



Colonia



Nord-Süd Stadtbahn Köln: Tatort Bonner Straße

Kahlschlag der Bäume an der Bonner Straße. Die letzten natürlichen Beschützer vor zunehmenden tropischen Nächten und Straßenlärm sind abgesägt. Der Erhalt der massiven Filter gegen Feinstaub und Stickstoffdioxid in Köln wäre ein Zeichen gewesen: Ein wichtiger Schritt für saubere Luft und die Verhinderung von Fahrverboten. Viele tun die allein in Köln jährlich rund 1.000 Toten, infolge der schlechten Luft, ohnehin als einen statistischen Wert ab: "Viele der Opfer wären wenige Monate oder Jahre später sowieso gestorben!". Freddy Schenk würde fragen: "Dürfen demnächst alle Kölner älter als 80 Jahre ermordet werden, ohne dass eine Strafverfolgung zu befürchten ist? In was für einer Welt leben wir?"



Mit der Fällung von über 300 Bäumen unmittelbar vor der Weltklimakonferenz in Bonn setzte Köln ein falsches Zeichen.

Vorschläge der Bürgervereine und Initiativen jahrelang ignoriert!

Seit Jahren mahnen Bürgervereine und Initiativen: Die Umbauplanung der Bonner Straße ist zu korrigieren und vor allem der [Verteilerkreis Köln-Süd](#) ist in die Planungen einzubeziehen. Die Argumente sind bis heute unschlagbar. Im Planfeststellungsverfahren gab es Einwendungen. Sehr viele Einwendungen. Fast alle wurden ignoriert. Das ist rechtens! Entlang der Bonner Straße wohnen sehr viele Mieter. Mieter sind nicht zur Klage berechtigt, wenn es um ihren Lebensraum geht. Nur Eigentümer. Und nur die, die sich zuvor erfolglos eingebracht haben. Alles rechtens! Es gab auch Bürgerbeteiligungen: Veranstaltungen, auf denen die Projekte vorgestellt wurden. Es gab viele Gegenvorstellungen der Bürger. Die wurden fast alle ignoriert. Auch das ist rechtens!

Die Verantwortlichen aus Politik und Verwaltung unterstützen den Bahnausbau, der in seinen Grundzügen bereits aus dem Jahr 1992 stammt. Den Schaden infolge des Einsturzes des Historischen Archivs blenden sie völlig aus. Der Stadtrat beschließt Millionen, ja sogar mehr als 1,3 Mrd. EUR, für Investitionen, ohne dass sich der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) spürbar verbessert. Für viele Jahre sind die öffentlichen Gelder blockiert, bevor sich überhaupt etwas verändert. Vor allem der Einsturz des Historischen Archivs der Stadt Köln verzögert den Bau des dringend er-

forderlichen Gleiswechselwerks 30m unter dem Waidmarkt. Schadensbegrenzungen, eigentlich selbstverständlich, oder Alternativplanungen werden nicht nur ignoriert, sondern bekämpft: Öffentlich. In Zeitungsartikeln. In den sozialen Netzwerken. Die fast identischen Texte erinnern an Phrasen, als hätte sie jemand zentral vorgegeben. Positionspapier oder „Waschzettel“?

Die alternativen Planungen stammen von Anwohnern entlang der Bonner Straße, beraten durch neun renommierte Verkehrsplaner, einschließlich zweier Planer, die im Auftrag der Stadt an den offiziellen Planunterlagen mitwirkten. Einen Auftrag, den Erhalt der Bäume in den offiziellen Plänen zu berücksichtigen, hat es nie gegeben. Erst später und als Antwort auf den Protest der Anwohner ließ die Stadt Baumverpflanzungen prüfen. Ein Schuldeingeständnis?

Die offizielle Planung stammt von Mitarbeitern der Stadtverwaltung und von beauftragten Planungsbüros, beschlossen von Politikern, genehmigt von Mitarbeitern der Bezirksregierung Köln. Die Baumfällungen unterstützten Richter des Oberverwaltungsgerichts Münster. Allen gemeinsam ist, dass sie nicht an der Bonner Straße wohnen – aber wissen, was für die Anwohner belastend ist und was nicht.

20 Jahre Stillstand beim Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs!



Auf der Eifelstraße und dem Höninger Weg könnte die Bahn nach Meschenich die Gleise der Linie 12 nutzen.

Ginge es nach den protestierenden Bürgern, würde bereits seit 5 Jahren eine Bahn von Meschenich über die Bonner Straße bis zum Bonner Wall, am Südstadion vorbei und über die Ringe bis in die Innenstadt fahren, zu den Regional- und S-Bahnen am Hansaring. Es wäre eine Niederflurbahn, wie die Linien 1, 7, 9, 12 oder 15. Genauer genommen wäre es die [Verstärkerbahn der Linie 15](#), die schon heute wochentags im zusätzlichen 10-Minuten-Takt von Longerich-Friedhof zum Ubierring fährt. Sie könnte die Gleise der Eifelstraße und des Höninger Weges bis zum Südstadion nutzen.

Die Stadt will aber unbedingt eine Hochflurbahn, die frühestens 2024 – wahrscheinlich später – als Linie 5 zum Dom, südlich des Bahnhofsvorplatzes, fährt und nicht zu den S-Bahn-Linien am Breslauer Platz. Sie benötigt viel längere Bahnsteige, die 90 cm hoch sind und nicht 30 cm wie bei einer Niederflurbahn. Der Vorschlag der Bürger wäre immer noch realisierbar. Dann würde die Tunnel-Linie 5 ab 2024, wie die Linie 16, zum Rheinufer fahren

und für einen 5-Minuten-Takt bis Godorf und Wesseling sorgen, so dass die Pkw-Pendler „[vor den Staus](#)“ auf der Autobahn 555 in die Bahn umsteigen könnten.

Die meisten Bäume hätten stehen bleiben können, es war aber nicht gewollt!

Die im letzten Jahr erarbeiteten Alternativplanungen haben eines bewiesen: Die meisten der Bäume an der Bonner Straße hätten stehen bleiben können. Ein Abwägungsmangel, weil die Stadt den Schutz der Bäume gar nicht erst geprüft hat? Einen weiteren Mangel belegt ein Gutachten, wonach ein grober Bewertungsfehler hinsichtlich der Leistungsfähigkeit der künftigen Kreuzung Bonner, Markt und Schönhauser Straße vorliegt. Die Stadtverwaltung wusste das alles, hat aber die zur Genehmigung vorgelegten Unterlagen nie korrigiert.

Einen Eilantrag von zwei Bürgern zum Schutz der Bäume lehnte das Oberverwaltungsgericht Münster ab. Die Planung sei auch nicht besser als die der Stadt – allerdings auch nicht schlechter. Aber es gäbe keinen erheblichen Grund, die Planung der Stadt zu stoppen. Der Hauptablehnungsgrund: Fristversäumnisse. Das sieht konstruiert aus. Ist es auch, wie sich später herausstellte. Eine differenzierte inhaltliche Auseinandersetzung mit den Klagegründen sowie das abschließende Urteil der Klage stehen noch aus. Die verantwortlichen Politiker halten sich an die Ablehnung des Eilantrages und bestätigen gleichlautend, dass die Planung der Bürgerinnen und Bürger eben auch belastend sei. Auch belastend! Belastend für wen?

Was ist die Hauptkritik der Anwohner?

Alle wollen den Bahnausbau mit Gleisen auf einer eigenen Rasentrasse. An den Bürgersteigen sollen neue Bäume gepflanzt werden. Kleine Bäume, denn bei einem Kronendurchmesser von sechs Metern wären sie bereits an den Hauswänden. Die Bürgerinnen und Bürger wollten aber zusätzlich den Baumbestand mit Kronen von bis zu zwanzig Metern in der Straßenmitte erhalten.

Die weiteren Unterschiede liegen vor allem in den Fahrbahnbreiten der Straße. Nach der städtischen Planung sind, statt der vorhandenen Bäume, breitere Fahrbahnen vorgesehen und für das Abbiegen eine fünfte Spur. Das lockt verstärkt den Verkehr an und verleitet zum schnellen Fahren. Das erfordert größere Abstände auf der Straße. Bisher staut sich der Verkehr morgens und abends aus allen Richtungen am Verteilerkreis Köln-Süd. Deshalb wollten die Bürgerinnen und Bürger den Verteilerkreis unbedingt in die Planung mit einbeziehen. Erfolglos. Künftig werden sich die Autoschlangen zusätzlich am Gürtel stauen, denn dort wird die Straße von vier auf zwei Spuren verringert. Die Autofahrer werden dann versuchen durch die Wohnviertel voranzukommen.

Die bürgerlichen Alternativen sehen schmalere Fahrbahnen vor. Da führe man dann wirklich nicht schneller als 50 km/h und es gäbe kürzere Abstände zwischen den Autos. Die Straße könnte dann mehr Autos aufnehmen und wäre somit leistungsfähiger. Es gäbe allerdings keinen Anreiz mehr, die Bonner Straße als Abkürzung zu nehmen, man käme ja nicht schneller voran: Weniger Stau.

Die Stadt will die Radfahrer hinter parkenden Autos und neu zu pflanzenden Bäumen verstecken und rechts abbiegende Autos werden für Radfahrer lebensgefährlich. Die Initiativen fordern Radwege, auf denen die Radfahrer für die Autofahrer stets sichtbar sind.

Für breitere Auto-Fahrbahnen müssen bei der städtischen Planung die Bahngleise ständig um die Mittelbahnsteige verschwenkt werden. Das werden vor allem die stehenden Fahrgäste und die, die wegen der Haltestelle gerade aufstehen oder sich setzen, deutlich merken. Die Alternativplanungen gehen fast alle von einer geraden Gleisführung aus. Da stehen nicht nur die Fahrgäste sicherer, sondern die Bahnen sind auch leiser und schneller als auf den kurvigen Strecken.

Die Frage, wen belastet welche Planung mehr, ist also beantwortet: Die städtische Planung belastet Anwohner, Bahn-Fahrgäste und Radfahrer. Die Alternativplanungen belasten vor allem die Verantwortlichen in Politik und Verwaltung.

Das ist aber noch kein ausreichendes Motiv für eine Komplettrodung der Bäume und ein massives Kritisieren der Bürgervereine und Initiativen.

Echte Bürgerbeteiligung oder Informationsveranstaltungen und Klüngel der Stadt?

Bürgerbeteiligung schreibt die Kölner Oberbürgermeisterin Henriette Reker ganz groß. Rechtzeitig vor dem Ende der Vegetationsphase, d.h. keine Baumfällungen vom 01.03. bis 30.09., unterschrieben im letzten Jahr in nur zwei Monaten über 3.000 Bürger eine [Anregung](#) für das Hinausschieben

der Baumfällungen. Dieses Schreiben vom 29.08.2016 legt die Stadtverwaltung aber erst dann dem zuständigen Ausschuss zur Beratung vor, wenn alle Bäume gefällt sind und begründet das mit der noch laufenden Klage.



Ein schrecklicher – für das durch Klüngeln bekannte Köln aber nicht abwegiger – Verdacht lässt sich nicht mehr unterdrücken. Hat die Stadt Köln, und zwar alle verantwortlichen Parteien im Stadtrat und die Stadtverwaltung, Fördergelder für den Bau der Nord-Süd Stadtbahn erschlichen? Die enormen Kosten sind beispiellos. Wurde bei der Wirtschaftlichkeit des Projekts, berechnet in einem Nutzen-Kosten-Indikator (muss mindestens bei 1 oder höher liegen), über Jahre manipuliert?

Mögliche Indizien gäbe es genug:

- Die angegebene geringe Höhe der ursprünglich geplanten Baukosten für alle drei Baustufen (550 Mio. EUR gegenüber den aktuellen Kosten von zz. ca. 1,292 Mrd. EUR).
- Jede der drei Baustufen hatte eine eigene Planfeststellung. Die Beschlüsse nacheinander fassen zu lassen, obwohl es nur „eine“ Gesamtfinanzierung für alle drei Baustufen gibt, lässt es fraglich erscheinen, ob bei den Folgebeschlüssen der Stadtrat tatsächlich noch frei entscheiden konnte. Der Verdacht, ab der 2. Baustufe könnte unter der Drohung, erhaltene Fördergelder zurückzahlen zu müssen, abgestimmt worden sein, ist nicht auszuschließen.
- Keine Bereitschaft in den letzten sieben Jahren, sinnvolle Änderungen in die Planung aufzunehmen, weil dadurch ggf. der Nutzen-Kosten-Indikator neu zu berechnen wäre.
- Die Begrenzung des „90%-Zuschusses“ (60% Bund, 30% Land NRW) auf rund 795 Mio. EUR (das sind – entgegen aktueller Presseberichte – nicht einmal 62% der Gesamtkosten).
- Kein Hinweis der Stadt Köln, dass diese statt 10% von 550 Mio. EUR (55 Mio. EUR) bereits 497 Mio. EUR selbst zu tragen hat, zuzüglich bis zu 617 Mio. EUR Zinsen für den erhöhten Kapitalbedarf (nicht eingerechnet der Schaden für das Historische Archiv in Höhe von 1,2 Mrd. EUR und die Untersuchungskosten in Höhe von 125 Mio. EUR).
- Die Verlängerung der Bauphase auf der Bonner Straße (2,1 km) von 2 auf mehr als 5 Jahre, um wahrscheinlich einen verlustreichen Teilbetrieb der Stadtbahn auf der Bonner Straße hinauszuzögern. Die Nutzung der Bahn sei frühestens Ende 2022 möglich. Für die Tunneldurchfahrt bis zum Hauptbahnhof fehlt noch bis mindestens 2024 das Gleiswechselwerk unter dem Waidmarkt. Aber die letzten Fördergelder vom Bund müssen bis Ende 2019 abgerufen werden.
- Die unnötige Eile, selbst mit Baumfällungen an einem Sonntag, lässt fast nur noch einen Schluss zu: Es soll etwas vertuscht werden!

Die Zahlen zum Nutzen-Kosten-Indikator (Quellen: Ratsinformationssystem der Stadt Köln) zeigen deutlich, dass es zumindest einen erheblichen Klärungsbedarf gibt.

Alle wollen den Stadtbahnanschluss, möglichst zeitnah auch bis Meschenich und „durch Meschenich hindurch“, aber nicht um jeden Preis. Als Steuerzahler darf es niemandem egal sein, ob bereits ausgezahlte Zuschüsse in Höhe von 749 Mio. EUR für den ÖPNV tatsächlich zu einer Verbesserung für die Fahrgäste geführt haben. Weitere 46 Mio. EUR sind seit Jahren für die 3. Baustufe blockiert.

Sollten diese dringend für die Verbesserung des ÖPNV benötigten Mittel auch noch erschlichen worden sein, dann müssen die Verantwortlichen zur Rechenschaft gezogen werden. Die mit freiem Mandat gewählten Ratsmitglieder müssten zurücktreten, falls sie sich zu den Beschlüssen, z.B. durch Drohung vor einem Verlust von Fördergeldern, erpressen lassen haben sollten.

Die Initiativen haben immer ihre Gesprächsbereitschaft erklärt und nachweislich alle Beteiligten, einschließlich der Presse, über die [Kostenexplosion](#) informiert. An sinnvollen Vorschlägen für [Alternativen](#), auch seitens der Bezirksvertreter, hat es nicht gefehlt.

Die Informationsveranstaltungen der Stadt zur 3. Baustufe der Nord-Süd Stadtbahn werden gerne als beispielhafte Bürgerbeteiligung bezeichnet. Der eng gesteckte Rahmen für das Projekt war aber nie verhandelbar. Auch hier wurde häufig mit dem Verlust von Fördergeldern gedroht. Den Bürgern wurde nicht erlaubt, auf die Anzahl und Breite der Fahrspuren, das Bahnsystem (Nieder- oder Hochflurbahn) oder den optimalen Ort für die Pendler, um vom Pkw auf die Bahn zu wechseln, einzugehen. Fakt ist, dass es bisher wohl keine vergleichbar intensive und von Bürgern selbst finanzierte Beteiligung in Köln gab, die von den Verantwortlichen der Kölner Politik und Verwaltung so zielstrebig ignoriert und massiv behindert wurde.

Propaganda mit Hochglanzbroschüren und Visualisierungen

Mit Broschüren, Vorträgen und Internetauftritten, finanziert mit Steuergeldern, preisen die Stadt und die Kölner Verkehrsbetriebe die Nord-Süd Stadtbahn und die 3. Baustufe als Leuchtturmprojekt an. Besonders hell leuchten allerdings die mehr als 1,3 Mrd. EUR Baukosten für ganze 6 km Bahngleis, zuzüglich die bis zu 617 Mio. EUR Zinsen, Schäden und Untersuchungskosten von weiteren mehr als 1,3 Mrd. EUR und eine Bauzeit von 20 Jahren. Die Visualisierungen, heute noch immer gern in Presseberichten verwendet, zeichnen eine falsche Perspektive – nicht von der Seite sondern von oben. Die meisten Visualisierungen sind darüber hinaus fehlerhaft, weil sie mit den aktuellen Plänen nicht mehr übereinstimmen.

Versprochen wird den Anwohnern, die Bonner Straße werde zu einer Baumallee umgebaut. Anhand folgender Bilder stellt sich vor allem eine Frage: War sie das nicht schon?



Über 70 Bäume im Heidekaul-Wäldchen abgeholzt für eine Buswendeschleife mit Busspur zum Verteiler. Beides wird wohl nie in Betrieb gehen, weil der Bus durchfährt (mindestens bis 2024) und mit Baubeginn der Verlängerungsstrecke nach Meschenich (2022) über die geplante Bushaltestelle Gleise verlegt werden.



Noch am 01.07.2017 hatte die Kölner Verkehrsdezernentin eine Prüfung zugesagt, um hier auf die Baumfällungen verzichten zu können.



Denkmalgeschützte Bäume auf dem Alten Bayenthaler Friedhof mussten weichen.



Ein Fuß- und Radweg soll an der Straße und nicht um die Bäume herum angelegt werden. Die Friedhofsmauer wird noch abgebrochen.



Alternativpläne mit den Bäumen zwischen zwei Rasengleisen wurden nicht ernsthaft geprüft. Die Haltestelle Leyboldstraße wird entfallen.



An der 2,1 km langen Strecke werden drei von sechs Bushaltestellen für die Bahn entfallen und nur an der Ahrweilerstraße eine neue eingerichtet. Die Wege für die Fahrgäste verlängern sich zum Teil erheblich.



Für eine künftige Baumallee wurden die Bäume gefällt.



Die Bushaltestelle Gaedestraße hat ihren Charme verloren. Sie wird ebenfalls für die Bahnstrecke entfallen.



Das Hotel Marienburg (Bonotel) ist jetzt eine Flüchtlingsunterkunft. Die Wohnqualität an der Bonner Straße wurde „abgesägt“.



Baumstümpfe sind der Rest der ehemals mächtigen Bäume an der Gürtelkreuzung.



Auch ohne Bäume: An der Annastraße gibt es eine Engstelle.



Nur am 19.10.2017 konnte die Fällung des ersten Baumes verhindert werden (Mitte linkes Bild). Die Haltestelle Mannsfeld, zwischen den Haltestellen Marktstraße und Cäsarstraße, entfällt ebenfalls.



Das denkmalgeschützte Tälchen mit seinen Bäumen muss einer Monsterkreuzung mit 21 Fahrspuren weichen, obwohl es Alternativen gibt.

Zukunft des Bürgerengagements

Ein verbindlicher Gesamtverkehrs- und Mobilitätsplan für Köln ist unverzichtbar, um die begrenzte Planung von untereinander nicht abgestimmten Bauprojekten zu beenden. Immer mehr Bürgerinnen und Bürgern sind die Ausreden der Stadtverwaltung leid. Eine moderne Stadtentwicklung ist ohne frühzeitige und offene Bürgerbeteiligung, von Fachleuten unterstützt, nicht realisierbar. Der ÖPNV ist nachhaltig zu verbessern. Statt protziger Haltestellen ist ein offener Dialog über Lösungen für alternative Streckenführungen und eine Taktverdichtung erforderlich.

Die Stadt darf Bürgerengagement nicht länger mit bloßen Informationsveranstaltungen und völlig unverbindlichen Bürgervorschlägen und -einwendungen abfinden. An diesem Anspruch müssen sich die künftigen Leitsätze für die Bürgerbeteiligung in Köln messen lassen. Die immer selben Erfahrungen der Bürgervereine und Initiativen in Köln haben den Wunsch nach einer bezirksübergreifenden Allianz gefördert.

Eine Reduzierung von Baum- und Grünflächen führt nicht zu sauberer Luft oder zur Verhinderung von Dieselfahrverboten. Die Stadt plant, nur 182 der weit über 300 gefälltten Bäume durch Jungbäume direkt an der Bonner Straße zu ersetzen und 40 in Nebenstraßen. Weitere 162 Ersatzbäumchen will sie außerhalb der Wohngebiete pflanzen, z.B. im Grüngürtel. Doch der Ersatz für gefällte Bäume muss zurück ins Stadtgebiet – gerne mit Baumpaten. Fehlt der Platz, dann müssen für Dach- und Fassadenbegrünungen Auflagen für Neubauprojekte her sowie steuerliche Anreize für Bestandsbauten. Überhaupt sollen künftige Bauplanungen, bei erforderlicher Fällung von Bäumen, den ökologischen Wert der gefälltten Bäume in den Gesamtkosten beinhalten. Ein Baumkataster für Köln ist sinnvoll. Der Schutz der Bäume ist aber zwingend durch wirksame Maßnahmen und die nachprüf-bare Einhaltung der Baumschutzsatzung zu gewährleisten.

Aktueller Stand der Ermittlungen

Die Informationen zum Nutzen-Kosten-Indikator der Nord-Süd Stadtbahn wurden bei den handelnden Verantwortlichen und den Kontrollorganen und -gremien am 23.10.2017 angefragt und auf Vorschlag des Bundes der Steuerzahler NRW zusätzlich auf FragdenStaat.de öffentlich gemacht. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur hat bereits reagiert, auch wenn die Beantwortung angesichts der umfangreichen Problematik etwas länger dauern könnte.