

Rodenkirchen

Nord-Süd-Stadtbahn

Auf der Bonner Straße wird es enger

Erstellt 03.02.2014



Gleise für die Stadtbahn, mehr Platz für Radfahrer und Fußgänger, aber nur noch eine Spur für Autos: Die Grafik zeigt die künftige Haltestelle Cäsarstraße. Foto: Stadt Köln (Korrektur: Von der Cäsarstraße bis zum Verteilerkreis werden alle Bahnsteige als Mittelbahnsteig realisiert)

Die Bonner Straße soll einspurig werden, damit Gleise und Haltestellen der Nord-Süd-Stadtbahn Platz haben. Gegner der Pläne befürchten einen Verkehrskollaps. Die Verwaltung hofft, dass viele Kölner das Auto künftig stehen lassen. Von Philipp Haaser und Julian Preuten

Köln. – Unkraut wuchert schon aus den neuen Bahnsteigen, dabei wird es noch einige Jahre dauern, bis die ersten Fahrgäste das rot-weiße Pflaster betreten. Die Haltestelle Marktstraße ist Ausgangspunkt der 2,1 Kilometer langen dritten Baustufe der Nord-Süd-Stadtbahn, die auf der Bonner Straße bis zum Verteilerkreis führen wird. Kurz vor Weihnachten hat die Planung erste Hürden genommen: Nach der Verabschiedung im Rat hat auch der Bund offiziell die Finanzierung der nach heutigem Stand etwa 55 Millionen Euro teuren Strecke zugesagt. Es ist ein Projekt, das nicht nur die Bonner Straße komplett verändern wird, sondern bereits tiefe ideologische Gräben zwischen Befürwortern und Gegnern hinterlassen hat.

Um Platz für die Gleise und Haltestellen auf der engen Straße zu schaffen, muss eine der beiden Fahrspuren für Autos nördlich des Gürtels weichen. Die Verwaltung und die rot-grüne Ratsmehrheit setzen darauf, dass mehr Autofahrer wegen der neuen Stadtbahnlinie ihr Auto stehen lassen werden. Die Gegner – CDU, FDP, Freie Wähler und die Bürgervereine aus dem Kölner Süden – befürchten dagegen einen „Verkehrskollaps“. Der Verkehr, der schon heute zu Spitzenzeiten die Straße verstopfe, werde sich andere Wege suchen – durch die angrenzenden Wohnviertel in Bayenthal und Marienburg. Von einer „untragbaren Belastung“ sprach Henk van Benthem (CDU) in der Ratsdebatte. SPD-

Verkehrsexpertin Susana dos Santos Herrmann hielt dagegen: Die Bonner Straße werde „leistungsstark“ bleiben.

Schwierigkeiten bereitet den Planern die Breite der Straße, es fehlt an Platz für Gleise, Bäume, Radwege und zusätzlichen Raum für Fußgänger. 75 Häuser hätten laut ersten Planungen für eine Variante mit durchgehend zwei Autospuren in jede Richtung sowie Baumreihen und breiten Gehwegen aufgekauft und abgebrochen werden müssen. Selbst bei der jetzt verfolgten Variante mit lediglich zwei Spuren innerhalb des Gürtels hätten es noch zehn Häuser sein sollen, mittlerweile konnten die Planer die Zahl auf drei drücken. Unter anderem wird die denkmalgeschützte, fast 150 Jahre alte Villa Lenders an der Kreuzung mit Marktstraße und Schönhauser Straße Platz für eine Abbiegespur machen müssen. Die Stadt hat das Haus bereits gekauft.

Dass für die Stadtbahn weniger Häuser als geplant weichen müssen, ist ein Ergebnis des vergleichsweise aufwendigen Verfahrens zur Bürgerbeteiligung, das die Verwaltung im vergangenen Jahr durchgeführt hatte. Bei zwei Spaziergängen und einem Werkstattgespräch hatten Bürger ihre Einwände vorgetragen und mit den Planern um die Standorte von Parklücken und Bäumen gerungen. Ein weiteres Resultat: Mit 270 Parkplätzen werden deutlich weniger als geplant wegfallen. „Wir konnten aber nicht jeden Wunsch erfüllen“, hatte Baudezernent Franz-Josef Höing bei der Vorstellung der Ergebnisse im September gesagt.



Bis die erste Stadtbahn der Linie 5 an den vier neuen Stationen halten kann, ist es trotzdem noch ein weiter Weg. Im Frühjahr will Gerd Neweling, Leiter des Amtes für Brücken und Stadtbahnbau, die Pläne bei der Bezirksregierung abgeben. Die Behörde ist zuständig für die Genehmigung. Umweltverbände, Industrie- und Handelskammer, ADAC, Verkehrsverbund Rhein-Sieg, KVB, Denkmalschutzbehörden, Abfallwirtschaftsbetriebe und andere Verbände nehmen im sogenannten

Die Linie 5

In drei Baustufen ist das Projekt Nord-Süd-Stadtbahn unterteilt. Die erste umfasst die unterirdische Strecke vom Breslauer Platz bis zur Tunnelausfahrt an der Marktstraße. Seit Dezember ist der Abschnitt bis zum neuen U-Bahnhof Heumarkt in Betrieb, bis zur Fertigstellung werden allerdings noch einige Jahre vergehen: Zunächst muss die Staatsanwaltschaft die Einsturzstelle des Stadtarchivs am Waidmarkt begutachten, erst anschließend kann der dortige Tunnel gebaut werden.

Die zweite Baustufe bezeichnet die unterirdische Abzweigung der Strecke südlich des U-Bahnhofs Bonner Wall, die in einem Trog entlang des Bahndamms bis zur Rheinuferstraße führt. Dort biegt die Strecke auf die bestehenden Gleise der Linie 16 ein. Die ebenerdige Führung samt der Kreuzung der Rheinuferstraße ist umstritten.

Zunächst wird die Linie 17 über die Strecke zwischen der neuen unterirdischen Haltestelle Severinstraße und Rodenkirchen bzw. Sürth pendeln. Auf den Gleisen der dritten Baustufe auf der Bonner Straße soll künftig die Linie 5 zwischen dem Butzweilerhof und Arnoldshöhe fahren.

Planfeststellungsverfahren Stellung zum Projekt. Auch Bürgerinnen und Bürger können ihre Einwände abgeben.

„Die Bezirksregierung wägt dann ab, was mehr zählt: die Interessen der Autofahrer, die im Stau stehen, und der Anwohner, die unter den Abgasen leiden, oder die Interessen des Denkmalschutzes“, sagt Neweling. Der Amtsleiter vermutet, dass das Verfahren nicht vor dem Frühjahr 2015 abgeschlossen sein werde. Anschließend können Betroffene noch vor Gericht ziehen. Tun sie das nicht, wird der Beschluss rechtskräftig.

Zunächst müssen dann Leitungen unter der Straße verlegt werden. Erst 2016 könnte mit dem Bau der Gleise begonnen werden. Weil die dritte Baustufe damit voraussichtlich vor dem Tunnel an der Einsturzstelle des Stadtarchivs am Waidmarkt fertig wird, wird die Linie 5 laut Gerd Neweling zunächst zwischen der Haltestelle Severinstraße und der neuen Endhaltestelle Arnoldshöhe pendeln.



Foto: Böhne/Bause