

Ergebnisbericht zweiter Expertenworkshop „Planung der Nord-Süd-Bahn Köln“ am 7.9. 2016 in der WAK Westdeutsche Akademie für Kommunikation, Bonner Straße 271, Köln von 10:15-17:30

Teilnehmer

Experten: Dipl. Ing. Besier (Leipzig), Dipl. Ing. Hüsler (Zürich), Prof. Topp (Kaiserslautern), Dipl. Ing. Wittrock (Bremen, ab 12 h), Prof. Monheim (Bonn)

Beobachter von Vereinen und Initiativen: Lattorf (Vorsitzender Verein Natur Bildung Soziales NABIS), Rademacher (Initiativkreis Bayenthal-Marienburg, ab 15 h), Wulf (Vorsitzender AG Wohnungsfürsorge Heidekaul), Wolf-Depenbrock (Interessengemeinschaft Kölner Süden, 15:30-16:30)

Moderation: Prof. Monheim (Bonn)

Programm/ Ablauf:

Der offizielle Workshop umfasste die nachfolgenden TOP's 3-5. Danach haben sich die Experten Besier und Wittrock ausgeklinkt. Die nachfolgende Diskussion zu TOP 6 erfolgte nur noch unter Beteiligung der Experten Monheim, Hüsler und Topp. Zu TOP 7 erfolgte nach Beendigung des Workshops noch eine Diskussion mit dem Experten Monheim.

Top. 1: Trassenbesichtigung (Topp, Besier, Lattorf, Hüsler, Monheim)

Top. 2: Begrüßung durch den Moderator, Vorstellung und kurze Einführung in den aktuellen Stand (Monheim, ergänzt durch Lattorf und Wulf)

- Bericht über Entwicklungen seit dem 1. Workshop (Monheim)
 - Zustellung Protokoll 1. Workshop an alle Akteure
 - Öff. Veranstaltung zu Ergebnissen des 1. Workshops in der Luther-Kirche am 27.7.2016
 - OVG Hängebeschluss mit vorläufigem Stopp der bauvorbereitenden Baumfällungen
 - 8-Punkteprogramm der Vereine und Initiativen
 - Vorschlag zur Translozierungsoption von vitalen Bäumen als Notlösung, wenn es keine Planänderungen gibt
 - Neuer Trassenvorschlag zur Reaktivierung der Linie 6/15 vom Ende August, vorgelegt von der Initiative Colonia 11

Top. 3: Nachbesserungsvorschläge zur bestehenden Planung (alle)

- Knoten Marktstraße/Bonner Straße
- Mehr Querungsoptionen Bonner Straße
- Fahrspurbreiten
- P+R-Anlage und Buswendeschleife Verteilerkreis

Top. 4: Baumthema, Translozierung und planerischer Umgang mit dieser Option (Rademacher)

Top. 5: Querschnittsoptionen mit Bezug auf das Baumthema und Haltestellenthema (Monheim)

Nachtrag nach offizieller Beendigung

Top. 6: Netzergänzung durch Querspange zur Linie 6/15 (Wulf)

Top. 7: Rückfalloptionen urbane Seilbahn Bonner Wall-Meschenich (Monheim)

Top. 8: Qualität des Beteiligungsprozesses

Vorbemerkungen zum Ergebnisbericht

Der Bericht ist nicht streng chronologisch gegliedert. Er fasst Inhalte weitgehend ohne Namensnennung und ohne Zitate zusammen. Der Text wurde den Teilnehmern vorgelegt und von ihnen autorisiert.

Zeitpunkt und Charakter des 2. Expertenworkshops

Auch der 2. Workshop fand auf Einladung durch Bürgervereine und Initiativen statt, um Fragen und Vorschläge der Initiativen und Vereine fachlich zu beurteilen und diesen die Hintergründe der aktuellen Planung zu erläutern, mit ihren politischen oder administrativen Bindungen. Der Expertenworkshop sollte ausdrücklich nicht dazu dienen, die Sachfragen der beim OVG Münster anhängigen Klagen gegen den Planfeststellungsbeschluss zum Bau des 3. Bauabschnitts aufzugreifen oder zu vertiefen.

Die Diskussion konzentrierte sich zunächst auf die bereits im 1. Workshop behandelten Nachbesserungen, die durchaus auch im Planfeststellungsrahmen Beachtung finden können (beim Workshop salopp „kleine Kiste“ genannt). Erst danach wurden weitergehende, grundlegende Änderungen diskutiert, die sich von der bisher gültigen politischen Beschlusslage und vom formalen Planfeststellungsrahmen lösen und Vorschläge machen, die die städtebauliche Qualität grundlegend verbessern, die Förderung des Umweltverbundes konsequenter verwirklichen, die Belange des KFZ-Verkehrs geringer gewichten und einen beträchtlichen Teil der bislang geplanten Eingriffe in den Baumbestand vermeiden (in der Diskussion als „große Kiste“ bezeichnet). Diese Diskussion wird auch geführt mit Blick auf künftige, vergleichbare Projekte in Köln, bei denen von Anfang an in den politischen Aufträgen und Beschlüssen mehr Spielraum für gute städtebauliche Lösungen und bessere Bedingungen des Umweltverbundes eingeräumt werden. Dann bestehen deutlich größere Chancen, dass die Kölner Verkehrsentwicklung zu den vorbildlichen Modal Split Entwicklungen anderer europäischer Metropolen aufschließen kann.

Position der Initiativen und Vereine

Die Initiativen und Vereine sind angetreten, den weiteren politischen und administrativen Entscheidungsprozess zu beeinflussen. Deshalb bleibt die Diskussion vor allem im zweiten Teil nicht streng auf die maßgeblichen politischen und administrativen Bindungen beschränkt. Die Initiativen und Vereine stellen die politisch definierten Prämissen für die Planung in Frage, aber sehen auch innerhalb des engeren Rahmens Spielräume für Nachbesserungen.

Initiativen und Vereine haben keine ÖPNV-Verhinderungspositionen:

Die Initiativen und Vereine betonen wie beim 1. Workshop, dass es ihnen nicht darum geht, den Ausbau des ÖPNV und Schienenverkehrs und damit einen 3. und 4. BA zu verhindern. Gemeinsames Ziel ist, den Schienenverkehr so schnell wie möglich weiter

auszubauen und den 3. und 4. BA fertig zu stellen.

Gemeinsames Ziel: Eingriffsminimierung, Baumrettung und Förderung des Umweltverbundes: Aber dies soll möglichst unter Vermeidung massiver Eingriffe in den Baumbestand und den Gebäudebestand geschehen. Das Ziel einer weitgehenden Baumrettung eint alle Vereine und Initiativen. Unterschiedliche Gewichtungen ergeben sich hinsichtlich der Folgen für den KFZ-Verkehr. Alle Initiativen wünschen sich ein abgestimmtes Verkehrskonzept und einen verbesserten Modal Split.

Differenzierte Positionen hinsichtlich der Belange des KFZ-Verkehrs: Ein Teil der Initiativen befürchtet von der aktuellen Planung (auch in Verbindung mit den Maßnahmen am Rheinufer) massive Verschlechterungen für den KFZ-Verkehr mit Zunahme der Staus und unliebsamen Verlagerungen von Schleichverkehren in die Nachbarquartiere. Einem anderen Teil der Initiativen (die sowieso eine Verkehrswende fordern und auch für Köln erwarten) gehen die Eingriffe in den KFZ-Verkehr nicht weit genug, sie wünschen sich eine weitergehende Reduzierung der KFZ-Verkehrsflächen an den Knoten und auf der Strecke.

Aufgabe der Experten

Die Initiativen und Vereine erwarten von den Experten, dass sie die aktuelle Planung nach allgemeinen Planungsgrundsätzen beurteilen und Verbesserungsvorschläge entwickeln, die zunächst die gesetzten Prämissen berücksichtigen und trotzdem bestehende Spielräume für Änderungen aufzeigen. Darüber hinaus sollen die Experten weitergehende Anregungen geben, die über die engen Prämissen hinausgehen und nach dem Stand des Wissens zusätzliche Spielräume eröffnen. Die relevanten Zusammenhänge rechtlicher und fiskalischer Art sollen verdeutlicht werden, um auch die relevanten Grenzen aufzuzeigen.

Als Externe machen die Experten Hüsler, Topp und Monheim ihre Hinweise und Anregungen vielfach in allgemeiner Art. Die Experten Besier und Wittrock kennen die Planung in ihrer gesamten politisch-administrativen Entwicklung einschließlich vieler Details und können daher fundiert auf die relevanten politisch administrativen Bindungen und daraus resultierenden Schwierigkeiten verweisen und auch wichtige Detailfragen beantworten. Ihre Position ist aber nicht, den aktuellen Entwurf krampfhaft zu verteidigen. Auch sie versuchen, gemeinsam mit den externen Experten Spielräume für konkrete Verbesserungen auszuloten. Detaillierte Alternativplanungen (mit Maß und Zahl) konnten in dem gegebenen Rahmen nicht entwickelt werden.

Die Expertise der Experten begründet grundlegende Kritiken und generelle konzeptionelle Anregungen für alternative Optionen, die seitens der Stadt und KVB ggf. ergebnisoffen weiter untersucht werden sollten.

Top. 3 Nachbesserungsvorschläge zur bestehenden Planung

Für die Entwurfsplanung war nach Stadtratsbeschluss 2008 „gesetzt“:

- **Hochflur-Stadtbahn in mittelachsialer Lage auf separatem Rasengleiskörper mit weiterhin leistungsfähigen Fahrbahnen:** Die Nord-Süd-Stadtbahn wird als Hochflurbahn weitergeführt. Die Bahn wird mittelachsial geführt. Die Bahn erhält einen eigenen Gleiskörper. Anders

als in den ersten Planungen der Stadt erhält die Gleistrasse Mittelbahnsteige. Der Gleiskörper wird als Rasengleis ausgeführt. Der Südabschnitt erhält zwei Fahrspuren je Richtung, der Nordteil je eine Fahrspur.

- **Planung als ÖPNV-Maßnahme im Rahmen des GVFG:** Die Planung wird als ÖPNV- Maßnahme beantragt, aber sie umfasst auch eine komplette Neuordnung der Fahrbahnen und Seitenräume mit eigenen Radverkehrsanlagen (im Südabschnitt Radwege im Seitenraum, im Nordabschnitt Angebotsstreifen in der Fahrbahn), verbreiterten Gehwegen, Neupflanzungen von Bäumen auf beiden Seiten, Beseitigung eines Großteils der Bestandsbäume, soweit sie der Gleistrasse bzw. den neuen Fahrbahnbereichen und Abbiegespuren und der veränderten Straßenführungen im Knotenpunktbereich und der Buswendeschleife und P+R-Anlage „im Wege stehen“. Die gesamte Planung des Knotens Schönhauser Straße, Marktstraße und Bonner Straße wird als Folgemaßnahme des Stadtbahnbaus definiert und beantragt.
- **Planungsablauf mit schrittweiser Qualifizierung:** Nachfolgend zu den o.a. Beschlüssen und unter Zugrundelegung der dort vorgegebenen Randbedingungen und darauf basierender erster Entwürfe wurden ein verfeinerndes Gestaltungsgutachten für eine bessere städtebauliche Integration vergeben an Herrn Besier. Dieser hat zahlreiche Modifikationen erreicht, konnte aber auch einige Anregungen nicht durchsetzen, die nunmehr erneut auch von den anderen Experten aufgegriffen wurden.
- **Brenner-Gutachten definiert die Dimensionierung für den KFZ-Verkehr:** Die endgültige Bemessung insbesondere der KFZ-Verkehrsflächen und der Grünzeiten an den Knoten erfolgte dann auf der Grundlage eines Verkehrsgutachtens (Brenner), das -ausgehend von den derzeit bekannten Bauplanungen (u.a. Parkstadt Süd sowie diverse andere Projekte und den dort vorgesehenen Dimensionen an WE und AP sowie BGF Handel sowie der Prämisse einer funktionierenden Nord-Süd-Bahn im 3. Bauabschnitt anhand einer Extrapolierung der aktuellen Kölner Verkehrsentwicklung (mit allgemeinen Daten und Querschnittsbelastungen und Knotenpunktströmen von 2006 und 2012) die Vorgaben für die benötigten Fahrspuren, Abbiegespuren, Rückstaulängen und die Signalprogramme berechnet hat.
- **Umsetzung durch aktuelle Entwurfspläne:** Diese Vorgaben haben dann Eingang in die aktuellen Entwurfspläne (Wittrock) gefunden.

Mängel der aktuellen Entwurfsfassung und Entwicklung konkreter Verbesserungsvorschläge

Bereits im 1. Workshop ergaben sich aus der Begehung und Diskussion der aktuellen Planungen klare, einvernehmliche Monita, die zu Nachbesserungsvorschlägen führten. Sie betreffen folgende vier Hauptpunkte

- **Knotenpunkt Marktstraße/Bonner Straße/Schönhauser Straße**
- **Verbesserung der Überquerungsoptionen in der Bonner Straße**
- **Verminderung der KFZ-Dominanz in der Bonner Straße**
- **Problematisierung der P+R-Anlage und Buswendeschleife am Verteilerkreis**

Die dementsprechenden Nachbesserungen sind ohne grundlegende Infragestellung des Projekts und ohne Verlassen des Planfeststellungsrahmens möglich („kleine Kiste“).

3.1 Knotenpunkt Marktstraße/Bonner

Straße/Schönhauser Straße („kleine Kiste“)

Dieser Knoten wird als überdimensioniert und in der Verkehrsführung besonders eingriffsintensiv bewertet. Bereits im 1. Workshop wurde dieser Knoten als stark verbesserungsbedürftig bezeichnet.

Rein verkehrstechnische Bemessung: Der Entwurf folgt im Wesentlichen dem Prinzip einer überwiegend kfz-verkehrstechnischen Bemessung. Dabei werden starke Eingriffe in die Substanz (Bäume, Gebäude) toleriert, oberstes Ziel ist die Leistungsfähigkeit des KFZ-Verkehrs und Störungsfreiheit der Stadtbahn.

Städtebauliche Bemessung: Demgegenüber ist in einer modernen Verkehrsplanung auch eine stärker städtebaulich orientierte Bemessung möglich, die die Frage der Integrierbarkeit, ausgewogenen Flächenaufteilung und umfeldabhängigen Belastbarkeit in der Abwägung höher wertet. 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.

Die vertiefte Diskussion hierzu erbrachte folgende Verbesserungsoptionen:

Anbindung Schönhauser Straße: Veränderte, getrennte Führung der Verkehrsströme mit der Schönhauser Straße, Erhalt der Platanen, Ausbildung eines breiteren grünen Mittelstreifens längs der Platanen, analog zum 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. Eine solche Verschmälerung und Verschwenkung der Fahrbahnen und Abbiegespuren wurde bereits im Gutachten zur besseren Städtebaulichen Integration vorgeschlagen, aber damals von der Verwaltung verworfen. Sie erscheint den Experten aber zwingend geboten.

Minimierung der KFZ-Verkehrsflächen im Knoten und Zulauf auf den Knoten: Minimierung der Fahrspurbreiten bei den 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, noch konsequentere Ausbildung der Abbiegespuren als Schmalfahrspuren und Kombispuren.

Chance: durchgreifende Verbesserung: Mit beiden Maßnahmen in Kombination bestünde die Chance,

- den Baumbestand im Tälchen weitgehend zu erhalten
- den Baumbestand im Bereich der Schönhauser Straße weitgehend zu erhalten
- das denkmalgeschützte Gebäude auf der Südseite zu erhalten
- die Querungswege für Fußgänger und Radfahrer zu verkürzen
- die Seitenräume und damit Aufenthaltsflächen zu vergrößern.

Da die Zeit nicht ausreichte, um konkretisierte alternative Detailentwürfe zu fertigen, wurde lediglich über die mögliche Richtung einer solchen Nachbesserung Konsens erzielt. Rat und Verwaltung sollten baldmöglichst einen solchen Alternativentwurf in Auftrag geben, der den Knoten städtebaulich bemißt und die verkehrlichen Auswirkung akzeptiert.

- **Zusammenhang mit genereller Verkehrsentwicklungsplanung („große Kiste“)**

Hinsichtlich der Dimensionierung dieses zentralen Knotens wird anknüpfend

an den 1. Workshop nochmals auf die Zusammenhänge zur Gesamtverkehrsplanung verwiesen, eine isolierte Betrachtung eines einzelnen, wichtigen Knotens ist problematisch. Insoweit läge es nahe, das regionale System der relevanten Knoten ebenfalls zu betrachten und auf Verbesserungsoptionen zu überprüfen. Das gilt auch für die Rheinuferstraße.

Das Umfeld des Knoten Marktstraße/Bonner Straße/ Brühler Straße/ Schönhauser Straße ist viel zu sensibel, um als Stauraum zu dienen. Daher bietet sich eine stärker regressive Zuflußdosierung an, die schon in Bereich der südlichen Zuflüsse am Stadtrand eingreift.

Jedenfalls liegt es nahe, die Bonner Straße stärker als bisher als Achse des Umweltverbundes mit hoher Qualität für den ÖPNV, den Radverkehr und den Fußverkehr zu qualifizieren. Ansatzpunkte hierfür finden sich bereits im aktuellen Entwurf, sie gilt es konsequenter weiter zu entwickeln.

Köln braucht stärkere Priorisierung des Umweltverbundes:

Ausgehend von den im Vergleich zu anderen Metropolen (dieser wurde im 1. Workshop intensiver angestellt) hat Köln leider relativ schlechte Modal-Split-Anteile für den Umweltverbund aus ÖPNV und Radverkehr. Da Köln aber in den letzten Jahrzehnten massive ÖPNV-Ausbauinvestitionen getätigt hat, liegt der Grund offenbar in der für Köln typische Tendenz eines „Wettrüstens“ zwischen Umweltverbund und MIV mit weiterhin auch erheblichen Investitionen in den Straßennetzausbau und Parkraumausbau. Wenn man die Optionen einer ohnehin klimapolitisch erforderlichen Verkehrswende stärker ausschöpft, müsste es möglich sein, weit über die Annahmen des Brennergutachtens hinaus gehende Minderungen der KFZ-Verkehrsmengen zu erreichen. Dafür hätte man auch die Zielwerte des Zukunftskonzepts der KVB und Stadt Köln von 2015 ansetzen können.

Wesentliche Bausteine einer solchen Verkehrspolitik wären restriktivere Ansätze im Bereich der Parkpolitik für Zentren, Nebenzentren und insbesondere Neubauprojekte (stark verringerter Stellplatzschlüssel) sowie eine sehr viel maßvollere Dimensionierung der Hauptverkehrsstraßen mit konsequenterer Priorisierung des Umweltverbundes bei der Flächenzuteilung und Signalprogrammierung.

Priorität für kostengünstige und schnell realisierbare Projekte: Vor diesem Hintergrund ist die sehr lange Realisierungszeit der 3. Baustufe und erst Recht der 4. Baustufe sehr ärgerlich. Die Chancen für schnelle Netzerweiterungen im ÖPNV-Netz und Radverkehrsnetz müssen konsequenter genutzt werden.

Plangleiche Querung des Verteilers anstreben: Eine solche Option ist der Verzicht auf eine Unterfahrung oder Überbrückung des Verteilerkreises und des Rings im Übergang von der 3. zur 4. Baustufe. Es besteht Einvernehmen, dass in dem signalgeregelten Großkreisel eine Stadtbahn im 10 Minutentakt mit 12 Fahrten problemlos plangleich integriert werden kann, ohne Leistungsverlust für den KFZ-Verkehr und die Stadtbahn. Das würde erhebliche Kosten (und Eingriffe) sparen und eine schnelle Realisierungschance des 4. Bauabschnitts deutlich vergrößern.

3.3 Verbesserung der Querungsoptionen („kleine Kiste“)

Ausgehend vom Ergebnis des 1. Workshops (damals haben insbesondere Ex-Minister Zöpel, Frau Hass-Klau und Herr Hüsler auf zu weit auseinander liegende Querungsstellen in der aktuellen Planung und das Thema Quartiersbildung der Bonner Straße hingewiesen) wird erneut gefordert, die hohe Trennwirkung der Stadtbahntrasse mit dem mittigen Rasengleis und den Hochbahnsteigen abzumildern. Bereits heute finden außerhalb der signalgeregelten Querungsstellen zahlreiche ungeordnete Querungen statt, mit denen die Fußgänger lange Umwege vermeiden wollen. Im Zuge der angestrebten Aufwertung der Bonner Straße und der geplanten Baumaßnahmen längs des Korridors ist mit einer Zunahme des Querungsbedarfs zu rechnen. Wenn die Bonner Straße zu einer Art „Quartier“ entwickelt werden soll, dann braucht es diese funktionale Verklammerung beider Seiten. Daher wird empfohlen, die Querungsfragen nochmal vertieft zu untersuchen. Die durch solche zusätzlichen Querungen möglicherweise bedingten Einschränkungen im Komfort für den KFZ-Verkehr auf der Bonner Straße können in der Abwägung als nachrangig gegenüber den Vorteilen für den Fußverkehr angesehen werden.

Geordnete, gesicherte Querungshilfen

In den Teilabschnitten mit großen Haltestellenabständen ist die Ausbildung zusätzlich gesicherter Querungsstellen notwendig. Um die genauen Standorte dafür zu ermitteln, ist das momentane, ungeordnete Queren genauer zu analysieren. Zudem liefern die Konzentrationen publikumsintensiver Randnutzungen und die weiteren Neubauprojekte Anhaltspunkte für heutigen und künftigen erhöhten Querungsbedarf. Zusätzliche Querungsstellen würden die beklagte psychologische Trennwirkung der Hochbahnsteige mit ihren langen Rampen und der separaten Gleistrasse etwas kompensieren. Eine genaue Festlegung der Zahl zusätzlich notwendiger Querungsstellen erfolgte nicht, aber als relevante Teilabschnitte wurden die zwei Teilabschnitte mit den größten Haltestellenabständen und den größten Abständen zwischen den bislang geplanten Querungsstellen identifiziert.

Anordnung von schmalen Pflasterbändern

Der durchgehende separate Gleiskörper mit seinem Rasengleis betont zwangsläufig die Linearität der Bonner Straße, die durch die Dominanz der Fahrspuren weiter verstärkt wird. Ein Rasengleis eignet sich kaum für ungeordnete Querungen, obwohl diese erfahrungsgemäß trotzdem stattfinden („Trampelpfade“). Daher wird als eine Art ornamentales Gestaltungsprinzip vorgeschlagen, in regelmäßigen, größeren Abständen das Rasengleis durch gepflasterte „Bänder“ zu unterbrechen, die vorzugsweise dort angelegt werden, wo im Seitenraum Pflanzbereiche für Bäume geplant sind. Diese „Bänder“ können für ungesichertes Queren genutzt werden. Dadurch würde gestalterisch der Zusammenhang der beiden Seiten betont und funktional gestärkt und die lineare Rasengleistrasse aufgelockert. Diese „Bänder“ sind keine gesicherten Querungsstellen. Details einer solchen Gestaltung (Zahl und Standorte der Bänder) müssen wiederum in einem gesonderten Gestaltungsauftrag geklärt werden.

3.4 Verminderung der KFZ-Dominanz in der Bonner Straße durch veränderte Gestaltung der Fahrbahnen und Seitenbereiche („kleine Kiste“)

Generell wird seitens der Initiativen und Vereine gefragt, was bei dem aktuellen Entwurf eigentlich dominiert? Handelt es sich wirklich primär um ÖPNV-Planung als Ausbau einer Stadtbahn oder dominieren insgesamt nach dem Flächenanteil und Kostenanteil nicht Elemente eines Straßenausbaus, die eigentlich eher ein straßenbauliches Planungsverfahren erfordert hätten. Der geplante Stadtbahnneubau wäre auch ohne einen solchen Straßenausbau möglich gewesen. Auch aus Sicht der Experten kann man bei Betrachtung des Knotens Marktstraße/ Bonner Straße/ Schönhauser Straße zu dem Ergebnis kommen, dass es hier um einen leider auch noch überzogenen Ausbau des KFZ-Verkehrs geht, der nicht zwingend aus dem Stadtbahnausbau folgt.

Verringerte Fahrspurbreiten

Zur Minimierung der Eingriffe in Belange von Anwohnern stehen weitere Alternativen zur Verfügung, die bisher nicht untersucht wurden.

Hinsichtlich der Fahrspurzahl und Breite sind der Südabschnitt und Nordabschnitt getrennt zu betrachten. Im Südabschnitt geht wegen der höheren Querschnittsbelastung und der Nähe zur Autobahn der aktuelle Entwurf von zwei Fahrspuren je Richtung und damit 2 x 6 m Fahrbahnbreite aus.

In der Diskussion um die Vorgabe der Fahrspurzahl wurde die zwingende Notwendigkeit der Entwurfsvorgabe von je zwei vollen Fahrbahnen im Südbereich in Frage gestellt. Das Entwurfselement einer sog. „Überbreiten Fahrbahn“ (mit 2 PKW nebeneinander befahrbar, aber LKW können nicht überholt werden) wurde als vergleichbar leistungsfähig bewertet, könnte aber zusätzliche Gestaltungsspielräume eröffnen. Die dafür benötigten Breiten können ab 2 x 4,50 oder 4,75 oder 5 m angesetzt werden, damit ergäben sich Flächenreserven von 2-3 m, die vorzugsweise dem Seitenraum zugeschlagen werden könnten. 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. Da LKW nicht überholt werden können, wäre ein sehr hoher LKW-Anteil nachteilig. Auf der Bonner Straße gibt es aber ohnehin eine Beschränkung des Schwerverkehrs.

Diese Option hat viele Vorteile:

- Dem Kläger gegen die aktuelle Planfeststellung könnte Rechnung getragen werden, da es dort um den gegenüber dem Bestand reduzierten Abstand des KFZ-Verkehrs vom seinem vorspringenden Haus geht. Dieser Abstand könnte wieder vergrößert werden.
- Die Querungswege für Fußgänger (zu den Haltestellen und auch unabhängig davon) würden verkürzt.
- Die Proportionen der Straße würden weniger fahrbahnorientiert, der Straßenraum also städtebaulich besser integriert.
- Die Seitenräume könnten vergrößert werden. Das könnte Platz schaffen, um beispielsweise nach einer Translozierung auch größere Linden wieder in der Bonner Straße unterzubringen, ohne zu nah an die Häuser zu rücken. Zudem würden breitere Seitenräume die Aufenthaltsfunktion und damit die Quartiersbildung stärken.

Eine solche Gestaltung würde immer noch die Leistungsfähigkeit sichern, aber den einladenden Charakter für den KFZ-Verkehr der Bonner Straße verringern und die Proportionen zwischen Fahrbahnflächen und Seitenräumen nochmals günstiger gestalten.

Verbreiterte, für Aufenthalt intensiv genutzte urbane Seitenräume

In dem Zusammenhang wird auch darauf verwiesen, dass begleitend zu den Gestaltungsmaßnahmen ein Programm zur Förderung publikumswirksamer Aufenthaltsnutzungen (z.B. Außengastronomie) sinnvoll wäre. Die Chancen hierfür wachsen, wenn es durch weitere Modifikation der Fahrspurbreiten gelingt, die Seitenräume neben den Radverkehrsanlagen nochmals etwas zu vergrößern.

Gestaltung der „Parktaschen“

Auch die Parktaschen tragen trotz der gestalterischen Unterbrechung durch Bäume zu KFZ-Verkehrsdominanz bei. Daher ist eine optimale Integration anzustreben. Die geplante Abtrennung durch Flachborde gegenüber dem sonstigen Seitenraum erscheint daher nachteilig. Stattdessen sollten die Parktaschen voll in den Seitenraum integriert werden und allein durch Materialwechsel (ggf. ergänzt mit P-Stein) markiert werden.

Gestaltungsempfehlungen für den Nordteil und Spielräume der Einspurigkeit

Im Nordteil ist eine Einspurigkeit mit integriertem Angebotsstreifen für den Radverkehr vorgesehen. Diese wird von einem Teil der Vereine und Initiativen kritisiert, wegen Befürchtungen hinsichtlich langer Rückstaus und starker Verdrängungseffekte in die parallelen quartiersinternen Straßennetze. Andere Initiativen kritisieren eher, dass im Südteil nicht auch diese einspurige Querschnittsvariante gewählt wurde. Beide Optionen wurden mit ihren Implikationen diskutiert.

- Die **Zweispurigkeit** im Südteil ist bislang politisch gesetzt. Wenn sie aufgegeben würde, würden sich wesentlich größere Spielräume für die Gestaltung der Seitenräume ergeben. Man könnte dann auch im Südteil den Radverkehr mit einem Angebotsstreifen bedienen und hätte dann einen gut gestaltbaren Seitenraum, in dem in jedem Fall auch große, translozierte Linden ihren Platz mit genügend Abstand zur Bebauung finden würden. Die Proportionen zwischen Fahrbahnflächen und Seitenräumen würden städtebaulich wesentlich günstiger ausfallen.
- Die befürchteten **Stauprobleme** im Nordteil durch Lieferfahrzeuge könnten gemildert werden, wenn dort die Parkstreifen in allen Geschäftsbereichen überwiegend als **Lade- und Lieferzonen** ausgewiesen werden und wenn sich aus der engen Folge von **Grundstückszufahrten im Einfahrtbereich** „Schattenzonen“ ergeben, in denen kurzes Anhalten möglich ist. Vermieden werden muss, dass die dort geplanten Angebotsstreifen permanent zugeparkt werden.
- Mehr **Flexibilität** könnte überfahrbarer Randstein des Rasengleises ermöglichen, anstelle des bislang geplanten nicht überfahrbaren Randsteins. Der überfahrbare Randstein müsste dann allerdings der

entsprechenden Mindestbreite hinzuaddiert werden. Diese Breite fehlt dann im Seitenraum. Solche Einfassungen von separaten Gleistrassen kommen insbesondere in Frankreich öfter zum Einsatz, auch neben Rasengleisen.

3.5 P+R und Buswendeschleife („kleine Kiste“)

Generelle Bewertung von P+R

Zunächst sind kurz die Aussagen des 1. Workshop zu P+R in Erinnerung zu rufen. P+R ohne parallele Reduktion von Parkraum in den Zentren führt meist nicht zu weniger sondern zu mehr Autoverkehr, weil der von Berufspendlern frei gemachte Parkraum dann deutlich häufiger am Tag genutzt wird, aus vorher 2 PKW-Fahrten im Berufsverkehr werden dann plötzlich 10-14 Fahrten im Einkaufs- und Freizeitverkehr. Weiter kannibalisiert P+R oft den ÖPNV an der Peripherie, weil anstelle von Zubringerbussen zur Schiene der PKW genutzt wird. Zudem gerät das P+R in die Ausgabenkonkurrenz zu sonstigen ÖPNV- Investitionen (Fahrzeuge, Fahrwege), weil es aus dem gleichen Topf finanziert wird. Statt in Parkkapazitäten für Autos sollte der ÖPNV hauptsächlich in Busse und Bahnen investieren. Und schließlich kann P+R das Bahnhofs- und Haltestellenumfeld beeinträchtigen, weil dort dann Autoverkehrsbelange dominieren, statt ein besonders fußgängerfreundliches Umfeld zu gestalten.

Dezentrales P+R: Wenn aber dennoch P+R realisiert werden soll, dann braucht es klare konzeptionelle Grundlagen, die im Falle der Großanlage am Verteilerkreis nicht gegeben sind. Anstelle von sehr teuren, großen, konzentrierten P+R-Anlagen sollte man eher in Konzepte mit vielen kleineren P+R-Anlagen längs der radial einströmenden Schienenstrecken investieren. Die S-Bahnen in Hamburg oder München sind dafür gute Beispiele.

Standort: Die zweite Empfehlung betrifft den großräumigen Standort. Tendenziell sollen P+R-Anlagen eher peripher und nicht zu nah an der kompakten Kernstadt lokalisiert werden. Vor diesem Hintergrund wird der Standort Verteilerkreis als zu stadtnah eingeschätzt. Dieser Standort orientiert sich am Verlauf der Autobahn und des Ringstraßensystems. Aber erfahrungsgemäß sinkt die Umsteigebereitschaft, wenn man schon so nah am eigentlichen Ziel ist.

ÖPNV-Anbindung: Die dritte Empfehlung betrifft die ÖPNV-Anbindungsqualität. Je besser eine ÖPNV-Schienenachse bedient wird, desto eher kann sie auch P+R-Aufgaben übernehmen. So gesehen eignen sich die Standorte Godorf und Rodenkirchen aufgrund ihrer jetzigen und künftig noch verbesserten ÖPNV-Anbindung wesentlich besser für P+R-Aufgaben. Von dort gibt es auch kommunalpolitische Ausbauwünsche.

Zeitpunkt der Errichtung einer P+R-Anlage: Die vierte Kritik betrifft die primär temporäre Wirkung der P+R-Anlage für die 3. Baustufe. Mit Vollendung der 4. Baustufe wird diese Anlage relativ obsolet, weil dann der Standort Meschenich der sehr viel besser geeignete Standort wäre.

Verkehrliche Relevanz dieser P+R-Anlage: Die fünfte Kritik betrifft die Überschätzung der verkehrlichen Relevanz angesichts einer geplanten Kapazität von 600 Plätzen. Diese Kapazität ist angesichts der

Gesamtbelastung der Bonner Straße und der geplanten Kapazität der Stadtbahn so marginal, dass von ihr keine nennenswerte Entlastung ausgeht. Dann fragt sich aber, ob die hohen Kosten in einem angemessenen Verhältnis zum ÖPNV-Nutzen stehen.

Fazit: P+R-Anlage in diesem Bereich nicht weiterverfolgen: Angesichts der massiven Eingriffe in den Baumbestand des Wäldchens und der gravierenden Konsequenzen für die Lokalisierung und Gestaltung der Buswendeschleife (und im Zusammenhang damit auch der Eingriffe in den historischen Friedhof) wird dringend empfohlen, von diesem Projekt Abstand zu nehmen (zumal es nicht Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens ist) und den damit frei werdenden Spielraum zu nutzen:

- zur Rettung des Baumbestandes und der Tennisplätze im Wäldchen und des Baumbestandes und Denkmalwertes des Friedhofs
- zur stärker kundenorientierten und damit stärker nach Norden verschobenen Lokalisierung der Endhaltestelle der Stadtbahn
- zum Verzicht auf die Buswendeschleife mit ihren gravierenden Eingriffen in den Baumbestand und die Gestaltkonzeption. Stattdessen liegt es nahe, den Bus mit normalen Haltestellen zur Stadtbahn zu verknüpfen und die Buswende in Form einer Blockumfahrung zu realisieren, evtl. durch eine zusätzliche Verknüpfung zu einer weiteren Buslinie am Südpark
- der Wunsch nach verstärktem P+R sollte weiter südlich in Godorf und Rodenkirchen befriedigt werden, bei besserer ÖPNV-Anbindung und größerem Platzangebot und ohne gravierende städtebauliche Eingriffe.

Veränderte Busanbindung: Ohnehin wird die Linienführung der Buslinie 132 aus Kundensicht kritisiert. Es wird angeregt, die Hauptlast über eine neue Verbindung nach Rodenkirchen mit den besser bedienten Schienenanschlüssen zu bedienen und die bisherige Linie 132 mehr als typische Stadtrandlinie über Rondorf und Meschenich zu führen, ggf. mit kleineren Fahrzeugen und einem dem dann noch verbleibenden Fahrgastaufkommen angepasstem Takt. Die Linie könnte dann im Außenbereich eine verbesserte Erschließungsfunktion übernehmen.

Top. 4 Baumthema. Translozierung und planerischer Umgang mit dieser Option („kleine Kiste“)

Unter den Experten ist kein ausgewiesener Baumexperte. Alle kennen aber kleinere und größere Translozierungsprojekte. Die Einschätzung der Translozierungsoption ist ambivalent, weil natürlich eine Rettung der Bäume am gegebenen Standort noch besser wäre und die Gefahr bestehen könnte, dass die Stadt die Translozierungsoption als eine Art „Freibrief“ wertet, die Spielräume für eine Rettung der Bäume im Bestand nicht zu nutzen. Wenn aber im weiteren Ablauf ein rechtsfester Fällungsbeschluss seitens der Stadt erwirkt wird, dann ist natürlich die Translozierung einer radikalen Fällaktion vorzuziehen und bietet die Möglichkeit für eine hohe und positive Publizität des Baumrettungsanliegens der Initiativen und Vereine.

Probleme, die für eine Translozierung geklärt werden müssen

Daneben ergeben sich einige offensichtliche Problembereiche, die seitens der Initiativen und Vereine (und ggf. auch seitens der Stadt als Besitzer der Bäume) bald geklärt werden sollten.

Frage der Vitalität: Vor Beginn der Translozierungen ist die Frage der ausreichende Vitalität sorgfältig zu prüfen. Hohe Vitalität und leichte Translozierbarkeit scheint vor allem für die Linden gegeben.

Frage der Extrahierbarkeit: Wie leicht oder schwer können die vitalen Bäume ausgegraben werden? Hier geht es vor allem um das Leitungsproblem und die Zugänglichkeit der Bäume für die betr. Großfahrzeuge und Greifarme.

Frage der Zwischenlagerbarkeit: Lässt sich nah genug eine geeignete Fläche für ein botanisch sinnvolles Zwischenlager finden?

Frage des Platzes für eine Reimplantation: Wo finden sich im Rahmen des Gestaltungskonzepts Bereiche, in denen großkronige Linden anstelle der bisher vorgesehenen, noch relativ kleinen Bäume gepflanzt werden könnten. Entscheidend ist dafür jeweils der Abstand zu den Gebäuden?

Frage der Integrierbarkeit in das Gestaltungskonzept: In welchen Abschnitten sollten die Bäume, wie sortiert nach Größe, wieder untergebracht werden, um einen besonders guten Gestaltungsbeitrag zu leisten?

Mittelallee schwierig

Die ursprünglich angedachte Option, die Bäume direkt an der Gleistrasse einpflanzen zu können, würde eine grundlegende Umplanung erfordern („große Kiste“) und würde in Konflikt mit dem Ziel stehen, möglichst breitere Seitenräume herzustellen. Eine solche Option könnte nur greifen, wenn generell nochmal eine ganz andere Querschnittsaufteilung angestrebt würde (z.B., wenn die Planfeststellung juristisch gekippt würde und eine Neuplanung nötig würde). Dann würde allerdings auch vermutlich die Notwendigkeit für die Entfernung der Bäume entfallen und sich die Translozierungsfrage nur noch punktuell stellen.

Konsequenzen für den Bauablauf

Für den Bauablauf würden sich wegen der größeren Wurzelballen besondere Erfordernisse ergeben, die Pflanzung müsste früher als normal erfolgen und das Gestaltungs- und Bauablaufkonzept entsprechend angepasst werden.

Generell kann aber erwartet werden, dass der Einsatz größerer Bäume sehr viel früher als die typischen neu gepflanzten Bäume den Straßenraum positiv verbessert und auch die ökologische Funktion des Straßengrüns steigert.

Top. 5 Querschnittsoptionen mit Bezug auf das Baumthema und Haltestellenthema („große Kiste“)

Auch im Nachhinein scheint es sinnvoll, nochmals die grundsätzlich aus den Erfahrungen mit Straßen- und Stadtbahnprojekten vorliegenden Erfahrungen über die Unterbringung von separaten Gleistrassen zu rekapitulieren, mit den spezifischen Vor- und Nachteilen und ihrer Relevanz für das konkrete Projekt.

Faktor Lage im Stadtraum: Dabei ist zu unterscheiden zwischen innerstädtischen Straßen, die vielfach in der Breite zwischen den Gebäuden so beengt sind, dass es kaum Variationsmöglichkeiten für die Gleisführung gibt, außer ggf. eingleisige Führungen mit getrennten Linienästen in

Nachbarstraßen.

Faktor Wagentyp: Und es ist zu unterscheiden in hochflurige oder niederflurige Bahnen, weil nur die hochflurigen Bahnen in der Regel auch Hochbahnsteige erfordern, die im Seitenraum schwer untergebracht werden können. Niederflurhaltstellen sind dagegen leicht auch in Seitenräumen und Platzräumen integrierbar.

Faktor Breite des Straßenraums: Unabhängig davon sind Variationen in der Gleisführung nur möglich, wenn relativ breite Straßenräume vorhanden sind, die genügend Spielraum für unterschiedliche Gleislagen und Alleegestaltungen lassen. Mit Blick auf die Bonner Straße hätten bei einer ergebnisoffenen Planung mehrere Optionen geprüft werden können:

Führung in der Mitte: die Führung in der Mitte bietet die geringste Störanfälligkeit des Fahrverlaufs durch Querverkehr an Einmündungen, Kreuzungen und Grundstückszufahrten. Störungen können zudem durch Einschränkungen des Linksabbiegens und Abhängen von Nebenstraßen weiter reduziert werden. Die Mittellage erfordert immer eigene Bahnsteige (sei es als Seiten- oder Mittelbahnsteige), damit also im Haltestellenbereich einen höheren Flächenbedarf.

Führung am Rand: Die Führung am Rand führt zu einer höheren Konflikthanfälligkeit mit dem Querverkehr, mit Grundstückszufahrten und dem Lieferverkehr. Sie erlaubt aber die Integration der außen liegenden Haltestellen in den Seitenraum, mit guter Zugänglichkeit der Haltestelle. Die Lösung spart also Platz und reduziert das Erfordernis der Fahrbahnquerung beim Aus- und Einsteigen. Trotzdem ist bei ausreichender Breite die häufigste Option die gebündelte Führung beider Richtungsgleise nebeneinander in der Fahrbahnmitte.

Variationen von Tramalleen und Parkstreifenanordnung: traditionell wurden Straßenbahnen oft mit Alleepflanzungen kombiniert. Dabei gibt es verschiedene Varianten.

- Baumreihe in der Mitte zwischen den Gleisen:
 - Baumreihen am Rand neben den Gleisen als Bestandteil der Gleistrassen
 - Baumreihe(n) unabhängig von der Gleistrasse am Rand der Straße.
- Bei allen Tramalleen ergeben sich besondere Anforderungen an die Kronenhöhe der Bäume (wegen der Lichtraumprofile und der Oberleitungen) und die Abstände der Stämme vom Lichtraumprofil und speziell beim nachträglichen Bau der Gleistrassen vom Wurzelbereich. Ein besonderes Problem ergibt sich bei Haltestellen. Entweder werden die Baumreihen unterbrochen oder sie werden in die Haltestellengestaltung integriert. Baumreihen als Bestandteil der Gleistrasse erfordern im Querschnitt zusätzlichen Raum von etwa 3 m für das Wurzelwerk. Den Platzbedarf könnte man wieder verringern, wenn man die Parkstreifen ebenfalls an die Gleise verlegt. Allerdings erfordert das zusätzlichen Raum für den Austritt. Diesen Raum hätte man verfügbar, wenn man dafür die ca. 80 cm breite „Signaltrasse“ neben den Gleisen nutzt. Diese Option sollte insbesondere dann geprüft werden, wenn dadurch die Bäume an ihren Standorten verbleiben könnten. Sollte dennoch eine Translozierung erforderlich werden, würde dennoch ein solcher Park- und Pflanzstreifen eine gestalterische Option vor allem für die großkronigen Bäume sein, die im Seitenraum u.U. zu nah an die Häuser rücken würden. Den Radverkehr würde das Wegnehmen des

Parkens vom Seitenraum sicher machen. Problematisch wäre bei dieser Lösung das Laden und Liefern, das normalerweise Parkstreifen am Rand bevorzugt. Es gibt aber durchaus auch in Köln Mittelalleen mit integriertem Parkstreifen.

Querschnittsdiskussionen offen führen

Die Initiativen hätten sich gewünscht, wenn seinerzeit die Diskussion zur Nord-Süd-Bahn in den 1990er Jahren und der politische Beschluss zum 3. Bauabschnitt offener gehalten worden wäre und man unterschiedliche Führungsoptionen systematisch verglichen hätte. Stattdessen ließen die Vorgaben praktisch nur noch die mittellachiale Führung zu. Zwar konnten dann durch das Gutachten für eine verbesserte städtebauliche Integration wichtige Änderungen der ersten Planungen erreicht werden (einige Hausabrisse konnten vermieden werden und mehr Spielräume für die Gestaltung der Seitenräume gewonnen werden). Der massive Eingriff in den Baumbestand aber konnte nicht verhindert werden.

Fazit zu den Ergebnissen der „kleinen Kiste“:

Die bereits beim ersten Workshop vorgetragene Kritik an der starken KFZ-Verkehrsorientierung der Pläne wurde nunmehr im Detail konkretisiert. Die Forderungen nach gravierenden Nachbesserungen wurden durch weitere Durcharbeitung der Möglichkeiten substantiiert. Sie betreffen insbesondere das Umfeld des Knotens Bonner Straße/ Marktstraße/ Schönhauser Straße sowie die Fahrbahnen der Bonner Straße. Durch verstärkten Einsatz von sog. „überbreiten Fahrbahnen“ und „Kombispuren“ können unter Erhaltung der Leistungsfähigkeit die Fahrbahnflächen nochmals deutlich reduziert werden, zu Gunsten breiterer Seitenräume. Dies kann dazu beitragen, im Falle einer Translozierung vitale, große Linden des Altbestandes später sinnvoll auch im Seitenraum untergebracht werden können. Zudem gibt es Möglichkeiten, die Quermöglichkeiten zu verbessern und die optische Trennwirkung durch die Hochbahnsteige und das lange lineare Band des Rasengleises abzumildern durch weitere gesicherte Querungen und außerdem durch eine mehrfache Wiederholung von schmalen Unterbrechungen des Rasengleises mit Pflasterbändern. Für solche Änderungen bestehen Spielräume, die auch ohne grundlegende Umplanung des Gesamtkonzepts genutzt werden können. Das Aufgreifen solcher Vorschläge wird dringend empfohlen, weil dadurch die Massivität der Eingriffe deutlich vermindert werden kann, Kosten gespart werden können und ein erheblicher Teil der Bäume gerettet werden kann. Die Option, die Querschnittsgestaltung grundlegend zu verändern, wenn die Zwangspunkte durch die Vorgaben der in beide Richtungen zweistreifigen Führung des KFZ-Verkehrs im Südabschnitt aufgegeben werden, könnte den Spielraum für den Erhalt des Baumbestandes deutlich vergrößern. Allerdings darf das nicht zu Lasten der Verbesserung in den Seitenräumen (Fuß- und Radverkehr, Baumstreifen) führen. Es ist bedauerlich, dass zu Beginn der Planungen nicht stärker die grundsätzlichen Führungsoptionen für die Gleistrassen in der Bonner Straße mit der Bürgerschaft diskutiert wurden. Die durchgeführte Beteiligung hat sich eng auf die aktuelle Planungsoption bezogen, eine weitergehende Öffnung erfolgte nicht. Falls die Planung im weiteren Verfahren – aus welchen Gründen auch immer – juristisch gestoppt werden sollte, wäre es an der Zeit, solche Optionen intensiver zu erörtern. Vor einer „vorsorglichen“ Beseitigung großer Teile des Baumbestandes sollten beide Optionen ermöglicht werden: die Zahl der zur Bauvorbereitung zu beseitigen Bäume zu minimieren und die Translozierung von vitalen Bäumen zu ermöglichen.

Als weitergehende Option („große Kiste“) wurde eine grundsätzlich andere Querschnittsaufteilung bliebe, diskutiert, mit Baumreihe(n) neben dem Rasengleis und dort integriertem Parkstreifen. Diese Option könnte den Erhalt der Bäume ermöglichen oder eine sinnvolle Wiederverwertung großer Baume nach Translozierung erlauben. Sie hat verkehrliche Vorteile für den Radverkehr und Nachteile für das Laden und Liefern. Ob deswegen weniger Platz für die Seitenräume, hängt von der Detailplanung ab.

Die Kritik an der P+R-Anlage am Verteilerkreis („kleine Kiste“) wurde nochmals verstärkt, auch aufgrund der regionalen Netzzusammenhänge. Es wird dringend empfohlen, die P+R-Anlage und in diesem Zusammenhang auch die Buswendeschleife an dieser Stelle zu überprüfen. Die P+R-Anlage macht verkehrlich wenig Sinn und hat ein unbefriedigendes Kosten-Nutzen-Verhältnis. In Verbindung mit der Buswendeschleife bedingt sie unverhältnismäßig große Eingriffe in schützenswerten Baumbestand des Wäldchens und Alten Friedhofs. Und führt zu einer suboptimalen Lokalisierung der letzten Stadtbahn- und Bushaltestelle auf der Bonner Straße. Ein mehr dezentrales P+R-Konzept mit stärkerer Orientierung auf die ÖPNV-Achse nach Rodenkirchen und Godorf macht deutlich mehr Sinn.

Ende des offiziellen Programms

Nachträge zum 2. Workshop außerhalb des offiziellen Programms

Nach offizieller Beendigung des 2. Workshops wurden noch drei weitere Punkte erörtert:

- der Vorschlag einer modifizierten Reaktivierung der alten Linie 6/15 mit Verknüpfung am Bonner Wall und Weiterführung über die Bonner Straße von der Initiative Colonia 11 (unter Mitwirkung der Experten Topp, Hüsler und Monheim)
- der Vorschlag einer schnellen (Interims)Lösung mittels einer urbanen Seilbahn (unter Mitwirkung des Experten Monheim)
- die Einschätzung der Erfordernisse für künftige Beteiligungsprozesse in ähnlichen Fällen (unter Mitwirkung des Experten Monheim).

Top. 6 Netzergänzung durch Querspange zu Linie 6/15

Motive des Vorschlags: Die Hauptmotive der Initiative sind, das bisherige Ablehnungsargument der KVB und der Stadt, eine so kurze Niederflur-Stichstrecke Marktstraße-Verteilerkreis sei unsinnig. Durch die Verknüpfung zu nordwestlichen Ast der Linie 6/15 würde eine solche Linie (die an eine bestehende Niederflurbahn anschließt), plötzlich sehr viel mehr Netzwirkung erhalten.

Bessere Anbindung Parkstadt: Positiv erscheint aus Expertensicht die dadurch mögliche verbesserte ÖPNV-Anbindung der Parkstadt im westlichen Bereich mit einer eigenen Straßenbahnhaltestelle. Positiv erscheint die Zunahme der möglichen Netzverknüpfungen mit mehreren relevanten

Umsteigebeziehungen ins sonstige Straßen- und Stadtbahnnetz.

Führung über Bahndamm schwierig: Problematisch erscheint die vorgeschlagene Führung erst auf den Bahndamm und dann wieder runter vom Bahndamm. Die plangleiche Führung längs des Bahndamms, ggf. auch unter Nutzung von vorhandenen Gütergleisen, jedenfalls auch mit einigen Neubauabschnitten, erscheint möglich.

Trassendiskussion nicht zu früh verengen: Wie in diesem Bereich die Führung genau verlaufen könnte, bleibt offen. Je einfacher und kostengünstiger die Führung erfolgen kann, umso besser. Eine ebenerdige Querung der Vorgebirgsstraße erscheint durchaus machbar. Die Weiterführung nach Einfädelung in die Bonner Straße erlaubt an der Haltestelle Marktstraße eine Verknüpfung der dann dort endenden Stadtbahn mit der neu dort verlaufenden Niederflurbahn. Die Integration in das neu gestaltete Straßenstück Bonner Wall-Marktstraße erscheint lösbar, aber erfordert dafür ein neues Planverfahren.

Vorteile für die Weiterführung im 4. Bauabschnitt: Die Weiterführung nach Rondorf und Meschenich erscheint auch auf der geplanten Trasse mit der Niederflurvariante wegen des Verzichts auf Hochbahnsteige einfacher.

Eine umfassende Bewertung der Vorschläge war in der kurzen Zeit nicht möglich. Aber es wird empfohlen, diese Option in die Diskussion einzubringen. Der KVB wird empfohlen, eine erste grobe Bewertung der möglichen Netzeffekte und eine Abschätzung der Realisierungschancen und -zeiten vorzunehmen. Vermutet wird allerdings, dass die typischen Verfahrenslängen mit politischen Beschlüssen, Anträgen bei Zuschussgebern und Genehmigungsverfahren kaum abgekürzt werden können, so dass die Hoffnung, ein solches Projekt deutlich vor der Realisierung des 3. Bauabschnitt der bisherigen Planung zu realisieren, unklar ist.

Top. 7 Rückfalloption urbane Seilbahn Bonner Wall-Meschenich

Von einer Ingenieurs-Initiative wurde für den Fall einer weiteren gravierenden Verzögerung der Planung und Realisierung (beispielsweise durch den aktuellen Rechtsstreit, aber auch durch weitere Bauprobleme im Tunnelbereich) angeregt, auch über eine Seilbahnoption nachzudenken. Dies Thema wurde abschließend nur noch kurz mit Herrn Monheim besprochen. Urbane Seilbahnen haben bei dichter Kabinenhängung eine dem Bus und der Straßenbahn vergleichbare Leistungsfähigkeit. Sie können Hindernisse wie z.B. den Verteilerkreis und die Autobahn problemlos überschweben. Sie können in kürzester Zeit gebaut werden, weil die Infrastruktur nur aus wenigen Stützen und den Stationsbauten besteht. Seilbahnen können problemlos an andere Stellen transloziert werden (z.B. Buga-Seilbahnen Rostock und München oder der Expo-Seilbahn Hannover). Seilbahnen haben geringe Betriebskosten wegen geringen Energieverbrauchs als modernste Form der Elektromobilität und wegen des geringen Personalaufwandes als vollautomatische Systeme. Wie eine Seilbahn in die Straßenräume zwischen Bonner Wall, Verteilerkreis, Rondorf und Meschenich integriert werden können, müsste weiter geprüft werden. Der Bonner Wall wäre die stadtseitige Endstation mit Verknüpfung zur geplanten S-Bahn und zu Stadtbahn. Nachteil wäre ein größerer Haltestellenabstand, da man bei urbanen Seilbahnen eher

600 m als Haltestelleabstand ansetzt. Und Seilbahnhaltestellen sind größer und teurer wie Stadtbahnhaltestellen. Bei einer Seilbahnplanung könnte der vorhandene Baumbestand vermutlich weitgehend erhalten bleiben. Eine grundlegende Umgestaltung des Straßenraumes wäre nicht zwingend nötig, man könnte sich dann unter Nutzung der neuen Gestaltungsempfehlungen auch auf partielle Umgestaltungen der Randbereiche (einschl. zusätzlicher Baumreihen wie geplant) und einfache Umprofilierungen der Fahrbahnen beschränken.

Top. 8 Qualität des Beteiligungsprozesses

Ergänzend zu der bereits beim 1. Workshop vorgetragenen Kritik am bisherigen Beteiligungsverfahren äußern die Initiativen und Verbände nochmals ihre Kritik am Beteiligungsverfahren.

Offizielle Beteiligung stark verengt auf eine Lösung: Richtig sei zwar, dass es ein Beteiligungsverfahren gegeben habe, mit Informationsveranstaltungen, Trassenbegehungen, Ausgabe von Faltpblättern. Die Beteiligung sei aber ausschließlich längs der vom Stadtrat gemachten Vorgaben erfolgt. Eine ergebnisoffene, breite Beteiligung, in der sowohl die Maßstabebene flexibel zwischen Details und Grundsatzfragen offen gehalten wurde als auch grundsätzliche Querschnittsvarianten, also auch solche mit weitgehendem Erhalt des Baumbestandes, erörtert werden konnten, hat es nicht gegeben. Die Informationsveranstaltungen und Begehungen waren eng begrenzt auf die bereits festliegende Planungskonzeption.

Mehr strategische Beteiligung nötig: Die Vereine und Initiativen betonen, dass sie ihre Mitwirkungsmöglichkeiten von Anfang an stark eingeengt gesehen haben. Eine Beteiligung an den grundlegenden konzeptionellen Fragen habe es nicht gegeben. Außerdem seien aber auch viele konkrete Bedenken und Anregungen nicht konstruktiv behandelt worden. Insofern treffe die Behauptung der Stadt und KVB, es habe eine ausreichende Beteiligung gegeben, nicht zu.

Vorbild SUVV: In der Umweltpolitik wurde mittlerweile die strategische Umweltverträglichkeitsprüfung als Verfahren implementiert. Für die Zukunft wird empfohlen, auch bei Verkehrsthemen bereits in der Frühphase der Konzeptentwicklung vor entsprechenden Festlegungen der Eckdaten und Grundlinien der Konzeption Beteiligungsmöglichkeiten anzubieten und die Beteiligung nicht auf marginale Gestaltungsfragen mit geringen Modifikationsspielräumen zu beschränken.

Kritik an verspäteter Artikulierung berechtigt: Ein Teil der Initiativen und Verbände konzidiert andererseits, dass die intensive Befassung mit der Planung leider sehr spät erfolgt sei, als der Prozess sich schon stark verfestigt habe.

Fazit zum 2. Teil des Workshops

Die Option eines möglichst frühzeitigen Netzschlusses zur Linie 6/15 verdient eine ernsthafte Prüfung wegen der verbesserten Anbindung der Parkstadt, der Verbindung zum neuen S-Bahn-Südring und der Chance, auch ohne den Anschluss an die Nord-Süd-Stadtbahn einen Netzschluss zum Bestandsnetz (vor allem auch zum niederflurigen Netz) herzustellen.

Da sich in jedem Fall die durchgängig betriebsbereite Realisierung des 3. Und 4. Bauabschnitts noch sehr lange hinziehen wird, wäre eine erfahrungsgemäß schnell realisierbare Zwischenlösung in Form einer urbanen Seilbahn zwischen Bonner Wall und Meschenich eine interessante Option. Seilbahnen werden öfter als temporäre Lösungen installiert (z.B. Expo Hannover, Buga Rostock und München) und danach an andere Standorte transloziert.

Aus Sicht der Initiativen und Vereine fehlte dem bisherigen Beteiligungsverfahren die nötige Offenheit für grundlegende Lösungsunterschiede. Diskussionen über künftige Projekte sollten offener begonnen werden. Das wird die Kreativität der Prozesse fördern.