



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

.....April 2009

www.nabis.de

Großmarktverlegung wegen zu vieler LKW's im Kölner Süden? Ein Argument das nicht sticht!

Der Großmarkt, 1939 auf dem ehemaligen „Judenbüchel“ hergerichtet, ist nicht nur ein großer Markt, sondern ein Sonder-Gelände im Kölner Süden, so groß wie ein eigener Stadtteil, fast so groß wie Raderberg oder Mauenheim, nur dass dort in diesem kleinen Stadtteil keiner wohnt. Der Stadtteil, den wir „Großmarkt“ nennen, hat keine Kirche in seinem Zentrum, sondern eine denkmalgeschützte Versteigerungshalle. Der Großmarkt - Stadtteil hat keine Wohnhäuser aus der Gründerzeit, sondern steht voll mit Hallen, Lagerhallen, Kühl-Hallen, (Luftschutz-)Bunkern, Kellerräumen, Obststände, Auslagen und Büros.

Es gibt auf dem Großmarkt natürlich auch Straßen und LKW-Parkplätze, aber es gibt genauso viele Eisenbahntrassen und Laderampen für Wagons und Züge. Fast alle Lagerhallen haben Lade-Rampen und Anschluss an das Schienennetz der Deutschen Bundesbahn. Fast alle! Nur: diese werden nicht genutzt und wurden mit der Zeit abgebaut! Zu dem liegt der Großmarkt direkt neben dem ehemaligen Güterbahnhof Bonntor. Von dort bestand vor Jahren noch eine direkte Bahn-Verbindung zum Güterbahnhof Eifeltor und zum Vorgebirge (http://de.wikipedia.org/wiki/Bahnhof_K%C3%B6ln_Eifeltor)

Nur: man benutzt den Bahnhof nicht mehr. Das -neben dem Fahrrad - ökologischste Verkehrsmittel Bahn wird seit Jahren heruntergewirtschaftet, verteuert und stillgelegt; pro Jahr wird ca. ca. 600 km funktionstüchtige Schiene in Europa abgebaut. Währenddessen in der gleichen Zeit immer mehr Straßen von Steuergeldern für ein immer größeres LKW und Auto -Aufkommen gebaut werden. Pro Jahr werden europaweit 1200 km Autobahn hinzugebaut. Die Folgen dieser Politik kann man am Großmarkt in Köln beobachten. Diese Verkehrspolitik führt dazu, dass momentan nur

LKWs über Straßen und Autobahnen die Bananen, Blumen, Fische und Weine zum Kölner Großmarkt bringen können. Nur LKWs können heute den Großmarkt beliefern. Und die müssen vorher über die Rheinuferstraße durch Bayenthal und über die Straßen Raderbergs kurven (...und verursachen dann dort auch Staus mit). Dabei könnte man sofort alle LKWs, die zum Großmarkt müssen, zu dem nahe liegenden Güterbahnhof Eifeltor delegieren. Von dort aus könnten diese dann Huckepack zum Großmarkt gebracht werden. Die Trassen für die Schienen sind ja noch da. Es fehlt allein der politische Wille im Kölner Stadtrat.

Verkehrsprobleme im Kölner Süden hausgemacht

Die Probleme mit dem Schwerlast-Verkehr in den Stadtteilen Bayenthals und Raderberg, mit der die Verlegung des Großmarkts jetzt begründet wird, sind hausgemacht und völlig unnötig. Sie sind das Resultat einer verfehlten Verkehrspolitik, die den Auto- und LKW Verkehr bevorzugt und fördert. Und nun wollen die schlauen Kölner Städteplaner diese selbstgemachten Verkehrsprobleme lösen, indem man

den Großmarkt für viele Millionen Euro nach Köln- Marsdorf verlegt, damit dann **dort** die LKWs rein- und rausfahren können. Und die vielen ca. 2000-5000 Kunden, die täglich zum Großmarkt fahren und wieder zu ihren Betrieben zurrück, um ihre Waren auf die Wochenmärkte, in türkischen Obst -und Gemüseläden, in die Gastronomie-Betriebe, in die Restaurants und Kantinen zu bringen.

Einen Bahnanschluss hat man dann dort am zukünftigen „Frische-Zentrum“ in Marsdorf natürlich nicht. Ist das klug? Ist das in Anbetracht der ökologischen Probleme des Planeten und der im größer werdenden Auswirkungen der Klimaveränderung eine richtige und zukunftsweisende Entscheidung der Kölner Städteplaner? Sollte man nicht lieber den Güterverkehr von der Straße auf die Schiene holen und den Großmarkt da belassen wo er ist? Technisch wäre das ohne weiteres machbar, es fehlt lediglich der politische Wille.

Wussten Sie, dass

1. die Anzahl der Autos auf unserem Planeten seit 1950 fünf mal schneller gewachsen ist als die Weltbevölkerung,
2. dass die westliche Welt (17% der Weltbevölkerung) 75% aller Autos fährt.
3. dass von den 47 Millionen Autos in Deutschland *jeder einzelne Pkw am Tag im Schnitt gerade mal 20 Minuten genutzt wird und so zum Stehzeug wird.*
4. dass die rücksichtslose Förderung von **Übermotorisierung** seit Jahrzehnten die Verkehrspolitik der CDU/FDP/SPD ist.
5. dass in Europa in den letzten 30 Jahren alljährlich ca. 600 Kilometer **Eisenbahnschienen stillgelegt werden**, währenddessen das Autobahnnetz um 1200 km jährlich vergrößert wurde.
6. dass die Schiene ihre Infrastrukturkosten weitgehend aus **eigenen** Mitteln zu finanzieren hatte, währenddessen der Straßenbau mit Steuergeldern finanziert wurde.

7. dass die **tatsächlichen Kosten des Autoverkehrs** (z.B. Bodenverbrauch durch Straßen) und Schäden des Autoverkehrs (z.B. Straßenverkehrstopfer, Lärm, Stadtzerstörung) zwar medial ausgeblendet, aber doch von der Allgemeinheit bezahlt werden?
8. daß die günstigere und **ökologische Alternative** zum Autoverkehr, die Bahn systematisch vernachlässigt, abgebaut, verteuert, privatisiert und **kaputtgemacht wird?**
9. dass der Auto-Verkehr schon heute für rund 20 Prozent der CO₂-Emissionen verantwortlich ist und rund 70 Prozent des Mineralöls verbrauch?
10. Wussten Sie, dass unter den weltweit zehn **mächtigsten und einflussreichsten Konzernen** fünf **Ölgesellschaften** sind, nämlich: Esso, Shell, BP, Chevron, und Total. Die nächsten vier sind **Auto-Konzerne**: General Motors, Daimler, Toyota, Ford; deren Kunden viel Kraftstoff (Öl, Benzin) verbrauchen. Die privaten Konzerne möchten möglichst viel Öl und Metall verkaufen, um ihre privaten Profite zu realisieren. Glauben Sie, daß diese Konzerne keinen Einfluss auf die Verkehrspolitik haben? Glauben Sie, daß diese Konzerne aus ökologischen oder sozialen Gründen auf ihren Profit verzichten?

Fakt ist, dass die Verkehrspolitik der CDU/FDP /SPD seit Jahrzehnten- unter dem **Vorwand der Individualität** für die Bürger- im Wesentlichen die Profiteure der Öl und Auto- Konzerne befördern. Und das auch in Köln. Hier liegt einer der zentralen Gründe für die Übermotorisierung unserer Städte; für die Verbreiterung von Straßen, für Staus, für das Abholzen von Bäumen und Naturzerstörung.

Durch die Zerschlagung des Güterbahnhofs Bonntor und durch die Verlegung des Großmarkts an eine Stelle wo kein Bahnanschluss ist, wird diese Entwicklung weiter zementiert.