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

Veranstaltungsbericht vom18. Mai 2016

Prof. Heiner Monheim, (Verkehrsexperte) spricht und überzeugt, - Jürgen Fenske von der KVB antwortet!

Am vergangenen Mittwoch, den 18. Mai hat der renommierte Verkehrsforscher Prof. Heiner Monheim vor einem sehr interessierten Publikum in der vollbesetzten Martin Luther Kirche über seine Vorschläge zur Verbesserung der Planung der 3. Ausbaustufe der Nord-Süd-Bahn referiert. Unsere liebe Stadtverwaltung und die KVB planen den bisher im Tunnel-Abschnitt „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.

Zudem sollen die Kreuzungen 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.

Heiner Monheim machte deutlich, dass bei einer anderen Trassenführung der Bahn (überwiegend auf der bisherigen Busspur) im dritten Bauabschnitt die Bäume erhalten werden könnten. Auch eine Gleissführung rechts und links von der Baumreihe sei denkbar. Am besten wäre, ab der Marktstraße die Bahn als Niederflurbahn über die Bonner Straße laufen zu lassen, ohne Hochbahnsteige.

Die Vertreter der KVB und der Stadt Köln beharrten jedoch auf ihrem betonlastigen, großspurigen und baumschädlichen 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, organisiert durch den Bildungsverein Nabis,

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 Absterrungen und Rampen- wären geringer, die Stadt und die Zuschußgeber 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. Die Hochflurlösung hingegen steigere die Wirkung der Spaltung der Bonner Straße durch Hochflurschiene und der Hochflurhaltestellen in einen linken und einen rechten Bereich der Straße. Die Straßen könne also nur noch an bestimmten Stellen überquert werden. Was das Aus- und Einsteigen für die Fahrgäste komplizierter macht.

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

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

Die Bürgerinitiativen sagen dazu, dass die Stadt bereits alle Fördergelder für alle drei Ausbaustufen bewilligt bekommen und für die 1. und 2. Ausbaustufen verbraucht hat. Die Stadt hat dabei schlicht über ihre Verhältnisse gelebt, 650 Millionen Euro mehr verbraucht als gedacht und kann daher gar keine Fördergelder mehr für die 3. Ausbaustufe abrufen.

Monheim betont, dass auch die Bürgerinitiativen gegen den Planungs Irrsinn einen weiteren Ausbau wollen und auch so schnell wie möglich, aber eben nur in einer anderer

Form. Er warnte die Stadt Köln, es bestehe die Gefahr, dass sonst das Projekt wegen der Klagen scheitern könne. Dann müsse die Stadt ihre Fördergelder genauso zurückzahlen. (Wenn überhaupt, denn es ist überhaupt nicht klar, ob diese Behauptung der Stadt Köln und der KVB überhaupt stimmen, dass die Fördergelder zurückbezahlt werden müssten). Denn Rechtsstreite dauerten ziemlich lange. Und die Eingriffe seien so massiv, dass die Gerichte das mit Sicherheit nicht einfach abtun könnten.

Um den Kosten-Nutzenfaktor wurde auch weiter gestritten. Die Bürgerinitiatitiven meinen, dass durch die Kostensteigerungen im Tunnel (Kostenexlosion der Nord-Süd-Bahn um 650 Millionen gegenüber der ursprünglichen Planung von 555 Mio. Euro auf jetzt insgesamt 1,2 Milliarden Euro plus Kosten historischen Archivs von noch einmal 1,2 Milliarden Euro) der Kosten-Nutzen-Faktor eigentlich längst 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 aber noch nicht gemacht.

Herr Fenske betont, dass die Stadt Köln die Bonner Straße trotz Fällung aller 350 Bäume und der Trennwirkung durch die Hochflurschiene nach einem „ganzheitlichen Gestaltungsansatz städtebaulich aufwerten“ wolle. Die „Aufenthaltsqualität“ für Fuß- und Radverkehr 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 ein Ersatz bleibt ein Ersatz und kleine Bäume haben einen viel geringeren ökologischen Wert als alte 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 erwartenden 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.

Herr Fenske kritisiert die Vorschläge von Monheim wegen der Umsteigenotwendigkeit an der Marktstraße, wo man von der Stadtbahn auf die Niederflurbahn wechseln müsse. Herr Monheim akzeptiert; dass dies eine „kleine Kröte“ sei, die man aber in der Gesamtbewertung 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 verschmäht 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 sagt dazu, es sei nicht der Punkt, ob umgestiegen werden muss, sondern **wie** man umsteigt, ob dabei was passiert oder nicht. Es sei weniger nachteilig, wenn man mit kurzen Umsteigewegen und geringen Wartezeiten umsteigen

könne. Dafür kann die KVB an der 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 Niederfluwagen) einsetzen würde, dann könne die Bahn von der 1. und 2. Ausbaustufe auch nahtlos in den 3. und 4. Ausbaustufe 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.

Außerdem - so Fenske- gibt es keine großen Unterschiede beim Preis zur Finanzierung 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 lehnen Herr Fenske und die Vertreter der Stadt ein Moratorium mit einem vorübergehenden Planungsstop 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 von einer Niederflurbahn, aus Gera. Baubeginn war 2004 wie die Nord-Süd-Bahn in Köln. 2006 war die Bahn schon fertig und hat 57 Millionen Euro gekostet. Nord-Süd- Bahn hat als Hochflurbahn mit Tunnel 1,2 Milliarden gekosten (4 km Schiene) und die nächsten 2,1 km soll noch einmal 84,5 Millionen Euro kosten.

Ottmar Lattorf