



Andreas Henseler
Mitglied des Rates der Stadt Köln
Tel. 0221 / 38 67 86
andreas.henseler@netcologne.de

Torsten Ilg (parteilos)
Mitglied der BV Rodenkirchen
Tel. 0172 /60 76 376
torsten.ilg@stadt-koeln.de

Pressemeldung

Freie Wähler und Torsten Ilg kritisieren Stadtbahnplanung im Kölner Süden

Derzeit wird die Offenlage (vom 10.8. bis 10.9.2015) für die Baustufe III der Nord-Süd-Stadtbahn vorbereitet. Die Stadtbahn soll zweigleisig von der Marktstraße über die Bonner Straße bis zum Bonner Verteilerkreis geführt werden. Der Rat und die Bezirksvertretung Rodenkirchen haben entsprechende Beschlüsse (z.T. per Dringlichkeitsentscheidung) gefasst. Die BV muss ihre Dringlichkeitsentscheidungen noch bestätigen.

Gegen die Planung wurden massive Bedenken der Bürgerschaft vorgetragen und zahlreiche Initiativen und Vereine - wie Colonia Elf (ein Zusammenschluss der Bürgervereine und -Initiativen im Kölner Süden), die AG Heidekaul, der Bürgerverein Bayenthal/Marienburg und die Interessengemeinschaft Marienburg - haben alternative Planungsvorschläge gemacht, die von der Verwaltung bis auf Kleinigkeiten (Bahnsteige in Mittellage) abgelehnt wurden.

Der Bürgerverein Bayenthal/Marienburg und die IG Marienburg führen am 12.8.2015 um 19.00 Uhr im Ev. Gemeindesaal in der Mehlemer Straße zum Thema "Durchgangsverkehr im Wohngebiet" eine Bürgerversammlung durch.

Ratsmitglied Andreas Henseler (Freie Wähler) und Bezirksvertreter Torsten Ilg (parteilos) nehmen die Situation zum Anlass, ihre Ablehnung der Planung, die auch im Rat und der BV Rodenkirchen dokumentiert wurde, zusammenfassend öffentlich zu begründen. Sie stellen dazu fest:

1. Wie Gutachten und die Verkehrszählungen von Dr. Hammer (Vorsitzender Bürgerverein Bayenthal/Marienburg) nachgewiesen haben, ist die gesamte Grundlage der Planung falsch. Durch Fahrbahnreduzierung von 2 auf 1 Spur auf der Bonnerstraße (vom Gürtel bis zur Marktstraße) und die ebenerdige Querung der Bahn auf der Rheinuferstraße an der Südbrücke wird der derzeitige Autoverkehr abgeschnitten. Er kann nicht, wie von den Planern unterstellt, von der Stadtbahn, auch bei engsten Taktzeiten, aufgenommen werden kann. Die Kapazitäten der Stadtbahn sind für die geplante Anzahl der Umsteiger vom Auto auf die Bahn nicht ausreichend.
2. Einzelne Planungselemente sind stadtgestalterisch und verkehrstechnisch schlicht nur als unsäglich zu bezeichnen:
 - so entsteht an der Kreuzung Bonner- und Schönhauser Straße eine riesige Asphaltwüste, an der auch die vorgesehenen Rasengleise nicht ändern. Dabei hat der Bürgerverein Bayenthal/Marienburg durch den Architekten Johannes Werner eine phantasievolle Alternativplanung vorgelegt, die ohne Berücksichtigung geblieben ist.
 - An der Bahn-Endhaltestelle Arnoldshöhe soll beim Übergang zur Endhaltestelle der Buslinie 132 (Richtung Rondorf) ein unübersichtliches Gewusel von Bahnsteigen, Busspuren und Fußgängerüberwegen realisiert werden, das durch

den falschen Standort der Parkpalette (Park & Ride) auf einem Tennisplatz unmittelbar vor einem Wohnblock komplettiert wird. Dabei steht auf der gegenüberliegenden Straßenseite ein Standort auf unbebautem städtischem Grundstück zur Verfügung. Ob nicht statt dessen ein Standort des "Park & Ride" - Hauses besser an der Linie 16 in Godorf untergebracht wäre - wie von der AG Heidekaul vorgeschlagen - wurde nicht ernsthaft geprüft.

- Die Weiterführung der Stadtbahn über den Bonner Verteiler nach Rondorf und Meschenich ist völlig unklar, u. a. wird die absurde Variante einer Weiterführung als Hochbahn erwogen. Auch hier gibt es Alternativvorschläge, die wie erwartet von der Verwaltung nicht in Betracht gezogen werden.
3. Für die 85 Mio. (65 Mio. städtischer Anteil) wird eine Verschlimmbesserung der Verkehrssituation im Kölner Süden herbeigeführt, die wohl einzigartig ist. Der Wegfall der Linie 133 vom Höniger Platz (derzeit bis zum Hauptbahnhof) ist in dem Zusammenhang nur eine Randnotiz. Viel wesentlicher ist die Verlagerung des Autoverkehrs von der Bonner- und Rheinuferstraße in die Stadtteile Bayenthal/Marienburg und auf die Brühler Straße nach Raderthal und bis nach Zollstock. Dabei wird das Projekt mit enormem Zeitdruck durchgesetzt, obwohl die Inbetriebnahme erst für das Jahr 2023 nach der Schließung der Einsturzstelle am ehemaligen Stadtarchiv möglich ist. Es sei denn, man entschließt sich auch hier für einen Pendelverkehr bis zur Severinstraße, ähnlich wie dem nach Rodenkirchen, der Ende des Jahres starten soll.

Vor diesem Hintergrund fordern wir:

1. Die Planung des dritten Bauabschnitts der Nord-Süd-Stadtbahn muss mit dem Ziel überarbeitet werden, die vierspurige Nutzung der Bonner Straße weiterhin zu ermöglichen, die Kreuzung Bonner Straße/Schönhauser Straße neu zu gestalten und die Parkpalette Heidekaul zu verlegen (mindestens auf die andere Straßenseite, noch besser nach Godorf).
2. Angesichts der frühestens für 2023 vorgesehenen Inbetriebnahme des dritten Bauabschnittes muss die Zeit der Planungsoptimierung genutzt werden für die Tieferlegung der Rheinuferstraße unter die vorsorglich für diesen Fall bereits eingebaute Betonplatte, damit eine ebenerdige Kreuzung vermieden wird. Erst danach darf mit dem Bau des dritten Bauabschnittes begonnen werden. Er kann dann immer noch rechtzeitig bis 2023 fertig gestellt werden. Förderrechtliche Probleme wegen der längeren Bauzeit müssen mit den Zuwendungsgebern Bund und Land verhandelt werden.

gez. Andreas Henseler

gez. Torsten Ilg