



Hintergründe

Von Andreas Wulf

Mit der folgenden Schlagwort-Sammlung wird über die Arbeit, die Forderungen und die Sachstände des Bürgerprotests im Kölner Süden informiert.

Colonia ELF



Mit 187 Unterschriften legitimierten die Bewohner der Siedlung Heidekaul / Raderthal im Sommer 2010 eine Anwohner-Initiative (Colonia ELF), um die geplante sechsstöckige Parkpalette auf dem Tennisplatz Arnoldshöhe und eine Hochbahn über den Verteilerkreisel Köln-Süd in 6m Überfahrunghöhe ("Overfly" oder Ebene "+1") zu verhindern. Stattdessen wird ein Gesamtkonzept für den Verteilerkreisel gefordert, und zwar bevor die 3. Baustufe der Nord-Süd-Stadtbahn (Marktstraße bis Verteilerkreisel) realisiert wird. Organisiert wird der Protest durch die AG Heidekaul.

AG Heidekaul



**Mitglied sein ist gut !
Mitgestalten ist besser !**

Bereits im August 1978 hat sich die Arbeitsgruppe Wohnungsfürsorge Heidekaul (AG Heidekaul) gegründet, um das gutnachbarliche Verhältnis zwischen

den Mietern der Wohnsiedlung Heidekaul (Volksparksiedlung bzw. Soldatensiedlung) zu fördern und die Wohn- und Lebensqualität sowie das Wohnumfeld zu verbessern. Sie holt Rechtsauskünfte über Miet- und Wohnangelegenheiten ein, die von allgemeinem Interesse sind, und spricht diese gegenüber der Vermieterin, den Behörden und sonstigen Organisationen an. Die AG Heidekaul wurde im Sommer 1979 eine ständige Fachgruppe des Deutschen Bundeswehrverbandes e.V. (DBwV) und der Standortkameradschaft (StOKa) Köln zugeordnet.

DBwV



Der Deutsche Bundeswehrverband (DBwV) ist seit dem 14.07.1956 die Interessenvertretung der Soldaten, ähnlich einer Gewerkschaft. Die Mitglieder sind in den Truppenkameradschaften der jeweiligen Dienststellen und Verbände oder in den Kameradschaften Ehemalige, Reservisten, Hinterbliebene organisiert und wählen alle zwei Jahre einen Vorstand. Sind mehrere Truppenkameradschaften an einem Standort vorhanden, so werden, wie in Köln, Standortkameradschaften (StOKa) gewählt. Dem Vorstand der StOKa gehören immer die Vorsitzenden der angeschlossenen Kameradschaften an. Der StOKa-Vorstand mit weiteren Beisitzern, deren Anzahl sich nach der Größe der Kameradschaften richtet, werden von allen Vorstandsmitgliedern der Kameradschaften in einer Standortversammlung gewählt.

Arbeit Colonia ELF



Von 2010 bis 2012 wurden in regelmäßigen Arbeitsgruppensitzungen die Ziele festgelegt, Forderungen formuliert und ein Lösungsvorschlag (3-Phasen-Modell) entwickelt. Seit 2011 wird die Stadt Köln aufgefordert, die Forderungen und Vorschläge zu berücksichtigen – bislang allerdings erfolglos. Von 2011 bis 2012 fand ein intensiver Dialog mit der Stadtverwaltung statt, der mit

einem Abschlussgespräch am 02.12.2013 beendet wurde, als offensichtlich die Gegenargumente ausgingen. Die starre Haltung der Stadt Köln wurde sogar noch protokolliert. Mehrfache Versuche, die Vorschläge doch noch in den politischen Prozess einzubringen, schlugen fehl.

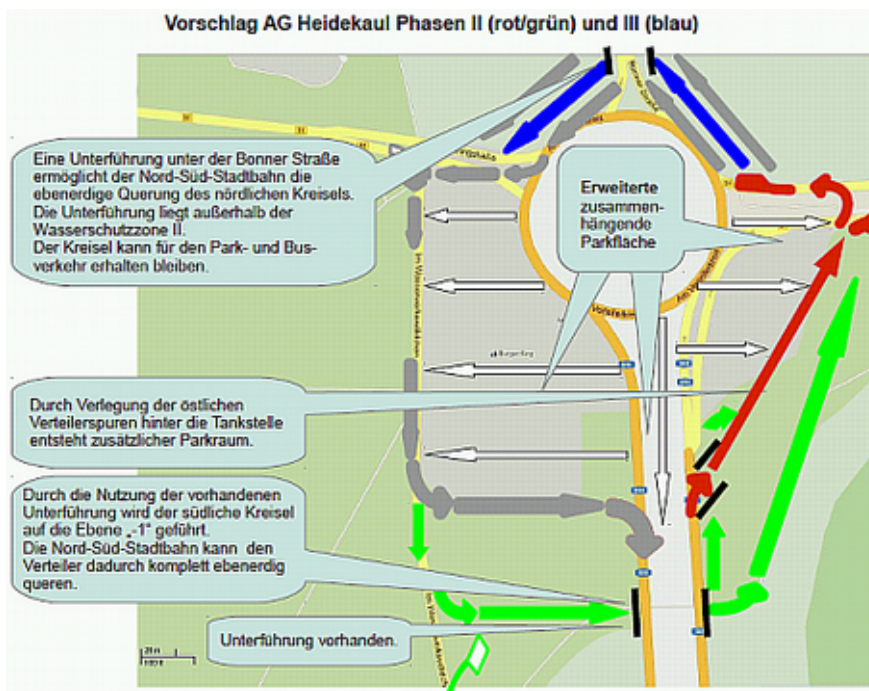
Forderungen Colonia ELF

- Spürbare Entlastung des Verteilerkreises Köln-Süd durch eine weitgehend ungehinderte Verkehrsführung (bis hin zum Wegfall der Ampelanlagen).
- Vorrang eines verbesserten Verkehrsflusses im Bereich des Verteilerkreises Köln-Süd vor Behelfsmaßnahmen, um die Zu- und Ausfahrt aus einem Parkhaus zu gewährleisten.
- Auf gar keinen Fall zusätzliche Belastungen des Verteilerkreisverkehrs, um in ein Parkhaus zu gelangen oder den Zubringerbus (Linie 132) zur Haltestelle zu bringen.
- Keine Hochbahnführung der KVB.
- Keine Querung der KVB-Strecke im Bereich des Verteilerkreises Köln-Süd, auch nicht nach dem Bau einer ebenerdigen Ausbaustufe vier, durch irgendeine Straße, bzw. Nutzung der Grünphase von der Bonner Straße in den Verteilerkreisel.
- Bau möglichst nur "einer" Haltestelle am Verteilerkreis Köln-Süd für die Ausbaustufen drei und vier der Nord-Süd-Stadtbahn an optimaler Stelle.
- Reduzierung der Kosten für die Ausbaustufe vier der Nord-Süd-Stadtbahn der KVB, so dass die Erweiterung bereits 2024/2025 realisiert werden kann.
- Kein Parkhaus, sondern bei Bedarf ebenerdige Stellplätze.
- Ungehinderte Zu- und Abfahrt von den Bedarfs-Parkflächen aus und in alle Richtungen, ohne den Verteilerkreisverkehr zu behindern oder Rückstaus zu verursachen.
- Beleuchtung der Behelfs-Parkflächen im Verteilerkreisel und der KVB-Haltestelle, so dass dunkle Ecken vermieden werden.
- Keine Veränderung des Baumbestandes, bzw. Ersatzpflanzungen, falls "einzelne" Bäume bei der Straßenführung stören würden.
- Keine, bzw. nur eine geringe Belastung des Verteilerkreisverkehrs während der Optimierung der Straßenführung, des Baus der ebenerdigen Parkflächen und der Realisierung der Ausbaustufe vier der Nord-Süd-Stadtbahn. Bei einer Verlagerung des Kreisverkehrs auf die Außenseiten der Tankstellen könnte während der Bauphase der bisherige Kreisverkehr fast vollständig aufrecht erhalten bleiben.
- Freie und schnelle Fahrt für Rettungsfahrzeuge von der Feuerwache in alle Richtungen.
- Berücksichtigung des Umgebungsschutzes der zahlreichen Denkmäler im direkten Umfeld.
- Die Bahnsteighöhe muss dem Umgebungsschutz der Denkmäler gerecht werden.
- Einbindung der Stele auf dem Verteilerkreis Köln-Süd in das Gesamtkonzept.
- Kostengünstige Rückbaumöglichkeit der Behelfs-Parkfläche am Verteilerkreis Köln-Süd, falls nach Erstellung des Großparkhauses hinter Meschenich der Parkbedarf sinkt, bzw. anderweitige Nutzung, z.B. Begrüßungs-Center Köln-Süd auf dem Verteilerkreis mit Museumspunkt "Erste Autobahn Deutschlands".

- Beibehalten der Abbiegemöglichkeiten aus den Straßen Lindenallee und Heidekaul stadtein- und -auswärts, durch ein Einfahrareal, das für die Lindenallee stadtauswärts und den Heidekaul stadteinwärts zeitgleich mit der Fußgängerrampe zum Bahnsteig und über die Bonner Straße geschaltet wird.
- Die Ampelschaltungen vom Gürtel bis in den Verteilerkreis sind so aufeinander abzustimmen, dass ausreichende Grünphasen für die Fußgängerüberwege und freie Einfahrareale aus den Nebenstraßen sichergestellt werden.
- Keine zusätzliche Verkehrsbelastung im Südstadtgebiet durch eine Querung der Rheinuferstraße durch die KVB-Linie 16 auf Straßenniveau.
- Berücksichtigung des zusätzlichen Verkehrsaufkommens der nächsten 15 – 30 Jahre, dessen Lenkung auf die Rheinuferstraße und den Gürtel sowie die Bonner Straße vom Gürtel bis zum Verteilerkreis, damit ein Ausweichen in Wohngebiete verhindert wird.

3-Phasen-Modell

Der von Colonia ELF ausgearbeitete Lösungsvorschlag sieht eine ebenerdige Querung des Verteilerkreises durch die Nord-Süd-Stadtbahn und eine sofortige Ertüchtigung des Kreisverkehrs vor. Alle aufgestellten Forderungen würden berücksichtigt, insbesondere der Umwelt-, Denkmal- und Wasserschutz und die Ertüchtigung des Kreisverkehrs. Das zielgerichtete Gesamtkonzept für die nächsten 20 bis 50 Jahre hätte vor allem einen sehr sparsamen Kostenansatz.



Kernpunkte sind die Nutzung der bereits bestehenden Autobahn-Unterführung am Südrand des Verteilers sowie der vorhandenen Wasserwerkswaldchenstraße, westlich der Tankstelle, als Entlastungsstraße.

Die Vorschläge sind bedarfsorientiert in drei Phasen realisierbar, wobei eine zeitweise ebenerdige Parkfläche für ca. 750 Kfz innerhalb des Kreisels bei einem zeitnahen Weiterbau der Bahnstrecke bis Meschenich vermeidbar wäre. Bei entsprechendem Bedarf wäre

der Kreisverkehr komplett ohne Ampelschaltungen möglich, wofür "optional" eine Unterführung unter der Bonner Straße, außerhalb der Wasserschutzzone II, und zwei kleinere Zubringerbauten von Anfang an "geplant" werden sollen.

IGKS



Alle Vereine im Kölner Süden erfuhren, ähnlich der Initiative Colonia ELF, dass eine wirksame Bürgerbeteiligung in Köln offensichtlich verhindert wird. Mit einer Petition schlossen sich zunächst sechs Dorfgemeinschaften, Bürgervereine und Initiativen (u.a. AG Heidekaul / Colonia ELF) im November 2013 zur Interessengemeinschaft Kölner Süden (IGKS) zusammen, der anschließend neun weitere Bürgerbündnisse beitraten. Gefordert wird ein Gesamtverkehrskonzept für den Kölner Süden, der Ausbau der Hauptverkehrswege, die Verlängerung der Nord-Süd-Stadtbahn bis Meschenich, der Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs und des Fahrradwegenetzes. Der motorisierte Individualverkehr soll nicht in die Wohnviertel verdrängt werden.

Bürgerbeteiligung

Vor Ort gibt es in Köln Bezirksvertretungen für jeweils etwa 100.000 Einwohner, für sich genommen also bereits Großstädte. Die gewählten Mitglieder kennen ihr Veedel. Die dort gefassten Beschlüsse können aber vom Verkehrsausschuss oder vom Stadtentwicklungsausschuss der



Stadt einfach gekippt werden. Eine Bürgerbeteiligung in Köln nach festen Leitlinien, wie sie seit 2015 erarbeitet werden, klingt gut, hat aber angesichts der Machtlosigkeit der Bezirksvertretungen wenig Erfolgsaussichten.

Sinnvoll ist eine Bürgerbeteiligung nur, wenn sie vor Planungsbeginn erfolgt, vor der Festlegung jeglicher Rahmenbedingungen und mit Einbindung von Bürgern mit detaillierten Kenntnissen vor Ort und von der

Materie. Das hat es in Köln noch nie gegeben und Bürgerbeteiligungen sahen bislang eher wie Show-Veranstaltungen aus.

Hauptkritik gegenüber der Kölner Stadtverwaltung

Die Bürger fordern ein langfristiges Gesamtverkehrskonzept für den Kölner Süden. Die Stadt Köln weigert sich jedoch schon, den Verteilerkreisel in die Planungen einzubeziehen – er läge nicht in der Baulast der Stadt Köln. In den Bürgerbeteiligungen zur 3. Baustufe der Nord-Süd-Stadtbahn wurde eine Diskussion zum Verteilerkreisel und zur Weiterführung der Bahnstrecke bis nach Meschenich nicht zugelassen.

Verschleiern hoher Bahnsteigbauten



Verschwiegen oder in den Visualisierungen falsch dargestellt: die Bahnsteige der Nord-Süd-Stadtbahn. Als Hochflurbahnsteige sind sie infolge der erforderlichen Rampen nicht nur besonders lang, sondern mit 80 cm auch als Straßenbauwerke extrem hoch. Sie trennen die Straßenseiten und wirken äußerst störend. Die Fortführung der Stadtbahn als Hochflurbahn durch die Wohn- und Neubaugebiete bis nach Hochkirchen, Rondorf und in die engen Straßen von Meschenich ist äußerst bedenklich.

Alternativlösungen, auch von Verkehrsexperten, werden strikt abgelehnt.

Querung von Wasserschutzzonen



Die Weiterführung der Nord-Süd-Stadtbahn erfolgt durch die Wasserschutzzonen I und II. Bereits südlich der Militärringstraße und im Verteilerkreis liegt die Wasserschutzzone II, in der die Neuanlage von Gleisen eigentlich verboten ist. Das zu durchfahrende Wasserwerkswäldchen ist sogar Wasserschutzzone I.

Fehlende Kostentransparenz – die Stadt Köln hat schon 462 Mio EUR gezahlt



Alle drei Baustufen der Nord-Süd-Stadtbahn sollten 550 Mio. EUR kosten, mischfinanziert vom Bund (60%), vom Land NRW (30%) und von der Stadt Köln (10%). Aus den ursprünglich 55 Mio EUR der Stadt Köln sind aber allein für die 1. und 2. Baustufe 462 Mio EUR (das 8,4-fache von 55 Mio EUR) geworden, insbesondere weil die bisherigen Gesamtkosten von 1,2 Mrd EUR den maximal bezuschussfähigen Betrag für alle drei Baustufen zusammen deutlich übersteigen.

Quellen: Baudezernat Stadt Köln und Nahverkehr Rheinland.

Der 90% Zuschuss ist mit 737 Mio. EUR bereits vollständig verbraucht. Die zusätzlichen Kosten für den Einsturz des Historischen Archivs (1,2 Mrd EUR Schaden) und die Untersuchungskosten 124,9 Mio EUR sind dabei noch nicht berücksichtigt. Die Kosten von 300 Mio EUR für 1 km Tunnelschiene stehen zudem in einem krassen Missverhältnis zu den Kosten für oberirdische Gleise (schon ab 5 Mio EUR).

Kostspielige Teilstrecken



Das stumpfe Festhalten an der bisherigen Planung ist für die Bürger nicht nachvollziehbar. Die 1. Baustufe ist wegen des Einsturzes des Historischen Archivs nicht vor 2024 passierbar. Auf den Teilstrecken bis zu den Haltestellen Heumarkt im Norden und Severinstraße im Süden fahren die Bahnen fast leer. Am Heumarkt musste bereits ein Geschäft wegen zu weniger Kunden aufgeben und die Linie 17 scheint gar eine Geisterbahn zu sein, weil die P&R-Anlagen im Süden (Sürth und Godorf) nicht ganztags bzw. gar nicht angefahren werden.



Aktuell geplant ist, die Meschenicher, Rondorfer und Hochkirchener ab 2018 auf ihrem Weg zum Heumarkt und zum Hauptbahnhof zusätzlich zweimal umsteigen zu lassen, am Verteiler vom Bus in die Bahn und an der Severinstraße von der Bahn wieder in einen Bus. Es werden aber Stimmen laut, die Buslinie 132 von Me-

schenich bis zum Kölner Hauptbahnhof, bis zur Lückenschließung der Gesamtstrecke an der Unglücksstelle Waidmarkt, aufrechtzuerhalten. Wie sinnvoll ist ein weiterer Stadtbahn-Teilbetrieb vom Verteiler bis zur Severinstraße, wenn auch der Bus genutzt werden kann, der noch dazu bis zum Heumarkt und zum Hauptbahnhof durchfährt? An der Haltestelle Severinstraße, einer der tiefsten Haltestellen der Nord-Süd-Stadtbahn, wird wohl niemand von der Bahn in einen dann möglicherweise schon randvoll gefüllten Bus umsteigen. Die Stadt Köln würde sich auch auf dieser Teilstrecke einen weiteren Geisterzug leisten.

Wer verdient am Bau?

Die Kosten werden nicht nur gezahlt, sie haben auch Empfänger. Zur Transparenz gehören zwingend die Informationen, wer für was und wie viel der gezahlten Steuergelder erhalten hat.

Der massive Druck der Geldgeber

Auf Nachfragen bei der Stadt Köln wird immer wieder gewarnt, dass ohne die 3. Baustufe die bereits vollständig ausgezahlten Fördergelder zurückgezahlt werden müssten. Wäre dies tatsächlich so, dann würde es sich um eine rechtlich äußerst bedenkliche Vorgabe der Geldgeber handeln. Die bauplanerischen Beschlüsse der Gremien, der Bezirksvertretung Rodenkirchen und des Kölner Stadtrates wären allesamt nur Makulatur und weit entfernt von einem basisdemokratischen Prozess.

Häufig wird auch der Eindruck vermittelt, unter Zeitdruck zu stehen, ohne allerdings ein genaues Datum zu nennen.

Auf Nachfrage wird immer wieder auf die gesetzlichen Vorgaben (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz) hingewiesen, wonach die aus den frühen 90er Jahren stammende Planung der Nord-Süd-Stadtbahn auf keinen Fall heutigen Erfordernissen oder Unglücksfällen, wie dem am



Waidmarkt, angepasst werden dürften. Eine weitere Vorgabe sei, eine Hochflurbahn auf einem durchgängig eigenen, den Bundesbahntrassen ähnlichen Gleiskörper zu bauen. Dafür werden zusätzliche Warteflächen für den Straßenverkehr benötigt und es müssen sogar Straßen von zwei auf eine Spur verengt werden. Die Nord-Süd-Stadtbahn wird nicht nur Verkehrsstaus fördern, sondern weitere Todesopfer fordern, wenn Rettungsfahrzeuge aufgrund der Schienentrasse in der Straßenmitte nicht mehr durchkommen.

Wer sind die Geldgeber?

Die Vermutung liegt nahe, es wären die mischfinanzierenden Körperschaften Bund, Land NRW und die Stadt Köln, eingebunden in ein Aufenthaltsräume und Umwelt zerstörendes Regelungs-
werk. Die eigentlichen Geldgeber aber sind die Bürger, die Steuerzahler, die zuschauen dürfen
und bezahlen müssen.

Moratorium

Moratorium für die 3. Baustufe der Nord-Süd-Stadtbahn

Die oberirdischen Bauarbeiten der Nord-Süd-Stadtbahn zwischen der Haltestelle Marktstraße und dem Verteiler-
kreisel (3. Baustufe) sollen um fünf Jahre aufgeschoben
werden. Dann wäre die 3. Baustufe bis 2024 fertig – zeitgleich mit dem Gleiswechselwerk unter
der Einsturzstelle des historischen Stadtarchivs am Waidmarkt – der Durchfahrt zum Heumarkt
und zum Hauptbahnhof.

Die verbleibende Zeit soll genutzt werden, um:

- die konzeptionelle Planung unter stadtgestalterischen und Umweltverträglichkeitsaspekten
nochmals zu bewerten und zu ändern,
- die Planungsdefizite zu überprüfen (21 Fahrspuren im Kreuzungsbereich Schönhauser
Straße, Zweispurigkeit der Bonner Straße nördlich des Gürtels, durchgehende Mitteltrasse
für eine Hochflurbahn, Buswendeschleife und Busbahnsteig in der Bonner Straße, 300
Baumfällungen),
- den öffentlichen Personennahverkehr im Kölner Süden an die seit 2009 und noch mindes-
tens bis 2024 bestehende Krise am Waidmarkt anzupassen,
- die Teilstrecke der Linie 17 bis Godorf und Wesseling zu verlängern,
- Parkmöglichkeiten vor der Stadt auszubauen (z.B. in Godorf),
- das stillschweigende Denkverbot zur Bahntrassenführung über den Verteilerkreisel bis nach
Meschenich (4. Baustufe) aufzuheben und
- die 4. Baustufe zeitnah zu realisieren.