

## Stellungnahme

### Die 3. Baustufe der Nord-Süd-Stadtbahn aus der Sicht eines Steuerzahlers

Mit dem unmittelbar bevorstehenden Planfeststellungsbeschluss zur 3. Baustufe der Nord-Süd-Stadtbahn nähert sich der Protest vieler Bürgerinnen und Bürger – organisiert in Bürgervereinen, Anwohner- und Bürgerinitiativen sowie Interessen- und Dorfgemeinschaften – seinem Ende. Fünf Jahre wurde immer wieder versucht, die verantwortlichen Politiker und die Verwaltung der Stadt Köln zu einer sinnvollen Lösung zu bewegen, doch die Vernunft hat in Köln keine Lobby.

Die Gesamtkosten der Nord-Süd-Stadtbahn waren einmal mit 550 Millionen Euro veranschlagt, darin enthalten sind Fördergelder des Bundes und des Landes mit ca. 90%. Inzwischen sind es mehr als 1,1 Milliarden Euro geworden. Doch die Stadtbahn wird – bei optimistischer Einschätzung – erst 2024/2025 die 1. Baustufe komplett befahren können.

Als im Jahre 2008 Forderungen laut wurden, die Trasse der Nord-Süd-Stadtbahn umzuplanen, und zwar von der Bonner Straße über den Bayenthalgürtel zum Rhein, wies der damalige Baudezernent Bernd Streitberger auf den drohenden Verlust sämtlicher Zuschüsse von Bund und Land hin. Die Fahrzeit hätte sich um drei Minuten verlängert und die Kosten-Nutzen-Relation der Nord-Süd-Bahn nach bundeseinheitlicher Berechnung wäre unter den Wert 1,0 gerutscht. In den verschiedenen Bürgerbeteiligungen 2012 und 2013 wurde mitgeteilt, dass der Wert aktuell bei 1,07 läge. Angesichts der seit 2008 immer weiter gestiegenen Baukosten liegt es nahe, zumindest die Kosten für eine aktuelle Nachberechnung zu sparen. Wie sollte die Stadt Köln auch die größtenteils schon ausgezahlten Fördergelder, fast in Milliardenhöhe, zurückzahlen?

Die Kosten der 3. Baustufe (2,1 km oberirdisch) belaufen sich auf rund 84,3 Millionen Euro. Der städtische Anteil beträgt 64,7 Millionen Euro und wurde lange vor dem noch ausstehenden Planfeststellungsbeschluss am 23.06.2015 vom Stadtrat bewilligt. Die Fördermittel sind beantragt.

Am Verteilerkreisel soll eine Parkpalette entstehen, deren Kosten sich auf 4 Millionen Euro belaufen, als sie noch dreistöckig geplant wurde. Enthalten sind laut Auskunft der Stadt Köln 90% Fördermittel. Jetzt soll ein sechsstöckiges Parkhochhaus entstehen. Eine Lösung mit kostengünstigen ebenerdigen Parkplätzen innerhalb des erweiterten Verteilerkreisels wurde gar nicht erst diskutiert. Um die Planfeststellung der 3. Baustufe nicht zu gefährden, wurde das Parkhochhaus aus der Planfeststellung herausgenommen und die Stadt erstellt sich jetzt einen eigenen Bebauungsplan. Ob die Kosten aus der Finanzierung der Nord-Süd-Stadtbahn herausgenommen wurden, dürfte angesichts der gewaltigen Gesamtkosten eher eine untergeordnete Frage darstellen.

Niemand ist bereit, an der bestehenden, teils widersprüchlichen Beschlusslage noch etwas zu verändern, denn es stehen Fördergelder (Bund und Land) auf dem Spiel.

Was die verantwortlichen Entscheidungsträger nicht bedenken: auch die Fördergelder bringen wir als Steuerzahler auf.

## **Warum sollten wir Steuerzahler uns aufregen?**

### Fakt 1 – Einsturz des Stadtarchivs

Mit Einsturz des Stadtarchivs am 09.03.2009 entstand nicht nur ein Schaden von etwa 1 Milliarde Euro, auch die Baustufe 1 konnte nicht – wie geplant – im Sommer 2011 in Betrieb gehen. Die Untersuchung der Einsturzursache wird nicht, wie lange versprochen, bis 2019 abgeschlossen sein, sondern bei optimistischer Einschätzung frühestens 2023, so dass mit der Inbetriebnahme der 1. Baustufe in den Jahren 2024/2025 gerechnet werden darf.

### Fakt 2 – Teilinbetriebnahmen

Um die vorhandenen Tunnelanlagen nutzen zu können, wurde der Betrieb der Linie 5 vom Hauptbahnhof bis zum Heumarkt (Maria im Kapitol) und der Linie 17 von Rodenkirchen zur Severinstraße aufgenommen. Solange die Baustufe 1 nicht komplett befahrbar ist, werden diese Bahnen hohe zusätzliche Kosten verursachen. Es wird dabei natürlich nicht verkannt, dass bereits die Unterhaltung der ungenutzten Tunnelanlagen sehr kostspielig wäre.

### Fakt 3 – Betrieb der Linie 17 am Bedarf vorbei

Die seit Ende 2015 verkehrende Linie 17 fährt nur von Rodenkirchen bis zur Severinstraße und zurück. Nur morgens zur Haupt-Berufsverkehrszeit (06:51 Uhr bis 07:57 Uhr) sind Fahrten bis Sürth vorgesehen. Der Bahnhof Godorf wird nicht angefahren, obwohl der dortige Parkplatz nur zu 33% genutzt wird. Die meisten Pendler müssten in Rodenkirchen ohnehin auf die nächste Linie 16 warten, so dass die Linie 17 erst gar nicht genutzt wird.

### Fakt 4 – fehlender Zubringerbetrieb an die Linie 17

Die komplette Nord-Süd-Stadtbahn wird voraussichtlich frühestens 2024/2025 in Betrieb gehen. Offensichtlich wird versäumt, die Buslinien südlich der A4 verstärkt an die Linien 16 und 17 anzubinden. Oder soll die unattraktive Anbindung an den Verteilerkreisel nicht aufgegeben werden?

### Fakt 5 – Hauptnutzer der Linie 132 werden benachteiligt

Die Hauptnutzer der an der Kapazitätsgrenze betriebenen Buslinie 132 sind Fahrgäste aus Meschenich und Rondorf, die derzeit bis in die Innenstadt fahren, ohne umzusteigen zu müssen. Künftig (2018/2019) müssen diese Fahrgäste am Verteilerkreisel vom Bus in die Linie 5 umsteigen, um bis zur Severinstraße fahren zu können. Wie es von dort aus bis zum Heumarkt weiter geht, wurde noch nicht mitgeteilt. In Richtung Innenstadt müssten sie aber wahrscheinlich ein zweites Mal umsteigen.

### Fakt 6 – Sinnlosigkeit der Linie 5 von 2018 bis 2024 und darüber hinaus

Solange die Baustufe 1 nicht durchgängig nutzbar ist, wird der Betrieb auf den Gleisen der 3. Baustufe für alle Nutzer der bisherigen Linie 132 Nachteile mit sich bringen, insbesondere der Umsteigezwang. Die Inbetriebnahme der 3. Baustufe, ohne zeitnahe Realisierung der 4. Baustufe über Rondorf-Hochkirchen, Neubaugebiet Rondorf-Nord bis Meschenich, wird den ÖPNV in diesem Bereich des Kölner Südens nicht nachhaltig verbessern.

### Fakt 7 – das falsche Verständnis von P+R

In Sürth und Rodenkirchen fehlen Parkflächen. Diese sollen bis 2019 am Verteilerkreisel Köln-Süd entstehen und Pendler aus den südlichen Kölner Einzugsgebieten dazu bewegen, ihren Pkw in einem neuen sechsstöckigen Parkhochhaus abzustellen, um dann mit der Bahn bis zum Chlodwigplatz oder zur Severinstraße zu fahren, ab 2024/2025 auch bis zur Innenstadt, dem eigentlichen Zielgebiet der Nord-Süd-Stadtbahn.

Das Überwinden der täglichen Verkehrsstaus auf der A555 (vor der A4), das Durchfahren des Autobahnkreuzes sowie des Verteilerkreises Köln-Süd und eine Auf- und Abfahrt über sechs Stockwerke machen das Parkhochhaus auf den ersten Blick wenig attraktiv, auf den zweiten dann völlig sinnlos, weil die Ausfahrt aus dem Parkhaus direkt in den Stau des Feierabendverkehrs erfolgt. P+R sollte eben nicht in der Stadt, sondern davor stattfinden!

#### Fakt 8 – die sinnvollste P+R-Lösung wird gemieden

Der objektiv sinnvollste Platz für eine P+R-Anlage ist am Bahnhof Godorf, da diesen alle Pendler über die A555 (der Bahnhof liegt etwa 150m von der Autobahnabfahrt entfernt) und die A553 (über die vierspurige L150) erreichen können. Die Parkplätze in Sürth und Rodenkirchen, die bisher von diesen Pendlern genutzt werden, stehen dann Parkern aus der unmittelbaren Umgebung zur Verfügung. Siehe hierzu auch den [Auszug](#) aus der Machbarkeitsstudie (Endbericht) des VIA Planungsbüros im Auftrag der Stadt Köln vom 13.10.2009.

P+R in Godorf könnte bereits seit Ende 2015 realisiert sein. Der Parkplatz in Godorf wird nur zu 33% genutzt, weil die Linie 16 hier nur alle 20 Minuten fährt. Jede zweite Bahn der Linie 16 wendet bereits eine Station vorher (in Sürth). Würde diese erst in Godorf wenden und auch die neue Linie 17 bis dorthin fahren, gäbe es einen sehr attraktiven 5-Minuten-Takt bis zum Chlodwigplatz und alle 10 Minuten eine Fahrt zur Severinstraße (Linie 17) oder zum Hauptbahnhof (Linie 16), ohne umsteigen zu müssen.

#### Fakt 9 – Ausbaupotenzial und Art der Parkflächen

Ein sehr großes Ausbaupotenzial besteht an der P+R-Anlage am Bahnhof Godorf. Zu den dort vorhandenen 72 Parkplätzen könnten weitere z.B. auf einer einstöckigen Parkpalette über den bis zu 12 Gleisen der HGK entstehen. Die dort vorhandene Fläche von ca. 60.000 qm könnte je nach Bedarfsentwicklung ausgebaut werden. Im Gegensatz zu einem sechsstöckigen Parkhochhaus mit Auf- und Abfahrtürmen wäre dort nur eine Ebene zu befahren. Unmittelbar um den Bahnhof Godorf herum könnten außerdem weitere Flächen geprüft werden, ggf. auch in Kooperation mit den dort ansässigen Industrieunternehmen.

Ausbaupotenzial besteht auch für den Parkplatz Heinrich-Lübke-Ufer. Darüber hinaus bestünde die Möglichkeit, einige Parkplätze am Südfriedhof in Zollstock anzulegen, um die Linie 12 (Ringe bis Merkenich) zu erreichen. Eine vorhandene Unterführung der Militärringstraße wäre nutzbar, so dass mit Verkehrsbehinderungen nicht zu rechnen ist.

Die wiederholten Forderungen werden seitens der Stadt Köln seit Jahren abgelehnt, weil dadurch der Bedarf für ein Parkhochhaus am Verteilerkreisel nicht mehr bestehen würde.

#### Fakt 10 – eigener Gleiskörper

Die Streckenführung auf einem eigenen Gleiskörper dient vor allem der Geschwindigkeit der Bahnen. Die Gefahr für Fußgänger und Fahrgäste ist durch die sehr schnell fahrenden Bahnen, aber auch durch das zusätzliche Überqueren der Gleise bei Mittelbahnsteigen deutlich erhöht.

Auf dem kurzen Teilstück zwischen den Haltestellen Marktstraße und Bonner Straße/Gürtel (ca. 900m, einschließlich der Haltestelle Cäsarstraße) wird der Gleiskörper insgesamt acht Mal durch Straßen (einschließlich U-Turns) unterbrochen, so dass hier ohnehin nicht von einem echten eigenen Gleiskörper gesprochen werden darf. Damit dieser aber auf den verbleibenden Flächen geschlossen werden kann, muss auf jeweils eine Straßen-Fahrspur je Richtung verzichtet werden.

### Fakt 11 – Hochflurbahn

Die Hochflurbahn hat eine durchgängige und damit barrierefreie Fußbodenebene. Der große Nachteil ist, dass zwangsläufig entsprechend hohe Bahnsteige benötigt werden oder an niedrigeren Bahnsteigen eine Treppe ausgeklappt werden muss, so dass wieder eine Barriere entsteht. Die hohen Bahnsteige, die als Außenbahnsteige noch Schutzzäune besitzen (siehe Marktstraße), wirken äußerst störend im Stadtbild.

Mit den Niederflurbahnen wurde ein Kompromiss gefunden, so dass an niedrigen Bahnsteigen barrierefrei ein- und ausgestiegen werden kann und nur über den Rädern der Bahn der Fußboden erhöht ist.

Köln hat sein U-Bahn-Netz auf diese zukunftsweisende Niederflurtechnik umgestellt. Nur die Linien 13, 16 (Rheinuferbahn) und 18 sind Hochflurbahnen. Auf U-Bahn-Strecken, auf denen Hoch- und Niederflurbahnen verkehren sind gleichzeitig hohe und niedrige Bahnsteige erforderlich. Niederflurbahnen können an hohen Bahnsteigen die Türen nicht öffnen, deshalb ist z.B. eine – während des Berufsverkehrs sinnvolle – Verlängerung der Linie 15 über den Ubierring hinaus bis nach Rodenkirchen/Godorf nicht möglich.

Die Linie 16 soll ebenfalls den Tunnel der Nord-Süd-Stadtbahn nutzen (1. und 2. Baustufe), so dass die neuen Linien 5 und 17 komplett als Hochflurbahnen mit hohen Bahnsteigen beschlossen wurden.

### Zur Anwohner-Initiative Colonia ELF

Das Hauptziel der Anwohner-Initiative Colonia ELF ist ein "langfristiges Konzept für den Verteilerkreisel". Sie will eine Hochbahn über den Verteiler (4. Baustufe) verhindern. Die Ertüchtigung des Kreisverkehrs soll vorsorglich geplant werden, damit im Bedarfsfall keine zusätzlichen Kosten entstehen. Sie fordert ein sinnvolles P+R-System für den Kölner Süden und ist daher gegen das Parkhochhaus am Verteilerkreisel. In den Planungen zur 3. Baustufe und zur dreistöckigen Parkpalette hat sie Vorschläge erarbeitet, z.B.:

- wie die Stadtbahn den Kreisel ebenerdig und ohne Behinderung der Straßenverkehrs queren kann,
- der Busbahnsteig und die zusätzliche Busspur in der Bonner Straße vermeidbar wären und
- bis zu 600 ebenerdige Parkplätze innerhalb des Verteilerkreisels ein Parkhochhaus überflüssig machen würden.

Trotz mehrfacher Anläufe ist es nicht gelungen, dass der Stadtrat und die Verwaltung die künftige Gestaltung des Verteilerkreisels und die 4. Baustufe in die Planungen einbezieht. In den Bürgerbeteiligungen wurde diese Thematik sogar ausdrücklich untersagt.

### Fazit

Die 3. Baustufe bringt vor 2024/2025 nur Nachteile. In den südlichen Stadtteilen ohne Bahnanschluss wird der ÖPNV ohne die 4. Baustufe nicht verbessert. P+R-Plätze sollten vor der Stadt liegen.

Daher sind das P+R-Angebot und die Bahnverbindungen in Godorf zu verbessern (Linien 16 und 17). Die 3. und 4. Baustufe sind zeitgleich zu realisieren und bis dahin sind die Buslinien – auch als Zubringer zu den Haltestellen Godorf, Rodenkirchen und (2024) Marktstraße – zu optimieren!