

An die Bezirksregierung Köln
Zeughausstraße 2-10, 50667 Köln

An die Stadt Köln (Amt für Brücken und Stadtbahnbau)
Willy-Brandt-Platz 2, 50679 Köln

Einwendung gegen die Planung der Baustufe 3 der Nord-Süd-Stadtbahn

Wir sind Bürger aus den Stadtteilen Bayenthal und Raderberg und erheben Einwände in folgenden Punkten:

1. Gegen die völlig überdimensionierte Kreuzung *Bonner Straße / Schönhauser Straße*

➤ In Ost-West Richtung werden die Fahr- und Abbiegespuren zukünftig verdoppelt!

Östlich (vom Rhein) sind heute 1 Geradeausspur und 1 Linksabbiegespur vorhanden.

Zukünftig werden es 1 Geradeausspur, 1 Kombispur Geradeaus/Linksabbieger, 1 Linksabbiegespur und 1 Rechtsabbiegespur sein.

Östlich (zum Rhein) ist heute 1 Geradeausspur vorhanden. Zukünftig werden es 2 Geradeausspuren sein.

Westlich (zum Südstadion) sind heute 1 Geradeausspur und 1 kurze Einfädelspur vorhanden.

Zukünftig werden es 2 durchgehende Geradeausspuren sein.

Westlich (vom Südstadion) sind heute 1 Geradeausspur und 1 Rechtsabbiegespur vorhanden.

Zukünftig werden es 1 Geradeausspur, 1 Linksabbiegespur und 1 Kombispur Geradeaus/Rechtsabbieger sein.

Für diese überdimensionierte Kreuzung gibt es keine plausible Begründung!

Die Aussagen und Verkehrsuntersuchungen, sowie die daraus resultierende Planung sind eklatant widersprüchlich!

- Herr Harzendorf (Amt 66 für Straßen und Verkehrstechnik) stellte in der Bürgerversammlung im September 2013 neue Belastungswerte vor, die sogar einen rückläufigen Verkehr auf der *Schönhauser Straße* auswiesen!

- In der Simulationsuntersuchung >Bonner Strasse / Ergebnisse DTV-Modell Verkehrsausschuss 12.06.2012< der Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft mbH ergeben sich Widersprüche zwischen der festgestellten Verkehrsbelastung der Kreuzungen *Bonner Straße / Schönhauser Straße* und *Bonner Straße / Bayenthalgürtel* und der abgeleiteten Planung!

Entsprechend der Untersuchung stellt sich die Verkehrsbelastungen für die Kreuzung *Bonner Straße / Schönhauser Straße* wie folgt dar:

Ostseite 12.750, Westseite 12.550, Nordseite 16.650 und Südseite 18.100 Kfz /24 h.

Die Verkehrsbelastung der Kreuzung *Bonner Straße / Bayenthalgürtel* präsentiert sich wie folgt:

Ostseite 13.150, Westseite 26.800, Nordseite 22.150 und Südseite 33.550 Kfz /24 h.

Die Kreuzung *Bonner Straße / Bayenthalgürtel* weist jedoch einen signifikanten Verkehrsstrom auf, der aus Süden kommend in die westlichen Stadtteile *Zollstock, Klettenberg, Sülz* und *Lindenthal* abbiegt.

Dieser Verkehrsstrom soll über einen bescheidenen, einspurigen U-Turn nach Westen abgeleitet werden!

Dagegen sind an der Kreuzung *Bonner Straße / Schönhauser Straße*, bei deutlich geringeren Verkehrszahlen aus dem Süden, mehr Abbiegespuren geplant (2 Linksabbiegespuren, 1 Geradeausspur und 1 Kombispur Geradeaus / Rechtsabbieger).

- In der städtischen Broschüre >Stadtentwicklung Köln, Vorbereitende Untersuchung und Entwicklungskonzept (Entwurf) südliche Innenstadt-Erweiterung in Bayenthal / Raderberg / Zollstock, Version Okt. 2011< werden folgende Aussagen getroffen:

Seite 11 dritter Absatz >Die wesentliche tangentiale Erschließung in West-Ost-Richtung verläuft im Zuge des zweiten Kölner Straßenrings über die Schönhauser Straße, Marktstraße, Bischofsweg, Am Vorgebirgstor bis Universitätsstraße/Innere Kanalstraße. Dabei stellt der bestehende Versatz im Bereich der Vorgebirgsstraße an der Raderberger Brache eine Zäsur dar, die zu überprüfen ist. <

Seite 54 letzter Absatz und fortfolgend Seite 55 >Die einzige Möglichkeit zur Heilung dieses Versatzes bestünde in der Fortsetzung der Straße Am Vorgebirgstor nach Osten mit (unterirdischer) Fortsetzung im Zuge der Raderberger Brache mit Anschluss an Bischofsweg bzw. Marktstraße im weiteren Verlauf. Die hiermit verbundenen Eingriffe in den geschützten Landschaftsbestandteil der Raderberger Brache müssen jedoch als erheblich angesehen werden. Bei der weiteren Befassung mit der Gebietsentwicklung wie auch mit der kurzfristigen Fortschreibung und Überarbeitung des GVK mit dem neuen „Stadtentwicklungskonzept Verkehr“ ist diese funktionale Schwachstelle in der tangentialen Haupterschließung des Untersuchungsraumes zu bearbeiten.<

>Das Verkehrskonzept des Entwicklungskonzeptes südliche Innenstadt-Erweiterung (vgl. Teil III und Karte 11) geht davon aus, das aufgrund der derzeitigen Gesamtbewertung die heutige Linienführung von Marktstraße und Bischofsweg an die zukünftigen Anforderungen angepasst wird.<

In Karte 11 ist als Variante 1 der Lückenschluss quer durch die *Raderberger Brache*, anschließend an die vierspurige Straße *Am Vorgebirgstor* dargestellt!

- Bezüglich der Beantwortung einer Anfrage des Sachkundigen Einwohners Hans Peter Arenz im September 2013 an den Verkehrsausschuss zum Thema >Nord-Süd Stadtbahn, 3. Baustufe - Umbau der Kreuzung *Bonner Straße / Schönhauser Straße* wurden folgende Aussagen getroffen:

1. Frage: „Welche Verkehrsprognosen dienen als Grundlage für die Ausführung der Kreuzung Bonner Straße / Schönhauser Straße in Ost-West und Nord-Süd Richtung?“

Antwort der Verwaltung: >Bei der Aktualisierung des Verkehrsgutachtens wird die erwartete Verkehrszunahme nicht über einen pauschalen Ansatz betrachtet, sondern viel detaillierter durch die Betrachtung der geplanten Aufsiedlung im Gebiet.<

3. Frage: „Wird der zukünftige Stadtteil (zurzeit unter ESIE firmierend) als „autogerechter Stadtteil“ geplant?“ Die Beantwortung wurde mit der nächsten Frage verknüpft.

4. Frage: „Wenn nein. Welche Maßnahmen werden ergriffen, um dieses geplante Quartier mit attraktiven Fußwegen, Radwegen und ÖPNV-Verbindungen an umliegende Quartiere und die Innenstadt anzubinden?“

Antwort der Verwaltung: >Funktionsschwächen sind festzustellen in der südlichen Ringerschließung des örtlichen Hauptverkehrszuges Schönhauser Straße / Marktstraße / Bischofsweg / Vorgebirgsstraße / Am Vorgebirgstor / Pohligstraße. Diese beziehen sich wie dargestellt auf die Leistungsfähigkeit vor allem des Streckenabschnitts Marktstraße / Bischofsweg bis Am Vorgebirgstor. <

und weiter >Bezüglich der ebenerdigen Querung der Nord-Süd Stadtbahn am Gustav-Heinemann-Ufer muss zukünftig ausgeschlossen werden, das es zur Verdrängung von Kfz-Verkehr in den Untersuchungsbereich und dort zu weiteren Belastungen des Straßenverkehrssystems kommt. <

❖ **Fazit**

Alle seitens der Verwaltung zu Papier gebrachten Aussagen und die daraus abgeleitete Planung lassen nur einen Schluss zu:

Der vierspurige Lückenschluss von *Am Vorgebirgstor* zur *Rheinuferstraße*, quer durch die *Raderberger Brache*, führt im Hintergrund Regie bei den Planungen des Amt 66 für Strassen und Verkehrstechnik!

Dabei fehlt als verstärkendes Argument nur noch der Stau auf der Rheinuferstraße (vehement herbeigebetet von Vertretern aus CDU und SPD), den die querenden Stadtbahnen verursachen könnten!

❖ **Unsere Vorstellung**

Die Modernisierung der Kreuzung *Bonner Straße / Schönhauser Straße* mag erforderlich sein, um einen zügigen Verkehrsfluss in den Hauptachsen Ost/West und Nord/Süd und eine sichere Trennung zwischen MIV, Fußgängern und Radverkehr zu gewährleisten.

Jedoch wird die Verkehrsbelastung auf der *Bonner Straße* durch den Fahrspuren-Rückbau weiter abnehmen! Deshalb ist nur eine Kreuzung mit jeweils einer Geradeausspur pro Fahrtrichtung und maximal einer Abbiegespur (pro Richtung) akzeptabel!

Bei Berücksichtigung dieser Aspekte kann die Kreuzung weniger raumgreifend angelegt werden!

Der Abbruch aller Häuser auf der *Bonner Straße* wäre bei der Berücksichtigung unserer zusätzlich in Punkt 2 gemachten Änderungsvorschlägen überflüssig!

Es könnten sogar die zwei alten Platanen an der Nord/Ostecke der jetzigen Kreuzung, trotz der Verlegung der *Schönhauser Straße* über den REWE-Parkplatz, unangetastet bleiben!

- Unter Berücksichtigung dieser Aspekte lehnen wir die Teilplanung im Bereich der Kreuzung *Bonner Straße* / *Schönhauser Straße* ab!

2. **Gegen die völlig unterdimensionierten Fahrspuren, Gehwege und Schutzstreifen auf der *Bonner Straße* (zwischen den Kreuzungen *Bonner Straße* / *Schönhauser Straße* und *Bonner Straße* / *Bayenthalgürtel*)**

- Die geplanten Breiten sind wie folgt (siehe Querschnitt 2 bis 4 der Planung):
Fahrspur MIV 2,75 m, Schutzstreifen 1,75 m, Gehweg 2,01 m / 2.65 m.

Weder die Fahrbahnbreite, noch die Breite des Schutzstreifens oder die Gehwegbreite entsprechen den in Deutschland empfohlenen Mindestbreiten für eine örtliche Geschäftsstrasse!

- Dieser Straßenabschnitt ist eine örtliche Geschäftsstrasse, denn nur in den 32 dicht an der Strasse gebauten Vorkriegshäusern wurden im März 2011 (Erhebung der LINKEN, Ortsgruppe Innenstadt / Rodenkirchen) allein 29 Kleingewerbe, Gaststätten und Werkstätten gezählt!

Laut der Publikation >Die neuen Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06), Dr.-Ing. Stephan Hoffmann vom Verband **B**eratender **I**ngenieure, Fachgruppe Verkehr und Vermessung (Ausgabe April 2008)< werden folgende Breiten für eine Örtliche Geschäftsstrasse vorausgesetzt:

Fahrspur MIV 3 m, Schutzstreifen 2,1 m und Gehweg min. 3 m!

Alleine für einen LKW wird eine Profilbreite von 3 m (einschließlich Außenspiegel) angenommen! Somit überschreitet die Breite des LKW die vom Amt 66 projektierte Fahrbahnbreite von 2,75 m!

- Bei dieser spartanischen Auslegung wird der Radverkehr der *Bonner Straße* trotzdem auf einen ebenfalls unterdimensionierten Schutzstreifen gezwungen! Ungeachtet der Tatsache, dass auf diesem Straßenabschnitt keine Be-/Entladebuchten für den Anlieferverkehr ausgewiesen sind!

Somit wird zukünftig das Anliefern vorwiegend auf dem Schutzstreifen stattfinden und es werden lebensbedrohliche Zustände für Radfahrer und Radfahrerinnen in Kauf genommen!

Ein abschreckendes Beispiel für diese Art der Verkehrsführung ist die Basler Straße in Freiburg. Dazu der Architekt und Zweite Vorsitzender des Bürgervereins Mittel- und Unterwiehre Christian Kehl: "Die aktuelle Verkehrssituation in der Basler Straße ist für alle Verkehrsteilnehmer sehr ungünstig und führt zu erheblichen Gefährdungen" und weiter zur geringen Fahrbahnbreite „die regelmäßig zur Folge hat, dass Radler von überholenden Autos genötigt werden, auf den Fußweg auszuweichen". Der Vereinskollege Jürgen Miede drückt es drastischer aus: "Die Hatz auf Radfahrer ist regelrecht freigegeben."

- Ein Durchfahrverbot für LKW ist für diesen Straßenabschnitt nicht vorgesehen! Der Aufbau des Straßenabschnitts erzwingt sogar das Weiterleiten des LKW-Verkehrs bis zur Kreuzung *Bonner Straße* / *Schönhauser Straße*.

Der einspurige U-Turn nördlich der Kreuzung *Bonner Straße* / *Bayenthalgürtel* wird von LKW-Fahrern mit Sicherheit gemieden. Die gesamte Konstruktion dieser Kreuzung lässt nur den Schluss zu: Ein Ableiten des von Süden kommenden LKW-Verkehrs zu den westlichen Stadtteilen ist überhaupt nicht vorgesehen!

❖ **Fazit**

Diese Planung vernachlässigt völlig die Gefahren für den Radverkehr. Die Zerstörung des vorhandenen Radweges ist völlig unsinnig und obendrein pure Geldverschwendung!

❖ **Unsere Vorstellung**

Die Verkehrssicherheit der Radfahrer und Radfahrerinnen kann bei der Umgestaltung der *Bonner Straße* nur durch Veränderung des Gleiskörpers der Nord-Süd Stadtbahn gewährleistet werden:

- Durch eine eingleisige Lösung auf separatem Gleiskörper im Abschnitt zwischen den Kreuzungen *Bonner Straße / Schönhauser Straße* und *Bonner Straße / Bayenthalgürtel*. Der allseits prognostizierte 10 min Takt der Stadtbahnlinie 5 und moderne Signaltechnik bieten hier ausreichend Gestaltungsspielräume!
- Bei der Beibehaltung der zweigleisigen Lösung durch Verzicht auf den separatem Gleiskörper und Teilung der Fahrbahn zwischen der Stadtbahn und dem MIV.

Bei Berücksichtigung dieser Planung ist nur die Modernisierung des vorhandenen Radweges erforderlich! Besser ist die Trennung zwischen MIV und Radverkehr nicht zu gewährleisten!

Eine möglicherweise ins Feld geführte Gefährdung des Fahrplans (durch die KVB oder das Amt 69) ist von daher nicht stichhaltig, weil die Stadtbahnlinie 5 in Neuehrenfeld unter gleichen Bedingungen auf der Straße verkehrt!

- Unter Berücksichtigung dieser Aspekte müssen wir die Teilplanung für den Bereich der *Bonner Straße* zwischen den Kreuzungen *Bonner Straße / Schönhauser Straße* und *Bonner Straße / Bayenthalgürtel* ablehnen!

3. Gegen die Errichtung einer Stadtbahn-Rennstrecke auf der *Bonner Straße*

- Die Vorgaben des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) in Verbindung mit den technischen Richtlinien der Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung (BOStrab) erzwingen einen mindestens zwölf Zentimeter hohen, „scharfkantigen Bordstein“ zur Separierung der Stadtbahn vom Individualverkehr

Fußgänger dürfen den erhöhten Gleiskörper zum Überqueren der Straße nicht betreten. Das geplante Rasengleis lädt jedoch geradezu zum Überqueren ein, denn der Bordstein ist keine abweisende Hürde!

Heute ist ein Überqueren der *Bonner Straße* in den Rotphasen möglich. In Zukunft wird es jedoch durch die sehr schnelle Stadtbahn und die Veränderung des Straßenprofils gefährlich!

- Hier drohen ähnliche Gefahrenzustände wie auf der *Luxemburger Straße*. Durch schwere und tödliche Unfälle mit Stadtbahnen der Linie 18 in den vergangenen Jahren erhielt die Strasse im Volksmund die Bezeichnungen „Knochenmühle“ und „Todeszone“.

Denn der „scharfkantige Bordstein“ zur Separierung der Stadtbahn ruft eine Gefahr hervor.

Die Stadtbahn wird in ihrer Geschwindigkeit vom Individualverkehr entkoppelt, für sie gilt nicht die auf der Bonner Straße übliche 50 km/h Beschränkung! Sie kann deutlich schneller fahren!

Doch der Bremsweg einer normalen Straßenbahn ist dreimal so lang wie der eines PKW!

Vorausgesetzt, das Wetter ist trocken. Denn bei Nässe und Laub verlängert sich der Bremsweg erheblich!

- Zusätzlich sind die auf der *Luxemburger Straße* installierten Ampelschaltungen für die Stadtbahnlinie 18 ein absoluter Anachronismus! Denn die KVB-Nutzer müssen erheblich viel Zeit mitbringen, um rechtzeitig vor Eintreffen der Stadtbahn auf dem Bahnsteig zu sein!

In letzter Minute die eintreffende Bahn erreichen zu wollen kennt nur zwei Zustände:

1. Man wartet, denn bis zum Verlassen der Stadtbahn aus der Haltestelle zeigen die Ampeln der Fußgänger-Überwege konsequent rot! Wenn dann grün signalisiert wird, ist die Stadtbahn weg!

2. Man missachtet rote Ampeln und rennt durch den pulsierenden Verkehr zur Bahn!

Dieser unmögliche Zustand wurde beim Stuttgarter Nahverkehrsunternehmen SSB schon vor Jahren erkannt! Konsequenterweise werden dort die Ampelschaltungen schrittweise so umgebaut, dass ein Erreichen der eingefahrenen Bahn gefahrlos möglich ist!

❖ **Fazit**

Diese Planung vernachlässigt völlig die Gefahren für den querenden Fußverkehr über das schön begrünte Gleisbett!

Ob die Stuttgarter Erkenntnisse zu den Ampelschaltungen in Köln Gehör finden, können wir nicht beurteilen. Uns ist jedoch bekannt, dass Bürger aus *Klettenberg* und *Sülz* bei den örtlichen Politikern intervenieren. Jedoch ist der politische Wille zur schnellen Änderung noch nicht bis in den Kölner Süden vorgedrungen!

❖ **Unsere Vorstellung**

Die Verkehrssicherheit des querenden Fußverkehrs kann bei der Umgestaltung der *Bonner Straße* nur durch Veränderung des Gleiskörpers der Nord-Süd Stadtbahn gewährleistet werden:

- Entweder ist ein Queren der Stadtbahntrasse durch eine optisch wahrnehmbare Bepflanzung zwischen den gesicherten Überwegen zu verhindern
oder die Geschwindigkeit der Stadtbahn muss mindestens auf das Niveau des Individualverkehrs reduziert werden
- Entsprechend den Erfahrungen der Stuttgarter SSB sind die Ampelschaltungen so auszuführen, dass ein Erreichen der eingefahrenen Stadtbahn gefahrlos gewährleistet ist

- Unter Berücksichtigung dieser Aspekte lehnen wir die Teilplanung für den Bereich der *Bonner Straße* ab!

4. Gegen die Vernichtung des Baumbestandes der *Bonner Straße* zwischen den Kreuzungen *Bonner Straße / Schönhauser Straße* und *Bonner Straße / Bayenthalgürtel*

- Weil durch die Verlagerung des Radverkehrs auf den Schutzstreifen eine Ausweitung des Straßenraums in den Bereich des jetzigen Baumbestandes der *Bonner Straße* stattfindet, werden die Bäume weitestgehend gerodet!

Die jetzige Grüne Lunge der verkehrsgestressten *Bonner Straße* wird für Jahrzehnte optisch zerstört und ihrer klimatisch dämpfenden und ausgleichenden Funktion beraubt!

- Eine Allee senkt im Sommer die Durchschnittstemperatur um ca. 3° Celsius!
Bei der stattfindenden Klimaerwärmung ist dies ein wichtigster Aspekt, um die Lebensbedingungen in Innenstädten noch erträglich zu halten!
Laut der Studie zum Klimawandel, vom Umwelt- und Verbraucherschutzamt der Stadt Köln in Auftrag gegeben (Klimawandel in Köln – Herausforderung für die Stadtentwicklung für 2050), prognostiziert man eine Verdopplung Heißer Tage ($T_{\max} > 30^{\circ}\text{C}$) und Tropennächte ($T_{\min} > 20^{\circ}\text{C}$).
Die geplanten Neupflanzungen werden für Jahrzehnte keinen ausreichenden Ersatz bieten!

❖ **Fazit**

Diese Planung missachtet völlig die Auswirkungen auf das Mikroklima in der *Bonner Straße* und die Gesundheit und das Wohlbefinden der Anwohner!

❖ **Unsere Vorstellung**

Auf die Veränderungsmöglichkeiten des Gleiskörpers der Nord-Süd Stadtbahn wurde schon in Punkt 2. / >Unsere Vorstellungen< hingewiesen.

Durch Erhaltung des jetzigen Radwegs würde gleichzeitig auch der Baumbestand gesichert!

Gegen Ersatzpflanzungen von bereits abgestorbenen Bäumen oder zum Füllen von Lücken in der Allee, hätten wir absolut keine Einwände!

- Unter Berücksichtigung dieser Aspekte lehnen wir die Teilplanung für den Bereich der *Bonner Straße* zwischen den Kreuzungen *Bonner Straße / Schönhauser Straße* und *Bonner Straße / Bayenthalgürtel* ab!

Ottmar Lattorf, Mannsfelder Str. 17, 50968 Köln, Initiative NABIS e.V.

Hans Peter Arenz, Mannsfelder Str. 37, 50968 Köln, Initiative NABIS e.V.