

Planung der Nord-Süd-Stadtbahn Die Stadt hat kein Gesamtkonzept



Groß ist die Kreuzung heute im Bereich der Bonner-, Markt- und Schönhauser Straße. Foto: Wächter

Köln – Köln bildet im Vergleich mit anderen Millionenstädten das Schlusslicht beim öffentlichen Nahverkehr. Mit der Nord-Süd-Stadtbahn soll alles besser werden, sagt die Stadt. Wenn die Pläne verändert werden, ja, sagen Verkehrsexperten.

Die Planungslage

Eigentlich sollte es im Oktober weitergehen mit dem Bau der Nord-Süd-Stadtbahn. Mit dem Fällen der 300 Bäume entlang der Bonner Straße wollte die Stadt beginnen. Vorausgegangen war am 22. April die Genehmigung der dritten Baustufe laut Planfeststellungsbeschluss durch die Bezirksregierung Köln. Anwohner klagten vor dem Oberverwaltungsgericht in Münster dagegen und gewannen. Bis Ende des Jahres darf nun kein einziger der Bäume gefällt werden. Seit Monaten sind sie mit einem weißen Trauerflorband gekennzeichnet.

Die Ortspolitik

Hinter den Kulissen geht es dennoch weiter. Die Unterlagen des Beschlusses aus dem Verkehrsausschuss zur Freigabe der Finanzmittel, um den Bau der Parkpalette kurz vorm Verteilerkreis voranzutreiben, wurde den Bezirksvertretern kurz vor ihrer Novembersitzung vorgelegt. Zu kurz, wie Bezirksbürgermeister Mike Homan vor Beginn der Sitzung anmerkte. „Es ist eine Frechheit, uns eine solch umfangreiche Unterlage erst nach Freitagmittag zukommen zu lassen, wenn wir am Montag tagen.“ Die Ortspolitiker entschieden sich, diesen Tagesordnungspunkt auf die nächste Sitzung am 5. Dezember zu vertagen.

Die Parkpalette

Der Rat hat den Weg freigegeben. Die Stadt soll nun auf der Grundlage der Vorentwurfsplanungen die Ausschreibung zum Bau der Parkpalette starten. Kostenpunkt: 14,3 Millionen Euro. Das ist dem im Frühjahr gegründeten Initiativkreis Bayenthal-Marienburg zu viel. „Wir möchten dass jetzt auch mit der Planung der vierten Baustufe begonnen wird, da macht ein ‚Park and Ride‘-Parkplatz am Verteilerkreis keinen Sinn“, sagt der Sprecher der Initiative, Robert Rademacher. Damit sei keine Entlastung in Sicht. „Die aus Bonn kommende Autobahn und der Verteilerkreis werden auch nach dem Bau der Stadtbahntrasse überfüllt sein. Wer es erstmal bis dahin geschafft und den Dom fast in Sichtweite hat, wird kaum auf die Bahn umsteigen“, ist Rademacher überzeugt.

Die Initiative

Im Frühjahr dieses Jahres haben sich engagierte Anwohner zusammengeschlossen, um die Planung zu optimieren. Beteiligt sind auch Vertreter der 14 Bürgervereine aus dem Kölner Süden. Der Initiativkreis Bayenthal-Marienburg zählt 100 Mitglieder. Sie scheuen keine Mühen, sich für eine veränderte Planung einzusetzen und haben fünf international anerkannte Experten für die Planung von Hauptverkehrsstraßen, Stadt- und Straßenbahnen engagiert. Zusammen mit dem Ingenieur Stephan Besier aus Leipzig, Dr. Christoph Groneck aus Siegburg, Professor.

Dr. Carmen Hass-Klau aus Brighton, dem Ingenieur Willi Hüsler aus Zürich, Professor Dr. Hermann Knoflacher aus Wien, dem Ingenieur Jens Wittrock aus Bremen und Professor Dr. Christoph Zöpel aus Bochum, hat die Initiative in einem zweitägigen Workshop Vorschläge erarbeitet, die bislang kein Gehör bei der Stadt gefunden haben. „Es hat zwar unter anderem Trassenbegehungen gegeben, aber um eine Suche nach konkreten Alternativen ist es dabei nie gegangen“, sagt der Sprecher der Initiative Rademacher.

Die Bürgerbeteiligung

Viele mit dem Bau der dritten Baustufe der Nord-Süd-Stadtbahn in Verbindung stehende Einschnitte ins bisherige Stadtbild seien nicht ausreichend thematisiert worden, stellten die Verkehrsexperten fest. Nur so sei es zu erklären, dass sich erst jetzt ein so großer Widerstand innerhalb der Bevölkerung rege. Die Stadt und die Kölner Verkehrsbetriebe hätten auf die geäußerten Bedenken und Anregungen der Bürger nicht angemessen reagiert, hieß es daraufhin im Positionspapier des Initiativkreises. Wie Rademacher der Rundschau sagte, hat die Verwaltung nicht auf die Gesprächsbereitschaft der Initiative reagiert, bevor die Ergebnisse des Workshops vorlagen.

Die Gesamtplanung

Der dritte Bauabschnitt wird von der Stadt bislang unabhängig vom vierten Bauabschnitt betrachtet, der zwar spruch- aber noch nicht planungsreif ist. Die Verkehrsexperten bedauern, dass offenbar ein Gesamtkonzept für die Nord-Süd-Stadtbahn fehlt. „Hätte man von Anfang an klare Vorstellungen über die Führung der Trasse nach Rondorf und Meschenich gehabt, dann wäre möglicherweise ein anderer Standard mit weniger Tunnelanteilen und einer Niederfluroption gewählt worden“, schreiben die Experten weiter in ihrer Zusammenfassung.

Die Bäume

Bevor die Bäume, die heute die Bonner Straße und Teile des Tälchens sowie die Schönhauser Straße säumen, abgeholzt werden, sollte nach Ansicht der Experten überprüft werden, ob dieser Kahlschlag unbedingt nötig ist. Der per Gerichtsbeschluss erwirkte Stopp soll der Stadt Gelegenheit gegeben werden, Alternativen ernsthaft zu prüfen. So könnten etliche Bäume durch eine flexiblere Planung im Kreuzungsbereich Bonner-, Schönhauser- und Marktstraße, sowie mit Hilfe der Fahrspurweite auf der Bonner Straße erhalten werden. „Bei den restlichen könnte man prüfen, ob man sie mit technischen Mitteln umpflanzen kann“, sagt Rademacher. Dazu sei man im Gespräch mit dem Grünflächenamt.



Sollen der Kettensäge zum Opfer fallen. Etwa 300 Bäume müssen dem Ausbau der Nord-Süd-Stadtbahntrasse weichen. Foto: Wächter

Die Reaktion der Stadt

Weil eine Klage gegen den Planfeststellungsbeschluss vor dem Oberverwaltungsgericht läuft, gibt die Stadt aktuell keine dezidierte Stellungnahme zu den Vorschlägen der Initiative ab. Außerdem wundere man sich, dass die Einwände auf den Informationsveranstaltungen nicht „in dieser Breite“ vorgetragen worden seien. Auch seien aus Sicht von KVB und Stadt alle Belange der Betroffenen in hohem Maße im Verlauf des Verfahrens behandelt worden.

An den Plänen werde die Stadt von sich aus keine Änderungen vornehmen, die den Planfeststellungsbeschluss berühren. Die vierte Baustufe, die auch die Initiative fordert, sei tatsächlich in die Planung und in den ÖPNV-Bedarfsplan 2017 aufgenommen worden. Noch sei aber nicht seriös ab-

schätzbar, ob sich das Vorhaben, die Nord-Süd-Stadtbahn weiter Richtung Süden zu führen, rechnet und finanzieren lässt.

– Quelle: <http://www.rundschau-online.de/25194680> ©2016

Kommentare

[Andreas Wulf](#)

Die Reaktionen von Stadt und KVB sind mal wieder typisch. Die zahlreichen Vorschläge, Stellungnahmen und Einwendungen der Bürgerinnen und Bürger, Vereine, Initiativen und Interessengemeinschaften der letzten fünf Jahre können gerne nochmals zur Verfügung gestellt werde – auch mit den jeweiligen Adressaten. Dann wird deutlich, dass fast alle Belange der Betroffenen in hohem Maße ignoriert wurden.

Natürlich muss die Bahn so schnell wie möglich her. Aber auch die 4. Baustufe bis Meschenich, denn die 3. Baustufe gibt nur Sinn, wenn auch die Hauptnutzer der Strecke in Rondorf und Meschenich in die Bahn steigen können. Es wurden von den Bürgerinnen und Bürgern, bestätigt von Verkehrsplanern, Lösungsansätze aufgezeigt, die eine sinnvolle urbane Veedelsgestaltung und den Ausbau des ÖPNV, ohne Einschränkungen für den motorisierten Individualverkehr, ermöglichen – nur darüber sprechen wollen die Verantwortlichen nicht!

[Johannes](#)

Bitte, bitte baut die Bahn einfach. Ich würde jammernden, autofahrenden Senioren nicht so viel Aufmerksamkeit schenken. Der Vorschlag einem Umstieg auf eine Niederflurbahn einzuführen ist unvollständig. Wie schlecht so ein Umstieg funktioniert kann in Gelsenkirchen Horst beobachtet werden. Außerdem ist die Haltestelle Marktstraße bereits fertig.