



Colonia



Bürgerinnen und Bürger
Initiative gegen den Planungsirrsinn



Landtagswahl NRW Welche Partei steht wofür und wogegen?

Fragen an die politischen Parteien, die die Chaos-Planung der 3. Baustufe beschlossen haben.

Die Stadt Köln will auf Beschluss der Politik im kommenden Oktober alle 300 Bäume an der Bonner Straße fällen lassen, um im Jahr 2018 für eine Bahn (1. Baustufe der Nord-Süd Stadtbahn) die Schienen, die bis ins Jahr 2024 nicht durchgängig befahrbar sein werden, oberirdisch bis zum Bonner Verteiler zu verlängern (3. Baustufe). Die Bäume könnten erhalten bleiben, weil es für diese zwei km lange Strecke Planungsalternativen gibt. Zudem ist die Bahn (3. Baustufe) nur sinnvoll, wenn sie möglichst bald vom Bonner Verteiler aus über Rondorf bis nach Meschenich (5 km / 4. Baustufe) verlängert wird. Eine unverbundene 2 km lange Straßenbahn-Strecke wäre nur weiteres teures Flickwerk, dass niemand braucht!

Die Nord-Süd Stadtbahn in Köln wird mit mehr als 275 Mio. €*) Landesmittel aus NRW gefördert.

*) neben der ebenfalls maximalen Zuschusshöhe von ca. 530 Mio. € vom Bund und zz. ca. 487 Mio. € eigenen Mitteln der Stadt Köln (gesamt fast 1,3 Mrd. €).

Für die anstehenden Landtagswahlen werben GRÜNE, SPD, CDU und FDP, die für diese Chaos-Planung verantwortlich sind, mit Plakaten entlang der Bonner Straße, wie

„SAUBERE LUFT“, „GESUND DURCHATMEN“, „NRWIR“, „UNSERE VEEDEL – UNSERE ZUKUNFT“, „GENUG STILLSTAND.“ „NRW – VERDIENT MEHR ALS LETZTE PLÄTZE.“ –

übrigens auch an Bäumen, die sie ohne Bürgerproteste längst gefällt hätten!

Wir nehmen die für die Chaos-Planung rund um die 3. Baustufe verantwortlichen politischen Parteien nun beim Wort und stellen ihnen hier Fragen, die die Zukunft der Bonner Straße betreffen:

- 1. Thema Bäume:** Die Planer der 3. Baustufe hatten nicht den Auftrag, so zu planen, dass die 300 Bäume an der Bonner Straße erhalten werden können. Warum war das so? Hat angesichts der Feinstaub- und Stickstoffdioxid-Belastungen an der Bonner Straße die Luftreinhaltung nicht oberste Priorität? Hat die Aufenthaltsqualität, die durch große Bäume gegeben ist, keinen städtebaulichen und ökologischen Wert?
- 2. Ist der aktuelle Plan, die 3. Baustufe jetzt zu bauen, sinnvoll?** Nach Fertigstellung der 3. Baustufe wird es noch jahrelang zu einem provisorischen Betrieb der neuen Bahn (Linie 5) von der Bonner Straße (3. Baustufe) in den Tunnel am Bonner Wall bis zur Severinstraße kommen. Die vollständige Inbetriebnahme der 1. Baustufe wird es frühestens im Jahr 2024 geben. Die Stadt Köln sagt, dass die Gleiswechselanlage an dem zusammengebrochenen historischen Archiv unter dem Waidmarkt wohl nicht früher fertig wird.

Frage: Für einen provisorischen Betrieb im Tunnel zwischen den Haltestellen Bonner Wall und Severinstraße müssten zwei Bahnen hintereinander auf demselben Gleis einfahren, von denen die vordere auf dem Rückweg an der hinteren vorbei muss. Wie soll das funktionieren?

Heute wird das Problem mit der provisorischen Linie 17 (2. Baustufe, Rheinuferverbindung) derart gelöst, dass beide Gleise in beide Richtungen genutzt werden. Mit zwei Bahnen je Schiene (4 Bahnen zeitgleich) dürfte das nicht möglich sein.

Fragen: Ist vor 2024 ein gemeinsamer Teilbetrieb der Linien 17 und 5 im Tunnelabschnitt Bonner
- Wall bis Severinstraße wegen der fehlende Gleiswechselanlage überhaupt möglich? Soll die Linie 5 eine weitere, fast nutzlose, teure Zwischenlösung werden, vergleichbar mit der Linie 17, die jährlichen 7 Mio. Euro Verlust einfährt?
- 3. Fehlplanung.** Wegen des fehlenden U-Bahn-Mittelbahnsteigs an der U-Bahn Haltestelle Bonner Wall müssen vom Verteilerkreisel kommende Fahrgäste, die nach Wesseling und Bonn wollen oder umgekehrt, über eine von zwei höheren Verteilerebenen umsteigen. Diese sind mit den Fahrstühlen in dieser Anlage nicht zu erreichen, so dass Rollstuhlfahrer, Gehbehinderte und Reisende mit Gepäck mit dem Fahrstuhl auf die Straßenebene fahren und an der nächsten Kreuzung Bonner Wall / Bonner Straße den Fußgängerüberweg nutzen müssen, um mit dem Fahrstuhl auf der anderen Straßenseite auf das richtige Gleis zu gelangen.

Frage: Wo ist bis 2030 die S-Bahn-Haltestelle Bonner Wall geplant und wie erfolgt dort die barrierefreie Anbindung an die Außenbahnsteige der U-Bahn-Haltestelle?
- 4. Vierte Ausbaustufe noch völlig ungeplant.** Die 3. Baustufe mit nur 2 km Länge macht ohne die vollständige 1. Baustufe (4 km im Jahr 2024) und ohne die 4. Baustufe (5 km) verkehrstechnisch keinen Sinn! Wie wird die 4. Baustufe – für die bereits der vordringliche Bedarf im ÖPNV-Bedarfsplan 2017 des Landes NRW angemeldet wurde – über den Verteilerkreis, durch die Wasserschutzzonen I und II und über die Autobahn A4 nach Hochkirchen weitergeführt? Welche Varianten mit ihren Vor- und Nachteilen wurden untersucht?