

Kölner Stadt-Anzeiger

Rodenkirchen

[Linie 17](#)

Mehr Bahnen, aber nicht mehr Stau

Erstellt 25.11.2013



Zwischen 7 und 8 sollen die Züge der Linie 17 statt in Rodenkirchen erst in Sürth wenden.

Wann die Linie 17 ihren Betrieb aufnehmen kann, hängt davon ab, wie schnell eine Wendemöglichkeit in Rodenkirchen geschaffen werden kann. Statt einer neuen Wendeanlage, soll nun die bestehende Anlage ausgebaut werden. Von Philipp Haaser

Rodenkirchen/Sürth. Der morgendliche Stau am Bahnübergang Friedrich-Ebert-Straße plagt die Rodenkirchener bereits seit Jahren, und die Zukunft verheißt wenig Aussicht auf Besserung: Wenn auf den Gleisen bald deutlich mehr Bahnen fahren als bisher, müssen Autofahrer und Fußgänger häufiger vor den geschlossenen Schranken warten. Die Sorge, dass das zu mehr Staus führt, hat auch die Verwaltung beschäftigt. Die Planer haben nach Auskunft des Amtes für Straßen und Verkehrstechnik eine Lösung gefunden, mit der die Schranken so kurz wie möglich geschlossen bleiben sollen.

[Interview](#)

Angst vor dem Start der Linie 17

Erstellt 25.11.2013



Stau am Verteilerkreis am südlichen Ende der Bonner Straße: Die Bürgervereine fordern den Ausbau. Foto: Haaser

Der Leiter des Amtes für Straßen und Verkehrstechnik nimmt im Interview Stellung zur Kritik der Bürgervereine bezüglich des Starts der Linie 17.

Rodenkirchen/Sürth.

Herr Harzendorf, Die Bürgervereine im Kölner Süden warnen vor einem Verkehrskollaps, wenn die Bonner Straße umgebaut wird und die Bahnen der Linie 17 regelmäßig die Rheinuferstraße queren. Zurecht?

Klaus Harzendorf: Angesichts der dynamischen Stadtentwicklung in Köln kann ich die Befürchtungen der Bürgervereine durchaus nachvollziehen. Der jetzt in der Vorbereitung befindliche dritte Bauabschnitt der Nord-Süd-Stadtbahn – oberirdisch auf der Bonner Straße – wird einen wichtigen Beitrag zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse im linksrheinischen Süden leisten, da zukünftig wesentlich mehr Menschen Bus und Bahn nutzen.

Die Bürgervereine beklagen, es fehle ein Gesamtkonzept für den Verkehr, Probleme würden isoliert betrachtet.

Harzendorf: Die Stadt hat ein Gesamtverkehrskonzept und mehrere Einzelzielpläne. Im Zuge der Planung der dritten Baustufe der Nord-Süd-Stadtbahn ist darüber hinaus die dortige verkehrliche Situation sehr eingehend beleuchtet worden.

Was ist denn Ihr Plan?

Harzendorf: Das Ziel ist, mit dem Bau der Stadtbahntrasse auf der Bonner Straße deutlich mehr Menschen dazu zu bewegen, die Bahn zu nutzen. Die Bedingungen für den Kraftfahrzeug-, Rad- und Fußgängerverkehr sollen dabei nicht verschlechtert werden. Das Verkehrsgutachten zur dritten Baustufe zeigt, dass dieses Ziel erreicht werden kann.

Jemand, der morgens im Stau steht, sieht die Bahn auf der Bonner Straße oder die Querung der Rheinuferstraße wohl kaum als Entlastung.

Bürgervereine warnen

Mit einem Appell, die Verkehrsprobleme im Kölner Süden zu lösen, haben sich vor kurzem sechs Bürgervereine aus dem Kölner Süden an den Oberbürgermeister und den Baudezernenten gewandt. Sie beklagen das Fehlen eines Gesamtkonzeptes für ihren Bezirk.

Die Vereine wenden sich zum Teil seit Jahren gegen die zunehmende Belastung durch den Autoverkehr. Um Staus auf den Hauptstraßen zu umfahren, wichen die Pkw in ihre Wohnviertel aus. (pjh)

Harzendorf: Die Untersuchungen zeigen, dass die ebenerdige Querung der Nord-Süd-Stadtbahn über das Gustav-Heinemann-Ufer an der Südbrücke spürbar negative Einflüsse auf den Kfz-Verkehr haben wird. Auf der anderen Seite wird die Stadtbahn zukünftig wesentlich mehr Menschen befördern und so die Straßen entlasten. Der Rat der Stadt Köln hat angesichts der angespannten verkehrlichen Situation beschlossen, bereits heute Vorsorge für eine mögliche Absenkung der Rheinuferstraße unter die Stadtbahn zu leisten. Dieses Vorsorgebauwerk befindet sich zurzeit im Bau. Falls sich die Situation also so negativ entwickeln sollte, wie es die Bürgervereine befürchten, wird sicher weiter über die Untertunnelung der Stadtbahnquerung diskutiert werden.

Das Gespräch führte Philipp Haaser



Foto: Haaser

Zur Person Klaus Harzendorf

Klaus Harzendorf ist seit 2001 Leiter des Amtes für Straßen und Verkehrstechnik. Zuvor war er stellvertretender Amtsleiter. Am Umbau der Bonner Straße für die dritte Baustufe der Nord-Südbahn ist zudem das Amt für Brücken und Stadtbahnbau beteiligt. Beide gehören zum Dezernat von Franz-Josef Höing.

Im April hatte der Rat in einer turbulenten Sitzung beschlossen, die Linie 17 einzurichten, um die Rodenkirchener früher als ursprünglich geplant über die Gleise der Nord-Süd-Stadtbahn an die Südstadt anzubinden. Wann die Bahnen zum ersten Mal fahren werden, hängt unter anderem davon ab, wie schnell eine Wendemöglichkeit in Rodenkirchen geschaffen werden kann.

Das ist die Linie 17

Die Stadtbahnlinie 17 wird eingeführt, um den Bewohnern des Südens die Vorteile der weitgehend fertiggestellten Nord-Süd-Stadtbahn zu bieten. Die Fertigstellung der Gesamtstrecke (erste und zweite Baustufe) zwischen Breslauer Platz und Rheinuferstraße verzögert sich wegen des Archiv-Einsturzes bis mindestens 2019.

Am Waidmarkt muss die Staatsanwaltschaft zunächst Beweise sichern, ehe der eingestürzte Tunnelabschnitt wiedererrichtet werden kann. Erst dann kann auch die Linie 16 ihren geplanten Betrieb auf der neuen Strecke aufnehmen. Sie wird zeitweise im Fünf-Minuten-Takt verkehren. Die Linie 17 entfällt dann.

Die Verwaltung teilte den Rodenkirchener Bezirksvertretern mit, sie sei von ihrem ursprünglichen Plan, eine neue Anlage nördlich des Bahnübergangs zu errichten, abgerückt. Stattdessen soll das südlich des Bahnhofs gelegene bestehende Wendegleis ausgebaut werden. Dadurch könnten die Schließzeiten der Schranke für die Autofahrer verkürzt werden, heißt es in der Mitteilung des Amtes für Straßen und Verkehrstechnik weiter. Das bestehende dritte Gleis parallel zum P+R-Parkplatz werde dazu nach Süden verlegt. Möglich wird dessen Nutzung erst, weil die zusätzlichen Züge der Linie 17 zwischen 7 und 8 Uhr weiter bis Sürth fahren sollen. Damit entfallen zumindest in der morgendlichen Rushhour die aufwendigen Wendemanöver.

Die Situation am Bahnübergang werde sich „gegenüber heute nicht wesentlich verschlechtern“, obwohl zu Spitzenzeiten alle fünf Minuten Züge der Linien 16 und 17 die Straße queren werden. Autofahrer, Radfahrer und Fußgänger würden öfter, dafür jedoch kürzer vor geschlossenen Schranken stehen – eine Rechnung, die aufgehen muss. Die Grenze der Belastbarkeit sei für den Autoverkehr nämlich „nahezu erreicht“, steht nämlich in der Mitteilung.

Schließzeiten werden optimiert

Die Bezirksvertreter begrüßten die Änderung der Pläne. SPD-Vertreter Jörg Klusemann freute sich, dass in der Mitteilung des Amtes eine Optimierung der Schließzeiten angekündigt werde. Jan Zeese, Pressesprecher der HGK, Eigentümerin der Gleise in diesem Abschnitt, erläuterte auf Anfrage des „Kölner Stadt-Anzeiger“, dass die Schranken für die Züge aus südlicher Richtung bereits heute so kurz wie möglich geschlossen würden. Für Züge, die aus der Innenstadt kommen, sollen nach dem Umbau die Schranken jedoch kürzer schließen.

„Wir halten fest, dass sich die Situation für die Fahrgäste nicht verändert“, sagte Monika Roß-Belkner (CDU) in der Sitzung. Zeese bestätigte: „Die Bahnsteige bleiben im Wesentlichen, wie sie sind.“ Zeitweise war im Gespräch, Bahnen mit unterschiedlich hohen Einstiegen einzusetzen. Wäre das Wendegleis nördlich des Übergangs ausgebaut worden, hätten die Züge der Linie 17 und der Linie 16 außerdem unterschiedliche Bahnsteige benötigt. Lediglich der Bahnsteig, den die Fahrer nutzen, um von einem Ende des Zuges zum anderen zu kommen und sich die Füße zu vertreten, soll nun einige Meter nach Süden verlegt werden. Zur Genehmigung des Umbaus führt die Bezirksregierung demnächst ein Planfeststellungsverfahren durch.