

Ein Moratorium für die 3. Baustufe der Nord-Süd-Stadtbahn

Baut die Stadtbahn auf der Bonner Straße Richtung Süden (3. Baustufe) erst ab 2021. Dann wäre sie bis 2024 fertig – zeitgleich mit dem Gleiswechselwerk unter der Einsturzstelle des historischen Stadtarchivs am Waidmarkt, wodurch die 1. Baustufe erst passierbar wird.



OB Reker mit Vertretern der IGKS. Bild: WDR - Lokalzeit

Köln. Anwohner, Vereine, Umweltschützer, Einzelhändler und Bezirksvertreter im Kölner Süden wenden sich seit Jahren gegen die ökonomisch wie ökologisch kritischen Aspekte der 3. Baustufe. Der geforderte Bauaufschub um sechs Jahre schafft Zeit zum Nachdenken und ist Kern eines Moratoriums von 15 Dorfgemeinschaften Bürgervereinen und -initiativen, zusammengeschlossen in der Interessengemeinschaft Kölner Süden (IGKS). Vertreter übergaben am 21.04.2016 im Historischen Rathaus das sechsseitige Papier der parteilosen Kölner Oberbürgermeisterin Henriette Reker, die zum ers-

ten Stadtgespräch über die Leitlinien künftiger Bürgerbeteiligungen in Köln eingeladen hatte.

Ein abzustimmendes Gesamtkonzept für den Verkehr im Kölner Süden soll die 3. Baustufe der Nord-Süd-Stadtbahn bis zum Verteilerkreisel, aber auch eine zeitnahe Verlängerung über Rondorf bis nach Meschenich (4. Baustufe), den PKW-, LKW- und Radverkehr berücksichtigen. Der Großmarkt und die Neubaugebiete Reiterstaffel, Deutsche Welle, Parkstadt Süd sowie Rondorf Nord-West sind an den Straßen- und Schienenverkehr anzuschließen, ohne den staugefährdeten Individualverkehr weiter einzuschränken oder in anliegende Wohnviertel abzudrängen. Ein sechsstöckiges Parkhaus für nur 600 PKW's nördlich des Verteilerkreisels wird vollständig abgelehnt.

Die Einschnitte in die Umwelt, wie das Abholzen von etwa 300 zum Teil denkmalgeschützten Bäumen entlang der Bonner Straße und am Verteilerkreisel, wären erheblich. Wie umweltverträglich sind diese Baumfällungen für den urbanen Lebensraum? Angesichts zunehmender tropischer Nächte im Kölner Stadtgebiet – mit Aufheizungen infolge der starken Oberflächenversiegelungen – sind Ersatzpflanzungen außerhalb bzw. am Rand der Stadt ebenso abzulehnen, wie die geplanten umfangreichen neuen Versiegelungen, vor allem an der Kreuzung Bonner und Schönhauser Straße.

Der urbane Lebensraum würde durch eine den Bundesbahntrassen ähnliche Hochflurbahn auf durchgängig eigenem Gleiskörper, mit zusätzlichen Aufstellräumen für den wartenden Straßenverkehr, nachhaltig zerstört. In mehreren Vorträgen warb der Verkehrsexperte Prof. Dr. Heiner Monheim, emeritierter Professor der Universität Trier, für eine stadtgestalterische, integrative und umweltfreundlichere Lösung: Niederflurbahnen. Für deren tiefe Einstiege reichen erhöhte Bordsteine statt 80 cm hohe, straßentrennende, lange Bahnsteigbauten. Für den Lärmschutz seien auch Einzeldradaufhängungen zu prüfen, denn starre Achsen verursachen schrille Kreischgeräusche in Kurven. Für ein Nebeneinander von Hoch- und Niederflurbahnen gäbe es geeignete Umsteigeflächen, wie die Haltestelle Marktstraße, von der eine Verlängerung in die künftige Parkstadt Süd und der Anschluss an die Ringe (z.B. Barbarossaplatz) möglich wären. Gefordert werden z.B.:

- Der Erhalt der Vierspurigkeit der Bonner Straße zwischen Schönhauser Straße und Gürtel, indem der Straßen- und Schienenverkehr gemeinsame Fahrspuren nutzt.
- Der Erhalt großer Teile der vorhandenen Baumsubstanz, insbesondere in den Bereichen Schönhauser Straße, Bonner Straße sowie zwischen Gürtel und Verteilerkreisel Köln-Süd.
- Die Nutzung der vorhandenen Bus- und Parkspur zwischen Gürtel und Verteilerkreisel.
- Die zwingende Planung der Kreisel- und Grüngürtelquerung in der Wasserschutzzone II (Verbot der Neuanlage von Schienen) sowie in der Wasserschutzzone I im Wasserwerkswäldchen.
- Keine Hochflurbahn in den engen Straßen von Hochkirchen, Rondorf und Meschenich.

Die Kölner Bürger beteiligen sich und Reker kann zeigen, wie ernst ihr das Thema wirklich ist.