

322/2018

30. November 2018

Jürgen Fenske, Vorstandsvorsitzender KVB:

„Aktuell finden die politischen Beratungen zur Ost-West-Achse statt und gleichzeitig gibt es eine intensive öffentliche Diskussion.

Zur politischen Debatte werde ich mich nicht äußern, sondern möchte nur auf wenige wesentliche fachliche Aspekte eingehen:

In einer umfangreichen und jahrelangen, auch städtebaulichen Betrachtung auf der Grundlage des Masterplans sind verschiedene Varianten begutachtet worden. In einer umfassenden Bürgerbeteiligung sind die Varianten vorgestellt und diskutiert worden. Unter Abwägung aller Aspekte und der Förderchancen nach dem GVFG hat die Verwaltung eine Lösung vorgeschlagen.

Dieser Vorschlag basiert auf drei zentralen Fragestellungen:

- > Was ist verkehrlich sinnvoll?
- > Was ist städtebaulich sinnvoll?
- > Was ist machbar und finanzierbar?

Danach und nach den Diskussionen in der Bürgerbeteiligung haben Stadt und KVB ihren Vorschlag entwickelt.

Ja, ein ganz langer Tunnel mit Rheinunterquerung ist wünschenswert, aber gegenwärtig nicht finanzierbar. Niemand kann sagen, ob er in einigen Jahren finanzierbar ist.

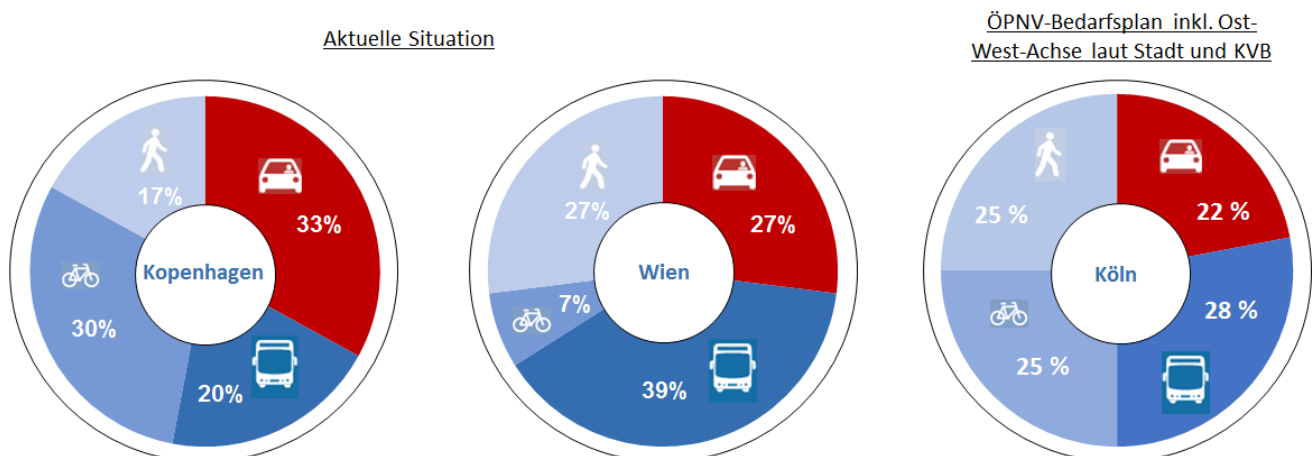
Daher sollte die Option auf einen Rheintunnel erhalten bleiben. Dies sieht die Vorlage der Verwaltung auch vor (Ziffer 4 der Verwaltungsvorlage).

Der Innentunnel hat zum einen einen verkehrlichen und betrieblichen Wert an sich und kann ein erster Abschnitt für einen Rheintunnel sein, wenn dieser später förderfähig und finanzierbar sein sollte.

Wer für die große Lösung des Rheintunnels ist muss wissen: Wer sich jetzt für die oberirdische Lösung entscheidet, entscheidet sich gegen den Rheintunnel. Denn: Nach der Förderung des GVFG für die oberirdische Lösung ist eine zweite Förderung für einen Tunnel auf derselben Achse undenkbar.

Zur Frage der Kapazitäten:

Modal-Split-Vergleich mit europäischen Großstädten



120 Mio. zusätzliche Fahrgäste pro Jahr. 40 % mehr als heute. Anteil Umweltverbund besser als heute Kopenhagen und Wien.

Einige Stichworte zu aktuellen alternativen Vorschlägen:

Vorgeschlagen wird eine zweite südlichere Ost-West-Verbindung vom Deutzer Hafen zum Ubierring.

Dieser Vorschlag würde nicht die Nachfrage der Fahrgäste aus Poll und Porz befriedigen, da die meisten Fahrgäste in die Innenstadt fahren. Außerdem plant der NVR eine S-Bahn-Verbindung über die Südbrücke. Spätestens dann ist eine Stadtbahnquerung über den Rhein in diesem Bereich definitiv nicht förderfähig.

Wer aus Porz zum Deutzer Bahnhof fahren möchte, hat ein attraktives S-Bahn-Angebot.

Die KVB will mit einer neuen Linie 8 in der Hauptverkehrszeit zwischen Porz und Sülz die Linie 7 zum einen entlasten und zum anderen dem zusätzlichen Fahrgastaufkommen durch die Entwicklung Deutzer Hafens Rechnung tragen.

Der Deutzer Hafen und Poll sollen darüber hinaus mit dem Deutzer Bahnhof über eine E-Buslinie verbunden werden.

Falsch sind Aussagen, dass der Verwaltungsvorschlag zum Innenstadttunnel die anderen Maßnahmen wie die Schienenanbindung Rondorf/Meschenich oder Mülheim-Süd und Stammheim/Flittard finanziell unmöglich machen würde. Jede Maßnahme wird einzeln und für sich nach dem bundesweiten Verfahren zur Förderung nach dem GVFG bewertet. Wird der Kosten-Nutzen-Faktor über 1 erreicht, kann gebaut werden. Für Rondorf/Meschenich liegt schon ein erstes positives Ergebnis vor. D.h. es kann gebaut werden.

Falsch ist die Behauptung, dass die Verwaltungsvorlage nur aus „fachtechnischer Sicht“ oder aus „Sicht von Verkehrsingenieuren“ entwickelt wurde. Richtig ist, dass das Stadtplanungsbüro WES/Hamburg von Anfang an bei der Machbarkeitsstudie zur Ost-West-Achse eingebunden war und die Überlegungen aus dem Masterplan Speer in die Verwaltungsvorlage eingeflossen sind.

Abschließend:

Der Innenstadttunnel nach dem Vorschlag der Verwaltung ist die richtige Lösung für den ÖPNV und für das Zusammenwachsen von südlicher und nördlicher Innenstadt. Der Innenstadttunnel kann darüber hinaus der erste Schritt für die große Lösung eines Rheintunnels sein.“

-map-