

## Mit den Bäumen fängt es an ...

Datum: 02.02.2016 14:43

Kategorie: Tourismus, Auto & Verkehr

Pressemitteilung von: Anwohner-Initiative Colonia ELF



Markierte Bäume. Foto: A. Wulf

Die Kölner Nord-Süd-Stadtbahn soll einmal den Verteilerkreis 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.

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

Die Passierbarkeit der 1. Baustufe wird sich nach Auskunft der Stadt Köln voraussichtlich noch bis ins Jahr 2023 verzögern. Nach Abschluss der staatsanwaltschaftlichen Untersuchung an der Einsturzstelle sind dort der Tunnel und ein Gleiswechselwerk fertig zu stellen, um die Gesamtstrecke - 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 - zumindest solange die Linie 17 nicht die P+R-Plätze im Kölner Süden anfährt. Das träfe auch für die ab 2018 / 2019 geplante oberirdische Streckenführung vom Verteiler (3. Baustufe) bis zur Severinstraße zu.

Die Fahrgäste der Buslinien 132 und 133 wären zusätzlich belastet, denn sie müssten bis 2024 / 2025 zweimal umsteigen, um in die Innenstadt oder zum Hauptbahnhof zu kommen. Die Linie 132 könnte aber auch zum Bahnhof Rodenkirchen an die Linien 16 und 17 fahren. Die Zusatzkosten und die Belastungen für die Nutzer der beiden Buslinien wären also vermeidbar, bis 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 Fahrten des motorisierten Individualverkehrs auf den Öffentlichen Personennahverkehr erwartet, die im direkten Umfeld der Bonner Straße 17.907 Fahrten/Tag ausmachen". Das am Verteilerkreis geplante 6-stöckige 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 3. Bauabschnitts zu vermeiden, wie die 19 Fahrbahnen an der Kreuzung Schönhauser Straße / Bonner Straße, die Einspurigkeit von dort bis zum Gürtel, die Verdrängung des Straßenverkehrs in die Wohngebiete und ein 6-stöckiges Parkhochhaus mit Busbahnsteig, Wendeschleife und Busspur auf der Bonner Straße. Die 3. Baustufe soll außerdem realisiert werden, ohne die künftige Gestaltung des Verteilerkreises und dessen Querung durch die Stadtbahn (4. Baustufe) geplant zu haben. Auch ist offen, ob 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 wird, um dort die Linie 16 (Haltestelle Heinrich-Lübke-Ufer) anzubinden. Die Platanen am Bayenthalgürtel müssten dann jedenfalls nicht zusätzlich gefällt werden.

Die entsprechenden Einwendungen und Fragen in den offiziellen Bürgerbeteiligungen werden offenbar ignoriert. Absurdes Hauptargument – die Steuerzahler könnten ggf. ihre Bundes- und Landesmittel verweigern. Die Planfeststellung (Baurecht) durch die Bezirksregierung Köln ist zwar noch nicht beschlossen, aber die entlang der Bonner Straße 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!

Diese Pressemitteilung wurde auf openPR veröffentlicht.

Anwohner-Initiative Colonia ELF  
Sprecher: Andreas Wulf  
Heidekaul 11  
50968 Köln

Mit 187 Unterschriften legitimierten die Bewohner der Siedlung Heidekaul / Raderthal im Sommer 2010 eine Anwohner-Initiative (Colonia ELF), um die geplante Parkpalette auf dem Tennisplatz Arnoldshöhe und eine Hochbahn über den Verteilerkreisel Köln-Süd in 6m Überfahungshöhe ("Overfly" oder Ebene "+1") zu verhindern. Es soll stattdessen ein Gesamtkonzept für den Verteilerkreisel durchgesetzt werden, und zwar bevor die 3. Baustufe (Marktstraße bis Verteilerkreisel) realisiert wird.