

Sehr geehrte Frau Oberbürgermeisterin Reker,  
sehr geehrte Damen und Herren des Rates der Stadt Köln und der Bezirksvertretung,  
sehr geehrte Damen und Herren der Stadtverwaltung Köln,

nach Jahren zweifelhafter Planung und Bürgerbeteiligung müssen wir Sie auffordern, das Genehmigungsverfahren zur 3. Baustufe der Nord-Süd-Stadtbahn auszusetzen und alle laufenden Maßnahmen zur zeitnahen Umsetzung zu stoppen, solange die Planung nicht grundlegend nachgebessert wurde und eine durchgängige Inbetriebnahme der 1. Baustufe bevorsteht! Nutzen Sie die aktuellen Verzögerungen, dieses ökonomisch wie ökologisch umstrittene Projekt in seiner vorgesehenen Form nochmals zu überdenken. Es wird Millionen Steuergelder verschlingen, ein Stauchaos im Kölner Süden hervorrufen, Bäume, Häuser, Radwege und Fahrzeugverkehre verdrängen, ohne dass dem aktuell ein ansatzweise gleichrangiger Nutzen gegenüber steht. Eine Fortsetzung der Maßnahme, die von Anwohnern, Bürgervereinen, Umweltschützern und Einzelhändlern derzeit gleichermaßen abgelehnt wird, darf daher erst erfolgen, wenn folgende Forderungen erfüllt sind:

1. Wir fordern die **Einbettung der Planungen zur 3. Baustufe der Nord-Süd-Stadtbahn in ein Gesamtverkehrskonzept**, welches bisher weder für den PKW-, LKW- noch Radverkehr vorliegt! Hierbei ist der Verkehrszuwachs durch die zahlreichen Neubauvorhaben als auch der vorerst weiter bestehende Großmarktverkehr zu berücksichtigen.
2. Wir fordern den **Beginn konkreter Planungen und Genehmigungsverfahren zur 4. Baustufe** (Verlängerung bis nach Meschenich), ohne die die 3. Baustufe sinnlos am Verteilerkreis Süd endet und keine zusätzlichen Wohngebiete erschließt.
3. Wir fordern den **Verzicht auf massive Einschränkungen des Fahrzeugverkehrs**. Es darf kein Stauchaos durch Fahrbahnreduzierung und Vorrangschaltungen auf Bonner Straße und Rheinuferstraße entstehen, ohne dass diese Kapazitätsverluste an anderer Stelle aufgefangen werden können.
4. Wir fordern eine **Verkehrsentlastung der angrenzenden Wohnviertel**. Abbiegebeziehungen an Hauptverkehrsknoten müssen erleichtert und Verkehr darf nicht gezielt in Wohnviertel gelenkt werden.
5. Wir fordern den **Erhalt von über 250 Bäumen**, die sonst unsinnigen Trassenplanungen weichen müssen.
6. Wir fordern eine **umfassende Überarbeitung der Planungen**, die bislang zahlreiche qualifizierte Eingaben von Anwohnern und Bürgervereinen ignoriert haben und städtebaulich eine Verkehrswüste hinterlassen werden.
7. Wir fordern eine **städtebaulich ansprechende Planung für den Knotenpunkt Bonner/Schönhauser Straße**, die die vorhandenen denkmalgeschützten Platanen wie zugesagt integriert und Aufenthaltsqualität schafft.
8. Wir fordern den **Verzicht auf das unsinnige P+R-Parkhaus am Heidekaul**, welches Autoverkehr in die Stadt lockt, den Kreisverkehr zusätzlich belastet und eine Zumutung für unser Stadtbild sowie Anwohner darstellt.

Eine Stadtbahnverlängerung auf der Bonner Straße Richtung Süden darf erst mit vollständiger Inbetriebnahme der ersten beiden Bauabschnitte realisiert werden, wenn Fahrten bis zum Hauptbahnhof durchgängig möglich sind und nicht an der Einsturzstelle des alten Stadtarchivs enden. Anderenfalls wird die Stadtbahn analog der aktuell vorzeitig in Betrieb genommenen Linie

17 unzureichend angenommen und die prognostizierte Entlastung nicht eintreten. Eine erhebliche Zusatzbelastung des Straßenverkehrs durch Einschränkungen der Bahn sowie durch starken Bevölkerungszuwachs würde aber ohne gleichzeitige Entlastung zum Chaos führen.

Nutzen Sie die Zeit für eine nachhaltige und sinnvolle Planung! Verhandeln Sie mit Land und Bund um zugesagte Fördergelder nicht zu gefährden und um zusätzliche Mittel für die Verlängerung nach Meschenich einzuwerben. Setzen Sie auf einen sinnvollen Modal Split aus KFZ, Rad und ÖPNV und nicht auf Stauchoos, notdürftige Fahrradsperrstreifen und unausgereifte ÖPNV-Konzepte! Begegnen Sie der Fehlentwicklung bei einem weiteren Großprojekt in Köln, welches vor etlichen Jahren angeschoben wurde und nun unreflektiert zur Umsetzung kommen soll, ohne heutigen Aspekten, Erkenntnissen und Anforderungen gerecht zu werden. Beschließen Sie ein Moratorium und unterbrechen Sie den Genehmigungsprozess!

Hochachtungsvoll,

Ihre Bürgervereine, Dorfgemeinschaften und Bürgerinitiativen des Kölner Südens

## **Aktueller Stand der Planungen:**

Die aktuellen Planungen sehen eine mittig zwischen den Fahrspuren oberirdisch verlaufende Stadtbahntrasse auf der Bonner Straße zwischen der Schönhauser Straße und dem Verteilerkreis Köln-Süd vor. Im Bereich Bayenthals sollen dabei zwei der vier Fahrspuren ersatzlos entfallen. Fast der gesamte Baumbestand entlang der Bonner Straße sowie im Seitenbereich zur Schönhauser Straße und an der künftigen P+R-Anlage am Heidekaul soll gefällt und durch seitlich angeordnete Neupflanzungen teilweise ersetzt werden. Der anschließend leere Straßenmittenraum wird durch Bahntrasse, Hochbahnsteige und Oberleitungen bestimmt. Am Kreuzungspunkt Schönhauser Straße sollen künftig insgesamt 21 Fahrspuren zusammentreffen, denen der REWE-Parkplatz weitestgehend zum Opfer fällt. 250 Stellplätze entlang der Bonner Straße sollen entfallen und der Fahrradweg im Bereich der einspurigen Verkehrsführung Höhe Bayenthals auf die Fahrbahn verlagert werden, damit Rettungsfahrzeuge ausreichend Ausweichfläche bei parkenden Lieferfahrzeugen haben. Am Verteilerkreis soll innerhalb der Stadtgrenzen ein 6-stöckiges P+R-Parkhaus zur Wohnsiedlung am Heidekaul entstehen, dessen Zu- und Abfahrten über den Militärring an den Kreisverkehr anbinden. An einer Bushaltestelle mit Wendeschleife werden die Fahrgäste aus Rondorf und Meschenich künftig am Verteilerkreis auf die Bahn umsteigen müssen. Die Buslinie 106 soll entfallen und durch die Stadtbahn ersetzt werden.

## **Zur Begründung unserer Forderungen:**

### **1. Einbettung der Planungen zur 3. Baustufe in ein Gesamtverkehrskonzept**

Das aktuell gültige Gesamtverkehrskonzept (GVK) für Köln stammt aus dem Jahre 1992 und wurde seither nicht mehr aktualisiert! Dabei soll ein solch übergeordnetes Konzept sicherstellen, dass „langfristige Entwicklungstrends beachtet werden“. Immerhin hatte man schon vor über 24 Jahren die Erkenntnis, dass „Maßnahmen mit hohem Nutzen-Kosten-Verhältnis vorgezogen werden“ sollten. Bei Projektkosten von bislang ca. 1,2 Milliarden € zuzüglich ca. 1 Milliarde € durch den Stadtarchivesturz dürfte sich das Nutzen-Kosten-Verhältnis für den bisherigen nur 4 km langen Abschnitt der Nord-Süd-Stadtbahn wohl offensichtlich ins Negative gekehrt haben. Grund genug, den weiteren Ausbau in ein übergeordnetes Konzept einzubinden, welches dem KFZ, Rad, Fußgänger und ÖPNV gleichermaßen Rechnung trägt und nicht unter der Auflage von Fördergeldgebern das Stadtbahnprojekt kompromisslos zu einem zweifelhaften Zwischenergebnis führt.

Wie ist die Anbindung an eine in Aussicht gestellte Stadtbahnlinienverlängerung der Linie 13 über den Raderthalgürtel vorgesehen? Wo bleiben die Planungen für Fahrradschnellwege statt für Fahrradsperrstreifen? Wie soll dezentraler Einzelhandel für kurze Wege erhalten werden, wenn Stellplätze zur Anlieferung und für Kurzparker massenhaft entfallen?

Auch entspricht der geplante Entfall der Buslinie 106 und zweier Haltestellen auf der Bonner Straße keinesfalls heutigen Maßstäben an Barrierefreiheit. Künftig wird sich der Weg zu Haltestellen aus den benachbarten Wohngebieten um bis zu 750 m verlängern!

### **2. Beginn konkreter Planungen und Genehmigungsverfahren zur 4. Baustufe**

Die 3. Baustufe der Stadtbahn entlang der Bonner Straße macht nur dann Sinn, wenn die Vororte Rondorf und Meschenich mit angebunden würden. Anderenfalls mangelt es an hinreichenden Fahrgastzahlen auf diesem Streckenabschnitt. Als Bürgervereine im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens die im Verkehrsgutachten der Stadt angegebene Verlagerung von 19.407 Fahrten täglich vom KFZ auf die Bahn in Frage stellten, wurde dieses revidiert und letztlich durch die KVB ein erwarteter Fahrgastzahlenzuwachs von 4.500 täglich auf diesem Streckenabschnitt eingeräumt. Alleine hiervon dürften jedoch wiederum ca. 1.500 dem unsinnigen P+R-Parkhaus am Verteilerkreis zugerechnet worden sein, von dem man sich auf diesem Hintergrund fragt, ob die Stadtbahn das P+R-Parkhaus begründet oder das P+R-Parkhaus die Stadtbahn? Ein real erwarteter Zuwachs von ca. 3.000 Fahrgästen täglich

rechtfertigt jedoch kaum die Ausgabe von über 50 Mio. € Steuergelder für diesen 2 km Streckenabschnitt. Insbesondere dann nicht, wenn hierdurch täglich 30.000 KFZ-Fahrten erheblich und weitere 70.000 zumindest mittelbar auf den Nord-Süd-Achsen des Kölner Südens beeinträchtigt würden.

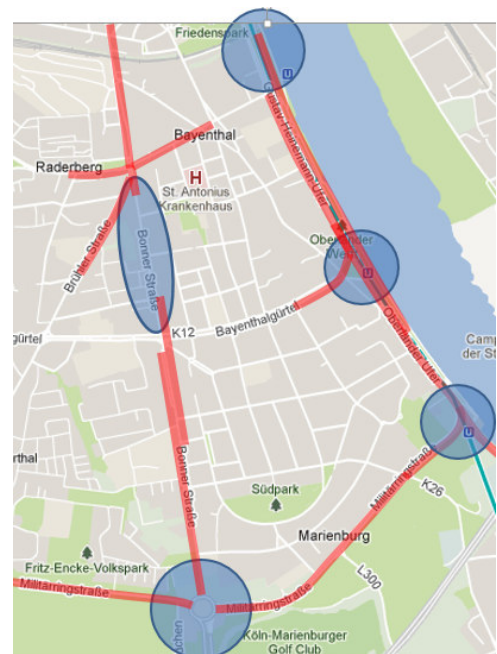
Der Stadtteil Rondorf/Hochkirchen wächst bereits seit Jahren beständig und erwartet in den kommenden Jahren einen weiteren konkreten Zuwachs von 3.000 Einwohnern. Erst die Erschließung dieser Vororte würde der Strecke die nötigen Fahrgastzahlen beschere und weitere Verkehrsentslastungen durch P+R-Flächen vor den Toren der Stadt ermöglichen. Der Ausbau der 3. und 4. Baustufe über die Bonner Straße nach Meschenich macht selbstverständlich aber erst Sinn, wenn der erste Streckenabschnitt bis zum Hauptbahnhof durchgängig nutzbar ist und nicht an der Einsturzstelle des alten Stadtarchivs endet. Denn sonst müsste über Jahre auf dieser heute vom Bus durchgängig angebotenen Strecke mindestens 2 Mal umgestiegen werden.

### 3. Verzicht auf massive Einschränkungen des Fahrzeugverkehrs

Um den für die Förderung durch Land und Bund erforderlichen Kosten-Nutzen-Faktor des Projektes nicht zu gefährden und um die Stadtbahn nicht aus dem Takt zu bringen, soll diese eine eigene Gleistrasse mit Vorrangschaltung auf der Bonner Straße erhalten. Den Entfall zweier Fahrspuren nimmt man billigend in Kauf. Das den Planungen zugrunde liegende Verkehrsgutachten prognostiziert Kilometer lange Staus und Verlagerung von Verkehr auf „die umliegenden Straßen“.

Aber dem nicht genug: Auf Höhe des Mathias-Kirch-Platzes werden künftig Zebrastreifen die Bonner Straße queren, obwohl dort zu Spitzenzeiten 600 KFZ je Stunde erwartet werden. Wie soll das funktionieren, wenn rechnerisch alle 5-6 Sekunden ein Auto vorbei fährt?!

Parallel soll die Rheinuferstraße ebenso durch das Stadtbahnprojekt in Mitleidenschaft gezogen werden, denn hier kreuzt künftig die Bahn an mehreren Stellen mit Vorrangschaltung. Der Stau soll sich dann zu Stoßzeiten vom Schokoladenmuseum bis zur Südbrücke bzw. von dort bis zum Militärring erstrecken! Denn während aktuell die Bahnen sich dort dem Straßenverkehr noch unterordnen, wird es künftig bei Querungen mit Vorrangschaltung zu dreifach so langen Rotphasen für den KFZ-Verkehr kommen.



Künftige Engpässe (blau) und Stauprosen (rot)

Während man an der weniger stark befahrenen Kreuzung Militärring/Luxemburger Straße die Stadtbahnlinie 18 künftig wegen genau diesem Konflikt unter die Erde legt, um endlich dem dortige Stauchaos zu begegnen, steht uns dieses Schauspiel am Rheinufer also noch bevor.

Eine düstere Prognose! Dabei hatte man bei den Untersuchungen zur Stadtbahnplanung lediglich ca. 3,5% Bevölkerungsanstieg und stagnierenden Fahrzeugverkehr angenommen, obwohl sich mittlerweile bereits über 15% bis 20% Zuwachs durch konkrete Neubauvorhaben abzeichnen. Hinzu kommen die Entwicklungen auf dem Areal der Parkstadt Süd, wo nach Vorstellungen aktueller Planungsentwürfe künftig bis zu 550.000 m<sup>2</sup> Bruttogeschossfläche erwachsen soll. Dieses entspricht einem Zuwachs in der Größenordnung Bayenthals (!!!) mit entsprechendem Anstieg der Fahrzeugverkehre, denen die 3. Baustufe jedoch ebenfalls kaum etwas entgegen zu setzen hat, da das Areal durch die 1. Baustufe bereits angebunden ist.

Ein geplanter Verkehrskollaps ist die Folge, der neben den Anwohnern und Pendlern auch Gewerbestandorte wie den Rheinauhafen künftig extrem belasten wird. Selbst Aufrufe aller

Bürgervereine und Ortsgemeinschaften des Kölner Süden haben hier in den zurückliegenden Jahren nicht zu einem Umdenken und zu Nachbesserungen geführt.

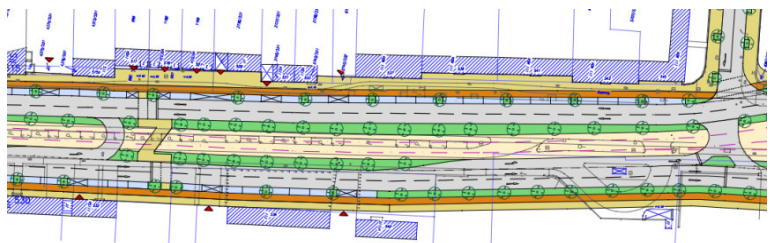
#### 4. Verkehrsentslastung der angrenzenden Wohnviertel

Das prognostizierte Stauchaos auf den Hauptverkehrsstraßen wird unweigerlich zu einer deutlichen Zunahme an Verkehr in den angrenzenden Wohnquartieren führen. Das werden auch beschlossene Verkehrsberuhigungsmaßnahmen nicht verhindern können. Denn die Planungen erschweren die Abbiegemöglichkeiten an Kreuzungen von Hauptverkehrsstraßen gegenüber dem aktuellen Stand und lenken die Fahrzeugströme teils direkt in Wohnviertel. Freilaufende Abbiegespuren entfallen und ausgerechnet an einer Wohnstraße wie der Marienburger Straße wird z.B. auf der gesamten 2 km langen Stadtbahnstrecke als einziges das freie Abbiegen ermöglicht. Für von Norden kommende Autos soll hier künftig eine fast 90 m lange Linksabbiegespur angeboten werden. Was für ein Irrsinn! Wenn die Barrierewirkung der Bahntrasse wie gewünscht dazu hergenommen wird, Durchfahrern das Ein- und Ausfahren aus den Wohnvierteln zu erschweren, dann dieses doch bitte konsequent berücksichtigen und nicht wenige Ausnahmen zulassen, auf die sich dann der Verkehr konzentriert!

#### 5. Erhalt von über 250 Bäumen

Während die 2008 vom Rat der Stadt Köln freigegebene Entwurfsplanung noch großzügige Baumpflanzungen vorsah, sind diese mittlerweile auf einen Bruchteil zusammengeschrumpft. Baumpflanzungen entlang der Gleise sind gänzlich entfallen, obwohl hier groß gewachsene Bäume über weite Abschnitte exakt mittig der geplanten Gleistrasse liegen.

Nicht nur, dass unnötig Bäume gefällt werden, es entsteht auch noch ein hässlicher Straßenraum, der künftig nur noch durch Hochbahnsteige, Gleisanlagen und Hochspannungsleitungen bestimmt wird.



Die vom Rat 2008 freigegebene Entwurfsplanung (Auszug)



Die aktuelle Planung (mittig die bestehenden Bäume die gefällt werden sollen)

#### 6. Umfassende Überarbeitung der Planungen

Anwohner, Bürgervereine und Initiativen haben in öffentlichen Veranstaltungen, Workshops und Gesprächen mit der Verwaltung schon frühzeitig konstruktive Vorschläge und Anregungen unterbreitet, aber ebenso auch begründete Zweifel und Planungsmängel aufgezeigt.

Kaum einem dieser Punkte ist jedoch Rechnung getragen worden. Mit teils fadenscheinigen Begründungen wurden Eingaben verworfen, um offensichtlich nicht den vorgegebenen Zeitplan zu gefährden. Lediglich den Einwendungen von Anwohnern auf deren Grundstücke man angewiesen war, ist man weitestgehend nachgekommen. Eine sehr zweifelhafte Bürgerbeteiligung, die man seitens der Stadt wegen der zahlreichen öffentlichen Termine jedoch als vorbildlich darstellt.

Wieso ist man beispielsweise nicht dem Vorschlag nachgegangen, die Bahntrasse mit einer mittleren Baumreihe aufzuwerten die auch über die Mittelbahnsteige hätte hinweggeführt werden können? Hierdurch wäre in weiten Teilen der vorhandene Baumbestand integriert worden, der Straßenmittenraum wäre erheblich aufgewertet und an Engstellen wäre durch Verzicht auf

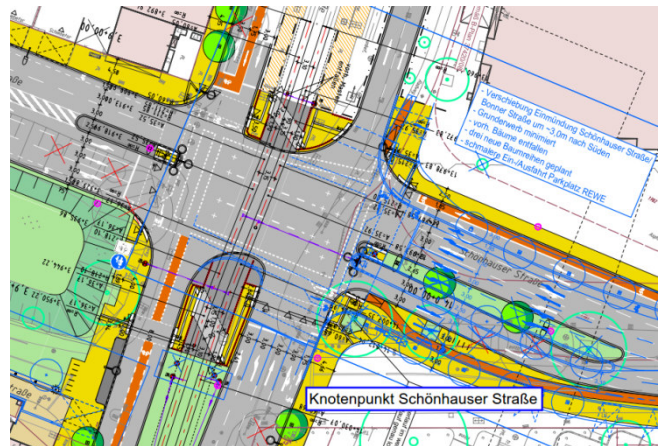
seitliches „Straßenbegleitgrün“ Platz geschaffen sowie Häuserschattungen vermieden worden, ohne auf Bäume zu verzichten. Selbst der Politik wurde dieser Vorschlag jedoch vorenthalten.

## 7. Städtebaulich ansprechende Planung für den Knotenpunkt Schönhauser Straße

Am Knotenpunkt Schönhauser/Bonner Straße sollen zahlreiche große denkmalgeschützte Platanen, denen Langlebigkeit vom Gutachter prognostiziert wurde, dem Planungsirrsinn zum Opfer fallen. 21 aufeinandertreffende Fahrspuren sind hier künftig vorgesehen, damit für den durch die Stadtbahnquerung hervorgerufenen Rückstau hinreichend Aufstellfläche zur Verfügung steht.

Dabei hatte man zunächst den Erhalt der Bäume zugesichert und sogar deren Nutzen hervorgehoben. So hieß es in einer Erwiderung der Bezirksregierung: „Im Bereich des Knotenpunktes können die in der Schönhauser Straße vorhandenen Platanen der unter Denkmalschutz stehenden Allee überwiegend erhalten bleiben und bilden insbesondere in den Sommermonaten mit dem weit ausladenden Blätterdach einen Straßenraum besonderer Qualität aus.“ Alle diese Platanen werden nun aber gefällt!

Eine Verkehrswüste ähnlich dem seit Jahren diskutierten Barbarossaplatz wird entstehen. Asphalt, Gleiskörper, Hochbahnsteige und Oberleitungen prägen den Straßenraum. Die der Öffentlichkeit und Politik präsentierten Visualisierungen sind geschönt und bilden keineswegs die vorgesehenen Planungen ab.



## 8. Verzicht auf das unsinnige P+R-Parkhaus am Heidekaul

Das vorgesehene 6 stöckiges P+R-Parkhaus am Verteilerkreis neben der Wohnsiedlung am Heidekaul ist aus zahlreichen Gründen unsinnig: Es liegt im Stadtgebiet und belastet den Verteilerkreis, statt den Verkehr vor den Toren der Stadt abzufangen. Wer hier parken möchte, muss sich zunächst durch den allmorgendlichen Rückstau auf Militärring oder Autobahn quälen. Es ist zudem städtebaulich und für die Anwohner eine Zumutung, es ist wegen der Mehrgeschossigkeit sehr teuer im Bau und Unterhalt, der Standort lässt keine Erweiterung zu und zudem muss alter Buchenbaumbestand weichen. Wieso also dieser P+R-Standort? Offenbar nur, um der Stadtbahn die dringend benötigten Fahrgastzahlen zu verschaffen.

Damit erklärt sich auch, weswegen man die Planungen für das Parkhaus nicht dem Planfeststellungsverfahren der Stadtbahn untergeordnet hat. Die Anwohner haben hierdurch keine Einspruchsrechte und das Parkhaus beschert Fahrgastzahlen und puscht somit den Kosten-Nutzen-Faktor der Bahn, ohne dass formal ein direkter Zusammenhang zwischen den Projekten besteht.

Es gibt also zahlreiche Gründe das laufende Verfahren auszusetzen und über die bisherigen Ergebnisse nochmals intensiv nachzudenken. Nutzen Sie die Chance, die durch die Vogelschutzzeit und die damit einhergehende Verzögerung bei den Baumfällungen nun eingetreten sind und treten Sie mit Anwohnern und Bürgervereinen wieder in Kontakt! Wir wollen keinen ÖPNV verhindern sondern zu nachhaltigen Lösungen finden.

Köln, den 12. April 2016