

## Für ein Moratorium zur 3. Baustufe der Nord-Süd-Stadtbahn

**Köln.** Im Sommer 2010 stemmen sich 187 Anwohner der Straße Heidekaul 1 bis 33 (Colonia ELF) gegen eine geplante Parkpalette auf dem Tennisplatz Arnoldshöhe sowie eine Hochbahntrasse auf der Bonner Straße und in 6m Höhe über den Verteilerkreisel Köln-Süd. Für den Kreis fordern sie ein langfristiges Gesamtkonzept.



Mit der Nord-Süd-Stadtbahn soll eine U-Bahn vom Verteilerkreisel Köln-Süd bis zum Heumarkt und zum Hauptbahnhof Köln fahren, ab der Haltestelle Bonner Wall durch einen Tunnel (Baustufe 1). Der ist nur 4 Km lang und kostete bereits 1,2 Mrd. Euro, wird aber durch das am 03.03.2009 eingestürzte Historische Archiv am Waidmarkt (zusätzlicher Gesamtschaden noch einmal deutlich über 1 Mrd. Euro) noch bis mindestens 2024 blockiert. Den Tunnel soll auch die Linie 16 nutzen. Die Zufahrt (Baustufe 2) beginnt allerdings staugefährdend oberirdisch über die Rhein- uferstraße, anstatt den Tunnel nur wenige Meter länger unter der Straße hindurchzuführen.

Als Zwischenlösungen fahren im Norden die Linie 5 zwischen Heumarkt und Hauptbahnhof und im Süden die Linie 17 zwischen Severinstraße und Rodenkirchen. Die beiden Linien fahren protzig gebaute U-Bahn-Haltestellen an, aber es fehlen die Fahrgäste. Das würde sich nur ändern, wenn die P&R-Anlagen im Kölner Süden ganztags von der Linie 17 bedient würden.



Nach einer Machbarkeitsstudie<sup>1)</sup> sollen Pkw-Pendler aus dem Raum Bonn, Bornheim, Brühl, Wesseling und den südlich der A4 liegenden Kölner Stadtteilen eigentlich auf die Bahn umsteigen. Die Stadt Köln will dazu ein sechsstöckiges Parkhaus hinter dem Verteilerkreisel errichten, obwohl nach der Studie der objektiv sinnvollste Platz 6,5 Km vor dem Verteilerkreisel, direkt neben der Autobahnausfahrt der A555 am Bahnhof Godorf läge, nur 3,5 Bahnminuten mehr als vom Verteilerkreisel bis zum Hauptbahnhof. An der P&R-Anlage in Godorf endet auch die L150, die vierspurige Querverbindung zur A553. Nur der aktuelle 20-Minuten-Takt durch die Linie 16 scheint, trotz städtischer Tarifzone, nicht attraktiv genug zu sein, so dass die Pkw-Pendler weiterhin im km-langen Stau zwischen Godorf und dem Autobahnkreuz Köln-Süd stehen.

Mit dem geforderten Aufschub (Moratorium) des oberirdischen Baus der Nord-Süd-Stadtbahn zwischen der Haltestelle Marktstraße und dem Verteilerkreisel (3. Baustufe) werden vor allem zwei Ziele verfolgt:

- Die seit 2009 und noch mindestens bis 2024 bestehende Krise am Waidmarkt muss endlich zu Anpassungen im öffentlichen Personennahverkehr im Kölner Süden führen. Auf den bestehenden Teilstrecken sind die Bahnanbindungen bis Godorf und Wesseling deutlich zu verbessern, was sogar weitgehend kostenneutral möglich ist. Mit einem angepassten Busverkehr profitieren sogar die Hochkirchener, Rondorfer, Immendorfer und Meschenicher. P&R ist sofort in Godorf auszubauen und am Ende der 4. Baustufe zu planen.
- Das stillschweigende Denkverbot zur Bahntrassenführung über den Verteilerkreisel bis nach Meschenich (4. Baustufe) ist aufzuheben. Die 3. und 4. Baustufe sind zeitnah zu realisieren.

<sup>1)</sup> Endbericht des VIA Planungsbüros im Auftrag der Stadt Köln vom 13.10.2009 ([Auszug Einzugsgebiet P&R](#))