15 - A14 Die KVB hebt ab - Seilbahnen zur Entlastung des ÖPNV

Antragsteller*in: Stadtbezirk Lindenthal
Tagesordnungspunkt: Abgelehnte Anträge

Weiterleitung an: SPD-Fraktion im Stadtrat

Antragstext

Die Ratsfraktion der KölnSPD wird aufgefordert den Bau von Mehrkabinen-Seilbahnen als Ergänzung bestehender Strecken des ÖPNV voranzutreiben. Dabei sollen zunächst in Form eines Pilotprojekts ein bis zwei Linien, die den ÖPNV in besonderer Weise entlasten, errichtet werden, um den Erfolg des Projekts einzuschätzen. Zusätzlich fordern wir die Schaffung von Verkehrsknotenpunkten zwischen Seilbahnen, künftigen Wassertaxen, Straßenbahnen und Bussen. Der Betrieb der Seilbahnen soll durch die Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB) erfolgen. Das Einbinden der Anwohner*innen in den Prozess soll sichergestellt werden.

Begründung

Seit 1957 erfreut sich die Kölner Seilbahn, die zum Anlass der Bundesgartenschau errichtet wurde, sowohl bei Kölner*innen, als auch bei Tourist*innen großer Beliebtheit. Die historische Verbindung zwischen Köln-Niehl und dem Rheinpark ist aufgrund der schlechten Anbindung an die bestehende ÖPNV-Infrastruktur, besonders auf der rechtsrheinischen Seite, jedoch nur als Attraktion nutzbar. Städte wie Bogota oder La Paz zeigen aber, dass Seilbahnen nicht nur als Tourist*innenattraktion genutzt, sondern durchaus als Verkehrsmittel in den ÖPNV eingegliedert werden können. So entlasten in La Paz, dem derzeit größten Seilbahnnetz der Welt, zehn Linien das Verkehrsnetz [1]. Auch für Deutschland ist die Seilbahn eine Option für den Nahverkehr der Zukunft: In Koblenz verkehrt bereits eine Seilbahn mit zwei Stationen [2] und in München wird eine Machbarkeitsstudie erstellt [3].

Die Errichtung von Seilbahnen hat den entscheidenden Vorteil, dass der bisher ungenutzte Raum Luft zum Transport von Bürger*innen genutzt werden kann. Für eine höhere Nutzung des ÖPNV, was einen wichtigen Schritt im Kampf gegen den Klimawandel darstellt, müssen andere Verkehrsteilnehmer*innen nicht eingeschränkt werden, wie es derzeit zum Beispiel auf der Aachener Straße durch die Errichtung der Express-Busspur der Fall ist. In den Seilbahnen können die Fahrgäste dem hektischen Kölner Stadtverkehr entgehen und darüber hinweg schweben. Da die Seilbahnen auf Rundstrecken fahren, ist mit kurzen Wartezeiten sowie einer hohen Kapazität zu rechnen.

Zudem weist der Betrieb von Seilbahnen eine gute Ökobilanz auf. Im Gegensatz zu Bussen und PKWs wird die Seilbahn rein elektrisch angetrieben, wodurch der Schadstoffausstoß in Köln reduziert werden könnte. Ein weiterer Vorteil ist, dass der Seilbahnbau in etwa 14-20 Monaten durchzuführen wäre [2]. Wie kräftezehrend die Erweiterung der herkömmlichen Verkehrsmittel sein kann, ist uns aus der Debatte um die Ost-West Achse bekannt. Der Bau eines Seilbahnnetzes wäre vermutlich auch deutlich kostengünstiger, da lediglich die Stationen und Stützen errichtet und Kabinen angeschafft werden müssen. Zudem sind die Seilbahnen, falls das Pilotprojekt von den Kölner*innen nicht so angenommen werden wie erhofft, rückstandslos abbaubar.

Für den Erfolg des Seilbahnnetzes ist von großer Bedeutung, dass die Stationen der Seilbahn hervorragend an die bestehende ÖPNV-Infrastruktur angeschlossen werden. Den Fahrgästen soll der Umstieg von Bussen und Bahnen in die Seilbahnen so leicht wie möglich gemacht werden, damit die Kapazität des Seilbahnnetzes bestmöglich genutzt wird. Dabei könnte auch die Einführung von Wassertaxen in Betracht gezogen werden, um den Rhein, der bisher nahezu ausschließlich durch die Binnenschifffahrt genutzt wird, auch für die Erweiterung des ÖPNV-Angebots zu nutzen. Bei der Errichtung der Seilbahnen ist zu beachten, dass die Barrierefreiheit gewährleistet ist. Bei der Seilbahn in La Paz erfolgt der Einstieg in die in der Station verlangsamte Gondel niveaugleich. Im Notfall kann die Bahn angehalten werden. Auch in den Stationsgebäuden sollen Aufzüge eingebaut werden.

Außerdem ist zu bedenken, dass der Baugrund unter den Seilbahnen nur bedingt nutzbar ist. So könnten unmittelbar unter den Seilen keine größeren Gebäude errichtet werden. Dieser Problematik ist allerdings vermeidbar, indem die Seilbahnen über Straßen errichtet werden. Bei der Streckenführung über bebautes Gebiet ist darüber hinaus zu beachten, dass die Privatsphäre der Anwohner*innen gewahrt bleibt. Das kann zum Beispiel durch halb-durchsichtige Scheiben in Höhe der Hälfte der Kabinen oder durch ausreichenden Abstand erreicht werden. Die Anwohner*innen sollen in alle Schritte des Projektes ausführlich eingebunden werden. Bei Bedarf kann eine Abstimmung aller Bürger*innen vorgenommen werden (vgl. Abstimmung zur Seilbahn in Wuppertal 2019).

Des Weiteren ist zu beachten, dass nach dem Höhenkonzept Innenstadt „das Verhältnis von gebauter Geschichte zur zukünftigen Entwicklung der Stadt” besonders geprüft werden muss. Zur Bewahrung des Stadtpanaromas, insbesondere im Bereich der Altstadt, sollte die Seilbahn im Innenstadtbereich rechtsrheinisch verlaufen. Darin liegt auch der Unterschied zum Vorschlag der Ratsgruppe GUT, die ein Rheinpendel plant, dass eine Seilbahnlinie über dem Rhein in Form eines Zick-Zack-Kurses vorsieht [4].

Referenzen:

[1] https://lapaz.doppelmayr.com/

[2] https://www.seilbahn-koblenz.de/zahlen-und-fakten.html

[3] https://www.mvg.de/ueber/mvg-projekte/bauprojekte/seilbahn-fuer-muenchen.html

[4] https://www.dieguten.koeln/tag/rheinpendel/