



Colonia



Angemerkt

50968 Köln, 04.12.2017

Stadtbahnausbau in Köln: Bürger als Experten

Köln-Innenstadt/Rodenkirchen. In der Tunnel-Diskussion um die Ost-West-Achse der Kölner Stadtbahn zwischen Heumarkt und Melaten-Friedhof sagte der Leiter des Amts für Straßen und Verkehrstechnik Klaus Harzendorf: „Wir wollen die Bürger nicht nur informieren, wir wollen sie auch als Experten konsultieren“. Deutlicher hätte er den Unterschied zwischen Informationsveranstaltung und Bürgerbeteiligung nicht beschreiben können.

Bei der Planung der 3. Baustufe der Nord-Süd Stadtbahn gab es noch reine Informationsveranstaltungen, auf denen sich die Bürger zwar äußern, aber die Planung nicht verändern konnten. Spaziergänge vor Ort und ein Workshop suggerierten zwar eine Bürgerbeteiligung, doch Vorschläge akzeptierte die Stadt nur, um eine eigene Alternativplanung zu untermauern, wie die Verhinderung des Abbruchs von nur sieben statt ursprünglich zehn Gebäuden entlang der Bonner Straße oder die



Statt Dialog kurzer Prozess mit Bürgern und Bäumen. Foto: A. Wulf

Mittellage der Bahnsteige, um Platz für breitere Straßen zu bekommen. Andere Wünsche der Bürger lehnte die Stadt mit Bezug auf die längst durch Gutachten geprüfte Planung ab, wie dem Antwortschreiben der Stadt vom 16.03.2013 zu entnehmen ist.

Eine am 29.08.2016 im Bürgeramt eingereichte Anregung gem. §24 Gemeindeordnung NRW für das Hinausschieben der Baumfällungen, die damals in nur zwei Monaten über 3.000 Bürger unterschrieben hatten, wurde dem zuständigen Ausschuss für Anregungen und Beschwerden der Stadt Köln bis heute nicht zur Beratung vorgelegt – aber die Bäume sind bereits gefällt!

Die eigentlichen Kritikpunkte seit 2011, wie ein Gesamtkonzept für den Verteilerkreis Köln-Süd oder der Verzicht auf eine dort, inmitten von Verkehrsstaus zu errichtende P&R-Anlage, lies die Stadt in den Diskussionen erst gar nicht zu. Die vom Stadtrat politisch „vorgegebene“ Zweispurigkeit der Bonner Straße zwischen Marktstraße und Gürtel und die Vierspurigkeit zwischen Gürtel und Verteilerkreis zeigt besonders deutlich, wie wenig sich die Bürger beteiligen durften. Völlig undenkbar war die Diskussion über eine Niederflurbahn (30 cm hohe Bahnsteige, Verschwenkung auf die Ringe zum Regional-/S-Bahn-Anschluss am Hansaring), die sofort nutzbar wäre, anstelle der Hochflurbahn (90 cm hohe, mindestens 30 m längere Bahnsteige und Tunnelnutzung frühestens ab 2024).

Trotz dieser Tatsachen lässt die Stadt keine Möglichkeit aus, um auf die intensive Bürgerbeteiligung vor dem Planfeststellungsverfahren hinzuweisen. Seltsam ist nur, dass es in diesem Verfahren trotzdem noch 140 Einwendungen gab und die Proteste bis heute nicht abreißen. Einladungen der Bürger, Mitte 2016, zu zwei Workshops mit renommierten Verkehrsplanern ignorierten die Stadtverwaltung und die verantwortlichen Politiker im Stadtrat ebenso wie Alternativvorschläge und -planungen. Bürger haben ihre Expertise bei der 3. Baustufe der Nord-Süd Stadtbahn durch viele Vorschläge und kritische Einwendungen in einer einzigartig intensiven und fachlich seriösen Aufarbeitung der Planungsmängel bewiesen – nur ist zu keiner Zeit ein echter Dialog entstanden!