

Bericht Expertenworkshop

Thema „Nord-Süd Stadtbahn“

Experten konkretisieren bei einem 2. Workshop Verbesserungsvorschläge

Fünf international für die Planung von Hauptverkehrsstraßen, Stadt- und Straßenbahnen anerkannte Experten haben am 7. September, eingeladen vom Initiativkreis Bayenthal-Marienburg, auf einem ganztägigen Workshop, der von dem Bonner Verkehrswissenschaftler Prof. Heiner Monheim moderiert wurde, die Spielräume für eine städtebaulich besser integrierte Planung ausgelotet. Der Arbeitsauftrag lautete, die beim ersten Workshop vom ehemaligen NRW-Verkehrsminister Zöpel zusammenfassend formulierten Nachbesserungsoptionen weiter zu konkretisieren.

Kahlschlag verhindern

Der Verein Natur Bildung und Soziales NABIS kämpft zusammen mit einem runden Dutzend weiterer Bürgervereine aus dem Kölner Süden sowie dem Initiativkreis Bayenthal-Marienburg dafür, dass die Planung der 3. Baustufe der Nord-Süd Stadtbahn von der Marktstraße bis zum Verteilerkreis verändert wird. Durch eine flexiblere Planung im Bereich der Kreuzungen und der Fahrspurbreiten kann ein Kahlschlag der vorhandenen 300 Straßenbäume verhindert und können die Bedingungen für Fußgänger und Radfahrer verbessert werden.

Kreuzung Marktstraße/ Bonner Straße/ Schönhauser Straße kann minimiert werden

Die Kreuzung Marktstraße / Bonner Straße / Schönhauser Straße sollte sehr viel maßvoller und unter Erhalt des Baumbestandes umgestaltet werden.

Fahrspurbreiten der Bonner Straße können minimiert werden

Die Fahrspurbreiten auf der Bonner Straße können unter Erhalt ihrer Leistungsfähigkeit reduziert werden. Damit wären breitere Seitenräume möglich und auch die translozierten Linden würden dort ausreichend Platz finden.

Trennwirkung der Gleistrasse minimieren

Auf der Bonner Straße sollten zusätzliche Überquerungsmöglichkeiten geschaffen werden, damit die Trennwirkung der Stadtbahntrasse verringert wird. Mit einer besseren Verklammerung der Nutzungen östlich und westlich der Bonner Straße kann längs derselben ein vitales Quartier entstehen. Das ist auch wichtig für die vielen Neubauprojekte in diesem Bereich.

P+R Anlage nicht am Verteilerkreis, sondern weiter südlich

Das P+R-Parkhauses am Verteilerkreis macht verkehrlich keinen Sinn. Stattdessen sollte das P+R Angebot in Godorf und Rodenkirchen ausgebaut werden. Dort ist die Anbindung an die Schiene deutlich besser als sie es je auf der Nord-Süd-Bahn sein wird. Das gilt auch für P+R Standorte bei Ronsdorf oder Meschenich sobald die 4. Baustufe realisiert sein wird.

Buswendeschleife unnötig, Verknüpfungshaltestellen Bus/Bahn weiter nördlich anordnen

Dann kann die sehr flächenaufwändige Buswendeschleife mit ihren massiven Eingriffen in den Baumbestand entfallen und die geplante Verknüpfung von Bus und Bahn weiter nördlich, näher zum Schwerpunkt der Fahrgastnachfrage, gelegt werden.

Verbesserungen auch im Planfeststellungsrahmen möglich

Die Empfehlungen des ersten Expertenworkshops wurden durchweg bestätigt. Die planfestgestellte Stadtbahnplanung und Ausbauplanung für die Fahrbahnen und Seitenräume kann innerhalb des Planfeststellungsrahmens in wesentlichen Punkten verbessert werden. Leider wurde mit dem Ratsbeschluss von 2008 zur Nord-Süd Stadtbahn der Spielraum für eine gute städtebauliche Integration und innovative Konkretisierung des Projekts unnötig eingeengt.

Massive Eingriffe nicht zwingen nötig, Baumrettung nach OVG Urteil ernst nehmen

Daraus resultieren die massiven Eingriffe in den Baumbestand und der Häuserabriss. Das eigentlich für Oktober geplante „Kettensägenmassaker“ an den zumeist noch sehr vitalen Bäumen wurde zunächst vom OVG Münster durch einen Hängebeschluss gestoppt. Diesen Spielraum sollte die Stadt nutzen, die größten Mängel der Planung zu heilen.

Initiativen wollen Schienenausbau voran bringen

Dann bestünden gute Aussichten, den auch von den Initiativen und Vereinen gewünschten, raschen Ausbau des Schienenverkehrs doch noch voran zu bringen und den Rechtsstreit um die Mängel der Planung zu beenden.

Warnung vor aufwändiger Tunnel- oder Brückenkonstruktion am Verteilerkreis

Die Experten halten eine ebenerdige Querung des signalgeregelten Verteilerkreises mit nur 6 Bahnen pro Stunde und Richtung ohne Beeinträchtigung des KFZ-Verkehrs für möglich. Das würde ein extrem teures Tunnel- oder Brückenbauwerk an dieser Stelle sparen und die Realisierung der 4. Baustufe nach Rondorf und Meschenich stark beschleunigen.

Bürgerbeteiligung offener gestalten

Man hätte sich viel Ärger ersparen können, wenn die vor allem im Jahr 2013 durchgeführte Bürgerbeteiligung offener für verschiedene Gestaltungsalternativen gewesen wäre. Tatsächlich konnten die am Beteiligungsverfahren Mitwirkenden Bürgerinnen und Bürger nur auf marginale Details Einfluss nehmen und selbst da wurden die meisten Anregungen abgelehnt.

Neue, weitergehende Optionen, wenn die Planung für Alternativen geöffnet wird

Darüber hinaus haben die Experten auch erörtert, wie nach heutigem Kenntnisstand der Schienennetzausbau und die Verkehrsführung im Kölner Süden schneller und kostengünstiger optimiert werden könnte, wenn man den Rahmen des Ratsbeschlusses und der Planfeststellung erweitern würde.

Weiterführung der Niederflurlinie 6/15 eine interessante Idee für die Parkstadt Süd und eine schnellere Netzkomplettierung

Dann gäbe es auch Optionen für eine Weiterführung der bisherigen Niederflurlinie 6/15 durch die Parkstadt Süd in die Bonner Straße als Niederflurbahn mit der Aussicht, die Gleistrasse in der Bonner Straße und die Verlängerung nach Rondorf und Meschenich sehr viel schneller realisieren zu können, ohne Hochbahnsteige, mit Erhalt der alten Alleebäume. Allerdings müsste dafür ein neues Planungsverfahren begonnen werden.

Empfehlung an Stadt und KVB: Flexibler planen und mehr auf Niederflur setzen

Der Stadt Köln und der KVB wurde generell empfohlen, in Zukunft beim Schienennetzausbau nur noch auf moderne Niederflurbahnen zu setzen, flexibler zu planen

und vor allem im Interesse einer klimafreundlichen Verkehrspolitik die Ausbaustandards für den KFZ-Verkehr auf Hauptverkehrsstraßen und für das Parkraumangebot bei Neubaumaßnahmen deutlich zurückzunehmen. Nur dann werde es die Metropole Köln schaffen, ihren im Vergleich zu anderen Metropolen leider relativ bescheidenen Verkehrsmarktanteil des Umweltverbundes aus Fuß- und Radverkehr und öffentlichem Verkehr deutlich zu steigern und dadurch seine klimapolitischen Hausaufgaben abzuarbeiten.

Translozierung wäre Rettungsanker für den „Worst Case“

Wenn aber die Stadt und die KVB weiterhin auf der unverrückbaren Umsetzung der alten Planung beharren würden und die Rechtsmittel dagegen scheitern sollten, dann halten die Experten den Vorschlag der Initiativen, die vitalen, erhaltenswerten Bäume durch Translozierung vor dem angekündigten, aber vom OVG zunächst gestoppten „Kettensägenmassaker“ zu retten, für sehr vielversprechend. Köln wurde mit einem solchen, von der Bürgerschaft getragenen Kraftakt sehr viel positives Aufsehen erregen und der neu gestalteten Bonner Straße von Anfang an in Verbindung mit dem geplanten Rasengleis eine viel höhere ökologische und stadtgestalterische Qualität geben.

Gesprächsangebot

Die Bürgervereine, der Initiativkreis und NABIS erklären weiter ihre Bereitschaft zu konstruktiven Gesprächen mit der Oberbürgermeisterin, der Verwaltung und den KVB. Ein „Runder Tisch“, der die Prüfaufträge für die vorgeschlagenen Nachbesserungen innerhalb des Planfeststellungsrahmens begleitet, wäre ein erster Schritt. Aber auch die darüber hinaus gehenden Optionen für eine veränderte Querschnittsgestaltung und eine Linienverlängerung der Niederflurbahn 6/15 in die Bonner Straße wäre ein wichtiges Thema für einen runden Tisch „Ausbau des Schienennetzes in Köln“.

14. September 2016

Prof. Monheim