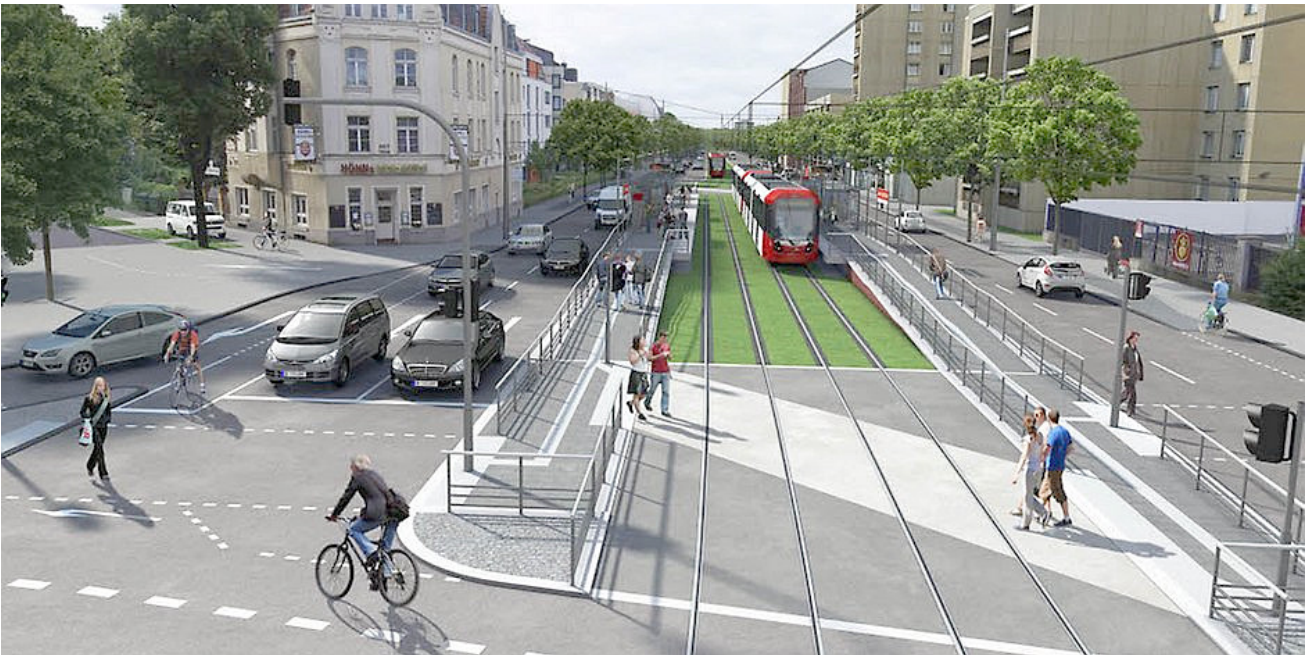


# Kölner Stadt-Anzeiger

## Verkehr in Köln Diskussion über Straßenbahn-Systeme an der Bonner Straße

Von Tim Attenberger, 15.04.16, 16:24 Uhr



Eine Hochflurbahn soll künftig von der Marktstraße über die Bonner Straße zum Verteilerkreis fahren. Foto: Visualisierung: Stadt Köln

- Die KVB warnt, dass ein Ausbau der Nord-Süd-Stadtbahn als Niederflurstrecke auf der Bonner Straße weitreichende Folgen haben würde.
- Da die Linie 16 auf dem Bonner Stadtgebiet dieselben Haltestellen nutze wie andere Hochflurlinien dort, müsste auch das gesamte Bonner Netz umgebaut werden.

**Köln** – Die dritte Baustufe der Nord-Süd-Stadtbahn sorgt im Kölner Süden weiterhin für heftige Diskussionen. Nachdem der Verkehrsforscher Heiner Monheim im Interview mit dem „Kölner Stadt-Anzeiger“ grundsätzlich für eine Renaissance der Straßenbahn geworben hatte, fordert er jetzt eine konkrete Änderung der bestehenden Pläne für die Bonner Straße.

Monheim schlägt vor, dass die Hochflurtrasse der Nord-Süd-Stadtbahn an der Haltestelle Marktstraße enden und nicht wie geplant bis zum Bonner Verteilerkreis fortgeführt werden soll. Die Fahrgäste sollen stattdessen in eine neue Niederflurbahn umsteigen, die zunächst bis zum Verteiler und später bis nach Meschenich fahren soll. Der Vorteil bestehe darin, dass man eine filigrane Straßenbahn sehr gut mit einer Allee verbinden könne statt Bäume abzuholzen, wie es auf der Bonner Straße geplant ist, sagt Monheim.

Eine Niederflurbahn könne sensibel in vorhandene Straßen integriert werden. Es bleibe Platz für breite Geh- und Radwege. Man könne mehr Fußgängerquerungen anbieten, anstatt die Schienentrasse abzuriegeln, wie es bei der Hochflur-Stadtbahn der Fall sei.

### **Umrüstungen erforderlich**

Jürgen Fenske, Vorstandschef der Kölner Verkehrs-Betriebe (KVB), warnt, dass ein Ausbau der Nord-Süd-Stadtbahn als Niederflurstrecke auf der Bonner Straße weitreichende Folgen haben würde. Niedrige Bahnsteige würden nicht automatisch einen Flächengewinn bewirken. Die Niederflurtechnik benötige in der Breite für die Trasse und die Bahnsteige eine gleich große Fläche wie eine hochflurige Straßenbahn. Lediglich bei der Haltestellenlänge könne durch die geringere Rampenlänge etwas Raum eingespart werden.

„Alle Haltestellen der ersten Baustufe der Nord-Süd-Stadtbahn müssten ohne weitere Zuschüsse umgerüstet werden“, kritisiert Fenske Monheims Vorschlag. Da die Gleise wegen des Abstands zur Tunneldecke nicht einfach höher gelegt werden könnten, müssten die bestehenden Bahnsteige abgerissen und mit geringerer Höhe neu gebaut werden. Das wiederum hätte weitere Kosten zur Folge, weil Aufzüge, Treppen und Fahrtreppen und die unter den Bahnsteigen befindlichen Kabel angepasst werden müssten, so Fenske.

Laut Fenske müssten nicht nur die vorhandenen Hochbahnsteige der Linien 5 und 16, sondern sämtliche Hochflurlinien in Köln angepasst werden.

Der Grund: Die Fahrgäste können an Hochflurbahnsteigen nicht aus den Niederflurfahrzeugen aussteigen. Der Stadtrat habe zudem 2001 entschieden, dass in Köln Hochflur- und Niederflurbahnen dauerhaft nebeneinander existieren sollen – eine Umrüstung wäre zu teuer.

Da die Linie 16 auf dem Bonner Stadtgebiet dieselben Haltestellen nutze wie andere Hochflurlinien dort, müsse auch das gesamte Bonner Netz umgebaut werden – es sei denn, die Verbindung in die Nachbarstadt würde künftig eingestellt.

### **Nur eine Haltestelle umbauen**

Um seine Idee einer Niederflur-Straßenbahn umzusetzen, müsse lediglich die letzte Haltestelle des zweiten Bauabschnitts – also die Marktstraße – umgebaut werden, entgegnet Verkehrsforscher Monheim. Es müssten entweder Bahnsteige mit zwei unterschiedlichen Höhenniveaus in Längsrichtung oder alternativ ein Bahnsteig mit vier statt zwei Gleisen zum Umsteigen eingerichtet werden. Der bereits in Betrieb befindliche Teil der Nord-Süd-Stadtbahn könne dann völlig unverändert bleiben.

#### **5 Kommentare 16.04.2016, 08:00 Uhr**

Andreas Wulf • vor 14 Stunden

Die hässlichen 80 cm hohen Bahnsteige an der Marktstraße könnten auf 30 cm reduziert und der westliche Sichtschutz entfernt werden. Die Linie 5 würde dort dann ab dem Jahr 2024 auf zwei tiefer gelegten Endgleisen auf den Ostseiten der Bahnsteige einfahren. Auf den Gleisen der Westseiten halten auf Straßenniveau die Niederflurbahnen. Backe an Backe wird es genannt, wenn barrierefrei von einer Bahn in die andere umgestiegen werden kann. Auf dem Teilstück zwischen der Marktstraße und dem Gürtel fährt die Bahn auf den äußeren Fahrspuren der vierspurig bleibenden Bonner Straße. Auf diesen 900 m sind in der Straßenmitte eigentlich ein Hochflurbahnsteig und ein eigener Gleiskörper mit 8 Straßenquerungen geplant – was nicht wirklich ein „geschlossener“ Gleiskörper wäre. Auf einem solchen fährt die Tram dann vom Gürtel bis zum Verteiler Köln-Süd, und zwar auf der ehemaligen Bus- und Parkspur auf der westlichen Seite. Zur Straße hin wird auf die ehemalige Radspur unter der Baumreihe ausgestiegen und zwischen den Gleisen grünt der Rasen. Die Hochflurbahnsteige in den 4 Kilometern Tunnel müssten nicht verändert werden. Bei Fortführung der Bahn bis Meschenich (4. Baustufe) müsste dann auch keine Hochflurbahn auf den dortigen Straßen fahren.

hsimpson • vor 15 Stunden

Großartiger Schwachsinn...

Ganz abgesehen davon, dass die Niederflurbahn den selben Platz braucht, abgesehen von ein paar Metern weniger Rampe zu den Bahnsteigen, baut man noch eine unnötige Umsteigehaltestelle und muss dafür eine bereits bestehende Haltestelle abreißen (gibt's sehr sicher keine Zuschüsse für, wenn nicht sogar die Zuschüsse für die bestehende Haltestelle zurückgezahlt werden müssen).

Und auch wenn die Bahn plötzlich niederflurig ist kann sie nicht mal so eben auf der Straße fahren, es gibt nämlich laut Gesetz nur Zuschüsse für Neubauten, die einen eigenen Bahnkörper haben.

Ganz nebenbei würde man auch noch haufenweise Fahrgäste durch den zusätzlichen Umstieg verschrecken. Bestes Beispiel hierfür ist die Linie 17: Die Leute quetschen sich lieber in die übervolle 16, als mit der leeren 17 zur Severinstraße zu fahren und dann für zwei Stationen mit der 3 oder 4 zu fahren.

Insgesamt kann man diesen Vorschlag höchstens als nett Beschreiben und damit abhaken (wobei nett ja bekanntlich der kleine Bruder von Sie wissen schon wem ist).

Torsten Ilg > hsimpson • vor 12 Stunden

Natürlich hätte man einen erheblichen Platzgewinn wenn sich Autos und die Straßenbahn die Fahrbahn teilen könnten. Dies wird auf dem Hönninger Weg in Zollstock bei der Linie 12 erfolgreich praktiziert. Außerdem wäre zu überlegen, die Straßenbahn seitlich entlang der Taxispur Richtung Verteilerkreis fahren zu lassen. Mit freundlichen Grüßen Torsten Ilg, Mitglied der BV Rodenkirchen FWK

Andreas Wulf > hsimpson • vor 13 Stunden

Zur Finanzierung der Nord-Süd-Stadtbahn wird allgemein davon ausgegangen (siehe auch Köln-Wiki), dass sich deren ursprünglichen Kosten von 550 Mio EUR auf 1,1 Mrd EUR erhöht haben und dass die Stadt Köln 10% dieser Kosten selbst zu tragen hat. Die übrigen Kosten würden das Land (30%) und der Bund (60%) im Rahmen einer Mischfinanzierung übernehmen.

Tatsächlich liegt der Kostenanteil allein für die 1. und 2. Baustufe aber schon bei 1,2 Mrd EUR und die Stadt Köln muss fast 40% dieser Kosten selbst tragen, weil die zuschussfähigen Kosten gedeckelt sind.

Die Stadt Köln hat nach den Mitteilungen 3335/2015 und 3336/2015 des Baudezernenten Höing daher für die gut 4 Kilometer lange Tunnelstrecke bereits einen Eigenkostenanteil in Höhe von 462 Mio EUR (statt der ursprünglich 10-prozentigen 55 Mio EUR) zu tragen, und zwar von den 1.2 Mrd EUR bereits ausgebenen mischfinanzierten Gesamtkosten nur für die "1. und 2. Baustufe".

Neben diesem 8,4-fach höheren Eigenanteil sind weitere Zuschüsse aufgrund der Deckelung nicht zu erwarten. Entsprechende Bürgeranfragen an das Amt für Brücken und Stadtbahnbau werden jedenfalls seit Monaten nicht beantwortet.

Helmut G. • vor 15 Stunden

Die Idee von Herrn Monheim ist reichlich praxisfern. Wenn man auf dem Weg von der Arnoldshöhe oder Meschenich ins Zentrum zum Umstieg gezwungen wird, macht das die Stadtbahn deutlich unattraktiver. Und bei einem Fahrtziel auf den Ringen beispielsweise müsste man dann sogar zweimal umsteigen. Außerdem ist Niederflur nicht automatisch platzsparender als Hochflur. Man braucht nur mal die Zülpicher Straße (Niederflur) mit der etwa gleich breiten Subbelrather Str. oder Iltisstr. (Hochflur) zu vergleichen. Einen großen Unterschied gibt es da nicht. Die Abmessungen der Fahrzeuge - und damit auch der benötigte Raum für die Gleise und die Länge der Bahnsteige - sind gleich. Der einzige Unterschied ist die Höhe der Bahnsteige. Ob man nun zwei Bahnsteige an den Straßenseiten oder einen breiteren Bahnsteig in der Straßenmitte baut, hat nichts mit Hoch- oder Niederflur zu tun, sondern mit der Lage der Gleise und der Straßenbreite.