

Fragen an die KVB und die Stadt Köln:

1. Im aktuellen WHO-Bericht wird von der zunehmenden Belastung durch Feinstaub gewarnt und Köln nimmt danach in Deutschland weiterhin einen Spitzenplatz ein. Die sich drastisch verschärfende Klimaveränderung führt zu immer mehr Tropennächten in unserer Stadt.

Womit wird die Abholzung von 300 Bäumen im Bereich der besonders belasteten Bonner Straße und des Verteilerkreises gerechtfertigt?

Welche Maßnahmen wurden geprüft und ggf. mit welcher Begründung abgelehnt, um insbesondere großkronige Bäume zu erhalten (z.B. Reduzierung der Fahrspuren im Kreuzungsbereich Schönhauser, Bonner und Marktstraße und Erhöhung der Leistungsfähigkeit durch U-Turns; Alternative für temporäre Endhaltestelle am Verteilerkreis Köln-Süd; Parkreihen, Bäume und Außenbahnsteige an den Gleisen der Mitteltrasse, so dass die meisten Bäume am heutigen Standort erhalten bleiben können)?

Sind nach dem Abholzen von großkronigen Bäumen (Platanen / Buchen mit großem Stammumfang) nur kleinwüchsige Ersatzpflanzungen mit geringem Kronenumfang möglich (da sie sehr nah an den Häuserwänden geplant sind)?

2. Das verkehrliche Ziel der Nord-Süd-Stadtbahn wird erst erreicht, wenn die Tunnelstrecke im Bereich der 1. Baustufe passierbar ist. Die Durchfahrt ist jedoch am Waidmarkt blockiert, weil die achtjährige Untersuchung der Einsturzursache für das Historische Archiv noch immer andauert und ein erforderliches Gleiswechselwerk in 28m Tiefe erst anschließend erstellt werden kann.

Welche Firma erstellt das Gleiswechselwerk und welches Verfahren (z.B. Unterwasserbau) soll angewendet werden?

Welche Kosten sind für diese Maßnahme kalkuliert?

3. Der Umbau der Bonner Straße wird mehrere Jahre dauern.

Wie ist die aktuelle Umleitungsplanung (im Planfeststellungsbeschluss gefordert) und warum wird diese noch nicht veröffentlicht?

4. Die Nord-Süd-Stadtbahn ist ein Projekt zur Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs durch den Schienenausbau und zur Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs.

Warum erhält die Kreuzung Schönhauser Straße / Bonner Straße dann 21 Fahrspuren und sieht später aus wie ein großes Autobahnkreuz?

5. Die Verteilerkreis Köln-Süd und die geplante Endhaltestelle Arnoldshöhe haben mehrere logische Bezüge zur Höhe der Fahrgastzahl und zwingend zu klärende Abhängigkeiten!

Warum wird Fragen zur Verkehrsertüchtigung des Verteilerkreises und zur Verteilerquerung der 4. Baustufe (Verlängerung bis Rondorf und Meschenich) seit 2011 permanent ausgewichen und welche Antworten hat die Stadt?

6. Eine seit Jahren dringende Stauentlastung auf der Bonner Straße ist in der Planung nicht zu erkennen. Ertüchtigungsmaßnahmen für den Verteilerkreisel werden nicht als erforderlich angesehen.

Warum soll die Nord-Süd-Stadtbahn inmitten des Stau-Nadelöhrs zwischen Bonner Straße, Rheinuferstraße, Militärringstraße und den Autobahnen A4 und A555 enden und zusätzlich mit einem Parkhausverkehr belastet werden?

Wie wird verhindert, dass der Durchgangsverkehr in die Wohnviertel abgedrängt wird, z.B. über den stadtauswärts führenden Linksabbieger auf die Marienburger Straße?

7. Für die Verbreiterung der Bonner Straße nördlich des Verteilerkreisels muss mehr als 1/3 des Baumbestandes des geschützten Wäldchens am Heidekaul gerodet werden. Die Hälfte dieser Bäume muss nur wegen eines Busbahnsteigs in der Bonner Straße gefällt werden, weil diese temporäre Bushaltestelle eine Buswendeschleife für Gelenkbusse und eine eigene Busspur zurück zum Verteilerkreisel benötigt.

Warum werden die 3. und 4. Baustufe nicht zusammen gebaut, so dass die temporäre Bushaltestelle entfällt?

Warum wird eine temporäre Bushaltestelle nicht innerhalb des Kreisels angelegt und die Grünphase des Straßenverkehrs aus der Bonner Straße (42 Sekunden) als Zeit für die Fußgängerquerung genutzt?

8. Die Fahrgäste aus den Bussen der Linie 132, deren Busse zu den Hauptverkehrszeiten bereits am Verteilerkreisel randvoll gefüllt sind, müssten nicht unbedingt zur Arnoldshöhe gefahren werden, sondern könnten in derselben Zeit auch den Bahnhof Rodenkirchen mit einem deutlich besseren Umsteigepotenzial erreichen. Die 3. Baustufe macht daher nur Sinn, wenn die 4. Baustufe zeitnah realisiert wird!

Weshalb wird die Buslinie 132 nicht über den Bahnhof Rodenkirchen (Umsteigen in die Bahnlinien 16 und 17) geleitet?

Wie wird die 4. Baustufe über den Verteilerkreis, durch die Wasserschutzzonen I und II (Verbot der Neuanlage von Schienengleisen) und über die Autobahn A4 nach Hochkirchen weitergeführt?

Sind das Neubaugebiet Rondorf Nord-West und die engen Straßen von Rondorf und insbesondere Meschenich für Hochflurbahngleise und die damit verbundenen sehr langen und 90 cm hohen Bahnsteige geeignet?

9. An der Endhaltestelle soll eine zunächst fünfeinhalbstöckige Parkpalette für 540 Pkw (ursprünglich bis zu 650) entstehen, weil hier der Bedarf festgestellt worden sei. Der Bedarf für ein Umsteigen von Pkw-Pendlern auf die Bahn kann aber nur vor der Stadt und nicht in der Stadt liegen! Nach der Machbarkeitsstudie des VIA Planungsbüros, beauftragt von der Stadt Köln, liegt der Bedarf eindeutig am Bahnhof Godorf. Die Bahn fährt von dort in 3,5 Minuten am täglichen 6 km-Stau zwischen Godorf und dem Autobahnkreuz Köln-Süd vorbei.

Warum wird immer wieder auf einem künstlichen Bedarf für eine zudem auch noch schwierig zu erreichende Parkpalette am Verteilerkreisel bestanden?

Wie soll eine Parkpalette mit 540 Parkplätzen an der Arnoldshöhe die stauträchtige Bonner Straße mit 40.000 Fahrzeugbewegungen pro Tag entlasten?

Womit wird die Kostensteigerung von 4,3 auf 14,3 Mio. Euro bei gleichzeitiger Reduzierung um 110 Parkplätze erklärt?

10. "Im direkten Umfeld der Bonner Straße sollen 19.407 Fahrten pro Tag vom motorisierten Individualverkehr auf den öffentlichen Personennahverkehr umsteigen", also vom Pkw in die Bahn, denn eine Takterhöhung der Zubringerbusse wurde seitens der Stadt ausgeschlossen.

Wo sollen die knapp 10.000 Pkw abgestellt werden?

11. Infolge des Umbaus der Bonner Straße werden ca. 230 Parkplätze vernichtet.

Welche Ausgleichsmaßnahmen werden entlang der Bonner Straße, insbesondere im Bereich von Geschäften, ergriffen?

12. An der Haltestelle Bonner Wall kann künftig, vom Verteilerkreisel kommend, in die Bahn nach Wesseling und Bonn umgestiegen werden und natürlich auch umgekehrt. Es ist die einzige Tunnel-Haltestelle der Nord-Süd-Stadtbahn südlich des Hbf mit Außenbahnsteigen statt eines Mittelbahnsteiges. Umgestiegen wird deshalb über zwei höhere Verteilerebenen, die mit den Fahrstühlen aber nicht zu erreichen sind.

Warum müssen Rollstuhlfahrer, Gehbehinderte und Reisende mit Gepäck mit dem Fahrstuhl auf die Straßenebene fahren und an der nächsten Kreuzung den Fußgängerüberweg nutzen, um mit dem Fahrstuhl auf der anderen Straßenseite auf das richtige Gleis zu gelangen?

13. Die Fortführung der Nord-Süd-Stadtbahn bis Meschenich wird derzeit als zu teuer bewertet. Für 4 km Tunnelgleise wurden bereits rund 1,2 Mrd. Euro ausgegeben, also ca. 300 Mio. Euro pro 1 km. Die 3. Baustufe soll noch einmal 84,3 Mio. Euro kosten. Die 3. und 4. Baustufe zusammen würden etwa 150 Mio. Euro kosten, also vergleichbar einem halben Tunnel-km.

Wer setzt die Prioritäten für diese Projekte?

Warum werden die Kosten nicht transparent gemacht?

14. Durch den Archiveinsturz am 03.03.2009 werden kostenintensive Teilstrecken betrieben (Linie 5 Hauptbahnhof bis Heumarkt, Linie 17 Sürth/Rodenkirchen bis Severinstraße). Allein die Linie 17 verursacht laut einer Mitteilung der Stadt Köln jährlich 7,05 Mio. Euro Verluste.

Am 26.04.2016 hat der Verkehrsausschuss beschlossen, die Buslinie 132 bis 2024 (früheste Passierbarkeit Waidmarkt) weiterhin auf der Bonner Straße fahren zu lassen, um ein mehrmaliges Umsteigen der Fahrgäste zu vermeiden.

Die 3. Baustufe müsse trotzdem bis 2019 fertig gebaut werden, damit die Fördergelder in voller Höhe ausgezahlt werden. Ansonsten, so wird immer wieder von der Stadt Köln und der KVB erklärt, müssten auch die bereits erhaltenen Fördergelder zurückgezahlt werden.

Wäre der Teilbetrieb vom Verteilerkreis bis zur Severinstraße eine weitere kostenintensive Geisterbahn für Köln?

Wer oder welche Bestimmungen fordern, dass die Stadt Köln für solche Maßnahmen Geld investiert, das an anderer Stelle dringender benötigt wird?

Wer ist die Person, die erhaltene Fördergelder von der Stadt zurückfordern will, wenn die 3. Baustufe nicht bis 2019 fertiggestellt wird und wer hat wann zuletzt mit dieser Person gesprochen?

15. Alle drei Baustufen der Nord-Süd-Stadtbahn sollten ursprünglich 550 Mio. Euro kosten. Neben 60% vom Bund und 30% vom Land NRW sollte Köln nur 10%, also 55 Mio. Euro, zahlen.

Die 1. und 2. Baustufe haben zusammen bereits rund 1,2 Mrd. Euro gekostet. Infolge der Deckelung der Zuschüsse für alle drei Baustufen auf knapp 795 Mio. Euro (62% der schon heute bei 1,292 Mrd. Euro liegenden Gesamtkosten – einschließlich der ursprünglich veranschlagten 15 Mio. Euro für das Gleiswechselwerk Waidmarkt und 84,3 Mio. Euro für die 3. Baustufe) trägt die Stadt Köln also rund 500 Mio. Euro aus eigener Tasche – das sind fast die ursprünglichen Gesamtkosten. Für den höheren Betrag müssen Darlehen aufgenommen werden, die mit weiteren rund 600 Mio. Euro veranschlagt sind. Der Schaden des Archiveinsturzes (1,2 Mrd. Euro) und dessen Untersuchungskosten (124,9 Mio. Euro) sind noch nicht einmal eingerechnet.

Warum wird nach wie vor der Presse mitgeteilt, dass das Projekt mit 90 % durch Landes- und Bundesmitteln bezuschusst wird?

Wie wird die immense Kostensteigerung der von der Stadt Köln selbst zu tragenden Kosten gerechtfertigt?

Wie hat sich die Stadt Köln hinsichtlich der weiteren Kosten (Archivschaden und Folgekosten) abgesichert?

Welche Person, welche Partei, welches Gremium ist für die Ver(sch)wendung dieser Mittel verantwortlich und könnte von den Bürger zur Rechenschaft gezogen werden?

16. Ein wesentlicher Grund für die Nord-Süd-Stadtbahn ist die Verkürzung der Fahrzeit vom Verteilerkreis Köln-Süd bis zum Dom/Hbf auf 13 Minuten. Die rund 6 km lange Strecke hat 12 Haltestellen. Oberirdisch darf die Bahn nicht schneller als 50 km/h fahren (siehe Planfeststellungsbeschluss).

Wie lange hält die Bahn an jeder Haltestelle?

17. Der Förderfaktor (Kosten-Nutzen Kalkulation) für die Nord-Süd-Stadtbahn muss über 1 liegen.

Welche Person bzw. welche Behörde ist verantwortlich, die Einhaltung dieser Vorgabe zu prüfen?