

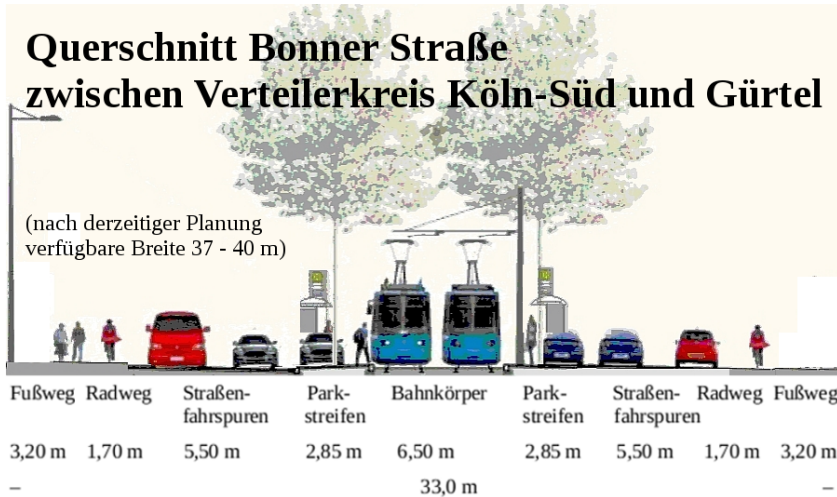


Colonia



3. Baustufe Nord-Süd-Bahn: Die Vorteile eines Parkstreifens an den Gleisen

Die zwei Gleise der Nord-Süd-Stadtbahn werden auf einer eigenen Trasse von der Marktstraße bis zum Verteilerkreis Köln-Süd in der Mitte der Bonner Straße verlegt. Das verursacht Platzprobleme!



Der Alleecharakter der Bonner Straße sollte durch zwei gerade verlaufende Baumreihen vor allem die vor- und zurückspringenden, mal hohen und mal niedrigen Häuserfronten kaschieren. Fast wären dafür 70 Häuser abgerissen worden. Mit Mittelbahnsteigen und Verschwenkungen der Gleise wurde das verhindert. **Eine Notlösung!** Denn die Unruhe wird jetzt noch verstärkt. Dabei gäbe es eine einfache Lösung, zumindest zwischen dem Gürtel und dem Verteilerkreis: Parkstreifen an den Gleisen.

Vorteile:

- Parkplätze, Baumgrund und 60 cm Signalstreifen wären knapp 3 m breit. Das reicht für die Baumwurzeln.
- An den Gleisen könnten die Bäume größere Kronen tragen als direkt neben den Häusern.
- Die meisten der eigentlich zu fällenden Bäume stünden bereits an der richtigen Stelle.
- Die Masten für die Oberleitungen der Bahn stünden nach wie vor in den Baumreihen, aber die Befestigungsseile müssten nicht mehr komplett über die Straßenspuren gespannt werden.
- Die Gleise könnten wieder gerade verlegt werden, denn in den knapp 3 m breiten Streifen könnten auch Außenbahnsteige integriert werden – natürlich mit Bäumen.
- Der Radweg läge direkt neben der äußeren Kraftfahrspur. Die Sicht auf die Radfahrer wäre nicht mehr durch parkende Autos und Bäume verdeckt. Radunfälle durch rechts abbiegende Kraftfahrzeuge sind übrigens nicht nur am häufigsten, sondern auch noch am gefährlichsten.
- Die vielen Rettungseinsätze auf der Bonner Straße werden zum Problem, wenn die Einsatzfahrzeuge bei Stau nicht mehr auf die Gegenfahrbahn kommen, denn die Gleise in der Straßenmitte sind nicht überfahrbar. Auf der rechten Seite blockieren – nach jetziger Planung – die Parkplätze und Bäume ein Ausweichen. Sind die Parkplätze und Bäume allerdings an den Gleisen, kann für eine Rettungsgasse nach rechts auf den Rad- und notfalls Fußweg ausgewichen werden.
- Zusätzliche Querungshilfen zwischen den Straßenseiten sind sinnvoll! Aber gefährlich! Es müssten zwei Straßenspuren, zwei Gleise und weitere zwei Straßenspuren in einem Rutsch überquert werden. Die Verkehrsplaner haben etwa alle 100 m schmale Pflasterungen im Rasengleis der Bahn vorgeschlagen, die gleichzeitig für die Verbundenheit der beiden Straßenseiten und ein gemeinsames Veedel stehen sollen. Mit dem Parkstreifen an den Gleisen entstünden unterhalb der Bäume Aufenthaltsflächen (spezielle Gitter), die ein solches Queren der Straße und Schienen sicherer machen, weil vor und hinter den Gleisen geschützte Wartebereiche entstünden.
- Ein Autofahrer, der nach dem Parken unachtsam seine Tür zur Straßenseite öffnet, riskiert seine Tür. Nicht so an den Gleisen, da die Tür maximal in den Signalstreifen geöffnet wird.
- Bei- und Mitfahrer, die nicht vorher am Straßenrand abgesetzt wurden und unachtsam ihre Tür zum Radweg öffnen, riskieren die Gesundheit der Radfahrer, an den Gleisen zur Straßenseite hin nur die Tür.
- Ein Parkstreifen auf der linken Seite der Fahrbahn signalisiert ein Wohngebiet. Das und eine Reduzierung der Fahrs Spuren um 25 cm erhöhen die Wahrscheinlichkeit, dass die Höchstgeschwindigkeit auf der Bonner Straße eingehalten wird. Das heute – außerhalb der Stauzeiten – zu beobachtende Rasen mit 70 und 80 km/h muss aufhören.

Einzigiger Nachteil:

- Die Pkw-Parker müssen über zwei Straßenspuren, was aber im Ampeltakt problemlos möglich wäre.