

Köln den 8. Oktober 2017

Hört auf mit dieser teuren Politsatire!

Beendet die Ignoranz gegenüber den Bürgerinitiativen aus dem Kölner Süden!

Wenn man im Süden Kölns wohnt, wo durch fast einstimmiges politisches Votum aus der Kölner Politik auf der Bonner Straße demnächst ca. 250 Straßenbäume gefällt werden sollen, kann folgendes wohl nur Realsatire sein: Die Bezirksvertretung Lindenthal flirtet mit der Anschaffung von City-Trees für die Umgebung des Einkaufszentrum Weiden.

City-Trees gibt es bereits in Oslo, Dresden, Jena, Berlin, Essen und auch im fernöstlichen Hongkong. Bänke mit einer vier Meter hohen Rückwand, die beidseitig komplett mit Moos begrünt sind. Der Hersteller, Green City Solutions, schwärmt auf seiner Homepage: „Moos bindet Feinstaub, Stickoxide und CO₂-Äquivalente, produziert Sauerstoff und kühlt die Luft“.

Genial, wenn da nicht der exorbitante Preis wäre: Denn eine City-Tree-Bank kostet 25.000 Euro. Eine nachhaltige Wirkung ist noch nicht erwiesen. Wem nützt nun dieses zweifelhafte Objekt der Begierde, wo gleichzeitig überall im Stadtgebiet massiv Bäume abgeholzt werden?

Was kümmert es den stellvertretenden Bezirksbürgermeister aus Lindenthal Roland Schüler (die GRÜNEN), weil: „Was begrünt ist, wird nicht besprüht oder beschmiert“. Er und die meisten Mitglieder der Bezirksvertretung votierten flugs für die Beschaffung der City-Trees.

Was hat das nun mit der Bonner Straße zu tun? Sollte „was begrünt ist, wird nicht besprüht oder beschmiert“, nicht erst recht für die stattlichen Bäume der Bonner Straße gelten?

Oder liege ich vielleicht mit dieser Annahme völlig schief? Wenn man das Ganze betriebswirtschaftlich betrachtet – weil das der herrschenden Ökonomielehre entspricht –, dann ergeben 200 (oder 250) x 25.000 Euro (Preis der City-Tree-Bank) kurzfristig eine erhebliche Steigerung des Bruttosozialproduktes. Dagegen steigern Bäume, die auf der Bonner Straße nur so rum stehen, das Bruttosozialprodukt bekanntlich nur durch Absägen und Verarbeitung zu Bahnschwellen, Möbeln oder Kaminholz.

Um philosophisch bei der hölzernen Betrachtung zu verweilen: Auf diesem Gebiet lieferten sich die Bezirksvertretung Rodenkirchen und der Rat der Stadt Köln eine viel beachtete Politposse. Selbstverständlich mit Herzblut für die geplagten Bürger der Bonner Straße, fällten die Bezirksvertretung Rodenkirchen und der Stadtrat einen formidablen Beschluss: Ersatz für die über 250 abgesägten Straßenbäume durch Ausgleichspflanzungen auf dem Gelände der ehemaligen Aral-Tankstelle am Bonner Verteilerkreis. Genial, etwa 2000 Quadratmeter sollen mit bis zu 200 Bäumen dicht bepflanzt werden.

Auf einem Flecken von 40 x 50 Metern sollen 200 Bäume Platz finden? Welche Wälder besuchten die Verantwortlichen dieser Politposse als Anschauungsobjekt?

In den Wäldern, die ich besuchte, standen auf gleicher Fläche bedeutend weniger Bäume. Sie machten aber auch einen halbwegs gesunden Eindruck. Extrem dicht bepflanzte Wälder, wie am Verteilerkreis geplant, gibt es zu Hauff auf ehemaligen Tagebauflächen oder an der Autobahn A4 im Kölner Westen. Doch dort sind die Bäume aber überwiegend krank.

Was sind nun diese „grünen Trostpflanzungen“, Satire oder verbrennen von Steuergeldern?

Wenn ich nun den hölzernen Pfad verlasse und den Pfad des Umgangs Kölner Politiker mit den Bürgereinwänden betrete, vergeht mir der Spaß an Realsatire.

Durch reichlich eingeworbene Spenden, stellten die Bürgerinitiativen im Kölner Süden, in Zusammenarbeit mit Verkehrsexperten und einem Planungsbüro, jüngst einen praktikablen Entwurf für den südlichen Abschnitt der Bonner Strasse vor. Diese Pläne wurden allen Ratsfraktionen und der Verwaltung zur Kenntnis und Stellungnahme überreicht.

Voraus gingen im vergangenen Jahr Symposien, mit den international renommierten Verkehrs-Experten Professor Knoflacher aus Wien und Professor Monheim aus Bonn, zu denen auch die Verkehrsplaner der Stadt Köln zum Gedankenaustausch eingeladen waren.

Auch diese Symposien wurden durch üppige Spenden von Bürgerinitiativen aus dem Kölner Süden finanziert. Mehr Bürgerengagement geht wohl wirklich nicht!

Was hat dieses Entgegenkommen den Bürgerinitiativen gebracht:

- ✓ Aus der Kölner Politik eisernes Schweigen
- ✓ Die Verwaltung brach mehrmonatige Gespräche brüsk ab
- ✓ Letztendlich muss wohl das Oberverwaltungsgericht Münster ein Urteil fällen

International wird über die Klimaveränderung, deren Auswirkungen auf Großstädte und folglich über eine radikale Verkehrswende diskutiert und nach bahnbrechenden Lösungen gesucht.

Köln, seine Politiker und die Verwaltung glauben wohl noch immer, sich weiter so *comme ci comme ça* durchwurschteln zu können. „Et hätt noch emmer joot jejangé“. Somit hat das Ganze ja auch noch rheinischen, wenn nicht sogar historischen Charme.

Auch der vielbeschworene Kölner Dom gammelte ein halbes Jahrtausend vor sich hin, bis die Preußen seine Fertigstellung im 19. Jahrhundert finanzierten und vorantrieben. Heute spannen das preußische Berlin und die NRW-Regierung in der „verbotenen Stadt“ Düsseldorf, den finanziellen Schirm über Projekte der „bürgerfreundlichsten“ Stadt am Rhein auf.



Bildausschnitt des Bürgerinitiativ-Modells, Straßenabschnitt südlich des Raderthalgürtels

Was bietet nun in all dem Schlamassel der Gegenentwurf der Bürgerinitiativen?

- Zunächst einmal bleiben die meisten Bäumen auf diesem Abschnitt der Bonner Straße stehen
- Weil die westliche Baumreihe obendrein noch in der Gleismitte liegen würde, bietet sie gegenüber der städtischen Planungsvariante eine geradlinige Führung der Stadtbahngleise
- Diese stringente Führung der Gleisachse setzt sich im Randbereich durch einen geradlinigen Verlauf der Fuß- und Radwege fort
- Im Gegensatz zur städtischen Variante verschwinden auch die hässlichen, monströsen Oberleitungsmaste zwischen den Bäumen

Für ein Umschwenken der Planung auf eine umweltverträgliche Lösung ist noch Zeit vorhanden. Wenn man in der Stadt von einer Fertigstellung des Gleiswechselbauwerks am Waidmarkt erst im Jahre 2023, spätestens 2024 ausgeht, sollte doch die Politik und Verwaltung soviel Mumm besitzen und die angebotenen Alternativen abwägen können.

Andernfalls: Wer mit der Brechstange dieses Projekt auf der Bonner Straße durchziehen will, muss so ab 2020 / 2021 auf der Bonner Straße zunächst einmal den Bürgerinnen und Bürgern die hinrostenden und hingammelnden Stadtbahnschienen und Haltestellen erklären. Oder haben sich die Planer Gedanken über einen Vorlaufbetrieb bis zur Haltestelle „Severinstraße“, bei laufendem Betrieb der Linie 17 im Tunnel unter dem Severinsviertel gemacht. Viel Spaß dabei.

Besser wäre es, mit rheinischer Gelassenheit die Alternativen eingehend zu erörtern. Oberirdisch kann die Stadtbahn immer noch, mit allen Arbeiten an Entsorgungs- und Versorgungsleitungen im Straßenergrund, in drei Jahren vollendet werden. Und nicht nur so *comme ci comme ça*, sondern real erfolgreich, wie in Frankreich bereits mehrfach praktiziert.

Müsste doch auch in Köln machbar sein?

Mit freundlichen Grüßen

Dipl. Ing. Hans Peter Arenz,

Mitglied im Verkehrs Club Deutschland und in der Initiative NaBiS