Natur, Bildung und Soziales,
Bürger informieren Bürger e.V.
.....Mai/ Juni 2016
www.nabis.de

3. Ausbaustufe in Frage gestellt

Protokoll der Veranstaltung mit **Prof. Heiner Monhein**

KVB und Stadt Köln können kritisierte Planung nicht verteidigen !

Initiativen fordern Moratorium!

Am Mittwoch, den 18. Mai hat der renommierte Verkehrsforscher Prof. Heiner Monheim vor einem sehr interessierten Publikum in der vollbesetzten Martin Luther Kirche in der Südstadt über seine Vorschläge zur Verbesserung der Planung der 3. Ausbaustufe der Nord-Süd-Bahn referiert. Unsere Stadtverwaltung und die KVB planen den bisher im Tunnel-Abschnitt am Waidmarkt „verunglückten“ Bau der Nord-Süd-Bahn oberirdisch in Mittellage über die Bonner Straße zu verlängern. Mit dieser Planungsvariante wird das Abholzen von 350 Bäumen nötig. Dagegen wächst inzwischen der Widerstand in der Bevölkerung, zumal es Alternativen gäbe.

Zudem sollen die Kreuzungen an der Strecke (z.B. Schönhauser- Bonner Str.) massiv aufgeweitet werden, mit gravierenden Nachteilen für den Fuß- und Fahrradverkehr und das Stadtbild. Schließlich soll am Bonner Verteiler mit ca. 40.000 Autobewegungen pro Tag, mitten in einem Engpass ein Park & Ride Parkhaus mit 600 Plätzen errichtet werden. Dafür soll fast das ganze Buchen-Wäldchen am Bonner Verteiler und der Tennisplatz geopfert werden.

Professor Heiner Monheim machte deutlich, dass bei einer **anderen Trassenführung** der Bahn (überwiegend auf der bisherigen Busspur) die meisten Bäume erhalten bleiben können. Auch eine Gleissführung rechts und links von der Baumreihe sei denkbar. Am besten wäre es, ab der Marktstraße die Bahn als Niederflurbahn über die Bonner Straße laufen zu lassen, ohne Hochflurbahnsteige.

Die Vertreter der KVB und der Stadt Köln beharrten an diesem Abend jedoch auf ihrem betonlastigen, großspurigen und umweltschädlichen Konzept einer Hochflur-Stadtbahn.

Da die ganze Bahn - vom Breslauer Platz kommend bis zum Bonner Verteiler führend- frühestens im Jahr 2024 befahrbar sein wird, - wegen der andauernden Ursachenermittlung für den Zusammenbruch des historischen Archivs am Waidmarkt - könnte man mit dem Bau der jetzt genehmigten 3. Ausbaustufe eigentlich noch ein bisschen warten.

In diesem Zeitfenster - so die Forderung der Bürgerinitiativen - könne die Stadt Köln und die KVB das alternative Bau-Konzept, dass Monheim vorschlägt, auf Brauchbarkeit hin untersuchen. Genau das war auch der Wunsch der meisten der 350 anwesenden Zuhörer, die der Einladung zu einem öffentlichen Streitgespräch zwischen Herrn Monheim und Vertretern der KVB und der Stadt gefolgt waren.

Herr Monheim und KVB Chef Fenske stimmten überein, dass in Köln der öffentliche Schienen-Nahverkehr durch weiteren Schienenausbau gefördert werden müsse. Monheim betont, dass mit Niederflurbahnen dieser notwendige Ausbau des Schienensystems wesentlich leichter, schneller und kostengünstiger möglich wäre. Herr Fenske bezweifelt aber, dass Köln die passenden Voraussetzungen dafür hätte, die in Wien oder in vielen französischen Städten solche Niederflurnetze ermöglichten.

Fenske behauptet, Köln könne nur mit Hochflur-Stadtbahn auf eigenen Gleiskörpern das Fahrgastaufkommen in einer immer größer werdenden Stadt bewältigen. Monheim hält dagegen, dass Köln ohnehin schon beide Systeme, bestehend aus Hochflurbahnen und Niederflurbahnen hat, und der weiteren Schienenausbau mit Niederflurlösungen viele Vorteile böte.

Er argumentiert, dass **Niederflurbahnen** besser an die jeweiligen städtischen Bedingungen, wie z.B. Bäume oder enge Straßenquerschnitte angepasst werden können. Sie sind städtebaulich leichter integrierbar. Sie können direkt an der Bordsteinkante halten und machen Hochbahnsteige mit Absperrgittern und Rampen überflüssig. Die Zahl der Haltestellen über eine gewisse Entfernung kann größer sein, als bei Hochflurbahnen, was wiederum den Fahrgästen dient. Die Geldmengen die man einsetzen müsste -ohne betonlastige Haltestellen und Absperrungen und Rampen - wären geringer. Die Stadt und die Geldgeber aus Land und Bund könnten so ca. 1/3 der Kosten sparen und daher schneller das Schienen- Netz vergrößern. Genau das würde auf Dauer das Autoaufkommen reduzieren.
Herr Fenske befürchtet, bei den Niederflurbahnen würde man zu viele Behinderungen durch den Autoverkehr haben.

Doch Monheim betont, dass man auch Niederflurbahnen mit eigenem Gleiskörper austatten kann, wie z.B. bei den 38 neuen Straßenbahnsystemen in Frankreich. Der Bau einer Hochflurbahn mit großen Haltestellen jedoch steigere die Wirkung der **Spaltung der Bonner Straße** in einen linken und einen rechten Bereich der Straße durch den Gleiskörper. Die Straßen könne also nur noch an bestimmten Stellen überquert werden. Was das Aus- und Einsteigen für die Fahrgäste komplizierter macht. Daher sei eine Niederflurbahn die bessere Lösung.

Herr Fenske befürchtet, die Niederflurbahn würde die Leistungsfähigkeit der KVB schmälern. Nur mit dem Bau einer Hochflurbahn erreiche man einen „positiven Verkehrswert“ und eine „ausreichende Betriebsqualität“. Deswegen sei der Bau der 3. Ausbaustufe absolut wichtig. Außerdem würde das Geld, was man schon von Bund und Land bekommen hat ohne die Verwirklichung der 3. Ausbaustufe zurückgezahlt werden müssen.

Die Bürgerinitiativen sagen dazu, dass die Stadt bereits alle Fördergelder für alle drei Ausbaustufen bewilligt bekommen (737 Mio. Euro) und (731 Mio.) für die 1. und 2. Ausbaustufen verbraucht hat.

Der Bau der ganzen 6 km langen Nord-Süd-Bahn- sollte für die Stadt Köln ursprünglich 55 Mio. Euro kosten, hat aber bisher 1,3 Milliarden Euro verbraucht, ohne das der Bau fertig ist. Die Fördergelder sind vor Jahren schon auf ca. 800 Mio gedeckelt worden und den Rest ca. 550 Mio. plus plus plus 3. Ausbaustufe muss die Stadt nun selber bezahlen.

Außerdem sei Eile geboten, weil man das ganze Projekt bis 2019 fertig gebaut sein müsse, weil dann das Gemeindeverkehrs-finanzierungs Gesetz (GVFG), also das bisherige Finanzierungssystem auslaufe und man nicht wisse, was danach als Ersatz komme.

Monheim betonte, dass auch die Bürger-initiativen auch einen weiteren Ausbau der Schienen wollten, aber eben nur in einer anderer Form, als die jetzt geplante. Um die Denkanstöße und Alternativen zu der jetzigen Planung zu vertiefen, schlug Monheim ein Moratorium für die 3. Ausbau-stufe vor. Er empfahl der KVB und der Stadt gemeinsam mit der Politik, das Projekt erst einmal still zu legen, auch wegen der Klagen, die angekündigt sind. Wenn die Gerichte das Projekt stoppen, dann müsse die Stadt ihre Fördergelder auch zurückzahlen. Denn Rechtsstreite dauerten ziemlich lange. Und die Eingriffe in die Natur seien so massiv, dass die Gerichte das mit Sicherheit nicht einfach abtun könnten. (Anmerkung: Es ist überhaupt nicht klar, ob diese Be-hauptung der Stadt Köln stimmt, dass bei einem Moratorium die Fördergelder zurückbezahlt werden müssten).

Um den Kosten-Nutzen-Faktor der Nord-süd-Bahn wurde auch gestritten. Die Bürger Initiativen meinen, dass durch die Kostensteigerungen des Projekts um 650 Millionen auf 1,3 Milliarden gegenüber der ursprünglichen Planung von 550 Mio. (plus die Kosten des historischen Archivs von noch einmal 1,2 Milliarden Euro) der Kosten-Nutzen-Faktor eigentlich längst < 1 (unter eins) gefallen sein müsste. Damit wäre die Förderungswürdigkeit des ganzen Projekts eigentlich hinfällig!

Monheim regte an den Kosten-Nutzen-Faktor neu berechnen zu lassen und wegen der verschiedenen Optionen Verhandlung mit den Geldgebern aus Bund und Land zu führen, um die bestehenden Spielräume auszuloten. Das hat die Stadt Köln bislang vermieden.

Herr Fenske betont, dass die Stadt Köln die Bonner Straße trotz Fällung aller 350 Bäume und der Trennwirkung durch die Hochflur-schiene nach einem „ganzheitlichen Gestalt-ungsansatz städtebaulich aufwerten“ wolle. Die „Aufenthaltsqualität“ für Fuß- und Rad-verkehr solle wesentlich erhöht werden. Es ist zwar keinem klar geworden, wie das genau geschehen könnte. Jedenfalls mit Hilfe von neuen kleinen Baumpflänzchen solle alles erheblich verbessert werden.

Doch die kleine Ersatz-Bäumchen haben einen viel geringeren ökologischen Wert als die alten Bäume mit großen Kronen. Zumal die Bonner Straße nach der Planung der Stadt Köln mit der neuen Hochflurbahn viel lauter sein wird und durch die zu er-wartenden Dauer-Staus die Luft schlechter sein würden. Große Bäume filtern die Luft deutlich besser und dienen als Schallschützer gegen den größer werdenden Lärm.

Herr Monheim betont, dass man durch Erhalt des alten Baumbestandes und zusätzlichen Baumpflanzungen an der Bonner Straße den Allee-Charakter und Aufenthaltswert viel eher unterstreichen und verbessern könne und die Haltestellen allein dadurch eine höherer Attraktivität haben werden, als nach einem totalen Kahlschlag.

Zum Schluss kritisierte Herr Fenske die Vorschläge von Monheim wegen der Umsteigenotwendigkeit an der Marktstraße, an der man von der Stadtbahn(Hochflurbahn) auf die Niederflurbahn wechseln müsse. Herr Monheim akzeptiert; dass dies eine „kleine Kröte“ sei, die man aber in der Gesamt-bewertung mit der großen Kröte des Verlusts von 350 alten Bäumen abwägen müsse.

Das Umsteigen – so sagt Herr Fenske- würde völlig unakzeptabel für die Fahrgäste sein, so dass die Bahn von den Kunden so ver-schmäht werden würde, wie im Moment die Nr. 17 (die zwischen Severinstraße bis Rodenkirchen verkehrt, 2. Ausbausstufe). Dass ginge gar nicht. Das Fahrgast- Desaster der Nr. 17 würde nur zeigen, dass die Leute nicht umsteigen wollten! Egal ob die Bahn in

einem 40 Meter tiefen einsamen Tunnel fährt oder nicht.

Herr Monheim relativiert den Nachteil des Umsteigens an der Marktstraße. Er sagte es sei nicht der Punkt, ob umgestiegen werden muss, sondern **wie** man umsteigt, ob dabei was passiert oder nicht. Es sei viel weniger schlimm, wenn man mit kurzen Umsteigewegen und geringen Wartezeiten umsteigen könne. Dafür kann die KVB an der schon gebauten Haltestelle Marktstraße ganz leicht sorgen. Dafür müsse man lediglich das Betriebsprogramm der Bahnen entsprechend einstellen. Im Übrigen könnte man den Zwang an der Marktstraße in eine Bahn einzusteigen auch vermeiden, wenn man statt der bisher angedachten Stadtbahn-Hochflurwagen die Kölner Hybridwagen (die beides vereinen, Hochflur und Niederflurwagen) einsetzen würde, dann könne die Bahn von der 1. und 2. Ausbau-stufe auch nahtlos in den 3. und 4. Ausbaustufe bis nach Meschenich weiterfahren, aber nur in der alternativ vorgeschlagenen Trasse der bisherigen Busspur und ohne Hochbahnsteige.

Fenske warnt davor, dass der bisher in Köln auf verschiedenen Linien übliche Halt von Hochflurbahnen mit Klappstufen die künftig zwingend vorgeschriebene Barrierefreiheit verhindere. Da entgegnete Herr Monheim, dass Niederflurbahnen viel besser die Barrierefreiheit erfüllen können, wie man das auch von den sogenannten Niederflurbussen wisse. Niederflurbahnen können fast überall am Gehweg halten. Bei der Hochflurbahn in Mittellage müssen Fahrgäste immer erst Fahrbahnen überqueren und über Rampen laufen.

Ganz zum Schluss - meinte Fenske- gibt es keinen großen Unterschied beim Preis von Hochflur- und Niederflurbahnen, „die Kosten im allgemeinen das Gleiche.“

Tatsächlich kostet der betonierte und mit Umgitterungen und Absperrungen versehene Bahnsteig einer Hochflurbahn natürlich mehr als die Haltestelle einer Niederflurbahn, die meistens mit dem vorhandenen Bürgersteig auskommen. Herr Monheim verweist darauf, dass wegen der leichteren Fahrzeuge, der viel geringeren Bau-Massen an den Haltestellen, der schlankeren Masten, die Niederflurbahn ca. 1/3 geringere Kosten hat. In Köln ist es so, dass die bisher gebaute 4 km Nord-Süd-Bahn als Hochflurbahn pro Tunnel-Kilometer 300 Mio Euro kostet! Ein Kilometer Niederflurbahn kostet ca. 20 Mio Euro.

Abschließend lehnten Herr Fenske und die Vertreter der Stadt ein Moratorium mit einem vorübergehenden Planungs- und Bausstop ab. Fenske erklärt aber die Bereitschaft, in weiteren Gesprächen nochmals die verschiedenen Planungsoptionen mit den Initiativen zu erörtern, aber er sei gegen die Verhängung eines Moratoriums, weil ja alles so fein abgewogen sei und nichts neues dabei herauskäme.

Im Anhang ein Bild einer Niederflurbahn aus Gera. Der Baubeginn dieses Projekts war 2004, genau das Jahr in dem der Bau der Nord-Süd-Bahn in Köln begonnen wurde.
1 ½ Jahre später war die Bahn in Gera schon fertig und hat ganze 57 Millionen Euro gekostet. Die Nord-Süd- Bahn hat als Hochflurbahn mit Tunnel 1,2 Milliarden gekosten (4 km Schiene) und die nächsten 2,1 km Hochflurbahn soll noch einmal 84,5 Millionen Euro und 350 Bäume kosten.

*Treffen der **Initiative gegen den Planugsirrsinn** jeden **Donnerstag**, ab 19 Uhr, im Restaurant Oratio, Ecke Mannsfelder Straße/ Brühler Straße und **Samstags,** 15 Uhr Infostand und Mahnwache gegen Baumfällung und Irrsinnsplanung*

Verantwortlich: Ottmar Lattorf, Mannsfelder Straße 17, 50968 Köln, Telefon 34 11 82, e-Mail: nabis@web.de