**Kommentare von Herrn Monheim zu den Anmerkungen der KVB zum Interview des Kölner Stadtanzeigers mit Heiner Monheim vom 30.03.2016**

**Thema:  Relevanz der Niederflurtechnik für Köln**

**Zitat Monheim**:

„Wir brauchen auch in Köln eine Renaissance der Straßenbahn, mit moderner Niederflurtechnik. Sie ist viel preiswerter als die Stadtbahn. Sie kann flexibler trassiert werden.“

**Anmerkung KVB:**

2001 wurde in Köln die Diskussion geführt, ob das Netz insgesamt auf Niederflurtechnik umgerüstet werden soll. Zu diesem Zeitpunkt waren bereits über 200 Hochbahnsteige gebaut, da erst Anfang der 90er Jahre in Bremen das weltweit erste Niederflurfahrzeug vorgestellt wurde. Im Hinblick auf die erforderlichen Kosten einer Umrüstung der Hochbahnsteige – die zu 100 % selbst zu finanzieren wäre – sowie dem Umstand, dass über einen sehr langen Zeitraum bereits vorhandene barrierefreie Lösungen nicht mehr zur Verfügung stehen würden, hat sich der Rat der Stadt Köln am 20.12.2001 gegen eine vollständige Umrüstung entschieden.

**Kommentar Monheim:**

Es war nicht sinnvoll, die komplette Umstellung aller vorhandenen Haltstellen auf die Niederfluroption zu erörtern, das wäre in der Tat viel zu teuer und bei den Tunnelhaltestellen nahezu unmöglich gewesen.

Vielmehr wäre es darum gegangen, sich für die noch ausstehenden weiteren Netzergänzungen auf den Niederflurstandard zu verständigen und ggf. zu akzeptieren, dass es dann auch neue Brechpunkte im Netz mit entsprechenden Umsteigernotwendigkeiten gegeben hätte. Solche Mischsysteme mit teilweiser Hochflur-Stadtbahntechnik und teilweiser Niederflurtechnik gibt es ja mehrfach in Deutschland und auch in NRW (beispielsweise in Bonn), weswegen dort teilweise die Bahnsteige in zwei Höhenniveaus erstellt werden und zudem auch Hybridfahrzeuge unterwegs sind, die sowohl an Hochflur- als auch an Niederflurbahnstiegen halten können. Aich im Kölner Netz sind ja teilweise solche Hybridfahrzeuge unterwegs, z.B. auf den Linien 16 und 18.

**Thema: Folgen einer Niederfluroption für das Netz**

**Anmerkung KVB:**

Sollte die 3. Baustufe der Nord-Süd Stadtbahn als Niederflurstrecke ausgebaut werden, so hätte dies weitreichende Folgen:

Alle Haltestellen der 1. Baustufe müssten ohne weitere Zuschüsse umgerüstet werden. Da die Gleise nicht „einfach“ höher gelegt werden können (Abstand zur Tunneldecke), müssten die Bahnsteige abgerissen und mit geringerer Höhe neu gebaut werden. Dies hätte weitere Maßnahmen zur Folge wie Anpassung der Aufzüge, Treppen und Fahrtreppen oder die unter den Bahnsteigen befindlichen Kabel und Einrichtungen.

**Kommentar Monheim:**

Wie gesagt, die Forderung bezieht nur sich auf den 3. und 4. Bauabschnitt und geht davon aus, dass im Tunnel wie bisher mit Hochflurtechnik und Stadtbahnwagen gefahren wird: Nur der oberirdische Teil in den Bauabschnitten 3 und 4 wird dann aber als Stichbahn mit Niederflur bis zum Verteilerkreis und später weiter bis Meschenich geführt. Das Betriebskonzept kann so gestaltet werden, dass sich am Brechpunkt wartefrei jeweils die zu verknüpfenden Bahnen treffen. Lediglich die letzte Haltestelle des 2. Bauabschnitt muss dann geringfügig umgebaut werden, wobei zwei Varianten möglich sind:

- Bahnsteige mit zwei Niveaus in Längsrichtung (einmal stadtauswärts, einmal stadteinwärts, jeweils mit zusätzlichen Weichen ausgestattet. für den notwendigen Richtungswechsel)

- ein Bahnsteig mit vier statt zwei Gleisen, hier wird dann nicht in Längsrichtung sondern in Querrichtung umgestiegen. (Zusätzliche Weichen sind auch hier nötig, für den zweifachen Richtungswechsel beider Bahnen).

**Anmerkung KVB:**

Im weiteren Verlauf müssten die vorhandenen Hochbahnsteige im Zuge der Linien 5 und 16 angepasst werden. Mit der Linie 16 hätte dies auch Maßnahmen im Stadtgebiet von Bonn zur Folge. Letztlich hätte dies auch Einfluss auf alle anderen hochflurigen Stadtbahnlinien in Köln und Bonn.

**Kommentar Monheim:**

Die Linien 5 und 16 sind dann von dieser Änderung gar nicht betroffen, dort bleibt alles beim Alten.

**Thema: Flächenbedarf von Stadtbahnen und Niederflurbahnen**

**Anmerkung KVB:**

Niederflurige Bahnsteige in der Bonner Straße würden in der Breite keinen Flächengewinn bewirken. Lediglich bei der Haltestellenlänge könnte durch die geringere Rampenlänge Fläche eingespart werden.

**Kommentar Monheim:**

Der Alternativvorschlag geht von einer flexiblen Trassierung ohne starre Linearität und damit von einem Erhalt des Baumbestandes aus. Daher könnten je nach Detailplanung Bahnsteigflächen in die seitlichen Gehwege integriert werden. Hierfür wären unterschiedliche Varianten möglich, die im Verlauf der Bonner Straße mehrfach leicht verschwenkt werden, um angemessen auf die straßenräumlichen Verhältnisse zu reagieren, beispielsweise

* mit einem weit auseinanderliegenden östlichen und westlichen Gleis in jeweiliger Randlage oder
* mit zwei parallelen Gleisen, die teilweise die Flächen der bisherigen Busspur und Parkstreifen nutzen

 Details müßten bei grundsätzlicher Öffnung des Verfahrens konkreter durchgeplant werden.

**Thema: Kostenvergleich Stadtbahn und Niederflurbahn**

**Anmerkung KVB:**

Dass moderne Niederflurtechnik viel preiswerter sei, kann so nicht bestätigt werden.

Grenoble:        24 Mio. €/ km\*

Straßburg:      23 Mio. €/ km\*

Lyon:              18 – 22 Mio. €/ km\*

Montpellier:     23 Mio. €/ km\*

\* = Angaben wurden dem Dissertationsvortrag von Dr. Groneck entnommen

Verlängerung Bocklemünd bis Ollenhauerring:         26 Mio. €/ km

**Kommentar Monheim:**

Die Kostenvergleiche mit den vier französischen Beispielen sind so nicht zulässig, weil es sich hier jeweils (zum Glück!) um ein integriertes städtebauliches Gesamtprogramm (einschließlich neuer Geh- und Radwege, grüner Gleistrassen, intensiver Alleepflanzungen etc.) handelt. Man darf daher nur vergleichen die unmittelbar schienenbezogenen Kosten für

* Fahrweg
* Oberleitungen und Masten
* Haltestellen

Und da ergibt sich allein schon aus dem völlig verschiedenen Bauvolumen für die Bahnsteige ein erheblicher Unterschied.

Ebenso ergibt sich bei den Fahrzeugen ein Unterschied, weil Stadtbahnwagen deutlich mehr Masse haben. Allerdings muss man faiererweise eingestehen, dass das Umschwenken auf Niederflur für die verbleibenden Neu- und Ausbaustrecken in Köln hinsichtlich des Fuhrparks neben den Einsparungspotenzialen auch Zusatzkosten im Bereich der Fahrzeughallen, Werkstätten etc. hätte, die genauer ermittelt werden müssten.

Dass die Nord-Süd-Bahn in ihren ersten beiden Bauabschnitten besonders kostengünstig gewesen wäre, lässt sich nun allerdings beim besten Willen nicht behaupten Es handelt sich um das bisher teuerste Stadtbahn-Tunnelbauprojekt in Deutschland.

**Thema: Radien und Lärmvergleiche von Stadtbahnen und Niederflurbahnen**

**Anmerkung KVB:**

Sowohl die Nieder- wie auch die Hochflurfahrzeuge können minimal einen Radius von 25 m durchfahren. Diese Radien finden jedoch nur in Ausnahmefällen Anwendung. Dies ist nicht in der niedrigen Geschwindigkeit begründet, mit der diese Radien befahren werden können. Die Gründe sind vielmehr die damit verbundenen Geräuschemissionen und der sehr hohe Verschleiß.

**Kommentar Monheim**

Es trifft zu, dass enge Radien und damit verbundene Kurvenfahrten den Verschleiß erhöhen. Trotzdem muss bei einer bestandsorientierten Planung natürlich angemessen auf die straßenräumlichen und städtebaulichen Randbedingungen reagiert werden.  Hier darf ein internes betriebstechnisches Argument nicht die Planung determinieren. Vielmehr sind alle Spielräume für lärmarme Trassierung auf andere Weise zu nutzen. Das betrifft in erster Linie Rasengleistrassen, gummigepufferte Flüstergleise und lärmarme Karosserien (wie z.B. bei der Wiener Porsche-Niederstflurtram mit Einzelradantrieb), die ohnehin wegen ihrer maximalen Niederstflur-Option im Bahnsteigbereich besonders kostensparend und gut städtebaulich integrierbar ist und engste Radien befahren kann (was in Wien sehr häufig geschieht, weil dort viele Linien laufen mit optimaler städtebaulicher Integration).

**Thema: Erfolge französischer Straßenbahnstädte und Folgerungen für Köln**

**Aussage Monheim**:

„Vorbilder dafür sind die vielen französischen Straßenbahnstädte, die wegen ihrer kreativen Straßenbahnplanung international Anerkennung finden. Das bekannteste und früheste Beispiel war Straßburg.“

**Anmerkung KVB**

Nicht die kreative Straßenbahnplanung macht den Erfolg in Frankreich aus sondern es sind vielmehr die politischen Vorgaben, die den Neubau von Straßenbahnnetzen flankieren. Dies sind im Wesentlichen:

**Kommentar Monheim:**

Diese Aussage ist nur halb richtig. Es trifft zu, dass die Franzosen die sog. „Versement Transport“ haben, also eine Nahverkehrsabgabe und dass daraus auch die vielen neuen Straßenbahnsysteme finanziert wurden. Und es ist auch richtig, dass die französischen Straßenbahnstädte ihre ÖPNV-Planung mit einer modernen Gesamtverkehrsplanung verknüpfen. Aber diese Option könnte die KVB auch für Köln nutzen, wenn sie aus eigenen Stücken eine konsistente Gesamtverkehrsplanung (auf regionaler Ebene in Abstimmung mit den Nachbargemeinden und Kreisen) vorlegen würde, die der Politik aufzeigt, was eine engagierte ÖPNV-Offensive in der Region bewirken könnte.

**Anmerkung KVB:**

Restriktionen für den MIV durch Sperrung von Straßen, Rückbau von Hauptverkehrsstraßen sowie der Wegfall von Parkplätzen, Neueinführung/ Erweiterung von Fußgängerzonen. Unbestritten ist, dass in Frankreich viel Wert auf die Gestaltung bis ins letzte Detail gelegt wird. Gleise mit Schotteroberbau finden sich in Frankreich innerhalb bebauter Gebiete nicht.

**Kommentar Monheim**

 Die KVB sollte aus der international beispielgebenden, städtebaulich integrierten Trassierung der französischen Straßenbahnstädte für die Zukunft des Fahrzeugkonzepts, der Netzentwicklung und die Detailtrassierung lernen. Beispielsweise sollte sie, wenn sie das Thema Schottertrassen schon anspricht, im bebauten Bereich alle Schottertrassen durch Rasengleistrassen ersetzen, wegen der positiven Effekte auf Stadtgestalt und Lärmminderung.

Und sie sollte baldmöglichst alle sog. Stake-Holder zu einer entsprechenden Fachexkursion einladen, ihnen die Vorteile dieser neuen Schienenverkehrsphilosophie (die Tunnelprojekte nur im äußersten Ausnahmefall einsetzt und die Innenstädte mit gut gestalteten Schienentrassen belebt) verdeutlichen und danach ein Moratorium empfehlen, um über die weitere Schienenverkehrsentwicklung in der Stadt Köln und der Region nachzudenken. Fragen der Finanzierbarkeit sollten dabei nicht am Anfang, sondern am Ende des konzeptionellen Nachdenkens stehen.

**Thema: Besonderheiten der französischen Straßenbahnstädte**

**Anmerkung KVB**

Das Beispiel Straßburg (nach Nantes, Grenoble und Paris das 4. Neubauprojekt in Frankreich):

Das Straßenbahnprojekt sollte auch hier die städtischen Verkehrsprobleme lösen. Zudem wurde es als Möglichkeit einer umfassenden Neugestaltung der Stadt gesehen. Der Bau von Straßenbahnstrecken in der Altstadt Straßburgs war Anlass, den Durchgangsverkehr im Stadtzentrum zu unterbinden. Die Innenstadt wurde in vier Bereiche eingeteilt, die nun durch schleifenartig geführte Straßen erschlossen werden. Die zentrale Place Kléber, zuvor von 50.000 Fahrzeugen pro Tag frequentiert, konnte so zur Fußgängerzone umgebaut werden. Die Zahl der Parkplätze im Stadtzentrum wurde erheblich reduziert; als Ersatz entstanden große Park-and-ride-Plätze in den Außenbezirken. Zudem reduzierte man bei vielen Hauptstraßen die Anzahl der Fahrstreifen für den Kfz-Verkehr, um Platz für die Straßenbahntrasse zu schaffen. So war im Universitätsviertel der Boulevard de la Victoire vor dem Bau der Straßenbahn eine vierstreifige Straße, deren baumbestandener Mittelstreifen als Parkplatz diente. Mit dem Bau der Straßenbahn wurde der Mittelstreifen zu einem Fuß- und Radweg umgebaut. Die Straße wurde zugunsten der Straßenbahn auf zwei Fahrstreifen reduziert. Derartige Maßnahmen erfolgten nicht nur in der Innenstadt, sondern auch in den Außenbezirken.

**Kommentar Monheim:**

Die Aufzählung der spezifischen Maßnahmen in Straßburg gibt genau die wichtigsten Stichworte für eine offensive Schienenverkehrspolitik in Köln. Alles, was die Straßburger konzeptionell entwickelt haben (übrigens auch als Reaktion auf konzeptionelle Impulse, die seinerzeit Herr Monheim in Straßburg im Kontakt mit der Stadtspitze gegeben hat), könnte die KVB auch in ihrer eigenen Gesamtverkehrskonzeption einbringen. Sie sollte dafür ein innovatives Konzept entwickeln, die Schlachten der Vergangenheit vergessen und–angesichts des großen Handlungsbedarfs aus Gründen der Klimapolitik- eine neuerliche Ausbauoffensive für den kommunalen und regionalen Schienenverkehr und Busverkehr konzeptionell vorbereiten. Dafür wird eine zwingende Voraussetzung sein, mit möglichst einfachen und flexiblen Standards zu planen und auf eine hohe Akzeptanz in der Bürgerschaft zu achten und sich nicht hinter angeblichen Sachzwängen zu verstecken.

**Thema Masterplan Schienenverkehr**

**Aussage Monheim**;

„Erstens braucht Köln einen Masterplan für die weitere Schienennetzentwicklung…“

**Anmerkung KVB**

Mit der Unternehmensstrategie „KVB 2025“ und den Anmeldungen zum ÖPNV-Bedarfsplan wurde der vorhandene „Masterplan“ zur Schienennetzentwicklung fortgeschrieben.

**Kommentar Monheim**

Der Masterplan ist nicht mutig genug und verabschiedet sich nicht konsequent genug von den „alten heiligen Kühen“. Eine echte ÖPNV-Offensive für die Stadt und Region müßte mutiger und innovativer sein.

**Thema Flexibilität der Planung**

**Aussage Monheim:**

„… die sich ihre Trasse auch mit den Autofahrern teilen kann, enge Kurvenradien fahren kann, nur flache Bahnsteige benötigt, weniger massive Masten und Oberleitungen benötigt und in schmälere Straßen passt.“

**Anmerkung KVB:**

Hier wiederspricht sich Herr Monheim selbst. Die zitierten französischen Straßenbahnprojekte basieren neben den bereits genannten Aspekten hinsichtlich der Restriktionen für den MIV ganz erheblich von der Vorgabe, dass die Bahnen überwiegend auf einer eigenen Trasse geführt werden. Dies geschieht in Frankreich sehr konsequent und teilweise sehr restriktiv. Das bedeutet, dass für den Autoverkehr ggf. nur noch ein Fahrstreifen in einer Richtung verbleibt bzw. der Autoverkehr komplett aus ganzen Straßenzügen herausgenommen wird. Dies hat in unserem Nachbarland nicht den Grund, dass der Fahrweg ansonsten nicht öffentlich gefördert würde.

**Kommentar Monheim:**

Diese Aussage ist falsch. Eigene Trassen werden nur dort angeordnet, wo dafür straßenräumliche Spielräume bestehen. Das Abholzen von Alleen oder Abreißen von Häusern, um Platz für Schienentrassen zu machen, war in den französischen Straßenbahnstädten absolut tabu. Statt dessen wurde extrem sensibel und städtebauliche integriert geplant. In Bordeaux wurde sogar in der Altstadt auf eigene Oberleitungen verzichtet, hier fahren die Bahnen auf Akkubasis. In den meisten französischen Straßenbahnstädten fahren die Bahnen mitten durch die Innenstädte, auch in die Fußgängerzonen und keineswegs nur auf breiten Hauptverkehrsstraßen. Und es werden auch enge Straßenräume durchfahren, dann ggf. auch in Überlagerung mit dem Anlieger-KFZ-Verkehr. Die Entwurfs- und Fahr-Geschwindigkeiten werden aus städtebaulichen Gründen flexibel variiert. Und fast immer wird eine linienhafte Überquerbarkeit der Trassen für Fußgänger sichergestellt, statt wie in Köln die linearen Stadtteilzentren durch massive Trennwirkung der Hochbahnsteige und Gitter zu zerteilen.

**Thema Ausbaudetails Stadtbahn und Niederflurbahn**

**Anmerkung KVB**

Die Niederflurtechnik ist nicht gleichzusetzen mit weniger Masten und Oberleitungen. Ebenso benötigt sie in der Breite gleichviel Fläche wie eine hochflurige Straßenbahn. Die Dimensionierung der Oberleitung ist vielmehr von der Stromaufnahme und nicht von der Fahrzeugbodenhöhe der Fahrzeuge abhängig.

**Kommentar Monheim**

Auch diese Aussage ist falsch. Bei Führung der Bahnen in Seitenlage werden die Bahnsteige in die Seitenräume integriert, dadurch wird erheblich Fläche gespart. Zudem sind die Bahnen selber teilweise deutlich schmaler als deutsche Stadtbahnen, daher können die Schienentrassen insgesamt schmaler gehalten werden. Die französischen Oberleitungen und Masten sind regelmäßig filigraner als die Stadtbahn-Oberleitungen. Ich empfehle diesbezüglich mal die Studie von Stephan Besier zu lesen, der bereits vor 15 Jahren alle technischen Details deutscher Stadtbahnlösungen und französischer Niederflur-Tramsysteme verglichen hat.

**Thema Fördervoraussetzung eigener Gleiskörper oder Tunnel**

**Aussage Monheim:**

„Formell gibt es keinen Grund mehr, am Stadtbahnstandard fest zu halten, eine moderne Niederflurtram wird genauso von Bund und Land gefördert.“

**Anmerkung KVB**

Es stellt sich die Frage, was Herr Monheim mit „Stadtbahnstandard“ meint. Falls er damit auf den besonderen Bahnkörper abzielt, ist seine Aussage nicht korrekt. Das GVFG setzt den besonderen Bahnkörper voraus. Straßenbündige Strecken werden aus der Finanzierung herausgenommen. Was hier die Nachfolgeregelung des GVFG beinhalten wird, ist derzeit offen. Unabhängig davon bleibt die Feststellung, dass auch ohne eine entsprechende gesetzliche Vorgabe, die Anlage eines besonderen Bahnkörpers sinnvoll ist und verfolgt wird, wie man an den französischen Beispielen sehen kann.

**Kommentar Monheim:**

Es trifft nicht zu, dass der besondere Bahnkörper zwingend für die Förderung ist. Vielmehr haben Bund und Länder von dieser Regel viele Ausnahmen zugelassen, die vor allem in den neuen Bundesländern und in Bayern zu sehr viel besseren Ergebnissen (z.B. München, Würzburg, Leipzig, Halle) geführt haben, insbesondere auch, was die Kosten und die Schnelligkeit des Ausbaus angeht. Weil der besondere Gleiskörper natürlich immer besonders eingriffsintensiv und damit widerstandprovozierend ist. Zumal diese Forderung ja oft zu Tunnelprojekten geführt hat. Ohne die Forderung nach eigenem Gleiskörper könnte die Nord-Süd-Bahn längst schon bis Meschenich und das Tunneldesaster wäre Köln erspart geblieben. Schon 1985 hat der damalige Landesverkehrsminister Zöpel den Städten anheimgestellt, die gewünschte Behinderungsfreiheit neuer Bahnstrecken signaltechnisch statt baulich sicherzustellen (Motto: „Hirn statt Beton“). Die meisten Stadtbahnstädte haben aber trotzdem an ihren Tunnelplänen festgehalten, weil sie politisch auf teure Großprojekte und Fördersatzvorteile fixiert blieben.