

**Raumkom, Institut für Raum-
Entwicklung und Kommunikation**
Trier + Bonn
Prof. Dr. Heiner Monheim

Initiativkreis Bayenthal-
Marienburg
Robert Rademacher

**NABIS Natur, Bildung
und Soziales**
Ottmar Lattorf

Bericht Expertenworkshop

Erfolgreicher Workshop

Am 18. Juli 2016 fand in der WAK Westdeutsche Akademie für Kommunikation an der Bonner Straße in Köln ein Workshop mit international renommierten Fachleuten für die Planung von Stadtbahnen und Straßenbahnen sowie die Umgestaltung innerstädtischer Hauptverkehrsstraßen statt. Als Experten haben mitgewirkt Dipl. Ing. Stephan Besier (Leipzig), Dr. Christoph Groneck (Siegburg), Prof. Dr. Carmen Hass-Klau (Brighton), Dipl. Ing. Willi Hüsler (Zürich), Prof. Dr. Hermann Knoflacher (Wien), Dipl. Ing. Jens Wittrock (Bremen), Prof. Dr. Christoph Zöpel (Bochum).

Seitens der Politik waren sechs Mitglieder des Rates und der Bezirksvertretung zugegen. Von den im Süden Kölns engagierten Bürgervereinen und Initiativen nahmen sieben Beobachter teil. Vorbereitet und moderiert wurde der Workshop von Prof. Heiner Monheim, Fachmann für Stadt- und Verkehrsplanung (Trier und Bonn).

Weiterer Schienennetzausbau dringend

Einleitend wurde betont, dass das Kölner Schienennetz dringend weiter ausgebaut werden müsse. Die Kölner Schienennetzdichte sei zu gering. Daraus resultierten der im Vergleich mit anderen Millionenstädten enttäuschend geringe ÖPNV-Anteil und die besonders hohe Stauhäufigkeit in Köln.

Vor diesem Hintergrund sei es richtig, dass eine neue Nord-Süd-Verbindung hergestellt werde.

Beteiligungspraxis

Die planungsbegleitende Bürgerbeteiligung wurde von den Vertretern der Bürgervereine dahingehend kritisiert, dass zwar in mehreren Teilabschnitten und an mehreren Terminen Trassenbegehungen und Bürgerversammlungen stattgefunden hätten. Allerdings sei dabei keine offene Suche nach möglichen Alternativen für die Trassenführung und Trassengestaltung erfolgt. Die Stadt und die KVB hätten auf die geäußerten Bedenken und Anregungen nicht angemessen reagiert. Die mit der Planung verbundenen Eingriffe seien nicht ausreichend thematisiert worden. Auch die Breite der Beteiligung (bezogen auf das Erreichen der Bevölkerung) sei unzureichend geblieben. Nur so sei erklärlich, dass sich erst jetzt in der breiten Bürgerschaft so großer Widerstand rege.

Fehlende Gesamtplanung

Bedauert wurde, dass für die Nord-Süd-Bahn eine Gesamtplanung fehle, was sich nun als problematisch erweise. Ganz besonders betreffe das den vierten Bauabschnitt. Hätte man von Anfang an klare Vorstellungen über die Führung der Trasse nach Rondorf und Meschenich gehabt, dann wäre möglicherweise insgesamt ein anderer Standard mit weniger Tunnelanteilen und einer Niederfluroption gewählt worden.

Netz- und Kapazitätsüberlastung im Zentrum

Zweifellos sei das Schienennetz im Zentrum nach der Strecken- und Fahrzeugkapazität überlastet. Daher hätte man viel früher auch nach oberirdischen Ausweichstrecken suchen müssen. Die Dominanz der Tunnelstrecken habe zu ärgerlichen Flaschenhälsen geführt. Umso wichtiger sei es, nunmehr auf der Basis des Paradigmenwandels schnell neue oberirdische Streckenoptionen zu suchen.

Rasengleis als wichtige Zukunftsoption

Begrüßt wurde, dass die Planung der Gleistrasse auf der Bonner Straße nunmehr Rasengleis vorsieht. Rasengleis sei aus vielen Gründen die beste Wahl für Schienentrassen: Stadtbild, Lärminderung und Stadtklima profitierten davon. Köln habe hinsichtlich seines Erscheinungsbildes schwer darunter zu leiden, dass viel zu lange mit Schottergleistrassen gearbeitet worden sei.

Flexiblere Standards

Der Stadt und der KVB wurde empfohlen, gegenüber den Bewilligungs- und Genehmigungsbehörden flexiblere Standards deutlich selbstbewusster einzufordern. Das betreffe beispielsweise die Forderung nach einem immer eigenem Gleiskörper. Diese Forderung erschwere die dringend erforderliche Netzverdichtung und Kundennähe. Auch Forderungen nach einer großzügigen Dimensionierung von Fahrbahnen und Kreuzungen müssten künftig energischer zurückgewiesen werden, im Interesse der Stadtgestaltung und der Fußweg- und Fahrradförderung. Die Stadt und KVB sollten ggf. Spitzengespräche mit den Bewilligungs- und Genehmigungsbehörden führen, um die nötigen flexiblen Spielräume einzufordern.

Baumschutz

Kritisiert wurde, dass an mehreren Stellen unnötig massive Eingriffe in den schützenswerten Baumbestand erfolgen sollen. Beispielsweise im Tälchen an der Marktstraße, bei den Platanen an der Schönhauser Straße, beim Wäldchen am Verteilerkreis und bei den großen Bäumen vorne auf dem alten Friedhof am Heidekaul. Solche Eingriffe könne man durch vergleichsweise einfache Planänderungen vermeiden. Baumfällungen sollten auf die zwingend notwendigen Bereiche beschränkt bleiben.

Nachbesserungen und Alternativplanungen nötig

Die Experten haben im Laufe der Veranstaltung auf der Grundlage der städtischen Pläne und einer ausgiebigen Ortsbegehung zahlreiche Verbesserungsvorschläge entwickelt und empfohlen, dieselben vor Baubeginn zu prüfen. Die Verbesserungsvorschläge betreffen insbesondere

Reduzierung der überdimensionierten Kreuzungen: Die Kreuzungen seien durchweg überdimensioniert, wodurch das Ziel einer deutlichen Förderung des ÖPNV verfehlt würde. Mit dieser Überdimensionierung seien unnötige Eingriffe in den Baumbestand und in den Gebäudebestand verbunden. Offenbar seien hier als Vorgabe an die Planer schematische Modellrechnungen zur Leistungsfähigkeit vorgenommen worden, die rein linear prognostizierte KFZ-Verkehrsmengen berechnet hätten und keine Rücksicht auf eine klimapolitisch ambitionierte Gesamtverkehrsplanung nähmen. Die daraus resultierende Planung sei in vielen Details für Fußgänger eine Zumutung, allein schon wegen der unnötig langen Querungsstrecken. Bei einer Umplanung der Kreuzungen sollten wo immer möglich auch Kombispuren sowie Schmalfahrspuren vorgesehen werden.

Reduzierung der Fahrspurbreiten: Die Planung sei angesichts des eigentlichen Ziels einer Förderung des ÖPNV und Reduzierung des Autoverkehrs zu autofreundlich. Die Experten sprachen von einem unsinnigen „Wettrüsten“ zwischen ÖPNV und Autoverkehr. Köln müsse seine Planungsprioritäten deutlich zu Gunsten des ÖPNV ändern, damit die für eine Millionenstadt angemessenen hohen Anteile des ÖPNV am Verkehrsmarkt erreicht würden. Das sei auch aus klimapolitischen Gründen zwingend. Mit verringerten Fahrspurbreiten könne eine deutlich verbesserte Straßenraumgestalt mit breiteren Seitenräumen erreicht werden.

Mehr Überquerungsstellen für Fußgänger: Die Zahl der Querungsstellen für Fußgänger sei zu gering und beschränke sich auf die Haltestellen und signalgeregelten Knoten. Daraus ergäben sich unzumutbar lange Umwege. Auch der städtebauliche Zusammenhang der beiden Straßenseiten, der im Sinne einer positiven Quartiersentwicklung zu unterstützen sei, erfordere weitere Querungsstellen. Die in Köln als zwingender Standard vorgegebene „Z-Querung mit Drängelgitter“ sei anderswo unüblich und weder fußgängerfreundlich noch gestaltungsförderlich.

P & R Anlage massiv kritisiert: Die P & R Anlage am Verteilerkreis sei wenig überzeugend. Sie rechtfertige keinesfalls die massiven Eingriffe in das Wäldchen und den alten Friedhof. Der Stadt Köln wird ein wesentlich reservierter Einsatz von P & R empfohlen, das einen miserablen Kosten-Nutzen-Faktor habe und oft sogar dem ÖPNV schade, weil es den Zubringer-ÖPNV schwäche. Wenn überhaupt, komme P & R nur dezentral am späteren Linienende in Meschenich in Frage. Jedenfalls sei der gewählte Standort nördlich des Verteilerkreises unsinnig.

Buswendeschleife kritisiert: Auch die Buswendeschleife sei wegen der massiven Eingriffe und der gestalterischen Störwirkung problematisch. Möglicherweise sei es ohnehin sinnvoller, die Verknüpfung der Buslinie und Stadtbahn eher mit der Linie 16 herzustellen. Da die Buswendeschleife auch nur vorübergehend nötig sei (so lange der 4. Bauabschnitt nicht realisiert sei), könne man die Busse auch mit einem U-Turn über die vorhandenen Querstraßen wenden.

Fazit

Eine zentrale Frage ist der weitere zeitliche Ablauf bei der Nord-Süd-Bahn. Wenn zunächst nur der 3. Bauabschnitt isoliert betrachtet wird, sehen die Experten wenig Sinn in der Option einer Niederflurstichbahn anstelle der projektierten Stadtbahn mit Hochbahnsteigen. Eine Stichbahn mache nur für eine längere Bahnstrecke Sinn, die einen eigenen selbständigen Verkehrswert erreiche. Insoweit ist eine zentrale Frage, wann und wie der 4. Bauabschnitt weiter geplant wird.

Wenn aufgrund der im Tunnelbereich absehbaren weiteren Verzögerungen der Inbetriebnahme ohnehin erhebliche Verzögerungen des Betriebsbeginns bevorstehen, dann sei es im Gesamtzusammenhang von 3. und 4. Bauabschnitt durchaus überprüfenswert, ob es eine Alternative zur geplanten, genau in der Mitte der Straßenachse verlaufenden Stadtbahntrasse mit Hochbahnsteigen gebe.

Nachtrag: Kahlschlag vermeiden

Da unter den Experten keine Botaniker oder Baumspezialisten waren, hat der Initiativkreis Bayenthal-Marienburg im Nachgang zu dem Workshop Baumexperten konsultiert. Nach deren Auskunft wäre es durchaus möglich, den vitalen Baumbestand der Bonner Straße, insbesondere die Linden, durch Translozierung zu retten, indem sie ausgegraben, an einen Zwischenstandort versetzt und am Schluss der Baumaßnahme in der Bonner Straße an neuen Standorten wieder eingepflanzt werden. Vor

diesem Hintergrund muss die möglicherweise drohende "vorsorgliche" Baumfällung des gesamten Baumbestandes an der Bonner Straße noch deutlicher abgelehnt werden.

Wenn zu den Kosten für eine solche Baumrettungsaktion auch die Bürger selber beitragen würden, dann könnte sich daraus eine weit über Köln hinaus beachtete, vorbildliche Aktion ergeben, die Köln im guten Sinne als Bürgerstadt ausweist, genauso wie die Tatsache dieses von Bürgern organisierten Expertenworkshops.

Abschließend wurde von den Experten konstatiert, dass eine solche hochkarätige Veranstaltung in der Regie und mit der Finanzierung von Bürgern äußerst ungewöhnlich und positiv sei und die Ernsthaftigkeit beweise, mit der man die städtische Planung begleiten wolle.

Als Experten haben teilgenommen

Dipl. Ing Willi Hüslér aus Zürich vom Büro IBV, der seit 30 Jahren in der Schweiz, Deutschland, Frankreich und England kommunalen Schienenverkehr geplant hat und 1989 unter Minister Zöpel den Gesamtverkehrsplan NRW erarbeitet hat, in dem schon seinerzeit wichtige Aussagen zu Zukunft des kommunalen Schienenverkehrs und zum nötigen Paradigmenwandel bei diesem Thema enthalten waren.

Prof. Dr. Carmen Hass-Klau, die bis 2013 Professorin für öffentliche Verkehrssysteme in Wuppertal war und mit ihrem Planungsbüro Environment & Transport aus Brighton viele Studien zur Zukunft des kommunalen Schienenverkehrs erstellt hat, insbesondere zu den Wechselwirkungen zwischen Städtebau und Schienennetz und zu immobilienwirtschaftlichen Fragen der Netzplanung.

Prof. Herrmann Knoflacher aus Wien, der seit vier Jahrzehnten neben den Fragen der Gesamtverkehrsplanung auch Schienennetzkonzepte umgesetzt hat, insbesondere natürlich in Österreich für die Hauptstadt, für Linz und Graz und diverse Lokalbahnen.

Prof. Christoph Zöpel, der ehemalige NRW-Verkehrsminister, der ausgehend von seinen Erfahrungen mit Stadtbahnprojekten vor allem Fragen der Standards, der politisch-planerischen Entscheidungsprozesse sowie des Umgangs mit Genehmigungs- und Bewilligungsbehörden thematisiert hat.

Dr. Christoph Groneck aus Köln/Siegburg, der über die französischen Straßenbahnsysteme bei Frau Hass-Klau promoviert hat und sich zusammen mit Herrn Besier intensiv für den Paradigmenwechsel im kommunalen Schienenverkehr eingesetzt hat, u.a. aktuell in dem VDV-Buch zu diesem Thema.

Dipl. Ing, Stefan Besier, der im Auftrag der Stadt Köln das grundlegende Gestaltungsgutachten für die Nord-Süd-Bahn erarbeitet hat, dabei allerdings vielfach mit stark einengenden Vorgaben konfrontiert war und der seit Jahren im Kontakt mit den Städten Zürich, Wien, München sowie den französischen Straßenbahnstädten am planerischen Paradigmenwandel für Stadtbahnen und Straßenbahnen arbeitet, zuletzt in dem VDV Buch zu diesem Thema.

Dipl. Ing. Jens Wittrock aus Bremen, der im Auftrag der Stadt mit BPR die Detailplanung für die Nord-Süd-Bahn erstellt hat, ohne allerdings großen Einfluss auf die grundlegenden verkehrlichen Festlegungen, insbesondere Modellierungen für Kreuzungen und Fahrspuren sowie Signalprogramme nehmen zu können.

Prof. Dr. Heiner Monheim aus Bonn, der 15 Jahre in einer Forschungsanstalt des Bundes-Städtebauministeriums und 10 Jahren im Landesverkehrsministerium NRW an vielen Projekten zur städtebaulichen Integration von Bahnen und Hauptverkehrsstraßen gearbeitet hat, außerdem über Verkehrsberuhigung, Rad- und Fußverkehrsförderung.