

Kölner Stadt-Anzeiger

KVB-Ausbau in Köln Verkehrsforscher will Wiener Vorbild folgen

Von Tim Attenberger, 20.05.16, 06:34 Uhr



Niederflurbahn in Wien.
Foto: Wiener Linien / Helmer

- **Mehrere Bürgerinitiativen wehren sich gegen die Verlängerung der Stadtbahn-Trasse von der Marktstraße bis zum Bonner Verteilerkreis.**
- **Die Bezirksregierung hat die dritte Baustufe bereits Anfang Mai genehmigt.**

Köln – In der Diskussion um die dritte Baustufe der Nord-Süd-Stadtbahn haben sich der Verkehrsforscher Heiner Monheim und Jürgen Fenske, Vorstandschef der Kölner Verkehrs-Betriebe (KVB), am Mittwochabend einen verbalen Schlagabtausch in der Lutherkirche geliefert. Mehrere Bürgerinitiativen, die sich gegen die Verlängerung der Stadtbahn-Trasse von der Marktstraße bis zum Bonner Verteilerkreis wehren, hatten zu der Veranstaltung eingeladen. Monheim unterstützt sie bei ihrem Vorhaben, ein Moratorium – also ein Stillhalteabkommen – durchzusetzen, um die Umsetzung der dritten Baustufe zu verschieben.



Die Haltestelle Marktstraße müsste umgebaut werden, damit dort Niederflurbahnen halten können.

„Wir sind ziemlich spät dran“, räumte Monheim ein. Wie so oft formiere sich der Widerstand der Bürger erst dann, wenn ein Projekt konkret wird. Die Bezirksregierung hatte die dritte Baustufe auf der Bonner Straße Anfang Mai und somit zwei Jahre nach Einreichen des Antrags genehmigt. Da sich die Inbetriebnahme der gesamten Nord-Süd-Stadtbahn aufgrund des Einsturzes des Stadtarchivs noch um mehrere Jahre verzögern werde, gebe es eine Lücke, die man für ein Moratorium nutzen könne, argumentierte Monheim.

Die Hochflurbahn-Pläne vereiteln

Der Verkehrsforscher betonte, dass er und die Mitglieder der Bürgerinitiativen keineswegs eine Straßenbahn auf der Bonner Straße verhindern wollten. Es gehe vielmehr darum, das von der Stadtverwaltung und der KVB bevorzugte Hochflurbahn-System zu vereiteln, da es die Bonner Straße mit hohen Bahnsteigen zerschneide. Monheim setzt sich deshalb für eine Niederflurbahn ein und schlägt vor, an der Marktstraße einen Umstiegspunkt einzurichten, damit die Fahrgäste von dem einen auf das andere System wechseln können. Einen solchen Bahnsteig mit unterschiedlichen Höhen gebe es zum Beispiel am Bonner Hauptbahnhof. So könnte auch die angedachte vierte Baustufe mit der Verlängerung nach Rondorf und Meschenich mit niedrigen Bahnsteigen auskommen.

Wiener Vorbild

„Warum schafft Köln sich nicht wie Wien eine Niedrigstflurbahn mit Porsche-Design an?“, fragte Monheim. Das von Porsche gestaltete und von Siemens bereits 1995 entwickelte Modell „Ultra Low Flor“, kurz „Ulf“, benötigt Bahnsteige mit einer Höhe von weniger als 20 Zentimetern. „Ich schlage vor, das Bestehende so zu lassen wie es ist und bei neuen Strecken die Porsche-Tram einzusetzen“, so Monheim. In Frankreich sei es üblich, dass sich die Städte individuelle Fahrzeuge mit einem hohen Glasanteil leisten, damit die Straßenbahnen den Stadtraum möglichst wenig beeinträchtigen.

„Wenn wir auf der grünen Wiese bauen würden und die Geschichte der vergangenen 50 Jahre nicht existieren würde, dann würde ich Herrn Monheim recht geben“, sagte KVB-Chef Jürgen Fenske. Da Wien über eine geschlossene U-Bahn verfüge, könne man keinen Vergleich zu Köln ziehen. „Wir haben ein Mischsystem aus Hochflur- und Niederflurbahnen“, so Fenske. Ein Umbau der 200 Hochbahnsteige würde Hunderte Millionen Euro kosten. Ein vollständiger Umstieg auf Niederflurbahnen sei nicht finanzierbar.



Diskussionsveranstaltung der Bürger in der Lutherkirche

Auch eine Weiterführung der Nord-Süd-Stadtbahn als Niederflurbahn auf der Bonner Straße sei nicht möglich, da nur alle drei Baustufen zusammen einen Förderbedarf rechtfertigten. Würden Stadt und KVB dagegen verstoßen, bestehe die Gefahr, den 750-Millionen-Euro-Zuschuss des Bundes zurückzahlen zu müssen. Darüber hinaus werde eine Umsteige Verbindung, wie sie an der Haltestelle Marktstraße nötig wäre, grundsätzlich von den Fahrgästen abgelehnt. „Wir haben diese Entscheidung lange abgewägt und uns dafür entschieden, die Angebotsqualität für unsere Kunden in den Vordergrund zu stellen“, sagte Fenske.

Er halte die Planung mit einem Rasengleis und einer Hochflurbahn auf der Bonner Straße zudem für eine attraktive Lösung, die den Stadtraum aufwerte. „Ein Moratorium würde keine neuen Erkenntnisse bringen und ergibt daher keinen Sinn“, so Fenske.

Die Bahnsteighöhen der Kölner Stadtbahn

Seit 1995 besteht die Kölner Stadtbahn de facto aus zwei Netzen, einem für die sogenannten Hochflurbahnen (Einstiegshöhe 90 Zentimeter) und einem Niederflurnetz (35 Zentimeter). Zu ersterem zählen die Strecken der heutigen Linien 3, 4, 5, 13, 16, 17 und 18, zu letzterem die Linien 1, 7, 9, 12 und 15. Im Jahr zuvor hatte der Stadtrat die Trennung besiegelt, als er beschloss, die Bahnsteige der Ost-West-Linien (1, 7 und 9) nicht auf 90 Zentimeter anzuheben. 2001 wurde der Beschluss auf die Nord-Süd-Linien 12 und 15 erweitert.

Die Entscheidung hatte vor allem Kostengründe. Denn die bis in die späten 80er Jahre gebauten Tunnel waren allesamt mit niedrigen Bahnsteigen ausgestattet, damit die alten Straßenbahnfahrzeuge dort halten konnten. Die eigentlich geplante Erhöhung an allen Haltestellen hätte Hunderte Millionen Mark (Stand 1994) gekostet. Also entschieden die Politiker, neben den seit 1973 fahrenden B-Wagen einen neuen Fahrzeugtyp zu beschaffen: 1995 wurde das erste Niederflurmodell K4000 geliefert, von dem heute 124 Wagen für die KVB im Einsatz sind.

In Chorweiler wurde der ehemalige Hochbahnsteig 2006 durch Aufschotterung der Gleise auf ein Niveau von 35 Zentimetern gebracht. Seitdem fahren auf der Linie 15 Niederflurbahnen.

Das Kölner Netz ist nicht das einzige Beispiel für ein Stadtbahnssystem mit unterschiedlichen Einstiegshöhen. In Dortmund und Düsseldorf etwa haben die zuletzt eröffneten Tunnelstrecken Bahnsteige mit 30 Zentimetern Einstiegshöhe, während das übrige Stadtbahnnetz mit Hochbahnsteigen ausgerüstet ist. (jp)

Erste Kommentare:

Zweifler

Wie wär's mit der Überschrift "Verkehrsforscher bremst Stadtbahnausbau". Wo waren eigentlich all die Leute, als die Nord-Süd-Stadtbahn geplant wurde?

Toejam Funkotron

Nur weil ein selbsternannter Experte behauptet, dass die Bonner Straße allein durch die hohen Bahnsteigen "zerschnitten" wird, sollen hier Umbaumaßnahmen in 3-stelliger Millionenhöhe vorgenommen werden? Lächerlich.

Noibuegler

Aber ein Tunnel für 2 Milliarden ist finanzierbar?! Das alte Kölner Motto: statt Detailarbeit eine große Baumaßnahme: die macht weniger Arbeit, es wird nur einmal ausgeschrieben und es ist ein irrer Reibach zu machen. Ästhetisch sind die KVB-Bahnen wegen ihrer monströsen Werbung auf jedem Wagen eh eine Zumutung. Haben wir in Köln einen guten modernen Nahverkehr? Nein. Und wenn ich Herrn Fenske richtig verstehe, werden wir auch nie einen bekommen. Wieso darf sich dann die KVB zu diesem Thema überhaupt äußern? Ist sie nicht weisungsgebunden? Aber dazu müsste es ja in der Stadtspitze irgendwo eine/n ausgewiesenen ÖPNV-Expertin/en geben.

Helmut G. > Noibuegler

Der Neubau der Nord-Süd-Strecke wird zu 90 % bezuschusst. Ein nachträglicher Umbau des gesamten Kölner und Bonner Hochflurnetzes (die hängen über die Linien 16 und 18 zusammen!) auf Niederflur würde höchstwahrscheinlich nicht bezuschusst. Und es wäre mit dem Umbau nicht getan, denn dann braucht man auch noch gut 150 neue Stadtbahnen zum Stückpreis von ca. 3 Millionen.

Übrigens: In vergleichbaren Großstädten mit Stadtbahnbetrieb, wie Hannover, Frankfurt, Essen, Dortmund oder Stuttgart, fahren auch Hochflurfahrzeuge.

Der Fehler der 1960er und 70er Jahre war nicht die Entscheidung für Hochflurfahrzeuge, denn damals gab es noch keine Niederflurtechnik - die wurde erst Anfang der 1990er entwickelt. Der Fehler war eher, die U-Bahnmäßig ausgebauten Abschnitte mit den Straßenbahnabschnitten eng zu verknüpfen. München oder Wien haben beides: Eine hochflurige, schnelle U-Bahn mit 110 m langen Zügen und eine langsamere niederflurige Straßenbahn mit deutlich kürzeren Zügen. Köln hat beide Systeme gemischt und dabei bedauerlicherweise die Nachteile übernommen: Hochflurbahnsteige auf Straßenniveau, das aber als Straßenbahnen mit viel zu kurzen Zügen. Schuld daran ist aber nicht die KVB, auf die so gerne eingedroschen wird, sondern die Stadt und das Land, die den weiteren Ausbau zur "richtigen" U-Bahn nicht energisch vorantrieben.

Andreas Wulf > Helmut G.

Das mit den 90% Zuschuss ist längst Geschichte, wie öffentlich zugängliche Quellen belegen:

<https://www.nvr.de/projekte/nord-sued-stadtbahn-koeln/>

https://ratsinformation.stadt-koeln.de/vo0050.asp?_kvonr=55164

https://ratsinformation.stadt-koeln.de/vo0050.asp?_kvonr=55165

Die erhaltenen Zuschüsse in Höhe von 731 Mio Euro, verglichen mit der maximalen Zuschusshöhe für alle drei Baustufen (737 Mio Euro gem. Nahverkehr Rheinland GmbH), besagen, dass es eigentlich nur noch einen marginalen Restzuschuss für die 3. Baustufe und das Gleiswechselwerk am Waidmarkt geben kann.

Der von der Stadt Köln selbst zu tragende Eigenanteil von ursprünglich 10% von 550 Mio Euro Gesamtbaukosten 1. - 3. Baustufe (also 55 Mio Euro) hat sich durch steigende Kosten und die begrenzte Zuschusshöhe bereits heute auf 462 Mio Euro erhöht.

Die Kosten für die 1. und 2. Baustufe betragen 1.192 Mio Euro. Mit den Kosten für die 3. Baustufe (84 Mio Euro) und den Restkosten für die 1. Baustufe (Gleiswechselwerk Waidmarkt 15 Mio Euro) wird der Eigenanteil aus der städtischen Kasse auf mehr als das 10-fache der ursprünglich veranschlagten Kosten steigen.

Zusätzlich besteht das Risiko, dass die Stadt Köln die Schadenersatzforderungen für den Archiveinsturz (1.325 Mio Euro, einschließlich der bewilligten Untersuchungskosten von 125 Mio Euro) nicht oder nicht vollständig durchsetzen kann.

Andreas Wulf

Mit einer Niederflurbahn könnte auf die Mittelbahnsteige komplett verzichtet werden, so dass die Fahrgäste auf ihrem Weg zum Bürgersteig nicht zusätzlich die Schienen überqueren müssten.

Die Haltestelle Marktstraße könnte so umgestaltet werden, dass die Hoch- und Niederflurbahn nebeneinander stehen und nicht, wie in Bonn, hintereinander.

Die Fortführung der Niederflurbahn von der Marktstraße durch das Neubaugebiet "Parkstadt Süd" bis zur Eifelstraße und über die Gleise der Linie 12 (Zollstock) bis zum Barbarossaplatz (wenn die Linie 16 ab 2024 dort nicht mehr fährt) wäre möglich, würde das Neubaugebiet optimal an den ÖPNV anschließen und "attraktive oberirdische" Umsteigeplätze an der Marktstraße (Hauptbahnhof – Heumarkt – Meschenich) oder am Barbarossaplatz (Hauptbahnhof – Neumarkt – Bonn oder über die Ringe nach Merkenich – Chorweiler – Ubierring) erschließen.

Leider haben die Vertreter der Stadt Köln und der KVB nur ihre bereits bekannten Standpunkte heruntergeleiert. Die vielen Bürger- und Anwohnerinitiativen kennen das schon. Seit 2011 werden die immer wieder vorgetragenen Kritikpunkte und Lösungsvorschläge ignoriert. Bürgerbeleidigung trifft es eher, was als Bürgerbeteiligung offiziell dargestellt wird.

Viele Entscheidungen der Bezirksregierung Köln, die in ihrem Planfeststellungsbeschluss Umwelt- und Denkmalschutz aushebelt, sind nicht nachvollziehbar. Als Begründung wird das öffentliche Interesse bemüht. Das wird aber nicht von den Bürgerinnen und Bürgern bestimmt, sondern von wenigen, denen offensichtlich die Stadt gehört.

Jemand > Andreas Wulf

“Mit einer Niederflurbahn könnte auf die Mittelbahnsteige komplett verzichtet werden, so dass die Fahrgäste auf ihrem Weg zum Bürgersteig nicht zusätzlich die Schienen überqueren müssten.“

Auch mit Außenbahnsteig muss man je nach Richtung die Gleise überqueren, sogar beide. Und, wenn man in die andere Richtung umsteigen will, gerade an U-Haltestellen (Treppen, weitere Wege) mitunter rennen. Mein eindeutiger Favorit ist daher der Mittelbahnsteig.

Andreas Wulf > Jemand

In einen niedrigen Außenbahnsteig könnten aber die vorhandenen Bäume integriert werden. Mit einem Absenken der Schienen um 12 cm und ein Anheben der Straße um 22 cm zu den dann relativ kurzen Bahnsteigen könnte auf Bahnsteige auch verzichtet werden: Die Straße und der Fahrradweg würden lichtzeichengesteuert gesperrt, so dass die Fahrgäste auf die Straße aus- und einsteigen können. Diese würden sich dabei noch nicht einmal behindern. Auf Bahnsteigen wird häufig vor den Türen gedrängelt (das entfällt also). Für den Fußweg über die Schienen (Mittelbahnsteig) und die beiden Straßen-Fahrspuren gehen die Fahrgäste zum Teil hintereinander - das kostet Zeit. Wird die Straße zum Bahnsteig, dann bedeutet das auch deren schnellste Querung.

Leider wurde die Hochflurbahn mit ihren 90 cm hohen Hochflurbahnsteigen und den fast noch mal so langen Rampen, mit Warteebenen jeweils nach 30cm Höhe, als unveränderbar vorgegeben. Eine Niederflurbahn, insbesondere in den engen Straßen von Meschenich und

Rondorf, aber auch im Neubaugebiet Rondorf Nord-West, könnte mittelfristig von der Marktstraße zum Eifelplatz und von dort über die Gleise der Linie 12 bis zum Barbarossaplatz geführt werden. Damit würde das Neubaugebiet Parkstadt Süd hervorragend erschlossen und es gäbe zwei sehr attraktive oberirdische Umsteigeplätze an der Marktstraße und am Barbarossaplatz.

Janbert

Könnte man nicht das Gleisbett einfach etwas niedriger verlegen?

Toejam Funkotron > Janbert

In der Tat ist im Haltestellenbereich eine Kombination aus Gleise etwas tieferlegen und nicht ganz so hohe Bahnsteige möglich, andere Städte machen das auch.

Andreas Wulf > Janbert

Es gibt Abbiegespuren für den Straßenverkehr, der über die Schienen muss.

Anna Mastrantonio

Wie immer, ist Koeln nicht in der Lage auf dem Niveau einer "Weltstadt" - dessen Anspruch zu sein sie stets erhebt, aber gleichzeitig nie gerecht wird - mitzuspielen. Die KVB, die seit ihrem Bestehen immer wieder ueberzeugend bewiesen hat, eher das Verkehrsplanungsverstaendnis einer Eifler Buslinie zu haben, als fuer eine "Millionenstadt", ist eben nicht in der Lage die verkehrstechnischen Probleme zu erkennen und sich diesen anzupassen. Das vorhandene Koelner U-Bahn-System aus den 60er Jahren ist nicht nur alt und ueberholt, es ist mit seinem Hochflurbahn-Konzept auch alles andere als praktisch. Noch heute verkehren Linien, die Treppen ausfahren muessen. Rollstuhlfahrer und Familien mit Kinderwagen, sehen sich da Problemen ausgesetzt, die es in anderen, wirklichen , Weltstaedten nicht mehr gibt und eben an die 60er, 70er Jahre erinnern. Das nun selbst bei neuen Projekten nicht umgedacht wird, bestaetigt nur die Fehlplanung und Konzeptlosigkeit der KVB, aber auch der Koelner Politik. Aendern wird sich ohnehin nichts, hoechstens die Fahrpreise und die werden sicherlich nicht guentiger.

Pinkoin

De GA-VAU-BE gegen einen Wissenschaftler :-D Unterschiedlicher können die Voraussetzungen kaum sein.

Der Umbau auf ein einheitliches Stadtbahnssystem "is nisch finanzierbar..." -- genau KVB, do hässte äwwer ene Arejument.

Aber der Bau einer komplett neuen Linie mit Trassen / Tunneln / viel zu großen U-Stationen, etc etc IST FINANZIERBAR? Und sogar deren weiterer AUSBAU? Ich weiß auch warum das so ist: weil der Beteiligten/Berater/Stadt-Klüngel sich bei Neuprojekten über Softkosten, Aufträge usw immens bereichern kann! Zu Lasten der Kölner Steuerkasse - je höhere Baukosten desto besser!!

Die KVB soll sich als reiner Dienstleister betätigen und die Planung des Netzes anderen überlassen - am besten externen Planern!!

Onlinenoergler

"Hunderte Millionen" sind für Köln doch nicht wirklich ein Problem. Wäre vielleicht an der Zeit, den Fehler aus den 90ern zu berichtigen und alles auf Niederflur umzurüsten. Gleise höherlegen und ein paar Bahnsteige tieferlegen, sollte wohl noch machbar sein. Kostet halt, aber das wäre in Köln doch eher nebensächlich.

Toejam Funkotron

Warum gibt man einem "Verkehrsforscher" Heiner Monheim so ein Forum? Sorry, dieser Mann war zwar mal Professor in Trier, hat aber keine nennenswerten Forschungsarbeiten oder Erfolge vorzuweisen. Jeder mit Minimalkenntnissen was die Verkehrsmittelwahl angeht weiß, dass ein zusätzlicher Umstieg den Anteil des ÖPNVs verringert.

Helmut G.

Monheims Vorschläge sind, wie Fenske richtig darlegt, für die Kölner Situation völlig unpraktikabel. In Köln muss man entweder mit den 90 cm hohen Bahnsteigen leben oder das gesamte innerstädtische Hochflurnetz zur U-Bahn ausbauen. Letztere Lösung ist nicht finanzierbar, ein Umbau des Hochflurnetzes auf Niederflur aber auch nicht.

Frankreichs Straßenbahnen taugen als Beispiel ebensowenig wie Wien. In Wien gibt es außer der von Monheim angesprochenen Straßenbahn auch eine richtige, leistungsfähige U-Bahn, in Frankreich wurden nahezu alle Straßenbahnnetze erst in den letzten 30 Jahren komplett neu gebaut. Und ob der Kölner eine Lösung wie z.B. in Straßburg will, wo zugunsten der Straßenbahn nicht nur viele Fahrspuren eingespart wurden, sondern auch der gesamte Durchfahrtsverkehr aus der Innenstadt ausgesperrt ist?

Andreas Wulf > Helmut G.

Bitte auch die zweite Seite dieses Artikels lesen. Köln hat bereits eine Kombination aus Nieder- und Hochflurbahnen.