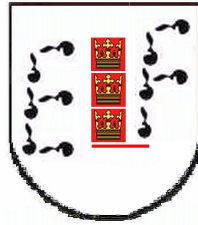




Colonia



50968 Köln, 17.01.2015

Nord-Süd-Stadtbahn – 3. Baustufe

Forderungen der Anwohner-Initiative Colonia ELF

Erörterungstermin der Bezirksregierung Köln am 19.01.2015



Raderthal. [187 Bewohner](#) der Volksparksiedlung haben als Anwohner-Initiative "[Colonia ELF](#)" [Einwendungen](#) gegen das [Planfeststellungsverfahren](#) für den Bau der Nord-Süd-Stadtbahn – 3. Baustufe – erhoben. Die Einwendungen beziehen sich ausschließlich auf die Lage der Endhaltestelle "Arnoldshöhe", den Zubringerverkehr (per Bus und über die P+R-Anlage) sowie die zusätzliche Verkehrsbelastung des Verteilerkreises.

Die Forderungen im einzelnen (die Klammerzusätze beziehen sich auf die [Stellungnahme](#) der Stadt Köln zu den Einwendungen der Anwohner-Initiative Colonia ELF):

1. **Overfly** (zu lfd.-Nrn. 4, 6, 9, 10 und 11). Colonia ELF fordert, dass ein Overfly der Nord-Süd-Stadtbahn über den Verteilerkreisel verbindlich ausgeschlossen wird. Die sehr hohen Kosten würden eine frühzeitige Fortführung der Nord-Süd-Stadtbahn bis nach Meschenich ([4. Baustufe](#)) wahrscheinlich für Jahrzehnte verhindern. Der Overfly und die erforderliche Trasse auf der Bonner Straße würden sowohl dem [Denkmal-/Umgebungsschutz](#) als auch der fußläufigen Anbindung der [Allerheiligenkirche](#) an die Volksparksiedlung entgegenstehen.
2. **Lichtsignalsteuerung** (zu lfd.-Nr. 16 und 17). Colonia ELF fordert eine Erklärung der Stadt Köln, weshalb eine Lichtsignalsteuerung, mit der die tagtäglichen Stausituationen auf der Bonner Straße seit Jahrzehnten vermeidbar gewesen wären, bisher verhindert wurde.
3. **Verkehrsentwicklung** (zu lfd.-Nr. 7). Colonia ELF fordert, den Widerspruch aufzulösen, es käme trotz umfangreicher Neubaugebiete im Anlieger- und Zubringerbereich zu keiner Verkehrszunahme auf der Bonner Straße.
4. **Gesamtkonzept** (zu lfd.-Nrn. 1, 2, 8 und 14). Die [Parkpaletten-Standorte](#) A, B, C und E wurden im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens, insbesondere aufgrund der zu langen Zuwegung zur Endhaltestelle der U-Bahn, abgelehnt. Es wurde Standort D beschlossen, weil dieser direkt an der Endhaltestelle lag. Danach wurde die Parkpalette aus der Planfeststellung herausgenommen und für das Grundstück wird derzeit ein Bebauungsplan erstellt. Die Entscheidungsgrundlage für die Parkpalette wurde anschließend geändert und die Endhaltestelle nordwärts verschoben (Variante 1b)! Die Stadt Köln erklärt, dass die Endhaltestelle in der Variante 1b kostengünstig zurückgebaut werden und sogar **noch** weiter nach Norden verschoben werden könnte, um einen U-Bahn-Tunnel unter dem Verteilerkreisel (4. Baustufe) zu ermöglichen.

Für die Anwohner-Initiative Colonia ELF:

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

...

Der Hinweis der Stadt Köln, dass die Entscheidung über die P+R-Anlage zeitlich vor der Entscheidung über die Lage der Endhaltestelle lag, vermag nicht zu überzeugen. Stattdessen sieht sich die Anwohner-Initiative bestätigt, vor Baubeginn ein robustes Gesamtkonzept für den Verteiler zu entwickeln.

Colonia ELF fordert daher von der Stadt Köln eine mit dem Land NRW und dem Bund (Dienstleister Straßen.NRW) vereinbarte langfristige und aufeinander abgestimmte "Planung" für den Verteilerkreisel Köln-Süd. Die Kernfragen sind:

- Wo verläuft eine künftige Bahntrasse (Ein- und Ausfahrt am Verteilerkreisel)?
- Sind die Varianten ebenerdige Querung, Untertunnelung oder Hochbahn realisierbar (Denkmal-, Umwelt- und Wasserschutz) und wie hoch sind die zu erwartenden Kosten?
- Welche Auswirkungen ergeben sich für den Straßenverkehr?
- Wo soll die Bahn die A4 queren?
- Werden die Grundstücke für die Trassenführung frei gehalten?
- Wurde die geplante Trassenführung bei der geplanten Optimierung des Autobahnkreuzes Köln-Süd berücksichtigt?

Das geforderte Gesamtkonzept für den Verteilerkreisel wird bislang mit dem Hinweis abgelehnt, der Verteilerkreisel läge nicht in der Baulast der Stadt Köln. Stattdessen wird behauptet, mindestens drei Handlungsoptionen offen zu halten, die allerdings weder abgestimmt noch mit zu erwartenden Kosten belegt wurden.

5. **Anbindung der südlichen Stadtteile** (zu Ifd.-Nr. 19). Die 4. Baustufe der Nord-Süd-Stadtbahn bis Meschenich muss, wie politisch immer wieder versprochen, dringend realisiert werden, damit die Stadtteile Hochkirchen, Rondorf, Meschenich und Immendorf nicht vollends von der Entwicklung in Köln abgeschnitten werden.
6. **P+R vor der Stadt** (zu Ifd.-Nr. 20). Colonia ELF begrüßt, dass die Stadt Köln die Forderung "P+R vor der Stadt" in die Planfeststellung zur 3. Baustufe einbezieht. Die Argumente gegen einen größeren P+R-Parkplatz in Godorf scheinen allerdings fadenscheinig. Die Linie 16 könnte im 10-Minuten-Takt bis Godorf fahren, indem jede zweite Bahn nicht in Sürth, sondern erst – eine Station weiter – in Godorf wendet. Die zusätzlichen 9 Minuten mit ÖPNV ab Godorf bedeuten eine 6,5 km kurze Fahrt mit dem Pkw über die A555, das Autobahnkreuz Köln-Süd und den Verteilerkreisel (was insbesondere zur Hauptverkehrszeit deutlich länger als 9 Minuten dauert). Darüber hinaus fährt die Linie 16 schon heute bis zum Hauptbahnhof, was z.B. ab 2015/2016 eine Parkpalette in Godorf interessanter macht als am Verteilerkreisel, von wo die Fahrt zum Hauptbahnhof voraussichtlich erst 2022/2023 möglich sein wird (Untersuchung und Rekonstruktion des Tunnels am Waidmarkt).

Die vorstehenden Forderungen decken sich mit den Forderungen der Interessengemeinschaft Kölner Süden.

Zur Verhinderung eines Overfly über den Verteilerkreisel sind mehrere Lösungen denkbar! Die Anwohner-Initiative hat hierzu bereits frühzeitig Forderungen für den Verteilerkreisel aufgestellt und kommuniziert. In den Jahren 2010/2011 wurde ein Lösungsvorschlag (3-Phasen-Modell) entworfen, der bis 2012, im Dialog mit der Stadt Köln, weiterentwickelt worden ist:

Bushaltestelle (zu Ifd.-Nrn. 3, 5, 12, 13 und 15). Colonia Elf sieht bei Einrichtung einer Bushaltestelle im Verteilerkreisel die geringste Beeinträchtigung für den Straßenverkehr auf der Bonner Straße, da diese nicht mehr durch die Busse belastet wird. Eine Bus-Wendeschleife in der Bonner Straße könnte entfallen. Es wären weitere Buslinien an die Endhaltestelle anschließbar, um

den Verkehr auf der Bonner Straße und der Rheinuferstraße weiter zu entlasten. Die Stadt Köln schließt dagegen eine Anbindung zusätzlicher Busse bzw. Buslinien aufgrund der Verkehrsbelastung des geplanten Busbahnsteigs in der Bonner Straße aus, so dass eine Erhöhung der Fahrgastzahl durch den ÖPNV bis zur Endhaltestelle verhindert wird. Die geforderte Lage für eine Bushaltestelle innerhalb des Verteilers wurde noch nicht untersucht – sie hätte Vorteile gegenüber allen anderen Varianten.

Endhaltestelle der Nord-Süd-Stadtbahn (zu lfd.-Nr. 3). Die Endhaltestelle in der 3. Baustufe sollte direkt am Verteilerkreisel liegen. Im Vergleich zur Variante 1b wäre dadurch keine längere fußläufige Entfernung zwischen der Endhaltestelle und der Bushaltestelle gegeben. Die Lage entspräche weitgehend der Variante 3 (Ursprungsplanung).

In der Aktualisierung 2012/2013 vom 02.10.2013 der Verkehrsuntersuchung der Nord-Süd-Stadtbahn – 3. Baustufe – Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft mbH Köln heißt es hierzu im Fazit:

Die Varianten 2 und 3 der Gestaltung der Endhaltestelle Arnoldshöhe sind der Variante 1a und 1b vorzuziehen, da die Ausfahrt aus der P+R-Anlage nördlicher und somit nicht unmittelbar am Verteilerkreis Süd angeordnet werden kann.

Zusätzlich könnte die Endhaltestelle südwärts verschoben werden, weil die Bushaltestelle im Mündungsbereich der Bonner Straße entfiel. Dadurch wäre auch in dieser Variante ein Linksabbiegen aus der Heidekaul in die Bonner Straße möglich (Entlastung des Kreisels).

Ebenerdige Kreiselquerung der Nord-Süd-Stadtbahn (zu lfd.-Nrn. 4 und 18). Der Lösungsvorschlag (3-Phasen-Modell) der Anwohner-Initiative zielt darauf ab, hohe Folgekosten aufgrund einer unzureichenden Gesamtplanung zu vermeiden. Für die 4. Baustufe der Nord-Süd-Stadtbahn wird eine kostengünstige ebenerdige Kreiselquerung vorgeschlagen. Die verkehrliche Ertüchtigung des Verteilerkreisels soll fester Bestandteil einer konkreten "Gesamtplanung" sein. Es wird befürchtet, dass sonst hohe Folgekosten für die 4. Baustufe entstehen könnten, die eine möglichst frühzeitige Realisierung verhindern oder zur Aufgabe der Planung führen.

Im vorgeschlagenen 3-Phasen-Modell wurden alle wesentlichen Bedenken der Stadt Köln (Tunnellösung für Militärringstraße in der Wasserschutzzone II, Erhalt des Verteilerkreisels als Denkmal) beseitigt. In der Abschlussbesprechung am 02.12.2013 (Niederschrift der Stadt Köln vom 10.12.2013), wurde eine detaillierte Prüfung des 3-Phasen-Modells in Aussicht gestellt.

Anmerkung zur Bürgerbeteiligung in Köln (oder wie Mieter zu Bürgern 2.Klasse werden):

Mit 187 Unterschriften forderten die Bewohner der Häuser Heidekaul 1 bis 33 (allesamt Mieter) im Sommer 2010, als Anwohner-Initiative Colonia ELF, die Parkpalette auf dem Tennisplatz Arnoldshöhe zu verhindern und ein Gesamtkonzept für den Verteilerkreis durchzusetzen, falls erforderlich eine Bürgerinitiative zu gründen und ein Bürgerbegehren zu initiieren. Es wurden Forderungen formuliert und eine mögliche Lösung (3-Phasen-Modell) entwickelt. Beides wurde mehrfach der Stadt Köln und den verantwortlichen Politikern vorgelegt. Mit weiteren 14 Bürgervereinen im Kölner Süden wurde die Interessengemeinschaft Kölner Süden (IGKS) reaktiviert.

Die Bürgerbeteiligung der Stadt Köln führte dann zu folgendem Ergebnis:

Die Parkpalette auf dem Tennisplatz wurde aus dem Planfeststellungsverfahren für die 3. Baustufe der Nord-Süd-Stadtbahn herausgenommen und wird jetzt über einen Bebauungsplan realisiert. Dagegen sind ein Bürgerbegehren oder eine Klage durch betroffene Mieter ausgeschlossen (Klage erheben können in diesem Fall nur Eigentümer).