

Positionspapier

Bäume könnten gerettet werden, wenn die Stadt ihre Planung modifiziert. Es gibt Alternativen, die die Ziele der Stadt und der KVB erfüllen, aber den Baumbestand weitgehend schonen

I GRUNDLAGEN DER SIMULATION

3D Simulation für die Abschätzung von Alternativen

Der IKBM hat die Fa. **oculus 3ds – design group GmbH** in Köln beauftragt, in verschiedenen Simulationen des südlichen Teils der Bonner Straße zwischen Gürtel und Verteilerkreis zu klären, ob es zur amtlichen Planung der Stadt und der KVB Alternativen gibt, die die Eingriffe in den Baumbestand minimieren.

Zweck und Grenzen der Simulation: Eine zentimetergenaue Detailplanung kann damit nicht vorgelegt werden, sondern eine Grobplanung, die eine Beurteilung der Lage und des Verlaufs der verschiedenen Streifen ermöglicht (entsprechend einem Vorentwurf im üblichen Planungsprozess). Zweck dieses Verfahrensschrittes ist, der Stadt die Möglichkeit einer baumerhaltenden Modifikation aufzuzeigen. Die Stadt könnte dann – ggf. auch zusammen mit den seinerzeit für die Detailplanung beauftragten Gutachtern Wittrock und Besier - eine weitere Konkretisierung erarbeiten lassen.

Berücksichtigte „Leitziele“ des amtlichen Entwurfs

Bei der veränderten Querschnittsaufteilung werden die grundlegenden Leitziele der amtlichen Planung berücksichtigt.

- Die Stadtbahn erhält einen eigenen, grünen Gleiskörper.
- Der Kfz-Verkehr erhält vergleichbar zur amtlichen Planung nordwärts- und südwärts laufenden Fahrspuren.
- Die Seitenräume werden für den Fußverkehr und Radverkehr und teilweise auch Parkstände und Baumstreifen ähnlich dimensioniert wie in der amtlichen Planung.

II GRUNDLOGIK DER AMTLICHEN UND ALTERNATIVEN PLANUNG

Amtliche Planung mittelaxial und daher baumvernichtend

Die amtliche Planung hat als „0-Linie“ die ungefähre geometrische Mitte der Bonner Straße, um die herum die grüne Stadtbahntrasse und die angrenzenden Fahrspuren und Seitenräume angeordnet werden. Für diese mittelaxiale Führung wird der exzentrisch

gelegene lange Baumstreifen geopfert, weil er den dann benötigten Flächen für die beiden Gleistrassen „im Weg steht“.

Alternativplanung orientiert sich auf die durchgehende Baumreihe

Die Alternativplanung fixiert sich auf die durchgehende Baumreihe mit ihrem alten Baumbestand und schließt daran die nötigen Flächen für den Gleiskörper und Fahrbahnen an. Dadurch kann die stadtbildprägende Baumreihe weitgehend erhalten bleiben.

III GRÜNDE FÜR BAUMERHALT

Funktion und Wert der Bestandsbäume

Die Bestandsbäume haben eine wichtige Funktion für die Bonner Straße:

- Sie prägen den gesamten Straßenraum, der in seiner Bebauung durch verschiedene Vor- und Rücksprünge sehr unruhig wirkt und geben ihm „Halt“,
- sie haben aufgrund der großen Zahl der Bäume und ihres hohen Alters mit einer beträchtlichen Biomasse eine wichtige ökologische und stadtklimatische Funktion,
- sie können verhindern, dass die Stadt Köln wegen der sonst erwartbaren Grenzwertüberschreitungen bei Feinstaub und NOx von Fahrverboten für Dieselfahrzeuge bedroht werden wird,
- sie bieten stadtgestalterisch die Chance, in Kombination mit einer grünen Rasengleistrasse den stark autoverkehrsdominierten Charakter der Bonner Straße deutlich zurückzuschrauben, weil sich aus der Addition von Grünstreifen mit alter Baumreihe und grüner Gleistrasse ein breites, grünes Band ergibt,
- sie haben auch eine stadthistorische Bedeutung als alter Reitweg zu den Kasernen und nach Brühl und Bonn, die in einer geschichtsbewussten Stadt neu thematisiert werden sollte.

Baumerhalt zentrales Anliegen der verschiedenen Vereine und Initiativen

Eine Abholzung des alten Baumbestandes wäre aus Sicht des IKBM und der anderen Initiativen für das Image der Stadt Köln extrem ungünstig. Die durch den Einsturz des Stadtarchivs und die damit verbundene Kostenexplosion ohnehin schon negativ aufgefallene Stadtbahnplanung würde durch eine nicht unbedingt notwendige vollständige Abholzung der Bestandsbäume bundesweit traurige Berühmtheit erlangen. Die Medien werden dann zu Recht fragen, warum man auf baumerhaltende Alternativen nicht eingegangen ist?

IV ZWEI GRUNDLÖSUNGEN FÜR BAUMERHALTENDE ALTERNATIVEN

Grundlösungsoptionen für den Baumerhalt

Vor diesem Hintergrund wurden zwei grundlegende Querschnittsoptionen simuliert, die einen weitgehenden Baumerhalt ermöglichen:

1. Option 1: Mittlere Baumreihe am westlichen Rand der grünen Gleistrasse

Erhalt der Baumreihe auf verbreitertem Grünstreifen: Ausgangspunkt für die Planung ist die durchgehende Baumreihe. Sie wird weitgehend erhalten und gegenüber heute sogar verbreitert. Damit werden die langfristigen Überlebenschancen des alten Baumbestandes wesentlich verbessert, zumal, wenn während der Bauzeit eine Bodenverbesserung erfolgt.

Beide Gleistrassen östlich der mittleren Baumreihe.

Mittelbahnsteige und baumerhaltende Verschwenkungen der Rasengleise und Fahrbahnen: die Haltestellen werden wie in der amtlichen Planung als Mittelbahnsteige angeordnet. Durch den Verlauf der erhaltenswerten Baumreihe wird die Gleistrasse in Teilabschnitten leicht versetzt.

Südwärts gerichteter Kfz-Verkehr auf bisheriger Anlieger- und Busfahrbahn: Der südwärts gerichtete Kfz-Verkehr wird über die bisherige Anliegerfahrbahn und Busspur geführt.

Parkstreifen am Ostrand der bisherigen Anliegerfahrbahn aufgeben bzw. an den Westrand verlagern: Die bisher in einigen Abschnitten in die Anliegerfahrbahn am Ostrand integrierten Parkstreifen müssen wegen der unmittelbaren Nachbarschaft zu zwei stark befahrenen Fahrspuren vom östlichen Fahrbahnrand an den westlichen Fahrbahnrand verlegt werden.

Nordwärts gerichteter Kfz-Verkehr ähnlich wie bei der amtlichen Planung: Auf der östlichen Seite wird ähnlich wie bei der amtlichen Planung im südlichen Teilabschnitt eine Fahrbahn mit 5,75 m Breite, weiter nördlich mit einer sog. „überbreiten Fahrspur“ mit Befahrbarkeit für 2 Pkw, aber nur einem Lkw (4,50 – 5,00 m) und daran weiter nördlich Richtung Gürtel eine Fahrspur mit angrenzendem Schutzstreifen angeordnet.

2. Option 2: Tramallee mit mittiger Baumreihe:

Grünstreifen nimmt Masten und Haltestellen auf: Der Grundstreifen bietet ausreichend Platz, um die Mittelmasten für die nach beiden Seiten auskragenden Oberleitungs“arme“ aufzunehmen. Zudem bietet der Grünstreifen auch ausreichend Platz für die drei Haltestellen, die mit ihrer Plattform und Überdachung um die Baumstämme herum gebaut werden.

Gleistrassen werden an den Grünstreifen angeschlossen: Die südwärts gerichtete Gleistrasse mit ihrem Rasengleis wird nach Westen an den Grünstreifen der Allee angeschlossen. Die nordwärts gerichtete Gleistrasse mit ihrem Rasengleis wird nach Osten angeschlossen.

Breites „grünes Band“ aus Baumstreifen und grünen Gleistrassen setzt gestalterischen Akzent: Zusammen mit dem Grünstreifen erhält damit die Bonner Straße ein „grünes Band“

von über 10 m Breite. Daneben liegt der jeweilige Fahrbahnrand, ggf. mit integrierter Muldenrinne oder Bord für die Entwässerung.

Geteilte Fahrbahnen nach Süden: Die beiden südwärts gerichteten Fahrspuren werden getrennt geführt. Die westliche Fahrspur grenzt an das südwärts gerichtete Rasengleis an und hat die Doppelfunktion einer Anlieger- und Durchfahrfahrbahn. Sie erhält als Grundmaß 3,00 m, kann aber bei Integration eines Angebotsstreifens für den Radverkehr auch auf 4,75 m aufgeweitet werden. In diesem Fall kann der Seitenraum ohne Radweg ausgebildet werden und es bleibt dort ggf. Platz für weitere Neupflanzungen und dazwischen platzierte Parkstreifen/Ladezonen. Die östliche Fahrspur nach Süden ist eine reine Durchfahrspur. Sie wird mit 3,00 m bemessen.

Trennstreifen zwischen gegenläufigen Fahrrichtungen: Neben dieser Fahrspur kann ein Trennstreifen in Pflaster oder hellem Asphalt angeordnet werden, der die beiden gegengerichteten Fahrrichtungen voneinander abgrenzt.

Nordwärts gerichtete Fahrspuren: An den Trennstreifen schließen die beiden nordwärts führenden Richtungsfahrbahnen an. Sie können je nach Teilabschnitt mit 6,00 m, 5,50 oder in Teilabschnitten als sog. „überbreite“ Fahrbahn mit 4,50 – 5,00 m bemessen werden.

Radverkehr ja nach Breite, Lage und Aufkommen in verschiedenen Führungsformen: Der Radverkehr kann je nach verfügbarer Breite und Aufkommen als Radweg im Seitenraum oder als Radfahrspur oder Schutzstreifen im Fahrbahnbereich oder an Engstellen und Haltestellen als „Gehweg, Radfahrer frei“ geführt werden.

Details für Abbiegen, Laden und Liefern später durcharbeiten: Bei Konsens über die Grundformen des Querschnitts können die Details für die Abbiegeverkehre, die Knotenpunktgestaltung sowie für Parken, Laden und Liefern weiter konkretisiert werden.

Schleichverkehre in die Quartiere verhindern: Schleichverkehre in die Nachbarquartiere müssen durch widerstandserhöhende Maßnahmen (Diagonalsperren, gegengerichtete Einbahnregelungen, Engstellen) verhindert werden. Die Abbiegestellen in die Quartiere müssen auf das Nötigste begrenzt werden.

V BEWERTUNG IM VERGLEICH DER AMTLICHEN UND ALTERNATIVEN PLANUNG

Gemeinsamkeit: breites, grünes Band: Es entsteht in beiden Optionen ein breites grünes Band aus Baumstreifen plus grünem Rasengleis. Der erhaltene Baumbestand erhält das hohe ökologisch-stadtklimatische Potenzial. Die Bonner Straße erhält ein städtebaulich anspruchsvolles Gesicht. Partiiell sind weitere Neupflanzungen in den Seitenräumen möglich.

Geringere Dominanz der Fahrbahnen: Die bisherige Dominanz der Fahrbahnflächen mit dem Eindruck einer Haupteinfallsstraße kann deutlich reduziert werden. Stattdessen entsteht der Gesamteindruck einer respektablen Allee.

Ökologische Vorteile: Der weitgehende Erhalt der Bestandsbäume hat in beiden Optionen stadtgestalterisch und ökologisch große Vorteile.

Unterschiedliche Symmetrioptionen: In Option 1 wird der Straßenraum mehr exzentrisch geprägt, in Option 2 stärker symmetrisch.

Anordnung von Masten und Haltstellen: In Option 2 können die Masten und Abspannungen im Baumstreifen mittig angeordnet werden, ebenso die Haltstellen. Dadurch können die Breitenwechsel zwischen Strecke und Haltestelle vermieden werden. Der Straßenraum wird dadurch ruhiger und einheitlicher.

In Option 1 müssen wie in der amtlichen Planung die Mittelbahnsteige in entsprechenden Aufweitungen aufgenommen werden. Das zwingt auch zu entsprechenden Verschwenkungen der Fahrbahnen.

Ob in Option 1 die Masten für die Oberleitungen auch noch in der Baumreihe angeordnet werden können, mit dann weit über beide Gleistrassen auskragenden „Armen“, muss geprüft werden. Wenn nicht, sind weitere Flächen für die Gegenmasten auf der östlichen Seite nötig.

Mögliche Kosteneinsparungen: Auf der Kostenseite kann man mit erheblichen Einsparungen rechnen, weil der Baumbestand erhalten bleiben kann.

Verzicht auf Buswendeschleife: Beide Optionen verzichten auf die Buswendeschleife, die mit besonders starken Eingriffen in den Grünbestand (zudem auch in den Bereich des alten Friedhofs) verbunden ist. Die Bus-Schiene-Verknüpfung kann funktional durch konventionelle Haltestellen am Fahrbahnrand gesichert werden. Durch Weiterführung bis zum Gürtel kann eine weitere Bus/Bus/Schiene-Verknüpfung erreicht werden.

Lärm und Erschütterungen: Bei beiden Optionen können die Lärmemissionen und Erschütterungen der Stadtbahn durch die Rasengleise und gummigepufferte Verlegungstechniken der Gleise gering gehalten werden.

VI GRENZEN DER 3D SIMULATION

Die 3D Simulation ist im Bereich der Knoten und Haltestellen noch nicht bis ins letzte Detail durchgearbeitet, weil es ja erst mal nur um die Grundsatzfrage geht, ob die verschiedenen Querschnitte überhaupt denkbar und funktionsfähig sind. Das betrifft die Frage der Fußgängerquerungen an den Haltestellen und Knoten sowie alle Signalisierungsfragen an den Knoten. Auch die Frage der möglichen Abbiegeverkehre (Linksabbieger und Rechtsabbieger, ggf. mit eigenen Abbiegespuren oder als Kombispur) wurde noch nicht detailliert simuliert.