|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Prof. Dr. Heiner Monheim  Raumkom, Institut für Raum-  Entwicklung und Kommunikation,  Trier + Bonn | Robert Rademacher Initiativkreis Bayenthal-  Marienburg | Ottmar Lattorf  NABIS Natur, Bildung und Soziales |

**Presseerklärung**

**Erfolgreicher Expertenworkshop**

Am 18. Juli 2016 fand in der WAK Westdeutsche Akademie für Kommunikation, Bonner Straße 271 von 8 h – 19 h ein Expertenworkshop mit 7 international renommierten Fachleuten für die Planung von Stadtbahnen und Straßenbahnen sowie die Umgestaltung innerstädtischer Hauptverkehrsstraßen statt. Seitens der Politik waren sechs Mitglieder des Rates und der Bezirksvertretung zugegen. Die 16 in dieser Planungsfrage engagierten Bürgervereine und Initiativen hatten sieben Beobachter entsendet. Vorbereitet und moderiert wurde der Workshop von Prof. Heiner Monheim, Fachmann für Stadt- und Verkehrsplanung. Als Experten haben mitgewirkt Dipl. Ing. Besier (Leipzig), Dr. Groneck (Siegburg), Prof. Hass-Klau (Brighton), Dipl. Ing. Hüsler (Zürich), Prof. Knoflacher (Wien), Dipl. Ing. Wittrock (Bremen), Prof. Zöpel (Bochum).

Seitens der Experten wurde betont, dass eine solche hochkarätige Veranstaltung in der Regie und mit der Finanzierung von Bürgern äußerst ungewöhnlich und positiv ist und die Ernsthaftigkeit beweist, mit der die städtische Planung begleitet wird.

Inzwischen wurden die Stadt Köln, die KVB, die Regierungspräsidentin, der Nahverkehr Rheinland und das Vekehrsministerium über die Ergebnisse des Expertenworkshops informiert. Die Ergebnisse können auch auf der Homepage des Bildungsvereins NABIS e.V. unter [www.nabis.de](http://www.nabis.de/) nachgelesen werden.

**Weiterer Schienennetzausbau dringend**

Die Experten betonten, dass das Kölner Schienennetz dringend weiter ausgebaut werden müsse. Dabei müsse in den Standards mehr nach dem Aktionsradius und der spezifischen Aufgabenstellung jeder einzelnen Bahnstrecke differenziert werden. Nur an langlaufende Bahnen mit über 10 km Radius seien Anforderungen des Schnellverkehrs zu stellen, kürzere Bahnstrecken könnten durchaus auch für geringere Geschwindigkeit geplant und damit städtebaulich besser integriert werden. Generell sollten in Zukunft sehr viel häufiger Niederflurstraßenbahnen zum Einsatz kommen. Es gebe einen deutlichen Paradigmenwandel zu Gunsten von Niederflur-Straßenbahnen. Die Kölner Schienennetzdichte sei zu gering. Daraus resultierten der im Vergleich mit anderen Millionenstädten enttäuschend geringe ÖPNV-Anteil und die besonders hohe Stauhäufigkeit in Köln. Vor allem tangentiale und ringförmige Verbindungen müssten dringend ausgebaut werden.

Vor diesem Hintergrund sei es richtig, dass eine neue Nord-Süd-Verbindung hergestellt werde. Allerdings sprengten deren Kosten und Realisierungszeiten jeden vernünftigen Rahmen, künftig müsse der Netzausbau schneller und kostengünstiger erfolgen.

**Beteiligungspraxis**

Die planungsbegleitende Bürgerbeteiligung wurde dahingehend kritisiert, das zwar in mehreren Teilabschnitten und an mehreren Terminen Trassenbegehungen stattgefunden haben und verschiedene Bürgerversammlungen durchgeführt wurden, allerdings habe dabei keine offene Suche nach möglichen Alternativen für die Trassenführung und Trassengestaltung stattgefunden. Und die Stadt und KVB hätten auf die geäußerten Bedenken und Anregungen nicht angemessen reagiert. Die mit der Planung verbundenen Eingriffe seien nicht ausreichend thematisiert worden. Auch die Breite der Beteiligung (bezogen auf das Erreichen der Bevölkerung) sei unzureichend geblieben.Nur sosei erklärlich, dass sich erst jetzt in der breiten Bürgerschaft Widerstand rege.

**Fehlende Gesamtplanung**

Kritisiert wurde, dass bei der Nord-Süd-Bahn die Zerstückelung in vier Bauabschnitte und das Fehlen einer Planung aus einem Gusssich als sehr problematisch erweise. Ganz besonders betreffe das den vierten Bauabschnitt. Hätte man von Anfang an auch schon klare Vorstellungen über die Integration der Trasse in Rondorf und Meschenich gehabt, dann wäre möglicherweise insgesamt ein anderer Standard mit weniger Tunnelanteilen und einer Niederfluroption gewählt worden.

**Netz- und Kapazitätsüberlastung im Zentrum**

Zweifellos sei das Schienennetz im Zentrum nach der Strecken- und Fahrzeugkapazität überlastet. Daher hätte man viel früher auch nach oberirdischen Ausweichstrecken suchen müssen. Die Dominanz der Tunnelstrecken habe zu ärgerlichen Flaschenhälsen geführt. Umso wichtiger sei es, nunmehr auf der Basis des Paradigmenwandels schnell neue oberirdische Streckenoptionen zu suchen.

**Rasengleis als wichtige Zukunftsoption**

Begrüßt wird die Planung mit Rasengleis in der Bonner Straße. Rasengleis sei aus vielen Gründen die beste Wahl für Schienentrassen: Stadtbild, Lärmminderung und Stadtklima profitieren davon. Köln habe schwer darunter zu leiden, dass viel zu lange mit Schottergleistrassen gearbeitet worden sei.

**Flexiblere Standards**

Der Stadt und der KVB wurde empfohlen, gegenüber den Bewilligungs- und Genehmigungsbehörden deutlich selbstbewusster flexible Standards einzufordern. Das betreffe beispielsweise die Forderung nach immer eigenem Gleiskörper. Diese Forderung verhindere die dringend erforderliche Netzverdichtung und Kundennähe. Auch Forderungen nach einer großzügigen Dimensionierung von Fahrbahnen und Kreuzungen müssten künftig energischer zurückgewiesen werden, im Interesse der Stadtgestaltung und Fuß- und Fahrradförderung. Die Stadt und KVB sollten ggf. Spitzengespräche mit den Bewilligungs- und Genehmigungsbehörden führen, um die nötigen flexiblen Spielräume einzufordern.

**Baumschutz**

Kritisiert wurde, das an mehreren Stellen unnötig massive Eingriffe in den schützenswerten Baumbestand erfolgen sollen. Beispielsweise im Tälchen an der Marktstraße, bei den Platanen an der Schönhauserstraße, beim Wäldchen und alten Friedhof am Verteilerkreis. Solche Eingriffe könne man durch geringfügige Planänderungen vermeiden. Baumfällungen solle man auf die zwingend notwendigen Bereiche beschränken.

**Nachbesserungen und Alternativplanungen nötig**

Die Experten haben im Laufe der Veranstaltung auf der Grundlage der städtischen Pläne und einer ausgiebigen Ortsbegehung zahlreiche Verbesserungsvorschläge entwickelt und empfohlen, zunächst vor Baubeginn solche Verbesserungen zu prüfen. Ein übereilter Baubeginn berge die Gefahr suboptimaler Ergebnisse, die angesichts der hohen Kosten für das Projekt nicht vertretbar seien. Die Verbesserung betreffen insbesondere

**Reduzierung der überdimensionierten Kreuzungen:** die Kreuzungen seien durchweg überdimensioniert, wodurch das Ziel einer deutlichen Förderung des ÖPNV gefördert würde. Mit dieser Überdimensionierung seien unnötige Eingriffe in den Baumbestand und in den Gebäudebestand verbunden. Offenbar seien hier als Vorgabe an die Planer schematische Modellrechnungen zur Leistungsfähigkeit vorgenommen worden, die rein linear prognostizierte KFZ-Verkehrsmengen berechnet hätten und keine Rücksicht auf eine klimapolitisch ambitionierte Gesamtverkehrsplanung nähmen. Die daraus resultierende Planung sei in vielen Details für Fußgänger eine Zumutung, allein schon wegen der unnötig langen Querungsstrecken. Der Stadt wurde empfohlen, die Kreuzungen umzuplanen und dabei Kombispuren sowie Schmalfahrspuren zu verwenden.

**Reduzierung der Fahrspurbreiten:** die Planung sei angesichts des eigentlichen Ziels einer Förderung des ÖPNV und Reduzierung des Autoverkehrs zu autofreundlich. Die Experten sprachen von einem unsinnigen „Wettrüsten“ zwischen ÖPNV und Autoverkehr. Köln müsse seine Planungsprioritäten deutlich zu Gunsten des ÖPNV ändern, damit die für eine Millionenstadt angemessenen hohen Anteile des ÖPNV am Verkehrsmarkt erreicht würden. Das sei auch aus klimapolitischen Gründen zwingend. Mit verringerten Fahrspurbreiten könne eine deutlich verbesserte Straßenraumgestalt mit breiteren Seitenräumen erreicht werden.

**Mehr Überquerungsstellen für Fußgänger:** Die Zahl der Querungsstellen für Fußgänger sei zu gering und beschränke sich auf die Haltestellen und signalgeregelten Knoten. Daraus ergäben sich unzumutbar lange Umwege. Auch der städtebauliche Zusammenhang der beiden Straßenseiten, der im Sinne einer positiven Quartiersentwicklung zu unterstützen sei, erfordere weitere Querungsstellen. Die in Köln als zwingender Standard vorgegebene „Z-Querung mit Drängelgitter“ sei anderswo unüblich und wenig fußgängerfreundlich und gestaltungsförderlich.

**P & R Anlage massiv kritisiert:** Die P & R Anlage am Verteilerkreis sei wenig überzeugend. Sie rechtfertige keinesfalls die massiven Eingriffe in das Wäldchen und den alten Friedhof. Der Stadt Köln wird ein wesentlich reservierter Einsatz von P & R empfohlen, das einen miserablen Kosten-Nutzen-Faktor habe und oft sogar dem ÖPNV schade, weil es den Zubringer-ÖPNV schwäche. Wenn überhaupt, komme P & R nur dezentral am späteren Linienende in Meschenich in Frage. Jedenfalls sei der gewählte Standort unsinnig.

**Buswendeschleife kritisiert:** Auch dieBuswendeschleife sei wegen der massiven Eingriffe und der gestalterischen Störwirkung problematisch. Möglicherweise sei es ohnehin sinnvoller, die Verknüpfung der Buslinie und Stadtbahn eher mit der Linie 16 herzustellen. Da die Buswendeschleife auch nur vorübergehend nötig sei (so lange der 4. Bauabschnitt nicht realisiert sei), könne man die Busse auch mit einem U-Turn über die vorhandenen Querstraßen wenden.

**Fazit**

Der identifizierte Bedarf an Nachbesserungen legt es nahe, aktuell nicht mit dem Bau zu beginnen, sondern kurzfristig Umplanungen vorzunehmen. Ohne solche Umplanungen bleibe die Planung mangelhaft und dürfte das Ziel einer starken Förderung des ÖPNV in diesem Sektor verfehlen, weil die Planung zu viel Rücksicht auf die Belange eines zügigen Autoverkehrs mit hoher Leistungsfähigkeit lege.

Die Stadt Köln und die KVB sollten baldmöglichst eine gegenüber heute ambitioniertere Schienennetzplanung vorlegen, die sich an der klimapolitisch notwendigen deutlichen Reduzierung des bisherigen KFZ-Verkehrs orientiere. Daraus würden sich einige dringliche Netzergänzungen ergeben. Für diese sei angesichts des erkennbaren Paradigmenwandels im kommunalen Schienenverkehr durchweg die Option von Niederflurbahnen und wo immer der Straßenraum dies erlaubt, Rasengleistrassen anzusetzen. Die zwingende Vorgabe eines separaten Gleiskörpers sei künftig nicht mehr durchzuhalten, man müsse mehr als bisher auch in die Quartiere fahren. Die signaltechnische Beschleunigung sei der baulichen Beschleunigung durchaus ebenbürtig.

Eine zentrale Frage ist der weitere zeitliche Ablauf bei der Nord-Süd-Bahn. Wenn zunächst nur der 3. Bauabschnitt isoliert betrachtet wird, sehen die Experten wenig Sinn in der Option einer Niederflurstichbahn anstelle der projektierten Stadtbahn mit Hochbahnsteigen. Eine Stichbahn mache nur für eine längere Bahnstrecke Sinn, die einen eigenen selbständigen Verkehrswert erreiche. Insoweit ist eine zentrale Frage, wie der 4. Bauabschnitt weiter geplant wird.

Wenn aufgrund der im Tunnelbereich absehbaren weiteren Verzögerungen der Inbetriebnahme ohnehin erhebliche Verzögerungen des Betriebsbeginns bevorstehen, dann sei es im Gesamtzusammenhang von 3. Und 4. Bauabschnitt durchaus überprüfenswert, ob es eine Alternative zur geplanten, genau in der Mitte der Straßenachse verlaufenden Stadtbahntrasse mit Hochbahnsteigen gebe.

**Nachtrag: Kahlschlag vermeiden**

Da unter den Experten keine Botaniker und Baumspezialisten waren, haben im Nachgang zu dem Workshop die Initiativen weitere Bauexperten zugezogen. Nach deren Auskunft wäre es durchaus möglich, den vitalen Baumbestand der Bonner Straße, insbesondere die Linden, durch Translozierung zu retten, indem sie ausgegraben, an einen Zwischenstandort versetzt und später wieder in der Bonner Straße eingepflanzt werden. Vor diesem Hintergrund muss die möglicherweise drohende "vorsorgliche" Baumfällung des gesamten Baumbestandes an der Bonner Straße abgelehnt werden.

Wenn zu den Kosten für eine solche Baumrettungsaktion auch die Bürger selber beitragen würden, könnte sich daraus eine weit über Köln hinaus beachtliche, vorbildliche Aktion ergeben, die Köln im guten Sinne als Bürgerstadt ausweist, genauso wie die Tatsache dieses von Bürgern organisierten Expertenworkshops.

Als Experten haben teilgenommen

**Dipl. Ing Willi Hüsler** aus Zürich vom Büro IBV, der seit 30 Jahren in der Schweiz, Deutschland, Frankreich und England kommunalen Schienenverkehr geplant hat und 1989 unter Minister Zöpel den Gesamtverkehrsplan NRW erarbeitet hat, in dem schon seinerzeit wichtige Aussagen zu Zukunft des kommunalen Schienenverkehrs und zum nötigen Paradigmenwandel bei diesem Thema enthalten waren.

**Prof. Carmen Hass-Klau**, die bis 2013 Professorin für öffentliche Verkehrssysteme in Wuppertal war und mit ihrem Planungsbüro Environment & Transport aus Brighton viele Studien zur Zukunft des kommunalen Schienenverkehrs erstellt hat, insbesondere zu den Wechselwirkungen zwischen Städtebau und Schienennetz und zu immobilienwirtschaftlichen Fragen der Netzplanung.

**Prof. Herrmann Knoflacher** aus Wien, der seit vier Jahrzehnten neben den Fragen der Gesamtverkehrsplanung auch Schienennetzkonzepte umgesetzt hat, insbesondere natürlich in Österreich für die Hauptstadt, für Linz und Graz und diverse Lokalbahnen.

**Prof. Christoph Zöpel**, der ehemalige NRW-Verkehrsminister, der ausgehend von seinen Erfahrungen mit Stadtbahnprojekten vor allem Fragen der Standards, der politisch-planerischen Entscheidungsprozesse sowie des Umgangs mit Genehmigungs- und Bewilligungsbehörden thematisiert hat.

**Dr. Christoph Groneck** aus Köln/Siegburg, der über die französischen Straßenbahnsysteme bei Frau Hass-Klau promoviert hat und sich zusammen mit Herrn Besier intensiv für den Paradigmenwechsel im kommunalen Schienenverkehr eigesetzt hat, u.a. aktuell in dem VDV-Buch zu diesen Thema.

**Dipl. Ing, Stefan Besier**, der im Auftrag der Stadt Köln das grundlegende Gestaltungsgutachten für die Nord-Süd-Bahn erarbeitet hat, dabei allerdings vielfach mit stark einengenden Vorgaben konfrontiert war und der seit Jahren im Kontakt mit den Städten Zürich, Wien, München sowie den französischen Straßenbahnstädten am planerischen Paradigmenwandel für Stadtbahnen und Straßenbahnen arbeitet, zuletzt in dem VDV Buch zu diesem Thema.

**Dipl. Ing. Jens Wittrock** aus Bremen, der im Auftrag der Stadt mit BPR die Detailplanung für die Nord-Süd-Bahn erstellt hat, ohne allerdings großen Einfluss auf die grundlegenden verkehrlichen Festlegungen, insbesondere Modellierungen für Kreuzungen und Fahrspuren sowie Signalprogramme nehmen zu können.

**Prof. Dr. Heiner Monheim** aus Bonn**,** der15 Jahre in einer Forschungsanstalt des Bundes-Städtebauministeriums und 10 Jahren im Landesverkehrsministerium NRW an vielen Projekten zur städtebaulichen Integration von Bahnen und Hauptverkehrsstraßen gearbeitet hat, außerdem über Verkehrsberuhigung, Rad- und Fußverkehrsförderung.