

# Ergebnisbericht Expertenworkshop „Die Zukunft der Kölner Schienennetzentwicklung und die Planung der Nord-Süd-Fahrt“

18. Juli 2016 / WAK Westdeutsche Akademie für Kommunikation, Bonner Straße 271, Köln

## Teilnehmer

**Experten:** Dipl. Ing. Besier (Leipzig), Dr. Groneck (Siegburg), Prof. Hass-Klau (Brighton), Dipl. Ing. Hüsler (Zürich), Prof. Knoflacher (Wien), Dipl. Ing. Wittrock (Bremen), Prof. Zöpel (Bochum)

**Beobachter aus der Politik, von Vereinen und Initiativen:** Daniel (Bezirksvertretung/FDP Fraktionsvorsitzender), Prof. Dr. Franzen (Vorsitzender IG Marienburg), Giesen (Bezirksvertretung/Die Grünen Fraktionsvorsitzender), Dr. Hammer (Vorsitzender Bürgerverein Bayenthal-Marienburg), Kehrl (Kandidat CDU Köln-Süd für Landtag NRW), Dr. Klusemann (Mitglied des Verkehrsausschusses, Bezirksvertretung/SPD Fraktionsvorsitzender), Küpper (Bezirksvertretung CDU), Keil (Vorsitzender Köln Mitgestalten), Lange (Anwohnerinitiative), Lattorf (Vorsitzender Verein Natur Bildung Soziales NABIS), Marezky (Vorsitzender Bürgervereinigung Rodenkirchen, Sprecher der IG Kölner Süden), Rademacher (Initiativkreis Bayenthal-Marienburg), RA Schmitz (nur zu den Präsentationen), Wortmann (Mitglied des Rates, Freie Wähler Köln), Wulf (Vorsitzender AG Wohnungsfürsorge Heidekaul)

**Moderation:** Prof. Monheim (Bonn)

## Programm/ Ablauf:

1. **Begrüßung durch die Veranstalter (Rademacher, Lattorf)**
2. **Begrüßung durch den Moderator (Monheim)**
3. **Einführung in die Planung für die Bonner Straße (Wittrock)**
4. **Besichtigung der Trassen der Bonner Straße zwischen Marktstraßen und Verteilerkreis (mit Erläuterungen durch die Herren Wittrock, Besier und Groneck)**
5. **Einführung in das Gestaltungskonzept und die Kölner Netzentwicklung (Besier)**
6. **Einführung in den Paradigmenwechsel bei Stadtbahnen und Straßenbahnen und die französische Tramentwicklung (Groneck)**
7. **Erörterung von Teilaspekten, insbesondere**
  - **Ausgangssituation, Bonner Straße als Gegenstand der Quartiersentwicklung**
  - **Bedeutung des Schienenverkehrs**
  - **Kölner Netzentwicklung im Vergleich mit anderen Netzen, Perspektiven für Stadtbahn und Straßenbahn**
  - **Gefahr des „Wettrüstens“ zwischen Straße und Schiene**
  - **Planungsspielräume**
  - **Gestaltung der Haltestellen**
  - **Gestaltung der Kreuzungen**
  - **Gestaltung der grünen Trasse und ihrer Ränder**
  - **Überquerbarkeit und Überwege für den Fußverkehr**
  - **Dimensionierung von Fahrstreifen**
  - **Parken längs der Bonner Straße**
  - **P&R generell und P&R Anlage am Verteilerkreise**
  - **Mögliche Verdrängung von KFZ-Verkehren in die Nachbarquartiere**
  - **Qualität der Beteiligungsprozesse**

## Ergebnisse

### Vorbemerkung zur Zusammenfassung der Ergebnisse

Die Zusammenfassung ist nicht streng chronologisch gegliedert, sondern erfolgt zusammenfassend in einer logischen Sortierung nach dem Prinzip „vom Allgemeinen zum Speziellen“. Sie erfolgt ohne Namensnennung und Zitate, weil es lediglich um die jeweiligen grundlegenden Aussagetendenzen geht. Nur in wenigen Fällen, wo die Diskussion im Dissens verlief, wird auf Mehrheits- und Minderheitspositionen verwiesen.

### Zeitpunkt und Charakter des Expertenworkshops

Zum Charakter des Workshops wurde allgemein hervorgehoben, dass dieses Format mit Einladung und Finanzierung durch Bürgervereine und Initiativen exzeptionell ist und daher ganz besondere Würdigung verdient. Insbesondere auch seitens der Mandatsträger wurde bedauert, dass ein solches Format nicht schon viel früher, bei Beginn der Debatten über die Nord-Süd-Fahrt, genutzt wurde. Damals hätte die Chance bestanden, sehr früh die Expertise externer Experten zu nutzen. Da aber noch diverse andere Schienenprojekte in Köln anstünden, sei trotzdem auch heute noch ein solcher Workshop für die weitere planerische und politische Debatte hilfreich.

Bedauert wurde, dass die beiden Adressaten KVB und Stadt nicht direkt vertreten waren, obwohl die Tatsache des Expertenworkshops vorab mit Vertretern der Stadt und der KVB besprochen worden war und diese auch alle frühzeitig eingeladen wurden.

Immerhin waren aber die Gutachter, die für die generellen Gestaltungsüberlegungen und die konkreten Planungen inhaltlich verantwortlich sind, quasi als „Stellvertreter“ der Stadt und KVB anwesend und haben sich engagiert an der Diskussion beteiligt und es übernommen, die Planungen entsprechend sachkundig zu erläutern.

Unglücklich sei die Terminierung in der gerade begonnenen Ferienzeit NRW, daraus sei verständlich, dass die Beteiligung aus dem Kreis der Ratsmitglieder relativ gering geblieben sei. Ob eher die Ferien oder eher die laufenden Klagen gegen den Planfeststellungsbeschluss verhindert haben, dass Vertreter der Stadt und KVB am Workshop teilgenommen haben, sei schwer einschätzbar.

Methodisch wurde sichergestellt, dass der „geschützte Raum“ auch wirklich geboten wurde. Deshalb nahm RA Schmitz als Vertreter der Kläger auch nur an den einleitenden Präsentationen teil. Und deshalb war keine Presse geladen und auch keine breite Öffentlichkeit anwesend.

Eingeladen waren namhafte Experten, die sich schon lange mit Fragen der Planung von Straßenbahnen, Stadtbahnen und Hauptverkehrsstraßen befasst haben und maßgeblich am derzeit beobachtbaren Paradigmenwandel im kommunalen Schienenverkehr mitwirken.

### Ausgangssituation, Bonner Straße als Gegenstand der Quartiersentwicklung

Es besteht nach der Begehung und Einführung in die Planungen breiter Konsens über einen hohen verkehrlichen und städtebaulichen Handlungsbedarf.

- Die starken KFZ- Verkehrsbelastungen auf dieser südlichen Haupteinfallstraße aus dem Kölner Süden rechtfertigen alle Anstrengungen, durch ÖPNV-Investitionen und insbesondere Schienennetzausbau möglichst viel Umsteiger vom KFZ auf den ÖPNV zu generieren.

- Die aktuellen und geplanten weiteren städtebaulichen Entwicklungen rund um die Bonner Straße mit einer beachtlichen Zunahme von Haushalten und Arbeitsplätzen machen den ÖPNV- Ausbau noch dringlicher.
- Die relativ chaotischen Baustrukturen mit vielen Vor- und Rücksprüngen der Bebauung, mit auf weite Strecken viel zu schmalen Seitenräumen, mit einem auf weite Strecken miserablen Zustand der Seitenräume (Geh- und Radwege) und der Fahrbahnen rechtfertigt eine grundlegende Neugestaltung aus verkehrlichen und städtebaulichen Gründen.
- Die zahlreichen publikumsintensiven Nutzungen auf beiden Seiten der Bonner Straße (Läden, Gastronomie, Betriebe) bedingen in weiten Bereichen einen hohen Querungsbedarf.

Generell wird daher empfohlen, bei der Planung auch Strategien der Quartiersentwicklung (derzeit prioritär von Bund und Land gefördert) zu beachten. Vor allem müsse alles getan werden, um die Trennwirkung der Bonner Straße zu reduzieren. Die planungsleitende Grundidee, der derzeit städtebaulich sehr unruhigen Bonner Straße durch eine durchgängige Alleegestaltung mit zahlreichen Neupflanzungen von Bäumen und eine durchgängige Rasengleisstrasse eine klare städtebauliche Fassung zu geben, ist überzeugend.

## **Netzentwicklung des Kölner Stadtbahn- und Straßenbahnnetzes**

In einer längeren Fachdiskussion wird anhand von Karten und Tabellen zum bestehenden und geplanten Kölner Stadtbahn- und Straßenbahnnetz und Vergleichen mit anderen Netzen (vor allem Leipzig, Wien und Zürich) die Frage der weiteren Netzentwicklung diskutiert.

Es besteht großer Konsens, dass für eine Attraktivitätssteigerung und Steigerung der Leistungsfähigkeit der ÖPNV-Anbindung des Kölner Südens und seines anschließenden südlichen Umlandes eine Verlängerung der Nord-Süd-Bahn über den ersten, zweiten und dritten Bauabschnitt hinaus nötig ist.

Der Schienenverkehr ist dem Busverkehr mit Blick auf Reisezeit, Leistungsfähigkeit und Akzeptanz nicht nur hier sondern generell deutlich überlegen.

Es besteht Konsens, dass die Systemwahl (hinsichtlich Straßenbahn, Stadtbahn, S-Bahn, Niederflur, Hochflur) jeweils entscheidend von der Aufgabenstellung und dem Aktionsradius abhängt.

- Langlaufende Durchmesserlinien mit über 10 km Länge brauchen mindestens in den Randbereichen schnellverkehrsähnlichen Charakter, mit den typischen Anforderungen an eher größere Haltestellenabstände und durchgängigen eigenen Gleiskörper sowie konsequenter signaltechnischer Bevorzugung.
- Ob der Schnellverkehrscharakter besonders relevant ist, hängt auch vom Vorhandensein von S-Bahnstrecken auf den vergleichbaren Relationen ab. Wo solche S-Bahn-Strecken fehlen und auch absehbar nicht zu schaffen sind, ist der Geschwindigkeits- und Beschleunigungsanspruch höher. Solche Strecken entsprechen am ehesten dem typischen Stadtbahncharakter.
- Künftig sind aber auch an solche Strecken differenziertere Anforderungen zu stellen. Eine eisenbahnähnliche Trassierung kommt im besiedelten Stadtraum generell eher nicht in Frage, Anforderungen an eine optimale städtebauliche Integration sind immer zu erfüllen (d.h. als

Gestaltungselemente sind relevant Rasengleis, möglichst geringe Trennwirkung, keine massive Abschirmung ...).

- Auch bei solchen Schnellverkehrsstrecken können sich beim Durchfahren von Ortskernen oder sehr dicht bebauten Gebieten zwingende Notwendigkeiten für kürzere Haltestellenabstände und damit mehr Haltestellen und reduzierte Geschwindigkeitsprofile (beispielsweise in Tempo 30 Abschnitten) ergeben. Je nach Straßenraumbreite und Dichte der angrenzenden Bebauung kann sich in solchen Bereichen auch ein Verzicht auf eigenen Gleiskörper als notwendig erweisen.
- Neben der straßenräumlichen Priorisierung durch eigenen Gleiskörper ist immer auch die signaltechnische Priorisierung als gleichwertiges Beschleunigungselement zu bewerten. Hier besteht in Köln offenbar Nachholbedarf.

Im typischen Kölner Mischnetz bestehen schon heute sehr unterschiedliche Teilsysteme, deren künftige Weiterentwicklung folgende Herausforderungen beachten sollte:

- Das Kernstadtnetz ist auf den bestehenden Tunnelstrecken schon heute stark überlastet, sowohl in der Streckenkapazität als auch in der Kapazität der Fahrzeuge. Aufgrund der Kapazitätsengpässe in den Tunnelstrecken ist es wichtig, auch in der dicht bebauten Kernstadt weiter nach oberirdischen Netzalternativen (Ausweichstrecken, Entlastungstrecken) zu suchen. Da wegen des eher dichten, kleinteiligen Straßennetzes in der Kernstadt selten ausreichend breite Querschnitte für eigene Gleiskörper zur Verfügung stehen, bleiben nur zwei Optionen für Netzergänzungen:
  - Vorhandene breite Straßendurchbrüche, die bisher primär KFZ-orientiert genutzt würden, müssen in ihrer KFZ-Dominanz reduziert werden (klimapolitisch ohnehin wünschenswert) und können dann verstärkt als Schienentrassen genutzt werden.
  - Schmalere Straßen müssen für klassische Straßenbahnstrecken, ggf. ohne eigenen Gleiskörper, genutzt werden, dann aber mit wirkungsvoller signaltechnischer Bevorrechtigung und guter, altstadtgerechter Detailgestaltung.
  - Neue Tunnelstrecken kommen für Netzergänzungen praktisch aus Kosten- und Prioritätsgründen nicht mehr in Frage.

Ähnliche Fragen stellten sich auch im Bereich der gründerzeitlichen Stadterweiterungen und der Stadterweiterungen der 20-30er Jahre und 50er Jahre. Hier ist die Schienennetzdichte eindeutig zu gering, weil die Abstände zwischen den meist radialen Strecken zu groß sind. Mit reiner Buserschließung kann man dort keine ausreichend hohe ÖPNV-Attraktivität erreichen. Also sind hier Netzergänzungen (Querverbindungen zwischen mehreren Nachbarquartieren) notwendig. Für solche Querverbindungen sind primär Standards von Niederstflurstraßenbahnen anzuwenden.

Das Kölner Schienennetz ist noch zu stark radial ausgerichtet. Zwar gibt es Ansätze für ringförmige und tangentielle Schienenverbindungen, aber sie sind bislang unvollständig und sollten schnellstmöglich komplettiert werden. Wo bereits Ringbahnteile bestehen, geben sie dann auch den Standard für eine Weiterführung vor. Allerdings sollten bei allen Netzergänzungen die Erkenntnisse des Paradigmenwechsels bei der Gestaltung von Schienentrassen und ihren Haltestellen genutzt werden (wo immer möglich, Rasengleis und Tramallee, keine Schottertrassen, Minimierung der Trennwirkung, hochwertige Haltestellengestaltung mit möglichst einfachen beidseitigen Zugängen). Generell müssen im Kölner Netz die tangentialen und Ringverbindungen konsequent weiter

ausgebaut werden. Wenn solche Ringverbindungen am Rhein wegen fehlender Brücken „gebrochen“ werden, ist daran zu denken, die Netzlücken mit Hilfe von Hochleistungsseilbahnen zu schließen.

Noch gar nicht vorhanden sind Ansätze eines äußeren Schienenrings. Daher bestünde hier die Möglichkeit, die neuen Optionen von Niederstflurbahnen von Anfang an zu nutzen. Ein solcher äußerer Schienenring würde dem Umstand Rechnung tragen, dass es heute im Mobilitätsverhalten sehr viel mehr tangentialer Verflechtungen gibt (vor allem auch zwischen den vielen peripheren Gewerbegebieten), die bisher gar nicht oder nur mit Bussen und oft mit erheblichen Umwegen zunächst radialer ÖPNV-Fahrten bedient werden.

Wo immer Netzergänzungen nicht durch bereits bestehende Hochflur-Stadtbahnnetzteile präjudiziert sind, soll der erkennbare Paradigmenwechsel zu Niederflurstraßenbahnen genutzt werden. Solche Bahnen können im Einsatzbereich bis ca. 30 min Reiseweite, also ca. 6-7 km Streckenlänge, gut eingesetzt werden.

Da leider das vorhandene und geplante S-Bahnnetz nicht dargestellt war, konnten hinsichtlich der weiteren S-Bahnentwicklung nur generelle Anregungen gegeben werden. Tendenziell sei es für die Attraktivitätssteigerung der S-Bahnen auf DB-Gleisen wichtig, mehr Haltepunkte als bisher anzubieten, insbesondere da, wo es neue Siedlungsentwicklungen (neue Gewerbegebiete, neue Wohnkomplexe) gibt und wo sich durch neue Haltepunkte bessere Verknüpfungen mit den Stadtbahnen und Straßenbahnen (auch künftig noch zu entwickelnden) ergeben. Für eine Millionenstadt bzw. zusammen mit den benachbarten Ober- und Mittelzentren der Region – auch Dreimillionsregion – ist ein dichterer Takt auf den S-Bahnen erforderlich. Daher ist mehr Streckenkapazität durch einen schnellen Ausbau der DB-Schienen auf allen Strecken erforderlich (Ausbau Kölner Knotensystem).

Bei den vorhandenen Stadtbahnstrecken ist teilweise der Ausbaustandard der 70er und 80er Jahre städtebaulich problematisch, insbesondere im Hochflurnetz. Die bisherigen Ausbauförmungen mit Schottergleis und starker Abschirmung durch Gitter etc. muss schrittweise im Zuge der ohnehin anstehenden Modernisierungs- und Unterhaltungsmaßnahmen dem neuen Paradigmenwechsel angepasst werden, durch Auswechseln von Schottertrassen gegen Rasengleistrassen und Abminderung der Trennwirkung. Wo derzeit Streckenverlängerungen im Außenbereich anstünden, ist es vorteilhaft, mit den Trassen möglichst direkt in die Quartiere und Ortskerne zu fahren, mit geringeren Haltestellenabständen. Hier ist ggf. aus stadt- und straßenräumlichen Gründen auf einen eigenen Gleiskörper zu verzichten. Eine rein periphere Trassenführung über breite Hauptverkehrsstraßen mit ausreichend Platz für eigene Gleiskörper reduziert wegen der weiten Zu- und Abgangswege die Akzeptanz. Solche Überlegungen betreffen voraussichtlich auch den vierten Bauabschnitt der Bonner Straße in Meschenich.

## **Gefahr des „Wettrüstens“, Kritik einer zu starken Autoorientierung in den Plänen**

Da die eigentliche Planabsicht die Förderung des ÖPNV ist, wird insbesondere am Beispiel der Knotenpunkte und Fahrspurgestaltung sowie des Parkraumbereiches für die Bonner Straße kritisiert, dass in den aktuellen Entwürfen immer noch zu viel Autofreundlichkeit stecke. Die Kritik erfolgt auf zwei Ebenen. Auf der Metaebene zeige sich im Vergleich mit anderen europäischen Millionen-Städten, dass in Köln der ÖPNV-Erfolg gemessen am Modal-Split-Anteil oder den ÖPNV-Fahrten je Kopf und Jahr trotz der jahrzehntelangen Investitionen in den Schienennetausbau enttäuschend

gering bleibt. Dies hängt offensichtlich auch damit zusammen, dass in Köln parallel zum ÖPNV-Ausbau der Straßennetzausbau und Parkraumausbau jahrzehntelang zu stark forciert worden ist. Zudem wurden die Gelder bei der 1. und 2. Baustufe extrem uneffektiv eingesetzt. Außerdem fehlte es lange Zeit offensichtlich am Mut, mit einer deutlich zurückhaltenderen Flächenbereitstellung für den Autoverkehr und restriktiveren Parkraumpolitik eine deutliche ÖPNV-Priorisierung durchzusetzen. Angesichts der aktuellen klimapolitischen Herausforderungen muss aber künftig eine deutlich stärkere Priorisierung des ÖPNV und Umweltverbundes und eine deutliche Reduzierung des Autoverkehrs erreicht werden. Dem muss der Netzausbau Rechnung tragen, mit einer deutlichen Netzverdichtung (vgl. Pkt. Netzentwicklung) ebenso wie die Detailgestaltung mit deutlich verringerten Fahr- und Abstellkapazitäten.

### **Kritik am Knoten Marktstraße/Bonner Straße/ Schönhauser Straße und der Planung der Richtungsfahrbahnen und Parkstreifen in der Bonner Straße**

Erkennbar wird dieses Problem gut am konkreten Entwurf für die Bonner Straße. Insbesondere am Knoten Marktstraße/Bonner Straße/Schönhauser Straße sind die KFZ-Verkehrsflächen völlig überdimensioniert, die übergroße Zahl der Fahrbahnen in alle Richtungen gefährdet die eigentlichen Ziele der ÖPNV-Förderung und lässt sich städtebaulich nicht integrieren. Hier können durch reduzierte Fahrspur- und Abbiegespurzahlen und eine Reduzierung der Fahrspurbreiten sowie Einsatz von Kombispuren erhebliche Flächen gespart werden. Dadurch werden insbesondere die Querungslängen für Fußgänger reduziert. Dies hat Auswirkungen auf die Signalprogramme mit ihren Umläufen wegen der verkürzbaren Räumzeiten. In den Modellrechnungen zu Leistungsfähigkeit des Knotens müssen die Vorgaben für die Aufstellspuren entsprechend geändert werden. Stadträumlich ist erforderlich, an dieser wichtigen Schnittstelle zwischen Vorstadt und Kernstadt eine deutlich zurückhaltendere Dimensionierung zu wählen, die sich mehr an der straßen- und stadträumlichen Verträglichkeit orientiert. Dann ist auch der notwendige Eingriff in den dortigen Baumbestand deutlich verringert.

Auch für die Querschnittsdimensionierung der Richtungsfahrbahnen ist davon auszugehen, dass die in den Berechnungen der Bemessungsverkehrstärke zugrunde gelegten KFZ-Verkehrsmengen in einer klimapolitisch geprüften und am städtebaulichen Umfeld orientierten Bemessung zu hoch sind. Die Vorgabe, dass im südlichen Teil der Bonner Straße zwei Fahrspuren je Richtung notwendig sind, muss vor diesem Hintergrund bezweifelt werden. Eine restriktivere Bemessung ist eigentlich gesamtverkehrspolitisch anzuraten.

Ähnliche Überlegungen müssen auch beim bereitgestellten Parkraum angestellt werden. Die in diversen Teilabschnitten fahrbahnparallel angeordneten Parkstreifen sind extrem gefährlich im Hinblick auf Auffahrunfälle und Fahrrad- und Fußverkehrsunfälle. Der nötige Parkraum muss überwiegend außerhalb des Straßenraums auf den vorhandenen bauordnungsrechtlich verpflichteten Stellplätzen untergebracht werden. Generell muss aus klimapolitischen Gründen die Dimensionierung des Parkraums deutlich verringert werden.

### **Gestaltung der Rasengleistrasse und ihrer Ränder**

Im Zusammenhang mit der Breite der neben dem Rasengleis verbleibenden Fahrbahnen (incl. Angebotsstreifen für den Radverkehr) wurde die Frage der sog. Seitenflexibilität diskutiert. Seitenflexibilität meint die Möglichkeit, den Rand der Rasengleistrasse im Ausnahmefall überfahren zu können, wenn die Kernfahrbahn durch Lieferfahrzeuge (Post etc.) oder defekte Fahrzeuge

temporär versperrt ist. Bei eigenen Gleistrassen mit Pflasterbelag oder wassergebundener Decke sind solche am Rand überfahrbaren Gleistrassen öfter bekannt. Ihre Nutzbarkeit hängt von der Detaillausbildung der Ränder ab. Sind sie mit (Hoch)Bord abgetrennt, ist eine solche Überfahrbarkeit nicht gegeben, sind sie mit Flachbord, Schrägbord oder Sinusprofil ausgebildet, ist eine langsame Überfahrbarkeit möglich. Das Rasengleis selber sollte mit Rücksicht auf die Vitalität des Rasens nicht überfahren werden, frühere Lösungen mit Rasengittersteinen oder Schotterrasen haben sich wenig bewährt, weil der Rasen eher kümmernd, der Lärmdämmeffekt des Rasens reduziert wird und das Straßenbild verschlechtert wird. Aus den französischen Beispielen sind aber Fälle bekannt, in denen das Rasengleis mit einem weißen, breiten Formstein zur Fahrbahn begrenzt wird, der überfahrbar ist. Eine solche Detaillösung könnte für die Bonner Straße mindestens dort in Betracht kommen, wo sich im Fahrbahnbereich Engstellen ergeben. Allerdings muss auch vermieden werden, dass dieser Rand regelmäßig überfahren wird, so dass aus einspurigen Abschnitten quasi wieder zweispurige werden.

## **Entwurfsgeschwindigkeit und Dimensionierung der Fahrspuren**

Normalerweise wird für innerstädtische Hauptverkehrsstraßen immer noch für 50 km/h dimensioniert. Faktisch ergeben sich aus dieser Dimensionierung vielfach weit überhöhte Geschwindigkeiten mit fatalen Konsequenzen für die Lärmbelastung, Schadstoffemissionen, Sicherheit und den Gehkomfort für Fußgänger. Neuerdings setzt sich aber immer öfter aus Lärmschutzgründen (in Verbindung mit den von der EU geforderten Lärmaktionsplänen) für dicht angebaute Hauptverkehrsstraßen mit Schutzbedarf (verdichtete Wohnfunktion, Flanierfunktion der Seitenräume) ein Limit auf 30 km/h aus Lärmschutzgründen durch.

Ein solches Tempolimit hat unmittelbare Folgen für die Dimensionierung der Fahrspurbreite, weil dann verringerte Mindestmaße vertretbar sind. Die gewählten Fahrspurmaße von 3,0 bei einstreifiger bzw. 6 m bei zweistreifiger Fahrbahn plus jeweils randlichem Angebotsstreifen für den Radverkehr ist zwar gegenüber den sonst üblichen 3,5 m schon erfreulich vermindert, erreicht aber nicht die Mindestmaße von Schmalfahrspuren, die im einstreifigen Bereich auch auf 2,5 m und im zweistreifigen Bereich auf 4 m reduziert werden können (in der Regel dann ohne durchgängige Fahrspurmarkierungen). Gründe für solche verringerten Mindestmaße können die Verkehrssicherheit, der Lärmschutz und die städtebauliche Proportionierung sein. Hinsichtlich der Argumentation gegenüber Autofahrerinteressen wird darauf verwiesen, dass auf deutschen Autobahnen vielfach im Baustellenbereich Mindestmaße von 2,0-2,2 oder 2,4 m für Fahrspuren verwendet werden. Was auf Autobahnen üblich ist, sollte im sehr viel schützenswerteren Innerortsbereich erst recht vertretbar sein. Es wird daher empfohlen, zur Reduzierung der KFZ- Dominanz im Entwurf nur noch Mindestmaße zu berücksichtigen.

Erst recht stellen sich diese Fragen bei der Gestaltung der Knoten, weil hier städtebaulich bedenkliche Aufweitungen der KFZ-Verkehrsflächen erfolgen, die den Spielraum für die an Kreuzungen normalerweise gewünschte erhöhte Aufenthaltsqualität und Fußverkehrskapazität vermindern. Im Zusammenhang mit dem Knoten Marktstraße/ Bonner Straße/ Schönhauser Straße ist auf dieses Problem bereits verwiesen worden. Entscheidend ist dafür, dass die separate Markierung und Addition aller Richtungsfahrbahnen die städtebaulich oft wünschenswerte partielle Überlagerung verhindert. Daher sind seit den 1980er Jahren im Rahmen der Programme zur städtebaulichen Integration von Hauptverkehrsstraßen immer öfter Kombispuren verwendet worden, auf denen geradeaus, rechtsab und/oder linksab überlagert abgewickelt werden können. Solche Kombispuren erlauben eine Flächensparnis von ca. 40 %, ohne die Leistungsfähigkeit zu beeinträchtigen. Die

Tatsache richtungsbezogener Signalgeber ist kein Hinderungsgrund für solche Entwurfselemente. Es wird empfohlen, in allen Knotenpunktbereichen Kombispuren zu berücksichtigen.

## **Vermeidung von Verkehrsverlagerungen in die Nachbarquartiere**

Solche reduzierten Entwurfselemente werden sicher die Befürchtungen verschiedener Bürgervereine und Initiativen verstärken, dass es schon bei der aktuellen Planung und erst recht bei weiter reduzierten Entwurfparametern zu massiven Verdrängungen ausweichender Fahr- und Parkverkehre in die Nachbarquartiere kommen würde. Diesen Befürchtungen kann am besten durch entsprechende Verkehrsberuhigungsmaßnahmen begegnet werden, die sicherstellen, dass solche Verdrängungen unterbleiben. Es wird, ohne auf die Details einzugehen, empfohlen, hierfür das vielfach bewährte Repertoire der Verkehrsberuhigung zur Vermeidung von unerwünschtem Durchgangsverkehr/quartiersfremdem Verkehr anzuwenden: Einbahn- und Sackgassensysteme, Diagonalsperren, ggf. mit Sonderregelungen für den Radverkehr, Anordnung von verkehrsberuhigten Bereichen und Fahrradstraßen, durchgängige Geschwindigkeitsüberwachung, durchgängige Parkraumbewirtschaftung mit Anwohnerparken, ggf. überlagert mit Kurzpark- oder Parkscheinregelungen. Gewarnt wird vor der Forderung, alle bislang noch möglichen Fahrbeziehungen zwischen den benachbarten Quartieren und der Bonner Straße mit entsprechender Querung der Gleistrasse zu ermöglichen. Priorität müsse die durchgängige Rasengleistrasse und Allee haben. KFZ-Querungen sollten sich auf die wenigen größeren Knoten beschränken.

## **Umgang mit dem Baumbestand**

Zum Umgang mit dem Baumbestand gab es keinen durchgängigen Konsens, sondern unterschiedliche Einschätzungen und Bewertungen:

- Generell werden die Eingriffe in den vorhandenen Baumbestand unter den Fachleuten, von denen allerdings keiner ein Experte für Mikroklima oder Biologie war, als sehr bedauerlich gesehen. Es wurde Verständnis dafür geäußert, dass diese Eingriffe in die Stadtökologie und das Mikroklima massiven Widerstand in der Bürgerschaft auslösen.
- Vor diesem ökologischen und stadtgestalterischen Hintergrund sollte versucht werden, bei der Planung möglichst viel vorhandenen Baumbestand zu erhalten. Ansatzpunkte hierfür werden übereinstimmend vor allem gesehen
  - an der Kreuzung Marktstraße/Bonner Straße/Schönhauser Straße bei der Gestaltung der überdimensionierten Anschlüsse der Marktstraße (zur Minimierung der Eingriffe in das sog. „Tälchen“) und der Schönhauser Straße (zum Erhalt der Platanen am REWE-Parkplatz).
  - bei der P&R Anlage am Verteilerkreis, die zusätzlich auch aus verkehrsplanerischen Gründen in Frage gestellt wird (vgl. Pkt. P&R)
  - bei der Buswendeschleife am Verteilerkreis, die ebenfalls aus verkehrsplanerischen Gründen in Frage gestellt wird (vgl. Pkt. Buswendeschleife)
  - Kontrovers diskutiert wird der Kahlschlag der noch bestehenden alleeartigen Baumreihen längs der Busspur und Anliegerfahrbahn und der partiell bestehenden Baumreihen am Straßenrand. Die Mehrheit der Experten hält das aktuelle Planungskonzept mit der neu zu pflanzenden zweireihigen Allee in beiden Seitenräumen und dem mittigen Rasengleis für



perspektivisch geeignet, dem Straßenraum durch die neuen, allerdings zunächst für lange Jahre kleinkronigen Ersatzpflanzungen eine neue „Fassung“ zu geben.

- Trotzdem sehen alle Experten Spielräume für eine Minimierung der Eingriffe in den Baumbestand, um in jedem Teilabschnitt zu prüfen, welcher Baumbestand gegenüber dem jetzt geplanten Kahlschlag noch in die Planung integriert werden kann (z.B. Kreuzung Marktstraße/Bonner Straße/Schönhauser Straße i sog. „Tälchen“ oder am Verteilerkreis im sog. Wäldchen).

In der Frage der Vitalität des vorhandenen Baumbestandes sehen sich die Experten überfordert, eigene Einschätzungen abzugeben. Hier müsse man dem Baumgutachten vertrauen.

Eine Minderheit der Experten hält die Eingriffe in den vorhandenen Baumbestand für so gravierend, dass sie zwar die ergänzenden Alleepflanzungen als Verbesserung anerkennen, allerdings eine den Baumbestand erhaltende Umplanung (Verzicht auf die mittellachiale Führung zu Gunsten einer mehr seitlichen Führung) für dringend prüfungswert erachten (vgl. Pkt. Lage der Stadtbahntrasse...).

### **Zweifache Kritik an möglicher „Salami-Taktik“**

In zwei Zusammenhängen wird die planerische Vorgehensweise kritisiert: hinsichtlich der Abfolge von vier Bauabschnitten und hinsichtlich des möglichen Ausbaus einer neuen partiellen Ost-West-Hauptverkehrsstraße zwischen Schönhauser Straße/ Marktstraße über Bischofsweg (Raderberger Brache) bis zur Vorgebirgsstraße.

**Stadtbahnplanung in vier Teilabschnitten:** Bei der Planung der Nord-Süd-Bahn sind die vier Bauabschnitte nicht gesamthaft, sondern nur abschnittsweise geplant worden. Der eigentliche Verkehrswert wird aber nur aus dem Gesamtprojekt ersichtlich. Es ist offenkundig, dass im vierten Bauabschnitt besondere Probleme zu lösen sind, die Rückwirkungen auf die Gesamtplanung haben, weil in Meschenich ein dicht bebauter Ortskern mit kleinteiligem Straßennetz möglichst zentral zu durchfahren ist. In Rondorf ist aus den ersten groben Trassenskizzen erkennbar, dass die randlich-tangentiale Führung die dort geplanten neuen Baugebiete nicht optimal erschließt und das Ziel kurzer Wege vernachlässigt. Das reduziert den dortigen Verkehrswert. Die durch die bautechnischen Zwischenfälle entstandenen Zeitverluste sollte man unbedingt nutzen, die Planungen für den dritten Bauabschnitt und vierten Bauabschnitt hinsichtlich der Trassenführungsvarianten offener und für den vierten Bauabschnitt hinsichtlich der Details konkreter zu gestalten.

**Straßenplanung mit verdeckter Querspangenoption?** Aus der offenkundig überdimensionierten Planung der Marktstraße lässt sich die Befürchtung ableiten, dass hier (außerhalb des Plangebietes) für den Autoverkehr eine neue Verbindungsquerspange zu den westlich anschließenden neuen Entwicklungsgebieten angedacht ist. Umso wichtiger ist es, durch eine sehr viel maßvollere Dimensionierung der Marktstraße und einen Erhalt des sog. Tälchens mit seinem Baumbestand einer solchen Entwicklung einen Riegel vorzuschieben.

### **Beteiligungspraxis**

Im Hinblick auf die bisher seitens der Stadt durchgeführten Beteiligungsprozesse wurden verschiedene Aspekte diskutiert. Die Experten waren zu den Details zu wenig informiert und konnten sich daher lediglich darauf beschränken, allgemeine Grundsätze einer guten planungsvorbereitenden Bürgerbeteiligung zu formulieren.

Die Beobachter der verschiedenen Bürgervereine und Initiativen haben zum Teil fundamentale Kritiken am abgelaufenen Beteiligungsverfahren vorgetragen. Da Vertreter der Stadt aber nicht anwesend waren und die Mandatsträger nur teilweise in die Beteiligungsprozesse eingebunden waren, konnten Detailfragen zur Beteiligung nicht vertieft diskutiert werden, sondern lediglich die Kritik angehört werden.

Zwar ist mit den in mehreren Teilabschnitten und an mehreren Terminen durchgeführten Trassenbegehungen und den verschiedenen Bürgerversammlungen ein formgerechtes Beteiligungsverfahren eingesetzt worden. Aber diese Beteiligung bliebe begrenzt auf die offizielle Planung, ohne eine offene Suche nach möglichen Alternativen für die Trassenführung und Trassengestaltung. Es gab offensichtlich für die Planer zu viele bindende Vorgaben, die nicht mehr in Frage gestellt werden durften.

Zudem hat die Stadt auf die geäußerten Bedenken und Anregungen nicht angemessen reagiert. Viele Bedenken bezüglich vermeidbarer Eingriffe und besonderer Probleme der Verkehrsführung sind nicht ausreichend und überzeugend bearbeitet und geklärt worden.

Insbesondere ist bei der Beteiligung die Problematik der mit der Planung notwendigen Eingriffe (z.B. in den Baumbestand) nicht ausreichend thematisiert worden. Auch die starke räumliche Verschiebung der stadtauswärts gerichteten Fahrbahnen nach Westen ist nicht ausreichend thematisiert worden.

Die Breite der Beteiligung (bezogen auf das Erreichen der Bevölkerung) ist seinerzeit unzureichend geblieben. Aus all dem erklärt sich, dass erst durch den jetzt erreichten Planungsstand (Planfeststellung) und den bevorstehenden Baubeginn mit den anstehenden Baumfällungen in der breiten Bürgerschaft die Dimension der Eingriffe und die Frage der Zwangsläufigkeit erkennbar geworden sind, was dann jetzt zu den verschiedenen Aktivitäten der letzten 10 Monate geführt hat. Der Vorwurf, das sei zu spät, ist zwar theoretisch richtig, praktisch ist das aber eine ganz typische Entwicklung, die zu verbesserten Beteiligungsverfahren führen muss.

Die Bürgervereine und Initiativkreise haben angeboten, in dem weiteren Verfahren – möglichst unter dem Dach eines Moratoriums – kooperativ mitzuwirken.

## **Umgang mit den Zuschussgebern und Bewilligungsbehörden hinsichtlich der Standards**

Hinsichtlich der engen Vorgaben seitens der Bewilligungs- und Genehmigungsbehörden wurde darauf verwiesen, dass die bisherige Praxis zwingend verändert werden muss. Man kann natürlich nicht wegen jedem kleinen Detail ein Spitzengespräch führen. Wenn man aber, abgeleitet aus einer systematischen Netzplanung, die Mengengerüste problematischer Regelungen quasi als Gesamtpaket quantifizieren und qualifizieren kann und überzeugend die Nachteile starr richtlinien- und fördergeberkonformer Regelungen benennen kann (z.B. Abweichen vom eigenen Gleiskörper, signaltechnische anstelle straßenräumlicher Bevorzugung, Abweichen von der in Köln bislang typischen „Z-Fußgängerquerung“, Abweichen von der Abschirmung, Akzeptanz von Minderquerschnitten mit Schmalfahrspuren und Kombispuren auf den trassenbegleitenden KFZ-Verkehrsflächen), dann wird empfohlen, ein Spitzengespräch der Stadtspitze/KVB-Spitze mit der Regierungspräsidentin, dem NRW-Verkehrsminister und der Hausspitze im BMV zu führen, dabei darzulegen, warum und in welchen Fällen (Mengengerüst) und aus welchen Gründen von den bisher angesetzten Standards abgewichen werden muss und welche Vorteile dies im Hinblick auf den

Netzfortschritt, die Kostenersparnis, die Akzeptanz, die Umsetzbarkeit etc. hat. Es wird erwartet, dass dann eine „Lex Köln“ (d.h. eine Sprachregelung für die Lösung besonderer Fälle) gefunden werden kann, mit gegenüber heute deutlich mehr Flexibilität bei der Planung.

## **Überquerbarkeit der Bonner Straße**

Aufgrund der dichten Randnutzungen beidseits der Kölner Straße mit teilweise auch sehr publikumsintensiven Einrichtungen wird ein hoher Querungsbedarf für Fußgänger festgestellt. Der geplante eigene Gleiskörper weist derzeit keine ausreichende Zahl von Querungsstellen auf, weil diese sich nur auf die Haltestellen und auf die signalgeregeltten Knoten beschränken. Weitere Querungsstellen sollten eingerichtet werden, wobei ggf. in diesem Bereich dann leichte Fahrspurverengungen und punktuelle Verbreiterungen der Rasengleisstrasse vorzusehen wären, um ausreichende Aufstell-/Wartefläche zu erreichen. Die bislang in Köln üblichen „Z-Querungen“ werden aus funktionalen und stadtgestalterischen Gründen für problematisch erachtet, in anderen Straßenbahnstädten werden sie eher selten verwendet und es sind andere, mehr lineare Überwege als vergleichbar sicher bekannt.

Generell werden die sehr langen Querungswege problematisiert, die sich aus dem Überangebot von Fahrspuren und Fahrspurbreiten ergeben. Kürzere Querungswege würden zu besser angepassten Grünzeiten, leistungssteigernden Umläufen und daher deutlich weniger Bedarf an Aufstellspuren für KFZ führen. Es wird empfohlen, die entsprechenden Modellrechnungen mit anderen Parametern zu wiederholen und danach die Dimensionierung der Knoten zu reduzieren.

## **P&R Anlage**

Die P&R-Anlage wird auf verschiedenen Betrachtungsebenen problematisiert. Zunächst wird darauf verwiesen, dass sie nicht Bestandteil der Planfeststellung sei. Der massive Eingriff in das Wäldchen, die Tennisplätze und den alten Friedhof wird als extrem nachteilig problematisiert. Auf der Metaebene wird auf vielfach empirisch gesicherte Erkenntnisse verwiesen, dass P&R für die ÖPNV-Entwicklung eher schädlich ist, weil es die busbasierten Zubringerverkehre konkurrenziert, in klarer Ausgabenkonkurrenz zu den sonstigen ÖPNV-Investitionen steht und im Umfeld der P&R Anlagen zu massiven Konflikten mit den städtebaulichen Zielen und Zielen der fußgänger- und radfahrfreundlichen Gestaltung des Haltestellenumfeldes steht. Vielfach führt P&R am Ende zu mehr Autoverkehr, weil die im Zielgebiet frei werdende Parkraumkapazität nicht eingezogen, sondern bewirtschaftet wird, was zu einem höheren Parkumschlag führt. Anstelle von 2-4 Berufspendler- und Einkäuferfahrten vorher ergeben sich dann oft 10-15 zusätzliche KFZ-Fahrten in das ohnehin meist schon überlastete Zielgebiet. Daher wird generell vor einer Überschätzung von P&R gewarnt.

Zudem wird darauf verwiesen, dass der Effekt bei einer Kapazität von 600 Stellplätzen im Hinblick auf die Gesamtverkehrsbedeutung minimal ist, was weder einen solch starken Eingriff noch eine solch große Investition rechtfertigt.

Zudem ist es nicht mehr zeitgemäß, reine P&R Anlagen zu konzipieren. Sie müssen heute eher den Charakter eines multi- und intermodalen Verknüpfungspunktes erhalten, also mit integrierter Car Sharing, Bike Sharing und Rider-Sharing Funktion und der Funktion einer sog. „Mobilstation“, dafür ist aber eine sehr viel kleinere Kapazität ausreichend.

Wenn aber schon mit P&R gearbeitet werden soll, dann macht nur ein sehr viel dezentralerer Ansatz Sinn, bei dem am äußersten Rand des Netzes entsprechende Anlagen lokalisiert werden. Dafür kommt dann eher ein Standort an der Endhaltestelle der vierten Baustufe in Meschenich in Frage.

## **Buswendeschleife**

Die gewählte Lage und Gestaltung der Buswendeschleife wird in mehrfacher Hinsicht problematisiert. Auf der Netzebene ist fraglich, ob die Busse aus dem Kölner Süden nicht besser mit anderen, schon bestehenden Linien zu verknüpfen sind, die besser bedient werden.

Die geplante Wendeschleife ist sehr flächenaufwändig und rechtfertigt eigentlich nicht den damit verbundenen starken Eingriff in den Baumbestand des Wäldchens und alten Friedhofs. Da die geplante P&R-Anlage in einem räumlichen Zusammenhang mit der Buswendeschleife steht, ist ohnehin sinnvoll, die Planung in diesem Bereich zu überdenken, sowohl hinsichtlich der grundlegenden Netzverknüpfung als auch hinsichtlich der Detailgestaltung der Bus- und Stadtbahnhaltestellen.

## **Lage der Stadtbahntrasse im Straßenraum, Charakter der Bahn als „Stichbahn“**

Die vom Moderator früher in die Diskussion eingebrachte Alternative einer eigenständigen Niederflurstichbahn für den 3. und 4. Bauabschnitt konnte aus Zeitgründen nicht mehr vertieft diskutiert werden. Daher wurde am Ende der 11-stündigen Sitzung angeregt, in einigen Prinzipskizzen auch diese Trassenoptionen genauer zu prüfen. Dabei sollten die im Konsens als positiv bewerteten grundlegenden Elemente der vorhandenen bzw. nachzubessernden Planung (Rasengleis, hochwertige Bahnsteige, vermehrte Querungsstellen) wiederum Anwendung finden. Die grundlegend anderen Optionen sollten schnellstmöglich skizziert und bewertet werden. Dies macht deshalb Sinn, weil aus den o.a. Netzüberlegungen mit der Bonner Straße vergleichbare Aufgabenstellungen resultieren können, mit ähnlichen Lösungsansätzen. Deshalb lohnt in jedem Fall eine grundlegende Diskussion möglicher Trassenvarianten.

Allerdings geht die Mehrheit der Experten davon aus, dass im Fall der Bonner Straße der Verfahrensstand so weit fortgeschritten ist (Planfeststellung), dass der Planungsträger Stadt und die KVB schwerlich umzustimmen sind. Daher hat sich die 11-stündige Diskussion auch mehr darauf konzentriert, Grundfragen der Netzentwicklung und Spielräume für mögliche partielle Nachbesserungen zu suchen.

Die prinzipiellen Optionen für eine alternative Trassenführung sind:

- weit auseinander liegende randliche Halbtrassen mit jeweils in die Gehwege integrierten Haltestellen
- nach Westen hinter die bestehende Baumreihe verschobene Trasse, die die in großen Teilen der Bonner Straße vorhandene Busspur bzw. Anliegerfahrbahn nutzt.

Für die Detailgestaltung ist dann entscheidend, ob der dritte und vierte Bauabschnitt geführt wird

- als Stadtbahn mit Hochbahnsteigen wie bisher geplant. Dann ist der Platzbedarf für die Bahnsteige entsprechen höher, man würde vermutlich wieder eine Lösung mit Mittelbahnsteigen wählen. In diesem Fall würde der Spielraum bestehen, im Ostteil der Bonner Straße breitere

Seitenräume zu schaffen, die Fahrbahnen weiter vom Gebäudebestand abzurücken und evtl. auch Platz für eine doppelte Baumreihe zu gewinnen. Dagegen würde es auf der Westseite enger, ob und wie man – ggf. mit welchen unvermeidlichen Eingriffen in den Baumbestand, die Trasse und Haltestellen unterbringt, muss im Detail geklärt werden,

- als ca. 6.4 km lange Niederflurstichbahn, beginnend an der Haltestelle Marktstraße. Bei dieser Variante könnten wiederum zwei Trassenoptionen gewählt werden, entweder mit weit auseinander liegenden randlichen Halbtrassen oder mit paariger Führung nebeneinander liegender Gleise. Bei der Halbtrassenlösung könnten die Haltestellen auf beiden Seiten in die Gehwege integriert werden. Bei paariger Führung würde die Trasse nach Westen hinter die bestehende Baumreihe verschoben. Die Trasse könnte in großen Teilen die Busspur bzw. Anliegerfahrbahn nutzen. Die westliche Gleistrasse könnte die Haltestellen in den Gehweg integrieren, für die östliche Trasse müssten die Haltestellen zwischen der Baumreihe untergebracht werden.

Bei beiden Lösungen könnte der Baumbestand weitgehend erhalten bleiben. Details wie die Lage der Masten für die Oberleitungen und die möglichen Störungen durch Grundstückszufahrten und Einmündungen sind gesondert zu prüfen.

Die Variante der Niederflurstichbahn erfordert eine partielle Umplanung der Haltestelle Marktstraße für eine Verknüpfung der „Niederflur-Stichbahn“ mit der aus dem Tunnel führenden „Stadtbahn-Tunnelbahn“.

Sie erfordert ein Betriebskonzept, das das gleichzeitige Eintreffen der beiden Bahnen an der Haltestelle Marktstraße sicherstellt, was angesichts der gesonderten Bahnkörper in 3. und 4. BA und der Tunnelstrecke im 1. und 2. BA eigentlich möglich sein sollte, mit intelligenter Betriebssteuerung. Die Gestaltung der Haltestelle Marktstraße ist ohnehin von den Experten stark kritisiert worden, wegen der massiven Ausführung der Details an den Bahnsteigen und Mauern.

Es wurde im Konsens angeregt, eine solche Option umgehend skizzenhaft aufzuzeigen und zu bewerten, wozu sich die Herren Monheim, Groneck und Besier bereit erklärt haben.

23. Juli 2016

Prof. Monheim