



Bürgerinnen und Bürger gegen den Planungsirrsinn



3. Ausbaustufe in Frage gestellt !

Bericht von NaBiS e.V. zur Veranstaltung mit Prof. Heiner Monheim (KVB und Stadt Köln können kritisierte Planung nicht verteidigen !)

Flugblatt: Initiativen fordern Moratorium!

Vorschlag für eine Niederflur-Variante für die 3. Baustufe



www.nabis.de

Natur, Bildung und Soziales,
Bürger informieren Bürger e.V.

.....Mai/ Juni 2016

3. Ausbaustufe in Frage gestellt

Protokoll der Veranstaltung mit Prof. Heiner Monheim **KVB und Stadt Köln können kritisierte Planung nicht verteidigen ! Initiativen fordern Moratorium!**

Am Mittwoch, den 18. Mai hat der renommierte Verkehrsforscher Prof. Heiner Monheim vor einem sehr interessierten Publikum in der vollbesetzten Martin Luther Kirche in der Südstadt über seine Vorschläge zur Verbesserung der Planung der 3. Ausbaustufe der Nord-Süd-Bahn referiert. Unsere Stadtverwaltung und die KVB planen den bisher im Tunnel-Abschnitt am Waidmarkt „verunglückten“ Bau der Nord-Süd-Bahn oberirdisch in Mittellage über die Bonner Straße zu verlängern. Mit dieser Planungsvariante wird das Abholzen von 350 Bäumen nötig. Dagegen wächst inzwischen der Widerstand in der Bevölkerung, zumal es Alternativen gäbe.

Zudem sollen die Kreuzungen an der Strecke (z.B. Schönhauser- Bonner Str.) massiv aufgeweitet werden, mit gravierenden Nachteilen für den Fuß- und Fahrradverkehr und das Stadtbild. Schließlich soll am Bonner Verteiler mit ca. 40.000 Autobewegungen pro Tag, mitten in einem Engpass ein Park & Ride Parkhaus mit 600 Plätzen errichtet werden. Dafür soll fast das ganze Buchen-Wäldchen am Bonner Verteiler und der Tennisplatz geopfert werden.

Professor Heiner Monheim machte deutlich, dass bei einer **anderen Trassenführung** der Bahn (überwiegend auf der bisherigen Busspur) die meisten Bäume erhalten bleiben können. Auch eine Gleissführung rechts und links von der Baumreihe sei

denkbar. Am besten wäre es, ab der Markstraße die Bahn als Niederflurbahn über die Bonner Straße laufen zu lassen, ohne Hochflurbahnsteige.

Die Vertreter der KVB und der Stadt Köln beharrten an diesem Abend jedoch auf ihrem betonlastigen, großspurigen und umweltschädlichen Konzept einer Hochflur-Stadtbahn.

Da die ganze Bahn - vom Breslauer Platz kommend bis zum Bonner Verteiler führend - frühestens im Jahr 2024 befahrbar sein wird, - wegen der andauernden Ursachen-ermittlung für den Zusammenbruch des historischen Archivs am Waidmarkt - könnte man mit dem Bau der jetzt genehmigten 3. Ausbaustufe eigentlich noch ein bisschen warten.

In diesem Zeitfenster - so die Forderung der Bürgerinitiativen - könne die Stadt Köln und die KVB das alternative Bau-Konzept, dass Monheim vorschlägt, auf Brauchbarkeit hin untersuchen. Genau das war auch der Wunsch der meisten der 350 anwesenden Zuhörer, die der Einladung zu einem öffentlichen Streitgespräch zwischen Herrn Monheim und Vertretern der KVB und der Stadt gefolgt waren.

Herr Monheim und KVB Chef Fenske stimmten überein, dass in Köln der öffentliche Schienen-Nahverkehr durch weiteren Schienenausbau gefördert werden müsse. Monheim betont, dass mit Niederflurbahnen dieser notwendige Ausbau des Schienensystems wesentlich leichter, schneller und kostengünstiger möglich wäre. Herr Fenske bezweifelt aber, dass Köln die passenden Voraussetzungen dafür hätte, die in Wien oder in vielen französischen Städten solche Niederflurnetze ermöglichten.

Fenske behauptet, Köln könne nur mit Hochflur-Stadtbahn auf eigenen Gleiskörpern das Fahrgastaufkommen in einer immer größer werdenden Stadt bewältigen. Monheim hält dagegen, dass Köln ohnehin schon beide Systeme, bestehend aus Hochflurbahnen und Niederflurbahnen hat, und der weitere Schienenausbau mit Niederflurlösungen viele Vorteile böte.

Er argumentiert, dass **Niederflurbahnen** besser an die jeweiligen städtischen Bedingungen, wie z.B. Bäume oder enge Straßenquerschnitte angepasst werden können. Sie sind städtebaulich leichter integrierbar. Sie können direkt an der Bordsteinkante halten und machen Hochbahnsteige mit Absperrgittern und Rampen überflüssig. Die Zahl der Haltestellen über eine gewisse Entfernung kann größer sein, als bei Hochflurbahnen, was wiederum den Fahrgästen dient. Die Geldmengen die man einsetzen müsste -ohne betonlastige Haltestellen und Absperrungen und Rampen - wären geringer. Die Stadt und die Geldgeber

aus Land und Bund könnten so ca. 1/3 der Kosten sparen und daher schneller das Schienen- Netz vergrößern. Genau das würde auf Dauer das Autoaufkommen reduzieren. Herr Fenske befürchtet, bei den Niederflurbahnen würde man zu viele Behinderungen durch den Autoverkehr haben.

Doch Monheim betont, dass man auch Niederflurbahnen mit eigenem Gleiskörper ausstatten kann, wie z.B. bei den 38 neuen Straßenbahnsystemen in Frankreich. Der Bau einer Hochflurbahn mit großen Haltestellen jedoch steigere die Wirkung der **Spaltung der Bonner Straße** in einen linken und einen rechten Bereich der Straße durch den Gleiskörper. Die Straßen könne also nur noch an bestimmten Stellen überquert werden. Was das Aus- und Einsteigen für die Fahrgäste komplizierter macht. Daher sei eine Niederflurbahn die bessere Lösung.

Herr Fenske befürchtet, die Niederflurbahn würde die Leistungsfähigkeit der KVB schmälern. Nur mit dem Bau einer Hochflurbahn erreiche man einen „positiven Verkehrswert“ und eine „ausreichende Betriebsqualität“. Deswegen sei der Bau der 3. Ausbaustufe absolut wichtig. Außerdem würde das Geld, was man schon von Bund und Land bekommen hat ohne die Verwirklichung der 3. Ausbaustufe zurückgezahlt werden müssen.

Die Bürgerinitiativen sagen dazu, dass die Stadt bereits alle Fördergelder für alle drei Ausbaustufen bewilligt bekommen (737 Mio. Euro) und (731 Mio.) für die 1. und 2. Ausbaustufen verbraucht hat.

Der Bau der ganzen 6 km langen Nord-Süd-Bahn- sollte für die Stadt Köln ursprünglich 55 Mio. Euro kosten, hat aber bisher 1,3 Milliarden Euro verbraucht, ohne dass der Bau fertig ist. Die Fördergelder sind vor Jahren schon auf ca. 800 Mio gedeckelt worden und den Rest ca. 550 Mio. plus plus plus 3. Ausbaustufe muss die Stadt nun selber bezahlen.

Außerdem sei Eile geboten, weil man das ganze Projekt bis 2019 fertig gebaut sein müsse, weil dann das Gemeindeverkehrsfinanzierungs Gesetz (GVFG), also das bisherige Finanzierungssystem auslaufe und man nicht wisse, was danach als Ersatz komme.

Monheim betonte, dass auch die Bürgerinitiativen auch einen weiteren Ausbau der Schienen wollten, aber eben nur in einer anderen Form, als die jetzt geplante. Um die Denkanstöße und Alternativen zu der jetzigen Planung zu vertiefen, schlug Monheim ein Moratorium für die 3. Ausbaustufe vor. Er empfahl der KVB und der Stadt gemeinsam mit der Politik, das Projekt erst einmal still zu legen, auch wegen der Klagen, die angekündigt sind. Wenn die Gerichte das Projekt stoppen, dann müsse die Stadt ihre Fördergelder auch zurückzahlen. Denn Rechtsstreite dauerten ziemlich lange. Und die Eingriffe in die Natur seien so massiv, dass die Gerichte das mit Sicherheit nicht einfach abtun könnten. (Anmerkung: Es ist überhaupt nicht klar, ob diese Behauptung der Stadt Köln stimmt, dass bei einem Moratorium die Fördergelder zurückbezahlt werden müssten).

Um den Kosten-Nutzen-Faktor der Nord-süd-Bahn wurde auch gestritten. Die Bürger Initiativen meinen, dass durch die Kostensteigerungen des Projekts um 650 Millionen auf 1,3 Milliarden gegenüber der ursprünglichen Planung von 550 Mio. (plus die Kosten des historischen Archivs von noch einmal 1,2 Milliarden Euro) der Kosten-Nutzen-Faktor eigentlich längst < 1 (unter eins) gefallen sein müsste. Damit wäre die Förderungswürdigkeit des ganzen Projekts eigentlich hinfällig!

Monheim regte an den Kosten-Nutzen-Faktor neu berechnen zu lassen und wegen der verschiedenen Optionen Verhandlung mit den Geldgebern aus Bund und Land zu führen, um die bestehenden Spielräume auszuloten. Das hat die Stadt Köln bislang vermieden.

Herr Fenske betont, dass die Stadt Köln die Bonner Straße trotz Fällung aller 350 Bäume und der Trennwirkung durch die Hochflurschiene nach einem „ganzheitlichen Gestaltungsansatz städtebaulich aufwerten“ wolle. Die „Aufenthaltsqualität“ für Fuß- und Radverkehr solle wesentlich erhöht werden. Es ist zwar keinem klar geworden, wie das genau geschehen könnte. Jedenfalls mit Hilfe von neuen kleinen Baumpflänzchen solle alles erheblich verbessert werden.

Doch die kleine Ersatz-Bäumchen haben einen viel geringeren ökologischen Wert als die alten Bäume mit großen Kronen. Zumal die Bonner Straße nach der Planung der Stadt Köln mit der neuen Hochflurbahn viel lauter sein wird und durch die zu erwartenden Dauer-Staus die Luft schlechter sein würden. Große Bäume filtern die Luft deutlich besser und dienen als Schallschützer gegen den größer werdenden Lärm.

Herr Monheim betont, dass man durch Erhalt des alten Baumbestandes und zusätzlichen Baumpflanzungen an der Bonner Straße den Allee-Charakter und Aufenthaltswert viel eher unterstreichen und verbessern könne und die Haltestellen allein dadurch eine höherer Attraktivität haben werden, als nach einem totalen Kahlschlag.

Zum Schluss kritisierte Herr Fenske die Vorschläge von Monheim wegen der Umsteigenotwendigkeit an der Marktstraße, an der man von der Stadtbahn(Hochflurbahn) auf die Niederflurbahn wechseln müsse. Herr Monheim akzeptiert; dass dies eine „kleine Kröte“ sei, die man aber in der Gesamtbewertung mit der großen Kröte des Verlusts von 350 alten Bäumen abwägen müsse.

Das Umsteigen – so sagt Herr Fenske- würde völlig unakzeptabel für die Fahrgäste sein, so dass die Bahn von den Kunden so verschmäht werden würde, wie im Moment die Nr. 17 (die zwischen Severinstraße bis Rodenkirchen verkehrt, 2. Ausbaustufe). Dass ginge gar nicht. Das Fahrgast- Desaster der Nr. 17 würde nur zeigen, dass die Leute nicht umsteigen wollten! Egal ob die Bahn in

einem 40 Meter tiefen einsamen Tunnel fährt oder nicht.

Herr Monheim relativiert den Nachteil des Umsteigens an der Marktstraße. Er sagte es sei nicht der Punkt, ob umgestiegen werden muss, sondern **wie** man umsteigt, ob dabei was passiert oder nicht. Es sei viel weniger schlimm, wenn man mit kurzen Umsteigewegen und geringen Wartezeiten umsteigen könne. Dafür kann die KVB an der schon gebauten Haltestelle Marktstraße ganz leicht sorgen. Dafür müsse man lediglich das Betriebsprogramm der Bahnen entsprechend einstellen. Im Übrigen könnte man den Zwang an der Marktstraße in eine Bahn einzusteigen auch vermeiden, wenn man statt der bisher angedachten Stadtbahn-Hochflurwagen die Kölner Hybridwagen (die beides vereinen, Hochflur und Niederflurwagen) einsetzen würde, dann könne die Bahn von der 1. und 2. Ausbaustufe auch nahtlos in den 3. und 4. Ausbaustufe bis nach Meschenich weiterfahren, aber nur in der alternativ vorgeschlagenen Trasse der bisherigen Busspur und ohne Hochbahnsteige.

Fenske warnt davor, dass der bisher in Köln auf verschiedenen Linien übliche Halt von Hochflurbahnen mit Klappstufen die künftig zwingend vorgeschriebene Barrierefreiheit verhindere. Da entgegnete Herr Monheim, dass Niederflurbahnen viel besser die Barrierefreiheit erfüllen können, wie man das auch von den sogenannten Niederflurbussen wisse. Niederflurbahnen können fast überall am Gehweg halten. Bei der Hochflurbahn in Mittellage müssen Fahrgäste immer erst Fahrbahnen überqueren und über Rampen laufen.

Ganz zum Schluss - meinte Fenske- gibt es keinen großen Unterschied beim Preis von

Hochflur- und Niederflurbahnen, „die Kosten im allgemeinen das Gleiche.“

Tatsächlich kostet der betonierte und mit Umgitterungen und Absperrungen versehene Bahnsteig einer Hochflurbahn natürlich mehr als die Haltestelle einer Niederflurbahn, die meistens mit dem vorhandenen Bürgersteig auskommen. Herr Monheim verweist darauf, dass wegen der leichteren Fahrzeuge, der viel geringeren Bau-Massen an den Haltestellen, der schlankeren Masten, die Niederflurbahn ca. 1/3 geringere Kosten hat. In Köln ist es so, dass die bisher gebaute 4 km Nord-Süd-Bahn als Hochflurbahn pro Tunnel-Kilometer 300 Mio Euro kostet! Ein Kilometer Niederflurbahn kostet ca. 20 Mio Euro.

Abschließend lehnten Herr Fenske und die Vertreter der Stadt ein Moratorium mit einem vorübergehenden Planungs- und Bausstop ab. Fenske erklärt aber die Bereitschaft, in weiteren Gesprächen nochmals die verschiedenen Planungsoptionen mit den Initiativen zu erörtern, aber er sei gegen die Verhängung eines Moratoriums, weil ja alles so fein abgewogen sei und nichts neues dabei herauskäme.

Im Anhang ein Bild einer Niederflurbahn aus Gera. Der Baubeginn dieses Projekts war 2004, genau das Jahr in dem der Bau der Nord-Süd-Bahn in Köln begonnen wurde.

1 ½ Jahre später war die Bahn in Gera schon fertig und hat ganze 57 Millionen Euro gekostet. Die Nord-Süd- Bahn hat als Hochflurbahn mit Tunnel 1,2 Milliarden gekostet (4 km Schiene) und die nächsten 2,1 km Hochflurbahn soll noch einmal 84,5 Millionen Euro und 350 Bäume kosten.

*Treffen der **Initiative gegen den Planungsirrsinn** jeden **Donnerstag**, ab 19 Uhr, im Restaurant Oratio, Ecke Mannsfelder Straße/ Brühler Straße und **Samstags**, 15 Uhr Infostand und Mahnwache gegen Baumfällung und Irrsinnsplanung*

Verantwortlich: Ottmar Lattorf, Mannsfelder Straße 17, 50968 Köln, Telefon 34 11 82, e-Mail: nabis@web.de

Anmerkungen zur Möglichkeit einer Niederflurbahn auf der 3. Baustufe der Nord-Süd-Stadtbahn

Ob 90 cm hohe und extrem lange Hochflur-Bahnsteige für das Neubaugebiet Rondorf Nord-West, insbesondere aber die engen Straßen von Meschenich, geeignet sind, kann nur eine hypothetische Frage sein.

Viele Probleme bei der Planung der 3. Baustufe wären bei Realisierung einer Niederflurstrecke gar nicht entstanden und können noch immer besser gelöst werden.

Ich gehe davon aus, dass eine Niedrigstflurbahn, die überhaupt keinen Bahnsteig benötigt, als zusätzliches Verkehrssystem in Köln nicht in Frage kommt. Mit meinen Ausführungen zur Niederflurbahn beschreibe ich die in Köln bereits eingesetzten [193 Bahnen](#) der Versionen K4000 und K4500, die dieselbe Geschwindigkeit und dieselbe Platzkapazität wie die Hochflurbahnen haben, aber nur einen ca. 35 cm hohen Bahnsteig benötigen.

Mittel- statt Seitenbahnsteige

Die ursprünglich geplanten Seitenbahnsteige wären sicherer, hätten aber zu viel Platz eingenommen. Außerdem hätten die zusätzlichen Sicherheitszäune an den Außenseiten die ohnehin gestörten Sichtbeziehungen noch weiter eingeschränkt. Mit den Mittelbahnsteigen entfallen die Sicherheitszäune und es wird weniger Platz benötigt.

Als Hauptproblem der Mittelbahnsteige wurde seitens der Stadt angemerkt, dass die Fahrgäste am Fußgängerüberweg nun zwischen den Gleisen stehen. Sie müssen in der Grünphase nicht nur die beiden Straßenspuren, sondern zusätzlich die Schienen überqueren. Erschwerend kommt hinzu, dass an den Fußgängerüberwegen, auch wegen der entgegenkommenden Fußgänger, verstärkt hintereinander gegangen werden muss.

Mit einer Niederflurbahn auf einem durchgängigen Rasengleisbett könnten die Bahnsteige entfallen. Die Bahngleise werden im Bereich der Haltestellen um 10 cm abgesenkt und die Straße um 20 cm erhöht. Die Schutzzonen mit den Bäumen und den Parkplätzen werden neben den Gleisen errichtet. Im Bereich der Haltestellen wird der Straßenbelag in den Schutzzonen zum Bahngleis hin weiter erhöht (4 cm). Die Haltestellenbauten werden auf den Gehwegen untergebracht. Für die gegenüberliegende Straßenseite sind, wie bisher, die vorgesehenen Fußgängerüberwege zu nutzen.

Bei Halt einer Bahn wird in Fahrtrichtung die gesamte Straßenseite für den motorisierten und den Radverkehr gesperrt, so dass die Fahrgäste auf der gesamten Länge der Bahn die beiden Fahrspuren überqueren können.

Vorteile:

- Die bestehenden Baumreihe entlang der Bonner Straße könnte größtenteils erhalten bleiben.
- Die Sicht der motorisierten Verkehrsteilnehmer auf die Fahrradfahrer (zwischen Verteilerkreis und Gürtel auf einem eigenen Radweg und zwischen Gürtel und Schönhauser Straße auf einem Schutzstreifen) wäre durchgängig gegeben und nicht durch parkende Autos und Bäume behindert.
- Ein- und aussteigende Fahrgäste würden sich nicht mehr behindern.
- Die Gleise müssten nicht mehr überquert werden.
- Es wäre die schnellste Möglichkeit der Straßenquerung der Fahrgäste und damit die geringste Beeinträchtigung des motorisierten und des Radverkehrs.
- Zwischen Gürtel und Schönhauser Straße gäbe es mehrere Möglichkeiten, die Vierspurigkeit der Bonner Straße zu erhalten, z.B.:
 1. Die Bahn fährt auf den beiden inneren Straßenspuren und hält auf einem eigenen Rasengleis an der Haltestelle, so dass auch hier die Straße die Funktion des Bahngleises ersetzt. Die Straße würde an der Haltestelle aufgeweitet. Der Verkehr würde aber bei Halt einer Bahn in Fahrtrichtung stehen. Nach der Querung der Fußgänger würde auch die Bahn ohne Behinderung auf die Straßenspur zurückgelangen. Neben der Cäsarstraße sollte daher auch die Haltestelle nördlich des Gürtels noch einmal geprüft werden.
 2. Die Bahn fährt von der Marktstraße bis zum Gürtel auf den äußeren Fahrspuren. Der Radweg (statt Schutzstreifen) und der Bürgersteig übernehmen die Bahnsteigfunktion, wofür diese auf ca. 30 cm angehoben werden.

Umsteigeerfordernis:

Das als "Kröte" und ganz großer Nachteil, insbesondere von Nichtbahnnutzern, beschriebene Umsteigen von der Nieder- in die Hochflurbahn muss genauer betrachtet werden.

Ein Umbau der Hochflurbahnsteige innerhalb des Tunnels kommt aus Kostengründen nicht in Frage. Die Linie 5 könnte, statt zum Verteilerkreisel und bis nach Meschenich, auch nach Godorf fahren und den späteren Wegfall der Linie 17 kompensieren.

Die optimale Umsteigestelle wäre daher die U-Bahn-Haltestelle Bonner Wall. Dort könnte später nicht nur Richtung Hauptbahnhof, sondern in Richtung Rodenkirchen – Wesseling – Bonn – Bad Godesberg umgestiegen werden. Aufgrund der Außenbahnsteige am Bonner Wall müsste nach der derzeitigen Planung von der Linie 5 auf den Bahnsteig ausgestiegen und über die höher liegende "Verteilerebene" auf die andere Seite gewechselt werden (wenig durchdacht).

Eine Möglichkeit für den Umstieg von der Nieder- auf die Hochflurbahn wäre ein Abzweig in der Tunnelabfahrt nach Westen, wobei die Haltestelle Bonner Wall auf Höhe der "Verteilerebene" unter und südlich der Bundesbahngleise erweitert wird. Die Niederflurbahn könnte anschließend oberirdisch zur Mitte des Neubaugebietes Parkstadt Süd geführt werden, um die dort entstehenden Wohn- und Geschäftsflächen zu erschließen. Die Verlängerung dieser Strecke über den Eifelplatz und die Gleise der Linie 12 bis zum Barbarossaplatz würde dort einen weiteren attraktiven oberirdischen Umsteigeplatz an den Ringen bedeuten.

Als Zwischenlösung wäre ein Umsteigen "Backe an Backe" an der Marktstraße möglich. Die vorhandenen Bahngleise an der Haltestelle könnten dazu um 55 cm abgesenkt und der Aufenthalts- und Wohnwert wieder erheblich gesteigert werden. Mit einer zusätzlichen Absenkung des Hochflurbahngleises auf der östlichen Seite wäre sogar ein Bahnsteig auf einer Ebene möglich.



Problem „Umsteigen“

Attraktive oberirdische Umsteigeplätze !

