

Kölner Stadt-Anzeiger

Nord-Süd-Stadtbahn Nur 18 von 179 Linden können gerettet werden

Von [Philipp Haaser](#)



Nummern kennzeichnen die Bäume an der Bonner Straße, die versetzt werden könnten. Foto: Michael Bause

Bayenthal/Marienburg – Bis zu 18 Linden auf der Bonner Straße eignen sich, um verpflanzt zu werden. Das folgt aus einem Gutachten im Auftrag der Stadtverwaltung, das dem „Kölner Stadt-Anzeiger“ vorliegt. Die Linden könnten so der Säge entgehen. Sie gehören zu jenen rund 300 Bäumen, die für die Verlängerung der Nord-Süd-Stadtbahn zwischen Marktstraße und Militärring weichen sollen. In dem Gutachten werden 179 von ihnen, alle entlang der Bonner Straße, Marktstraße und Schönhauser Straße, betrachtet.

Die 18 ausgewählten Linden wurden allesamt in den vergangenen 20 Jahren als Ersatz gepflanzt und messen weniger als einen Meter im Umfang. Sie könnten laut Gutachten samt Wurzeln entfernt und an anderer Stelle wieder eingegraben werden. Sie sind nun mit kleinen Nummern am Stamm markiert.

Verpflanzung noch nicht endgültig beschlossen

Mitarbeiter eines Hamburger Büros, der Stadtverwaltung und Vertreter von Bürgerinitiativen hatten die Bäume Ende November vor Ort untersucht. Ob ein Spezialunternehmen tatsächlich mit der Versetzung der 18 Bäume beauftragt wird, muss die Politik entscheiden. Außerdem sei die Stadt noch mit der Auswertung des Gutachtens befasst, so eine Sprecherin. Die Kostenfrage ist noch gänzlich ungeklärt. Die Anwohner hatten Patenschaften vorgeschlagen, um die zusätzlichen Kosten für die Stadtkasse zu begrenzen.

Damit sie verpflanzt werden können, dürfen die Bäume laut Gutachten weder in der Nähe einer unterirdischen Leitung stehen, noch Schäden im Holz aufweisen. Sie müssen insgesamt gesund sein. An vier der 18 ausgewählten Stellen ist noch unklar, ob dort Leitungen verlaufen. Das Erdreich muss noch genauer untersucht werden.

Verfahren zur Verpflanzung größerer Bäume werden seit einigen Jahren angewendet – vereinzelt auch in Köln. Mit einem Spezialgerät, montiert auf einem Laster, werden die Bäume dabei ausgegraben und abtransportiert. Die Kosten der Verpflanzung hängen von der Größe des eingesetzten Fahrzeugs und der Entfernung des neuen Standorts ab.

Anwohner drängten Stadt zur Untersuchung

Die Stadt ließ erst auf Drängen einer Anwohnerinitiative untersuchen, ob das auch auf der Bonner Straße möglich ist. Die Erfahrungen seien bislang wenig erfolgversprechend, so der Standpunkt der Verwaltung im Vorfeld der Untersuchung. Dass sie trotzdem in Auftrag gegeben wurde, kann als Zugeständnis an die Kritiker des Bauvorhabens gewertet werden. Bürger aus den umliegenden Stadtteilen und Baumschützer hatten sich für den Erhalt so vieler Bäume wie möglich ausgesprochen.

Die Stadt ist mit dem dritten Bauabschnitt im Verzug. Zuletzt sollte im Herbst 2016 mit den Grünarbeiten begonnen werden, nachdem die Behörde von Regierungspräsidentin Gisela Walsken die Pläne genehmigt hatte. Doch Anwohner hatten vor dem Oberverwaltungsgericht einen Baustopp bis Ende Dezember erwirkt. Mittlerweile wiesen die Richter in Münster den Eilantrag der Kläger zurück. Damit kann die Stadt bis Ende Februar die Bäume fällen lassen. Danach ist das bis Oktober aus Naturschutzgründen wieder verboten.

Eine der beteiligten Initiative hat bereits angekündigt, die betroffenen Bäume auf der Bonner Straße, in der Marktstraße und in der Schönhauser Straße mit „physischem Einsatz“ schützen zu wollen. Später in diesem Jahr folgt die abschließende Entscheidung des Oberverwaltungsgerichts. Mit einem Baubeginn der Stadtbahntrasse ist in diesem Jahr nicht mehr zu rechnen.

– Quelle: <http://www.ksta.de/25480470> ©2017

Kommentare

Andreas Wulf

Zur Untersuchung möglicher Baumverpflanzungen wurde die Stadt nicht von den Anwohnern gedrängt – das ist insbesondere in Köln unmöglich!

Die Baumverpflanzungen wurden von einigen Bürgern nur als letztes Mittel zum Erhalt der Bäume vorgeschlagen, falls die Stadt die geringfügigen Planungsänderungen weiterhin ablehnt. Eine Baumverpflanzungsaktion dieses Ausmaßes hätte dagegen bundesweit für Positivschlagzeilen gesorgt, denn der Stadt sind die Bedeutung und die Umweltleistung des Stadtgrüns durchaus bekannt.

Andreas Wulf

Seit mehr als fünf Jahren mahnen Bürgervereine und Initiativen im Kölner Süden die Verantwortlichen von Stadt und KVB, die Planung der 3. Baustufe der Nord-Süd-Bahn, einschließlich der P&R-Anlage am Verteilerkreisel anzupassen. Erfolglos. Zuletzt organisierten Bürger zwei ganztägige Workshops (<https://www.initiativkreis-bay...>), um die gewünschten Änderungen gemeinsam mit international anerkannten Verkehrsplanern zu besprechen.

Stadt und KVB lehnten ihre Teilnahme ab!

Das Ergebnis der Workshops zeigt: Mit geringen Änderungen der Planung könnten die meisten Bäume an ihren Standorten verbleiben, und zwar ohne Leistungseinbußen für den Verkehr und ohne Verzicht auf eine eigene Gleistrasse der Nord-Süd-Stadtbahn. Das Hauptproblem der bisherigen Planung war, dass der Erhalt der Bäume nie zur Diskussion stand und ein entsprechender Auftrag nie erteilt worden ist.

Rüdiger Krause zu Andreas Wulf

Eine Bürgerinitiative, die verlangt, dass der Fahrgast umsteigt auf der Nord-Süd-Stadtbahn kann man leider nicht für voll nehmen. Es führt kein sinnvoller Weg an einer Stadtbahnstrecke auf der Bonner Straße vorbei. Im Übrigen braucht eine Niederflurbahn nicht weniger Platz als eine Hochflurbahn. Von daher ist der Vorschlag auch noch irreführend, dass dadurch die Bäume erhalten werden könnten.

Andreas Wulf zu Rüdiger Krause

Wie ich geschrieben habe, könnten die Bäume erhalten bleiben, auch wenn die Hoch- oder Niederflurbahn ein eigenes Rasengleis erhält. Übrigens Umgestiegen werden muss sowieso, denn die Linie 5 fährt zum Dom/Hbf (Haltestelle beim Gaffel-Brauhaus) und nicht zum Breslauer Platz, in die Nähe der S-Bahnen und Nahverkehrszüge. Dorthin wird die Linie 16 fahren, in die dann unterwegs umgestiegen (!) werden muss.

Rüdiger Krause zu Andreas Wulf

Keine Angst, ich kenne das Kölner Nahverkehrsnetz sehr gut. Mir ist daher der Unterschied zwischen Dom/Hbf. und Breslauer Platz durchaus bekannt.

Natürlich wollen alle Menschen aus dem Kölner Süden nur und ausschließlich zum Breslauer Platz. Das ist total wahrscheinlich. Wie konnte ich das bisher nur übersehen?

Ganz ehrlich? Ich glaube nicht dran. Ich glaube auch, dass viele Menschen umsteigen werden. Nämlich auf die Linien 3 und 4 an der Severinstraße oder 1, 7 und 9 am Heumarkt. Und vielleicht auch einige auf die Linie 16. Aber wer von der Bonner Straße kommt und in die S-Bahn will, wird wohl kaum noch einmal in der U-Bahn umsteigen, wenn er in wenigen Minuten zu Fuß am S-Bahngleis ist. Denn so weit ist der Weg durch den Hauptbahnhof auch nicht.

Ich habe auch keine Probleme damit, die Anzahl der Fahrspuren auf der Bonner Straße zu reduzieren. Aber offensichtlich ein der Unterstützer dieser Bürgervereine.

Mir ist aber auch nicht so ganz klar, was gegen das Fällen des alten Baumbestandes spricht, wenn nach der Durchführung der Maßnahme entsprechende Ersatzpflanzungen vorgenommen werden.

Andreas Wulf zu Rüdiger Krause

Das Umsteigen sollte nicht überbewertet werden. Es kommt vielmehr darauf an, wie umgestiegen werden kann, also auf die Länge der Zwischenwege, die Anzahl der (Roll-)Treppen und vor allem die Dauer bis zu den Anschlussverbindungen.

Auch den Planern der Nord-Süd-Stadtbahn fehlen die Worte, wenn sie auf die Haltestelle beim Gaffel-Brauhaus angesprochen werden oder auf die "vermurkste" Haltestelle Bonner Wall, der südlichsten U-Bahn-Haltestelle der Nord-Süd-Stadtbahn. Die neuen U-Bahn-Hal-

testellen haben fast alle Mittelbahnsteige, nur nicht da, wo sie Sinn gemacht hätten. Am Bonner Wall gibt es Außenbahnsteige und wer dort künftig, über die 3. Baustufe von Süden kommend, in die Bahn nach Rodenkirchen, Wesseling und Bonn umsteigen will, muss mühsam eine Brücke (Verteilerebene) queren, um auf den anderen Bahnsteig zu gelangen. Das gilt auch für die Gegenrichtung. Gehbehinderte, Rollstuhlfahrer und Fahrgäste mit Großgepäck müssen mit dem Fahrstuhl sogar hoch bis auf die Straßenebene, um dort die Straße an der nächsten Kreuzung zu überqueren. Nur so kommen sie auf den richtigen Bahnsteig, denn die Fahrstühle halten nicht auf der Verteilerebene.

Die meisten Bäume entlang der Bonner Straße befinden sich übrigens zwischen dem ersten Drittel und der Hälfte ihrer Lebenserwartung, sind also nicht „alt“. Der ökologische Nutzen eines neu gepflanzten Baumes entspricht in den ersten Jahren nicht mehr als einem kleineren Ast der vorhandenen Bäume. Da die Neupflanzungen dichter an den Häusern stehen sollen, sind nur Bäume mit kleineren Kronen vorgesehen.

Rüdiger Krause zu Andreas Wulf

Richtig ist, dass eine Niederflurstrecke nicht langsamer sein muss als eine Hochflurstrecke. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt im gesamten Kölner Stadtbahnnetz maximal 70 km/h. Das liegt nicht an den Fahrzeugen. Diese schaffen 80 km/h (die alten B100S sogar 100 km/h), sondern daran, dass die BoStrab bei Geschwindigkeiten über 70 km/h Zugsicherungsanlagen vorschreibt. Diese werden aber in Köln nur auf oberirdischen Strecken mit sehr dichter Zugfolge (z. B. zwischen Höhenberg und Merheim wegen ein- und ausrückender Züge zum Betriebshof, zwischen Buchheim und Holweide) und auf den Rheinbrücken wegen ggf. schlechter Sichtverhältnisse bei Nebel eingesetzt. Auf alle anderen oberirdischen Strecken wird auf Sicht gefahren. Hier beträgt die Streckenhöchstgeschwindigkeit maximal 70 km/h. Auch bei der Verlängerung der Strecke vom Verteilerkreis nach Rondorf und Meschenich wird man hiervon kaum abweichen. Die Kosten für die Zugsicherungs-systeme stehen in keinem Verhältnis zur Zeitersparnis.

Richtig ist auch, dass der Bau und Betrieb von Tunnelanlagen sehr kostspielig ist. Aber im Innenstadtbereich führt kein sinnvoller Weg am Neubau von Tunnelanlagen vorbei. Die oberirdische Streckenführung führt zu sehr langen Fahrzeiten. Damit schafft man keinen attraktiven Nahverkehr, der auch die Anzahl der Autofahrten signifikant reduziert. Die Stadtbahnlinie 9 braucht vom Königsforst bis zum Heumarkt (ca. 10,8 Kilometer) 19 Minuten. Dies entspricht einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 34,1 km/h. Damit ist sie hier durchaus zum Auto konkurrenzfähig. Vom Heumarkt bis zum Hermeskeiler Platz benötigt die Bahn dann noch einmal 19 Minuten für eine Strecke von knapp 4,7 Kilometer). Die Durchschnittsgeschwindigkeit beträgt hier also 14,8 km/h. Damit ist die Bahn nicht schneller als ein Radfahrer. Der Grund für den Unterschied ist schnell erklärt. Im gesamten östlichen Streckenast hat die Linie einen eigenen oberirdischen Gleiskörper oder durchfährt den Kalcker Tunnel. Im westlichen Teil teilt sich die Bahn den Verkehrsraum mit dem Individualverkehr. Das macht die Linie 9 auf dem westlichen Streckenast unheimlich langsam und führt dazu, dass sie oftmals auf diesem Streckenabschnitt nur sehr spärlich besetzt ist. Daher ist es eine gute Entscheidung gewesen, die Nord-Süd-Stadtbahn durch den Tunnel vom Dom zur Bonner Straße zu führen. Was wäre denn Ihrer Meinung nach die Alternative gewesen? Eine Stichstrecke von Bayenthal zum Dom mit Endhaltestelle Breslauer Platz. Das ganze mit Niederflurfahrzeugen im Schrittempo durch die Kölner Altstadt? Hätte man dadurch auch nur eine Autofahrt eingespart? Wohl eher nicht. Zudem wäre das Problem des überfüllten In-

nenstadttunnels nicht gelöst gewesen. Man kann eine Strecke nicht einzeln betrachten. Man muss auch das Gesamtsystem dabei im Auge behalten.

Auch das Thema mit den Mittelbahnsteigen ist nicht so ganz richtig. Wenn man Seitenbahnsteige baut, muss auch hier die Straße verschwenkt werden. Bei Mittelbahnsteigen zusätzlich die Gleise. Es spielt also für den Alleincharakter gar keine Rolle, ob man Mittel- oder Seitenbahnsteige baut.

Wo ich Ihnen zustimme ist, dass der Radweg auf die Straße gehört. Mir ist nicht klar, warum man hiervon auf der Bonner Straße abgewichen ist. Eine mögliche Lösung wäre gewesen, eine 3 Meter breite Spur für den Autoverkehr und eine 2,50 Meter breite Spur für den Radverkehr zu bauen. Damit opfert man zwar eine Fahrspur für den Autoverkehr wäre aber eigentlich wünschenswert, um den Individualverkehr zu reduzieren. Ich fürchte nur, dies wäre in Köln nicht durchsetzbar.

Dass man allerdings zwei Fahrspuren je Richtung benötigt, um Rettungsfahrten durchzuführen, ist allerdings Quatsch. Zudem kann an der Qualifikation des Prof. Monheim gezweifelt werden. Was zeichnet ihn eigentlich aus? Er war Professor für Angewandte Geographie, Raumentwicklung und Landesplanung an der Universität Trier. Also kein ausgewiesener Verkehrsexperte. Von ihm scheint ja auch die Idee gekommen zu sein, dass die Fahrgäste an der Marktstraße von der Hochflurbahn in eine Niederflurbahn umsteigen sollen. Das hat ja so richtig Sinn und ist auch für die Fahrgäste sehr bequem! Man kann ihn daher nicht so richtig ernst nehmen, wie ich meine.

Andreas Wulf zu Rüdiger Krause

Vielen Dank für die ausführliche Schilderung. Da habe ich wieder etwas gelernt. Die Diskussion, ob der Tunnel vom Bahnhof nicht an der Marktstraße, sondern doch hinter dem Heumarkt am Rhein hätte enden sollen, ist aus heutiger Sicht müßig, denn der Tunnel ist fertig.

Für die Planung der Bonner Straße sind tatsächlich mehrere Alternativen diskutiert worden, und zwar mit mehr oder weniger Anpassungsbedarf zur jetzigen Planung. Im Südteil der Bonner Straße sind jeweils zwei 3 m breite Kfz-Fahrspuren geplant, jeweils links durch die Bahngleise und rechts durch Bäume und parkende Autos (Parkplätze) begrenzt. Eine Rettungsgasse wird bei Stau dann kaum möglich sein. Bei meinen Ausführungen hatte ich den Vorschlag im Sinn, die Bäume und Parkflächen an die Gleise zu verlegen (siehe auch <http://6.koeln4.de>), so dass für die Rettungsgasse auf den 1,70 m breiten, direkt neben der äußeren Fahrspur verlaufenden Radweg, zur Not bis auf den Bürgersteig, ausgewichen werden kann. Im Bereich der Bahn-Haltestellen würden sich die Außenbahnsteige genau in dieser ca. 2,85 m breiten Flucht des Signalstreifens und der Baum-/Parkreihe neben den Gleisen befinden, so dass ein Verschwenken weder der Bahn noch der Straße erforderlich wäre.

Rüdiger Krause zu Andreas Wulf

Der Bau einer neuen Strecke ist immer ein Kompromiss zwischen Kosten und Nutzen. Nur wenn der Nutzen größer ist als die Kosten, wird eine Neubaustrecke überhaupt vom Land und ggf. Bund gefördert. Den Tunnel nur bis zum Heumarkt zu führen und am Rhein enden zu lassen wäre ein Schildbürgerstreich gewesen. Die Frage ist ja immer, wo erreiche ich mehr Kunden. Eine Strecke direkt am Rhein, wie die jetzige Linie 16 hat nur einen halb so großen Einzugsbereich wie die nun gebaute Strecke. Das liegt daran, dass die Fahrgäste im Umkreis von 300 bis 500 Meter um die Haltestelle wohnen. Wenn nun auf der einen Seite

keiner wohnt, weil da der Rhein liegt, ist das Fahrgastpotential auch nur halb so groß. Zudem könnte man so die Linien 132 und 133 nicht durch die Stadtbahn ersetzen.

Nichts gegen die Bürgerinitiative. Aber ich glaube, dass hier viele Personen keine besonders großen Ahnung haben und nur ihre Interessen durchsetzen wollen. So ist die Forderung zur Reaktivierung der Linie 6 ja nett, bringt aber kaum verkehrlichen Nutzen. Die Führung der Linie durch relativ wenig bebauten Gebiet bringt keinen Vorteil. Zudem ist zu bezweifeln, dass ein Großteil der zukünftigen Fahrgäste wirklich nur auf die Ringlinien umsteigt. Eine solche Streckenführung hat den Nachteil, dass Menschen, die aus Rondorf, Bayenthal oder Raderthal ins rechtsrheinische Köln fahren möchten, entweder zweimal umsteigen müssten, nämlich an der Marktstraße und dann an der Severinstraße oder am Heumarkt oder aber große Umwege und Fahrzeitverlängerungen in Kauf nehmen (Umstieg am Zülpicher Platz, Rudolf- oder Friesenplatz). Und das obwohl die Bürgerinitiative selber feststellt, dass Fahrgäste schnell zum Ziel wollen. Damit widerspricht die angestrebte Linienführung der eigenen Thesen.

Weiterhin wird behauptet, dass Mittelbahnsteige gefährlicher als Seitenbahnsteige seien. Eine Nachweis in Form einer Studie oder zumindest einer Statistik bleibt die Initiative aber schuldig.

Weiterhin wird vorgeschlagen, die Parkplätze für die Autos in die Straßenmitte zu legen. Es gibt aber keinen Hinweis darauf, wie die Insassen dann unbeschadet auf den Gehweg gelangen können. Ohne Signalanlage ggf. mit kleinen Kindern eine sehr stark befahrene zweispurige Straße zu überqueren ist schon sehr ambitioniert. Was ist mit bewegungseingeschränkten Personen? Soll die Oma mit dem Rollator auch die Straße in der Rush hour überqueren? Das gleiche gilt für die Haltstellen, die in der Grafik auf dem Gehweg abgebildet sind. D. h. bei einfahrenden Bahnen müssten die Fahrgäste eine zweispurige Straße queren.

Auch die Behauptung, dass Niederflur und Hochflurfahrzeuge sich kaum unterscheiden und gleich gut sind, darf bezweifelt werden. Zwar sind die K4500 (neuere Generation Niederflurfahrzeuge) und die K5000 (neue Generation Hochflurfahrzeuge) von Bombardier äußerlich sehr ähnlich. Aber beide Fahrzeuge kommen weder beim Fahrkomfort noch bei der Laufruhe auch nur annähernd an die alten Stadtbahnwagen B und Nachfolgenergenerationen heran. Man hat leider meines Erachtens in Köln Anfang der 1990er Jahre den Fehler gemacht, neben den Hochflurfahrzeugen auch ein Niederflursystem einzuführen. Es wäre besser gewesen bei dem bereits beschlossenen System zu bleiben. Da wir dies nicht getan haben, muss man nun schauen, wie man aus dem Dilemma der zwei Systeme am besten wieder herauskommt. Die Nord-Süd-Stadtbahn wird aus dem hochflurigen Innentunnel herausgeführt, weshalb auch die Strecke auf der Bonner Straße nur hochflurig sein kann.

Ich glaube aber auch - im Gegensatz zu der Bürgerinitiative - nicht, dass eine Stadtbahnstrecke eine größere Trennwirkung hat als die jetzige vierspurige- bis sechsspurige Bonner Straße. Alleine durch das grüne Rasengleis dürfte die Straße optisch deutlich gegenüber dem jetzigen Zustand aufgewertet werden.

Andreas Wulf zu Rüdiger Krause

Das Argument mit dem Einzugsgebiet der Strecke am Rhein kenne ich unter: „Fische fahren ja keine Bahn“. Ein Hauptargument für die 3. Baustufe war, 19.704 Bewegungen von Pkw-Pendlern im Bereich der Bonner Straße zu ersetzen. Auch wenn die Zahl inzwischen etwas

korrigiert wurde, ließe sich ein umfangreiches Umsteigen vom Pkw in die Bahn nur am Stadtrand realisieren. Daher werden immer wieder P&R-Flächen in Godorf und Meschenich gefordert – auch von der Bezirksvertretung Rodenkirchen. Die Hauptlast wird auch in Zukunft über die Rheintrasse abgewickelt und es wäre wünschenswert, dort den Takt zu verdichten. Die 3. Baustufe ist erst richtig sinnvoll, wenn sie bis Rondorf und Meschenich verlängert wird (4. Baustufe). Von einem Verkehrsplaner, der auch Auftragnehmer der KVB ist, kam sogar der Vorschlag, bis zur Realisierung der 4. Baustufe die Fahrgäste der Linie 132 aus Meschenich und Rondorf zum Bahnhof Rodenkirchen zu befördern, damit dort in die Linien 16 und 17 umgestiegen werden kann.

Das Argument mit den parkenden Autos in Mittellage greift nur bedingt, da es diese Situationen in Köln schon gibt (z.B. Bayenthalgürtel, Vorgebirgsstraße).

Was die Bürgervereine und -initiativen hauptsächlich wollen, ist übrigens die Diskussion und die Abwägung der verschiedenen Vorschläge mit den Verantwortlichen der Stadt Köln und der KVB – doch das wird abgelehnt. Das wurde schon lange vor Beginn des Planfeststellungsverfahrens abgelehnt. Viele der Einwendungen im Planfeststellungsverfahren wurden außerdem mit dem „bloßen Hinweis“ zurückgewiesen, das öffentliche Interesse würde überwiegen. Ein Dialog wie dieser, an dem Sie so intensiv mitarbeiten, wäre für „alle“ Beteiligten ein Gewinn.

Rüdiger Krause zu Andreas Wulf

Natürlich ist ein Dialog, an dem alle gleichberechtigt mit ergebnisoffenem Ausgang über verschiedene Aspekte und Möglichkeiten einer Strecke zu diskutieren, wünschenswert. Aber ich glaube, dass auch die Bürgerinitiative nicht so ganz unschuldig ist. Es wurden doch teilweise abstruse Forderungen von Menschen gestellt, die von Verkehr wenig und von Nahverkehr gar keine Ahnung hatten.

Da wurde ein ehemaliger Professor für Raumgestaltung als Fachmann aufgeführt, der nichts besseres zu fordern wusste, als dass der ÖPNV-Nutzer an der Haltestelle Marktstraße von der Hochflurbahn in eine Niederflurbahn umsteigen soll. Natürlich wäre das machbar. Aber dann kann man sich auch die ganze Strecke sparen, da man so keinen Autofahrer dazu bekäme auf Bus und Bahn umzusteigen. Der ÖPNV-Nutzer möchte nun einmal nachgewiesenermaßen nur ungern umsteigen. Das hat etwas mit Bequemlichkeit zu tun. Da bekommt man schon etwas Zweifel an der Sinnhaftigkeit einer Diskussion mit der Initiative. Dann wurden zwei Workshops veranstaltet, diese waren aber nicht öffentlich. Warum? Hatte man Angst, dass auch Befürworter zum Workshop erscheinen? Dies erscheint nicht besonders seriös. Vielleicht wäre es gut gewesen, hier ein wenig transparenter zu sein.

Natürlich wäre es begrüßenswert, wenn man direkt die gesamte Strecke bis nach Rondorf und Meschenich bauen könnte. Aber es ist vernünftig dies in Etappen zu tun und diese dann auch stückweise in Betrieb zu nehmen. Zumal derzeit noch völlig ungewiss ist, wie die Streckenführung hinter dem Verteilerkreis aussehen wird.

Die Idee, die Linie 132 nach Rodenkirchen zu führen, kann man einmal unter die Lupe nehmen. Nur derzeit bietet die Linie 16 dafür nicht ausreichend Kapazitäten, da auch diese Linie bereits heute überlastet ist. Eine Kapazitätserhöhung durch längere Züge oder dichteren Takt ist jedoch so lange nicht möglich, wie der neue Tunnel nicht vollständig in Betrieb ist. Denn der Innentunnel ist schon heute überlastet. Dies war ja auch einer der Gründe, die

Linie 9 damals aus dem Tunnel herauszunehmen und über den Neumarkt nach Sülz zu führen (ursprünglich fuhr sie nach Chorweiler).

Auch der Bau von P&R-Plätzen ist nicht ganz unumstritten, da hierdurch falsche Anreize erzeugt werden. Denn die meisten Parkplätze werden von Pendlern aus dem Umland belegt, obwohl es verkehrlich deutlich besser wäre, wenn diese schon zu Hause in Bus und Bahn stiegen. Daher stimme ich hier der Forderung der Bürgerinitiative zu, den P&R Platz am Verteilerkreis noch einmal zu überdenken und ggf. deutlich kleiner zu planen.

Bezüglich der parkenden Autos muss man aber feststellen, dass die Situation auf dem Gürtel und der Vorgebirgsstraße eine andere ist. Hier fährt keine Stadtbahn in der Mitte und der Platz ist dort deutlich größer. Auf der Bonner Straße ist nach dem Vorschlag der Bürgerinitiative nur 2,85 Meter Platz. Auf der einen Seite fährt der Individualverkehr auf der anderen Seite die Stadtbahn mit 50 km/h vorbei.

Wie sie sehen, halte ich nicht alles für verkehrt, was die Initiative fordert. Ich glaube auch, dass man hier bei Stadt und Politik hätte punkten können, wenn man sich von den abstrusen Forderungen wie Niederflurbahn von Anfang an verabschiedet hätte.

Andreas Wulf zu Rüdiger Krause

Herr Prof. Monheim hat die beiden Workshops moderiert. Verkehrsplaner waren Dipl. Ing. Besier (Leipzig), Dr. Groneck (Siegburg), Prof. Dr. Hass-Klau (Brighton), Dipl. Ing. Hüsler (Zürich), Prof. Knoflacher (Wien), Prof. Topp (Kaiserslautern), Dipl. Ing. Wittrock (Bremen), Prof. Zöpel (Bochum). Sie finden neben dem ehemaligen NRW-Verkehrsminister auch drei Experten, die im Auftrag der Stadt an der 3. Baustufe und der Parkstadt Süd mitgearbeitet haben.

Die Workshops waren nicht öffentlich (auch ohne Presse), um wirklich offen mit den Vertretern der Stadt und der KVB diskutieren zu können – die haben dann leider kurzfristig abgesagt.

Die Streckenführung der Nord-Süd-Stadtbahn über den Verteilerkreis ist eine zentrale Forderung aller 15 Bürgervereine und Initiativen der Interessengemeinschaft Kölner Süden. Die Stadt hat sie lange Zeit einfach ignoriert (http://www.koeln4.de/s/p_v/ver...).

Eine Bürgerbeteiligung sollte nicht erst in einem Planungsstadium beginnen, in dem bestimmte Rahmenbedingungen bereits beschlossen sind.

Plectrudis zu Andreas Wulf

Nahverkehrszüge fahren am Hauptbahnhof auch von Gleis 1 und 2 und 3... meinen Sie mit "ein eigenes Rasengleis" tatsächlich eine eingleisige Trasse? Wie soll das bei einem 10 Minuten Takt betrieblich funktionieren? Ihre Argumentation ist an den Haaren herbeigezogen oder zum Haare sträuben. Wie auch immer, der Wutbürger ist Sachargumenten leider nicht zugänglich.

Andreas Wulf zu Plectrudis

Natürlich ist mit dem Rasengleis eine zweispurige Schienenstrecke gemeint. Es gibt viele Veröffentlichungen dazu, was die Bürgervereine und Initiativen im Kölner Süden im einzel-

nen fordern. Scheinbar werden diese nur nicht gelesen, schon gar nicht gegoogelt. Aber es geht hier offensichtlich nicht um den Austausch von Argumenten, wenn alle, die sich seit vielen Jahren Gedanken machen, sowieso nur „Wutbürger“ sind.

Rüdiger Krause

Es ist unglaublich wie hier einige wenige versuchen, den Bau einer sinnvollen und notwendigen Stadtbahntrasse zu verhindern, nur weil sie Angst haben, dass ihr SUV im Stau stehen könnte.
kopfschüttel