

Kölner Stadt-Anzeiger

Bauarbeiten an Nord-Süd-Bahn Feuerwehr auf Bonner Straße bald im Dauer-Stau?

Von Philipp Haaser, 10.04.2017



So könnte die Bonner Straße nach dem Umbau aussehen. Foto: Visualisierung: Stadt Köln

Marienburg/Bayenthal – Eine Sorge macht die Runde unter den Anwohnern im südlichen Abschnitt der Bonner Straße. Die Baustelle für die Nord-Süd-Stadtbahn steht vor der Tür.

Im Herbst geht es mit den Bauarbeiten in Bayenthal und Marienburg los

Im Herbst sollen dafür die nötigen Bäume gefällt werden, anschließend Gleise in der Mitte der Straße verlegt werden, Haltestellen mit Bahnsteigen errichtet, Übergänge und Kreuzungen neu gestaltet werden. Zwischen Schönhauser Straße und Gürtel fällt ein Fahrstreifen je Richtung weg. Viele fürchten, dass permanenter Stau die Folge sein wird – schon während der Bauzeit.

Weil die nächste Feuerwache am Militärring liegt, sorgt sich so mancher, ob die Rettungswagen und Löschfahrzeuge die Straße im Notfall noch passieren können werden.

Rettungsfahrzeuge könnten nicht mehr auf Gegenfahrbahn ausweichen

„Bisher weichen die Krankenwagen oft auf die Gegenfahrbahn aus, wenn Stau ist“, sagt etwa Gerhard Lange. Er wohnt an der Bonner Straße und beobachtet das Geschehen vor seinem Haus aufmerksam. Wie soll das funktionieren, wenn die Bahn in der Mitte der Straße fährt, die Bahnsteige ein Überqueren der Gleise an vielen Stellen unmöglich machen? Er sei nicht der einzige, der sich diese Gedanken macht.

Lange engagiert sich in den Bürgerinitiativen, die die Pläne der Stadtverwaltung für die Bonner Straße kritisch sehen. Er wandte sich an die Feuerwehr mit seinen Sorgen. Eine Antwort hat er

bislang nicht erhalten. „Man wird damit allein gelassen“, beschreibt er den Eindruck, der sich bei ihm eingestellt hat.

Pläne für Umbau der Bonner Straße noch nicht endgültig

Eine abschließende Stellungnahme wollte die Feuerwehr auf Anfrage nicht abgeben. Die Pläne für den Umbau der Straße seien noch nicht endgültig. Wie bei großen Bauarbeiten üblich, sei sie aber beteiligt, ihre Kritik aufgenommen und die Pläne entsprechend geändert worden, teilt eine Sprecherin der Stadtverwaltung mit. Der Fall, dass die Bonner Straße nur eingeschränkt passierbar ist, sei mathematisch simuliert worden. In dem Fall würde einer von vielen kleineren Einsatzbezirken der Feuerwache Marienburg künftig der Feuerwache Innenstadt zugeschlagen und von dort angefahren.

Außerdem, so die Sprecherin weiter, führten die Rettungskräfte regelmäßig Testfahrten durch, wenn Baustellen den Verkehr auf wichtigen Straßen beeinträchtigen. Das sei ein „durch die Erfahrungen mit Großbaustellen in Köln erprobtes Verfahren“. „Ganz Köln ist dicht während der Hauptverkehrszeit. Das ist nichts besonderes in unseren Augen“, sagt ein Vertreter der Feuerwehr mit Blick auf die Bonner Straße.

Fahrer sind ortskundig

Die Fahrer seien jeden Morgen im Bilde über die aktuelle Situation in ihrem Bezirk und systematisch mit „Ortskunde“ ausgestattet. „Die kennen alle Stichstraßen“, sagt er. Grundsätzlich prüfe die zuständige Abteilung für jedes einzelne Gebäude, ob es im Notfall erreicht werden kann. Das derzeit gültige Ziel, in neun von zehn Fällen mit einem Rettungswagen in acht Minuten, im Falle eines Brandes mit zehn Einsatzkräften innerhalb von 9,5 Minuten vor Ort zu sein, sieht er nicht gefährdet.

Nicht jeder kennt allerdings die Routinen der Feuerwehr. Anwohner Lange hält eine Bürgerversammlung für sinnvoll, um zu erläutern, wie die Feuerwehr in diesem Fall vorgehe.

– Quelle: <http://www.ksta.de/26668052> ©2017

Kommentare

Plectrudis

Die Feuerwehr wird an der Bonner Straße genauso wenig im Stau stehen, wie an der Aachener oder Luxemburger Straße. Das Gedröhne der Anwohner, die die Nord-Süd-Stadtbahn auf jeden Fall verhindern wollen, kann doch keiner mehr hören. Es besteht Baurecht. Also: Bauen!

Andreas Wulf → Plectrudis

„... und brennende U-Bahnen erreichen immer die nächste Haltestelle, um gelöscht werden zu können“, Köln hat eben eigene „Gesetze“. In den rund 20 Bürgervereinen und Initiativen im Kölner Süden, die sich kritisch mit der Nord-Süd Stadtbahn (die KVB mag übrigens den 2. Bindestrich nicht) auseinandersetzen, ist mir niemand bekannt, der gegen den Bahnausbau wäre, ganz im Gegenteil. Welche Anwohner sollen das denn sein?

Es grenzt schon an Verunglimpfung, die kritischen Bürgerinnen und Bürger ständig als Gegner der Bahn hinzustellen, obwohl sich diese seit vielen Jahren in unzähligen Sitzungen für einen besseren Umwelt-, Denkmal- und Wasserschutz, die Verkehrsertüchtigung des Verteilerkreises Köln-Süd, einschließlich der Bahnquerung (4. Baustufe), und einen sparsameren Kostenansatz einsetzen.

Edgar → Andreas Wulf

Die, die sich seit Jahren für das Fahren mit dem ÖPNV verbal einsetzen, sind aber auch die, die sich bisher gegen den Ausbau durch die Nord-Süd-Bahn und aktuell gegen die Ost-West-Bahn wehren. Besuchen Sie doch mal Sitzungen des Verkehrsausschuss und des Rates. Dort bekommen Sie meine Darstellung ungefiltert bestätigt!

Andreas Wulf → Edgar

Leider haben die Initiativen kein Rederecht in den Ausschüssen, im Rat oder in der Bezirksvertretung und die Vorschläge kommen, trotz mehrfacher Vorschläge einzelner Parteien, nicht zur Diskussion. Selbst ein Antrag nach § 24 Gemeindeordnung wird mit einer fadenscheinigen Ausrede im zuständigen Gremium nicht beraten. Was Sie dort ungefiltert hören, sollten Sie daher auch den richtigen Adressaten zuordnen.

Rüdiger Krause → Andreas Wulf

Nein, die Initiativen sind solange nicht gegen die Stadtbahn, so lange sie sich durch sie nicht gestört fühlen. Daher auch die absurde Forderung die Bahn unterirdisch bis zum Gürtle oder gar zum Militärring weiterzuführen.

Andreas Wulf → Rüdiger Krause

Mir ist keine Initiative seitens der Bürgerschaft bekannt, die derartige unterirdische Verlängerungen fordern. Meiner Kenntnis nach handelt es sich dabei um Vorschläge der Kölner F.D.P.

Edgar → Rüdiger Krause

Diese Forderung ist nicht absurd, sondern wäre umzusetzen verkehrstechnisch absolut notwendig, will man dass der Verkehr fließt! Aber dass wollen die sich als Umweltschützer Darstellenden nicht! Das Ende vom Lied: Staus ohne Ende und Abgase ohne Ende. Das wäre alles nicht notwendig.

Rüdiger Krause → Edgar

Tja, das ist die Sichtweise eines uneinsichtigen Autofahrers, der nur Angst hat, dass die Bahn im Straßenraum streitig machen könnte. Steigen Sie aus Ihrem SUV aus und genießen die frische Luft - zu Fuß oder auf dem Fahrrad. Zur Arbeit kann man auch mit der Bahn pendeln, dafür bedarf es nicht eines 2 Tonnen schweren mit 250 kW motorisierten Fahrzeugs. ;) Staus verursachen übrigens diejenigen, die drin stehen, nicht Politiker.

Edgar Rüdiger → Krause

Diese Forderung ist nicht absurd, sondern wäre umzusetzen verkehrstechnisch absolut notwendig, will man dass der Verkehr fließt! Aber dass wollen die sich als Umweltschützer Darstellenden nicht! Das Ende vom Lied: Staus ohne Ende und Abgase ohne Ende. Das wäre alles nicht notwendig.

Conscienta

Die Kritiker der Umgestaltung haben sogar einen Lösungsvorschlag, der Rettungsgassen ermöglicht, nur wird der ignoriert.

Gehfott → Conscienta

Warum auch nicht. Sie haben doch die Aussage der Feuerwehr zu diesem Thema gelesen oder?

Conscienta → gehfott

Ich lese dort, dass die Feuerwehr alle Stichstraßen kennt, wenn es auf der Bonner Straße kein Durchkommen gibt. Notfälle auf oder an der Bonner Straße (direkte Anwohner) sind also Kollateralschäden?

Gehfott → Conscienta

Richtig. Die Feuerwehr fährt grundsätzlich keine Einsätze in engen Gassen und lässt alle dortigen Anwohner elendig verrotten.

Rüdiger Krause → Conscienta

So einen quatsch habe ich lange nicht gehört. Die Bonner Straße ist nicht die einzige zweispurige Straße in Köln auf der es zu Staus kommt. Gucken Sie sich mal die Kalker Hauptstraße oder die Bergisch Gladbacher Straße an. Es ist nicht bekannt, dass es dort vermehrt zu Problemen mit Rettungsdienst und Feuerwehr kommt. Bis die Bahn fertig gestellt ist, darf eh kein Auto mehr in die Innenstadt oder wir haben die Citymaut, also gibts auch keine Staus. ;)

Andreas Wulf → Rüdiger Krause

Konstruktive Alternativvorschläge werden gerne mit dem Hinweis abgewiegelt, an anderer Stelle sei es bis jetzt ja auch gut gegangen. Die Rettungswege werden vor allem von den direkten Anwohnern der Bonner Straße als Problem gesehen, weil die dort tagtäglich die Einsätze beobachten. Ich verstehe gar nicht, warum nicht ein Einsatzplaner der Rettungsdienste die Planung beurteilen sollte.

Rüdiger Krause → Conscienta

Erzählen Sie mal, welchen Vorschlag Sie meinen.

Andreas Wulf → Rüdiger Krause

Sie kennen den (Ihre Originalzitate in Anführungsstrichen): Verlegen der Parkstreifen / Baumreihen an die Gleise (<http://www.koeln4.de/s/pli/...>). Zwar wird für eine „Oma mit dem Rollator“ nach dem Abstellen ihres Pkw das Überqueren der „Straße in der Rush hour“ schwieriger, dafür muss sie aber nicht mehr in den Straßenraum aussteigen :-).

KoelnKalkWunderbar

Habe immer noch nicht verstanden warum das Vorhaben so kritisiert wird. Mir kommt es so vor als seien die Anwohner vom möglichen Straßenbahnlärm überfordert und machen einen auf NIMBY. Andre Meinungen? Warum so kritisch?

Edgar → KoelnKalkWunderbar

Weil andere als die seinerzeitige Opposition etwas entschieden haben und nicht die es verbal immer verlangen. Das ist auch der Grund aus meiner Sicht, weshalb die Bahn unter der Severinsstraße nicht durchgängig fährt. Wer hat denn die von der selben Seite geplante Ost-West-Straßenbahnverbindung blockiert? Wer hat diese denn geplant und die Haltestelle Heumarkt sehr zum Verdruss der "Anderen" schon vorausschauend dafür vorbereiten lassen? Wer verlangt denn immer, dass die Leute nicht mit dem Auto fahren sollen und wer hat den Ausbau des ÖPNV blockiert?

Andreas Wulf → KoelnKalkWunderbar

Es gab über 300 Einwendungen im Planfeststellungsverfahren, sehr viele mit sinnvollen Vorschlägen. Fast alle wurden abgelehnt, meistens mit dem bloßen Hinweis, das öffentliche Interesse an einer Bahn würde überwiegen. Die Bahn wurde und wird überhaupt nicht in Frage gestellt. Fast alle Kritiker sind sich einig, dass eine Bahn dringend erforderlich ist, möglichst zeitnah auch bis nach Meschenich. Der Tunnel unter dem Waidmarkt wird aber vor 2024 voraussichtlich nicht passierbar sein. Daher wird hinterfragt, ob Köln bis zum Jahr 2024 - neben der Linie 17 - eine weitere Geisterbahn braucht, die nur bis zur Severinstraße fährt, und ob ein gemeinsamer Teilbetrieb der Linien 17 und 5 im Tunnelabschnitt Bonner Wall bis Severinstraße - wegen einer fehlenden Gleiswechselanlage - überhaupt möglich ist.

BC76 → Andreas Wulf

Ich denke nicht, dass hier eine weitere "Geisterbahn" entsteht. Die 17 fährt auf einer Route, die bereits anteilig durch andere Bahnen genutzt wird. Also zusätzlich. Die Linie 5 würde aber mehrere Neubaugebiete des Kölner Südens wie Reiterstaffel oder Deutsche Welle usw. erstmalig auf die Schiene bringen. Wie sollen die Busse diese Menschen derzeit noch aufnehmen? Zusätzlich zu denen, die schon seit Jahren ÖPNV nutzen. Wer tagtäglich die überfüllten Busse nutzt (und das tue ich), weiss, dass viele Menschen bereits am Chlodwigplatz oder an der Severinstr. umsteigen. Es ist ein schwerer Fehler, wenn man voraussetzt, dass der Löwenanteil bis Heumarkt oder Breslauer Platz fährt und sich deshalb eine vorzeitige Inbetriebnahme nicht lohnen / rechnen würde. Egoistisch obendrein. Wenn ich als Anlieger die Unannehmlichkeiten des Umbaus in Kauf nehmen muss, dann bitte sofort, und nicht, wie es einer Bürgerinitiative, die nicht für alle Anwohner spricht, in den Kram passt. Und was die technischen Einwände angeht, verlasse ich mich da lieber auf die Ingenieure, die damit beauftragt werden.

Andreas Wulf → BC76

Die Initiativen fordern übrigens, wegen der Unpassierbarkeit am Waidmarkt seit 03.03.2009 nicht in einer Schreckensstarre zu verharren, sondern den ÖPNV unverzüglich auf die geänderten Bedingungen anzupassen. Das betrifft zwar vor allem Buslinien, aber es gibt auch einen - zumindest prüfungswerten - Vorschlag zur Reaktivierung der Linie 6 (<http://www.koeln4.de/s/pli/...>). Die würde nicht nur die von Ihnen genannten Neubaugebiete, sondern auch die geplante Parkstadt Süd und das nördliche Zollstock erschließen und könnte, völlig unabhängig von der Fertigstellung der Gleiswechselanlage am Waidmarkt, längst im Betrieb sein.

Das Geisterbahn-Argument besteht hauptsächlich in der Befürchtung, dass der Teiltunnel gar nicht von 4 Bahnen gleichzeitig genutzt werden kann und die Linie 5 an der Marktstraße endet.

Rüdiger Krause → Andreas Wulf

Wir wissen ja gar nicht, wie lange der Bau der neuen Strecke dauern wird. Erfahrungsgemäß dauern solche Großprojekte ja gerne mal länger als ursprünglich geplant. Ich nehme mal an, dass die oberirdische Strecke nicht vor 2022 fertiggestellt sein wird. Damit reden wir noch von ein oder maximal zwei Jahren, in denen man eine Stichstrecke bis zur Severinsstraße hat. Zudem dauert es noch bis über 2024 hinaus bis auch Meschenich an die Bahn abgeschlossen ist. Denn bis heute ist ja nicht einmal die genaue Streckenführung im äußersten Süden bekannt. Das Problem mit der Gleiswechselanlage halte ich für lösbar. Diese kann man ggf. auch schon oberirdisch bauen. Das wird zwar fahrplantechnisch ambitioniert, könnte aber funktionieren.

Andreas Wulf → Rüdiger Krause

Meine letzte Information ist, dass auch die Stadtverwaltung davon ausgeht, dass die Gleiswechselanlage unter dem Waidmarkt vor 2024 nicht fertig wird. Für einen Zwischenbetrieb im Tunnel zwischen den Haltestellen Bonner Wall und Severinsstraße müssten zwei Bahnen hintereinander auf demselben Gleis einfahren, von denen die vordere auf dem Rückweg an der hinteren vorbei muss. Heute wird das Problem mit der Linie 17 derart gelöst, dass beide Gleise in beide Richtungen genutzt werden. Mit 4 Bahnen dürfte das aber nicht möglich sein.

Edgar

Tja, leider hat die seinerzeitige Ratsmehrheit auf Grund der Ablehnung des kleineren Koalitionspartners es abgelehnt die U-Bahn bis hinter den Gürtel zu bauen. Ab dem Gürtel stadtauswärts hätte man die parallel verlaufende Straße für den Verkehr in Richtung Verteiler Kreis nutzen können. Die Bäume, die jetzt gefällt werden müssen, hätten stehen bleiben können und die Fahrbahn hätte 4-Spurig bleiben können! Meinen Vorschlag im Verkehrsausschuss, den unser Ratsmitglied eingebracht hatte, fand bei der Ratsmehrheit leider keine Zustimmung. Der Verkehr hätte in der Form wie er jetzt fließt (auch jetzt schon zu den entsprechenden Zeiten genügend gestaut) weiter "fließen" können. Jetzt haben wir den Salat.

Rüdiger Krause → Edgar

Eine U-Bahn bis hinter den Gürtel steht von den Kosten her in keinem Verhältnis zum Nutzen. Eine Spur pro Richtung sollten innerhalb des Gürtels mehr als ausreichen zumal ja viele Pendler wohl auf die Bahn umsteigen werden, weil sie schneller und streßfreier ist als das Auto - und günstiger auch. Je mehr Spuren es gibt, desto mehr Verkehr gibt es auch.

Edgar → Rüdiger Krause

Eine vernünftige Stadtplanung hätte die U-Bahn bis außerhalb der bebauten Stadtgrenze geführt. Eine Stadt wie Köln braucht eine angemessene Versorgungsinfrastruktur. So wie auf dem Bild wäre es ein Traum. Leider wird die derzeitige Kapazität halbiert. Und die reicht schon nicht aus!

Rüdiger Krause → Edgar

Das ist absoluter Quatsch. Eine Verlängerung der U-Bahn könnte vielleicht noch ein bis zwei Minuten Fahrzeit einsparen, da die Streckengeschwindigkeit unter der Erde höher ist und es auch keinen kreuzenden Verkehr gibt, dies rechtfertigt aber bei weitem keine Mehrkosten im mittleren dreistelligen Millionenbetrag. Es ist daher richtig, die Bahn an der Marktstraße aus der Erde kommen zu lassen und oberirdisch fahren zu lassen. Sinnvoller wäre vielmehr gewesen, an beiden Enden der Strecke die jeweiligen Abzweige höhenfrei auszuführen. Die höhengleichen Kreuzungen am Bonner Wall und am Dom begrenzen die Kapazität der Strecke auf 24 Züge pro Stunde und Richtung.

Dass die Kapazität der Straße dabei reduziert wird, ist kein Nachteil. Ein nicht unerheblicher Teil der Autofahrer wird auf den ÖPNV umsteigen, weil er schneller und günstiger als das Auto ist. Zudem führt ein Mehr an Straßen zu einem Mehr zu Verkehr. Mit anderen Worten: Wird die Straßenfläche reduziert, so reduziert sich langfristig auch der Verkehr. Davon unabhängig wird es in den nächsten Jahren auch zu Fahrverboten von Kraftfahrzeugen in der Innenstadt kommen, sodass weniger Autos überhaupt Richtung Stadt fahren dürfen.

Edgar → Rüdiger Krause

Der volkswirtschaftliche Schaden ist wesentlich höher als die paar Millionen Mehrkosten! Hinzu kommt die vermeidbare Umweltbelastung. "Heilige" Bäume müssen gefällt werden! Auswärtige Kunden bleiben zunehmend aus. Köln sägt an dem Ast auf dem es sitzt!

Rüdiger Krause → Edgar

Ganz sicher nicht. Die Bäume sind nicht heilig. Es ist zwar Schade, dass sie gefällt werden müssen, sie werden jedoch auch wieder ersetzt.

Es ist auch nicht zu erwarten, dass auswärtige Kunden ausbleiben werden. Die Zeiten der autogerechten Stadt gehen nun einmal langsam zu Ende. Nicht jeder junge Mensch schafft sich mehr ein Auto an - gerade in Köln -, weil die Leute merken, dass man hier mit ÖPNV und Fahrrad deutlich schneller, kostengünstiger und zudem bequemer unterwegs ist als mit dem eigenen Kraftfahrzeug. Und das ist auch gut so, da wir Kohlendioxidziele haben, die mit mehr motorisiertem Individualverkehr nicht zu erreichen sind. Zudem reißt Köln jetzt schon oft die Grenzwerte für Stickoxide. Es wird Zeit für die Verkehrswende.

Edgar → Rüdiger Krause

Der volkswirtschaftliche Schaden, der jetzt entsteht, überwiegt bei Weitem die Mehrkosten! Von der verlorenen Freizeit und der durch Stau verursachten Umweltbelastung ganz zu schweigen!

Rüdiger Krause → Edgar

Es entsteht kein volkswirtschaftlicher Schaden - außer während des Baus. Das Problem hat man bei Baustellen aber immer. Wer sich mit dem eigenen Auto in den Stau stellt, hat eben etwas falsch gemacht.

Edgar → Rüdiger Krause

Das ist genau der Kommentar von jemandem, der mit verantwortlich für das Chaos in Köln ist. Haben wir nicht schon genug Probleme. In welcher Welt leben Sie? In der Realität sicher nicht! Wenn die Bonner Straße wie von dem kleineren Koalitionspartner beschlossen und von dem damals größeren Koalitionspartner (muss sicher nicht namentlich erwähnt werden, sollte jeder kennen) nur eine Spur in jeder Richtung bekommt (das ist die Beschlusslage), dann werden die Nebenstraßen an der Marienburg ihre Freude haben. Da wohnt ja der Klassenfeind derer die so denken wie Sie. Mit denen muss man es wohl so machen.

Ich hoffe, dass diese Partei nicht mehr in den Landtag einzieht. Das Saarland hat es vorgemacht! Dass die Bahnen und Busse voll sind, stört Sie offenbar nicht. Und dass man nicht mehr Busse und Bahnen einsetzen kann, ist Ihnen wohl entgangen. Das Bild im Stadtanzeiger gaukelt eine 6-spurige Führung vor. Es wird nur eine in jeder Richtung sein!

Rüdiger Krause → Edgar

Es hat nichts mit Klassenfeind oder Neid, wie Sie es suggerieren wollen, zu tun. Sie haben es leider nicht verstanden! Es ist durchaus möglich mehr Busse einzusetzen. Nur mehr Bahnen gehen auf dem Bestandsnetz ist. Genau deshalb wird die Nord-Süd Stadtbahn gebaut. Durch diese Strecke steigt die Kapazität in der Innenstadt. Die Linie 16 entfällt zwischen Breslauer Platz und Poststraße und wird daher die Fahrplanstabilität dort deutlich erhöhen. Rein rechnerisch könnte sie ab Eröffnung der neuen Strecke im 5-Minutentakt fahren, also doppelt so oft wie heute ohne dass es zu Probleme auf der Bestandsstrecke kommt. Das gleiche gilt für die Linie 5. Damit wird die Leistungsfähigkeit des ÖPNV in Köln deutlich gesteigert. Eine ähnliche Wirkung hätte ein Ost-West-Tunnel von Deutz bis zur Universitätsstraße. Nur den will offensichtlich keiner haben. Leider.

Voltumna2016

Mal sehen mit welchen kuriosen Argumenten die "Kritiker" der Umgestaltung als nächstes kommen. Mit der Feuerwehr hats ja wohl nicht geklappt ;)

Rüdiger Krause → Voltumna2016

Denen fällt bestimmt noch was neues ein. Vielleicht Kinder und Radfahrer oder Behinderte und Mütter mit Kinderwagen, die nicht schnell genug die Gleise queren können ...