

PLANFESTSTELLUNGSBESCHLUSS FÜR DIE 3. BAUSTUFE DER NORD-SÜD-STADTBAHN: GROSSFLÄCHIGER UMBAU DER BONNER STRASSE RÜCKT NÄHER

Von 1921 bis 1951 existierte auf der Bonner Straße eine eingleisige Straßenbahnstrecke. Sie verlief von Mannsfeld bis Arnoldshöhe. In einigen Jahren soll dort die 3. Baustufe der Nord-Süd-Stadtbahn abgeschlossen sein und eine hochflurige Stadtbahn verkehren. Circa 2,1 Kilometer misst der Abschnitt vom Verteilerkreis beziehungsweise von der Lindenallee bis zur Marktstraße/Schönhauser Straße. Für das Vorhaben erging im April der Planfeststellungsbeschluss der Bezirksregierung. Aus Sicht der Stadt Köln und der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB) verspätet. Beide informierten nun über die Bedeutung des Projekts und die einzelnen Schritte seiner Umsetzung.

Die Stadtbahntrasse soll in Verlängerung der innerhalb der 1. Baustufe errichteten Haltestelle Marktstraße oberirdisch in Mittel-lage auf der Bonner Straße verlaufen. Ausgestattet werden die vier Haltestellen Cäsarstraße, Bonner Straße/Gürtel, Ahrweiler Straße

und Arnoldshöhe mit Mittelbahnsteigen. Der Autoverkehr soll vom Verteilerkreis bis zum Bayenthalgürtel vierspurig, anschließend bis zur Schönhauser Straße zweisepurig geführt werden. Im Bereich des Verteilerkreises ist eine Parkpalette mit rund 600 Stellplätzen vorgesehen. „Jeder Fahrer, der dort umsteigt, trägt zu einer besseren Klimabilanz bei“, rechnete Gerd Neweling, Leiter des Amtes für Brücken, Tunnel und Stadtbahnbau vor. Zugleich bedauerte er, dass entlang der Bonner Straße rund 230 Bäume, das heißt alle, gefällt werden müssten. „200 werden neu gepflanzt.“ Klaus Harzendorf, Leiter des Amtes für Straßen und Verkehrstechnik, kündigte eine massive Verringerung der bestehenden 570 Parkplätze an. Zukünftig sollen es 300 sein. „Wir haben versucht, Parkraum auch in den Seitenstraßen zu finden“, so Harzendorf. Der Verzug in der Planfeststellung erhöhe den Zeitdruck, betonte Neweling. „Vom Fertigstellungszeitplan haben wir ein Jahr verloren.“

Ab September 2016 wolle man mit vorlaufenden Arbeiten der Rheinenergie, mit dem Neubau einer Transportleitung vom Wasserwerkswaldchen bis zur Bon-

ner Straße und archäologischen Erkundungsgrabungen beginnen. Im Oktober stehe die Fällung der Bäume an. Erst Mitte 2017 könne mit den eigentlichen Straßenbauarbeiten begonnen werden. Es ist geplant, den Umbau der Bonner Straße unter laufendem Verkehr durchzuführen. Die genaue Verkehrsführung werde im Herbst bekanntgegeben, so Harzendorf. Ziel sei es, in jede Richtung eine Spur offen zu halten. Womöglich müsse aber im nördlichen Bereich eine Einbahnstraßenregelung erfolgen. Ende 2019 wolle man die Fertigstellung feiern. Diese Frist sei auch mit Blick auf die Förderung durch Bund und Land einzuhalten, die das mit 84 Millionen Euro veranschlagte Projekt zu 90 Prozent bezuschussten, meinte Neweling. „Die Finanzierung ist nur bis Ende 2019 gesichert.“ Dauerten die Arbeiten länger, drohe die Gefahr, dass die Kosten in voller Höhe von der Stadt getragen werden müssten. „Wir sind relativ gelassen, befinden uns auf einer guten rechtlichen Basis“, reagierte Neweling auf die Frage nach Klagen. Tatsächlich haben Anwohner Klage unter anderem wegen „Rechtsfehler in der Planfeststellung“ erhoben. Und die Kritik von Bür-

ger-Initiativen und Baumschutzvereinen setzt sich unvermindert fort. Sie wünschen sich Alternativen zum vorliegenden Konzept, verlangen neue Lösungen. Unter anderem wollen sie zahlreiche der Bäume erhalten, die Bahntrasse an die Seite verlagern, statt des vorgesehenen Hochflur ein „schneller, kostengünstiger und stadtvorfähiger“ umsetzbares Niederflurssystem sowie im nördlichen Abschnitt nicht nur eine Spur in jede Fahrtrichtung. „Das ist kein homöopathischer Eingriff in die Bonner Straße, sondern eine breite Veränderung des Profils über die gesamte Länge“, fand Baudezernent Franz-Josef Höing klare Worte. Die Herausforderung sei gewesen, „ein Stück Baukultur, gestaltete Infrastruktur zu integrieren“ und „möglichst wenig alten Bestand abzureißen“. Man habe das alles nicht im stillen Kämmerlein geplant, verwies er auf eine intensive Bürgerbeteiligung. Das so entwickelte kluge Konzept wolle man nun strikt durchziehen. Auch Harzendorf sprach von einem „sehr, sehr gut entwickelten Konzept“, das möglichst bald umgesetzt werden müsse. Froh ist er darüber, dass statt der im ersten Entwurf vorgesehenen 70 Häu-



Kreativität
mit Zahlen



Macken Hillebrand Partner

Steuerberatung
Wirtschaftsprüfung

Oststr. 11-13 • 50996 Köln
Tel: +49 (0)221 93 55 21-0
Fax: +49 (0)221 93 55 21-99
www.mhp.de • info@mhp.de



Visualisierung der zukünftigen Haltestelle Bonner Straße/Gürtel und der Gestaltung dieses Abschnitts der Bonner Straße. Visualisierung: G. Archibugi

ser nun lediglich drei abgerissen würden. „Das zeigt, welche Entwicklung das Projekt genommen hat.“ Man habe von vorneherein den Straßenraum ganzheitlich betrachtet und gestalten wollen, so Höing. „Die Bonner Straße ist eines der Einfallstore in die Stadt und damit eine Visitenkarte.“ Ziel sei es, „aus einem heute gerupften, einen sehr beruhigten Stadtraum zu machen“. Mit durchgehend neuem Baumbestand, Platz für Fußgänger und Radfahrer. „Wir wollen einen höchstattraktiven Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) anbieten – und an das System anknüpfen, dass es schon bei den Baustufen 1 und 2 gibt“, erklärte Höing.

KVB-Chef Jürgen Fenske ist von der Qualität des Vorhabens überzeugt: „Hier ist ein Maßstab für die Bonner Straße entwickelt worden. Diese Planung ist die beste städtebauliche und betriebliche, die wir haben. Uns als KVB ist es wichtig, dass wir stets städtebauliche Ansprüche in unserer Betriebsplanung mit berücksichtigen.“ Man habe die Chance genutzt, um in der Bonner Straße Ordnung zu schaffen. „Die Mittellage der Bahn verleiht der Trasse einen Alleecharakter.“ Der Nord-Süd-Stadtbahn, mit der die KVB-Kunden vom Verteilerkreis bis zum Hauptbahnhof statt 30 nur noch störungsfreie 13 Minuten benötigten, prophezeit Fenske einen großen Erfolg. Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2019 wünscht er sich eine Teilbetriebnahme der Verkehrslinie bis zum Chlodwigplatz. Wenn die „Magistrale“ ab 2022/23 vollständig befahrbar sein werde, könne man sich über einen „Quantensprung“ des ÖPNV in Köln freuen, versprach Fenske. Gunther Höhn, Bereichsleiter Nahverkehrsmanagement der KVB, setzte in Sachen Fortschritt noch einen drauf. Tatsächlich verkündete er, dass eine Verlängerung der Nord-Süd-Stadtbahn vom Verteilerkreis über Hochkirchen, Rondorf nach Meschenich in eine „realisierbare Nähe“ komme. Zumindest habe man diese 4. Baustufe, ebenso wie die Verlängerung der Gürtelstrecke in Richtung Süden, für den ÖPNV-Bedarfsplan des Landes NRW angemeldet. E.



Auch diese Bäume an der Bonner Straße werden gefällt. Direkt südlich des Gürtels wird die Haltestelle Bonner Straße/Gürtel der neuen Stadtbahn errichtet. Foto: Broich.

BRÜCKEN-Projekt GODORF/ WESSELING UND NIEDERKASSEL VOM BUND HÖHER GESTUFT

Die Bemühungen des Landesverkehrsministeriums, von Bundes- und Lokalpolitikern, Kreisen, Kommunen und Institutionen in der Region waren erfolgreich: Im Zuge der Überarbeitung des Entwurfs des Bundesverkehrswegeplanes (BVWP) 2030 wurde die von vielen Seiten gewünschte Rheinquerung und Autobahnverbindung zwischen Godorf/Wesseling und Niederkassel vom „weiteren Bedarf mit Planungsrecht“ in den „vordringlichen Bedarf“ hochgestuft.

Die Idee für ein solches Projekt besteht seit den 1970er Jahren. Konkret geplant wurde es bislang nicht. Nun muss der BVWP vom Bundeskabinett beschlossen, ein entsprechendes Fern-

straßenbaugesetz formuliert und vom Bundestag verabschiedet werden. Brücke und Autobahn sollen zwischen Godorf/Wesseling und Niederkassel – genauer Standort und Verlauf sind noch offen – die rechtsrheinische A59 und linksrheinische A555 verbinden. Die geschätzten Kosten in Höhe von 367,2 Millionen Euro würde der Bund tragen. Nicht enthalten wären die Kosten für eine zusätzlich gewünschte Eisenbahntrasse und Schienenverbindung für den Öffentlichen Personennahverkehr. Zuvor hatte NRW-Verkehrsminister Michael Groschek erklärt: „Die neue Querspange im Autobahnnetz mit einer Rheinbrücke bei Wesseling ist zur Entlastung des Köl-

ner Rings und zur Anbindung der Boom-Region südlich von Köln dringend erforderlich. Bestätigt wird diese Einschätzung durch das im Zuge der Bundesverkehrswegeplanung nun ermittelte exzellente Nutzen-Kosten-Verhältnis.

Umso wichtiger ist es, dass dieses Projekt im künftigen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen auch im ‚Vordringlichen Bedarf‘ eingestuft wird.“ Laut Groschek brauche man „bei realistischer Betrachtung (...) für die Planungsschritte Linienfindung, Umweltverträglichkeitsprüfung, Entwurfsplanung, Planfeststellungsverfahren und Ausführungsplanung sicher einige Jahre.“ E. Broich.

Wir fahren für Sie seit 35 Jahren: Freundlich, pünktlich, zuverlässig

RODENKIRCHENER

MIETWAGEN & TAXI 0221-391066

Inh. Angelika Hielscher · Weißer Str. 35 · 50996 Köln-Rodenkirchen



www.taxirodenkirchen.de

- **Vorbestellungen**
- **Krankenfahrten**
- **Kombifahrzeuge**
- **Boten- und Besorgungsfahrten**
- **Großraumtaxi bis 8 Personen**