



[www.nabis.de](http://www.nabis.de)

Natur, Bildung und Soziales,  
Bürger informieren Bürger e.V.

.....August / September 2016

## 300 Bäume retten!

### **Nach Experten-Tagung zur 3. Ausbaustufe: Stadtbahn-Planung muss in wichtigen Punkten überprüft werden!**

**Köln-Südstadt. Die 3. Baustufe der Nord-Süd-Stadtbahn bekommt immer mehr Kritiker. Bislang wurde die aktuelle Planung (nicht der Schienenausbau!) nur von Laien kritisiert. Nun wurde das Vorhaben von international anerkannten Verkehrsexperten auf Herz und Nieren untersucht (Fachtagung am 18. Juli 2016). Dabei hat sich herausgestellt, dass die aktuelle Planung erhebliche Mängel aufweist.**

In arbeitsreichen 11 Stunden analysierten und bewerteten die acht Verkehrsexperten die Planung der dritten Baustufe. Statt der Öffentlichkeit waren nur wenige Beobachter eingeladen, um den Teilnehmern einen vertraulichen Gesprächsrahmen zu garantieren. Unter den Teilnehmern waren auch die Gutachter, die für die konkrete Planung (3. Ausbaustufe) inhaltlich verantwortlich sind.

Es ging bei der Tagung um die Beantwortung der Fragen, warum so geplant werden muss, wie die Stadt Köln es jetzt vorschlägt. Es ging um die Abschätzung der Schwächen und Stärken dieser Planung und um die Frage, ob es Alternativen zu der von der Stadt vorgelegten Planung gibt. Außerdem wurde die Planung im Hinblick auf die angestrebten Ziele, den ÖPNV (Öffentlichen PersonenNah-Verkehr) voranzutreiben und die Aufenthaltsqualität für die Bürger zu verbessern, überprüft und eingeschätzt.

Eine Woche nach der Tagung informierten der Verein NaBiS und der Initiativkreis Bayenthal-Marienburg die Öffentlichkeit über die Ergebnisse. Heiner Monheim, emeritierter Professor der Universität Trier, stellte diese in der Luther Kirche einem interessierten Publikum vor:

Das ganze Projekt (Nord-Süd-Bahn) findet in einem unkoordinierten Rahmen statt. **Die Stadt Köln hat kein Gesamtverkehrs-Konzept,**

sondern wurstelt sich von einer Baustufe zur anderen durch. Sie macht sich kaum Gedanken über ihr städteplanerisches und verkehrstechnisches Erbe und sie interessiert sich auch nicht für die ökologischen Nebenwirkungen der Planung. Das Bedürfnis nach gesunden Lebensbedingungen und danach, sich in der städtischen Wohn-, Arbeits- und Freizeit-Umwelt wohl zu fühlen, ist keine Kategorie bei der Planung. Bäume als ein Faktor, auf den man Rücksicht nehmen muss, kommen nur am Rande vor. Die städtebauliche und verkehrstechnische und ökologische Ist-Situation wird nur unter technisch-funktionalen Gesichtspunkten wahrgenommen und auch nur funktional gesteuert.

Auch neuere wissenschaftliche Erkenntnisse und Verkehrs-Planungen anderer Städte, die mit großem Erfolg den individuellen Autoverkehr aus den Städten herausbefördern konnten, wie z.B. in Wien, werden nicht wahrgenommen!

Obwohl ausdrücklich der Ausbau der Schiene von Bund und Land finanziell gefördert wird, ist das Vorhaben (3. Ausbaustufe) eine dem individuellen Autoverkehr Vorrang gebende Planung zu Lasten der Bäume, der Fußgänger, der Radfahrer und der Baudenkmäler.

Nur auf Grund dieser prinzipiellen Auto-Fixiertheit des federführenden Stadtbahnbauamts

wird die Kreuzung Schönhauser Straße / Bonner Straße auf ein 21-spuriges Autobahnkreuz ausgebaut und umgewandelt. Alle (Fahrbahnvergrößerungs-) Maßnahmen an der Kreuzung haben nichts mit dem Bau der Schiene zu tun, sie sind für den Schienenausbau nicht erforderlich und widersprechen sogar dem Ziel, den Schienenausbau voran zu bringen!

Die Baum-, Natur-, Denkmal- und die Städtebaulichen Zerstörungen an der Kreuzung sind keine notwendigen Folgen des Schienenausbau. Sie haben nichts mit der Förderung des ÖPNV's zu tun, sondern sind das Resultat eines antiquierten Verständnisses der Planer, dem Autoverkehr Vorrang zu geben, und zwar koste es was es wolle. Man will noch mehr Raum an der Kreuzung Schönhauser Straße für noch mehr Autoverkehr **reservieren**, egal ob da Bäume stehen oder nicht, egal ob der Fußgänger noch breitere Straßen überqueren müssen oder nicht.

Mit der gleichen Philosophie plant die Stadt Köln die Trasse auf der Bonner Straße. Da alle drei Hauptbelange

- Bau einer betonlastigen und störungsfrei verkehrenden Hochflurbahn,
  - keine Einschränkung für den Autoverkehr
  - und keine Eingriffe in den Baumbestand
- sich räumlich nicht zusammen realisieren lassen, haben die Auto-fixierten Planer der Stadt Köln entschieden, alle Bäume an der Bonner Straße einfach fällen zu lassen.

Die 300 Baumfällungen an der Bonner Straße haben daher nichts mit dem Ausbau der Schiene zu tun, sondern nur mit der Bevorzugung des Autoverkehrs, obwohl man den theoretisch verringern will. Es ist die Abwägung der Planer, dem individuellen Autoverkehr gegenüber der Schiene und den Bäumen immer noch die höchste Priorität und den meisten Platz einzuräumen.

Um die Aufenthaltsqualität an der Bonner Straße zu verbessern (keinen Lärm, keine schnellen Autos, weniger Abgase), könnte man die Fahrgeschwindigkeit der Fahrzeuge (auf 30 km/h) und die Fahrbahnbreiten (auf 2 m) reduzieren. Damit könnten sowohl die von der Stadt favorisierte Hochflurbahn, als auch die Niederflurbahn, die von den Bürgerinitiativen vorgeschlagen wird, so gebaut werden, dass die meisten Bäume erhalten bleiben.

Genauso verhält es sich mit der Park & Ride-Palette am Verteilerkreis. Die Verkehrsexperten waren sich in ihrer Einschätzung völlig einig, dass die Park & Ride-Palette am Bonner Verteiler

das Ziel, den Autoverkehr auf der Bonner Straße zu reduzieren, nicht befördern kann. Es ist reine Symbolpolitik. Es ist eine verkehrstechnisch sinnlose Maßnahme, die nur Geld kostet, die aber größte öko-logische Schäden anrichtet.

Auch die mögliche Verdrängung des Autoverkehrs in die Anliegerviertel ist unnötig und ließe sich mit bautechnischen und signaltechnischen Maßnahmen einfach verhindern.

Klar wurde auch, dass mit der Geschwindigkeit des bisherigen Schienenausbau (4 km in 12 Jahren) und bei den Geldmengen, die die Stadt Köln bislang für die Nord-Süd-Bahn ausgegeben hat (knapp 1,2 Milliarden Euro plus 600 Mio. Euro Zinsen, für 4 km) der Schienenausbau in Köln nur sehr halbherzig und sehr ineffektiv vorangetrieben wird. Mit einer solch geringen Schienenverlängerungs-Leistung von nur zwei Kilometern über die Bonner Straße (3. Ausbaustufe) und 6 km in 20 Jahren (2024 soll die 1. Baustufe der Nord-Süd-Bahn endlich fertig sein) wird der gewünschte massenhafte Umstieg vom Auto auf die Schiene nicht erreicht werden - egal wie schnell die Bahn dann fährt.

Da also bis ins Jahr 2024 noch etwas Zeit bleibt, wäre es sinnvoll, die 3. Ausbaustufe neu und effektiver zu planen und gleich mit der 4. Ausbaustufe (bis nach Meschenich) zu koppeln und beide möglichst zeitnah zu realisieren. Nur durch die Vergrößerung und Verlängerung des Schienennetzes kann das Ziel, einer Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene erreicht werden. Je mehr Schienenverkehrs-Angebote es gibt, desto mehr Menschen können vom Auto auf die Bahn umsteigen. Das Verkehrs-Verhalten der Menschen wird nicht durch das Wunschenken der KVB bestimmt, sondern nur durch die vorhandene Infra-Struktur.

Insgesamt wurde deutlich, dass die 3. Ausbaustufe so viele Planungsmängel hat, dass ein Baustopp und die Neuplanung empfohlen wurden. Genauere Ergebnisse finden sich auf Internetseite [www.nabis.de](http://www.nabis.de) und auf: <http://www.koeln4.de/s/pli/p/planungsirrsinn.php>

Ottmar Lattorf, [nabis@web.de](mailto:nabis@web.de), Tel: 34 11 82

#### **Initiative gegen Planungsirrsinn.**

**Mahnwache** samstags ab 15.00 Uhr, Ecke Schönhauser Straße/ Bonner Straße

**Treffen:** donnerstags, 19.00 Uhr, Restaurant Oratio Brühler Str. 26