

- Von Peter Wolf-Diepenbrock an Ottmar vom 15. September
- Antwort von Ottmar Lattorf auf Brief von Peter vom 15. September

Hallo Ottmar,

langsam scheinen sich unsere Positionen immer mehr voneinander zu entfernen, wengleich ich hierfür überhaupt keine Notwendigkeit erkenne. So hattest Du zu Anfang auch vom drohenden Verkehrschaos in deinen Flugblättern berichtet, welches es zu verhindern gelte. Nun aber sprichst Du Dich in aller Öffentlichkeit gegen den Individualverkehr aus und machst ihn für die Baumfällungen verantwortlich. Damit gefährdest Du unnötig ein gemeinsames Vorgehen.

Die Reduzierung der Fahrspuren auf der Bonner Straße Höhe Bayenthals stellt eine erhebliche Kapazitätsreduzierung für den KFZ-Verkehr da und ist letztlich der weitreichende Kompromiss, der Bahn einen eigenen Gleiskörper zu geben. Dieser entstehende Engpass auf einer der Haupt- Einfallstraßen Kölns wiegt um so schwerer, als hierüber künftig noch eines der größten innerstädtischen Entwicklungsgebiete mit erschlossen werden soll. Die Reduzierung der Fahrspuren ist jedoch sicherlich nicht für Baumfällungen in diesem Bereich verantwortlich!

Und auch auf dem Streckenabschnitt Marienburgs kann ich trotz Beibehalt der Vierspurigkeit hierin nicht die Hauptursache für die geplanten Fällungen erkennen. Vielmehr wurde planerische Spielräume zu wenig genutzt, weil vermutlich nicht zuletzt der Erhalt der Bäume zu erheblichen Einschränkungen bei den Bauarbeiten führen würde.

Wieso müssen z.B. 80-100cm breite Streifen neben dem Gleisbett freigehalten werden, um gelegentlich Ampelmasten unterzubringen, die auch anderenorts platziert werden könnten und so Spielraum für eine mittlere Baumreihe zuließen? Wieso führt eine provisorische Buswendeschleife durch das Wäldchen am Heidekaul?

Wieso das P+R-Parkhaus an dieser Stelle?

Dieses sind Fragen denen wir weiter nachgehen müssen und die indirekt auch für beide Seiten verträgliche Lösungen schaffen können. Man kann sicherlich Bäume erhalten ohne den Verkehr zu verdrängen und ein Verkehrschaos unterbinden, ohne alle Bäume zu fällen. Dafür sind wir angetreten. Eine ideologische Diskussion führt uns hier ganz sicher nicht weiter! Sie entzweit unsere Initiativen, führt zur Stärkung der städtischen Position und wird zum Scheitern unserer gemeinsamen Bemühungen führen.

Herzliche Grüße,
Peter Wolff-Diepenbrock

17. September 2016

Lieber Peter!

Ich möchte dich beruhigen, unsere Positionen entfernen sich nicht wirklich voneinander, sondern wir stehen zum wiederholten Male in einem Dialog über die Frage, wie wir in unserem Kampf für eine bessere Schienenausbau-Planung an der Bonner Straße weiter vorgehen wollen. Und zu einem Dialog gehören nun mal unterschiedliche Positionen, die wir ja erst einmal einnehmen müssen, um sie sich darüber auszutauschen, abzuwägen, um einander zu verstehen.

Du schreibst, dass Du Dir Sorgen darüber machst, dass ich in aller Öffentlichkeit Position gegen den Individualverkehr einnehme und diesen sogar für die Baumfällungen verantwortlich mache. Mich wundert diese Sorge, denn die Grundidee und die eigentliche Motivation des Schienenausbau in Köln sind die vielfältigen katastrophalen Folgen des Individualverkehrs in unseren Städten. Nur um diesem Verkehr ein bisschen mehr in den Griff zu bekommen, werden ja überhaupt Milliarden öffentlicher Gelder in den Ausbau von Schienen-Infrastrukturmaßnahmen gesteckt, wie es bei der Nord-Süd-Bahn ja auch sehen. Wir sind als Initiative, die den Ausbau der 3. Ausbaustufe wollen - allerdings nur in modifizierter Weise- **per se** Kritiker des -überbordenden Individualverkehrs. Und die Vergrößerung von Fahrbahnen und die Verbesserung der Auto-Infra-Strukturen (inkl. P&R Palette) im Windschatten eines SCHIENENAusbau, (die sog. "Folge-" oder "Anpassungsmassnahmen") ist doch der zentrale Grund, weswegen die Bäume abgeholzt werden!

Bei der Bewertung von Wichtigkeiten in diesem Straßenraum hat man der Beibehaltung und der vermutlichen Vermehrung des Autoverkehrs einen höheren Rang gegeben, als der Erhaltung der 300 Bäume. Das ist die Planung von Vorgestern! Hätte man den Bäume in diesem, unserem Lebensraum an der Bonner Straße die angemessene Bedeutung gegeben, die sie tatsächlich haben, - ich erinnere in diesem Zusammenhang nur an die ausufernde planetaren Klimaveränderung- , und würde man die Desaster/ Erfahrungen zur Reduzierung des Autoverkehrs durch den Bau von noch mehr Straßen zur Kenntnis nehmen, dann würde man ganz selbstverständlich alle 300 Bäume stehen lassen wollen. Und das wäre technisch, trotz Baus einer Schiene auf der Bonner Straße ohne weiteres machbar.

Es ist die kategorische Bevorzugung des motorisierten Individualverkehrs an dem die Planung für die 3. Ausbaustufe leidet. Nur weil die Stadt die vielfältigen ökologische, sozialen und städtebaulichen Katastrophen die der motorisierte Individualverkehr über die letzten Jahrzehnte beinahe komplett ignoriert, müssen wir das nicht auch tun. Nur weil die Stadt mit einem antiquierten, widersprüchlichen und erfolglosen Konzept der Blechlawine in unserer Stadt Herr werden will - nach dem Motto, noch mehr Landschaftsverbrauch für noch mehr Autos-, müssen wir das nicht gut heißen.

Das sind im übrigen auch die Erkenntnisse über die Planung der 3. Ausbaustufe, die wir ja aus den zwei Fachtagungen gewonnen haben. Und es ist zudem eine der Grundlagen unserer Klage, dass die Stadt und die KVB mit diesem Schienenausbau, auch Folgemaßnahmen durchführen will, die nichts mit dem Schienenausbau zu tun haben, die separat genehmigt werden müssten und die sogar im Widerspruch zu der Planung stehen, die Schienen auszubauen, um den individuellen Autoverkehr zu reduzieren.

Du schreibst: "Die Reduzierung der Fahrspuren auf der Bonner Straße Höhe Bayenthals stellt eine erhebliche Kapazitätsreduzierung für den KFZ-Verkehr da..." Genau! Diese Reduzierung der Fahrspuren ist einer der wenigen Planungspunkte bei der 3. Ausbaustufe, die ich für zukunftsweisend halte. In Marienburg wollen die Anwohner doch auch und zu Recht diesen "Kapazitätsreduzierung für den KFZ-Verkehr", warum nicht auch an der Bonner Straße? Was gäbe es denn für Probleme dabei?

Wir kritisieren doch dass die Stadt kein Gesamtverkehrs-Konzept hat, in einem solchen müssten doch solche Fragen geklärt werden. Wie z.B. wollen wir zukünftig überhaupt eine Autoverkehrs-Einfallstraße auf der Bonner Straße dulden und dient die Beibehaltung einer solchen "Einfallstraße" der angestrebten Reduzierung des Autoverkehrs? Für wen wäre ein "*Engpass auf der Haupteinfallstraße*" ein Problem? Für den Fußgängerverkehr? Für den Radfahrerverkehr? Für spielende Kinder? Für die Aufenthaltsqualität an der Bonner Straße? Für die LKWs die zum Grossmarkt kommen wollen? Für die Bahn? Für die einheimische Wirtschaft? Und was würde eine Fahrbahnreduzierung für Folgen haben? Guck Dir doch diesbezüglich das Beispiel Wien an! Seit 27 Jahren reduziert die Stadt die Flächen für den Autoverkehr und das mit großem Erfolg. Die befürchteten Katastrophen fanden über dies nicht statt.

<https://kurier.at/chronik/wien/verkehrsexperte-hermann-knoflacher-wien-koennte-total-autofrei-werden/8.346.843>

Nimm Dir doch mal das Buch „Virus Auto“ von Knoflacher zur Hand, dass ich Dir gegeben habe oder sehe dir seine mal Vorträge an.

Du machst Dir Sorgen, dass "hierüber künftig noch eines der größten innerstädtischen Entwicklungsgebiete mit erschlossen werden soll." und das dies bei einer verengten Fahrbahn nicht so gut funktionieren könnte. Aber bedenke, innerstädtische Entwicklungsgebiete können nicht nur mit Fahrbahnen für Autos erschlossen werden, sondern auch und viel besser mit attraktiven funktionstüchtigen Bahnen. Das überall, wie auch bei der Reiterstaffel darauf geachtet wird, dass man bloß Garagen einbaut, ist doch auch ein Anachronismus. Man sollte dafür sorgen, dass man genügend Plätze für Kinder hat und nicht für Autos.

"Und auch auf dem Streckenabschnitt Marienburgs kann ich trotz Beibehalt der Vierspurigkeit hierin nicht die Hauptursache für die geplanten Fällungen erkennen."

Doch die Fahrbahnbreiten sind entscheidend. Auf dem Streckenabschnitt Marienburg würde bei der Reduzierung aller Fahrbahnen auf 2 m, oder bei Reduzierung der Fahrbahnen auf eine Spur, bei normaler Fahrbahnbreite, alle Bäume stehen bleiben können, egal ob Hochflur- oder Niederflurbahn gebaut wird.

Du sagst: *"Vielmehr wurde planerische Spielräume zu wenig genutzt, weil vermutlich nicht zuletzt der Erhalt der Bäume zu erheblichen Einschränkungen bei den Bauarbeiten führen würde."* Ja, das stimmt auch, die Geringschätzung der Bäume stand auch dort Pate.

Du vermutest richtig, wenn du sagst: *"Vielmehr wurde planerische Spielräume zu wenig genutzt, weil vermutlich nicht zuletzt der Erhalt der Bäume zu erheblichen Einschränkungen bei den Bauarbeiten führen würde. Wieso müssen z.B. 80-100cm breite Streifen neben dem Gleisbett freigehalten werden, um gelegentlich Ampelmasten unterzubringen, die auch anderenorts platziert werden könnten und so Spielraum für eine mittlere Baumreihe zuließen?"*

Das frage ich mich auch, allerdings ist die Antwort schon klar: Der aktuellen Planung liege klare Entscheidungen gegen die Bäume zu Grunde und Entscheidungen für eine Schiene mit eigenem Gleisbett, welches nicht nötig ist, und für einen Autoverkehr, der massiv fließen soll.

Du fragst mit Recht: *"Wieso führt eine provisorische Buswendeschleife durch das Wäldchen am Heidekaul? Wieso das P+R-Parkhaus an dieser Stelle?"* Meine Antwort: Weil das Auto Vorrang haben soll und die Bäume unwichtig sind und wir dort und dort am Heidekaul noch ein bisschen Platz haben, ein Stückchen unterentwickelte, unverbaute Natur, die keinen eigenen Wert hat und wirtschaftlich (Autoparkplatz/ autoverkehrsmäßig) genutzt werden könnte.

"Man kann sicherlich Bäume erhalten ohne den Verkehr zu verdrängen und ein Verkehrschaos unterbinden, ohne alle Bäume zu fällen. Dafür sind wir angetreten." Sehe ich auch so! *"Eine ideologische Diskussion führt uns hier ganz sicher nicht weiter!"* Sehe ich auch so! Doch die Ideologie, die hier in dieser Planung ständig hineinspielt und die es zu identifizieren gilt, ist die, des heimlichen, als "Anpassungsmaßnahmen" getarnten Vorrangs für den Autoverkehr. Die Planung für die 3. Ausbaustufe ist eine mit veralteter, autofreundlicher Ideologie durchtränkte Planung. Indem ich das ausspreche, bin ich jedoch noch kein Anhänger einer Ideologie.

Schreibt und grüßt herzlich
Ottmar