

Ein Moratorium für die 3. Baustufe der Nord-Süd-Stadtbahn

Von Andreas Wulf

Baut die Stadtbahn auf der Bonner Straße Richtung Süden (3. Baustufe) erst ab 2021. Dann wäre sie bis 2024 fertig – zeitgleich mit dem Gleiswechselwerk unter der Einsturzstelle des historischen Stadtarchivs am Waidmarkt, wodurch die 1. Baustufe erst passierbar wird.



OB Reker mit Vertretern der IGKS. Bild: WDR - Lokalzeit

Köln. Anwohner, Vereine, Umweltschützer, Einzelhändler und Bezirksvertreter im Kölner Süden wenden sich seit Jahren gegen die ökonomisch wie ökologisch kritischen Aspekte der 3. Baustufe. Der geforderte Bauaufschub um 6 Jahre schafft Zeit zum Nachdenken und ist Kern eines Moratoriums der Dorfgemeinschaften, Bürgervereine und -initiativen, zusammenschlossen in der Interessengemeinschaft Kölner Süden (IGKS). Sie übergab am 20.04.2016 im Historischen Rathaus ein 6-seitiges [Papier](#) der parteilosen Kölner Oberbürgermeisterin Henriette Reker, die zum 1. Stadtgespräch über die Leitlinien künftiger Bürgerbeteiligungen in Köln eingeladen hatte.

Ein abzustimmendes Gesamtkonzept für den Verkehr im Kölner Süden soll den Bau der Stadtbahn bis zum Verteilerkreisel, die zeitnahe Verlängerung über Rondorf bis nach Meschenich, den PKW-, LKW- und Radverkehr berücksichtigen. Der Großmarkt und Neubaugebiete, wie Reiterstaffel, Deutsche Welle, Parkstadt Süd und Rondorf Nord-West, sind verkehrlich anzuschließen, ohne den staugefährdeten Individualverkehr weiter einzuschränken oder in anliegende Wohnviertel abzudrängen. Ein 6-stöckiges Parkhaus nördlich des Verteilerkreisels wird vollständig abgelehnt.

Die Einschnitte in die Umwelt, wie das Abholzen von etwa 300 zum Teil denkmalgeschützten Bäumen entlang der Bonner Straße, wären erheblich. Wie umweltverträglich sind diese Baumfällungen für den urbanen Lebensraum? Angesichts zunehmender tropischer Nächte im Kölner Stadtgebiet werden Ersatzpflanzungen außerhalb bzw. am Rand der Stadt ebenso abgelehnt, wie geplante zusätzliche Oberflächenversiegelungen, vor allem im Kreuzungsbereich der Schönhauser Straße.

Eine Hochflurbahn auf einem durchgängig eigenen, den Bundesbahntrassen ähnlichen Gleiskörper, mit zusätzlichen Warteflächen für den Straßenverkehr, würde den urbanen Lebensraum nachhaltig zerstören.

In mehreren Vorträgen warb Verkehrsexperte Prof. Dr. Heiner Monheim, emeritierter Professor der Universität Trier, für eine stadtgestalterische, integrative und umweltfreundlichere Lösung: Niederflurbahnen. Für deren Einstieg reichen erhöhte Bordsteine statt 80 cm hohe, straßentrennende Bahnsteigbauten. Einzelradaufhängungen statt starrer Achsen würden schrille Kreischgeräusche in Kurven verhindern. Für ein Nebeneinander von Hoch- und Niederflurbahnen gäbe es geeignete Umsteigeflächen, wie die Haltestelle Marktstraße, optimal auch für den Anschluss der künftigen Parkstadt Süd an die Ringe.

Diskussionsinhalte:

- Erhalt der Vierspurigkeit der Bonner Straße zwischen Schönhauser Straße und Gürtel durch gemeinsame Fahrspuren für Straßen- und Schienenverkehr.
- Erhalt größtmöglicher Baumsubstanz.
- Nutzung der vorhandenen Bus- und Parkspur zwischen Gürtel und Verteilerkreis.
- Zwingende Planung der Kreisel- und Grüngürtelquerung in den Wasserschutzzonen II (Verbot neuer Gleisanlagen) und I.
- Keine Hochflurbahn in den engen Straßen von Hochkirchen, Rondorf und Meschenich.

Monheims Vorträge haben in der Südstadtgesellschaft eine Welle der Empörung ausgelöst. Der Umweltfrevler, unnötige Oberflächenversiegelungen und eine nicht zu Ende gedachte Stadtbahn scheinen das Ergebnis einer Sucht nach Fördergeldern zu sein.