

Stadtbezirk Rodenkirchen

Nord-Süd-Bahn

Ein Parkhaus für den Bonner Verteiler

Von Philipp Haaser, 08.02.12, 16:01h

Etwa 600 Parkplätze sollen an der geplanten Endhaltestelle der Nord-Süd-Bahn entstehen, der Autoverkehr in die Innenstadt soll so um 700.000 Fahrten im Jahr reduziert werden. Anwohner des Bonner Verteilers müssen sich auf Umbauten einstellen.



Stele in der Mitte des denkmalgeschützten Verteilerkreises. (Bild: twe)

Zollstock - Gleich zu Beginn der Veranstaltung stellte Baudezernent Bernd Streitberger klar: "Die Welt vor Ihrer Haustür wird sich verändern." Er bezog sich damit auf die Folgen, die der Ausbau der Nord-Süd-Bahn für die Bewohner rund um den Verteilerkreis an der Bonner Straße nach dem Baubeginn 2016 mit sich bringen wird. Anlass für eine zweieinhalbstündige abendliche Diskussionsrunde in der Europaschule Zollstock war der geplante Bau einer sogenannten Parkpalette, einer vereinfachten Parkhausvariante, für zukünftige Park-and-Ride-Benutzer der Nord-Süd-Bahn. In seiner Sitzung im Juni vergangenen Jahres entschied der Verkehrsausschuss des Rates

bereits ihren Standort. Auf Unverständnis stieß nun, dass die Bürger erst jetzt zur Beteiligung eingeladen wurden. Sie fürchten vor allem, dass die Lärm- und Abgasbelastung weiter zunimmt, besonders in den als Schleichwege genutzten Straßen der Siedlung am Heidekaul. Streitberger und Klaus Harzendorf vom Amt für Straßen und Verkehrstechnik waren denn auch zunächst gefordert, die Entscheidung für den Standort zu erläutern.

Etwa 600 Parkplätze sollen an der geplanten Endhaltestelle entstehen, der Autoverkehr in die Innenstadt dadurch um 700.000 Fahrten im Jahr reduziert werden. Peter Gwiasda vom Planungsbüro Via ging in seiner Darstellung von etwa 1.500 durch das Parkhaus zusätzlich verursachten Fahrten pro Tag aus. Bei 30.000 Autos, die durch den Kreisverkehr kurven, läge das im Rahmen der täglichen Schwankungen. Der Verkehrsausschuss hatte sich für einen Standort nordwestlich des Verteilers entschieden. Neben den Kosten, dem Denkmalschutz, der für den Verteiler gilt, und den Bestimmungen für die Wasserschutzzone, die unmittelbar nördlich des Kreisverkehrs beginnt, spielte vor allem die Entfernung zur geplanten Haltestelle der Nord-Süd-Bahn dabei eine wichtige Rolle. Die Akzeptanz der P+R-Angebote hänge entscheidend davon ab, wie weit die Pendler zu Fuß zur Haltestelle gehen müssen, meinte Planer Gwiasda. Als Ergebnis eines Gespräch mit den Anwohnern im vergangenen

Oktober ist geplant, die Rückseite des Baus als geschlossene, etwa zwei Stockwerke hohe Wand auszuführen. So könne die Parkpalette als Schallschutz dienen, erläuterte Streitberger.

Das Wohnumfeld muss genauer angesehen werden

Eine Über- oder Unterquerung des Verteilers komme aus Kostengründen nicht in Frage, erklärten die Vertreter der Stadt, zumal man hier an Vorgaben der Zuschussgeber Land und Bund gebunden sei. Dennoch wird die geplante Haltestelle etwas nördlich vor dem Verteiler enden, um ausreichend Platz für eine mögliche Fortführung der Strecke in Richtung Rondorf und Meschenich zu lassen. Im Vorschlag der Bezirksvertretung Rodenkirchen aus dem vergangenen Jahr, die Palette südwestlich des Kreisels aufzustellen, war ein Tunnel unter dem Verteiler enthalten. Verbunden war damit die Hoffnung, so den Ausbau der Bahn in die südlichsten Stadtbezirke beschleunigen zu können. Mehrkosten von 40 bis 50 Millionen Euro würden diese Variante aber zur Zeit unwahrscheinlich erscheinen lassen, musste auch Bezirksvertreter Jörg Klusemann (SPD) einräumen.

Streitberger zeigte sich nach der Veranstaltung froh über die Anregungen: "Die Zufahrt zur Palette über die Heidekaul können wir uns wohl abschminken", stellte er heraus. Generell müsse man sich das Wohnumfeld viel genauer anschauen. Das weitere Verfahren bietet dafür schon bald wieder Gelegenheit. Mitte diesen Jahres wird die Detailplanung beginnen, bevor Ende des Jahres mit dem Planfeststellungsverfahren die heiße Phase der Bürgerbeteiligung beginnt.

Was erwarten Anwohner vom Umbau?

Erstellt 08.02.12, 16:01h



Etwa 600 Parkplätze sollen an der geplanten Endhaltestelle entstehen.

Zollstock - Herr Wulf, waren Sie zufrieden mit dem Abend?

Andreas Wulf: Sehr zufrieden. Mit so viel Zuspruch hatten wir nicht gerechnet. Auch die Informationen, die von Seiten der Stadt vorgelegt wurden, waren hilfreich. Generell nimmt uns die Stadt gut wahr und hat sich ja auch mit uns im Oktober 2011 schon zusammengesetzt.

Sie lehnen die Parkpalette am geplanten Standort ab. Warum?

Wulf: Ein P+R-Platz am Verteilerkreisel ist im Prinzip eine hervorragende Idee. Und wenn das verkehrstechnisch Sinn macht – warum nicht. Wir als Anwohner

sehen jedoch die Verkehrsbelastung als das größte Problem. Wenn man sich die Situation einmal anschaut, sieht man doch, dass insbesondere an der Heidekaul kein zusätzlicher Verkehr aufgenommen werden kann. Im Moment können während der Hauptverkehrszeit häufig nur ein bis zwei Fahrzeuge

pro Grünphase die Einmündung zur Bonner Straße passieren. Durch den Bau der Bahn, einer Bushaltestelle und des Parkhauses rechnen wir definitiv mit mehr Verkehr, auch durch unsere Siedlung.

Haben Sie denn Alternativen?

Wulf: Es gibt von unserer Seite einen Gegenvorschlag, der ebenerdige Parkplätze im Verteilerkreis vorsieht und je nach Bedarf in drei Phasen ausgebaut werden könnte. Im Gespräch mit der Stadt erhielten wir darauf die Antwort, dass der Kreisel unter Denkmalschutz steht und in einer Wasserschutzzone liegt. Und wie ein ebenerdiger Parkplatz am „Entree von Köln“ denn aussähe, hat man uns entgegnet. Leider hat sich die Stadt schon auf die Idee festgelegt, die Parkpalette auf dem Gelände des Tennisplatzes zu errichten.

Was sind Ihre nächsten Schritte?

Wulf: Wir werden zunächst abwarten, was die Politik unternimmt und dann unsere Forderungen weiter vorantreiben. Das werden wir auch weiterhin mit der Bezirksvertretung Rodenkirchen tun. Wir wollen erreichen, dass der Verteilerkreis weiter ausgebaut wird, so dass eine unterbrechungsfreie Fahrt von der Rheinuferstraße in Richtung Bonner Straße und auf die Autobahn möglich ist. Aber vor allem wollen wir, dass jetzt festgelegt wird, wie die Stadtbahn für die vierte Baustufe über den Verteiler geleitet wird, und zwar unabhängig von der Entscheidung, wann oder ob überhaupt ein Ausbau erfolgt. Eine Lösung, die eine Überführung in sechs Metern Höhe vorsieht, wollen wir unbedingt verhindern.

Das Gespräch führte Philipp Haaser