

Fazit eines Beobachters zur Fachtagung mit Verkehrsexperten am 18.07.2016

Wie wird die Planung beurteilt?

Die Urbanität zwischen Markstraße und Verteilerkreisel hat ein hohes Entwicklungspotenzial, würde aber durch die derzeitige Planung nachhaltig zerstört.

Der Urbanitätsverlust entsteht nicht durch die Stadtbahn, sondern durch mangelhafte Umplanung der Straßenflächen (Kreuzung Schönhauser und Bonner Straße, Buswender und Busspur) und zu wenig Querungsmöglichkeiten (Z-Querungen) für Fußgänger.

Die Verkehrsprobleme sind nicht innerstädtisch mit zusätzlichen Aufstellflächen und Abbiegespuren entlang der Trasse zu lösen, sondern bei der Zufahrt. Die Vierspurigkeit der Bonner Straße ist eine politische Entscheidung.

Die geplanten Parktaschen entlang der Bonner Straße am Radweg und am Schutzstreifen gelten als Sicherheitsrisiko, insbesondere bei Sichtbehinderung vor Straßeneinmündungen.

Es fehlt ein Verkehrskonzept für die Stadt Köln, so dass Veränderungen im Kölner Süden besser analysiert und abgewogen werden können.

Fördergelder werden durch eine sinnvolle Entwicklung der Quartiere in der viertgrößten Stadt Deutschlands nicht gefährdet. Aber es muss verhandelt werden.

Die Planung der 3. Baustufe ist nicht bedarfsgesteuert. Sie gleicht einem am Autoverkehr orientierten "Wett-rüsten". Die Vorgaben der Stadt sind deutlich sichtbar.

Was kann noch geändert werden?

Grundsätzlich ließe sich der planfestgestellte Rahmen noch verbessern. Es erfordert Politiker, die eine bessere Lösung wollen und sich trauen, diese einzufordern. Veränderungen sind nur mit einem Umdenken bei den verkehrspolitischen Entscheidungsträgern möglich.

Es muss einen deutlich besseren Abwägungsprozess geben.

Die Stadt wird in erster Linie nicht von den Autofahrern wahrgenommen und erlebt, sondern von den Fußgängern und Anwohnern.

Die Querungsmöglichkeiten auf der Bonner Straße sind nach dem Bedarf (z.B. zwischen gegenüberliegenden Geschäften und Lokalen) zu planen und zu erhöhen.

Mit Kombispuren und Fahrbahn-Mindestbreiten sind die Fußgängerbereiche aufzuweiten.

Die Menge des Autoverkehrs muss sich nach der Verkraftbarkeit für die Stadt richten und entsprechend gesteuert werden.

Eine bessere ÖPNV-Erschließung im Nahbereich wird nicht mit der Stadtbahn erreicht. Kurze Wege zu den Haltestellen sind das beste Argument, kein Auto zu nutzen.

Die Oberflächenverdichtung ist zu minimieren.

Der Standort für die P&R-Anlage am Heidekaul wird von allen Beteiligten nicht empfohlen. Wenn P&R, dann am Stadtrand (Linie 5 in Meschenich und Linie 16 in Godorf).

Gemeinsames Ziel:

Die Ergebnisse und Alternativvorschläge sollen anschaulich vorgetragen werden. Die Bezirkspolitiker wollen eine gemeinsame Vorgehensweise verabreden. Die Mängel der planfestgestellten 3. Baustufe sollen noch korrigiert werden.

Die Zeit soll außerdem genutzt werden, um zu prüfen, ob eine stadtgestalterisch deutlich besser integrierbare Niederflurbahn, trotz eines Systembruchs (Umsteigerfordernis) in der Achse der Nord-Süd-Stadtbahn, realisierbar wäre – auch zum Erhalt eines Großteils des Baumbestandes.