

Monströse Planungen...

Stadtbahn-Haltestelle Marktstraße, groß wie ein Bundesbahnhof,



und weitere
vier sind
geplant!



... statt Aufenthalts- und Wohnqualität!



Bürgerinnen und Bürger gegen den Planungsirrsinn



Was bisher geschah:

Seit dem Jahr 2010 sind die Planungen bekannt. Seitdem kämpfen Bürgervereine und Initiativen für notwendige Korrekturen. Im Herbst 2013 haben sich 15 Bürgervereine und Initiativen im Kölner Süden zusammengetan, um gemeinsam die Ziele zu erreichen.

Im Rahmen der Planfeststellung durch die Bezirksregierung Köln seit Mitte 2014 gab es zahlreiche Einwendungen, auch von weiteren Vereinen sowie von einzelnen Bürgerinnen und Bürgern.

Seit Herbst 2015 treffen sich Bürgerinnen und Bürger im Rahmen einer „Initiative gegen den Planungsirrsinn“, um die Stadt Köln zu einem Moratorium zu bewegen und das Schlimmste zu verhindern – vor allem die hohe Zahl von Baumfällungen!

Aus Sicht einer Initiative ...

- 2010 - 2012 Arbeitsgruppe formuliert Forderungen und entwickelt einen Lösungsvorschlag (3-Phasen-Modell).
- 2011 - 2013 Mehrere Gespräche mit der Stadtverwaltung, Bezirks- und Stadtratspolitikern.
- 2012 - 2013 Bürgerbeteiligungen.
- Herbst 2013 Bündelung der Forderungen mehrerer Einzelinitiativen in der Interessengemeinschaft Kölner Süden (IGKS).
- 2014 - 2015 Mehrere Einwendungen im Planfeststellungsverfahren.
- Herbst 2015
bis heute Weitere Aktionen (Vorträge, Protestspaziergänge, Mahnwachen) zur Information der Bürgerinnen und Bürger.

Mitglieder IGKS



Bürgervereinigung Rodenkirchen e.V.

Allgemeiner Bürgerverein Köln-Zollstock e.V.

Arbeitsgruppe Wohnungsfürsorge Heidekaul

Interessengemeinschaft Marienburg

Bürgerverein Köln Bayenthal Marienburg e.V.

Interessengemeinschaft Hahnwald e.V.

Immendorf 2000 e.V.

Dorfgemeinschaft Rondorf Hochkirchen Höningen

Aktiv für Meschenich e. V.

Dorfgemeinschaft Sürth e.V.

Für Sürth e.V.

Dorfgemeinschaft Weiß 1962 e.V.

Bürger und Vereinsgemeinschaft Meschenich e.V.

Bürgerinitiative Hochwasser Rodenkirchen e.V.

Godorfer Interessengemeinschaft Goding

Forderungen IGKS

Ausbau Hauptverkehrswege

Verlängerung der Nord-Süd-Stadtbahn
(keine P&R-Anlage am Heidekaul)

Ausbau ÖPNV

Ausbau von Fahrradwegen

Keinen Ausweichverkehr in Wohnviertel

Überarbeitung der Gesamtverkehrskonzepte

Zusammenarbeit mit NaBiS e.V. Bürger informieren Bürger !

Bürger sind kaum informiert !

Bürgerbeteiligungen waren
Show-Veranstaltungen !

Vorschläge und Einwendungen
wurden nicht berücksichtigt,
Fragen zur 4. Baustufe verboten !

Grundlegende Fragen wurden
gar nicht erörtert, wie

- Hoch- oder Niederflurbahn (Vorträge durch den Verkehrsexperten Prof. Dr. Heiner Monheim) und
- Trassenführung !



Bürgerinnen und Bürger gegen den Planungsirrsinn



Kostenexplosion

Was muss die Stadt Köln **selbst** zahlen?

Ursprüngliche Kosten alle 3 Baustufen: 55 Mio €

Tatsächliche Eigenkosten

1. und 2. Baustufe	443 Mio €
Gleiswechselwerk Waidmarkt	15 Mio €
3. Baustufe (-57 Mio € Zuschuss)	27 Mio €
Baukosten der Stadt Köln	485 Mio €
Zinsen der Stadt Köln	617 Mio €

Aus dem Haushalt der Stadt Köln: 1.102 Mio €

Also mehr als das 20-fache !

Bonner Straße - 3. Baustufe.

Was wollen KVB und Stadt Köln bauen?

Zwischen Marktstraße und Bonner Verteiler

2,1 km Bahntrasse von der Marktstr. zum Verteiler

4 Haltestellen

21 Fahrspuren Kreuzung Bonner/Schönhauser Str.

Auf der Bonner Str.

2 Fahrspuren für Autos zw. Marktstr./Gürtel

4 Fahrspuren für Autos zw. Gürtel/Bonner Verteiler

Im Heidekaul

1 P+R Parkhaus, 6-stöckig (nicht direkter Bestandteil der 3. Baustufe)

1 temporäre Wendeschleife für Bus

Die 3. Baustufe gibt nur Sinn mit der 4. Baustufe.

4. Ausbau-Stufe vom Verteilerkreis über Rondorf nach Meschenich mit P+R. Es gibt noch nicht einmal Planungen!

Was ist in Gefahr?

Ausfallstraße mit eigener Geschichte, lebendige Bebauung und funktionierendes Gewerbe.

Halbwegs erträgliche Verkehrssituation.

Ruhe in den angrenzenden Wohnvierteln.

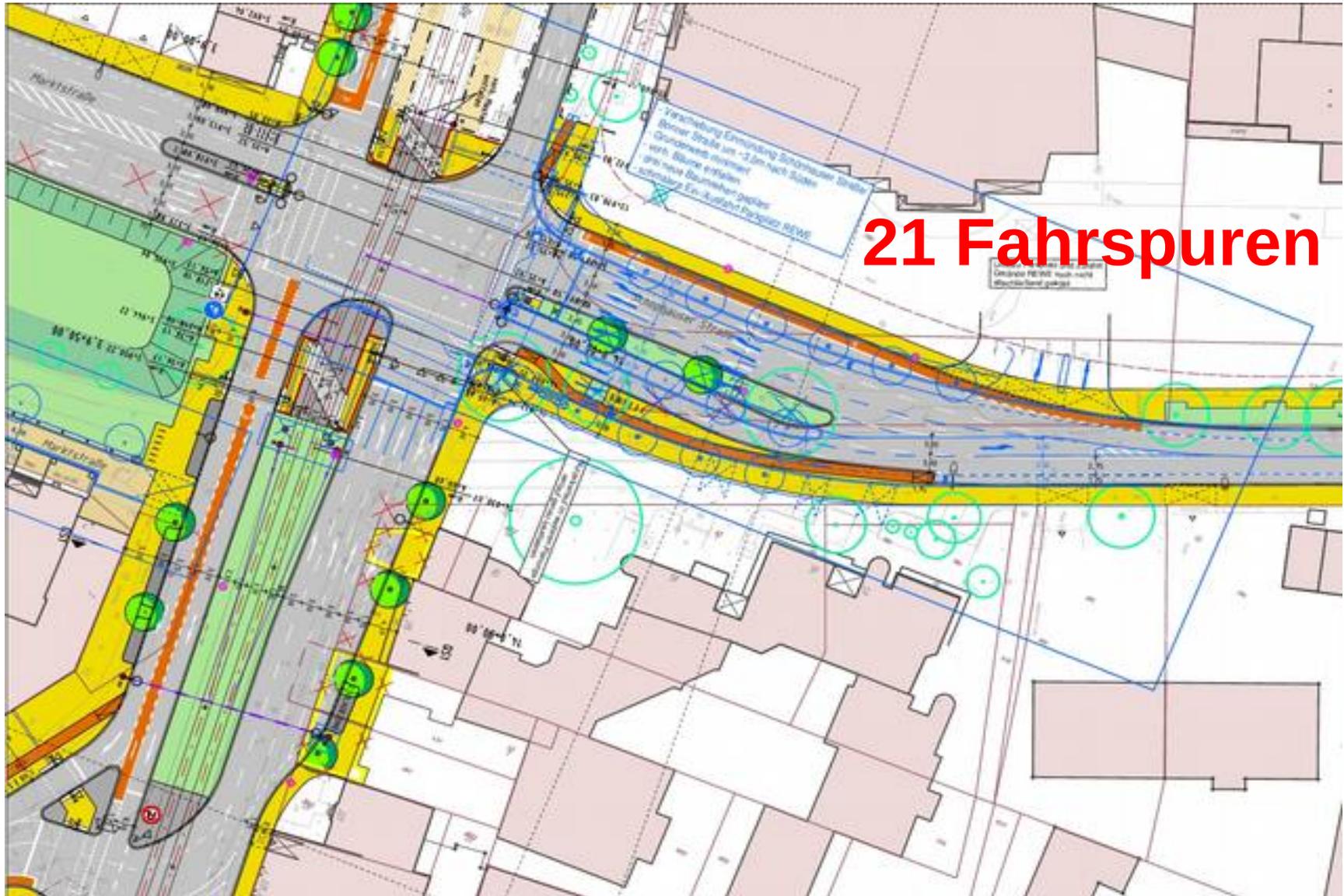
Urbane Straßenfunktion, Sicht- und Querungsachsen.

Viel Sonnenlicht durch Südausrichtung.

300 alte, gesunde und zum Teil 100-jährige Bäume, Schattenspender, Mikroklima-Verbesserer, Tierrefugium.

Hoher Erholungswert. Am Verteilerkreis viel Grün, Tennisplatz, Denkmäler, Grüngürtelverbinder und Alter Friedhof.

Kreuzung Schönhauser Straße



Bonner/Marktstraße mit alten Bäumen

21 Fahrspuren im Kreuzungsbereich geplant.

Die gesunden, alten Platanen sollen gefällt werden.



REWE-Parkplatz soll 6-spurige Straße werden, die Schatten spendenden Platanen sind im Weg.



Tälchen und Villa Lenders

REWE Parkplatz weicht Aufstellfläche für Rückstaus.

Den Bäumen auf der linken Seite droht die Fällung.



Villa Lenders und alle Bäume sollen weg.



Bonner Straße einspurig zwischen Marktstraße und Gürtel



Allee Bonner Straße



Bonotel und Busspur Bonner/Leybold

Bonner Straße hat Erholungswert.



Arnoldshöhe und Heidekaul

Hier soll am meisten gefällt werden!



Alter Friedhof
(Denkmalschutz)

Fritz Encke Park

Kleingärten

Riphan-Siedlung Heidekaul.

Alter Baumbestand

Park

Bäume, Tennisplatz und Biergarten

Hier soll die Parkpalette gebaut werden.



Die denkmalgeschützte Sichtachse

Volksparksiedlung → All Saints Church



Alter Friedhof

Denkmalgeschützt.



13.04.17

Gegen den Planungsirrsinn

19

Was bekommen wir von der Stadt Köln?

Was baut die KVB?



So könnte auch die NEUE „Bonner Allee“ aussehen?
Geometrisch und symmetrisch!
Ein Qualitätssprung, findet die Stadtverwaltung.

Hohe, lange Betonbahnsteige.

Zerschnittene Straßen, gefährliche Radwege.

Ersatzgrün-Gleisbett statt großer Bäume.

Schlechteres Mikroklima.

Parkpalette statt Park.

Weniger Haltestellen. Geschäfte schließen.

Verlust von Parkplätzen.

Verlust Urbanität und Lebensqualität.

Mieterhöhungen durch Umlage der Kosten von Hausbesitzern entlang der Bonner Straße (2.000,00 Euro pro Straßenmeter).

Alles frühestens ab 2024 nutzbar!

Was bekommen wir von der Stadt Köln?

Was baut die KVB?



Aachener Straße, Junkersdorf, Niederflur-
Verkehrstrasse mit neuer „Allee“

Ziele Colonia ELF



Verteiler nicht berücksichtigt



Planfeststellung 3. Baustufe



4. Baustufe nicht berücksichtigt



Eigener Bebauungsplan

Forderungen für den Verteilerkreis Köln-Süd

Zielgerichtetes Gesamtkonzept für die nächsten 20 - 50 Jahre !

Sehr sparsamer Kostenansatz !

Berücksichtigung von Umwelt-, Denkmal- und Wasserschutz !

Spürbare Ertüchtigung des Kreisverkehrs durch optimierte Straßenführungen (bis hin zum Wegfall aller Ampelanlagen) !

Keine Hochbahn !

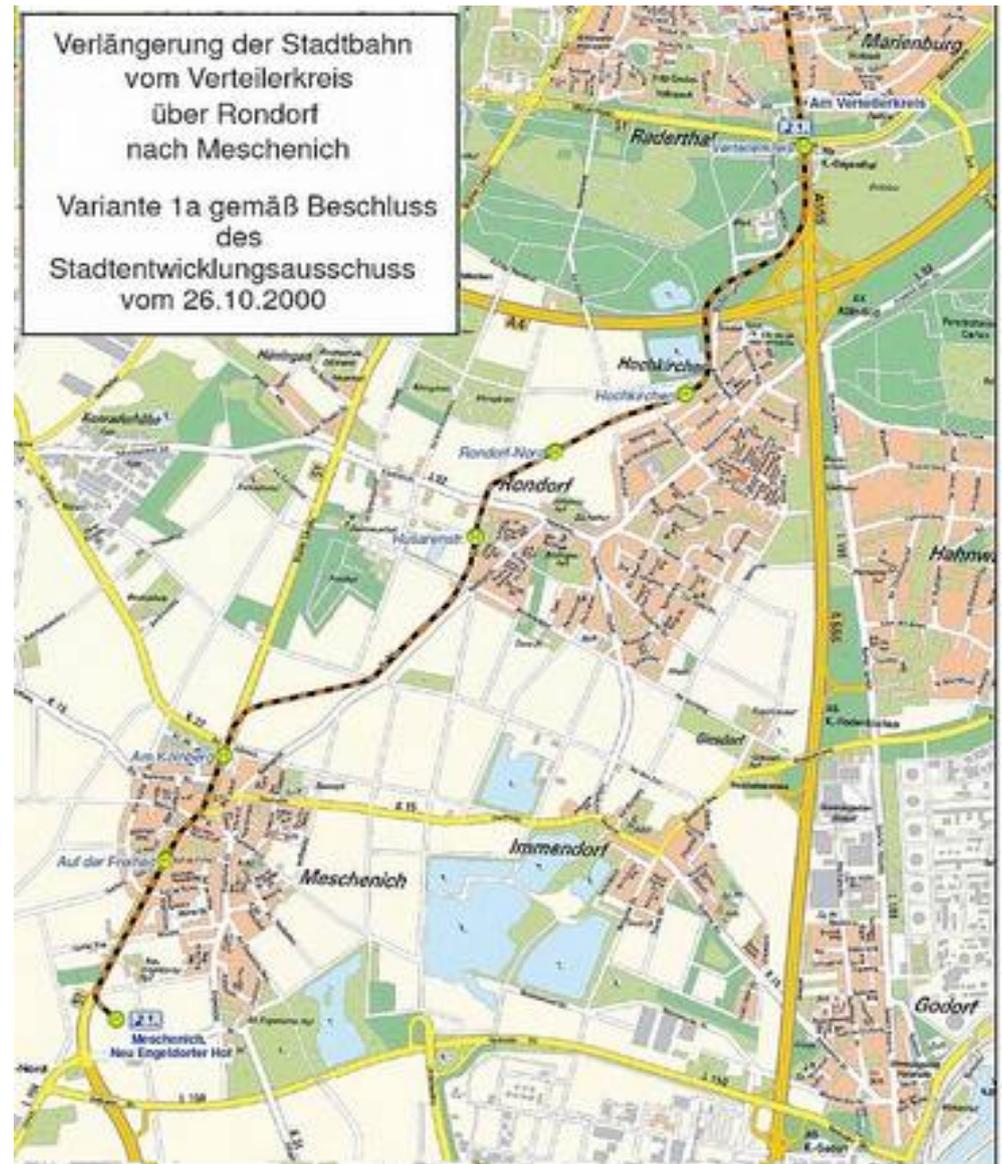
Keine P&R-Anlage am Verteilerkreis !

Keine Rückbauten !

Nur geringe Änderungen des Baumbestandes !

Die 3. Baustufe gibt nur mit der 4. Baustufe Sinn

Die Buslinie 132 aus Meschenich, Rondorf, Hochkirchen ist zur Hauptverkehrszeit bereits an der Arnoldshöhe überfüllt.



Kostenrelation

4 km Tunnelstrecke kosten mehr als 1.200 Mio €.

1 km Tunnelstrecke kostet rund **300 Mio €**.

Ca. 7 km von der Marktstraße bis Meschenich
(3. und 4. Baustufe) kosten rund **140 Mio €**,

Also weniger als ½ km Tunnelstrecke !

Stadtverwaltung Köln und KVB sagen: **Zu teuer!**

Abhängigkeiten 3. und 4. Baustufe



Wo darf die Bahn die Wasserschutzzonen II und I queren?

Die zulässige Querung von Verteiler und Grüngürtel ist entscheidend für die Mittel- oder Seitentrassenplanung auf der Bonner Straße!

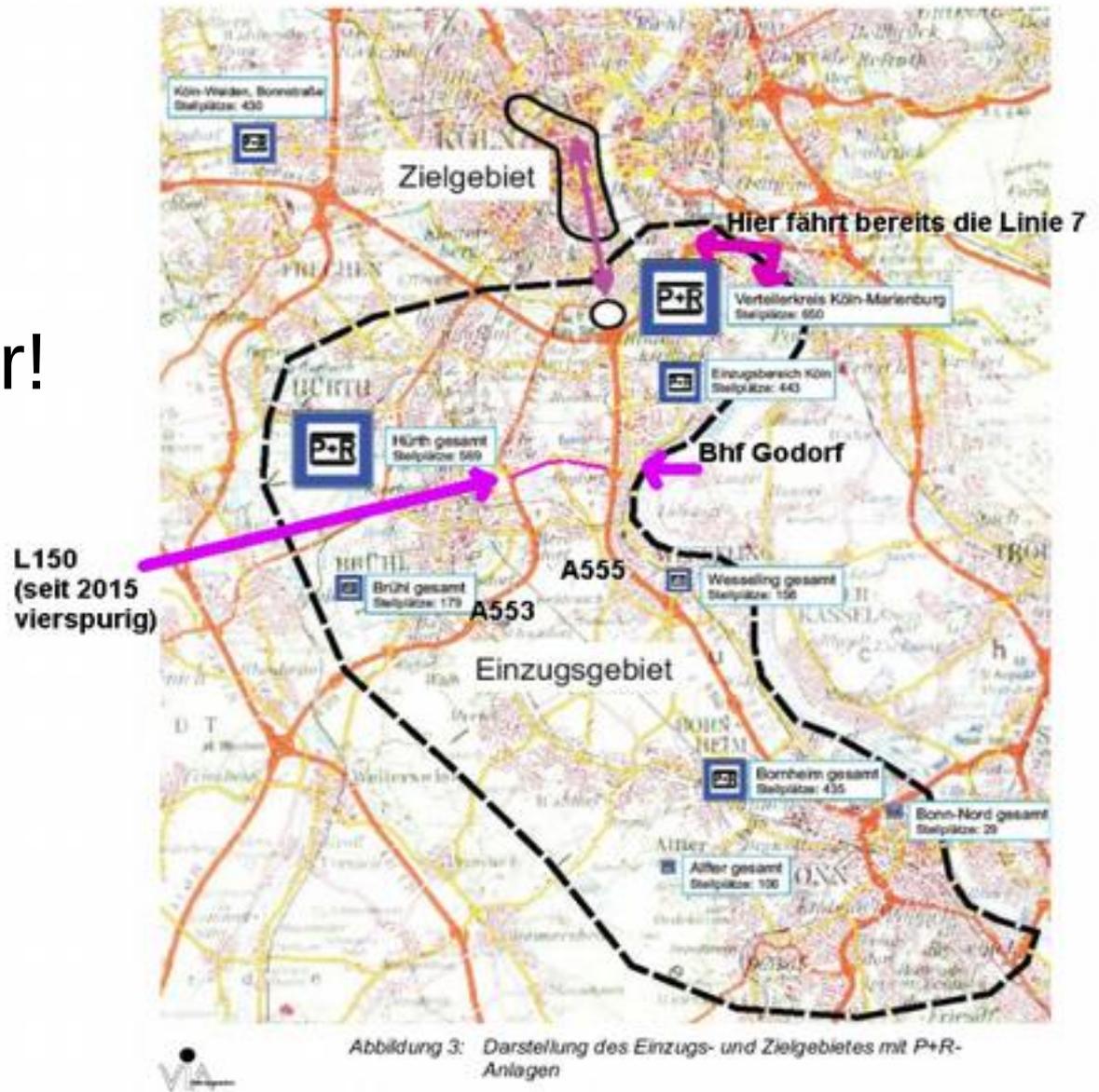
Einzugsgebiet P & R

P+R-Anlage am Verteilerkreis Köln-Marienburg

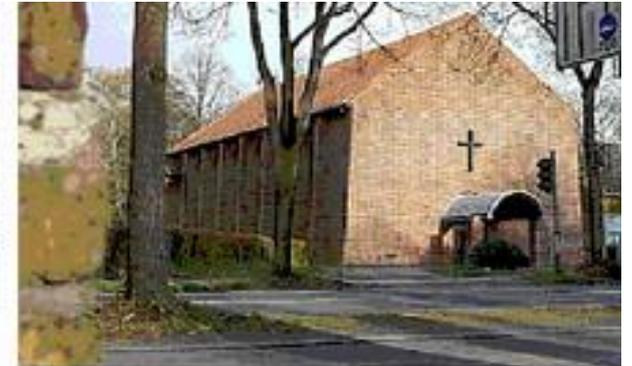
Stadtverwaltung behauptet P&R-Bedarf am Verteiler!

Gutachten kommt zu einem anderen Ergebnis:

Godorf!



Öffentliches Interesse statt Denkmalschutz ?



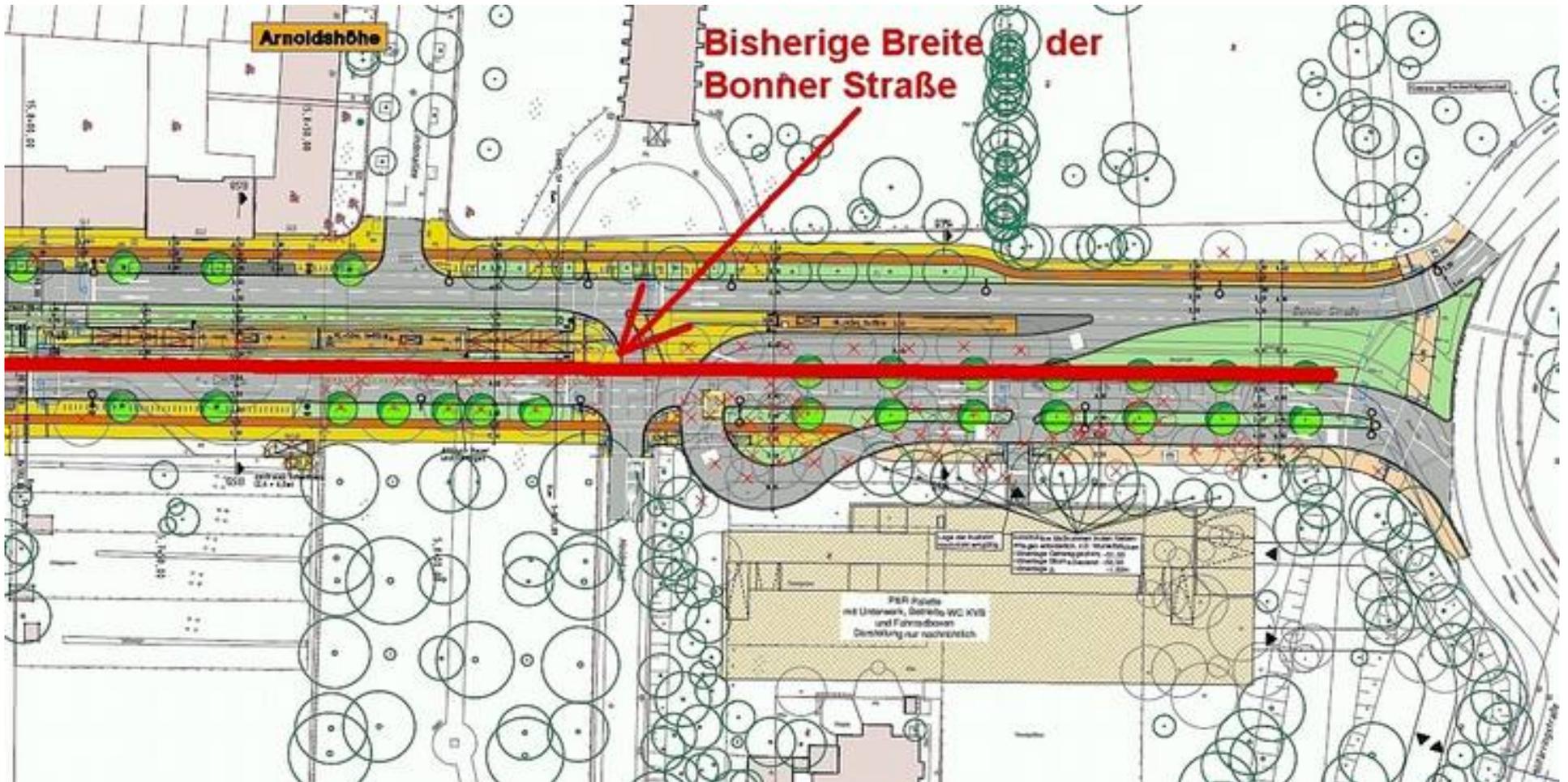
**Verstoß gegen
Denkmalschutz !**



Öffentliches Interesse statt Umweltschutz ?



Buswender



Keine Hochbahn / kein Tunnel

Beides wäre zu teuer und würde den Verkehr nicht optimieren!

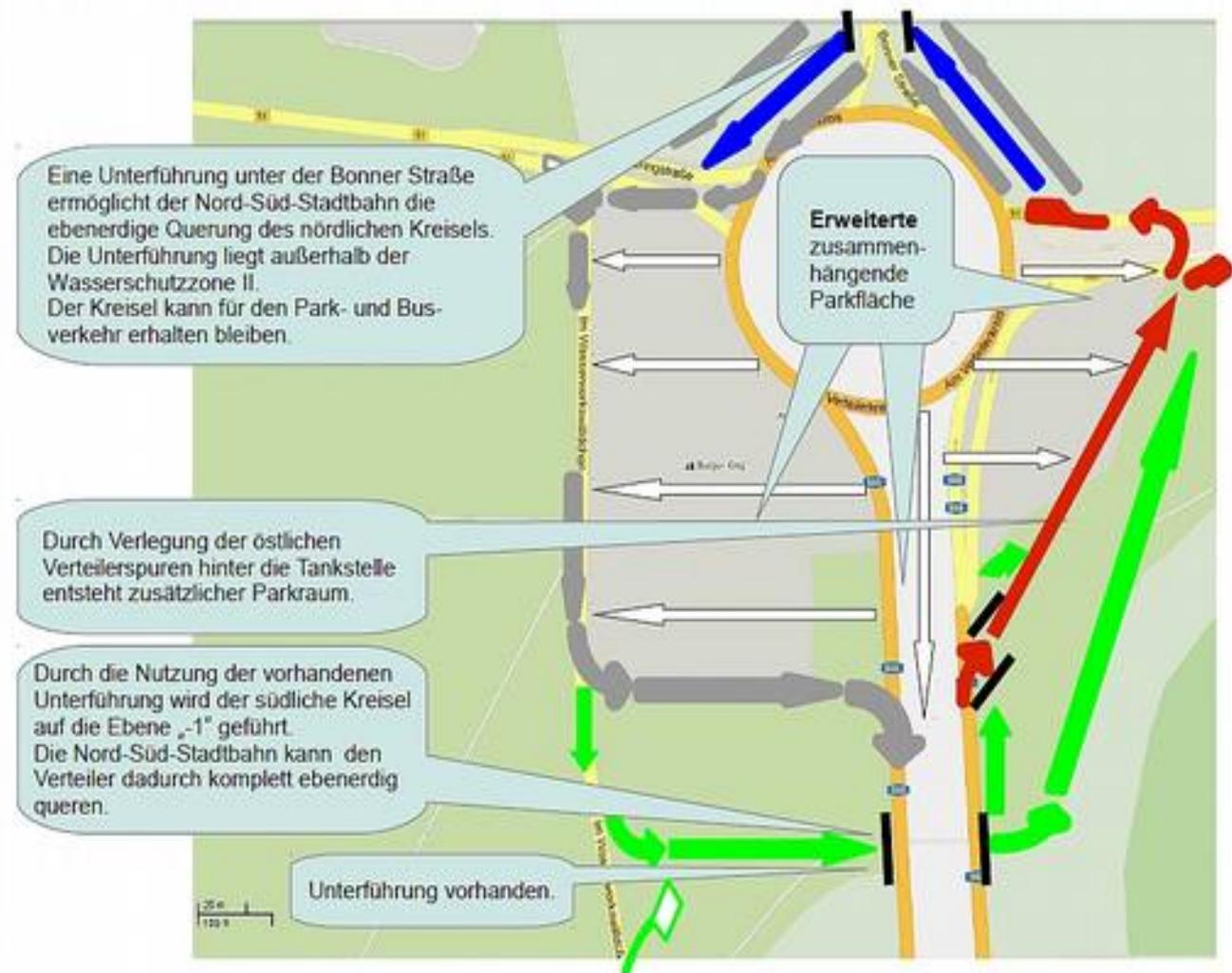


Das 3-Phasen-Modell

Alle Forderungen von Colonia ELF realisiert !

Ebenerdige Querung des Verteilers durch die Bahn !

Bis hin zum ampel-freien Kreisverkehr und ohne Straßenquerung durch die Bahn !



Eine erste „Phase“

Geringe Umbaukosten
mit erheblicher
Verkehrsertüchtigung.

Vorhandene Straßen und
eine Unterführung werden
genutzt.

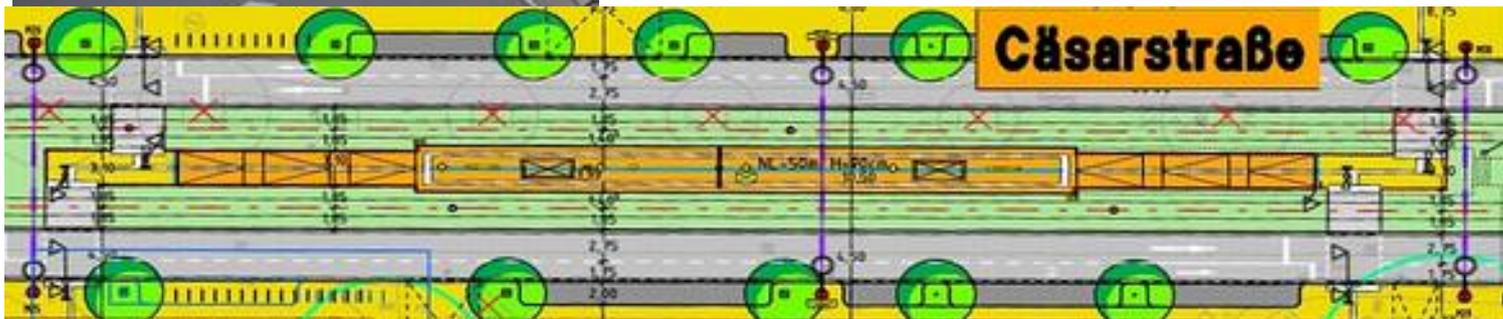


Hoch- oder

Niederflur ?



Sind Hochflurbahnsteige für neue Wohngebiete und enge Straßen (Rondorf / Meschenich) geeignet?



13.04.17

Gegen den Planungssirrsinn

Die Stadtbahn ist das Problem!

Die Stadtbahn ist eine Hochflurbahn.

Die Idee stammt aus den 80er Jahren.

Der Planungsentscheid stammt von 1992.

Ansprüche an ÖPNV haben sich geändert.

Stadtbahn ist nicht mehr zeitgerecht.

Trotzdem wird in Köln die Stadtbahn weiter ausgebaut!

Beispiele



Hochflurhaltestelle Linie 5, Lenauplatz



Hochflurbahn Linie 5, Ossendorf



*Abb. 22: In Rekordzeit erstellt: Die Kölner Stadtbahnstrecke in das Gewerbegebiet Butzweilerhof;
Foto: J. Burmeister*

Hochflurhaltestelle Justizgebäude



Justiz (Außenbahnsteig)

13.04.17

Gegen den Planungsirrsinn

40

Hochflurhaltestelle Linie 5, Marktstraße



**Naturschutz geht vor Bauvorhaben.
Naturschutz ist Menschenschutz.**

Die Stadtbahn ist das Problem!

Die Stadtbahn ist eine Hochflurbahn.

Die Vorteile der Stadtbahn:

Bestehende U-Bahn-Tunnel zum Hauptbahnhof haben Hochflur-Bahnsteige.

Schnellste Straßenbahn.

Möglichst eigener Gleiskörper.

Weite Strecken zwischen Haltestellen werden schneller bedient.

Die Stadtbahn ist das Problem!

Die Hochflurbahn ist das Problem.

Die Nachteile der Stadtbahn:

Höheres Gewicht, hohe Lärmbelästigung .

Weniger Haltestellen.

Barrierefreie Haltestellen sind sehr lang (Rampen), 90cm hoch.

Eigene Gleiskörper zerteilen die Straßen und stören die Sichtachsen.

Gefährlich, weil schnell (vgl. KStA vom 13.05.2016).

Teuer in der Anschaffung, höherer Energieverbrauch.

Ungeeignet in Wohnvierteln und engen Straßen.

Es gibt immer Alternativen

Prof. Heiner Monheim

Raumplaner und
Verkehrsexperte

erläutert Ihnen jetzt mögliche
Alternativen.



Das war Paris.

Ohne Niederflurbahn.



Das ist Paris!

Mit Niederflurbahn.



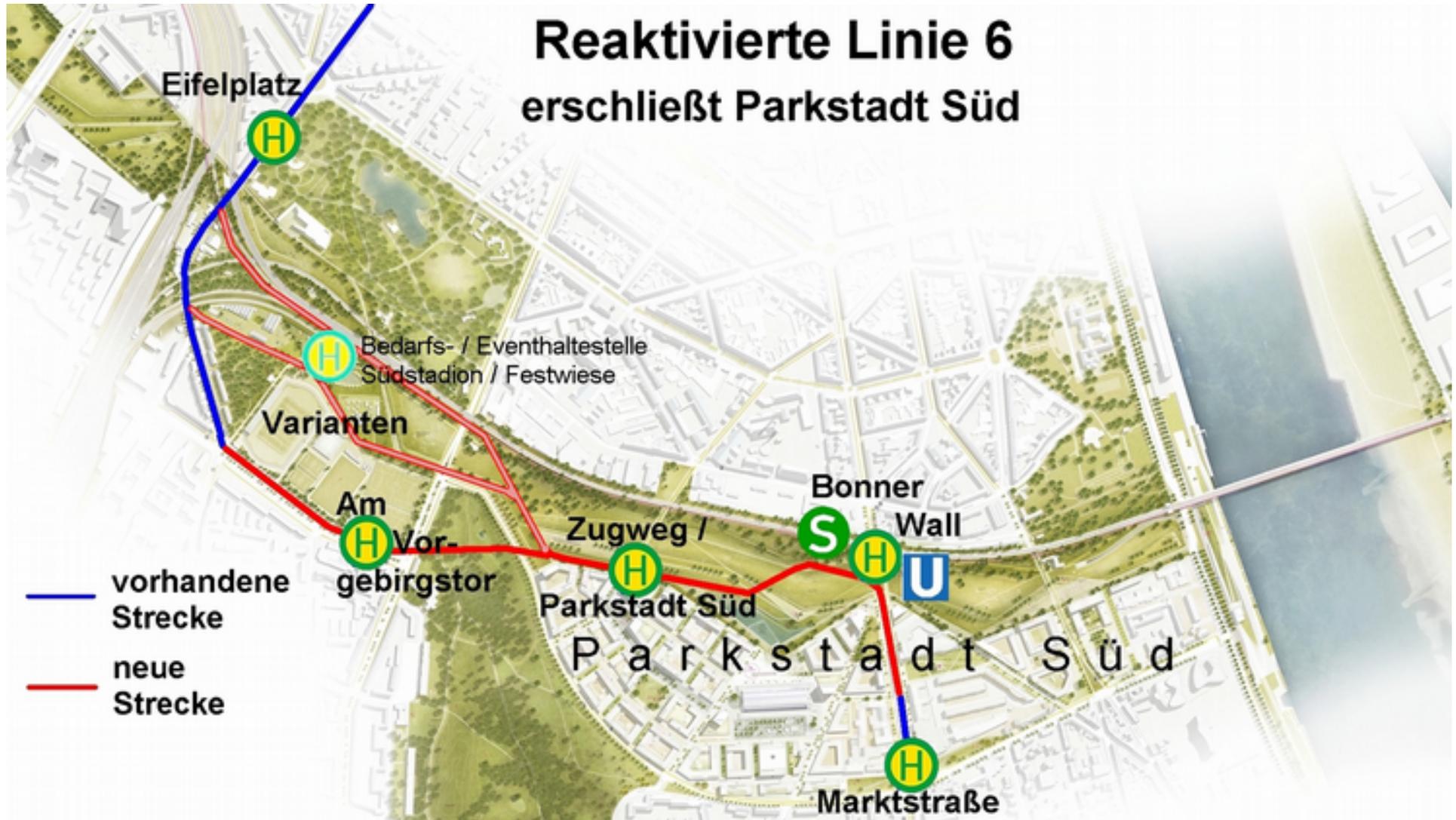
13.04.17

Gegen den Planungssirrsinn

47

Problem „Umsteigen“

Attraktive oberirdische Umsteigeplätze !



Moratorium und Memorandum

Die **IGKS** fordert, den Baubeginn der 3. Stufe der Nord-Süd-Bahn aufzuschieben (**Moratorium**), auch weil diese vor 2024 nicht bis zum Hbf durchfahren kann (Weiterbetrieb der Buslinie 132 wurde beschlossen).
Übergeben an Oberbürgermeisterin Henriette Reker am 20.04.2016.

Im Wesentlichen soll nochmals über die Forderungen der IGKS aus der **Petition** von 2013 nachgedacht werden.

Ein **Initiativkreis** namhafter Bürger aus **Bayenthal-Marienburg** fordert in einem – unter Mitwirkung von Verkehrsexperte Prof. Dr. Heiner Monheim verfassten – **Memorandum** eine stadtverträglichere Bahnlösung mit höherer Aufenthalts- und Wohnqualität. Das Moratorium der IGKS wird ausdrücklich unterstützt. **Übergeben an Reker am 28.04.2016.**

Bürgerinnen und Bürger gegen den Planungsirrsinn



Was bezweifeln wir?

Planfeststellungsbeschluss vom 22.04.2016.

- Dass unsere gewählten Vertreter ausreichend informiert sind.
- Dass der Kosten-Nutzen-Faktor noch 1,05 beträgt.
- Dass der ökologische Wert der Bäume eingerechnet wurde.
- Dass die Stadt Fördergelder in Höhe von 794,6 Mio Euro an Bund und Land zurückzahlen muss, wenn die 3. Baustufe nicht sofort gebaut wird (1. Baustufe erst 2024 passierbar).
- Dass Schadstoffgrenzwerte aufgrund des wachsenden Verkehrsaufkommens korrekt berechnet wurden.
- Dass Kinder, ältere Menschen und Tiere eine Rolle spielen.
- Dass auf die Stadtmöblierung gestalterischer Wert gelegt wurde.

Bürgerinnen und Bürger gegen den Planungsirrsinn



**Was
fordern
wir?**

- Moratorium.
- Baustopp trotz Planfeststellungsbeschluss vom 22.04.2016.
- Neuplanung mit urbaner Qualität und nach Umweltgesichtspunkten.
- Weniger Beton.
- Erhalt der Bäume.
- Nieder- statt Hochflurbahn.
- Anpassung der Haltestelle Marktstraße.