

Kommentar

zum Artikel "Genehmigung liegt vor" im Kölner Wochenspiegel vom 27.07.2016.

Von Andreas Wulf

Der Artikel "Genehmigung liegt vor" erscheint an dem Tag, an dem die [Ergebnisse](#) eines Workshops mit Verkehrsexperten in einer Bürgerversammlung vorgestellt werden. Weder die [Bürgerversammlung](#) noch der [Expertenworkshop](#) werden genannt. Dabei haben acht renommierte Verkehrsexperten erhebliche Mängel an der 3. Baustufe der Nord-Süd-Stadtbahn festgestellt.

Zum Inhalt des Artikels:



■ Mit der Erweiterung der Nord-Süd-Stadtbahn wird die Linie 5 zukünftig in der Mitte der Bonner Straße bis zum Verteilerkreis fahren. Grafik: Stadt Köln

Die Darstellung des Bildes in schwarz-weiß erspart dem Betrachter das unnatürliche Grün in den Visualisierungen der Stadt Köln und der Kölner Verkehrsbetriebe (KVB). Die große Platane links im Bild wird allerdings gefällt, weil dort sonst nicht genug Platz ist für die sechs Fahrspuren der bisher dreispurigen Schönhauser Allee und eine Restparkfläche vor dem REWE-Markt.

"Vier neue Haltestellen mit behindertengerechten Mittelbahnsteigen ... sind geplant."

Mittelbahnsteige können nur erreicht werden, wenn außer die Autofahrspuren zusätzlich ein Schienengleis überquert wird. Für die Querung sind so genannte Z-Querungen mit Drängelgitter geplant (siehe Haltestelle Marktstraße). Der Bahnsteig liegt 90 cm hoch, um "barrierefrei" in die Bahn einsteigen zu können. Damit auch Gehbehinderte, Rollstuhlfahrer und Rollator-Benutzer auf diese hohen Bahnsteige kommen können, werden jeweils zwei 13 bis 15 m lange Rampen gebaut, die bei 6% Steigung auch zwei steigungsfreie Zwischenpodeste "zum Luft holen" enthalten.

"Zunächst müssen aber 230 Bäume an der Bonner Straße gefällt werden."

Es sind genau 233 Bäume entlang der Bonner Straße und noch einmal 70 Bäume im Bereich des Wäldchens am Heidekaul. Von den fast 400 Ersatzpflanzungen befindet sich fast die Hälfte nicht mehr im Bereich der Bonner Straße. Der Verlust der Bäume ist ein unangemessener Eingriff in die Stadtnatur, ohne Rücksicht auf die notwendige Klimaverbesserung, Beschattung, Lärmminde- rung und Feinstaubreduktion. Diese Aspekte waren auch keine Planungsgrundlage.

"Gemeinsam mit den zusätzlichen Grünflächen entlang der zukünftigen Bahntrasse (Anm.: gemeint ist der Rasen zwischen den Gleisen) werden sie (Anm.: die Bäume) der Bonner Straße den Charakter einer Allee verleihen."



Die Bonner Straße ist bereits heute eine Allee. Die Bilder zeigen die Bonner Straße heute.

Hier am Kreisel Bonner Straße / Koblenzer Straße sind bereits Ersatzpflanzungen vorhanden.



Die Ersatzpflanzungen werden deutlich näher an den Häusern stehen, so dass auf eine Baumart zurückgegriffen werden muss, die nur einen geringen Kronendurchmesser erreicht.

Die Bäume sind übrigens aus Sicht der Planer nur Gestaltungselemente. Die Bonner Straße ist gekennzeichnet durch eine vor- und zurückspringende Bebauung. Mit den Bäumen sollte gestalterisch eine Begradigung simuliert werden. Da aus Platzgründen statt der 90 cm hohen Hochflurbahnsteige in Seitenlage jetzt 90 cm hohe Mittelbahnsteige geplant werden, verlaufen die Gleise nicht mehr gerade von der Marktstraße bis zum Verteilerkreis, sondern müssen für jede Haltestelle aufgeweitet werden. Der begradigende Aspekt durch die Bäume wird also durch die Schlingergleise zunichte gemacht.

Anm.: Mit einem Niederflursystem (z.B. auch analog der Linie 12 oder 15) hätten sich deutlich bessere stadtgesterische und behindertengerechtere Möglichkeiten ergeben.

"Rund 600 neue Parkplätze werden als Park & Ride Parkflächen an der Endhaltestelle Arnoldshöhe auf dem Areal der heutigen Tennisanlage geschaffen."

Die P&R-Anlage ist nicht Teil des Genehmigungsverfahrens der 3. Baustufe. Sie wurde aus dem Planfeststellungsverfahren herausgenommen. Mit einem noch zu erstellenden gesonderten Bebauungsplan soll offensichtlich den starken Widerständen aus der Bevölkerung ausgewichen werden. Die Verkehrsexperten halten die P&R-Anlage übrigens für eine völlige Fehlplanung. Die Tennisanlage würde ebenfalls erhalten bleiben, wenn ein Lärmgutachten, das längst vorliegen müsste, dafür grünes Licht gibt. Für die sechs Tennisplätze werden dann die wenigen verbliebenen Bäume des Wäldchens auch noch gefällt.

"Die Gesamtkosten für die dritte Baustufe liegen bei 84 Millionen Euro, 90 Prozent werden von Bund und Land übernommen."

Nach den öffentlich zugänglichen [Quellen](#) sind die Fördergelder für alle drei Baustufen auf 737 Millionen Euro begrenzt. Für die 1. und 2. Baustufe (1,192 Milliarden Euro verbrauchte Gesamtkosten) wurden bereits 731 Millionen Euro bezuschusst. Auf die Frage, wie hoch die noch verbleibenden Zuschüsse für die dritte Baustufe tatsächlich noch sind (4 Millionen vom Bund und 2 Millionen Euro vom Land NRW wären keine 90% von 84 Millionen Euro), wird seit über einem halben Jahr nicht geantwortet. Inzwischen hat sich die Landesdatenschutzbeauftragte NRW eingeschaltet und will das Informationsfreiheitsgesetz durchsetzen.

Zur Erinnerung: Alle drei Baustufen sollten einmal zusammen 550 Millionen Euro kosten. Davon sollte die Stadt Köln nur 10 % zahlen müssen (55 Millionen Euro). Aufgrund der gestiegenen Kosten und der gedeckelten Zuschüsse muss die Stadt offensichtlich bereits mehr als das Zehnfache selbst zahlen. Der Schaden am Historischen Archiv und an den Nachbarhäusern (ca. 1,2 Milliarden Euro) und die staatsanwaltschaftlichen Untersuchungskosten (124,9 Millionen Euro) kommen aufgrund noch nicht geklärter Schadensersatzansprüche ggf. noch dazu.

"Um die Fördermittel zu erhalten, muss die Stadt jedoch einen engen Zeitplan einhalten: Die Fördermittel des Bundes sind geknüpft an eine Realisierungsphase, die 2019 abgeschlossen sein muss", berichtet Franz-Josef Höing, Dezernent für Stadtentwicklung, Planen, Bauen und Verkehr."

Es geht ausschließlich um die Fördergelder des Bundes, die bis zum Auslaufen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes am 31.12.2019 abgerufen werden müssten. Die Landesmittel sind nicht gefährdet (das steht zwar genau so im Artikel, wird aber vielleicht überlesen).

"Die Fällung der Bäume erfolgt voraussichtlich im Oktober."

Im gesamten Artikel wird nicht erwähnt, dass Klagen gegen den Planfeststellungsbeschluss erhoben wurden, die u.a. massive Formfehler der Stadt Köln und der Bezirksregierung Köln bei der Planung aufzeigen. Mit einer einstweiligen Anordnung soll auch das Roden der Bäume verhindert werden.

"Wir denken auch über Baustufe 4 nach", berichtet Höing."

Diese Behauptung ist weit hergeholt.

Das Amt für Brücken, Tunnel und Stadtbahnbau antwortete dem Bund der Steuerzahler NRW am 25.05.2016:

"Die Verlängerung der Nord-Süd Stadtbahn über Rondorf nach Meschenich war bislang im 2. Nahverkehrsplan der Stadt Köln (NVP) als Maßnahme des weiteren Bedarfs eingestuft. In dieser Kategorie sind Maßnahmen aufgeführt, die zur Ergänzung des Kölner Stadtbahnsystems langfristig sinnvoll sind. Im Entwurf zum dritten Nahverkehrsplan, der im Sommer beraten wird, wird sie als mittelfristig vorgesehene Stadtbahnerweiterung aufgeführt. Eine Realisierung dieser Verlängerung ist von der weiteren Stadtentwicklung im Kölner Süden und den zukünftigen Finanzierungsmöglichkeiten abhängig. Das bedeutet, dass eine mögliche Trasse freigehalten wurde und weiter-

hin planerisch freigehalten wird, **aber noch keine Konkretisierung der Planung erfolgt ist.** Hierfür ist ein Beschluss des Rates der Stadt Köln erforderlich."

Auf die Frage nach der erforderlichen Querung des Verteilerkreises Köln-Süd wurde geantwortet:

"Mit dem Erweiterten Planungsbeschluss vom 17.12.2013 (Vorlagen-Nr. 2790/2013) hat der Rat der Stadt Köln die Verwaltung beauftragt, die Planung der Endhaltestelle der 3. Baustufe Nord-Süd Stadtbahn auf Höhe der Lindenallee weiterzuverfolgen. Hierdurch ist eine Verlängerung der Stadtbahn über Rondorf nach Meschenich entweder durch eine Querung des Verteilerkreises in Hochlage oder aber als Tunnellösung möglich. Bei der Tunnellösung müsste die Endhaltestelle allerdings zurück- und weiter nördlich neugebaut werden. **Da die Planung für eine Verlängerung nach Meschenich derzeit nicht verfolgt wird**, gibt es auch noch keine Entscheidung für eine mögliche Querung des Verteilerkreises Köln-Süd."

"Die Fahrzeit vom Verteilerkreis bis zum Hauptbahnhof wird sich von 30 Minuten auf 13 Minuten reduzieren. 'Da erwarten wir, dass das zum Umsteigen vom Auto zur Bahn animieren wird', sagt Höing."

Vor 2024 fährt die Bahn nicht bis zum Hauptbahnhof durch, weil nach Abschluss der Untersuchungen an der Einsturzstelle des Historischen Archivs erst ein Gleiswechselwerk für nochmals 15 Millionen Euro in 28 m Tiefe gebaut werden muss.

Die Buslinie 132 fährt auf dieser Strecke, seitdem vom Heumarkt über die Rheinuferstraße der Bahnhof direkt angefahren wird, 20 und nicht 30 Minuten. Für 7 Minuten Zeitersparnis scheinen ca. 1,3 Milliarden Euro Gesamtbaukosten nicht unbedingt sinnvoll angelegt zu sein, zumindest in einer Stadt, in der dieses Geld an anderen Stellen dringender benötigt wird.

Die KVB geht davon aus, dass im Bereich der Bonner Straße täglich 9.852 Pkw-Pendler auf die Bahn umsteigen werden. Da kann man nur hoffen, dass die ihre Autos nicht einfach auf der Straße stehen lassen.

"'Hier ist ein Maßanzug für die Bonner Straße entwickelt worden', meint Fenske."

Auf der vierspurigen Bonner Straße waren Autofahrer bislang durch wartenden Abbiegeverkehr und an Haltestellen stehende Busse in ihrem Fahrvergnügen getrübt. Der Wegfall der Busse und zusätzliche Abbiegespuren, wo früher Bäume standen, werden die Fahrfreude künftig nicht mehr trüben. Zumindest bis zum Gürtel. Danach wird die Bonner Straße einspurig in jede Richtung. Über den vierspurigen Gürtel und die ab Bismarckturm vierspurige Rheinuferstraße bleibt der Fahrspaß aber erhalten. Welchen Maßanzug meint Herr Fenske?