



Colonia



Colonia ELF · Andreas Wulf · Heidekaul 11 · 50968 Köln

50968 Köln, 09.05.2016

## **Stellungnahme der Anwohner-Initiative Colonia ELF zum Planfeststellungsbeschluss**

für den Bau der 3. Baustufe der Nord-Süd Stadtbahn ab Haltestelle Marktstraße bis zum Verteilerkreis Köln auf der Bonner Straße in Köln (AZ.: 25.5.8-1/14) der Bezirksregierung Köln vom 22.04.2016 (die Stellungnahme bezieht sich insbesondere auf die Seiten 24, 33, 35, 39, 49, 67, 82-84, 96, 97, 104-106, 173-180).

### **Zusammenfassung:**

Die nachfolgend im einzelnen dargestellten Passagen aus dem o.a. Planfeststellungsbeschluss dokumentieren, dass eine pflichtgemäße Abwägung der Planung der 3. Baustufe mit Umweltaspekten, dem Denkmalschutz und insbesondere der Abhängigkeiten für die Verlängerung der Nord-Süd Stadtbahn bis Meschenich (4. Baustufe) sowie den daraus resultierenden höheren Folgekosten nicht stattgefunden hat. Die 3. Baustufe ist nur sinnvoll, wenn zeitnah auch die 4. Baustufe realisiert wird. Die fehlende Berücksichtigung von Abhängigkeiten kann die weitere Verlängerung jedoch grundsätzlich in Frage stellen.

### **Planung der vorläufigen Endhaltestelle Arnoldshöhe**

Es wurden drei Varianten für die Lage der Endhaltestelle untersucht, nicht aber die von Colonia ELF vorgeschlagene Bahnhaltestelle direkt am Verteilerkreis mit der Bushaltestelle innerhalb des Verteilers.

Für die Behauptung des Vorhabenträgers, eine Bushaltestelle innerhalb des Verteilerkreises Köln-Süd – wie von der Anwohner-Initiative Colonia ELF vorgeschlagen – behindere den Verteilerverkehr, fehlt jeglicher Nachweis. Die derzeitige Grünphase für den aus der Bonner Straße ausfahrenden Verkehr beträgt 42 Sekunden. Das ist eine mehr als komfortable Zeit, um einen Zebrastreifen über drei Fahrspuren vor dem ohnehin 42 Sekunden wartenden Verkehr zu überqueren.

Bereits die erste Teilphase des von Colonia ELF vorgeschlagenen [Drei-Phasen-Modells](#) für eine ebenerdige Querungsmöglichkeit der Nord-Süd-Stadtbahn sieht drei vergleichsweise kostengünstige Maßnahmen vor, durch die zwei der vier Ampelanlagen im Verteilerkreis entfallen würden. Es sind die Nutzung der bereits vorhandenen Unterführung unter der Autobahn A555 als Ersatz der Südschleife des Kreisels sowie die Verbindung der Verkehrsfläche im Süden des Burger King-Parkplatzes mit der Wasserwerkswaldchenstraße und der Autobahnauffahrt. Der Verkehr innerhalb des Verteilerkreises würde erheblich ertüchtigt.

### **Unzureichender Schutz von Umwelt, Flora und Denkmälern**

Die Endhaltestelle Arnoldshöhe, der Busbahnsteig, die Buswendeschleife für Gelenkbusse und die zusätzliche Busspur sind Zwischenlösungen, die noch dazu vermeidbar wären. Für derartige

Für die Anwohner-Initiative Colonia ELF:

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

...

Zwischenlösungen sind die zerstörerischen Beeinträchtigungen für die Umwelt und den Denkmalschutz unverantwortlich. Ein pflichtgemäßes Abwägen hat hier nicht stattgefunden.

## Zu Umwelt und Flora

Im Planfeststellungsbeschluss wird hierzu ausgeführt, dass **durch flächenhafte Gehölzverluste erhebliche Beeinträchtigungen** hervorgerufen werden. Zwischen dem Verteilerkreis und der Straße Heidekaul kommt es zu einem **Verlust von 2.090 m<sup>2</sup> Laubforst mit mittlerem Baumholz und schätzenswerten Brennesselnestern**. 34 große Bäume wurden hier bereits 2011 gefällt, um dem Jungbuchenbestand Raum zum Wachsen zu geben, wie der Förster der Stadt Köln mitgeteilt hat.

Nördlich der Straße Heidekaul schließt sich eine Parkanlage mit sehr altem Baumbestand an, der entlang der Bonner Straße gefällt werden muss, darunter vier Bäume mit den Umfängen 1,85m, 1,90m, 2,30m und 2,80m, die bei Realisierung des Vorschlags Colonia Elf erhalten bleiben. Im weiteren Verlauf nordwärts schließen sich Kleingärten mit hohem Gehölzanteil an.

Die **Auswirkungen auf die Flora werden seitens der Bezirksregierung Köln als sehr erheblich angesehen**. Nördlich des Verteilerkreises werden zwischen der Bonner Straße und dem Tennisclub straßenparallel potenzial **schutzwürdige Böden** in Anspruch genommen.

Der Landschaftsplan der Stadt Köln setzt das Landschaftsschutzgebiet (LSG) fest

- zur Erhaltung und Wiederherstellung der Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts, insbesondere durch Sicherung **stadtklimatisch und ökologisch wichtiger Ausgleichsräume und wichtiger Verbindungselemente zur Vernetzung des bebauten Bereichs mit dem Freiraum**.
- wegen der Vielfalt, Eigenart und Schönheit des Landschaftsbildes, insbesondere durch die Sicherung der **vielgestaltigen Lebensräume des historischen Landschaftsparks** und durch **Erhaltung von stadtnahen Resten der bäuerlichen Kulturlandschaft im Übergangsbereich zur freien Landschaft**.
- Wegen der **besonderen Bedeutung des großen Erholungsraumes** für die stille, landschaftsbezogene und die aktive Erholung.

Wie die Bezirksregierung Köln richtig feststellt, **entspricht die vorgesehene Rodung nicht dem im LSG 17 vorgeschriebenen Schutzzweck**. Unter Berücksichtigung der **Bushaltestelle als Zwischenlösung** muss hier davon ausgegangen werden, dass ein pflichtgemäßes Ermessen bei der Abwägung nicht stattgefunden hat.

Soweit die Bezirksregierung Köln darstellt, dass das LSG 17 "Äußerer Grüngürtel Müngersdorf bis Marienburg und verbindende Grünzüge" durch die Planung für den Buswender und das dortige Verschwenken der Bonner Straße etwas nach Westen und die Ausfahrt aus der P&R-Anlage in die Militärringstraße nur **"etwas"** betroffen sei, ist eine Klarstellung erforderlich. Das Wäldchen nördlich des Verteilerkreises **wird um mehr als 1/3 gerodet, die Hälfte davon nur für die vorübergehend einzurichtende Buswendeschleife sowie die ebenfalls nur vorübergehend einzurichtende Busspur für den temporären Busbahnsteig in der Bonner Straße**. Mit anderen Worten: diese Fläche könnte erhalten bleiben

1. bei Umsetzung des Vorschlags Colonia ELF oder
2. bei gleichzeitiger Realisierung der Baustufe 4 bis Meschenich oder
3. bei Verlegung der Buslinie 132 über Rodenkirchen (Anschluss Linien 16 und 17), um von dort als Schnellbus via Rheinuferstraße und Mechtildisstraße nur noch die Haltestellen Severin-

straße, Waidmarkt, Heumarkt und Hauptbahnhof anzufahren. Trotz eines einmaligen Umsteigens zum Hauptbahnhof (vom 132er in die Linie 16 in Rodenkirchen bzw. von der Linie 5 Süd – 3. Baustufe – an der Haltestelle Severinstraße in den 132er) würde es zu erheblichen Zeiteinsparungen kommen. Die Bushaltestelle Arnoldshöhe würde somit auch entfallen, wenn die 4. Baustufe erst später realisiert wird.

### **Zum Denkmalschutz**

Im Bereich der vorläufigen Endhaltestelle Arnoldshöhe befindet sich eine Vielzahl von Baudenkmalern. Zu den unter Denkmalschutz stehenden Kulturgütern gehören mehrere Wohnhäuser sowie die Alt Saints Church (Allerheiligenkirche).

Zwischen der denkmalgeschützten Kirche **All Saints** und der jenseits der Bonner Straße liegenden – als Flächendenkmal ebenfalls unter Denkmalschutz stehenden – **Volksparksiedlung** besteht eine Sichtachse. Seitens der Vertreter der höheren Denkmalschutzbehörde und des LVR Rheinland wurde auf die Bedeutung dieser Sichtachse und die negativen Auswirkungen auf diese Sichtachse durch das Vorhaben hingewiesen.

Die direkte Sichtachse verläuft von der Straße Heidekaul in gerader Linie zum Eingang der Kirche. Durch die Sichtbeziehung zwischen der All Saints Church und der Volksparksiedlung, die zu demselben Baustil (britische Besatzungssiedlung mit einheitlichem Gebäudebau und Grünflächengestaltung) gehören, ist die engere Umgebung auch maßgeblich für den Denkmalwert.

Das Vorhaben ist aufgrund der geringen Tragweite der Beeinträchtigung sowie des überwiegenden öffentlichen Interesses dennoch erlaubnisfähig, so dass mit diesem Beschluss eine Erlaubnis nach § 9 Abs. 1 Buchstabe b DSchG NRW erteilt werden kann (siehe Teil A Ziffer 7 des Beschlusses). Dem liegen folgende Überlegungen zu Grunde:

Die Vorhabenträgerin hat ausgeführt, dass bei der Planung der verkehrstechnisch/betrieblich erforderlichen Aufbauten (z. B. Fahrleitungsmaste, Oberleitungen, Haltestelleneinrichtung) der bevorzugten Variante 2 darauf geachtet wurde, dass diese nicht in der Sichtachse zwischen der Kirche und der Siedlung angeordnet werden. Eine Sichtbeeinträchtigung durch zunehmendes Verkehrsaufkommen ist aufgrund der gleichbleibenden Anzahl an Fahrstreifen und der prognostizierten Verkehrsbelastung ebenfalls nicht zu erwarten.

Bei der hier planfestgestellten Vorzugsvariante 2 (Variantenbezeichnung Lindenallee) befindet sich die Lage der Endhaltestelle Arnoldshöhe mittig in der Bonner Straße und nördlich der Einmündung der Straße Heidekaul sowie in Höhe der Einmündung der Lindenallee auf der östlichen Seite der Bonner Straße. Die Anrampung für die Haltestelle beginnt nördlich der Einmündung der Straße Heidekaul und dort befinden sich auch die ersten Oberleitungsmaste für die Stadtbahn. Die direkte Sichtachse zwischen der Straße und der All Saints Church ist durch die Errichtung dieser Anlagen nicht betroffen. Auch im engeren Umfeld wirken sich diese neuen Anlagen nicht erheblich auf das Erscheinungsbild der Kirche und der Volksparksiedlung aus. Sie erscheinen nicht geeignet, den mit dem Erscheinungsbild angesprochenen Denkmalwert dieser geschützten Denkmäler herabzusetzen.

Sicherlich befindet sich die gewählte Vorzugsvariante 2 der Haltestelle näher an der Sichtachse und der engeren Umgebung der All Saints Church als die Variante 3 (Variantenbezeichnung Nord), bei der die Haltestelle noch weiter nördlich angeordnet ist.

Die Variante Nord hat jedoch gegenüber der geplanten Endhaltestelle deutliche Nachteile für die verkehrlichen Belange. Durch die Verschiebung der Haltestelle nach Norden würde sich der – bei der eingereichten Planung ausgewogene – Haltestellenabstand zur nächstgelegenen Haltestelle Ahrweilerstraße auf ca. 310 m verkürzen. Der Fahrtweg der Busse aus Rondorf/Meschenich würde sich verlängern und die Busse müssten ein Stück die Bonner Straße befahren.

Für die planfestgestellte Variante 2 spricht auch der kürzere Weg zwischen der Endhaltestelle zu der künftigen P&R-Anlage. Gerade die von Süden kommenden auswärtigen Pendler sollen die P&R-Palette zum Abstellen ihrer Kraftfahrzeuge nutzen, um hier in die Stadtbahn umzusteigen. Bei der Variante Nord wäre der Weg für diese Pendler von dem Parkhaus bis zur Endhaltestelle deutlich länger und damit das Umsteigen in die Stadtbahn unattraktiver.

**Die ausschlaggebenden Gründe, soweit sie die Entfernungen zwischen Ahrweilerstraße, Bushaltestelle und P&R-Anlage zur planfestgestellten Variante 2 betreffen, werden bei der von Colonia ELF vorgeschlagenen Variante deutlich übertroffen.**

**Bei der Bewertung der Sichtachse wurde bei der Variante 2 sträflich vernachlässigt, dass deren Zerstörung bei Fortführung der Nord-Süd Stadtbahn als Overfly oder in einem Tunnel unumgänglich ist.**

Dies wird auch **seitens des Dezernates 35 – Bauaufsicht, Städtebau, Denkmalangelegenheiten – eindrucksvoll bestätigt.**

Das Dezernat 35 führt in seiner Stellungnahme aus, dass die Volksparksiedlung ein Flächen-  
denkmal ist, deren Hauptzufahrt in die Siedlung die direkt an der geplanten Haltestelle Arnoldshöhe gelegene Straße "Heidekaul" ist. Bisher ist die **Zufahrt geprägt durch eine vorgelagerte Allee, einen hohen Baumbestand auf dem alten Friedhof, im Straßenraum und auf dem Grundstück mit der Tennisplatznutzung.**

Die Siedlung, die Anfang der 50er Jahre als britische Besatzungssiedlung gebaut wurde, dokumentiere in besonderer Weise eine einheitlich geplante und gleichzeitig ausgeführte, vorstädtische Villensiedlung. Durch die Anlage der Siedlung auf dem Gelände des ehemaligen Volksparks wurde die Gartenstadtplanung durch den Erhalt des Baumbestandes und vorhandener Parkgestaltung verstärkt. Die städtebauliche Wirkung von Gebäuden und Freiflächen sei heute noch prägend für die Siedlung.

In der Achse der Straße "Heidekaul" liegt jenseits der Bonner Straße die Kirche "All Saints" (Lindenallee 61), die 1951 als Teil der neu gebauten britischen Siedlung als Garnisonskirche errichtet wurde.

Aus diesem Grund sei der **städtebauliche Bezug zwischen Kirche und Siedlung bedeutend und zu erhalten.**

Die zur Genehmigung vorgelegte Variante 2 für die Haltestelle Arnoldshöhe habe einen Straßenumbau zur Folge, der den **Straßenquerschnitt erheblich verbreitere.** Durch die breite Verkehrsschneise und aufgrund der **zusätzlichen Anlage der Buswendeschleife entstehe ein Verkehrsknoten, der den städtebaulichen Zusammenhang der Kirche und der Siedlung erheblich vermindere und das Erscheinungsbild im Entree der Siedlung deutlich beeinträchtige.**

Die Vorhabenträgerin hat dazu ausgeführt, dass bei der Planung der verkehrstechnisch/betrieblich erforderlichen Aufbauten (z. B. Fahrleitungsmaste, Oberleitungen, Haltestellen-

einrichtung) der bevorzugten Variante 2 darauf geachtet wurde, dass diese nicht in der Sichtachse zwischen der Kirche und der Siedlung angeordnet werden. Eine Sichtbeeinträchtigung durch zunehmendes Verkehrsaufkommen ist aufgrund der gleichbleibenden Anzahl an Fahrstreifen und der prognostizierten Verkehrsbelastung ebenfalls nicht zu erwarten.

Weiter nimmt Dezernat 35 darauf Bezug, dass in dem Verfahren eine Weiterführung der Bahn nach Meschenich erwähnt wird. Die Lage der Haltestelle entsprechend Variante 2 hätte die Folge, dass die Bahn als **“Overfly“** weitergeführt würde, da eine Tunnellösung einen Rückbau der Haltestelle erfordern würde. Variante 3 würde dagegen zulassen, dass der Straßenquerschnitt im Bereich des Heidekaul erhalten bleibt. Die Weiterführung der Bahn nach Meschenich wäre in allen Ausführungsvarianten technisch möglich und könnte denkmalgerechter geplant werden.

Die Planfeststellungsbehörde verweist darauf, dass die Weiterführung der Stadtbahn über den Verteilerkreis Süd nicht Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens für die 3. Baustufe der Nord-Süd Stadtbahn ist.

Falls einmal eine Weiterführung der Stadtbahnlinie nach Meschenich durch die Stadt Köln geplant werden sollte, würde es dafür wieder eines Planfeststellungsverfahrens mit entsprechender Abwägung der verschiedenen Belange bedürfen.

Nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde wird durch die jetzige Wahl der Variante 2 keine Voraussetzung dafür geschaffen, dass in einem etwaigen weiteren Planfeststellungsverfahren die Stadtbahn als **“Overfly“** über den Verteilerkreis weitergeführt werden müsste. **Denn die Vorhabenträgerin hat zugestanden, dass – falls einmal eine Verlängerung der Stadtbahnlinie nach Meschenich umgesetzt werden sollte – die Haltestelle Arnoldshöhe zurückgebaut und verlegt werden kann.** Die Kosten für einen solchen Rückbau schätzt die Vorhabenträgerin als relativ gering ein, so dass sie den Nutzen-Kosten-Indikator einer Verlängerung nicht maßgeblich beeinflussen würden. Zudem wurde in der Bürgerbeteiligung, die im Jahr 2013 durchgeführt wurde, ausdrücklich der Wunsch geäußert, die Endhaltestelle an der zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme optimalen Position anzulegen. Es wurde explizit darauf hingewiesen, dass dabei keine Bewertungskriterien in den Vordergrund treten sollen, die sich auf einen Zustand beziehen, der nur eventuell und dann auch erst in mehreren Jahrzehnten eintreten wird.

Dezernat 35 führt weiter aus, dass die genannten Nachteile der Variante 3 bis auf den Punkt des längeren Weges zur Parkpalette nicht schwerwiegend seien. Die Fußweglänge zur Parkpalette könne hier nicht in die Wertung einbezogen werden, da der Bau der Parkpalette nicht Gegenstand des Verfahrens ist.

**Die Einwände der Anwohner-Initiative Colonia ELF, die sich gegen den Verkehrsknotenpunkt genau auf der Höhe der Heidekaul wehrt, seien nachvollziehbar. Die Anregung, ein Konzept für den Verteiler und eine Weiterführung der Bahn zu erarbeiten, bevor bauliche Festlegungen erfolgen, wird seitens des Dezernates 35 unterstützt.**

Seitens der Planfeststellungsbehörde wird klargestellt, dass das Baurecht für die P&R-Palette am Verteilerkreis Süd zwar in einem gesonderten Bebauungsplanverfahren durch die Stadt Köln geschaffen wird. Dennoch besteht ein zweckmäßiger Zusammenhang zwischen der P&R-Palette und der Lage der Endhaltestelle. Gerade die Entfernung zwischen Endhaltestelle und P&R-Palette ist als Wertungskriterium bei der Abwägung der Varianten der Endhaltestelle zu berücksichtigen. Auch spricht der kürzere Weg zwischen der Endhaltestelle Variante 2 zu der P&R-Anlage für diese Variante. Gerade die von Süden kommenden auswärtigen Pendler sollen die P&R-Palette zum Abstellen ihrer Kraftfahrzeuge nutzen, um hier in die Stadtbahn umzusteigen.

Bei der Variante Nord wäre der Weg für diese Pendler von dem Parkhaus bis zur Endhaltestelle deutlich länger.

Zudem wird die unmittelbare Sichtachse zwischen der Straße Heidekaul zur Kirche All Saints bei der gewählten Vorzugsvariante 2 nicht durch die Haltestelle verbaut.

Hierzu ist nochmals darauf hinzuweisen, **dass die Entfernung zwischen der P&R-Anlage zu der von Colonia ELF vorgeschlagenen Variante die kürzeste von allen ist, ebenso wie die Entfernung zur temporären Bushaltestelle im Verteilerkreis.**

**Die angesprochene Sichtachse würde in der Bahnhaltstellen-Variante 2 zerstört, wenn die Nord-Süd Stadtbahn – wie geplant – als “Overfly“ oder alternativ in einem Tunnel fortgeführt wird.**

### **Fehlende Berücksichtigung von Abhängigkeiten**

Die fehlende Berücksichtigung der Abhängigkeiten zwischen der 3. und 4. Baustufe ist ein gravierender Fehler der Planfeststellung.

### **Querung Verteilerkreis Süd und Grüngürtel**

Der Verteilerkreis Süd und das Gebiet zwischen der Militärringstraße und der Autobahn A4 ist Wasserschutzzone II, in der die Neuanlage von Gleisen grundsätzlich verboten ist. Die Wasserschutzzone I Wasserwerkswäldchen Hochkirchen muss ebenfalls gequert werden. Die zulässige Möglichkeit einer Querung hat zwingende Auswirkungen auf die 3. Baustufe und die Lage der Endhaltestelle.

### **Systemische Voraussetzungen**

Für die Erschließung künftiger Neubaugebiete, den Anschluss von Hochkirchen, Rondorf und Meschenich durch die Nord-Süd Stadtbahn ist zwingend zu prüfen, ob die geplante Hochflurbahn für Wohngebiete und die engen Straßen in Rondorf und vor allem in Meschenich geeignet ist. Für einen Wechsel zwischen den Beiden Straßenbahnsystemen liegt die geeignetste Stelle an der Haltestelle Marktstraße. Die Hochflurbahn ist schwerer und benötigt mehr Energie als eine Niederflurbahn. Das Gewicht könnte ausschlaggebend für die vorhandene oder eine neue Brückenkonstruktion über die A4 sein. Der Vorteil einer baulich bedingten höheren Geschwindigkeit kommt durch die beschlossene Begrenzung auf 50 km/h auf der Bonner Straße und die kurzen Abstände zwischen den geplanten Haltestellen nicht zum Tragen.

### **Ablehnung aller weitsichtigen Forderungen**

**Die massive Ablehnung, die gegenseitigen Abhängigkeiten zwischen der 3. und der 4. Baustufe sowie die im direkten Umfeld (Verteilerkreis und Autobahnkreuz Köln-Süd) geplanten Verkehrswege-Maßnahmen, wird in der Stellungnahme zu den Einwendungen Colonia ELF besonders deutlich.**

Bei der Einwanderin P16 handelt es sich um eine Anwohner-Initiative. Die Einwanderin hat sowohl gegen die Ursprungsplanung als auch gegen die Planänderung Einwendungen erhoben. Zudem hat sie in der Pause des ersten Erörterungstermins ein weiteres Schreiben mit größtenteils Wiederholungen der bisherigen Forderungen und Bedenken ausgehändigt. Zwischenzeitlich eingegangene E-Mails und Anschreiben mit Fragen nach dem Sachstand zählen nicht zu den

Einwendungen, da Einwendungen nur innerhalb der Monatsfrist nach erfolgter Offenlage erhoben werden können.

Die Einwenderin fordert ein **langfristiges Konzept für den Verteilerkreis Köln-Süd. Eine Einbeziehung des Straßenbulasträgers in die Planung zur Optimierung des Autobahnkreuzes Köln-Süd und des Verteilerkreises sei vor der Planfeststellung erforderlich.**

Die Vorhabenträgerin hat in ihrer Gegenäußerung darauf hingewiesen, dass sie bereits vor Einreichen des Planfeststellungsantrags für die 3. Baustufe Abstimmungsgespräche mit dem Straßenbulasträger durchgeführt hat. Zudem wurde der Straßenbulasträger als Träger öffentlicher Belange (TÖB) im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens offiziell zur Abgabe einer Stellungnahme aufgefordert und hat keine Einwände gegen die Planung des Vorhabenträgers.

Weiter informiert die Vorhabenträgerin, dass die Verkehrsuntersuchung zu dem Ergebnis kommt, dass die prognostizierte Verkehrsbelastung, in der die Ziel- und Quellverkehre zur bzw. aus der P&R-Palette und der geplante Umbau des Autobahnkreuzes Köln-Süd berücksichtigt wurden, ohne bauliche Anpassungen des Verteilerkreises abgewickelt werden kann.

Wie bereits mehrmals in diesem Beschluss dargelegt, **sind sowohl eine künftig etwa erfolgende Umplanung des Verteilerkreises und des Autobahnkreuzes Köln-Süd nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens**, mit dem das Baurecht für die 3. Baustufe der Nord-Süd Stadtbahn und deren notwendigen Folgemaßnahmen festgestellt wird. Zu diesen notwendigen Folgemaßnahmen zählt auch die neue Einmündung aus der Bonner Straße in den Verteilerkreis. Dabei handelt es sich um eine nur geringfügige Anpassung mit einer Verschiebung des Einmündungsbereichs nach Westen sowie einer Änderung der Lichtsignalsteuerung. Der Verteilerkreis wird ansonsten nicht durch das Bauvorhaben betroffen.

Wenn einmal ein Umbau des Verteilerkreises oder des Autobahnkreuzes geplant werden sollten, so müsste dann dafür nach öffentlich-rechtlichen Vorschriften das entsprechende Baurecht geschaffen werden. Daher wären entweder Planfeststellungsverfahren oder zumindest Bebauungsplanverfahren durchzuführen. In einem Planfeststellungsverfahren haben die Bürger wiederum die Möglichkeit gegen die dann vorliegende konkrete Planung Einwendungen zu erheben, über die dann in dem kommenden Planfeststellungsverfahren zu entscheiden wäre.

Die Einwenderin wendet sich weiter gegen die Lage der Endhaltestelle gemäß den Planfeststellungsunterlagen.

Die Einwenderin schlägt weiter vor, dass die Endhaltestelle der Bahn direkt am Nordrand des Verteilers realisiert werde. Die Bushaltestelle soll **im** Verteiler, unter der Baumgruppe gegenüber der Bonner Straße, entstehen. Dadurch müssten die Fahrgäste **nur eine Straße (Verteilerkreis) überqueren, wofür die Dauer der Grün-Phase für den Verkehr aus der Bonner Straße schon heute völlig ausreiche**. Alle heutigen Fahrbeziehungen aus der Straße Heidekaul könnten bestehen bleiben.

Soweit sie dazu vorträgt, dass der Verkehr des Verteilerkreises nicht in die Planung einbezogen worden sei, widerspricht die Vorhabenträgerin dem und erklärt, dass eine zusätzliche Verkehrsuntersuchung inklusive einer Mikrosimulation ergab, dass sämtliche Verkehre ausreichend berücksichtigt wurden und keine weiteren baulichen Anpassungen am Verteilerkreis erforderlich werden.

Die Vorhabenträgerin hat ausführlich in ihrer Gegenäußerung und im Erörterungstermin vorgebracht, dass für die Lage der Endhaltestelle im Rahmen der Planung drei Varianten untersucht wurden. Davon war eine die Lage der Haltestelle unmittelbar nördlich des Verteilerkreises (An-

**merkung: das ist nicht die von Colonia ELF vorgeschlagene Variante im Verteiler, die überhaupt nicht untersucht worden ist**). Die Varianten wurden unter Berücksichtigung aller relevanten Aspekte detailliert untersucht, wie z. B. städtebauliche Bewertung, Abstand zur Haltestelle Ahrweiler Straße, Umsteigebeziehung zwischen Bus und Stadtbahn, Fußweg zur geplanten P&R-Palette, Aufenthaltsqualität, soziale Kontrolle, mögliche Fahrbeziehungen motorisierter Individualverkehr (MIV), Flächenbedarf/Grüneingriffe und mögliche Verlängerung der Stadtbahn vom Verteilerkreis Süd über Rondorf nach Meschenich. Die Variante in der vorliegenden Genehmigungsplanung ist als die beste Variante aus diesem Abwägungsprozess hervorgegangen und wurde von der Politik beschlossen (**Anmerkung: zu einem Zeitpunkt, als die Bahnhaltstelle noch zwischen der Straße Heidekaul und dem Verteilerkreis lag**). Entsprechend der im Rahmen der Bürgerbeteiligung eingebrachten Wünsche wurde die Ausfahrt aus der Heidekaul nach links in Richtung Norden ermöglicht.

Die Planfeststellungsbehörde verweist hinsichtlich der Variantenauswahl auf die Ausführungen in Teil B, Ziffer 4.3 in diesem Planfeststellungsbeschluss.

Die von der Einwenderin vorgeschlagene Lage der Bushaltstelle im Verteilerkreis würde zudem erstmalig dazu führen, dass Fußgänger in den Verteilerkreis gelangen müssen. Ebenerdige beampelte Fußgängerübergänge über die Fahrspuren des Verteilerkreises würden sich nachteilig auf die Wartezeiten des MIV auswirken (**Anmerkung: der übrigens an dieser Stelle ohnehin 42 Sekunden warten muss**).

Auch der Vorschlag der AG Heidekaul zu dem [Drei-Phasen-Modell](#) ist nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Hier bezieht sich die Einwenderin auf die mögliche Weiterführung der Nord-Süd Stadtbahn in einer 4. oder sogar noch einer 5. Baustufe Richtung Süden. Falls diese Verlängerung realisiert werden sollte, erfordert dies wiederum ein Planfeststellungsverfahren nach dem Personenbeförderungsgesetz.

Die Einwenderin wendet sich weiter gegen die Lage der Endhaltestelle gemäß den Planfeststellungsunterlagen.

Soweit sie dazu vorträgt, dass der Verkehr des Verteilerkreises nicht in die Planung einbezogen worden sei, widerspricht die Vorhabenträgerin dem und erklärt, dass eine zusätzliche Verkehrsuntersuchung inklusive einer Mikrosimulation ergab, dass sämtliche Verkehre ausreichend berücksichtigt wurden und keine weiteren baulichen Anpassungen am Verteilerkreis erforderlich werden.

Die Einwenderin bemängelt weiter, dass die Lage der Endhaltestelle jegliche Alternativlösung einer Parkfläche oder -palette im bzw. südlich des Verteilerkreises verhindere.

Dazu hat die Vorhabenträgerin erklärt, dass die Entscheidung über die Lage der P&R-Palette vor der Entscheidung über die Lage der Endhaltestelle getroffen wurde (**s.o.**). Der Verkehrsausschuss hat bereits im Juni 2011 beschlossen, dass der Standort D in der weiteren Planung berücksichtigt werden soll. Die Lage der Endhaltestelle auf Höhe der Lindenallee ist hingegen vom Rat der Stadt Köln erst im Dezember 2013 beschlossen worden. Die Entscheidung über den Standort der P&R-Palette ist somit nachweislich unabhängig von der Lage der Endhaltestelle getroffen worden (**Anmerkung: was die eigentliche Unverschämtheit darstellt**). Die Standortentscheidung der P&R-Palette basiert vielmehr auf der [Machbarkeitsuntersuchung](#) des Planungsbüros VIA eG, welche sowohl ökonomische und ökologische als auch verkehrstechnische und städtebauliche Beurteilungskriterien gegenüberstellt (**Anmerkung: da bitte nochmals genau nachlesen!**).

Seitens der Planfeststellungsbehörde wird angemerkt, dass die Lage der Endhaltestelle nicht ursächlich für die Entscheidung der Lage der P&R-Palette ist. Die P&R-Anlage ist zudem nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens.

Die Entscheidung für die jetzige Lage der Endhaltestelle Arnoldshöhe schafft keine unabänderbaren Voraussetzungen für die Ausgestaltung einer gegebenenfalls kommenden Weiterführung der Stadtbahn nach Süden. **Wie durch die Vorhabenträgerin mehrfach bestätigt wurde, könnte die Haltestelle im Bedarfsfall zurückgebaut werden.**

**Soweit sich die Einwenderin auf**

- **eine Hochbahnführung (Overfly) der Nord-Süd Stadtbahn über den Verteilerkreis**
- **eine ebenerdige Führung der Bahntrasse über den Verteilerkreis**
- **eine Untertunnelung des Verteilerkreises**

**bezieht, ist dies nicht Gegenstand dieser Planfeststellung für die 3. Baustufe. Dies bleibt einem zukünftigen separaten Verfahren vorbehalten.**

Die Einwenderin führt aus, dass alle denkmalschutzrechtlichen Aspekte so gut wie gar nicht berücksichtigt wurden. Der geplante Standort der Endhaltestelle und die Flächen für die optionale Hochbahnführung seien von mehreren Denkmälern umgeben (Liste der Baudenkmäler im Kölner Stadtteil Raderthal - Nrn.: 18 und 7444, Liste der Baudenkmäler im Kölner Stadtteil Marienburg - Nrn.: 7306, 5767, 5768, 5848, 5769, 5770 und 5774, wobei eine besondere Sichtbeziehung zwischen der Volksparksiedlung und der All Saints Church seitens des Architekten Schwarz beabsichtigt war).

Die Vorhabenträgerin hat bei der Planung der Lage der Endhaltestelle auf die Aspekte des Denkmalschutzes geachtet. Insbesondere die Störung der Sichtachse zwischen der Kirche All Saints und der Volksparksiedlung wurde als Wertungskriterium herangezogen.

Die Planfeststellungsbehörde verweist auf die Ausführungen im Teil B, Ziffer 4.12 dieses Planfeststellungsbeschlusses.

Soweit die Einwenderin das Argument, dass die Sichtachse zwischen der Kirche All Saints und der denkmalgeschützten Volksparksiedlung nicht gestört sei, durch die optionalen Forderung einer Hochbahn ad absurdum geführt sieht, betreffe dies nicht das hiesige sondern ein künftiges Planfeststellungsverfahren.

Die Einwenderin ist der Ansicht, dass ein Busbahnhof mit Wendeschleife im Hauptstaugebiet der Bonner Straße – unmittelbar vor dem Verteilerkreisel und der Hauptausfahrt aus der geplanten Parkpalette – aus verkehrsplanerischer Sicht unsinnig sei.

Die Vorhabenträgerin hat diesen Vorwurf jedoch aus Sicht der Planfeststellungsbehörde überzeugend widerlegt. Bei der Bushaltestelle Arnoldshöhe handelt es sich nicht um einen Busbahnhof, sondern um die Endhaltestelle einer einzelnen Buslinie. Die geplante Lage mittig auf der Bonner Straße hat den großen Vorteil, dass eine direkte Verknüpfung zur Stadtbahnhaltestelle gegeben ist, die das Umsteigen zwischen diesen beiden Verkehrsmitteln sowohl sicher als auch komfortabel gestaltet.

Die Haltestelle liegt neben den durchgehenden Fahrstreifen und behindert so den durchgehenden Verkehr nicht. Die Wendefahrt des Busses wird signaltechnisch so in die bestehende Signalplanstruktur integriert, dass auch in diesem Fall keine negativen verkehrlichen Auswirkungen zu befürchten sind.

Die Einwenderin rügt weiter, dass sich die Entfernung der Endhaltestelle zum Verteilerkreis von ca. 70 m auf ca. 205 m erhöhen würde. Trotz der Verlagerung soll die Entfernung von der P&R-Anlage zur Endhaltestelle, im Vergleich zur Haltestelle im Verteilerkreis, gemäß den Planfeststellungsunterlagen gleich bleiben.

Die Einwenderin dürfte sich dabei auf die Ausführungen im Erläuterungsbericht zu der Variantenprüfung bzgl. der Lage der Endhaltestelle der Stadtbahn beziehen. In der Tat ist der Weg von der P&R-Anlage zu der Variante 1 "Verteilerkreis" kürzer. Für die Entscheidung für die eingereichte Variante 2 "Lindenallee" sprechen aber gute Gründe. Hierzu wird verwiesen auf die Ausführungen im Teil B, Ziffer 4.3 dieses Beschlusses.

Die Einwenderin trägt weiter vor, dass der Fahrweg des Busses aus Rondorf / Meschenich sich bei nördlicher Verschiebung der Endhaltestelle um ca. 220 m verlängern würde und er müsste ein kurzes Stück die Bonner Straße befahren. Zusätzlich müsste er in diesem schon heute feststellbaren Hauptstaubereich auch noch wenden und zum Verteiler zurückfahren.

Im Rahmen der verkehrstechnischen Betrachtung soll ein weitgehend störungsfreier Busbetrieb durch entsprechende signaltechnische Einrichtungen erreicht werden. Dieses Argument wird auch genutzt, um den Verkehr aus der P&R-Anlage über die Buswendeschleife abfließen zu lassen.

Es gelinge jedoch noch nicht einmal heute, die Staus in diesem Bereich der Bonner Straße zu verhindern. Erschwerend komme hinzu, dass die Abbiegespuren vom Gürtel südwärts in die Bonner Straße im Rahmen der 3. Baustufe optimiert werden sollen, weil deutlich mehr Verkehr südwärts in die Bonner Straße fließen wird.

Die Busspur in stadtauswärtiger Richtung bis zum Verteilerkreis soll erhalten bleiben, um einen störungsfreien Busbetrieb zu gewährleisten. Diese Spur muss vom ausfahrenden Verkehr aus der geplanten P&R-Anlage gequert werden. Sie verhindert außerdem eine dringend notwendige freilaufende Abbiegespur westwärts in die Militärringstraße.

Die Vorhabenträgerin hat dazu in ihrer Gegenäußerung ausgeführt, dass die Endhaltestelle des Busses sich unmittelbar in der Verlängerung der Endhaltestelle der Stadtbahn befindet. Für die Umsteigebeziehung zwischen Bus und Stadtbahn und die Anbindung zur P&R-Palette ist diese Lage optimal. Die Buswendeschleife konnte in die Platzfläche im Eingangsbereich der geplanten P&R-Anlage integriert werden.

Bei der geplanten Lage der Bushaltestelle, die im Vergleich zur ursprünglichen Planung in Richtung Norden verschoben wurde, ist die Verlängerung des Fahrweges im Verhältnis zum gesamten Fahrweg des Busses minimal und daher zu vernachlässigen.

**Mit einer deutlichen Zunahme des Verkehrs vom Gürtel in Richtung Süden ist nicht zu rechnen.** Im südlichen Abschnitt der Bonner Straße (zwischen Lindenallee und Verteilerkreis Süd) wird lt. Verkehrsuntersuchung die durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung (DTV) um ca. 2,7 % leicht sinken. Lediglich für die abendliche Spitzenstunde wird eine leichte Zunahme von 100 Kfz prognostiziert, der Wert "100" ist modellbedingt die kleinstmögliche Zunahme, d. h. der tatsächliche Wert kann auch deutlich darunter liegen. Für die stadtauswärts fahrenden Kfz, die in Richtung Osten abbiegen, sind im Bestand keine separaten Linksabbiegespuren vorhanden. Daher blockieren die Linksabbieger, die gegenüber dem Gegenverkehr in Richtung Norden wartepflichtig sind, häufig die linke Geradeausspur. Dieser Sachverhalt stellt heute eine Ursache für Rückstaus dar. Nach Realisierung der Maßnahme werden diese Behinderungen wegfallen, da für den einzigen verbliebenen Linksabbieger im südlichen Abschnitt (in die Marienburger Straße) eine separate Abbiegespur angeboten wird. Der Verkehr in Richtung Süden kann daher

störungsfrei ablaufen (**Anmerkung: falls der Linksabbieger in die Marienburger Straße für den in das Wohnviertel abzudrängenden Verkehr ausreicht**).

In der zusätzlichen Verkehrsuntersuchung zum Verteilerkreis Süd werden insbesondere auch die Buswendeschleife und die Ziel- und Quellverkehre der P&R-Palette berücksichtigt.

Die Querung der Busspur durch die aus der P&R-Palette ausfahrenden Fahrzeuge kann mit Hilfe signaltechnischer Maßnahmen geregelt werden.

Die vorgeschlagene freilaufende Abbiegespur aus der Bonner Straße (stadtauswärts) in Richtung Westen wird nicht als notwendig erachtet, da dieser Verkehrsstrom in den Spitzenstunden im Vergleich zu den anderen Fahrbeziehungen die geringsten Verkehrsbelastungen aufweist (**Anmerkungen: die freilaufenden Abbiegespuren sind optionale Vorschläge, wie auch die Unterführung unter der Bonner Straße und die völlige Beseitigung der Ampeln im Verteiler; durch die Planung eines Gesamtkonzeptes für den Verteilerkreisel sollen bedarfsabhängige spätere Ertüchtigungen von vornherein berücksichtigt werden**). Die Verkehrsuntersuchung zum Verteilerkreis Süd kommt außerdem zum Ergebnis, dass der prognostizierte Verkehr ohne zusätzliche bauliche Eingriffe am Verteilerkreis in zufriedenstellender Qualität abgewickelt werden kann.

Im Ergebnis folgt die Planfeststellungsbehörde den nachvollziehbaren Ausführungen der Vorhabenträgerin zu der Auswahlentscheidung für die Variante 2 der Endhaltestelle der Stadtbahn (siehe Teil B, Ziffer 4.3).

Zu den Ausführungen der Einwenderin in ihrem abschließenden "Ausblick" ist wiederum darauf hinzuweisen, dass dies nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens ist.

Soweit durch die Planänderung die Ausfahrt aus dem Parkhochhaus nur noch über die Bonner Straße erfolgt, ist dies im Sinne der Einwenderin. Ansonsten wiederholt die Einwenderin in ihrer Einwendung gegen die Planänderung häufig bereits vorgebrachte Bedenken gegen die Ursprungsplanung. Darauf wurde bereits eingegangen. Soweit die Einwenderin weitere Fragen oder Bedenken und Vorschläge zur ursprünglichen Planung – sei es eine Umgestaltung des Verteilerkreises, ein möglicher Weiterbau der Nord-Süd Stadtbahn nach Süden oder die Forderung nach einer P&R-Anlage in Godorf – aufwirft oder vorbringt, wären diese in der Einwendung zur Ursprungsplanung vorzutragen gewesen.

Auch die Frage nach einem Umleitungskonzept während der Bauphase und der Verlauf der Linie 132 während des Ausbaus beziehen sich nicht auf die Planänderung. Die Planfeststellungsbehörde weist jedoch darauf hin, dass die Vorhabenträgerin für die Bauphase ein Umleitungskonzept erarbeiten und den Bürgern vorstellen wird.