

Möglichkeiten für ein ÖPNV-Angebot auf dem Rhein in Köln

Ein Vorschlag von Workshop Verkehr und Mobilität des Dialogs Kölner Klimawandel (DKK)

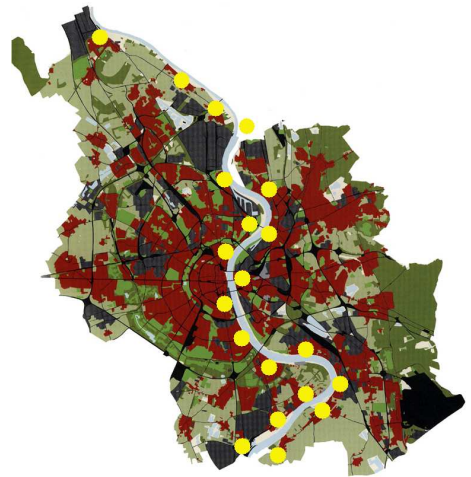


Vorbemerkung: Im Rahmen des Workshops Verkehr und Mobilität des Dialogs Kölner Klimawandel (DKK) werden zu verschiedenen Projektideen für zukunftsweisende Mobilitätsprojekte in Köln Ideenskizzen formuliert. Im Folgenden wird die Möglichkeit für ein ÖPNV-Mobilitätsangebot auf dem Rhein in Köln aus der Sicht der Stadtentwicklung betrachtet. Die Thematik wurde im Workshop ebenfalls aus Sicht der Kölner Verkehrsbetriebe unter betriebswirtschaftlichen Aspekten betrachtet und aus dieser Richtung kritisch gesehen (s. Beitrag von U. Bohndorf, KVB, 09.12.11). Die möglichen Potenziale der Erschließung eines kostenlos vorhandenen Verkehrsweges in der Mitte der Stadt lässt allerdings eine Beschäftigung mit der Realisierbarkeit unter volkswirtschaftlichen Gesichtspunkten sinnvoll erscheinen.

1 Hintergrund & Anlass

Voraussetzungen für ÖPNV auf dem Rhein in Köln

Kölns Lage am Rhein ist geprägt von einer Vielzahl hier am Ufer gelegener Siedlungsgebiete und Industriestandorte, die mit Landschaftsufern und Grünbereichen abwechseln. Die Dichte der Siedlungskerne zwischen Leverkusen und Niederkassel ist einmalig am gesamten Rheinlauf und Köln ist außer Basel die einzige Stadt, die diesen Strom mit städtischen Ufern in ihre Mitte nimmt. In der Kölner Region liegen mehr als 25 Siedlungsgebiete¹, mindestens sechs große Industrieansiedlungen² und eine Vielzahl von Dienstleistungsstandorten³ in dichter Folge direkt am Rhein. Weiterhin liegen dort auch eine Vielzahl von Grün- und Erholungsflächen. Es existieren zwar sieben Brückenverbindungen zwischen der nördlichen Bonner und der Leverkusener Autobahnbrücke, die sich allerdings stark auf das Kölner Stadtzentrum konzentrieren. Nur drei dieser Brücken werden für rheinquerende Stadtbahnstrecken, eine weitere für S- und Regionalbahnen genutzt. Die Zoobrücke und die Deutzer Brücke werden für die drei einzigen rheinquerenden Buslinien der Region genutzt, die als Schnellbuslinien nach Bensberg, Solingen und Remscheid allerdings keine Erschließungsfunktion für ufernahe Stadtteile haben. Für Fußgänger und Radfahrer sind diese Brücken wegen ihrer Hochlage als große Rampenbauwerke zur direkten Verbindung der Uferbereiche ebenfalls unattraktiv. Die vom Individualverkehr genutzten Brücken und ihre Zufahrten sind zu Stoßzeiten chronisch überlastet. Die im genannten Gebiet vorhandene Autofähre und zwei Personenfähren tragen nicht entscheidend dazu bei, die Uferbereiche zu verbinden. Bei der Betrachtung der Siedlungsschwerpunkte und Wirtschaftsstandorte lässt sich somit ein großes Erschließungspotenzial in Ufernähe feststellen. Die Analyse der bestehenden Verbindungen und Querungsmöglichkeiten zeigt, dass diese fast ausschließlich auf das Kölner Zentrum bezogen sind und der Rhein nach wie vor ein trennendes Element für weite Teile von Stadt und Region darstellt. Dazu kommt eine weitgehende



¹ U. a.: Niederkassel, Wesseling, Godorf, Sürth, Weiß, Zündorf, Porz, Rodenkirchen, Westhoven, Poll, Marienburg, Bayenthal, Deutz, Neu- und Altstadt Süd und Nord, Riel, Niehl, Merkenich, Mülheim, Stammheim, Leverkusen, Hitdorf, Worringen.

² Niederkassel, Wesseling, Godorf, Niel, Leverkusen, Worringen/ Dormagen.

³ DEVK, Messe, RTL, Talanx, Hyatt, LVR, ehem. Lufthansa „MaxCologne“, Maritim, Fachhochschule, neue Dienstleistungszentren am Konrad-Adeauer-Ufer, Gustav-Heinemann-Ufer und im Rheinauhafen.

Auslastung und in Spitzenzeiten mitunter starke Überlastung der Rheinquerenden Infrastruktur für sowohl den motorisierten Individualverkehr als auch den ÖPNV ohne größere Wachstumsreserven.

2 Die Idee – Was soll passieren



Wasserbus Köln - Collage J. Beste: Wasserbus-Katamaran Sydney, Anleger und Wassertaxi Rotterdam, Logo KVB

Der kölsche Vaporetto: Die Einrichtung eines ÖPNV-Angebotes auf dem Rhein in Köln für Personen und Fahrradverkehr soll umgesetzt werden. Dieses soll in Längsrichtung und mit Querungen den Rhein attraktiv als Verkehrsfläche im ÖPNV-Tarif- und -Takt-Verbund nutzen. Ergänzend ist ein Wasser-Taxi-Angebot denkbar. Hierfür sollen entsprechende realisierungsorientierte Untersuchungen von öffentlicher Seite beauftragt und durchgeführt werden. Seit vor 34 Jahren zum ersten Mal in Köln die Idee formuliert wurde, den Rhein in die ÖPNV-Erschließung der Stadt einzubeziehen, sind die Voraussetzungen in Stadt und Region für eine gesamtwirtschaftliche Untersuchung von Kosten und Nutzen einer derartigen Maßnahme gegeben. Die Potentiale für ein derart umweltverträgliches, nachhaltiges und attraktives Verkehrsmittel haben sich durch steigende Nutzung des ÖPNV, wirtschaftliche und Stadtentwick-

lungstrends zu Wasserlagen und Innenentwicklung sowie auch die prognostizierte Bevölkerungszunahme von Köln noch deutlich vergrößert. Die enormen technischen und finanziellen Vorteile einer Investition in Wasserverkehrsmittel gegenüber Schienentrassen, Tunneln und Brückenbauwerken machen insbesondere in der herrschenden öffentlichen Finanzlage diese Maßnahme wünschenswert.

3 Die Idee – Was ist der mögliche Vorteil?

Potentiale für wassergestützten ÖPNV in Köln: Für den Nutzen eines wassergestützten Personenverkehrs in der Region Köln sprechen sowohl regions- und stadtstrukturelle, wirtschaftliche und verkehrstechnische, als auch psychologische Aspekte. Durch aktuelle Entwicklungen und Trends sind bei den wirtschaftlichen Rahmenbedingungen und in der Stadtentwicklung insbesondere einige Argumente zu betrachten. Die günstigen Voraussetzungen von Region und Stadt für die Einrichtung einer Wasserbuslinie sind oben bereits dargestellt worden: Vielzahl, Größe und Dichte der am Wasser gelegenen Siedlungskerne, Industriestandorte, Dienstleistungszentren sowie die zugehörigen Naherholungsgebiete am Rhein. Der Rhein stellt in Stadt und Region abseits der Brücken ein trennendes Element für die Stadtentwicklung dar. Dies gilt im Querungsverkehr für viele am Rhein gegenüberliegende Ansiedlungen außerhalb des Zentrums von Köln. Es gilt darüber hinaus für einige Ansiedlungen, die längs des Rheins schneller und besser an die Zentren, Arbeitsstätten oder Naherholungsmöglichkeiten angebunden werden können. Ein Linienverkehr entlang des Rheins ist mit Querungen somit in der Lage, das trennende in ein verbindendes Element umzuwandeln. Hierbei ist eine Verknüpfung auf der gleichen Ebene möglich, ohne das Siedlungsgebiet durch Rampenbauwerke zu zerschneiden. Diese Verknüpfungen sind mit einem querenden Wasserverkehr deutlich attraktiver und preiswerter herzustellen, als mit Tunneln oder Brücken, die wiederum bauartbedingt (Durchfahrtshöhen, Verlegungstiefe, Rampenbauwerke) nicht direkt die Ufer miteinander verbinden sondern das jeweilige Hinterland. Bei der Einrichtung eines Wasserverkehrs ist der Verkehrsweg (Rhein) bereits kostenlos vorhanden, keine Gleistrassen, Tunnel oder Brücken müssen für die Erschließung der Ufernahen Siedlungskerne gebaut und unterhalten werden. Nur Haltestellen und Fahrzeuge müssen angeschafft und betrieben werden. Weiterhin sind bei Wasserverkehrsmitteln langsame und Schnellverkehre, kreuzende und Längslinien kombinierbar und leicht zu ändern, was im Schienenverkehr jeweils eigene Trassen erfordert. Ein weiterer Vorteil gegenüber dem Schienenverkehr ist, dass der Wasserverkehr auf seinem Linienweg keiner bleibenden Einrichtungen oder Eingriffe bedarf; die Wasserfläche wird nicht verändert. Somit ist ein Wasserverkehrsmittel in der Gesamtrechnung Landverkehrsmitteln im ÖPNV zwangsläufig überlegen. Durch die Überwindung der trennenden Zäsur in Stadt und Region sind städtebauliche, bevölkerungsstrukturelle und wirtschaftliche Potentiale (wie z.B. Arbeitsstätten-Wohnort-Bezüge oder Kaufkraftströme) erschließbar, die bisher keine Entfal-

tungsmöglichkeiten hatten. Für Köln kann dies einen entscheidenden weiteren Schritt im Zusammenwachsen der Stadthälften auf dem Weg von der alten linksrheinischen Stadt zur „Rhein-Metropole“ beider Ufer bedeuten. Diese wirtschaftlichen Entfaltungsmöglichkeiten werden unterstützt durch eine Entlastungsfunktion für die stark belasteten Verbindungen entlang und über den Rhein auf Straße, Schiene und Brücke. Eine weitere verkehrstechnische Stärkung erfolgt für den Fahrradverkehr an der wichtigen Rhein-Route durch die zusätzlich möglichen Rheinquerungen und die Kombination Fahrrad-Schiff-Fahrrad im Längsverkehr. Dieser kombinierte Verkehr vergrößert zudem das Einzugsgebiet der Anlegestellen erheblich. Image-Aspekte sprechen aufgrund der gegebenen Attraktivität des Verkehrsmittels für einen Personenverkehr auf dem Wasser. Über das Freizeitgefühl bei Bootsfahrten und den Erlebnischarakter des Wasserverkehrs sind eine hohe Akzeptanz und eine große Identifikation mit dem Verkehrsmittel erreichbar. Diese Wahrnehmung ist gut geeignet, in Verbindung mit fehlender Konkurrenz von Individualverkehr auf dem Wasser neue Kundenkreise für den ÖPNV zu erschließen, für die dieser bisher unattraktiv erschien. Die Attraktivität eines „Vaporetto“ ist auf der Nord-Südroute zwischen Rodenkirchen, Marienburg, Rheinauhafen und Zentrum geeignet, bisherige Nicht-ÖPNV-Kunden zu werben. Zusätzlich zu den genannten Voraussetzungen haben sich in jüngerer Zeit Trends und Entwicklungen gezeigt, die aus Sicht der Stadtentwicklung für die Einrichtung eines Personenverkehrs auf dem Rhein sprechen. Hier ist insbesondere der Strukturwandel an den Uferbereichen der Region zu nennen, der inzwischen weiter fortgeschritten ist. Große Industrie- und Logistikflächen, die sich traditionell in Ufernähe angesiedelt hatten, stehen zu Neustrukturierung und Umnutzung an oder haben diese bereits vollzogen. Dies ist seit längerem im Bereich der Häfen zu beobachten (Rheinauhafen, Mülheimer Werft, Deutzer Werft); aber auch das ehemalige Kabellager von Felten & Guillaume in Mülheim, die Areale von KHD am Mülheimer Hafen, Linde in Sürth oder das Rheinforum in Wesseling sind Beispiele für diese Entwicklung. Diese ist verbunden mit einer wirtschaftlichen Aufwertung durch die Neunutzung hochwertiger Uferbereiche. Der Blick auf andere Städte (Hamburg, Rotterdam, Amsterdam etc.) zeigt, dass mit einer unterstützenden Wasser-Infrastrukturmaßnahme Kristallisationspunkte für nachziehendes privates Investment geschaffen werden können. Gewünschte Stadtentwicklungen werden hiermit beschleunigt und zentrumsnah vorhandene Siedlungspotentiale der Städte gefördert. Die Stärkung des städtebaulichen Trends zur Mitte bei zahlungskräftigeren Bürgerinnen und Bürgern lässt in Köln eine stärkere Nachfrage nach hochwertigen innerstädtischen Wohnstandorten beobachten. Die Rückkehrer aus den Stadträndern und diejenigen, die nicht mehr ins Einfamilienhaus abwandern möchten, erwarten allerdings eine attraktive Infrastruktur und lebenswerte Stadträume. Im Zusammenhang mit der prognostizierten demographischen Entwicklung und einer sich weiter verstärkenden Standortkonkurrenz ist das Interesse von Stadt und Region, eine gut ausgebildete und sozial stabil gemischte Bevölkerungsstruktur sowie attraktive Arbeitgeber zu er-

halten und zu fördern. Hierfür ist in Köln die Nutzung und Aufwertung der öffentlichen Räume und städtebaulichen Potentiale dringend notwendig. Vor allem dem Rhein als identitätsstiftendem Element kommt dabei eine große Bedeutung zu. Hier liegen noch einige städtebauliche Potentiale mit einem großen Wirkungsgrad für die Wahrnehmung der Stadt. Das Projekt „Rheinboulevard“ der Stadt Köln ist hierfür ein herausragendes Beispiel. Diese Entwicklung kann mit der Einrichtung einer verbindenden Schifflinie sowohl in der Außenwirkung als auch in den Effekten verstärkt werden. Die Entwicklungsimpulse, die bei der Einführung neuer Infrastrukturen erwartet werden, wirken im Falle einer Schiffsverbindung in einer um den Attraktivitätsfaktor des Verkehrsmittels potenzierten Weise. Die Attraktivität eines Kölner „Vaporettos“ lässt sich für das Image der Stadt und ebensogut für das Image des Verkehrsunternehmens nutzen. Insbesondere lassen sich mit dieser Attraktivität auch Sponsoren und Partner für die Finanzierung finden (vgl. IKEA-Line in New York). Dies gilt z.B., wenn es mit einem innovativen Antriebskonzept unter Verwendung regional produzierten Wasserstoffs möglich ist, die chemische Industrie der Region zu präsentieren (vgl. das laufende Projekt regionaler Wasserstoff-Busse).

4/5 Umsetzung – Wie und wo kann es losgehen? / Umsetzung – Wen und was braucht es für die erfolgreiche Umsetzung?

Eine gesamtwirtschaftliche Betrachtung der Chancen einer Wasserbuslinie für Köln unter Einbeziehung von Potentialen der Region, der Stadtentwicklung, der touristischen Aspekte, von Marketingstrategien für die Stadt und ihr Verkehrsunternehmen und der Möglichkeiten für die Verkehrserschließung der Stadt ist erforderlich. Eine Untersuchung der volkswirtschaftlichen Aspekte muss zu einer ganzheitlichen Beurteilung von Kosten und Nutzen erarbeitet werden. Für die Planung einer Umsetzung ist die Einbeziehung von Entwicklungsphasen und Stufenlösungen mit Ausbaupotential sinnvoll. Dabei soll der Betrachtungsraum nicht zu eng gewählt werden, um alle Kölner und regionalen Erschließungspotentiale zu betrachten und hierfür eine regionale Zusammenarbeit zu diskutieren. Die touristischen Aspekte sollen im Sinne der Nutzungspotentiale und in der Abgrenzung zu bestehenden touristischen Schifffahrtsangeboten einbezogen werden. Die möglichen positiven Effekte für den Fahrradverkehr in Verbindung mit verschiedenen Linienangeboten sollen untersucht werden. Dies ist insbesondere interessant, um den Einzugsbereich der nur halben Erschließungskreise von Wasserhaltestellen zu vergrößern. Die verschiedenen Erschließungsmöglichkeiten mit Schnellverkehren und langsameren, häufiger haltenden Linien in Verbindung mit der querenden (Fähren-Ersatz) und der Längerschließung sollten mit ihren Potentialen für verschiedene Standorte und Kundenkreise eingehender untersucht werden. Hierbei ist das Attraktivitätspotential und Image des Wasserverkehrsmittels für neue Kundenkreise („Commissario-Brunetti-Effekt“) zu nutzen, z.B. für die gehobeneren Wohnviertel und die Dienstleistungszentren am Rhein. In Köln ist mit dem Rhein-

auhafen ein hierfür interessantes Areal zu erschließen. Möglichkeiten zu Kooperationen in der Region, die Förderfähigkeit von alternativen Antrieben und entsprechende Kooperationen mit der regionalen Industrie sind ebenso zu ermitteln, wie Marketingaspekte und mögliche Sponsoren. Neben den Kölner Verkehrsbetrieben sind die regionalen und überregionalen Betreiber von Personenverkehr auf dem Rhein, der Verkehrsverbund Rhein-Sieg und viele weitere Interessenvertreter an der Überprüfung und Diskussion eines ÖPNV-Angebotes auf dem Rhein zu beteiligen. Als Auftraggeber einer gesamtwirtschaftlichen Untersuchung sind allerdings die Vertreter der entsprechenden Interessen gefragt. Sie sollte somit von Rat und Verwaltung der Stadt Köln, ggf. auch in Verbindung mit weiteren interessierten Kommunen und Kreisen, beauftragt werden. Als erster und einfacher Schritt kann mit vorhandenen Anlegern und Betreibern ein Probetrieb in Köln organisiert werden, der schrittweise ausgebaut, professionalisiert und in das vorhandene ÖPNV-Netz integriert werden sollte.

Referenzen: Das relevanteste Vergleichsobjekt in Deutschland ist die Wasserbus-Linie 62 entlang der Hamburger Elbe, die von der HADAG, einer Tochter der Hamburger Hochbahn AG im Tarif- und Fahrplanverbund des Hamburger ÖPNV-Netzes betrieben wird. Dieses Wasserbusangebot verzeichnet seit langem steigende Fahrgastzahlen (2010: 4.130.000 Fahrgäste/Jahr, 11.500 Fahrgäste/Betriebstag, nur Linie 62) und nutzt inzwischen auch die Erschließungspotentiale für das entstehende Stadtentwicklungsprojekt Hafencity.



Hamburg Wasserbus-Linie 62, Typ Fährschiff 2000, 250 Fahrgäste: <http://de.wikipedia.org/wiki/HADAG>

Wasserverkehrsprojekte in Rotterdam und Amsterdam, die ebenfalls neue Stadterweiterungen und Konversionsflächen erschließen, können ebenfalls als Referenzen für die Stadtentwicklung und die Erschließungsleistung herangezogen werden.



Wasserbus Rotterdam: <http://de.wikipedia.org/wiki/Wassertaxi>

**Kontakt: Jörg Beste, Synergon, Stadtentwicklung Sozialraum Kultur, Dipl. Ing. Arch.
BDA a. o., Siebengebirgsallee 11, 50939 Köln, T 0221/4714094, Fax 0221/6201353,
synergon@vodafone.de**