



Leserbrief

50968 Köln, 15.06.2016

Gegen den Planungsirrsinn der Nord-Süd-Stadtbahn

Von Andreas Wulf

Seit einem halben Jahr verbringe ich viel Zeit in Sitzungen, Protestspaziergängen und Mahnwachen gegen den [Planungsirrsinn](#). Viele Bürgerinnen und Bürger wurden durch die weißen [Flutterbänder](#) an den zu fällenden Bäumen entlang der Bonner Straße aufgeschreckt und diskutieren jetzt mit. Den meisten waren die Auswirkungen der aktuellen Planung für die 3. Baustufe der oberirdischen Stadtbahn von der Marktstraße bis zum Verteilerkreisel Köln-Süd gar nicht bekannt. Erst die Informationen der Bürgervereine und Initiativen, aber auch mehrere Vorträge des Verkehrsexperten Prof. Dr. Heiner Monheim, 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.

Im Gegensatz zur Schiefelage des Kirchturms von St. Johann Baptist und den Schäden an der romanischen Kirche St. Maria im Kapitol (beides 2004), den Schäden am Rathausturm und am Turmkeller des historischen Rathauses sowie an einer 30 cm großen Gasleitung (alles 2007) hat der Einsturz des Historischen Archivs der Stadt Köln am 03.03.2009 kaum abschätzbare Langzeitfolgen. Die Fertigstellung der Gesamtstrecke wird sich um mindestens zwölf Jahre verzögern.

Die [Kosten](#) für das Schienenprojekt haben sich bereits heute mehr als verdoppelt. Die Stadt Köln wird statt der ursprünglich veranschlagten 55 Millionen Euro mehr als das zehnfache "selbst" aufbringen müssen, denn die Zuschüsse von Bund und Land sind begrenzt. Der [Schaden](#) und die Untersuchungskosten für den Archiveinsturz sind dabei noch nicht einmal berücksichtigt.

Die Inbetriebnahme von Teilstrecken ist teuer: Vom Hauptbahnhof bis zum Heumarkt (Linie 5), von Rodenkirchen (zusätzliche Gleiswechselanlage) bis zur Severinstraße (Linie 17) und nun die 3. Baustufe bis spätestens zum 31.12.2019 – nur damit keine Bundesmittel verloren gehen.

Die Durchfahrt zum Hauptbahnhof wird vor 2024 kaum möglich sein. Vorher sind die Untersuchung der Einsturzstelle bis 2017 abzuschließen und anschließend das Gleiswechselwerk unter dem Waidmarkt – an der [tiefsten Stelle](#) der Tunnelanlage – herzustellen.

Die meisten Bürgerinnen und Bürger sowie Vereine und Initiativen wünschen sich die 3. Baustufe der Nord-Süd-Stadtbahn, möglichst auch eine zeitnahe Realisierung der 4. Baustufe bis Meschenich. Aber zu viele Aspekte und Einwendungen blieben im [Planfeststellungsbeschluss](#) unberücksichtigt. Ein dringendes Nachdenken wird eingefordert, doch kein Verantwortlicher scheint für eine vernünftige Regelung – auch zu den Fördergeldern des Bundes – eintreten zu wollen.

Statt den vorhandenen Baumbestand so weit es geht zu erhalten, wollen die Planer alles abholzen und später neu pflanzen, zu einem großen Teil auch an Stellen außerhalb der Stadt.

Busfahrgäste aus dem Süden sollen an der Arnoldshöhe in die Bahn umsteigen, auch wenn dies am Bahnhof Rodenkirchen deutliche Vorteile hätte. Für eine temporäre Bushaltestelle in der Bonner Straße sind zusätzlich eine [Wendeschleife](#) für Gelenkbusse und eine Busspur erforderlich. Dafür müssen doppelt so viele Bäume im geschützten Grüngürtel-Grünzug gefällt werden. Eine [alternative](#) Bushaltestelle im Verteilerkreis wurde grundlos abgelehnt.

Der Straßenverkehr der gesamten Südstadt wird verändert. Die erforderlichen Planungen zur Vermeidung von Verkehrsstaus und -verdrängungen in reine Wohngebiete unterbleiben. Als Begründung wird nur auf die Neuanlage der Schienen verwiesen.

Für die Anwohner-Initiative Colonia ELF:

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

...

Planerische Abhängigkeiten der Gleisführungen im Tunnel und über die Straßen, durch die Wasserschutzgebiete (4. Baustufe) und den Grüngürtel werden hartnäckig ignoriert. Die U-Bahn-Haltestelle Bonner Wall ist die einzige ohne Mittelbahnsteig, so dass Fahrgäste aus dem Süden in Richtung Bonn und zurück über eine höhere Verteilerebene umsteigen müssen.

Die Haltestelle Marktstraße ist beispielgebend für die massive städtebauliche Zerstörung von Plätzen und Straßen durch 90 cm hohe Bahnsteige und lange Rampen. Die wuchtigen Bauten verhindern wichtige Sichtbeziehungen und mindern deutlich die Wohn- und Aufenthaltsqualität.

Getoppt wird eine derart lebensfeindliche Gestaltung noch durch die Kreuzung Bonner Straße / Schönhauser Straße, an der künftig 21 Fahrspuren zusammentreffen sollen.

Die Verengung der Bonner Straße zwischen Marktstraße und Gürtel auf eine Fahrspur schürt bei vielen Anwohnern die Angst vor Staus und einer Behinderung von Rettungsfahrzeugen.

Auf Unverständnis im gesamten Kölner Süden stößt der Plan, eine P&R-Anlage erst hinter dem [Staugebiet](#) auf der Autobahn 555 zu bauen, statt z.B. in Godorf (Linie 16 demnächst im 10-Minuten-Takt; 5-Minuten-Takt mit der Linie 17 wäre sinnvoll).