



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

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

..... Mai 2016

2. verbesserte Auflage

## **3. Ausbaustufe der Nord-Süd-Bahn in Frage gestellt!**

### **Stadt Köln könnte besser planen!**

### **Bürgerinitiativen wollen ein Moratorium!**

Vortrag mit Prof. Heiner Monheim\*, Raumplaner und Verkehrsexperte und anschließende Diskussion mit Jürgen Fenske, Chef der KVB und Präsident des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)

**Seit Jahren nimmt in Köln der Auto-Verkehr zu. Das beste Gegenmittel wäre ein Ausbau des Schienen-Netzes. Aber der Ausbau stockt, weil die Stadt und die KVB zu sehr auf Tunnelstrecken und Hochflurbahnen gesetzt haben.**

Der Tunnelbau der Nord-Süd-Bahn zwischen Breslauer Platz und Marktstraße wurde zu einem „Milliardengrab“. Preis: 1,3 Milliarden Euro für 4 km Schiene. Durch den Einsturz des Stadtarchivs kommen möglicherweise nochmals 1,2 Milliarden oben drauf. Und jetzt -14 Jahre nach Baubeginn- soll die 3. Ausbaustufe gebaut werden, allerdings auch hier mit dem veralteten Stadtbahn-Konzept - mit betonlastige Hochbahnsteigen und Schienen auf eigenen Gleiskörpern (siehe unbenutzte Haltestelle Marktstraße!). Diesem veralteten Baukonzept zufolge sollen dann direkt bei Baubeginn im Herbst mehr als 300 Bäume an der Bonner Straße zum Opfer fallen.

Dagegen regt sich immer mehr Widerstand. Die Bürgerinitiativen fordern ein Moratorium (Baustopp), um die Zeit für eine moderne, innovative Alternativplanung zu gewinnen, bei der die Bäume erhalten werden können und die Chance wachsen, baldmöglichst die Bahn über Rondorf bis nach Meschenich zu verlängern.

Um diese alternative Bau-Möglichkeit einer breiten Öffentlichkeit bekannt zu machen, haben die Bürger-Initiativen mit Prof. Heiner Monheim, einen bekannten Verkehrsexperten eingeladen, der die Vorteile einer modernen Nieder-

flurstraßenbahn vorstellt und erläutert, wie man eine solche moderne Stadt-Umland-Bahn sinnvoll mit dem ersten und zweiten Bauabschnitt der Nord-Süd-Bahn verknüpfen könnte. Er empfiehlt einen Baustop für die 3. Ausbaustufe zu verhängen, um die verbleibenden Zeit bis zur Fertigstellung des Tunnels für die 1. Baustufe (wegen des Zusammenbruchs des historischen Archivs) im Jahr 2024 für eine Neuplanung zu nutzen.

Mit Hilfe dieses Moratorium für die 3. Ausbaustufe könnte man zudem auch klären, mit welchem Konzept man zukünftig den Schienen-Ausbau in Köln betreibt. Macht man das nicht, droht am Bayenthalgürtel das nächste Ungemach, wenn die Bahnlinie 13 von Sülz aus kommenden bis zum Rheinufer verlängert werden soll. Auch dort müsste man mit dem alten Hochflurkonzept die majestätische Platanen-Allee fällen. Mit dem Umschwenken auf moderne Niederflurtechnik für alle künftigen Schienenausbau-Projekte könnte nicht nur verhindert werden, dass weiter Hunderte von Bäumen gefällt werden, sondern man könnte auch Kosten sparen und Spielräume für eine schnellere Realisierung weiterer Schienen-Bau-Projekte gewinnen.

*Ein Großteil des menschengemachten Irrsinns fußt auf unvollständigen Wahrnehmungen.*

## **Baumfällungen an der Bonner Straße, nein Danke!**

### **3. Ausbaustufe: Köln könnte auch anders planen!**

***Über den Sinn und Unsinn der 3. Ausbaustufe der Nord Süd-Bahn und für einen besseren Schienenausbau in Köln diskutiert***

***Prof. Heiner Monheim\* mit Herrn Jürgen Fenske, Chef der KVB***

**Wann:** Mittwoch, 18. Mai 2016, um 19.00 Uhr,

**Wo:** Martin Luther Kirche, Köln Südstadt

**Das Umschwenken auf eine andere, flexiblere, weniger betonlastige Bahn-Technik, (der Niederflurbahn) beginnend an der U-Bahn-Endhaltestelle Marktstraße in Raderberg bis zum Bonner Verteiler und später weiter bis Rondorf und Meschenich bietet große Vorteile:**

1. 350 Bäume entlang der Bonner Straße bleiben erhalten!
2. Die Häuser bräuchten nicht abgerissen und die Straße nicht aufgerissen und umgebrochen werden!
3. Ca. die Hälfte der veranschlagten Baukosten könnten gespart werden!
4. Man könnte entlang der Bonner Straße zwei zusätzliche Haltestellen einrichten, um den Fahrgästen kürzere Wege zu bieten.
5. Man könnte mehr Platz für Fußgänger und Radfahrer schaffen und die Überquerbarkeit der Bonner Straße verbessern.
6. Man könnte früher mit der 4. Baustufe bis nach Meschenich beginnen.
7. Man bräuchte keine Parkpalette am Heidekaul zu bauen!

Aber es gibt auch kleine Nachteile:

- 1.) Man müsste an der Haltestelle Marktstraße zwischen der

Niederflurbahn in die Hochflurstadtbahn umsteigen. Das kann man aber gestalterisch und betrieblich so organisieren, dass fast kein Zeitverlust entsteht.

- 2.) Die Stadt Köln müsste ihren Schienenfuhrpark um moderne Niederflurwagen erweitern, die dann auch auf allen anderen Neu- und Ausbaustrecken eingesetzt werden könnten.

Etliche Naturschutzvereine und Initiativen der Interessengemeinschaft des Kölner Südens fordern von der Oberbürgermeisterin Frau Henriette Reker und dem KVB Chef Jürgen Fenske ein Moratorium. Der aktuelle Planfeststellung soll ausgesetzt werden. Der Stadtrat soll entscheiden, dass kurzfristig eine Alternativplanung für eine Niederflurplanung erstellt wird und das generell für die mittel- und langfristige Weiterentwicklung des Kölner Schienennetzes die Niederflurtechnik gegenüber dem Stadtbahnstandard bevorzugt wird.

(Prof. Heiner Monheim\* Zwischen 1985 und 1995 war Heiner Monheim Referatsleiter für Stadtverkehr, Verkehrsberuhigung und Grundsatzfragen des Verkehrs im Landesministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr des Landes NRW. Zwischen 1995 und 2011 lehrte Monheim als Professor für Angewandte Geographie, Raumentwicklung und Landesplanung an der Universität Trier)

***Wöchentliches Treffen der Initiative gegen Planungsirrsinn: Donnerstags im Restaurant Oratio, Ecke Brühler Str./ Mannsfelder Str. 19.00 Uhr***

***Mahnwache zur Erhaltung der Bäume an der Bonner Straße: Samstags 15.00 Uhr, Ecke Bonner Straße / Schönhauser Straße***