

Initiativkreis Bayenthal-Marienburg

Memorandum zur Verkehrsplanung im Kölner Süden

Vorbemerkung

Die Planung der Nord-Süd-Stadtbahn steht von Anfang an unter keinem guten Stern. Die Tunnelbaumaßnahmen haben mehrere ärgerliche und stark kostensteigernde Zwischenfälle ausgelöst:

- **2004** kam es zur Schiefelage des Kirchturms von St. Johan Baptist.
- Ebenfalls **2004** kam es zu massiven Schäden an den romanischen Gewölben der Kirche St. Maria im Kapitol.
- **2007** kam es zu Gebäudeschäden am historischen Rathaus, sowohl am Rathausturm als auch am Turmkeller.
- **2007** kam es zu Schäden an einer großen Gasleitung.
- **2009** stürzte das Stadtarchiv in einen dort entstanden Krater.

Letzteres Ereignis hat zu besonders massiven Kostensteigerungen und Verzögerungen bei der weiteren Realisierung geführt, wodurch der gesamte Zeitplan um mindestens drei Jahre verzögert wird.

Nunmehr steht die Vorbereitung der Realisierung des dritten Bauabschnitts in oberirdischer Trassenführung an. Diese Pläne haben zu heftigen Diskussionen in der Bürgerschaft und in zahlreichen lokalen Bürgervereinen, Umwelt- und Verkehrsverbänden geführt, die gemeinsam eine Strategie für eine sinnvollere, besser verträgliche Fortführung der Nord-Süd-Bahn in der Bonner Straße sowie später im vierten Bauabschnitt nach Meschenich fordern.

In konstruktiven Diskussionen sind Ideen zur weiteren Schienennetzentwicklung im Kölner Süden entstanden, die eine Abkehr vom bisherigen Stadtbahn-Standard und eine Renaissance der Straßenbahn in Gestalt der Niederstflurtram vorschlagen.

Die wichtigsten Gesichtspunkte dieser Diskussionen werden auf den folgenden Seiten eingehender erläutert:

1. Sorgen um die Folgen der Verkehrsplanung im Süden Kölns

Aus Sorge über die drohenden, negativen Folgen der Verkehrsplanung im Süden Kölns auf der Bonner Straße mit Auswirkungen auf die angrenzenden Quartiere Bayental und Marienburg haben sich dort Bürger und Bürgervereine sowie Umwelt- und Verkehrsverbände zusammengefunden. Ausgehend von den massiven Eingriffen in den historisch gewachsenen Baumbestand der Bonner Straße, die sich aus der aktuellen Planung der dritten Baustufe der Nord-Süd-Stadtbahn ergeben, fordern sie eine **ergebnisoffene Prüfung** planerischer Alternativen für den dritten – und dann vernünftigerweise auch direkt mit für den vierten - Bauabschnitt.

2. Vergleich Niederflurtram mit Stadtbahn

Initiativkreis und Bürgervereine sind der Meinung, dass eine mehr am Prinzip der Niederflurstraßenbahn orientierte Alternativplanung gegenüber der aktuell geplanten Stadtbahn viele Vorteile hätte:

- deutlich niedrigere **Investitionskosten**,
- deutlich weniger Eingriffe in den **Baumbestand**,
- harmonischere **Integration der Trasse** in den Straßenraum,
- keine hochbauenden, das Stadtbild optisch störenden **Haltestellen**,
- effizientere **Verkehrsführung** für Auto- sowie Fuß- und Radverkehr,
- kürzere und damit nutzerfreundlichere **Abstände der Haltestellen**.

3. Nutzung der durch den Archiveinsturz aufgezwungenen zeitlichen Verzögerung für eine Überprüfung der Kölner Schienenkonzeption

Initiativkreis und Bürgervereine schlagen vor, die durch die Folgen des Einsturzes des Stadtarchivs aufgezwungene zeitliche Verzögerung für eine „Denkpause“ – also für eine Pause, in welcher das Denken nicht pausiert, sondern im Gegenteil besonders intensiv betrieben wird - zu nutzen. Vorgeschlagen wird, ausgehend von einem mittel- und langfristigen Schienenentwicklungskonzept, für die Region zu klären, welche Vor- und Nachteile ein Umschwenken der Kölner Stadtbahnplanungen auf Niederflurtram-Standard bringen würde.

4. Dritter und vierter Bauabschnitt der Nord-Süd-Stadtbahn als Präzedenzfall

Als konkretes Beispiel für die Beantwortung dieser Frage bietet sich der dritte und vierte Bauabschnitt der Nord-Süd-Stadtbahn an. Hier kann durch eine Alternativplanung als Niederflurtram überprüft werden, ob ein Systemwechsel für die Kölner Schienennetzentwicklung Vorteile hätte. Und zwar nicht als isoliertes Beispiel, sondern quasi als Präzedenzfall für weitere dringend erforderliche Netzerweiterungen an anderen Stellen des Kölner Schienennetzes.

5. Ohne einen ergebnisoffenen Systemvergleich drohen massive Verzögerungen wegen Einsprüchen und Klagen

Initiativkreis und Bürgervereine sind überzeugt, dass ohne einen **ergebnisoffenen Systemvergleich** die Umsetzung der bisherigen Stadtbahnplanung am Bürgerwiderstand sowie Prozessrisiken aufgrund drohender Klagen scheitern

würde und sich daraus eine für alle Beteiligten ärgerliche Verzögerung der Erweiterung des Kölner Schienennetzes nach Süden ergeben würde.

6. Zuschussgeber und Planfeststellungsbehörden würden den Kurwechsel wegen offensichtlicher Vorteile mit Bezug zu ihren eigenen Interessen und wegen der Signalwirkung mittragen

Initiativkreis und Bürgervereine sind überzeugt, dass auch die Zuschussgeber und die Planfeststellungsbehörden einer solchen Umplanung zustimmen würden. Diese haben ohnehin genügend Probleme mit den vielen bauverzögernden und bauerschwerenden sowie kostentreibenden Zwischenfällen bei der bisherigen Umsetzung. Das Land favorisiert für die weitere kommunale Schienennetzentwicklung eine Renaissance der (Niederflur)Straßenbahn. Die möglichen Kostenersparnisse und Zeitgewinne bei der Umsetzung sind auch im Interesse des Landes. Insbesondere die beim dritten und vierten Bauabschnitt in der bisherigen Stadtbahnplanung drohenden städtebaulichen, verkehrlichen und ökologischen Eingriffe widersprechen den Interessen des Landes. Auch das Land favorisiert generell bestandsorientierte Lösungen, die einen Erhalt des Baumbestandes und eine Reduzierung der Lärmemissionen ermöglichen.

7. Einbettung in Gesamtkonzept für die weitere Schienenentwicklung in Köln

Initiativkreis und Bürgervereine weisen darauf hin, dass eine solche Richtungsentscheidung sich nicht nur auf den dritten und vierten Bauabschnitt des konkreten Projekts Nord-Süd-Bahn auswirken würde, sondern auch auf alle weiteren Netzerweiterungen des Kölner Stadtbahnnetzes, beispielsweise der Verlängerung der Gürtelbahn vom Sülzgürtel bis zum Rhein. Auch hier wären ohne eine solche Kurskorrektur ähnlich massive Konflikte zu erwarten, vor allem wegen der Gefährdung des großartigen Baumbestandes auf dem Bayenthalgürtel. Daher schlagen Initiativkreis und Bürgervereine vor, die aufgezwungene „Stillstandszeit“ bei der Umsetzung für eine grundlegende Neuorientierung im Rahmen eines modernen, kreativen Schienennetzkonzeptes zu nutzen. Eine solche Richtungsentscheidung im dritten und vierten Bauabschnitt der Nord-Süd-Bahn wäre Voraussetzung für eine Renaissance der (Niederflur)Tram in Köln und hätte grundlegenden Charakter und sollte daher in ein strategisches Gesamtkonzept für die weitere Schienenentwicklung in Köln eingebettet sein.

8. Mögliche Probleme eines Systemwechsels

Initiativkreis und Bürgervereine sind sich bewusst, dass ein solcher möglicher Systemwechsel verschiedene Anpassungsprobleme aufwerfen würde, die mit bedacht werden müssen. Dies betrifft den Fuhrpark, weil dafür neue Niederflurtrams beschafft werden müssten. Das macht am ehesten Sinn, wenn auch weitere Strecken im neuen Standard ausgebaut werden, so dass eine ausreichend große Fahrzeugzahl zustande kommt.

Und an den Brechpunkten zwischen bisherigen Stadtbahnstrecken und künftigen Niederflur-Tramstrecken müssen kompatible Übergänge hergestellt werden. Denn

ein Befahren der neuen Tunnelstrecken mit Niederstflurwagen wird wegen der Bahnsteighöhen schwer möglich sein.

Aber solche Umsteigepunkte lassen sich nach Ansicht von Fachleuten durchaus realisieren und erfordern lediglich geringe Umplanungen und Umbauten an den betreffenden Haltestellen.

9. Vorteile eines Systemwechsels überwiegen

Aber trotz dieser offensichtlichen Probleme überwiegen nach Einschätzung von Experten eindeutig die Vorteile einer solchen Kurskorrektur. Es können bei den Investitionen ca. 1/3 der Kosten gespart werden. Die Umsetzung kann deutlich schneller erfolgen, weil Niederflurbahnen sehr viel flexibler trassiert werden können. Die Eingriffe in den wertvollen Baumbestand der alten Kölner Alleen können minimiert werden. Eine gute städtebauliche Integration der Niederflurbahnen wird möglich. Die Trennwirkung der Hochbahnsteige und Trassenabschirmungen kann vermieden werden. Es können auch schmalere Straßenräume für die Netzerweiterung genutzt werden. Dadurch können die dringend nötigen tangentialen Netzergänzungen schneller und einfacher angegangen werden.

10. Bessere städtebauliche Integration und Erhalt des Baumbestandes

Die bisherige Planung wurde relativ monofunktional konzipiert, sowohl in den Varianten mit den Mittelbahnsteigen als auch mit den Außenbahnsteigen. Die Planung reagiert nur unzureichend auf die städtebaulichen Randbedingungen und wird mit den relativ wenigen Haltestellen auch der sehr dichten Randbebauung und den großen Potenzialen des Korridors nur unzureichend gerecht.

Besonders problematisch sind die massiven Eingriffe in den beträchtlichen Baumbestand längs der Trasse. Zwar wird mit den vorgesehenen neuen Baumpflanzungen versucht, der Bonner Straße Ansätze einer Alleegestaltung zu geben, allerdings angesichts der breiten Straßenräume doch eher schematisch und nur unzureichend intensiv. Es wäre sehr viel sinnvoller gewesen, die Trassenplanung stärker bestandsorientiert vorzunehmen, die vorhandenen Baumbestände in das Konzept zu integrieren, durch Neupflanzungen zu ergänzen und durch einen reduzierten Straßenbahnstandard zu akzeptieren, dass der Trassenverlauf variable Teilabschnitte hat, ggf. auch mit Achsverschiebungen. Besonders schmerzlich ist der massive Eingriff in den Baumbestand an der Buswendeschleife und P+R-Anlage am Verteilerkreis. Hier ist eine Planungskorrektur durch Verzicht auf diese P+R-Anlage unbedingt geboten (s.u. Pkt. 13).

11. Mehr Haltestellen

Kundennähe ist ein wichtiger Erfolgsfaktor für den ÖPNV. Nicht zuletzt angesichts der zunehmenden Alterung der Gesellschaft sind kurze Wege zu und von den Haltestellen ein enormer Vorteil für die Akzeptanz von Straßenbahnen. Stadtbahnen haben wegen der hohen Kosten für die Bahnsteige und wegen ihrer übermäßigen Geschwindigkeitsorientierung große Abstände zwischen den Haltestellen. Niederflurstraßenbahnen können demgegenüber mehr Haltestellen anbieten. In der

Bonner Straße würden zwei zusätzliche Haltestellen die Attraktivität deutlich steigern, zumal im Korridor eine sehr hohe Einwohner- und Arbeitsplatzdichte besteht.

12. Flexiblere Planung und weniger KFZ-Verkehrsflächen

Die vorgesehene Planung ist sehr schematisch und nutzt nicht die Potenziale einer guten städtebaulichen Integration. Die Schienenachse läuft rein linear. Die Chance, die vorhandenen Busspuren für die Schienen zu nutzen, wird vertan. Die vorgesehenen KFZ-Verkehrsflächen werden schematisch mit Einheitsmaßen geplant. In allen Knotenpunkten ergeben sich daraus unnötige Aufweitungen mit mehreren Aufstell- und Abbiegespuren. Am größten Knoten, der Kreuzung Bonnerstraße/Schönhauserstraße, kommen sogar 21 Fahrspuren zusammen. Dadurch verbleiben teilweise sehr ungünstige Restflächen für den Fußverkehr auf „Miniinseln“. Stattdessen hätte man mit Schmalfahrspuren und Kombispuren ca. 1/3 der KFZ-Verkehrsflächen einsparen und den Seitenräumen für mehr und bessere Aufenthaltsflächen zuschlagen können.

Letztlich muss versucht werden, den stark KFZ-orientierten Charakter der Bonner Straße so früh wie möglich zu „brechen“ und aus einer stark autofixierten Einfallstraße als Fortsetzung der Autobahn eine städtebaulich gut integrierte multifunktionale Stadtstraße zu machen, mit deutlich verstärkter Lebens- und Aufenthaltsqualität.

13. P+R Planung kontraproduktiv

Besonders problematisch ist die P+R-Anlage am Verteilerkreis. Weil sie

- in Verbindung mit der daneben geplanten Buswendeschleife mit massiven **Eingriffen in alten, schützenswerten Baumbestand** verbunden ist,
- verkehrlich äußerst zweifelhaft ist, da der Standort viel **zu innenstadtnah** gelegen ist,
- im großstädtischen Kontext **konzeptionell als veraltet** zu gelten hat und nach allen bekannten empirischen Befunden nicht zu weniger, sondern zu mehr Autoverkehr führt, da (siehe SNV Studien zum P+R) der von Berufspendlern frei gemachte innerstädtische Parkraum 4-7 mal häufiger von Kurzparkern genutzt wird, also anstelle von zwei vorherigen Autofahren je Stellplatz 8-14 Autofahrten entstehen,
- aus **ÖPNV-Mittel** finanziert wird, die besser in neue Busse und Bahnen statt in Autoverkehrsinfrastrukturen investiert würden, und
- mit ihrem Verkehrsaufkommen am Verteilerkreis sehr **kompliziert zu integrieren** ist, weil die ohnehin schon schwierigen verkehrlichen Abläufe am Verteilerkreis durch ein- und ausfahrende P+R-Nutzer zusätzlich erschwert werden.

Fazit: Moratorium vorbereiten und beschließen!

Viele konzeptionelle **Mängel an der über 20 Jahre alten Planung** einerseits und andererseits die **Chance**, die künftige Schienenverkehrsentwicklung in der Region Köln an **zukunftsorientierten Standards** anzupassen, sprechen für einen Planungs- und Baustopp.

Die Bonner Straße eignet sich als **Modellprojekt für eine moderne Niederflurstraßenbahn** (vor allem mit der Option einer Verlängerung im vierten Bauabschnitt nach Meschenich in den suburbanen Raum als sog. Überlandstraßenbahn).

Die letzte Haltestelle an der Schönhauserstraße würde dann der Startpunkt für diese neue „Stichbahn“ sein. Die zwei zusätzlichen Gleise für die Niederflurbahn könnten dort mit geringfügigen Modifikationen integriert werden. Im weiteren Verlauf der Bonner Straße könnten 2-3 **zusätzliche Haltestellen** angeordnet werden.

Die Trassierung könnte gut und **ohne Eingriffe in den Baumbestand** integriert werden.

Die für eine solche Trasse würden deutlich **geringere Finanzmittel** benötigt.

Die gleichen Vorteile wären auch für den **vierten Bauabschnitt** relevant, der dann früher und kostensparender realisiert werden könnte.

Danach könnten auch andere in Köln anstehende **Stadtbahnprojekte** (z.B. Verlängerung Gürtelbahn zum Rhein) mit geringeren Kosten, weniger Eingriffen, höherem Nutzen und besseren Realisierungschancen angegangen werden.

Um einen solchen Umstieg auf eine neue Option politisch, administrativ und planerisch zu bewerkstelligen, wäre ein **Moratorium erforderlich**, das den Prozess zunächst anhält, die Ideenskizzen für eine Alternativplanung erarbeiten lässt, dann eine faire Abwägung ermöglicht und nach einem Ergebnis und entsprechenden Beschlüssen mit den Zuschussgebern und planfeststellenden Behörden einen Stopp der alten Planung und eine detaillierte Neuplanung ermöglicht.

Die mutmaßlichen Vorteile hinsichtlich des höheren Verkehrswertes, der geringeren Eingriffe, der höheren Akzeptanz, der leichteren Umsetzbarkeit und der einsparbaren Kosten sollten Anlass für ein Moratorium sein!

Initiativkreis Bayenthal-Marienburg

28. April 2016