



Colonia



Baumfällungen auf der Bonner Straße: Zu den Stellungnahmen von Parteien, Politikern und der Stadt Köln

Bürgerinnen und Bürger, Vereine und Initiativen unterbreiten seit vielen Jahren Vorschläge, nehmen Stellung, machen Einwände und protestieren. Vieles davon wird online dokumentiert und kann von jeder Person eingesehen werden:

[Colonia ELF](#)

[Petition der Bürgervereine im Kölner Süden](#)

[Zentrale Forderungen der Initiativen entlang der Bonner Straße](#)

[OpenPetition](#)

Dass die Informationen dennoch kaum bekannt sind, liegt nicht zuletzt an der fehlenden Unterstützung durch die lokale Presse.

In den sozialen Netzwerken, im Internet und in Antwortschreiben auf Anfragen nehmen Parteien und Politiker z.z. Stellung und suggerieren, dass es sich dabei um die eigene Meinung handeln würde. Werden die Texte miteinander verglichen, wird schnell klar, dass es hier ein zentrales Positionspapier geben muss, an dem das Verkehrsdezernat der Stadt Köln zumindest beteiligt war.

Mit der stets wiederholten Ankündigung von Baum-Neupflanzungen wird schnell übersehen, dass die Stadtverwaltung verpflichtet ist, im Rahmen von Baumaßnahmen zu prüfen, ob ein Erhalt von Bäumen, die zu einem großen Teil unter Denkmalschutz stehen, möglich ist. Die Alternativplanungen der Bürgerinnen und Bürger haben auf jeden Fall den Nachweis erbracht, dass ein Großteil der Bäume zu erhalten gewesen wäre, wenn die Stadt dies gewollt, geprüft und im Auftrag an die Planer festgeschrieben hätte. Es liegt also ein deutlicher Abwägungsmangel vor.

Die Fläche der abgerissenen Aral-Tankstelle östlich des Verteilerkreises Köln-Süd wird immer wieder als Ausweichfläche für Baumpflanzungen genannt. Diese Fläche ist für dringend erforderliche Verkehrsertüchtigungsmaßnahmen von zentraler Bedeutung. Bereits seit 2011 liegen der Stadt konkrete Vorschläge dafür vor (Stichwort: **3-Phasen-Modell**).

Unbestritten ist, dass sich auf allen Straßen, die zum Verteilerkreis Köln-Süd führen, in den Hauptverkehrszeiten morgens und abends zum Teil sehr lange Staus bilden. Die elf Verkehrsplaner, die den Bürgerinnen und Bürgern bei ihren Vorschlägen zur Seite standen, sind der einhelligen Meinung, dass ein 5 ½-stöckiges Parkhochhaus inmitten dieses Staugebietes völlig deplatziert wäre.

Die Bürgerbeteiligungen in den Jahren 2012 und 2013 waren hinsichtlich der Möglichkeiten einer Einflussnahme durch die Bürgerinnen und Bürger äußerst begrenzt. Viele der aktuellen Forderungen waren damals vorgetragen und seitens der Stadt und der Parteien, mit Ausnahme der Freien Wähler Köln (FWK), einfach ignoriert worden. Die FWK erwähne ich, falls jemand in den Protokol-

len der letzten Jahre recherchieren möchte, wie emsig versucht wurde, dem Bürgerwillen Verhör zu verschaffen. Es hat immer wieder **Forderungen** und **Gespräche mit allen Parteien** gegeben, doch an der Planfeststellung für die 3. Baustufe sollte hinsichtlich der geforderten Wünsche nicht gerührt werden.

Die gesamte mehrjährige Vorgeschichte ausblendend, wird immer wieder der Alternativvorschlag vom August 2017 zitiert. Für die Bonner Straße entwickelten die Bürgerinnen und Bürger mehrere Alternativen. Mit jeder dieser Alternativen wären – im Gegensatz zur städtischen Planung – ein Großteil der vorhandenen Bäume gerettet, die Gleise im eigenen Rasenbett nicht mehr verschwenkt, die Oberleitungen nur noch über den Gleisen statt von einer Straßenseite zur anderen, Rettungsgassen für Einsatzfahrzeuge möglich und Verkehrsstaus sowie Ausweichverkehr in die angrenzenden Wohnviertel durch angepasste Fahrbahnbreiten vermeidbar.

Mit Verkehrsplanern und einem Grafiker wurden zwei der Alternativen für eine Präsentation aufbereitet und am 10.08.2017 der Verkehrsdezernentin vorgestellt. Zu einer der beiden Alternativen verlangte die Stadt noch genauere Daten zu sechs Straßen-Querschnitten. Diese wurden anschließend auf der Straße vermessen, grafisch aufbereitet und bis Ende August an die Stadt gegeben. In einem Folgegespräch am 14.09.2017 wurden erste Details besprochen und in einem gemeinsamen Protokoll am 19.09.2017 festgehalten. Noch während der Erarbeitung von Lösungen zu den kritischen Punkten, erklärte die Verkehrsdezernentin am 30.09.2017, dem letzten Tag der Vegetationsphase (Verbot von Baumfällungen), völlig überraschend den Abbruch der Gespräche.

In der Grobzeichnung der Alternativplanung waren Details, wie die genauen Bahnsteigbreiten, die Abbiegebeziehungen und die bereits an anderer Stelle vorgeschlagenen Änderungen zum nördlichen Teil der Bonner Straße nicht enthalten. Auffällig ist, dass genau diese Punkte zitiert werden und den Verkehrsplanern unterstellt wird, sie würden die Mindestbreiten für Fahrbahnen oder die Räumungszeiten von Straßen durch Fußgänger nicht kennen. Die Alternativplanung sollte offenbar in der gleichen Qualität vorgelegt werden wie die mehrjährig erstellten Pläne der Stadt.

Mit einem externen Gutachten zur Leistungsfähigkeit der Verkehrsknoten an der Bonner Straße wurden sogar Formfehler in den Planunterlagen der Stadt Köln nachgewiesen, woraufhin die Stadt eigene Gutachten, die im Rahmen der Planfeststellung nicht veröffentlicht worden waren, zugänglich machen wollte. Das ist allerdings bis heute nicht geschehen.

Ein Wort zur Förderung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV). Die Bauarbeiten auf der 2,1 km langen Straße wurden überraschend – so aktuelle Presseberichte – von 2 auf über 5 Jahre verlängert. Der Bahnanschluss wird also erst Ende 2022 oder später nutzbar sein. Die Strecke bis zum Hauptbahnhof voraussichtlich noch später, weil zuerst das Gleiswechselwerk unter dem Waidmarkt fertiggestellt werden muss. Der Busbetrieb auf der Bonner Straße wird durch die Bauarbeiten erheblich gestört. Ein angemahntes Umleitungskonzept wurde bis heute nicht vorgestellt.

Hier muss die **Frage erlaubt sein**, ob die bereits ausgezahlten Zuschüsse in Höhe von 749 Mio. EUR und die über 440 Mio. EUR der Stadt Köln tatsächlich zu einer Verbesserung für die Fahrgäste geführt haben. Weitere 46 Mio. EUR an Zuschüssen sind seit Jahren für die 3. Baustufe blockiert. Alle drei Baustufen werden mehr als 1,3 Mrd. EUR kosten und der Eigenanteil der Stadt höher als 500 Mio. EUR sein.

Die ursprünglich versprochene Verbesserung des ÖPNV ab 2009 fällt für mindestens 15 Jahre aus. Die einzige Verbesserung für die Fahrgäste ist die Linie 17, die sogenannte Geisterbahn von Köln, die kaum genutzt wird und seit 2015 jedes Jahr mehr als 7 Mio. EUR Verluste einbringt.