



# Colonia



Pressemitteilung

50968 Köln, 28.01.2016

## Mit den Bäumen fängt es an ...

Die Kölner Nord-Süd-Stadtbahn soll einmal den Verteilerkreisel im Süden mit dem Hauptbahnhof verbinden (Baustufen 1 und 3) und auf dieser Strecke die Busse (Linie 132 sowie ab Marktstraße Linie 133) ersetzen. Außerdem soll die Rheinuferbahn-Linie 16 ab Bonner Wall den Tunnel mitnutzen (Zubringer-Baustufe 2). Das einzige Problem: In der Mitte der 1. Baustufe befindet sich ein Loch, in das am 03.03.2009 das Stadtarchiv gestürzt ist.

Ein Kommentar von Andreas Wulf



Markierte Bäume. Foto: A. Wulf

**Kölner Süden.** Die Presse berichtete bereits mehrfach von den Baumschutzaktionen an der Schönhauser Straße und entlang der Bonner Straße bis zum Verteilerkreisel Köln-Süd. Verschwiegen wird bisweilen, dass die beteiligten Initiativen die Stadtbahn von der Marktstraße bis zum Verteilerkreisel Köln-Süd (3. Baustufe) und möglichst zeitnah bis nach Meschenich (4. Baustufe) ausdrücklich befürworten!

Die Einsturzstelle des Kölner Stadtarchivs wird nach Auskunft der Stadt Köln voraussichtlich noch bis ins Jahr 2023 untersucht. Anschließend sind dort der Tunnel am Waidmarkt und ein Gleiswechselwerk fertig zu stellen, um die Bahnstrecke – hoffentlich ab 2024 / 2025 – bis zum Hauptbahnhof nutzen zu können.

### Weshalb die Eile, um 300 Bäume an der Bonner Straße zu fällen?

Die Kosten der Nord-Süd-Stadtbahn, voraussichtlich 1,2 Milliarden Euro, haben sich gegenüber der ursprünglichen Planung bereits mehr als verdoppelt – und das ohne den zusätzlichen Milliardenschaden am eingestürzten Stadtarchiv. Die Steuerzahler werden für diese Bundes-, Landes- und kommunalen Mittel zur Kasse gebeten. Teilbetriebnahmen, wie die Linie 5 (Hauptbahnhof – Heumarkt) und die Linie 17 (Rodenkirchen / Sürth – Severinstraße) verursachen hohe Zusatzkosten bei nur geringem Fahrgastaufkommen.

Das träfe auch für die ab 2018 / 2019 geplante oberirdische Streckenführung vom Verteiler (3. Baustufe) bis zur Severinstraße in den Jahren bis 2024 / 2025 zu.

Für die Anwohner-Initiative Colonia ELF:

Andreas Wulf  
Heidekaul 11  
50968 Köln-Raderthal  
Tel.: 0221/2807753  
Fax: 03222/1155964

...

Die Fahrgäste der Buslinien 132 und 133 wären zusätzlich belastet, denn sie müssten bis 2024 / 2025 zweimal

Zusätzliche Belastungen für die Pendler:

- Warum müssen die Fahrgäste aus Meschenich und Rondorf ab 2018 / 2019 bis in die Innenstadt oder zum Hauptbahnhof zweimal umsteigen, statt mit einer besseren Bustaktung den Bahnhof Rodenkirchen zu erreichen?
- Warum fährt die Linie 17 nicht alle P+R-Plätze im Kölner Süden an?

umsteigen, um in die Innenstadt oder zum Hauptbahnhof zu kommen. Die Zusatzkosten und die Belastungen für die Nutzer der beiden Buslinien wären vermeidbar. Der Betrieb auf den Gleisen der 3. Baustufe dürfte erst aufgenommen werden, wenn die Gesamtstrecke der Nord-Süd-Stadtbahn nutzbar ist.

In einem Verkehrsgutachten vom 02.10.2013 wird prognostiziert: "Von der Inbetriebnahme der Nord-Süd Stadtbahn (1. bis zur 3. Baustufe) wird eine Verlagerung von MIV-Fahrten (MIV = motorisierter Individualverkehr) auf den ÖPNV (ÖPNV = Öffentlicher Personennahverkehr) erwartet, die im direkten Umfeld der Bonner Straße 17.907 Fahrten/Tag ausmachen". Das am Verteilerkreisel geplante sechsstöckige Parkhochhaus kann aber nur 600 Fahrzeuge aufnehmen. Erwartet werden Pendler aus dem Einzugsbereich südlich der A4 bis Brühl und Bonn, die überwiegend über die A555 in Köln einfahren müssten. Die dort heute schon sehr starken Stausituationen würden eher zunehmen.

Viele Bürgerinitiativen im Kölner Süden fordern daher seit Jahren von den verantwortlichen Politikern sowie von der Stadtverwaltung, mögliche Fehlplanungen entlang des dritten Bauabschnitts zu vermeiden (siehe Infotexte). Die entsprechenden Einwendungen und Fragen in den offiziellen Bürgerbeteiligungen werden offenbar ignoriert. Absurdes

Einige der Fragen zu den aktuellen Planungen der 3. Baustufe:

- Wie sinnvoll ist ein sechsstöckiges Parkhochhaus am Verteilerkreisel, wenn die meisten Pkw-Pendler aus dem untersuchten Einzugsgebiet erst durch den Stau auf der A555, über das Autobahnkreuz Köln-Süd und den Verteilerkreisel in eine der sechs Etagen fahren müssen, um im Feierabendverkehr erneut im Stau zu stehen? Sie kommen übrigens direkt am Bahnhof Godorf vorbei, wo eine P+R-Anlage nicht sechsstöckig sein müsste. Die Linien 16 und 17 könnten die Pendler dort heute schon im 5-Minuten-Takt abholen und zurückbringen.
- Sind 19 Fahrbahnen an der Kreuzung Bonner Straße / Schönhauser Straße notwendig?
- Dürfen zwischen Marktstraße und Gürtel auf der künftig einspurigen Bonner Straße Kfz die Gleise in der jeweiligen Fahrtrichtung befahren (Rasenstreifen nur zwischen den Gleisen), um bei Bedarf ausweichen zu können?
- Wird durch die Straßenquerungen der Linie 16 in einem 5-Minuten-Takt ab 2024 / 2025 der Straßenverkehr im Kölner Süden gestaut und in die Wohngebiete verdrängt?
- Sind ein Busbahnsteig in der Bonner Straße, eine Buswendeschleife für Gelenkbusse und eine zusätzliche Busspur zum Verteiler (dann sechsspurig) erforderlich, obwohl die Busse – ohne den Verkehr zu behindern – auch im Verteilerkreisel halten könnten?

Hauptargument – die Steuerzahler könnten ggf. ihre Bundes- und Landesmittel verweigern.

Die Planfeststellung (Baurecht) durch die Bezirksregierung Köln ist zwar noch nicht beschlossen, aber die bereits angebrachten Markierungen für die Baumfällungen sind eindeutig.

**Es ist an der Zeit, den Kölnerinnen und Kölnern sowie den Bus-, Bahn- und Pkw-Pendlern die Augen zu öffnen, statt berechtigte Bedenken als Baumschutzaktionen verträumter Idealisten abzutun!**

Versäumte Zukunftsplanungen:

- Darf die 3. Baustufe realisiert werden, ohne die künftige Gestaltung des Verteilerkreisels und dessen Querung durch die Nord-Süd-Stadtbahn (4. Baustufe) geplant zu haben?
- Kann die Gürtel-Linie 13 später über die Bonner Straße bis zum Autobahnkreuz Köln-Süd auf den Gleisen der 3. und 4. Baustufe und dann an der A4 entlang bis zur Autobahnbrücke Rodenkirchen (vielleicht auch darüber hinweg) geführt werden, um dort die Linie 16 (Haltestelle Heinrich-Lübke-Ufer) anzubinden oder will die Stadt auch alle Platanen am Bayenthaler Gürtel fällen?