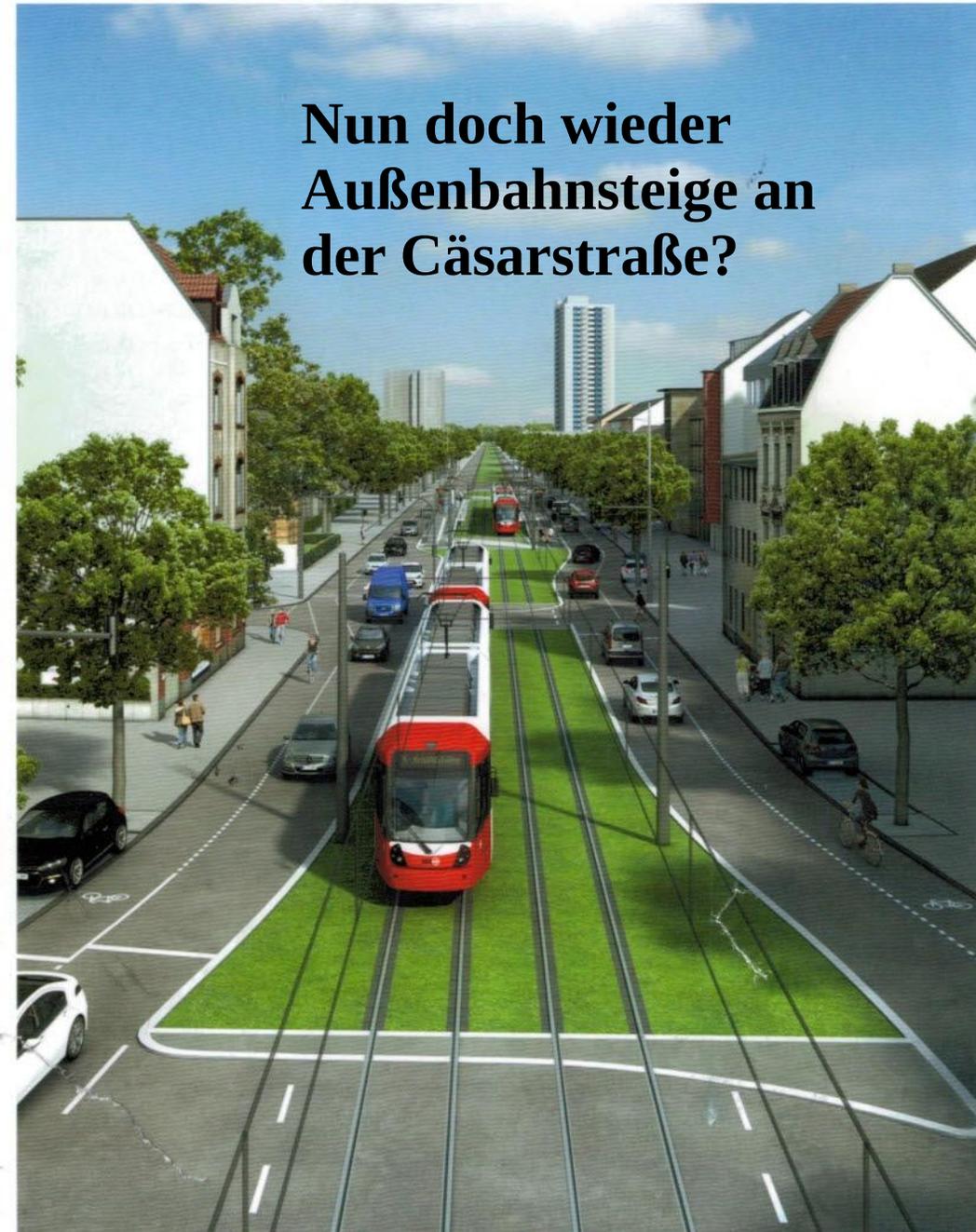


3. Baustufe Nord-Süd Stadtbahn

**Nun doch wieder
Außenbahnsteige an
der Cäsarstraße?**

**Der Baum hier links
wird aber noch gefällt!**

**3. Baustufe
Nord-Süd Stadtbahn**



Auf den Internetseiten von Stadt Köln und KVB

www.stadt-koeln.de/verkehr

www.kvb-koeln.de

www.nord-sued-stadtbahn.de

finden Sie jederzeit weitere umfassende Informationen.

Gefördert durch den Zweckverband



Nahverkehr Rheinland



Die Oberbürgermeisterin

Amt für Brücken, Tunnel und Stadtbahnbau
Amt für Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

Fotos

StEB, KVB, RheinEnergie

Animationen

Stephan Besier, StadtBahnGestaltung/Leipzig,
ARCHISURF/Bremen

Druck

Pieper GbR, Köln

13-js/69/15.000/11.2017

Der Anschluss kommt frühestens 2024 oder später! Dafür über 5 Jahre Baustelle?

Die konstruktive Kritik wurde leider fast immer ignoriert!

Wie sollen die Beein- trächtigungen so gering wie möglich gehalten werden? Mit 2 Fahr- spuren während der Bauphase und einem Bus ohne Busspur?

Liebe Bürgerinnen und Bürger Kölns,

mit der 3. Baustufe der Nord-Süd Stadtbahn erhalten die Stadtteile Bayenthal, Marienburg, Raderberg und Raderthal endlich einen Anschluss an das Kölner Schienennetz. Im Zuge dieser Maßnahme wird die gesamte Bonner Straße umgestaltet. Ziel ist eine städtebauliche Aufwertung des Straßenraums mit der Neuordnung von Baumreihen, Parkplätzen sowie Geh- und Radwegen.



Nach intensiver Planung, die viele von Ihnen mit wertvollen Vorschlägen und konstruktiver Kritik unterstützt haben, kann dieses Projekt nun endlich umgesetzt werden. Dabei müssen wir uns alle in den nächsten Jahren während der Umgestaltung der Bonner Straße darauf einstellen, dass der Verkehr manches Mal nicht so fließen wird, wie wir es im Normalfall gewohnt sind. Dafür bitte ich bereits jetzt um Ihr Verständnis.

Aber ich verspreche Ihnen, dass die Verwaltung ihr Bestes geben wird, die Beeinträchtigungen für Sie so gering wie möglich zu halten. Denn nicht nur die Bonner Straße, auch die umliegenden großen Straßen erfahren tagtäglich eine hohe Verkehrsbelastung. Dies ist in den Verkehrssimulationen für die verschiedenen Bauphasen selbstverständlich berücksichtigt worden. So werden wir auch während der Bauzeit die Verkehrsführungen auf den Hauptverkehrsstraßen so gestalten, dass die Wohngebiete nach Möglichkeit keine zusätzliche Belastung erfahren.

Mir ist es wichtig, dass Sie über diese große Baumaßnahme umfassend informiert sind und ihren Nutzen für Sie ganz persönlich erkennen. Dazu dient die vorliegende Broschüre.

Weitere Informationen erhalten Sie rechtzeitig vor bedeutenden Bauabschnitten mit eigenen Flyern, auf der Internetseite der Stadt Köln sowie aus der Presse.

Henriette Reker

Henriette Reker, Oberbürgermeisterin der Stadt Köln



90 cm hochsteigen ist für viele eine Barriere!

Dafür fallen 6 Bushaltestellen weg! Für viele werden die Wege zur Haltestelle länger!

13 Minuten für 12 Haltestellen, davon um 4 Haltestellen im Zickzack-Kurs und mit maximal 50 km/h auf der Bonner Straße?

Die Nord-Süd Stadtbahn wird von der Haltestelle Marktstraße über die Bonner Straße bis zum Verteilerkreis Süd verlängert. Zukünftig verkehrt hier die Stadtbahnlinie 5. Mit der sogenannten 3. Baustufe erhalten rund 26.000 Menschen im Kölner Süden direkten Anschluss an das Stadtbahnnetz. Vier neue Haltestellen mit einer Bahnsteighöhe von 90 Zentimetern ermöglichen den Fahrgästen den barrierefreien Zugang zu den Bahnen.

Die vier neuen Stationen:



Der Vorrang der Stadtbahn an Ampeln gewährleistet einen zügigen und pünktlichen Betrieb. Für den Autoverkehr sind südlich des Gürtels zwei und nördlich davon jeweils ein Fahrstreifen in jeder Richtung vorgesehen. Die Leistungsfähigkeit der Straße bleibt für den Autoverkehr erhalten. Dies zeigen umfangreiche Verkehrsuntersuchungen, auch unter Berücksichtigung der künftigen Siedlungsentwicklungen im Kölner Süden.

Nach der endgültigen Fertigstellung aller drei Baustufen verkürzt sich die Fahrzeit vom Verteilerkreis zum Hauptbahnhof von zurzeit 30 auf nur 13 Minuten. Die Stadt Köln und die Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB) erwarten dadurch eine deutliche Verlagerung vom Auto zum Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV).

Die RheinEnergie AG und die Stadtentwässerungsbetriebe AöR (StEB) führen auf der gesamten Strecke umfangreiche Leitungs- und Kanalbauarbeiten durch. Alle Maßnahmen, einschließlich der Leitungsverlegungen, unter anderem von Telekom und NetCologne, wurden zu einer Gesamtmaßnahme unter der Projektleitung der Stadt Köln, Amt für Brücken, Tunnel und Stadtbahnbau zusammengefasst. Der Bau der 3. Baustufe erfordert auch den Umbau der Kreuzung Bonner Straße/Schönhauser Straße/Marktstraße. Durch diese Umgestaltung ist auch die Hauptzufahrt des Großmarktes an der Marktstraße betroffen. Hier gibt es rechtzeitig gesonderte Informationen.

Ausstattung der Haltestellen

- 90 cm Bahnsteighöhe
- Bahnsteigrampen für barrierefreien Zugang
- Regelnutzlänge 50 m, Breite zwischen 4 und 5 m
- spätere Verlängerung der Bahnsteige auf 80 m möglich
- taktiles Leitsystem in Abstimmung mit den Behindertenverbänden
- Fahrgastinformationsanlage
- akustische Wiedergabe der Informationen
- Beleuchtungsanlagen
- Lautsprecheranlage zur KVB-Leitstelle aufgeschaltet
- Videoüberwachung

Mit durchgehenden Baumreihen auch an der Engstelle Annastraße?



Trotz dieser „Bürgerbeteiligung“ gab es noch über 300 Einwendungen im Planfeststellungsverfahren und Proteste, die bis heute nicht abreißen?

Intensive Bürgerbeteiligung

Dank einer intensiven Bürgerbeteiligung im Jahr 2013 ist es gelungen, dieses Projekt mit geringstmöglichen Eingriffen in die bestehende Bebauung zu realisieren. Ziel war, die Bürgerinnen und Bürger bereits vor Einleitung des Planfeststellungsverfahrens an der Planung zu beteiligen, um Anregungen und Optimierungsvorschläge in die Planung einarbeiten zu können.

Eine Bürgerinformationsveranstaltung bildete den Auftakt. Es folgten zwei Straßenbegehungen sowie ein Werkstattgespräch. Die Ergebnisse wurden nach Abstimmung mit den zuständigen politischen Gremien im Internet veröffentlicht und auf einer weiteren Bürgerinformationsveranstaltung vorgestellt. Ein Teil der erarbeiteten Änderungsvorschläge wurden in die weitere Planung aufgenommen und diese damit optimiert.



Hier steht der Herr einfach mal neben dem Bahnsteig!

Hinter dem kleinen Bild links ist hier noch die Verkehrsinsel vor der Linksabbiegespur zu erkennen, auf der sich die SchülerInnen nach dem Aussteigen aus der Bahn auf dem Weg zum Irmgardis Gymnasium und zur Bushaltestelle für die Europaschule versammeln müssen.

Rasengleis und viele Bäume

Die Bahntrasse erhält ein Rasengleis. Damit entsteht eine fast 12.000 Quadratmeter große Grünfläche.

Für die Umgestaltung müssen etwa 230 Bäume entlang der Bonner Straße entfernt werden. Um diesen Verlust auszugleichen werden insgesamt 384 neue Bäume gepflanzt, davon mehr als 200 entlang der Bonner Straße, die damit einen Alleecharakter erhält. Hinzu kommt eine Gehölzfläche mit 70 Bäumen südlich der Straße Heidekaul. Diese rund 2.100 m² große Fläche wird auf dem ehemaligen Tankstellengelände Ost am Verteilerkreis in gleicher Größe neu gepflanzt.

Anstelle der auf Anregung der Bürgerinitiative geplanten Großbaumverpflanzung von 18 Bäumen hat der Verkehrsausschuss der Stadt Köln beschlossen, die hierfür erforderlichen Mittel für rund 80 zusätzliche Ersatzbaumpflanzungen zu verwenden.

Genau genommen 182 Bäume entlang der Bonner Straße und 40 in den Seitenstraßen. Statt der bisherigen Baumvielfalt wird nur Spitzahorn gepflanzt, weil die Bäume nicht mehr als einen 3m-Radius zum Wachsen haben.



Oben rechts sind die Bushaltestelle in der Mitte der Bonner Straße, die Buswendeschleife mit eigener Busspur zurück zum Verteiler und 3 Stockwerke des 5,5-stöckigen Parkhauses – wegen der temporären Endhaltestelle Arnoldshöhe – zu erkennen.

Beweissicherung

Um Schäden an der umgebenden Bebauung zu vermeiden führt die Stadt Köln im Interesse der betroffenen Bürgerinnen und Bürger ein Beweissicherungsverfahren bei den an das Baufeld angrenzenden Gebäuden durch. Die Beweissicherung dient der Zustandsfeststellung und später einer eindeutigen Zuordnung von eventuell auftretenden Schäden zu der Baumaßnahme. Die Beweisführung und Schadensregulierung wird durch diese Maßnahme vereinfacht und beschleunigt.

Schallschutz

Durch geeignete Maßnahmen, wie beispielsweise eine besondere Gleis-Bauweise und der Einbau eines besonderen Asphalts werden die Emissionen von Stadtbahn und Straße reduziert. Bei einigen Gebäuden ergab das Gutachten eine Überschreitung der maßgebenden Grenzwerte. Wird in einen nächsten Schritt bereits vor Baubeginn dertatsächliche Bedarf an weiteren Schallschutzmaßnahmen festgestellt, übernimmt die Stadt Köln die Kosten für die Herstellung des erforderlichen Schallschutzes.



Die 4. Baustufe, die Verlängerung der Nord-Süd Stadtbahn vom Verteilerkreis über Rondorf nach Meschenich, hat seit Anfang 2016 eine vordringliche Priorität und soll laut der Kölner Verkehrsdezernentin Andrea Blome ab 2022 realisiert werden. Also wird es gar keine temporäre Endhaltestelle am Verteilerkreis geben und das Parkhaus wäre völlig überflüssig.

Die Buswendeschleife mit eigener Busspur zum Verteilerkreis hatte sich die Stadt Köln ausgedacht, um dort Fahrgäste zur temporären U-Bahn-Endhaltestelle zu fahren. Solange die U-Bahn aber nicht am Waidmarkt durchkommt (2024 oder später), fährt der Bus weiterhin bis in die Innenstadt. Bevor der Bus überhaupt die Wendeschleife nutzen könnte, versperren bereits die Gleise für die 4. Baustufe (ab 2022) die Zufahrt.



Zustand heute



Da sich bereits bestehende Gas-, Wasser- und Stromleitungen im künftigen Gleisbereich der neuen Stadtbahn befinden, muss die RheinEnergie umfangreiche **Leitungsverlegungen** vornehmen. Die Arbeiten beginnen voraussichtlich im Februar 2018 und erfolgen in mehreren Bauabschnitten.

Diese Arbeiten werden durchgeführt:

- Umlegung einer Trinkwassertransportleitung zwischen der Straße Am Wasserwerkswaldchen und der Kreuzung Bonner Straße/Brühler Straße
- Inbetriebnahme einer stillgelegten Wassertransportleitung auf einem knapp 500 Meter langen Teilstück der Bonner Straße
- Verlegung neuer Gas-, Wasser-, Fernwärme- und Stromleitungen in der Bonner Straße und den Seitenstraßen sowie Erneuerung von Hausanschlussleitungen

Insgesamt verlegt die RheinEnergie im Zuge des Stadtbahnbaus mehr als 18 Kilometer neue Leitungen, um die zuverlässige Versorgung mit Trinkwasser und Energie auch in Zukunft sicherzustellen.

Über den Ablauf der Arbeiten in den einzelnen Bauabschnitten informiert die RheinEnergie zu einem späteren Zeitpunkt separat.





Die StEB Köln verbessern im Einzugsgebiet von Köln-Marienburg den **Überflutungsschutz** durch eine Vergrößerung der Speicherkapazität des Kanalnetzes. In Koordination mit den Arbeiten für die Stadtbahn wird die Ablaufleistung der Kanäle in der Bonner Straße erhöht. Im Vorfeld wurden alle Kanäle auf ihren baulichen Zustand hin überprüft und soweit erforderlich saniert.

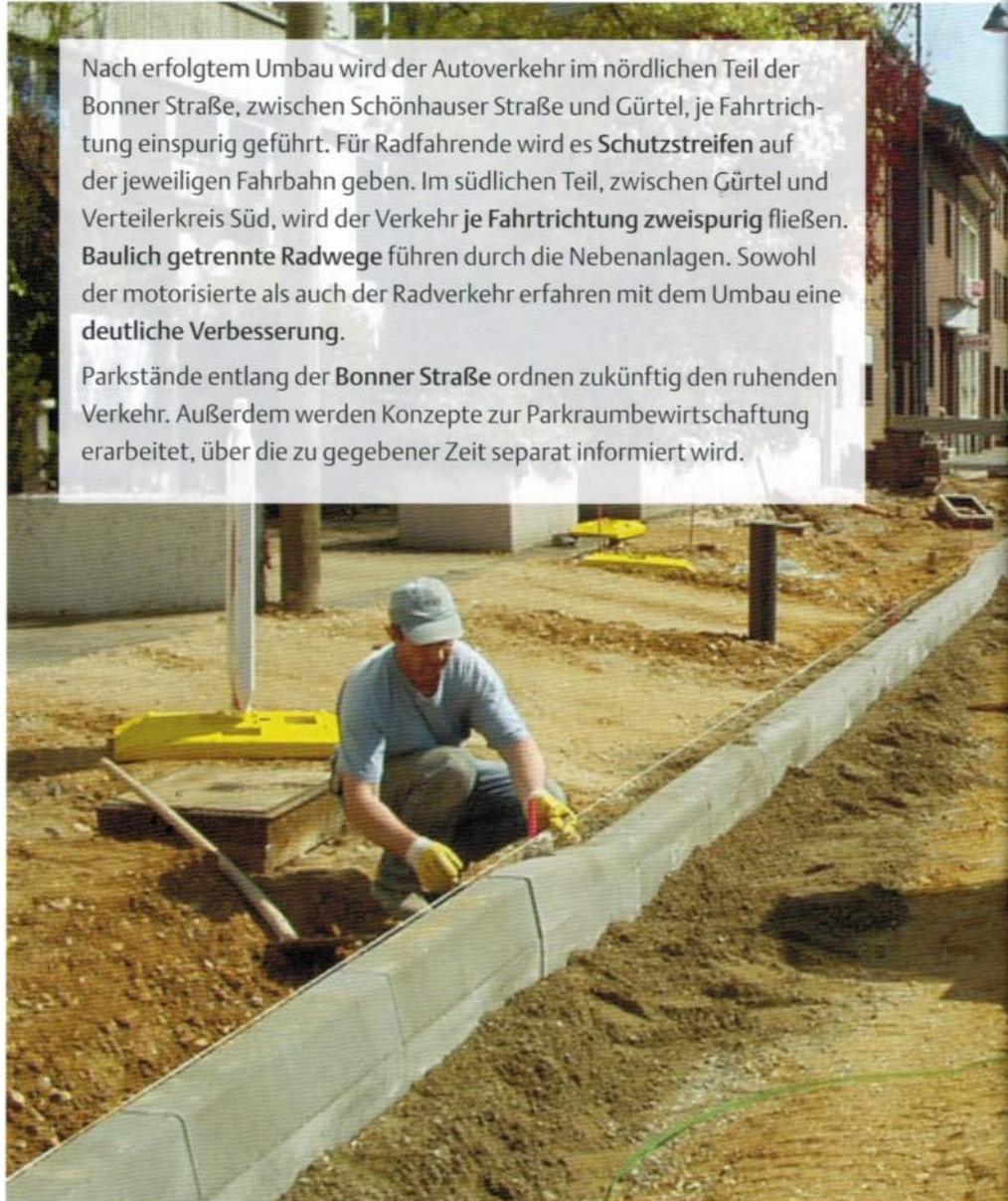
Folgende Maßnahmen werden durchgeführt:

- Kanalbau zum Anschluss des bereits in der Lindenallee hergestellten Stauraumkanals an den Mischwasserkanal in der Bonner Straße (ca. 40 m)
- Bau des Stauraumkanals Bonner Straße vom Verteilerkreis bis zur Lindenallee (ca. 170 m)
- Verlegung eines Steinzeugrohrkanals im Bereich der Marktstraße (ca. 25 m)
- Umbau von 24 Kanalschächten im Bereich von der Marktstraße bis zur Lindenallee

Die Ergebnisse der Überprüfung der Abwasserleitungen und mögliche Sanierungsverfahren werden den Grundstückseigentümerinnen und Grundstückseigentümern vor der Umsetzung der oben genannten Maßnahmen schriftlich mitgeteilt. Ihnen gehören die Anschlussleitungen und sie müssen die Schadensbeseitigung auf eigene Kosten durchführen lassen. Hierzu erfolgen mit dem Schreiben der StEB Köln detaillierte Informationen.



Die Leistungsfähigkeit der neuen Kreuzung ist unzureichend. Das war bekannt, wurde aber gegenüber der genehmigenden Behörde in den Unterlagen gefälscht. Auffällig sind die vielen Fahrspuren an der Kreuzung mit langen Räumungszeiten für Fußgänger.



Nach erfolgreichem Umbau wird der Autoverkehr im nördlichen Teil der Bonner Straße, zwischen Schönhauser Straße und Gürtel, je Fahrtrichtung einspurig geführt. Für Radfahrende wird es **Schutzstreifen** auf der jeweiligen Fahrbahn geben. Im südlichen Teil, zwischen Gürtel und Verteilerkreis Süd, wird der Verkehr **je Fahrtrichtung zweispurig** fließen. **Baulich getrennte Radwege** führen durch die Nebenanlagen. Sowohl der motorisierte als auch der Radverkehr erfahren mit dem Umbau eine **deutliche Verbesserung**.

Parkstände entlang der **Bonner Straße** ordnen zukünftig den ruhenden Verkehr. Außerdem werden Konzepte zur Parkraumbewirtschaftung erarbeitet, über die zu gegebener Zeit separat informiert wird.



Die Knotenpunkte **Bonner Straße/Marktstraße/Schönhauser Straße** und **Bonner Straße/Brühler Straße** werden großzügig umgebaut, um den zukünftigen Verkehrsbedürfnissen aller Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer gerecht zu werden. In diesem Zug werden auch die Marktstraße in Verbindung zur Bonner Straße und die angrenzende Schönhauser Straße umgestaltet und verkehrstechnisch optimiert.

Der **Durchgangsverkehr auf der Marktstraße** wird auf den nördlichen, überwiegend gewerblich genutzten Teil verlegt. Die südliche Marktstraße, die überwiegend von Wohnbebauung geprägt ist, wird in einen verkehrsberuhigten Bereich mit ausreichenden Parkmöglichkeiten umgebaut. Die **Grünfläche („Tälchen“)** in der Mitte der heute noch zweiseitigen Marktstraße wird **vergrößert** und in ihrer Aufenthaltsqualität durch eine Neugestaltung verbessert.

Die **denkmalgeschützte Allee der Schönhauser Straße** erfährt mit dem Umbau eine einheitliche Gestaltung. Bäume, die leider der Umgestaltung der Straßenkreuzung Schönhauser/Bonner Straße weichen müssen, werden selbstverständlich ersetzt und der Straßenzug wird einheitlich neu bepflanzt.

Marktstraße und **Schönhauser Straße** werden auch mit Schutzstreifen für Radfahrende ausgestattet. Im Verlauf der gesamten Baumaßnahme wird mit dem Einbau taktiler Elemente und der Ausstattung mit Blindensignalisierung ein barrierefreies Umfeld geschaffen.

Für die Bauzeit hat ein Verkehrsgutachter ein **geeignetes Umleitungskonzept** erarbeitet. Dieses wird rechtzeitig vor Beginn der Straßen- und Gleisbaumaßnahme vorgestellt.





Klingt vielleicht gut, aber:

„Weitestgehend“ gerade verlaufender Bahnkörper heißt: Vor und hinter den Haltestellen weiten sich die Schienen auf und werden wieder zusammengeführt. Das merken dann besonders stehende Fahrgäste und jene, die wegen der Haltestelle gerade aufstehen oder sich hinsetzen.

Die Gleistrasse wird zwischen den Haltestellen Marktstraße und Gürtel 7 mal und zwischen Gürtel und Arnoldshöhe 3 mal unterbrochen. Zusätzlich gibt es 13 Fußgängerquerungen, was aber aufgrund der Streckenlänge eher wenig ist.

Die Fahrleitungsmasten zwischen den Bäumen bedeuten, dass die Aufhängungen der Oberleitungen über alle Fahrspuren der Straße gehen.

Für die Stadtbahn ist auf dem gesamten Abschnitt ein **durchgehender besonderer Bahnkörper** geplant, der weitestgehend gerade und parallel verläuft.

Die Gleistrasse wird lediglich an den Hauptknotenpunkten sowie den Einmündungen Cäsarstraße, Annastraße und Sinziger Straße unterbrochen. An ausgewählten Stellen werden sowohl **Wendemöglichkeiten für den Individualverkehr** als auch **Fußgängerquerungen** in Z-Form eingerichtet.

- Gesamtlänge der Strecke: 1.950 m
 - Ausführung: komplett als Rasengleis
 - Doppelter Gleiswechsel nördlich der Endhaltestelle
 - Bushalt südlich der Endhaltestelle für die aus Rondorf und Meschenich kommende Linie
 - Bau eines Unterwerks im Bereich der P+R-Anlage zur Versorgung der neuen Strecke mit Strom
 - 90 Fahrleitungsmasten in den Nebenflächen zwischen den Bäumen
- Der **Busverkehr** wird während der gesamten Bauzeit aufrechterhalten. Je nach Bauphase kann es jedoch Sperrungen oder Umleitungen kommen, die von der KVB rechtzeitig bekannt gegeben werden.



In Kürze steht Ihnen ein **Informationsbüro** vor Ort zur Verfügung. Anwohnerinnen und Anwohner sowie Gewerbetreibende, aber auch alle die Interesse haben, können sich hier über den konkreten Bauablauf umfassend informieren und in baulichen Belangen beraten lassen.

Ihr Ansprechpartner:

Florian Rehrmann

Telefon 0221 / 925812-530

E-Mail 3.baustufe@anliegerinfo-koeln.de

Adresse Bonner Str. 242, 50968 Köln



Öffnungszeiten:

Das Informationsbüro ist grundsätzlich von Montag bis Freitag geöffnet. Aufgrund von Baubesprechungen und Ortsterminen werden zunächst folgende offene Sprechstunden angeboten. Darüber hinaus können gerne separate Termine telefonisch oder per Mail vereinbart werden.

Montag 10 bis 12 Uhr und 14 bis 15 Uhr

Donnerstag 17 bis 18 Uhr

Freitag 10 bis 12 Uhr

Vielleicht werden dann unsere Fragen endlich mal beantwortet!

Die Stadt Köln und die KVB treiben den Ausbau der Schienen-Infrastruktur weiter voran. Mehrere große Stadtbahnprojekte sind für den ÖPNV-Bedarfsplan des Landes NRW angemeldet, unter anderem die **Ertüchtigung der Ost-West-Achse**, die **Anbindung von Rondorf und Meschenich** und die **Verlängerung der Gürtelstrecke (Linie 13)**. **Dann können auch die Platanen am Bayenthalgürtel endlich weg?**

Die 3. Baustufe der Nord-Süd Stadtbahn ist damit ein **weiterer wichtiger Schritt**, um den Anteil des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) am gesamten Verkehrsaufkommen in der Stadt zu erhöhen und damit den im **Strategiepapier „Köln mobil 2025“** formulierten Leitzielen mit einer Stärkung des Umweltverbundes näher zu kommen.

Dieser Ausbau ist als eines von **zehn Leitzielen** in dem von der Kommunalpolitik einhellig begrüßten Strategiepapier „Köln mobil 2025“ aus dem Amt der Oberbürgermeisterin aufgeführt. Insbesondere durch den Ausbau des städtischen Schienennetzes soll bei wachsender Stadtbevölkerung gleichzeitig ein höherer Anteil der Wege auf den ÖPNV verlagert werden, um **überhöhte Schadstoffbelastungen zu vermeiden** und eine **zukunftsfähige Verkehrsinfrastruktur** in der Kölner Innenstadt zu gewährleisten.

Das setzt ein hinreichend **attraktives ÖPNV-Angebot** voraus, welches ausschließlich mit Buslinien nicht in der erforderlichen Kapazität und Pünktlichkeit bereitgestellt werden kann.