität und zur Erhöhung der innerstädtischen Lebensqualität und wird von uns daher ausdrücklich unterstützt.

Nach unserer Beobachtung besteht zwischen allen Beteiligten weitgehend Einigkeit über die Verlängerung der Gürtelbahn von der Luxemburger Straße bis zur Bonner Straße. Vorhandene Verkehrsräume, erwartetes Fahrgastaufkommen und Anbindungen legen in diesem Abschnitt eine Trassenführung entlang des Verlaufs des Gürtels mehr als nahe. Die von der Verwaltung für diesen Abschnitt vorläufig berechnete Kosten-Nutzen-Relation von 3,22 dokumentiert die Vorteilhaftigkeit dieser Trassenführung nachdrücklich. Die Verwaltung bezeichnet diese Trassenführung als „1. Baustufe“ (vgl. Mitteilung 1498/2024).

Östlich der Bonner Straße hingegen ist die optimale Trassenführung keineswegs eindeutig und noch nicht einmal ansatzweise politisch ausdiskutiert. Vielmehr wurden in den letzten Monaten ganz unterschiedliche Optionen in die öffentliche Diskussion eingeführt. Um nur einige Beispiele zu nennen:

- Die BV Porz fordert am 30.11.2023 einstimmig die Schließung der Gürtelverbindung über Bayenthal, HGK-Hafenbahntrasse, Vingst und Anschluss an die Stadtbahnverbindung über die Frankfurter Straße (TOP 8.9 der o.g. Sitzung)
- Die BV Rodenkirchen fordert am 06.05.2024 mehrheitlich die Prüfung eines Anschlusses der Gürtelbahn an die Rheinuferbahnen 16 und 17 mit Weiterführung nach Rodenkirchen sowie alternativ die Verknüpfung der Gürtelbahn mit der Nord-Süd-Stadtbahnlinie 5 (TOP 8.2.1 der o.g. Sitzung)
- Die CDU Bayenthal/ Marienburg lehnt die Weiterführung der Gürtelbahn über den Bayenthalgürtel bis zur Bismarcksäule ab und fordert angesichts der angespannten Haushaltslage sich auf die Priorisierung der wichtigsten Maßnahmen zu konzentrieren (Pressemitteilung vom 13.05.2024)
- Der Bürgerverein Bayenthal-Marienburg hat sich bereits seit Jahren dafür ausgesprochen, ein Abbiegen der Gürtelbahn auf die Trasse der Nord-Süd-Stadtbahn in Richtung Norden zu untersuchen um eine Umsteigemöglichkeit oder Anbindung an die geplante S-Bahn-Trasse über den Rhein (Südbrücke) und gleichzeitig die Rheinuferbahn (Linie 17) auf Höhe Bonner Wall zu erreichen

1.Vorsitzender: Dr. Berthold Hannes, Rondorferstr. 34, 50968 Köln, T: 0221-3406 4660, E: berthold.hannes@buergerverein-bayenthal-marienburg.de

2. Vorsitzende: Helgard Heckendorff, Krohstr.4, 50968 Köln, T: 0221-373820, E: helgard.heckendorff@buergerverein-bayenthal-marienburg.de

Geschäftsführer: Jochen Walther, Krohstr. 4, 50968 Köln, T: 0221-2579864, E: j.h.walther@unitybox.de

Kassierer: Peter Wolff-Diepenbrock, Marienburgerstr. 56, 50968 Köln, T: 0177-888 1447, E: peter.wolff-diepenbrock@buergerverein-bayenthal-marienburg.de

Der Bürgerverein Bayenthal-Marienburg spricht sich dafür aus, einen Planungsbeschluss für die Gürtelbahn nur bis zur Bonner Straße (1. Baustufe) zu fassen.

Aufgrund der oben beispielhaft dargestellten Optionalitäten für eine Fortführung der Gürtelbahn Richtung Osten würde sich der Planungsaufwand multiplizieren, sofern keine gesamtstädtische Lösung definiert worden ist. Dieses gilt umso mehr als die o.g. bisher eingebrachten Varianten noch keine eindeutige Trassenführung bedeuten. Die von der BV Porz geforderte Rheinquerung müsste z.B. spätestens ab der Bonner Straße unterirdisch oder parallel zur BAB 4 und entlang der BAB-Brücke Rodenkirchen oder auch an der Südbrücke erfolgen.

Eine Weiterführung der Gürtelbahn über den Bayenthalgürtel lehnt der Bürgerverein Bayenthal-Marienburg beim derzeitigen Planungsstand aber auch aus einer Reihe anderer Gründe ab:

- Die Weiterführung bis zur Bismarcksäule verschlechtert laut vorläufigen Berechnungen der Verwaltung die o.g. Kosten-Nutzen-Relation auf 2,6. Oder mit anderen Worten: Den zusätzlichen Baukosten steht im Bereich von Bayenthal und Marienburg kein entsprechendes Fahrgastaufkommen gegenüber. Das hat die Machbarkeitsstudie (Abschlusspräsentation Schüßler-Plan vom 25.07.2023) auch bereits festgestellt.
- Eine Anbindung der Gürtelbahn an die Rheinuferbahnen nach Rodenkirchen mag das Fahrgastaufkommen im Bereich des Bayenthalgürtels geringfügig erhöhen. Wir halten allerdings angesichts der knappen Haushaltslage die Forderung der Anbindung des Stadtteils Rodenkirchen an eine dritte Stadtbahnlinie (neben den dort verkehrenden Linien 16 und 17) schlicht für unangemessen. Auch entspricht eine Anbindung nach Rodenkirchen nicht dem Leitprinzip der Gürtelbahn, nämlich Köln als Gürtel zu umschließen. Durch die Weiterführung nach Rodenkirchen würde auch eine weitere Querung der Rheinuferstraße erforderlich. Diese befände sich an einer äußerst neuralgischen Stelle, nämlich im Bereich der einstreifigen Verkehrsführung auf der Rheinuferstraße. Durch die dadurch fehlenden Aufstellräume vor der querenden Bahntrasse wären erhebliche Verkehrsstörungen in beiden Fahrtrichtungen vorprogrammiert.
- Eine Fortführung der Gürtelbahn bis zur Bismarcksäule oder gar eine Anbindung an die Rheinuferbahn würde eine Querung auf die andere Rheinseite konterkarieren. Bei Fortführung nach Poll müssten bereits gebaute Strecken und Haltestellenbauwerke zurückgebaut werden, denn eine Verschwenkung zur Südbrücke oder zur BAB-Brücke Rodenkirchen wäre nur an der Bonner Straße möglich. Ein zur Rheinunterquerung nach Poll auch denkbares Tunnelbauwerk unter dem Bayenthalgürtel müsste bereits an der Bonner Straße abtauchen.
- Der Baumbestand am Naturdenkmal Bayenthalgürtel wird durch den Bau einer Stadtbahntrasse in diesem Bereich bedroht. Bedrohliche Auswirkungen des Baus einer Stadtbahntrasse auf das Wurzelwerk der Bäume liegen auf der Hand. Durch das regelmäßig erforderliche Freischneiden der stromführenden Oberleitungen wären zudem auch die Baumkronen gefährdet. Die untere Naturschutzbehörde hat vor einigen Jahren die Aufbringung einer wassergebundenen Wegedecke in der Mitte der Platanenallee des Bayenthalgürtels verhindert, weil die Aufbringung mit nicht kalkulierbaren Auswirkungen auf das Wurzelwerk der Bäume verbunden wäre. Es liegt auf der Hand, dass die baulichen Einwirkungen auf das Wurzelwerk beim Bau einer Stadtbahntrasse um ein Vielfaches höher wären. Uns ist daher auch völlig unklar, warum eine Einbeziehung der Naturschutzbehörden in die bisherigen Planungen der Trassenführung offenbar noch nicht erfolgt ist.

Wir wünschen Ihnen gute Beratungen und verbleiben

Mit freundlichen Grüßen



Dr. Berthold Hannes
1. Vorsitzender