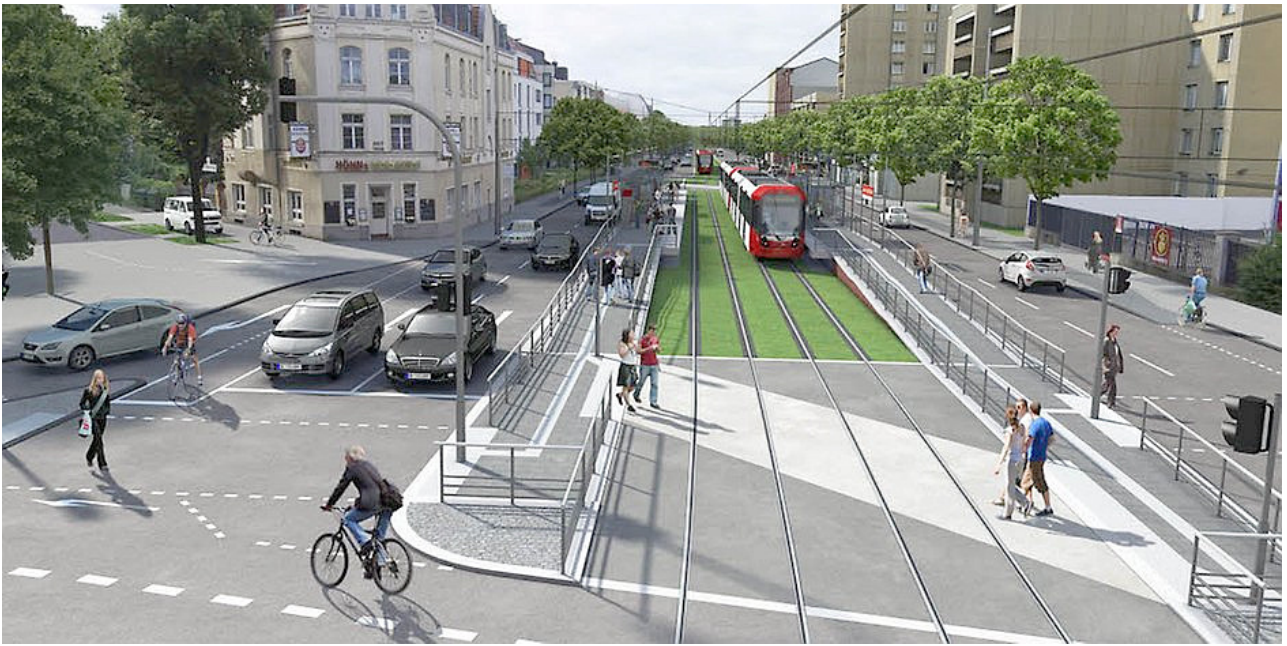


Kölner Stadt-Anzeiger

Nord-Süd-Stadtbahn in Köln Experten kritisieren Planung auf der Bonner Straße

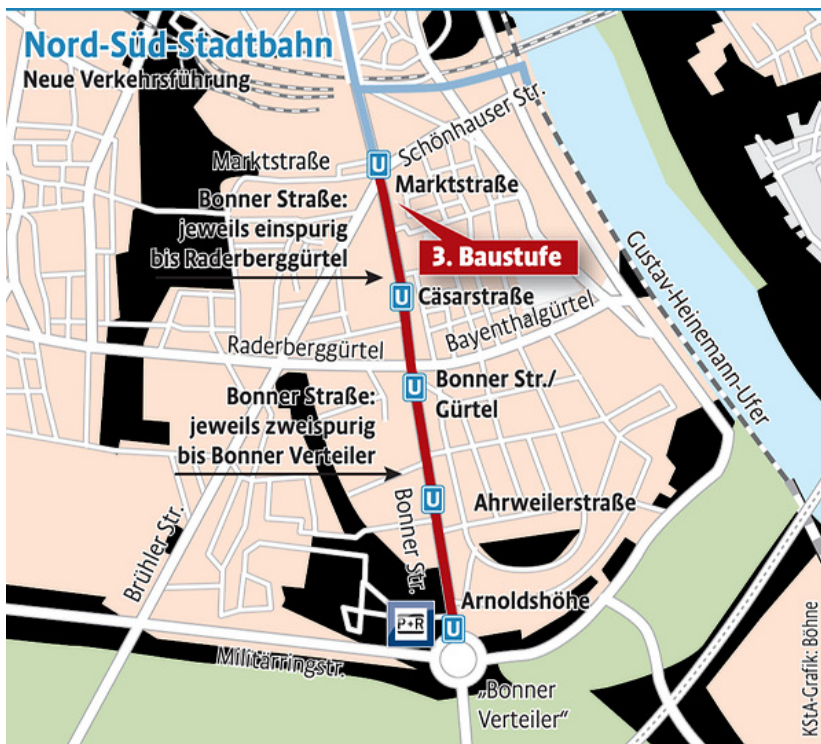
Von Tim Attenberger, 29.07.16, 06:21 Uhr



So soll die Bonner Straße künftig nach dem Willen von Stadt und KVB aussehen.
Foto: Visualisierung: Stadt

Köln – Die Vertreter mehrerer Bürgerinitiativen aus dem Kölner Süden haben jetzt noch einmal neue Argumente in die Diskussion um die Verlängerung der Nord-Süd-Stadtbahn bis zum Bonner Verteiler eingebracht.

So soll die Planung an mehreren Stellen stark verbesserungswürdig sein. Außerdem soll es eine Möglichkeit geben, die 250 Bäume zu retten, die ab Oktober entlang der Bonner Straße gefällt werden sollen.



Die Vertreter der Bürgerinitiativen hatten unter Leitung von Verkehrsforscher Heiner Monheim eine siebenköpfige Expertenrunde einberufen, um die bestehende Planung von Stadt und Kölner Verkehrsbetrieben (KVB) für die dritte Baustufe zu überprüfen. Es nahmen allerdings weder Verantwortliche der Stadt noch der KVB teil – sie schickten stattdessen Mitarbeiter des von ihnen beauftragten externen Planungsbüros zu dem elfstündigen, nichtöffentlichen Treffen. Angesichts des laufenden Klageverfahrens in dieser Sache hätten sich Stadt und KVB entschieden, nicht an dem Expertenworkshop teilzunehmen, teilte die KVB auf Anfrage mit. Die Bürgerinitiativen hatten innerhalb der gesetzlichen Frist gegen die Planungen geklagt, nachdem die Bezirksregierung eine Genehmigung für den Bau erteilt hatte.



Heiner Monheim
Foto: ban

Der Austausch der internationalen Experten – zu denen unter anderem der ehemalige NRW-Verkehrsminister Christoph Zöpel gehörte – habe ergeben, dass in den Plänen sehr viel vorauseilender Gehorsam gegenüber dem Land und den Bund als Fördergebern enthalten sei, berichtete Monheim am Mittwochabend bei einer Bürgerversammlung in der Lutherkirche. „Eine selbstbewusste Bürgerstadt lässt sich so eine Planung nicht einfach vorschreiben, sie sucht aktiv und offensiv das Gespräch“, kritisierte der Verkehrsexperte. Köln sei im Spielraum der Gestaltung unzulässig beschnitten worden. Das habe auch zu der voreiligen Entscheidung geführt, 250

Bäume fällen zu wollen. Ein Überblick über die vier wichtigsten Kritikpunkte:

Als besonders problematisch schätzten die Verkehrsforscher ein, dass die vier Bauabschnitte der Nord-Süd-Bahn hintereinander geplant worden seien und nicht an einem Stück. Da der vierte Abschnitt – die Verlängerung vom Verteilerkreis über Rondorf bis nach Meschenich – noch völlig in der Luft hänge, sei es aber auch jetzt noch möglich, zwischen der Haltestelle Marktstraße und Meschenich eine Niedrigstflurtram zu bauen. Sie würde die Bonner Straße im Gegensatz zu der von Stadt und KVB gewünschten Hochflurbahn weniger zerschneiden und spürbar niedrigere Haltestellen ermöglichen, so Monheim. Für eine sechs Kilometer lange Strecke sei es vertretbar, dass die Fahrgäste an der Marktstraße von der Hochflurbahn, die aus dem U-Bahn-Tunnel kommt, in eine Niedrigstflurtram umzusteigen.



250 Bäume sollen gefällt werden.

Nach Ansicht der Experten soll die am Verteilerkreis geplante Park-and-Ride-Anlage nicht gebaut werden. Der Bereich sei ohnehin ein verkehrlicher Brennpunkt, der durch die Nutzer eines neuen Parkhauses nicht weiter verschärft werden dürfe.

Das Expertengremium warnt vor dem angedachten Umbau der Kreuzung Schönhauser Straße und Bonner Straße, die bereits jetzt ein Monstrum sei. Eine Erweiterung auf 21 Spuren aus vier Richtungen – wie geplant – sei nicht mehr zeitgemäß. Die Kreuzung müsse deutlich schmaler ausfallen, so dass auch die Platanen am Straßenrand erhalten bleiben könnten.

Die Bürgerinitiative zeigt sich überzeugt, eine Lösung für die 250 zu fallenden Bäume an der Bonner Straße gefunden zu haben. Da es sich um Linden handele, sei es möglich, sie während der Bauarbeiten auf nahe gelegene Wiesen zu verpflanzen und sie danach wieder an ihren Ursprungsort zu versetzen. Experten sollen die Verpflanzung sorgfältig prüfen. „Das ist vor allem eine Frage des Geldes und des Sachverständes“, sagte Robert Rademacher vom Initiativkreis Bayenthal-Marienburg. Es sei denkbar, das über Patenschaften zu finanzieren. Die Stadt solle sich aber ebenfalls beteiligen.

„Ich hoffe, dass sich die Stadt jetzt noch einmal eine Denkpause gönnt und nicht im Oktober die Ketensägen anwirft“, sagte Monheim. Es bestehe noch die Chance, aus einer „mittelprächtigen“ Planung eine bessere zu machen. Die von der Expertenrunde vorgeschlagenen Änderungen seien zeitnah umsetzbar und würden nur eine kurze Verzögerung bedeuten.

Erste Kommentare

Noibuegler

Also die Umsteigerei ist ja wohl das Letzte. Und rettet nichts an dieser insgesamt völlig unnötigen Bahn. Denn: Verkehrstechnisch dringend wäre zuerst gewesen, mit einem Teil der verbuddelten 2 Mrd. den Barbarossaplatz zu sanieren: Bahnen nach unten, Verkehrsberuhigung, Erweiterung der Fußgängerzone. Als nächstes dann die gesamte Innenstadt vom Gürtel bis zum Rhein, dito rechtsrheinisch. (Stichwort Masterplan Speer, da wäre dann Nr. der Neumarkt geworden) Aber: für all das hätte es keine Zuschüsse gegeben. Also wird das gebaut, wofür man Zuschüsse bekommt. Und - hier haben die Kritiker Recht - man tut alles, um die Zuschüsse nicht zu gefährden. Die Zuschußgeber (Land, Bund) müssen die Suppe nicht auslöffeln, den Ärger haben die Bürger in den Kommunen.

Andreas Wulf

Mein Bekannter aus Leverkusen ist mit der S 16 zum Bonner Wall gefahren und dort in die Linie 6 nach Meschenich umgestiegen. Demnächst soll die S 16, die den Westring vom Kölner Hauptbahnhof über Köln-West, Köln-Süd und Bonner Wall fährt, über den Rhein verlängert werden. Nachdem der Tunnel der Nord-Süd-Stadtbahn seit Anfang 2027 endlich genutzt werden kann, wird die Haltestelle Bonner Wall dann zum größten Verkehrsknoten im Kölner Süden.

Ich habe ihm erzählt, dass es enorme Widerstände gegeben hätte, die Linie 6 als Niederflurbahn (so wie die Linien 12 und 15) von Meschenich über den Bonner Wall in einer Westschleife entlang der neuen Parkstadt Süd (auf dem ehemaligen Großmarkt- und Brauereigelände) und über die Gleise der Linie 12 zum Barbarossaplatz zu führen. Das Umsteigen am Bonner Wall am selben U-Bahnsteig in die Linie 5 (Butzweilerhof – P&R Godorf Rheinbrücke) oder die Linie 16 (Köln/Niehl – Bad Godesberg) und das oberirdische Umsteigen am Barbarossaplatz am selben Bahnsteig in die Ringlinien 12 und 15 hatten den Ausschlag gegeben.

Der P&R-Platz in Godorf ist aufgrund der dortigen Autobahnbrücke über den Rhein inzwischen der höchst frequentierte Parkplatz von ganz Köln. Nachdem Godorf seit Herbst 2016 von der Linie 16 im 10-Minuten-Takt angefahren wurde, haben sich viele Pkw-Pendler entschlossen, sich nicht mehr in den Autobahnstau zwischen Godorf und dem Autobahnkreuz Köln-Süd zu stellen. Mit Eröffnung der Rheinbrücke Godorf-Niederkassel fuhren so viele Pendler nach Godorf, die direkt in die linksrheinische Stadtbahn steigen wollten, dass mit der Linie 5 ein 5-Minuten-Takt realisiert werden musste. Gott sei Dank hatte man die Linie 5 nur bis zum Bonner Wall (vorübergehend bis zur Marktstraße) als Hochflurbahn fahren lassen. Mit dem Rückbau der Haltestelle Marktstraße ist übrigens ein verkehrsberuhigter Platz mit hoher Aufenthaltsqualität entstanden.

Nächstes Jahr soll auch die S-Bahn Bonn Hauptbahnhof – Airport Köln-Bonn über die Brücke Godorf-Niederkassel fahren, dann sollten noch einige Parkplätze in Godorf dazu kommen.

Viele Grüße aus dem Jahr 2033.

PS: Ich interessiere mich sehr für Kommentare aus der Vergangenheit. Die Planungen der erwähnten S-Bahnprojekte sollten allerdings vorher zur Kenntnis genommen werden.

AMDSempron

Welche komplexe Hürde ist es eigentlich, die Gleise im Bereich des Ein- und Ausstiegs um etwa 1m tiefer als die Straße zu setzen? Wenn ich mir die Steigung bspw. am Heumarkt anschau dann ist das für die Triebwagen doch kein Problem. Dann sind auch die Bahnsteige nicht so hoch. Versteh einer das Problem.

Andreas Wulf > AMDSempron

Mittelbahnsteig! Berg- und Talbahn zwischen den Haltestellen! Fußgängerquerungen! Straßenquerungen!

Gläbbisch

Ich denke wie einige Kommentatoren hier bereits richtig erkannt haben, geht es wohl den Gegnern des Stadtbahn-Projektes hauptsächlich darum das Projekt an sich möglichst lange zu blockieren. Getreu dem Motto "Köln den Autofahrern!".

Ziel des Stadtbahn-Ausbau ist es ja, möglichst viel Verkehr von der Straße auf die Schiene zu bekommen. Das sollte in jeder Großstadt oberste Priorität sein. Dann ernsthaft(!) vorzuschlagen den P+R-Parkplatz streichen und oberirdisch eine "Niedrigstflurtram" anstelle der Stadtbahn zu bauen - aus Rücksicht auf den Autoverkehr - Ist so dermaßen peinlich, das es schon wehtut und einer Großstadt wie Köln nicht würdig.

Ich hoffe der Vorschlag kommt dahin wo er hingehört: In die Ablage "P".

Michael Engel

Der mental wenig ausgereifte Gedanke an der Marktstraße von Niederflur- zur Hochflurbahn und umgekehrt umsteigen zu müssen ist völlig praxisfremd und torpediert die restlichen Ansätze um die Planung für die Bahnstrecke zu verbessern.

Helmut G.

Den vorherigen Kommentatoren muss ich weitestgehend zustimmen. Auch stellt sich die Frage, ob man Herrn Monheim wirklich als Experten in Sachen Stadt- und Straßenbahn bezeichnen kann. Seine Forschungsschwerpunkte liegen doch eher im Bereich Eisenbahn und Fußgänger in der Stadt. Aber nun zur Sache: Warum eine "Niedrigstflurtram" die Bonner Straße weniger zerschneidet als eine Hochflurbahn, ist mir nicht klar. Der einzige Unterschied ist die Höhe der Bahnsteige. Alles andere - z.B. Breite der Gleistrasse, Länge der Fahrzeuge - dürfte etwa gleich sein. Bei vier geplanten Haltestellen mit einer Bahnsteiglänge von jeweils ca. 55 m geht es also um eine städtebauliche Wirkung von insgesamt 220 m Länge auf einer Gesamtstrecke von etwa 1,7 km. Das sind noch nicht mal 15% der Strecke!

Und was die zu fällenden Bäume betrifft: Auch eine Niedrigflurbahn benötigt einen eigenen Gleiskörper, weil sie sonst nicht gefördert wird und viel langsamer ist. Der Straßenausbau muss also sowohl für eine Niedrigflur- als auch für eine Hochflurbahn erfolgen.

Des weiteren ist noch gar nicht klar, ob und wann die Verlängerung bis Meschenich gebaut wird. KVB und Stadtverwaltung haben noch einige andere Ausbaupläne, die m.E. dringender sind, z.B. der Anschluss von Widdersdorf, Neu-Brück oder die Strecke nach Flittard und Stammheim.

JanS

Liebe Nachbarn, liebes Team des Stadt Anzeigers,

warum wird diesen Bremsern, die in Ihrem Leben offenbar zu viel Zeit für dämliche und sinnfreie Aktionen haben, eine derartige Plattform gegeben?

In einer Stadt in der es ohnehin schon nicht schnell genug in die Zukunft geht, werden Bauprojekte die einen ausgesprochen Mehrwert für die Bürger dieser Stadt haben, grundlos und mit nicht nachvollziehbaren Argumenten aufgehalten.

Ich will vor meiner Haustür in die Bahn steigen und an der Severinstraße, später mal am Hauptbahnhof, aussteigen und nicht an der Marktstraße mit einer Wartezeit in eine Niederflurbahn umsteigen.

Sie sind vermutlich alle zu dieser tollen "Expertensitzung" mit ihrem Auto gefahren! Es gibt allerdings auch Menschen die sich der Umwelt zu liebe mit Hilfe des ÖPNV fortbewegen. Diese Menschen interessiert es nicht im Geringsten ob diese Bäume gefällt und an anderer Stelle, in größerer Zahl!, neu gepflanzt werden!

Sie sollten sich mal fragen wann ihre Freizeitbeschäftigung zu weit geht und damit andere Menschen in ihrem Willen einschränkt.

Suchen sie sich eine wirklich würdige Beschäftigung um den Menschen Ihrer Stadt zu helfen.

Es gibt genug Projekte bei denen man sich ehrenamtlich engagieren kann!

Nur weil die Menschen welche diese Bahn im Kölner Süden haben wollen nicht genau so laut wie sie Fortschrittbehinderer auf sich aufmerksam machen, bedeutet das nicht dass es viele, die Mehrzahl der Menschen, gibt die eben diesen Baustein im Bahnnetz der KVB unbedingt und ohne weitere Verzögerung wollen!

Rüdiger Krause

Ja ja, die ewig gestrigen. Da fühlen sich ein paar SUV-Fahrer also von der Bahn gestört. Weil sie diese aber nicht mehr verhindern können, versuchen sie alles, um das Projekt zu verzögern. Da werden auch gerne einmal die armen Bäume bemüht, die gefällt werden müssen.

Weiterhin wird eine Niederflurbahn nach französischem Vorbild gefordert. Also ein drittes System neben den vorhandenen Niederflur- und Stadtbahnwagen. Jedem dürfte klar sein, dass dies finanziell nicht abbildbar ist. Es müssten für eine 4 km lange Strecke drei gesonderte Züge beschafft werden, die mit keinen anderen Fahrzeugen kompatibel sind. Um auch einen Ersatzzug zu haben, müsste ein vierter Zug angeschafft werden (25 % Reserve!).

Da die Fahrgäste in diesem Fall umsteigen müssten, wird die Strecke nicht annähernd so viele Fahrgäste haben wie kalkuliert. Mir ist jetzt schon klar, was die Gegner der Bahn dann in einigen Jahren sagen: "Wir haben schon immer gesagt, dass die Bahn nicht gebraucht wird und der Bus ausreichend ist."

Ich kann nur hoffen, dass die Politik und die Gerichte standhaft bleiben und die Strecke wie geplant gebaut wird. Der Kölner Süden benötigt dringend diese Verbindung!

Paul Mueller

Als ob die bestehende Planung nicht schon schlecht genug ist!

Ich wundere mich, ob die Leute, die das planen, selber auch manchmal mit der Stadtbahn fahren!? Da wo die Bahn unterirdisch verläuft gibt es kaum Probleme, z.B. zwischen Neusser Str. / Gürtel und Zülpicher Platz. Aber ab dem Zülpicher Platz fahren die Linien 12 und 15 - direkt vor der Kreuzung mit der Linie 9 - wieder oberirdisch. Die Linie 9 ist übrigens die, die oft in der Zülpicher Straße durch falsch parkende Autos behindert wird. Am Barbarossaplatz kreuzen dann die nächsten Linien, was das ganze noch langsamer macht. Den normalen Straßenverkehr mal ganz außer Acht gelassen.

Kann mir mal jemand erklären wie man unter diesen Umständen darauf kommt, die Bahn in der Bonner Str. überhaupt oberirdisch verlaufen lassen zu wollen? Hat man nichts gelernt? Es kann doch nicht so schwierig sein die Bahngleise auf einer geraden Strecke unter der Erde zu verbuddeln und dann wieder abzudecken. Kostet am Anfang zwar mehr, aber erspart jede Menge Stau und vor allem Unfälle. Wenn man sich wirklich für die Umwelt interessiert, dann wählt man eine nachhaltige Lösung mit unterirdischem Verlauf. Aber stattdessen fangen die Leute schon wieder an wegen den paar Bäumen rumzuheulen.

Kann man die Sachen denn nicht einmal machen, dann aber richtig? Wenn die Bahn gut funktioniert, dann steigen wohl auch mehr Leute vom Auto auf die Bahn um. Aber solange die Bahn sich im Schrittempo bewegt wird dies nicht passieren. Also wie immer... besser ein schlechter Kompromiss, die Bäume bleiben da stehen, aber dafür fährt die Bahn noch langsamer, aber wahrscheinlich ohne Fahrgäste.

Rüdiger Krause

Grundsätzlich haben Sie Recht, dass man eine schnelle Verbindung benötigt. Dazu ist aber nicht immer und überall ein Tunnel notwendig. Die Strecken der Linie 1 auf der Aachener Straße zwischen Aachener Weiher und Weiden und der Linie 18 auf der Luxemburger Straße zeigen, dass man auch mit deutlich geringeren Investitionen einen schnellen Nahverkehr schaffen kann. Sicherlich könnte man durch einen Tunnel auf beiden Strecken noch 1 bis 2 Minuten (Linie 18) bzw. 3 bis 5 Minuten (Linie 1) herausholen. Aber diese geringe Verkürzung rechtfertigt keine Ausgaben im dreistelligen Millionenbetrag zumal Tunnels auch höhere Instandhaltungskosten nach sich ziehen. Gerade im Ruhrgebiet sieht man nun zu was das führen kann. Die Kommunen sind hier kaum mehr in der Lage die Kosten für die Instandhaltung aufzubringen und stellenweise wird daher überlegt, Strecken stillzulegen!

Weiterhin bringen Tunnels für Fahrgäste, die nur kurze Strecken zurücklegen keine Zeitersparnis, da die Wege zur Haltestelle länger sind (Aufzug, Rolltreppe, Treppe).

Von daher ist genau zu prüfen, ob man einen Tunnel baut oder die Bahn über andere Maßnahmen (Vorrangschaltungen) beschleunigt.

Flori Deibel

"Für eine sechs Kilometer lange Strecke sei es vertretbar, dass die Fahrgäste an der Marktstraße von der Hochflurbahn, die aus dem U-Bahn-Tunnel kommt, in eine Niedrigstflurtram umzusteigen" - Wer so was sagt, fährt selbst mit dem Dienstwagen. Das mindert massiv die Attraktivität der U-Bahn, wenn man da umsteigen muss. Zumal man sich fragt, wie das an der Marktstraße funktionieren soll. Da müsste man ja die Bahnen hintereinander fahren lassen. Wenn dann mal wieder ein Autofahrer die Bahn blockiert, verliert man locker mal 10 Minuten beim Pendeln.

himmeldiesonne

aber diese sogenannten experten scheinen doch die gleichen zu sein, die auch beim letzten mal ihre bedenken geäußert haben. es ist doch absurd ohne not einen umstieg in eine bahnstrecke einzubauen. die nord-süd-bahn wurde gebaut um schneller vom süden in die innenstadt zu kommen, dieser umsteigehalt würde genau das zunichte machen - völlig alberner vorschlag