



Colonia



Unterstützt
Bürgerinnen und Bürger
gegen den
Planungsirrsinn

Leserbrief von **Andreas Wulf**

50968 Köln, 02.07.2016

Parkstadt Süd und der ÖPNV im Kölner Süden



Die Verlängerung des inneren Grüngürtels entlang der Eisenbahngleise bis zum Rhein. Foto: Stadt Köln

Am 01.07.2016 fanden von der Stadt Köln organisierte Spaziergänge zur Planung der künftigen Parkstadt Süd statt. Ein wichtiger Aspekt war die künftige Anbindung des Neubaugebiets Parkstadt Süd an den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Es wird zz. untersucht, auf welcher Seite die beiden zusätzlichen S-Bahn-Schienen entlang der heutigen Eisenbahntrasse und über den Rhein führen sollen. Die Haltestelle Bonner Wall wird aufgrund der dort projektierten S-Bahn-Haltestelle eine überregionale Bedeutung erhalten. Es wird ein Umsteigebahnhof zwischen dem S-Bahn-Ring über den Rhein und den dortigen U-Bahn-Linien in Richtung Köln Hbf, Bonn Bad-Godesberg und Meschenich.

Umso unverständlicher sind die bereits bestehenden Außenbahnsteige in der U-Bahn-Haltestelle. Wer aus der südlichen Bonner Straße (künftige 3. und 4. Baustufe der Nord-Süd-Stadtbahn) oder aus der künftigen Parkstadt Süd (zunächst nur Haltestelle Marktstraße) kommt und in Richtung Bonn umsteigen will, der muss über die höher liegende Verteilerfläche umständlich den Bahnsteig wechseln. Hier wurde, trotz des ausreichenden Platzes, versäumt, einen langen Mittelbahnsteig anzulegen, an dem dann sowohl Nieder- als auch Hochflurbahnen hätten halten können (analog z.B. U-Bahn-Haltestelle Hansaring).

Bleibt zu hoffen, dass die Parkstadt Süd wenigstens sinnvoll an das KVB-Schienennetz angeschlossen wird. Ein Stadtteil mit mehr als 10.000 Einwohnern und zusätzlich bis zu 4.000 Arbeitsplätzen hätte mit Buslinien nur eine unzureichende Anbindung.

Paradigmenwechsel

Bei der Erschließung der neuen Wohn- und Gewerbeflächen besteht auch die größte Chance für einen Umstieg auf die Niederflurbahn. Weg von den 90 cm hohen Bahnsteigen mit langen und beschwerlichen Rampen für die Fahrgäste (insbesondere für gehbehinderte Mitbürgerinnen und Mitbürger) – bei Mittelbahnsteigen auch mit gefährlicher Schienenquerung. Die hohen Bahnsteige stören das Stadtbild und bedeuten eine starke Trennwirkung für die Straße.

Für die Anwohner-Initiative Colonia ELF:

Andreas Wulf
Heidekaul 11
50968 Köln-Raderthal
Tel.: 0221/2807753
Fax: 03222/1155964

...

Die 3. Baustufe der Nord-Süd-Stadtbahn könnte bereits sinnvoll eingebunden werden, wenn es gelänge, die Planer von einer Niederflurbahn zu überzeugen. Die könnte von Meschenich zur Haltestelle Bonner Wall und von dort zum Nordrand der westlichen Parkstadt Süd, zum Eifelplatz (dann Mitnutzung der Gleise der Linie 12) und zum Barbarossaplatz fahren. Eine Chance, einige der heutigen Fehlplanungen zu korrigieren: Ein sinnvolles Umsteigen am Bonner Wall in Richtung Bonn und Köln Hbf, ein oberirdisches Umsteigen am Barbarossaplatz in Richtung Neumarkt und in die Ringlinien (und nicht aus 17m Tiefe an der U-Bahn-Haltestelle Chlodwigplatz).

Am 18.07.2016 wird es eine nicht öffentliche Fachtagung mit Verkehrsexperten geben, die sich mit der Zukunft der Stadtbahn- und Straßenbahnentwicklung in Köln befasst. Mit dieser von Kölner Bürgerinnen und Bürgern initiierten Tagung soll vermieden werden, dass Köln den Anschluss an die moderne europäische Straßenbahnentwicklung verpasst.

Konstruktiver Bürgerprotest

Die "Initiative gegen den [Planungsirrsinn](#) der 3. Baustufe der Nord-Süd-Stadtbahn" hält die 4 km lange Tunnelstrecke, die wegen des Archiveinsturzes auf Jahre nicht durchgängig nutzbar ist, für zu teuer. Die Kosten für die 1. und 2. Baustufe in Höhe von ca. 1,2 Mrd. Euro, also 300 Mio. Euro pro km, hätten sinnvoller verwendet werden müssen. Dass sich die Kosten für die Stadt Köln von ursprünglich 55 Mio. Euro mehr als verzehnfachen werden, wird von der Verwaltung – trotz mehrfacher Anfragen – seit Monaten verschwiegen.

Dennoch ist es wichtig, die Fertigstellung der 1. Baustufe mit Nachdruck voranzutreiben, weil sonst mit den existierenden und geplanten Teilinbetriebnahmen weitere Millionen verbrannt werden.

Die 3. Baustufe und die möglichst zeitnahe Verlängerung der Nord-Süd-Stadtbahn bis Meschenich (4. Baustufe) sowie die sinnvolle Anbindung der künftigen Parkstadt Süd sollen aber nicht einhergehen mit der Zerstörung der Umwelt und der Aufenthalts- und Wohnqualität im urbanen Umfeld. Die Bürgerinitiativen im Kölner Süden kämpfen seit Jahren gegen Schlamperei, Ignoranz und Skrupellosigkeit der Verantwortlichen. Sie setzen sich für sinnvolle Korrekturen der kürzlich genehmigten Planung der 3. Baustufe ein und scheuen auch den Klageweg nicht.

Den gewählten Vertretern im Bezirk und im Stadtrat scheint das Interesse der Bürgerinnen und Bürger an einer sinnvollen Verkehrsgestaltung im Kölner Süden lästig zu sein. Einige scheinen auch vor Verleumdung und Lügen nicht zurückzuschrecken. Die fehlende Bereitschaft, sich zu informieren, und das weit verbreitete Unwissen zu den Verkehrsthemen sind äußerst schädlich und einer Demokratie nicht würdig. Leider erfolgt auch keine Abhilfe durch die Kölner Medien, von denen viele eine sachliche und investigative Berichterstattung vermissen lassen.

Einerseits wird von Politikern und Stadtplanern immer wieder eine Bürgerbeteiligung begrüßt, andererseits berufen sich diese dann aber auf ihre Planfeststellungsbeschlüsse. Die dienen eigentlich dazu, die Öffentlichkeit durch ein formalistisches Verfahren von einer Beteiligung auszuschließen. Der Europäische Gerichtshof hat übrigens in seinem Urteil vom 15.10.2015 – Rs. C-137/14 – dieses Vorgehen der deutschen Kommunen als rechtswidrig festgestellt. Gegen Mängel in den Antragsunterlagen kann auch dann geklagt werden, wenn Betroffene diese im Genehmigungs- und Planfeststellungsverfahren nicht oder nicht rechtzeitig gerügt haben.

Die Initiative gegen den [Planungsirrsinn](#) überlegt derzeit verschiedene Möglichkeiten, eine größere Öffentlichkeit über die Hintergründe der seit mehr als fünf Jahren andauernden Proteste zu informieren.