



Antragsteller:

Think Tank

Adressat:

KV, Rat der Stadt Köln

angenommen

abgelehnt

nicht befasst

verwiesen an:

Forderung der JU Köln zum zukunftssicheren Ausbau des Stadtbahn-Netzes in Köln

1 *Der Kreisvorstand möge beschließen:*

2 Die Junge Union Köln fordert den zukunftssicheren Ausbau des Stadtbahn-Netzes in Köln. Um im 21.
3 Jahrhundert den öffentlichen Nahverkehr zukunftssicher fortzuentwickeln, sind aus unserer Sicht
4 folgende Punkte notwendig:

5

6 **I. Strategische Ausbauintiative**

7 Ein strategisches und mehrjähriges Konzept für den Erhalt und den zukunftsfähigen Ausbau des
8 Stadtbahn-Netzes in Köln ist ein wichtiger Baustein, um den öffentlichen Personennahverkehr in
9 Köln wettbewerbsfähig zu gestalten. Dazu ist es wichtig, dass alle Kölner Stadtteile und insbesondere
10 jene, die heute noch gar nicht oder nur unter Zuhilfenahme anderer Verkehrsmittel mit den
11 Stadtbahnen zu erreichen sind, endlich an das Stadtbahn-Netz angeschlossen werden. Hierzu bedarf
12 es mehr als nur die punktuelle Anbindung weniger weiterer Stationen. Es bedarf vielmehr einer
13 strategischen Ausbauintiative, die es ermöglicht, von Veedel zu Veedel mit der Stadtbahn zu
14 gelangen. Beispielhaft kann hier der Neubau einer rechtsrheinischen Ringbahn analog zur Linie 13
15 im linkrheinischen Köln genannt werden.

16

17 **II. Zukunftssichere unterirdische Streckenlösungen**

18 Um den zukunftssicheren Ausbau des Stadtbahn-Netzes zu gewährleisten, ist es aus unserer Sicht
19 zentral, den Individualverkehr und die Stadtbahnlinien voneinander zu trennen. Diese Trennung ist
20 ein Schlüssel in der Vermeidung von Verspätungen oder Ausfällen der Stadtbahnen, da
21 Betriebsstörungen oftmals durch direkte Kreuzverkehre mit dem Individualverkehr entstehen (bspw.
22 Heumarkt, Neumarkt). Für die Junge Union Köln steht fest: Der öffentliche Nahverkehr darf nicht im
23 Stau des motorisierten Individualverkehrs stehen. Deshalb fordern wir die Umsetzung unterirdischer
24 Streckenführungen. Dies gilt insbesondere für jene Strecken, die an stark frequentierten
25 Knotenpunkten entlang verlaufen, wie bspw. die Linien 1,7 und 9 am Heumarkt sowie die Linien 12,
26 15, 17 und 18 am Barbarossaplatz. Nur durch unterirdische Streckenführungen kann gewährleistet

27 werden, dass oberirdische Nadelöhre entlastet und die Taktung erhöht werden kann. So können die
28 Kölner Stadtbahnen dem steigenden Bedarf an einer Beförderung gerecht werden. Langfristig darf
29 auch eine unterirdische Rheinquerung kein Tabuthema sein, denn nur so ließe sich das „Nadelöhr
30 Deutzer Brücke“ dauerhaft umgehen.

31

32 **III. Umfassendes Konzept hin zum Autonomen Fahren**

33 Autonomes Fahren im Bereich des schienengebundenen öffentlichen Personennahverkehrs ist
34 längst keine Zukunftsvision mehr. Das Beispiel zweier autonomer U-Bahn Linien in Nürnberg zeigt:
35 Investitionen in innovative Infrastruktur lohnen sich in vielerlei Hinsicht. Daher fordern wir die
36 Erstellung eines umfassenden Konzeptes hin zum Autonomen Fahren für die Kölner Stadtbahnen.

37

38 **IV. Aufbau neuer Planungs- und Mittelbeschaffungsabteilung bzw. Gruppe**

39 Der Bund fördert Investitionen in Verkehrsinfrastruktur mit einer Vielzahl von Programmen. Ende
40 2019 wurde bekannt, dass beim Bund 25 Milliarden Euro an Fördermitteln für Investitionen nicht
41 abgerufen wurden. Kommunen (Stadt Köln) begründen dies damit, dass eine Personalknappheit
42 herrscht. Im Eigeninteresse und vor dem Hintergrund der handlungsleitenden Maxime von
43 Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit sollte die Stadt Köln eine Abteilung/Referat/Gruppe neu
44 gründen, die sich ausschließlich um die effektive Beschaffung von Bundes- und Landesmitteln
45 kümmert. Es sollte Förderinstrumente identifizieren und auf ihre Eignung für die Bezuschussung der
46 kommunalen Vorhaben prüfen - vorausgesetzt, dass Kofinanzierungsmittel des Landes vorhanden
47 sind, entsprechende Bundesmittel in Anspruch zu nehmen. Darüber hinaus sollten sich die
48 Mitarbeiter in zahlreichen Gremien auf Bundes- sowie Landesebene einbringen, um über aktuelle
49 Förderprogramme auf dem Laufenden zu sein/zu bleiben.

50

51 **Begründung**

52

53 Um die Verkehrswende nachhaltig zu gestalten, ist es unabdingbar, den Ausbau des Kölner
54 Stadtbahnnetzes schneller als in der Vergangenheit auszuweiten. Momentan ist das Kölner
55 Stadtbahnnetz insbesondere im rechtsrheinischen Stadtbahnnetz zentralistisch organisiert, indem
56 alle Streckenführungen auf den Neumarkt, bzw. Hauptbahnhof zuführen. Es mangelt vielfach an
57 Querverbindungen, die nebeneinanderliegende Veedel innerhalb der Stadt schnell und
58 unkompliziert miteinander verbinden.

Antrag Forderung der JU Köln zum zukunftssicheren Ausbau des Stadtbahn-Netzes in Köln

59 Neben dem reinen Ausbau steht auch die die Forderung nach unterirdischen Streckenführungen im
60 Mittelpunkt, um das Kölner Stadtbahnnetz zukunftssicher zu gestalten: Die Kölner Stadtbahn besitzt
61 ein Streckennetz von insgesamt 152 Kilometer.¹ Lediglich 36 Kilometer verlaufen davon als U-Bahn,
62 also weniger als ein Viertel des gesamten Streckennetzes.² Ein deutschlandweiter Vergleich zeigt,
63 dass die anderen drei deutschen Großstädte einen wesentlich höheren Anteil an unterirdischer
64 Streckenführung aufweisen: Die Hauptstadt Berlin kommt dabei auf einen Anteil unterirdischer
65 Streckenführung von 80 Prozent. In München sind es sogar 86 Prozent und in Hamburg immerhin 42
66 Prozent. Den größten Anteil des unterirdisch verlaufenden Streckennetzes in Deutschland besitzt
67 Nürnberg mit rund 90 Prozent. Die Stadt Köln reiht sich im Bundesvergleich im unteren Mittelfeld
68 ein. Selbst die Städte Frankfurt (38 Prozent unterirdische Streckenführung) und Essen (50 Prozent
69 unterirdische Streckenführung) können das Kölner unterirdische Streckennetz weit übertreffen.³

70

71 Dabei hat die unterirdische Streckenführung enorme Vorteile, die den öffentlichen
72 Personennahverkehr in den deutschen Großstädten zukunftssicher und wettbewerbsfähig machen.
73 Zu den wichtigsten Argumenten gehört zweifelsohne die Tatsache, dass die U-Bahn von weiteren
74 Verkehrsmitteln des öffentlichen Nahverkehrs, wie Busse und Trams, sowie vom individuellen
75 Nahverkehr getrennt ist und zu einer deutlichen Reduktion der Staugefahr – und damit verbunden
76 der Unfallgefahr - auf deutschen Straßen führen kann. Dies wiederum hat eine positive
77 Wechselwirkung auf die Möglichkeiten, die Taktung der Stadtbahnlinien zu erhöhen und dem
78 steigenden Bedarf an einer effektiven und schnellen Beförderung mit öffentlichen Verkehrsmitteln
79 gerecht zu werden. Zudem tragen unterirdische Streckenführungen dazu bei, dass die
80 Flächenkonkurrenz oberirdisch nicht weiter verschärft wird und für andere wichtige soziale und
81 umweltfreundliche Projekte, wie z.B., mehr Grün in der Stadt, zur Verfügung steht. Dies bietet die
82 Chance, städtebauliche Projekte und die notwendige Transportinfrastruktur unabhängig
83 voneinander zu entwickeln.

84

85 Auch für das Autonome Fahren sind komplett unterirdische Streckenführungen notwendig. Die
86 Vorteile des Autonomen Fahrens sind zudem vielfältig: Zum einen bietet Autonomes Fahren die
87 Chance, Zugfolgen zu verkürzen und die Verlässlichkeit der Stadtbahnen zu erhöhen. Damit

¹Siehe: <https://www.stadt-koeln.de/politik-und-verwaltung/presse/die-koelner-u-bahn-50-jahre-mobilitaetsgeschichte?kontrast=weiss#>

² Ebenda

³ <https://www.zeit.de/zeit-magazin/2018/35/u-bahn-nahverkehr-unterirdisch-prozente-deutschlandkarte>

Antrag Forderung der JU Köln zum zukunftssicheren Ausbau des Stadtbahn-Netzes in Köln

88 wiederum wird der steigenden Nachfrage nach öffentlichem Personennahverkehr Rechnung
89 getragen und der Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel attraktiver. Zum anderen bietet gerade das
90 Autonome Fahren im Bereich des Spät- oder Nachtverkehrs Möglichkeiten, ohne zusätzlichen
91 Personalaufwand das Angebot der Stadtbahn auszuweiten. Im Ergebnis führt das Autonome Fahren
92 zu einer vollumfänglichen Flexibilisierung und bietet die Möglichkeit, schneller auf die
93 Kundenbedürfnisse zu reagieren.