

Positionspapier II

Planung Nord-Süd Stadtbahn / Alternative Querschnitte A – F

I VORBEMERKUNG

Aufbauend auf den Angaben im IKBM-Positionspapier vom 10. August 2017 und der in der Gesprächsrunde zwischen der Stadtverwaltung und den Initiativen/Vereinen am gleichen Tag vereinbarten weiteren Vorgehensweise wurde für die von der Stadt vorgegebenen Querschnitte die im Positionspapier als „Option 2“ bezeichnete Variante mit exakt vermassten Querschnitten gezeichnet und berechnet. Diese sieht im Abschnitt zwischen Gürtel und Arnoldshöhe eine „Tramallee mit mittiger Baumreihe“ vor, auf deren Ostseite eine dreibahnige Fahrbahn mit einer südwärts und zwei nordwärts führenden Fahrspuren verläuft. Die zweite Fahrspur nach Süden ist auf der Westseite der Gleistrasse angeordnet. Die Bestandsbäume stehen danach in der Mitte zwischen den beiden Gleistrassen in einem verbreiterten Grünstreifen, in den auch die Haltestellen integriert sind. Zudem nimmt dieser Grünstreifen die Masten auf.

II ERGEBNIS UND BEWERTUNG

Verschiebung der Gleistrasse nach Westen erlaubt Baumerhalt

Auch auf der Grundlage der exakt vermassten Querschnitte A-F ergibt sich, dass ein Großteil der alten Bestandsbäume erhalten werden kann, wenn die Stadt ihre Planung so modifiziert, dass die Rasengleistrasse geteilt wird in einen östlichen Strang, der direkt an den Grünstreifen mit den Bäumen anschließt und einen westlichen Strang, der ebenfalls direkt westlich an den Grünstreifen anschließt. Die Gleistrasse würde damit lediglich etwas weiter nach Westen verschoben.

Eigener Gleiskörper bleibt möglich und bildet zusammen mit dem Baumstreifen eine prächtige Allee

Damit wäre das Ziel der Stadt, der Stadtbahn eine eigene, unabhängige Trasse zu geben, erfüllt. Die Addition von zwei grünen Gleistrassen und einem dazwischen liegenden Grünstreifen sowie teilweise auch noch im Seitenraum erhaltenen oder neu gepflanzten Bäumen macht aus der Bonner Straße eine respektable Allee, ganz in der Tradition der Kölner Alleen.

Bessere Gestaltqualität für die Bonner Straße

Das Ziel, der Bonner Straße eine verbesserte straßenräumliche Gestaltung zu geben, wäre ebenfalls erfüllt, wegen des um 2/3 breiteren, straßenbildprägenden Grünstreifens aus Baumstreifen plus zwei grüne Gleistrassen.

Unruhiger Gleisverlauf mit mehreren Verschwenkungen an den Haltestellen kann entfallen

Der in der Planung der Stadt sehr unruhige Verlauf der Geistrasse mit einer Aufweitung vor jeder Haltestelle und Verengung nach jeder Haltestelle, der für die Aufnahme der Hochbahnsteige zwingend erforderlich schien, kann durch Integration der Hochbahnsteige in einen angemessen verbreiterten Grünstreifen vermieden werden. Die Gleise verlaufen

nahezu linear in konstanter Rاندlage neben dem Baumstreifen über die gesamte Bonner Straße. Dadurch können der Fahrkomfort und die Standsicherheit für die Fahrgäste deutlich verbessert werden.

Ausreichend breite Seitenräume

Es verbleiben auf weite Teile in beiden Seitenräumen ausreichend Flächen, auf denen einerseits einige seitliche Bestandsbäume erhalten bleiben können, andererseits auch eine Aufnahme neuer Baumpflanzungen erfolgen kann.

In den Seitenräumen können auch die notwendigen Mindestbreiten für den Radverkehr (in den verschiedenen, auch in der amtlichen Planung vorgesehenen Führungsformen) und Fußverkehr angeboten werden. Teilweise können in Überlagerung mit den Bestandsbäumen und neuen Baumpflanzungen auch Parkstreifen angeboten werden.

Vier Fahrspuren in bestandsvergleichbarer Breite möglich

Neben den beiden Gleistrassen verbleiben für die beiden südwärts gerichteten Fahrspuren Breiten von jeweils 3 m. Für die beiden nordwärts gerichteten Fahrspuren können je nach Abschnitt Mindestbreiten um die 5.5 m angeboten werden (Querschnittstyp „überbreite Fahrbahn“ nach RASt 2006, Tab. 12 Überbreite einstreifige Richtungsfahrspuren mit der Möglichkeit des Nebeneinanderfahrens Lkw/Pkw bzw. der Vorbeifahrt eines Lkw an haltendem Lkw, Kapazitäten bei vorherrschendem PKW-Verkehr von 1.800-2.600 Kfz/h). Hier sind je nach Detailplanung hinsichtlich der Trennstreifen und Rinnen auch geringfügig breitere oder schmalere Abmessungen möglich.

Schwierige bauliche Engstellen

Kritisch sind die baulich bedingten Engstellen an den Gebäudevorsprüngen. Aber dieses Manko hat auch die städtische Planung, die dort dann in kurzen Teilabschnitten auf Baumpflanzungen und separate Radverkehrsanlagen verzichtet. Ähnlich würde auch die Alternativplanung in diesen Bereichen verfahren. Generell ist anzumerken, dass die Querschnitte B und C genau an solchen Engstellen platziert sind. Sie sind insoweit nicht typisch für den Gesamtverlauf.

Bushaltstellen integrierbar

Die vorgeschlagene Weiterführung der Busse in der Bonner Straße bis zum Gürtel ist machbar, Haltestellen sind in die Querschnitte integrierbar. Deshalb wurden die Querschnitte A und F auch mit einer Bushaltestellenvariante dargestellt.

III GRENZEN DER 3D SIMULATION

Die 3D Simulation ist im Bereich der Knoten 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. Auch fehlen für die Beurteilungen Informationen zur Lage der verschiedenen Leitungen und zur Struktur des Unterbaus inkl. Lage der Kanäle.