



www.nabis.de

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

.....Dezember 2015

Nord-Süd-Bahn Bau: Von Krater zum Kahlschlag Überdenkt die weiteren Planungen, jetzt!

Die Stadt Köln plant seit geraumer Zeit die bisher nicht funktionierende Nord-Süd-U-Bahn von der Marktstraße aus oberirdisch bis zum Bonner Verteiler zu verlängern, die sog. 3. Ausbaustufe. Die ursprünglich gute Idee den Autoverkehr an einer der wichtigsten Ausfallstraßen, der Bonner Straße reduzieren zu wollen entwickelt sich zu einem ökologischen, verkehrstechnischen, finanziellen und städteplanerischen Desaster.

Jahrzehntelang bestand die Verkehrspolitik der Stadt darin, den Autoverkehr zu fördern, die Stadt wurden autogerecht umgebaut. Jetzt, wo man langsam einsieht, das dies an physische Grenzen kommt, weil wir eigentlich keinen Platz mehr für so viel Fahrzeuge bzw. Stehzeuge in einer Stadt wie Köln haben. Und weil die Klimaveränderung immer wildere Ausmaße annimmt, weil Verbrennungsmotoren auf Ölbasis längst auf den Schrottplatz der Geschichte gehören, schwenkt man langsam um. Seit dem sich also dieser Gedanke langsam in die Hirne der Städteplaner eingefressen hat, setzt man ideologisch wieder auf die gut alte Schiene, die früher so gut funktioniert hat, die man aber demontiert hat, wo immer es ging.

Doch nun planen heimliche Auto-Fans und Förderer von teuren Großprojekten in Politik und Verwaltung, die diesen Gedanken kapiert haben, der Schiene wieder eine Chance zu geben. Ein Resultat dieser neuen Denke ist die Planung der Nord-Süd-Bahn, die 40 m tief, unterirdisch vom Breslauer Platz unter dem Dom hindurch, am historischen Archiv vorbei, unter der Severinstraße durch die Südstadt bis hin zur Marktstraße am Großmarkt gebaut wurde und vor Jahren schon in Betrieb genommen werden sollte.

Dabei stellte sich heraus, dass, die bisherige Ausführung dieser Nord-Süd-Bahn Planung, die den Dom zum Wackeln brachte, in einen 40 m tiefen Krater das historische Archiv verschluckte, zwei Menschenleben kostete, Kirchentürme schräg stehen ließ, Schäden an unzähligen Häusern entlang der Trasse verursachte, zu Verkehrsstaus und Dauerbaustellen führte und eine Kostenexplosion von über 1,2 Milliarden Euro auslöste, keine verkehrstechnische und bauliche Meisterleistung war. Mit so viel Geld hätte man oberirdisch auf jeden Fall eine Menge mehr für den ÖPNV machen können!

Es war eine gute Idee der Schiene wieder eine Chance zu geben, aber konnte man den öffentlichen Nahverkehr nicht anders fördern, als durch eine U-Bahn durch den sandigen Kölner Untergrund? Auf der anderen Seite sparte sich die Stadt-Verwaltung im Amt für Brückenbau- und Stadtbahnamt pünktlich, kurz vor Baubeginn der Nord-Süd-Bahn, 140 der 145 städtische Ingenieure? Frei nach dem neoliberalen und konzernfreundlichen Motto mit der die Kölner Stadtverwaltung durchseucht ist: „privat ist immer besser, der Staat muss sich verschlanken“? Jetzt rätselt Staatsanwaltschaft und Stadtverwaltung seit Jahren beinahe ergebnislos, wie es zu diesem Zusammenbruch hat kommen

können! Es hätte eine sinnvolle und kosten-günstigere Alternative zu dieser Variante der Nord-Süd-Bahn gegeben, z. B. die Wiederinbetriebnahme der alten Trasse der KBE entlang des Rheins, die noch 1978 zwischen Bonn Hauptbahnhof und Köln Hohenzollernbrücke in 31 Minuten verkehrte.

Aber der Plan war der Stadt Köln vermutlich zu billig, nur 10 Mio. Euro. Es gab wahrscheinlich einen weiteren Grund die U-Bahn nicht entlang des Rheins, sondern unterirdisch bis zur Bonner Straße laufen zu lassen: Man konnte bei der jetzt realisierten unterirdischen Bau-trasse der Nord-Süd-Bahn den Baukonzernen weitere gute Aufträge verschaffen, nämlich auf dem frei werdenden Gelände des Großmarkts. Die Nord-Süd-Bahn wäre die optimale Erschließung für ein zukünftiges Immobilienprojekt auf dem Grossmarkt-Gelände gewesen. Die zukünftigen Mieten können auf Grund der Nord-Süd-Bahn („In 8 Minuten bis zum Hauptbahnhof“) natürlich höher sein, als ohne diese. Die Schaffung eines optimalen Spielfelds für die Finanz- und Immobilienwirtschaft, 2,5 km von der Geschäftscity entfernt, hat wahrscheinlich den entscheidenden Ausschlag für diese jetzige Nord-Süd-Bahn Variante gegeben und nicht die Bedürfnisse des öffentlichen Nahverkehrs.

Und nun, die 1. Ausbaustufe der Nord-Süd-Bahn steht seit langem funktionslos als Sackbahnhof als Hindernis mitten auf der Bonner Straße am Großmarkt. Die sog. 2. Ausbaustufe der Nord-Süd-Bahn, die unterirdisch von der Bonner Straße aus abzweigt und dann an der Südbrücke über die Rheinuferstraße führt, wird dort aller Wahrscheinlichkeit derbe Verkehrsstaus verursachen. (Man hatte ja seinerzeit auf die kostengünstigere Variante 8 entlang des Rheinufers verzichtet.) Nun soll die 3. Ausbaustufe in Angriff genommen werden.

Aber auch hier die gleiche Grobklotzigkeit: kaum das die Bahn oberirdisch weiter geführt werden soll, sollen erst einmal ca. 35 Bäume an Schönhauser Straße / Marktstraße gefällt werden. Eine denkmalgeschützte Allee teilweise abgeholzt, ein denkmalgeschütztes kleines Tal teilweise mit Straße bebaut, ein denkmal-geschützte Villa aus dem Jahr 1870 abgerissen und ein großer (REWE)-Parkplatz um die Hälfte verkleinert werden.

Es soll die Schönhauser Straße vom Rheinufer kommend über den Parkplatz geführt und von zwei auf sechsspurig aufgespreizt werden. Der Sinn? Die Straßenverbreiterung wird als Aufstellfläche zu dem zu erwartenden Rückstau von der Rheinufer Straße gebraucht. Man sucht sich die Lösungen für Probleme die man sich selber unnötigerweise geschaffen hat. Eine echte Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen mit viel Steuergeld!

Quert die verbreiterte Schönhauser Straße die Bonner Straße gelangt man zur Marktstraße, die zum Großmarkt führt. Auch die Marktstraße wird fünfspurig umgebaut und zwar so, dass möglichst viele Bäume und Natur weggenommen werden und auch so dass der LKW - Verkehr zum Großmarkt, der ja noch bis mindestens in die zwanziger Jahre dort bleibt, zum Erliegen kommen muss.

Des Weiteren werden an der Marktstraße drei Behelfsheime für Flüchtlinge weggenommen, zwei weitere Gebäude niedergelegt und 300 Bäume an der Bonner Straße abgeholzt. Zu dem wird die Bonner Straße zwischen Schönhauser Straße und Gürtel in beide Richtungen einspurig. Fahrradwege werden teilweise weggenommen, 230 Parkplätze fallen weg und jetzt noch vorhandene Haltestellen werden reduziert.

Das führt dazu, dass der Auto-Verkehr vom Bonner Verteiler kommend auf die Bonner Straße gestaut wird. Wohin drängt der sich stauende Auto-Verkehr dann? In die Anliegerstraßen in den Stadtteilen Marienburg, Raderthal, Bayenthal und Raderberg. Der Verkehr steht dann dort und verpestet Luft und zerstört Ruhe. Ist das die Reduzierung des Autoverkehrs die zu 90% von Bund und Land bezahlt wird?

Außerdem soll bei 40 000 Fahrzeugbewegungen pro Tag auf der Bonner Straße ein sechsstöckiges

Parkhochhaus mit 600 Parkplätzen (!!) in das Wäldchen am Bonner Verteiler am Heidekaul gebaut werden. Es gäbe andere Plätze, es wird zudem nicht ausreichen. Es soll genau an einer Stelle gebaut werden an dem die Anwohner schon heute der höchsten Feinstaub- und Lärmbelastung in Köln ausgesetzt sind. Dazu fällt man weitere 70 Bäume und drängt einen Tennisplatz weg.

Obwohl das Ziel der Planung ist, den Autoverkehr auf der Bonner Straße zu reduzieren und etwas gegen den ständigen Anstieg des CO₂ zu unternehmen, sind fast alle Aspekte dieser Planungen (3. Ausbaustufe der Nord-Süd-Bahn), die demnächst wohl genehmigt wird, völlig kontraproduktiv und widersprechen der eigentlichen Absicht den öffentlichen Nahverkehr zu fördern und die Kohlendioxid – Emission zu senken.

Nachdem sich fast alle Parteien (CDU, SPD, Grüne, Linke, FDP) hinter dieser unverständlichen Planung gestellt haben, (außer die AfD, pro Köln und freien Wähler), die Baumfällungen beschlossen und das Projekt wohl von der Bezirksregierung genehmigt wird, **verliert es jede Legitimation durch die Bürger.**

Es regt sich Widerstand gegen diese ungeheuer schlechte und teure Katastrophen Planung. Es gibt kein Anwohner der die Planung begrüsst! Vor drei Wochen gab es erstmals dazu eine Bürgerversammlung. Die versammelten Bürger sind mit einer Erklärung an die Stadt Köln herantreten, in der sie die Stadt und die KVB unmissverständlich auffordert, **auf die Planung unter den jetzigen Bedingungen zu verzichten. Die Planung muss gestoppt und neu überdacht werden!!**

Die Initiative zur Überdenkung der 3. Ausbaustufe, Rettet die 350 Bäume an der Bonner Straße trifft sich am Donnerstag, den 17. Dezember, um 19.00 Uhr in Raderberg Ort: Gemeindesaal der Kirche Mariä Empfängnis, Raderberger Straße 199,

verantwortlich: Ottmar Lattorf, Mannsfelder Straße 17, 50968 Köln, Tel.: 34 1182,e-post-Adresse: nabis@web.de