

Prof. Dr. Heiner Monheim\*  
Stadt- und Verkehrsplaner  
Gesellschafter *raumkom*  
Institut für Raumentwicklung und Kommunikation, Trier und Bonn  
Kurfürstenstr. 13  
53115 Bonn

## **Stellungnahme zu den Planungen der Stadt Köln für den 3. Bauabschnitt der Nord-Süd Stadtbahn zwischen Marktstraße und Verteilerkreis, hier insbesondere dem Knoten Schönhauser Straße / Marktstraße / Bonner Straße**

### **I Zusammenfassung**

#### **Kernfragen**

Im Zusammenhang mit den Diskussionen um den 3. BA der Nord-Süd-Stadtbahn und mit dem laufenden Rechtsstreit zwischen Anliegern und der Stadt Köln geht es neben verschiedenen nachgelagerten Fragestellungen zur Gesamtplanung im Kern um die folgenden Fragen:

1. Ist die seitens der Stadt vorgesehene Dimensionierung der KFZ-Verkehrsflächen (Zahl der Fahrspuren, Abbiegespuren und Breite der Spuren) in der vorgesehenen Dimensionierung verkehrlich notwendig und mit dem Ziel der ÖPNV-Förderung, das der Stadtbahnplanung zugrunde liegt, vereinbar? Seitens der Kläger wird argumentiert, dass es trotz der geplanten eigenen Stadtbahntrasse platzsparendere sowie-städtebaulich besser integrierte Entwurfsoptionen gegeben hätte, die auch den Baumbestand größtenteils verschont hätten.
2. Sind die seitens der Stadt vorgesehenen KFZ-Verkehrsflächen zwingend erforderlich, um einen eigenen Gleiskörper für die Stadtbahn zu schaffen? Oder sind sie über den eigentlichen Anlass des Baus einer neuen Nord-Süd-Stadtbahn mit eigener Gleistrasse hinaus eine eigenständige, weit über die KFZ-verkehrlichen Notwendigkeiten hinausgehende, überdimensionierte Ausbauplanung der Bonner Straße, die für die betroffenen Anlieger wegen der damit verbundenen Exposition der Gebäude gegenüber dem vorbeifahrenden KFZ-Verkehr und seinen Emissionen mit erheblichen und gesundheitsgefährdenden Nachteilen verbunden sind und die im Übrigen bei der Kreuzungsgestaltung für den Fuß- und Radverkehr aus und in alle Richtungen wegen langer Querungswege und damit verbundenen Wartezeiten an den Signalanlagen äußerst unglücklich sind?
3. Wird dadurch die eigentliche als Begründung für die Planung und ihre Förderung mit Mitteln des GVFG ausschlaggebende Zielsetzung, den ÖPNV auf dieser Nord-Süd-Achse nachhaltig zu fördern und gegenüber dem KFZ zu bevorzugen, konterkariert wird, weil der KFZ-Verkehr gegenüber heute

besser bedient wird, mit mehr Fahrverkehrsflächen, Abbiegespuren und Grünzeiten?

### **Fokus auf Knoten Schönhauser Straße / Marktstraße / Bonner Straße, aber Kritik betrifft den gesamten 3. Bauabschnitt**

Diese Fragen stellen sich nicht nur für den nachfolgende vertieft behandelten Knoten Marktstraße / Schönhauser Straße / Bonner Straße, sondern eigentlich für den gesamten 3. BA, allerdings ist in dessen Verlauf der vertieft behandelte Knoten der Bereich, an dem der Konflikt um die grundlegende Planungsphilosophie des Vorhabenträgers am deutlichsten zum Ausdruck kommt. Deswegen konzentriert sich die gutachterliche Stellungnahme hier nur auf diesen Bereich. Zu den anderen Teilabschnitten wird auf die beiden Protokolle von den diesbezüglichen Expertenworkshops verwiesen, bei denen hierzu zahlreiche Kritiken und Verbesserungsvorschläge formuliert wurden (vgl. Anlagen mit den Berichten zu den beiden Expertenworkshops).

### **Stadt Köln kann auch städtebaulich integrierte KFZ-Verkehrsplanung**

Dass die Stadt Köln als Vorhabenträger im gleichen Zusammenhang mit der Nord-Süd-Stadtbahn an den weiter nördlich anschließenden Teilabschnitten des sog. 2. und 1. Bauabschnitts des mit ganz anderen, sehr viel defensiveren sowie städtebaulich integrierteren Maßstäben arbeiten kann, lässt sich sehr gut in den nördlichen Teilen der Bonner Straße zwischen Marktstraße und Chlodwigplatz und der Sverinsstraße ablesen. Dort wird auf dem gleichen Straßenzug der Nord-Süd-Achse mit viel schmälere Fahrspuren, deutlich weniger Abbiegespuren, Kreisverkehren, Querungshilfen etc. gearbeitet. Es handelt sich dabei um ein sehr viel geeigneteres, städtebaulich integriertes Repertoire von Planungselementen, das auch weiter südlich zum Einsatz hätte kommen können und dann die gravierenden Eingriffe in den Baumbestand und die Seitenräume und die massive Aufweitungen des Knotenpunkts Schönhauser Straße/ Marktstraße/Bonner Straße sowie die Verschiebung der Fahrbahnflächen näher zur Bebauung eines der Kläger vermieden hätte.

### **Eigene Expertise wird von Fachgutachtern unterstützt**

Diese gutachtliche Stellungnahme nutzt neben der eigenen Expertise des Verfassers die Ergebnisse von zwei Sachverständigenworkshops, die aufeinander aufbauend Fragen der Detailgestaltung des Projekts Nord-Süd-Stadtbahn im dritten Bauabschnitt erörtert haben:

Der zweite Sachverständigenworkshop diente der konkreten Erörterung der Planungsdetails und der Verbesserungsmöglichkeiten. Er fand statt am 7. September 2016 ganztägig in der WAK Westdeutsche Akademie für Kommunikation an der Bonner Straße in Köln. Beteiligt waren folgende mit Fragen von Stadtbahnplanungen und der städtebaulichen Integration des ÖPNV und von Hauptverkehrsstraßen ausgewiesenen Experten: Dipl. Ing. Besier (Leipzig), Dipl. Ing. Hüsler (Zürich), Prof. Topp (Kaiserslautern), Dipl. Ing. Wittrock (Bremen, ab 12 h ), Prof. Monheim (Bonn). Der Workshop wurde beobachtet von den Herren Lattorf, Vorsitzender Verein Natur Bildung Soziales NABIS, Rademacher, Initiativkreis

Bayenthal-Marienburg, Wulf, Vorsitzender AG Wohnungsfürsorge Heidekaul und Wolff-Diepenbrock, Interessengemeinschaft Kölner Süden.

Der erste Workshop fand statt am 18. Juli 2016 ganztägig in der WAK Westdeutsche Akademie für Kommunikation an der Bonner Straße in Köln unter Beteiligung der mit Fragen von Stadtbahnplanungen und der städtebaulichen Integration des ÖPNV und von Hauptverkehrsstraßen ausgewiesenen Experten Prof. Zöpel (TU Dortmund, Ex-Verkehrsminister), Dr. Groneck (Siegburg), Dipl. Ing. Besier (Leipzig), Dipl. Ing. Wittrock (Bremen). Prof. Hass-Klau (Brighton), Dipl. Ing. Hüsler (Zürich), Prof. Knoflacher (Wien) und Prof. Monheim (Bonn). Er wurde beobachtet von den Bezirksverordneten Daniel, FDP; Giesen, Grüne; Kehrl, CDU; Klusemann, SPD; Küpper, CDU; Wortmann, Freie Wähler und den Vertretern von Vereinen und Initiativen Lattorf, Rademacher, Franzen, Dr. Hammer, Meretzky; Wulf und Herrn Lange vom Netzwerk Bürgerbeteiligung.

## **II Zentrales Ergebnis: Knoten Marktstraße/Schönhauser Straße/Bonner Straße ist überdimensioniert und gefährdet dadurch das Planungsziel**

### **Massiver Ausbau des Knotens nicht zwingend für eigenen Gleiskörper erforderlich**

Eine Aufweitung der KFZ-Verkehrsflächen im von der Stadt Köln vorgesehenen Ausmaß mit der großen Zahl von Fahr und Abbiegespuren, den vorgesehenen Fahrspurbreiten und mit den dabei vorgesehenen Eingriffen in den Baumbestand ist nicht zwingend erforderlich, um in die vorhandenen Straßenverkehrsflächen eine eigene, separate Stadtbahntrasse zu integrieren. Man könnte einen eigenen Gleiskörper auch mit deutlich weniger KFZ-Verkehrsflächen unterbringen. Denn besondere Bahnkörper können nach BOStrab durchaus im Verkehrsraum öffentlicher Straßen liegen, wenn sie vom übrigen Verkehr durch Borde, Hecken, Baumreihen oder grüne Rasengleistrassen getrennt sind. Der Platz im Straßenquerschnitt hätte hierfür ausgereicht.

### **Unvertretbare massive Eingriffe**

Wenn die Entwurfs- und Bemessungsprinzipien des weiter nördlich gelegenen Teils der Bonner Straße auch im 3. BA angewendet worden wären, hätte hierfür der Platz ausgereicht und man hätte immer noch Platz für breitere Seitenräume, ergänzende Baumpflanzungen und eigene Radverkehrsanlagen gehabt. Dann wäre ein wesentlich stärkerer Erhalt von Bäumen an der Kreuzung und im weiteren Straßenverlauf möglich gewesen. Der gewählte Straßenentwurf ist für den Fuß- und Radverkehr wegen der langen Querungswege und Zerteilung der Querung in mehrere Warte-Etappen nachteilig. Der Entwurf ist städtebaulich nicht ausgewogen, weil das Erscheinungsbild massiv von Fahrspuren und sehr großen Asphaltflächen geprägt wird.

### **Planungsziel ÖPNV-Förderung durch Ausbau gefördert**

Nach § 2 der BOStrab müssen Betriebsanlagen so beschaffen sein, dass sie den Anforderungen der Sicherheit und Ordnung genügen. Es ist insoweit nachvollziehbar, dass gewisse Anpassungsmaßnahmen im übrigen Verkehrsraum als

Folgemaßnahmen der Schaffung des besonderen Gleiskörpers notwendig sind. Die im Falle der Bonner Straße und insbesondere des Knotens Schönhauserstraße / Bonner Straße / Marktstraße gewählten Dimensionen des Ausbaus der KFZ-Verkehrsflächen gehen aber weit über solche Anpassungsmaßnahmen hinaus. Sie beinhalten in ihrer Wirkung gegenüber dem Status quo einen massiven Ausbau der Leistungsfähigkeit des Knotens und gefährden damit das eigentliche Ziel der Gesamtmaßnahme, den ÖPNV zu fördern. Bei einem deutlich reduzierten Ausbaustandard wie er weiter nördlich in der Bonner Straße im Bereich des 2. BA gewählt wurde, würde die Akzeptanz der Stadtbahn im 3. BA deutlich höher sein, weil dann der psychologische Netz-Widerstand auf der Bonner Straße im KFZ-Verkehr durch die defensivere Gestaltung in der Fahrspurzahl und –Abmessung höher wäre.

### **Eigene KFZ-bezogene Planrechtfertigung fehlt**

Aus diesem Grunde ist auch die Planrechtfertigung nicht gegeben. Denn statt einer erforderlichen Anpassung im Straßenraum für die Schaffung eines besonderen Gleiskörpers wird eine grundlegende Änderung der gesamten Straße mit ihren Knoten geplant, die einem gravierenden Ausbau gleichkommt, mit einer deutlichen Steigerung der Ausbauqualität und Kapazität im KFZ-Verkehr. Dieser weitergehende Ausbau hätte einer eigenen planerischen Begründung und Entscheidung bedurft.

### **Abwägung beachtet Eingriffe und Nachteile zu wenig**

Generell hätte für die Gesamtplanung aber nach heutigen Maßstäben immer die umweltverträglichste Variante gewählt werden müssen, die die Eingriffe in die Umwelt, den Grünbestand, das private Eigentum und die städtebauliche Qualität minimiert. Angesichts der massiven Eingriffe in den Baumbestand kann davon keine Rede sein, selbst wenn dieser durch einige Ersatzpflanzungen kompensiert werden soll. Das Gleiche gilt für die Eingriffe in die Seitenräume. Teilweise rücken die Fahrbahnen im Bereich der baulichen Engstellen bedenklich nahe an die Bebauung, wodurch sich massive Steigerungen bei den Emissionen und Erschütterungen ergeben. Diese Eingriffe hätten durch einen flexibleren Entwurf, der sich stärker am städtebaulichen Umfeld und Gebäude- und Baumbestand orientiert hätte vermeiden werden können. Die planerische Abwägung ist in diesen Bereichen fehlerhaft, weil die Schutzbelange nicht mit ausreichendem Gewicht in die Abwägung eingestellt wurden.

### **Grundsätze der Kölner Verkehrsentwicklung und der Landes-ÖPNV-Förderung werden verletzt**

Zu kritisieren ist auch die unzureichende Rückbindung der Planung auf die aktuellen Grundsätze der Verkehrsentwicklung, die die Stadt Köln und die KVB sich für die nächsten Jahre gegeben haben. Dort werden eine eindeutige Priorisierung des ÖPNV und eine zurückhaltende Dimensionierung des KFZ-Verkehrsnetzes gefordert. Darum plant man ja auch einen eigenen Gleiskörper. Diese neue, attraktive Nord-Süd-Verbindung mit Stadtbahnqualität und direkter Erreichbarkeit des Zentrums hat potenziell eine so starke Entlastungsfunktion, dass man bei der Dimensionierung der anzupassenden KFZ-Verkehrsflächen eher defensive, also weniger KFZ-orientierte Maßstäbe, wie sie auch im 2. BA zu Einsatz gekommen sind, hätte anwenden müssen. Dass statt dessen nunmehr ein stark KFZ-orientierter Knoten geplant ist, widerspricht der Förderzielsetzung des Stadtbahnausbaus und ist aus dessen

interner Logik eines eigenen Gleiskörpers nicht zwingend ableitbar als Anpassungsmaßnahme sondern muss als eigenständiger Ausbau einer Hauptverkehrsstraße gewertet werden.

### **Signalschaltungen erfordern nicht den massiven Ausbau**

Eine zwingende signaltechnische Begründung für die KFZ-orientierte Überdimensionierung des Knotens ist nicht gegeben. Die geplante Taktdichte auf dieser Achse mit den entsprechenden Sperrzeiten für den querenden KFZ-Verkehr rechtfertigt keineswegs die starke Aufweitung der Abbiegespuren und Aufstellspuren. Zumal es im innerörtlichen Bereich schon lange die Option gibt, mit sog. Kombispuren und Schmalfahrspuren auf Hauptverkehrsstraßen Platz zu sparen. Signaltechnisch sollte es zudem möglich sein, den Fahrverlauf der Stadtbahnen künftig so zu optimieren, dass die Sperrzeiten durch gleichzeitiges Durchfahren des Knotens von Stadtbahnen in beide Richtungen minimiert werden können.

### **Rein verkehrstechnische Bemessung unangemessen**

Insgesamt wird von allen Experten die Vorgehensweise der Stadt an diesem Knoten als nicht sachgerecht und ungenügend ausgewogen charakterisiert. Der Planung liegt eine rein verkehrstechnische Bemessung zugrunde. Moderne Verkehrsplanung setzt neben die verkehrstechnische Bemessung gleichwertig die städtebauliche Bemessung. Die Dominanz der verkehrstechnischen Bemessung ergibt sich aus dem zentralen Stellenwert des Brenner-Verkehrsgutachtens. Sie bestimmt ohne weitere Abwägung sehr mechanistisch die Bemessung für den KFZ-Verkehr (Spuren, Grünzeiten) aus Annahmen zu Verkehrsentwicklung (unter der Annahme von Bauplanungen in diesem Korridor) verrechnet mit einer Extrapolierung der aktuellen Kölner Verkehrsentwicklung (mit allgemeinen Daten und Querschnittsbelastungen und Knotenpunktströmen von 2006 und 2012). Und ermittelt daraus die angeblich benötigten Fahrspuren, Abbiegespuren, Rückstaulängen und Grünzeiten. Alle Experten halten diese Ableitung für einseitig und nicht ausreichend städtebaulich abgewogen. Dadurch wird der Knoten überdimensioniert und die Verkehrsführung erweist sich besonders eingriffsintensiv.

### **Städtebauliche Bemessung kommt zu kurz**

Alle Experten empfehlen stattdessen eine stärker städtebaulich orientierte Bemessung, die Fragen der Integrierbarkeit, ausgewogenen Flächenaufteilung und umfeldabhängigen Belastbarkeit in die Abwägung einbezieht. Bei diesem Ansatz werden Leistungs- und Komforteinbußen für den KFZ-Verkehr toleriert, um sonst drohende Eingriffe in den Baum- und Gebäudebestand zu vermeiden, den Fuß- und Radverkehr besser zu beachten und der Straße und den Knoten ein städtebaulich befriedigendes Bild zu geben.

### **Konkrete Verbesserungsoptionen**

Auf der Grundlage dieser Kritik wurden zahlreiche Verbesserungen empfohlen, mit folgenden Elementen:

- getrennte Führung der Verkehrsströme in der Schönhauser Straße,
- Erhalt der Platanen,

- Ausbildung eines breiteren grünen Mittelstreifens längs der Platanen,
- analog Erhalt der Bäume im „Tälchen Marktstraße“,
- Akzeptanz der Richtungsteilung der beiden KFZ-Verkehrsströme beidseits der Platanen und des zu deren Schutz verbreiterten Grünstreifens,
- stärkere Verschwenkung der querenden KFZ-Ströme im Knotenbereich
- Verschmälerung und Verschwenkung der Fahrbahnen und Abbiegespuren
- Minimierung der Fahrspurbreiten bei den Aufstell- und Abbiegespuren, dadurch Verkürzung der Querungswege und Verbreiterung der Geh- und Aufenthaltsflächen für Fußgänger,
- Verkürzung der Staubereiche und Länge der Aufstellspuren mit der Möglichkeit breiterer Seitenräume,
- Ausbildung der Abbiegespuren als Schmalfahrspuren und Kombispuren.

### **Planungsfehler am Knoten sind durch Modifikationen heilbar**

Mit solchen Maßnahmen besteht die Chance für durchgreifende Verbesserungen der Planung und einen weitgehenden Erhalt des Baumbestandes im Tälchen und im Bereich der Schönhauser Straße sowie eine Verkürzung der Querungswege für Fußgänger und Radfahrer und eine Vergrößerung der Seitenräume und damit Aufenthaltsflächen.

### **Gesamtplanung kann ebenfalls verbessert werden**

Mit einer Anwendung solcher Entwurfsprinzipien lassen sich auch die übrigen Konflikte im Bereich der Bonner Straße entschärfen. Ein Großteil des Baumbestandes könnte erhalten werden. Die Fahrbahnen können in größerem Abstand von der Bebauung geführt werden.

Beispielsweise kann im Südbereich der Bonner Straße anstelle der bislang geplanten zwei vollen Fahrbahnen eine sog. „überbreite Fahrbahn“ (mit 2 PKW nebeneinander befahrbar, aber LKW können nicht überholt werden) geplant werden, die vergleichbar leistungsfähig ist, aber für den Erhalt der Bäume zusätzliche Gestaltungsspielräume eröffnet. Die dafür benötigten Breiten können ab 2 x 4,50 oder 4,75 oder 5 m angesetzt werden, damit ergeben sich Flächenreserven von 2-3 m. Solche sog. „überbreiten Fahrspuren“ (eigentlich sind es Schmalfahrspuren ohne Mittel-Markierung) sind inzwischen in Deutschland bei der Umgestaltung von Hauptverkehrsstraßen vielfach erfolgreich angewendet worden. Sie wirken geschwindigkeitsdämpfend, reduzieren aber nicht die Leistungsfähigkeit im PKW-Verkehr.

Weitere Details für die Gesamtplanung sind in den Protokollen der beiden Expertenworkshops enthalten.

### **Fazit:**

Der Stadt Köln wird dringend empfohlen, die aktuelle Planung in den kritisierten Punkten zu verbessern und dafür den Maßnahmenbeginn und insbesondere die Fällung der Bäume entsprechend auszusetzen. Es erscheint als realistisch, in einem ½ Jahr entsprechende Umplanungen vorzunehmen. Es wird empfohlen, dafür aus dem Kreis der o.a. Experten zusätzliche Fachexpertise einzuholen. Es kann davon ausgegangen werden, dass eine solche Umplanung zuschussunschädlich ist, weil

sie tendenziell eher mit Kosteneinsparungen verbunden sein wird und weil sie die Leitidee der Planung, den ÖPNV zu bevorzugen und dafür einen eigenen Gleiskörper für die Nord-Süd Stadtbahn zu schaffen, besser berücksichtigt.

---

Prof. Monheim hat jahrzehntelange Erfahrung mit Straßenbahnplanungen und Stadtbahnplanungen sowie mit der stadtverträglichen Umgestaltung hochbelasteter innerörtlicher Hauptverkehrsstraßen. Er hat von 1985 bis 1995 im NRW-Verkehrsministerium entsprechende Straßenbahn- und Stadtbahnplanungen und Umbauten von Hauptverkehrsstraßen gefördert und hierzu Modellvorhaben durchgeführt. Er war von 1978-1985 für das Bundesbauministerium Mitglied im Fachausschuss EAHV Empfehlung für die Anlage von Hauptverkehrsstraßen der FGSV. Er hat später zahlreiche Forschungsarbeiten zu dem Thema betreut.