

# Kölner Stadt-Anzeiger

## KVB Das Kölner Stadtbahnnetz wächst weiter nach Süden

Von Andreas Damm, 07.07.16, 07:03 Uhr



2019 Realität: Eine Bahn auf der Bonner Straße  
Foto: Visualisierung: KVB

**Köln** – Der Umbau der Bonner Straße, der nach den Sommerferien mit ersten vorbereitenden Arbeiten beginnen soll, dürfte zu erheblichen Verkehrsproblemen für Anwohner und Pendler führen.

Um das Verlegen der Gleise für die Nord-Süd-Stadtbahn zu ermöglichen, wird die Verwaltung den Abschnitt zwischen dem Gürtel und der Schönhauser Straße möglicherweise zu einer Einbahnstraße machen.

„Wir untersuchen zur Zeit unterschiedliche Varianten“, sagte der Leiter des Amtes für Straßen und Verkehrstechnik, Klaus Harzendorf. Noch sei nicht entschieden, auf welche anderen Straßen die Verwaltung den Kraftverkehr umleiten werde. Klar ist, dass die Rheinuferstraße und die Brühler Straße zusätzlich belastet werden.

Vertreter der Stadtverwaltung und der Kölner Verkehrs-Betriebe warben am Mittwoch vor der Presse noch einmal für die Umgestaltung der Bonner Straße, die sie als dritte Baustufe der Nord-Süd-Stadtbahn betrachten. Die oberirdische Verbindung führt über 2,1 Kilometer von der Haltestelle Marktstraße bis zum südlichen Verteilerkreis.

Die nur 13 Minuten dauernde Fahrzeit von der Endhaltestelle bis zum Hauptbahnhof sei ein überzeugendes Argument für die neue Stadtbahnlinie, hieß es einhellig. Derzeit dauert es mit dem Bus und der Bahn im günstigsten Fall eine halbe Stunde.

## **Weniger Platz für Autos**

Die Bonner Straße stehe vor einem „tiefgreifenden Eingriff über die gesamte Länge“, kündigte Baudezernent Franz-Josef Höing an. Aus der vierspurigen Hauptverkehrsachse werde eine Straße mit Rasengleis und „Allee-Charakter“.

Zwischen dem Gürtel und der Schönhauser Straße gibt es dann allerdings nur noch zwei Fahrstreifen. Es entstehe „ein sehr beruhigter Stadtraum“, bei dem die Planer auch gestalterische Feinheiten bedacht hätten, so Höing; etwa, was die Oberleitung und die Geländer an den vier Haltestellen angehe. KVB-Chef Jürgen Fenske geriet geradezu ins Schwärmen: „Hier ist ein Maßanzug für die Bonner Straße entwickelt worden.“

Dem würden Kritiker des Vorhabens entschieden widersprechen. Einer von ihnen ist Damian Franzen, der Vorsitzende der Interessengemeinschaft Marienburg.

Die Hochbahnsteige würden die Wohnviertel durchschneiden, sagt er. Mit Klagen vor dem Oberverwaltungsgericht Münster versuchen Anwohner, den Bau der Bahnanlagen vor ihrer Haustür zu stoppen. Wegen der umfassenden Veränderung der Bonner Straße reiche das von der Stadt gewählte Genehmigungsverfahren in Form einer Planfeststellung bei der Bezirksregierung nicht aus, so Franzen.

Er hat Oberbürgermeisterin Henriette Reker um ein Innehalten gebeten. Das verschaffe die nötige Zeit, um über noch einmal andere Planungen zu prüfen, die ohne Hochbahnsteige auskommen. Der Leiter des Amtes für Brücken, Tunnel und Stadtbahnbau, Gerd Neweling, äußerte sich gelassen über den bevorstehenden Gerichtsstreit: „Wir stehen auf einer guten rechtlichen Basis.“

## **230 Bäume müssen weichen**

Entlang der Straße müssen 230 Bäume gefällt werden, Platanen, Linden, Birken und Ahorn. Damit wird die Stadt im kommenden Oktober beginnen. Später werden dann an der Trasse gut 200 Ahornbäume neu gepflanzt, sowie mehr als 150 weitere am Verteilerkreis. Die Zahl der Parkplätze beiderseits der Straße verringert sich von knapp 600 auf 300, kostenfreies Parken wird nicht mehr möglich sein.

Im Dezember 2019 soll die erste Bahn fahren. Die Kosten für die 3. Baustufe sind mit 84 Millionen Euro veranschlagt. Für die gesamte Nord-Süd-Stadtbahn muss der Steuerzahler 1,1 Milliarden Euro aufbringen. Bei der Landesregierung, die für Zuschüsse zuständig ist, wurde bereits die vierte Baustufe angemeldet. Die soll in Rondorf und Meschenich mit dem Schienennetz verbinden.

### Erste Kommentare:

#### **Torsten Ilg**

Schon jetzt ist abzusehen, dass gegen dieses Projekt und die Umsetzung der völlig veralteten Pläne Klagen erhoben werden. Auch der Großmarkt hat dies angekündigt. Die etablierten Parteien im Rat der Stadt Köln und in der Bezirksvertretung vergeuden unnötig Steuermittel und personelle Ressourcen, wenn sie entscheiden bereits jetzt mit der konkreten Planung der 4. Baustufe (auf Grundlage der ungeliebten Pläne für die 3. Baustufe), zu beginnen. Der einzig richtige Weg wäre ein Baustopp und die Änderung dieser Pläne. Hierfür haben die Parteien aber nicht den Mut. Lieber verrennt man sich in blindem Aktionismus. Es kommt nicht darauf an die Außenbezirke Rodenkirchens möglichst schnell, sondern möglichst richtig und im Einklang geäußerter Bürgerinteressen an den ÖPNV anzubinden. Vor 2024 wird keine einzige Bahn den Süden mit der Innenstadt verbinden. Auch eine "Niederflur-Bahn-Lösung" sollte deshalb ernsthaft geprüft werden, weil damit die Fällung der Bäume und die Verengung der Bonner Straße verhindert werden könnte. Das Parkhaus gehört wenn überhaupt nach Godorf und nicht an das Nadelöhr Bonner-Straße/Militärring. Aber die handelnden politischen Lager von CDU, SPD, GRÜNE und FDP bleiben stur - koste es was es wolle. Mit freundlichen Grüßen Torsten Ilg Mitglied der BV Rodenkirchen Freie Wähler Köln

### **Rüdiger Krause > Torsten Ilg**

Haben Sie Angst, dass Sie mit Ihrem SUV nicht mehr über die Bonner Straße kommen? Ihr Vorschlag kann wohl kaum ernst gemeint sein!

Kommen wir mal zu den Fakten: Eine Niederflurbahn, benötigt den gleichen Platz wie die Hochflurfahrzeuge. Kein einziger Baum im aktuellen Bestand würde dadurch profitieren. Aber alle Kunden müssten an der Marktstraße umsteigen. Das ist erstens unbequem und zweitens zeitraubend. Diese Forderung kann nur einen Hintergrund haben: Wenn es zu diesem Zwangsumstieg käme, würden deutlich weniger Menschen vom Auto zur Bahn umsteigen, sodass man nachher dann behaupten kann, dass man Recht damit hatte, dass die Bahn nicht benötigt würde.

Fakt ist auch, dass Köln dringend einen schnellen Ausbau des Schienennahverkehrs benötigt. Köln wächst weiter und es ist kein Platz für zusätzliche Autos auf den Straßen!

Über den Sinn und Unsinn eines Park+Ride Parkhauses kann man in der Tat streiten. Eigentlich wird dieses weder in Rodenkirchen noch in Godorf benötigt. Die Pendler sollen nach Möglichkeit nicht erst bis zur Stadtgrenze fahren, sondern bereits zu Hause mit dem ÖPNV starten.

Wieso kommen Sie eigentlich erst jetzt mit Ihrer Forderung? Ihre Kritik hätten Sie bereits im Planungsverfahren vor einigen Jahren einbringen können. Jetzt ist es zu spät! Menschen wie Sie sind der Grund, warum sich Infrastrukturprojekte immer massiv verzögern.

Freuen Sie sich doch lieber über die Aufwertung der Bonner Straße mit mehr grün (Rasengleis) und der schnellen Verbindung in die Innenstadt.

### **John Doe**

Ca. 300 Bäume weg! Ein Jammer! Und so, wie in D heutzutage gebaut wird, glaube ich kaum, dass die Eröffnung tatsächlich 2019 stattfinden wird - ganz zu schweigen von den tatsächlichen bis dahin entstandenen Gesamtkosten.

### **Rüdiger Krause > John Doe**

Ich gehe davon aus, dass der Zeitplan eingehalten werden kann. Immerhin handelt es sich nicht um einen komplizierten und mit vielen Unsicherheiten behafteten Tunnelbau, sondern eine oberirdische Strecke. An den Kosten wird sich vermutlich auch nicht so viel nach oben ändern.

### **Dieter Marezky**

Das Bild zeigt, dass es viel Platz für Autos gibt, Radfahrer bekommen einen breiten Schutzstreifen, doch das Bild trügt: Ein Teil der Bonner Straße wird einspurig werden, wohin sollen Feuerwehr und Polizei ausweichen, wenn es sich staut? Über die Bahntrasse auszuweichen, wird nicht möglich sein. Es gibt eine Reihe von Einwänden und alternative Vorschläge. Besonders wichtig ist der schnelle Weiterbau bis Meschenich, dann erst macht dieser Blinddarm bis zum Verteiler Sinn. Das Parkhaus dort am Ende der Bonner Straße gehört nach Meschenich, um die Pendler da abzufangen. Es ist noch Zeit, einen Paradigmenwechsel vorzunehmen!

### **gehfott > Dieter Marezky**

Einspurig ist die Bonner Strasse vom Chlodwigplatz ausgehend doch eh schon, ich konnte noch keine Probleme hinsichtlich Feuerwehr und Polizei festhalten. Endlich wird gebaut und das ist gut so. Ein Anwohner.

### **Rüdiger Krause > Dieter Marezky**

Das sind die typischen Argumente der Autofahrer. Armselig ist es, jetzt aber Einsatzfahrten von Feuerwehr und Rettungsdienste vorzuschieben, um eine Verminderung der Fahrstreifen zu verhindern.

Es gibt auch andere zweispurige Straßen auf denen es sich regelmäßig staut und der Rettungsdienst doch zügig vorankommt.

Vielleicht sollten sie die Autofahrer mal an die eigene Nase fassen. Wer ist für den Stau verantwortlich? Derjenige, der eine Straße plant bzw. baut oder derjenige, der im Stau steht und ihn somit verursacht? Es gibt kaum einen vernünftigen Grund mit dem Auto in die Innenstadt zu fahren. Der Grund ist immer Bequemlichkeit.

Sicherlich kann man darüber reden, ob man überhaupt P+R-Plätze bauen sollte oder ob es nicht vernünftiger wäre, direkt zu Fuß zur Stadtbahn zu laufen. Da könnte man in der Tat einen Paradigmenwechsel vornehmen. Gerade die P+R-Plätze am Stadtrand ziehen auswärtige Autofahrer wie die Schmeißfliegen an. Geschickter wäre es, wenn sie zu Hause in Bus und Bahn umstiegen.

Fakt ist: Es gibt nicht zu wenig Straßen, es gibt nur zu viele Autos. Und in Marienburg überproportional viele zu große Autos (SUV).

### **Michael Engel**

"Die Hochbahnsteige würden die Wohnviertel durchschneiden", das mag sein. Aber auch nicht mehr als die gegenwärtige 4-spurige Autostraße. Der Stadtbahnbau ist ein Schritt in die richtige Richtung.