



Köln bekommt zweite Geisterbahn

Kölner Süden. Das Oberverwaltungsgericht Münster hat den Eilantrag zum Schutz von 233 Bäumen entlang der Bonner Straße und von weit über 70 Bäumen im Heidekaul-Wäldchen (von der Stadt Köln als Gehölz zusammengefasst) abgelehnt. Es folgte damit einer renommierten Rechtsanwaltskanzlei, die im Auftrag der Stadt Köln gegen die Bürger kämpfte. Die Alternativplanungen der Bürgerschaft käme mit weniger Gleisverschwenkungen aus, die Straßenbahn wäre folglich sicherer für die Fahrgäste und leiser für die Anwohner, die Kfz-Fahrspuren wären leistungsfähiger und weniger stauanfällig und vor allem hätten die meisten der von der Fällung bedrohten Bäume stehen bleiben können – ergänzt durch zusätzliche Neupflanzungen an den Bürgersteigen.



Bürgervorschlag: Anbindung der Bonner Straße und künftig auch von Rondorf und Meschenich über Hönninger Weg (Bild) und Ringe. Foto: A. Wulf

Ein Bürgervorschlag, nach dem bereits seit fünf Jahren eine Straßenbahn zwischen Marienburg/Raderthal über die Ringe zum Hansaring (Regional- und S-Bahn-Anbindung) und weiter bis nach Longerich fahren könnte, hatte bei den Amtsleitern für Brücken, Tunnel und Stadtbahnbau sowie Straßen und Verkehrstechnik nur epilepsieartige Reaktionen hervorgerufen. Die Bahn wäre mit 30 cm hohen Bahnsteigen ausgekommen. Die Stadt hätte auf ihre 90 cm hohen und, aufgrund entsprechender Rampen, viel längeren Bahnsteige verzichten müssen. Die Tunnelstrecke, sofern sie irgendwann einmal passierbar wird, wäre dann für die dringend erforderliche 5-Minuten-Takt-Anbindung Rodenkirchens und Wesselings verfügbar.

Jetzt bekommt Köln, neben der Linie 17 (zwischen Rodenkirchen und Severinstraße), also eine zweite Geisterbahn auf der Bonner Straße, für mindestens fünf Jahre, denn

- die Durchfahrt durch den U-Bahn-Tunnel 30m unter dem Waidmarkt (1. Baustufe) ist vor 2024 nicht möglich, weil dort noch ein Gleiswechselwerk fehlt;
- die Linie 17 (seit Dezember 2015 im Betrieb) und die Linie 5 (ab Dezember 2019 auf der Bonner Straße zwischen den Haltestellen Arnoldshöhe und Marktstraße) können daher nicht bis zum Hauptbahnhof durchfahren;
- die Linie 5 kann nur bis zur Haltestelle Marktstraße fahren, weil die Linie 17 beide Gleise innerhalb des südlichen Teils des Tunnels nutzt, d.h. die Linie 17 fährt zeitgleich auf beiden Gleisen, so dass eine weitere Bahn im Tunnel nicht verkehren kann.

Die Kosten für das Gleiswechselwerk stehen noch nicht fest, sollen aber zwischen 16 und 40 Mio. EUR betragen. 16 Mio. EUR oder das zweieinhalbfache davon sprechen allerdings für keine solide Finanzplanung. Die Fertigstellung bis 2024 ist höchst fraglich, denn die bislang einzige Firma, die bereit wäre es zu bauen, ist jene, die den Einsturz des Historischen Archivs am 02.03.2009 verursacht haben soll und Schadenersatzansprüche von über 1,3 Mrd. EUR zu erwarten hat.

Einziger Trost: Die Buslinie 132 soll weiterhin fahren, denn wer wechselt gerne an den Haltestellen Arnoldshöhe und Marktstraße zweimal zwischen Bus und Bahn? Für Pkw-Pendler ist diese Bahnteilstrecke ohnehin nicht interessant.

Die Stadt Köln hat sich wieder einmal gegen ihre Bürger durchgesetzt. Die müssen für die Nord-Süd Stadtbahn tief in die Geldbörse greifen, denn der Kostenanteil der Stadt hat sich bereits fast verzehnfacht. Die Kosten für den dafür erforderlichen Kredit liegen noch höher.