

„Eine Anlage wie am Stadion“

Im Theatersaal der Europaschule in Raderthal wurde ein „bekanntes“ Stück gegeben: Verwaltungsmitarbeitende informieren, Bürger zeigen sich kritisch. Den zentralen Gegenstand des vom gerade gewählten Bezirksbürgermeister Mike Homann moderierten Abends bildete die Parkpalette im Rahmen der geplanten 3. Baustufe der Nord-Süd-Bahn. Dieser dritte Abschnitt verlängert die Stadtbahn-Linie von der Haltestelle Marktstraße oberirdisch und mittig der Bonner Straße bis zum Verteilerkreis Köln-Süd.

Laut Gerd Neweling, Leiter des Amtes für Brücken und Stadtbahnbau, wird die 2,1 Kilometer lange Strecke vier Haltestellen aufweisen: Cäsarstraße, Bonner Straße/Gürtel, Ahrweiler Straße und Arnoldshöhe. Die Bonner Straße soll als Allee von der Schönhauser Straße bis zum Bayenthalgürtel zweispurig, anschließend vierspurig gestaltet werden. Die Endhaltestelle Arnoldshöhe

soll entgegen früheren Planungen vom Verteilerkreis etwas nach Norden verschoben werden. In deren Nachbarschaft ist eine Park-and-Ride-Anlage (P+R) vorgesehen. Aber wo und wie soll diese realisiert werden?

Auf Grundlage einer Machbarkeitsstudie fasste der Verkehrsausschuss einen Standort westlich der Bonner Straße zwischen Heidekaul und Militärringstraße ins Auge. Für diese „Adresse“ konzipierte die Verwaltung eine P+R-Anlage in Gestalt einer 7,50 Meter hohen Parkpalette mit insgesamt 600 Stellplätzen. Zunächst sollte das Projekt in Höhe der vom TC Arnoldhöhe gepachteten Tennisplätze ausgeführt werden. Eine nach Bürgerprotesten erfolgte neue Konzeption sieht die Parkpalette direkt an der Bonner Straße. „Damit rückt der Verkehr von der Bebauung Heidekaul ab“, begründete Klaus Harzendorf, Leiter des Amtes für Straßen und Verkehrstechnik. Von der Bonner Straße reiche die

P+R-Anlage nun fünfzig Meter in das (derzeitige) Grün hinein, habe damit neunzig Meter Abstand zum nächstgelegenen Mehrfamilienhaus. „Wir stellen uns eine Anlage vor wie an der Aachener Straße, Höhe Stadion.“ Die rückseitige Schließung der Palette und Begrünung des Umfeldes optimiere den Lärmschutz, so Harzendorf. Die Entscheidung für eine Parkpalette an dieser Stelle ergebe sich aus der Situation, „dass hier eine Autobahn endet und eine Stadtstraße beginnt“.

Zuvor hatte einer der Bearbeiter der Machbarkeitsstudie, Peter Gwiasda vom Planungsbüro VIA, weitere Vorzüge im Vergleich mit anderen Varianten genannt. So weise diese „Adresse“ neben der guten Erreichbarkeit die gewünschte Nähe zur geplanten Endhaltestelle auf. Sie könne leicht mit getrennten Zufahrten versehen werden. Eine gravierende Mehrbelastung des Umfeldes entstehe dadurch

nicht, meinte Gwiasda. „Es sind nicht alles zusätzliche Fahrten.“ Vielmehr würden viele Fahrten, die zuvor über den Verteiler in die Stadt hinein gegangen seien, auf die P+R-Anlage umgeleitet. Andere untersuchte Standorte am Verteilerkreis, darunter die Flächen an den beiden Tankstellen und die Mitte des Kreisels, seien aufgrund hoher zusätzlicher Kosten, geringerer Kapazitäten und/oder schlechterer Anbindung verworfen worden. Zudem sorgten dort die Bestimmungen der Wasserschutzzone II und des Landschaftsschutzes für eine Baubeschränkung.

Schon früh hatte sich an den städtischen Plänen heftige Kritik entzündet. Insbesondere Bewohner der Siedlung Heidekaul fühlen sich übergangen und ausgeschlossen. In Stellungnahmen an Stadt und Oberbürgermeister machten sie aber nicht nur ihrem Ärger Luft. Zudem unterbreiteten sie detaillierte Lösungsvorschläge. Nicht unerwartet brach sich

auch im Verlauf des knapp dreistündigen, partiell von mangelhafter Akustik wie Sicht geprägten Infoabends angestauter und akut genährter Frust lautstark Bahn. Wurden erneut Kritik, Ängste und Alternativen vorgebracht. Stellvertretend warf man Podiumsmitgliedern vor, „menschlichenverachtend“ zu handeln, mit „drei Zungen“ zu sprechen, „Argumente zu beugen um Vorstellungen durchzusetzen“, sich nicht um die Gesundheit und Lebensqualität der Menschen in der Siedlung Heidekaul zu kümmern. Unterstellt wurde, die Entscheidung sei längst gefallen und werde nun „knallhart“ durchgesetzt.

Nach Realisierung der Parkpalette an der Bonner Straße befürchten die Anwohner ein noch größeres Verkehrschaos in ihrem direkten Umfeld. Vollkommen unverständlich sei die Idee, ausfahrende Pkw nicht nur auf den Militärring, sondern auch über die Heidekaul auf die Bonner Straße zu leiten. Bereits jetzt gebe es dort in Spitzenzeiten regelmäßig Rückstaus. Im Autohof an der westlichen Tankstelle oder in der Kreiselmittle sehen Kritiker besser geeignete Standorte für eine P+R-Anlage.

Große Sorgen äußerten Besuchende auch hinsichtlich der Gestaltung der Haltestelle Arnoldshöhe beziehungsweise einer möglichen Rampe zwecks

über- oder unterirdischer Querung des Verteilerkreises durch die Stadtbahn. Unbedingt verhindern wolle man die Zerstörung der denkmalgeschützten Einheit Heidekaul-Siedlung/Anglikanische Kirche. Beispielsweise wolle man auf der Bonner Straße keine sichthemmende Betonwand. Harzendorf betonte, dass die zweite Ausfahrt nicht zwangsläufig über die Heidekaul führen müsse, sondern auch direkt an die Bonner Straße angebunden werden könne. „Wir befinden uns in der Detailplanung“, erläuterte Harzendorf. Nach seiner Einschätzung deckten die vorgesehenen 600 Plätze der Parkpalette „mit Sicherheit“ den Bedarf in den nächsten Jahren. Würde dieser ansteigen, wäre die Anlage aufstockbar.

„Der Standort bleibt daher auch in einigen Jahrzehnten geeignet.“ Harzendorf äußerte Zuversicht, dass der Verteiler langfristig in der Lage sei, die Verkehrsmenge aufzunehmen. Denn schon heute verzeichne man dort achtzig Prozent des erwarteten Aufkommens. Die Steigerung durch das zusätzliche Parkhaus sei nicht nennenswert. Dagegen nennenswert sei es, was an Pkw-Fahrten in die Stadt ausbleibe. „Die Welt vor ihrer Haustür wird sich massiv verändern. Das ist so“, stellte Baudezernent Bernd Streitberger nüchtern fest. Die Parkpalette sei ein sperriges, schwieriges Element, aber in Abwägung der Vor- und Nachteile zumutbar und vertretbar. Richtig sei, dass es eine Vorentscheidung zugunsten des beschriebenen Standortes gegeben habe.

Aber es sei noch kein Verfahren angelaufen. Im Kern gehe es darum, „die Autofahrer zu ermuntern, auf die Stadtbahn zu wechseln. Das ist der richtige Ort, um sie abzuholen.“

Im Rahmen der 3. Baustufe wolle man die Stadtbahn in die Bonner Straße integrieren. Mit dem Standort und der Gestaltung der Endhaltestelle lasse man sich zugleich die Möglichkeit offen, zwecks Fortsetzung der Linie im Rahmen der 4. Baustufe den Verteilerkreis unter- oder oberirdisch zu queren. Gleichwohl vermisse Kritiker ein Gesamtkonzept, dass auch diese 4. Baustufe einbezieht. Damit ist eine vor langer Zeit angedachte Trasse gemeint, die die Stadtbahn weiter nach Hochkirchen, Rondorf, Meschenich und darüber hinaus führen könnte.



Josef Peter Nägel, Vorsitzender der Dorfgemeinschaft Rondorf - Hochkirchen - Höningen, äußerte gegenüber den städtischen Vertretern den Verdacht, dass „hier aber niemand weiß, wo man wirklich hin will. Es gibt keine genauen Pläne.“ Dabei, so vermutete er, täten die Verantwortlichen sich vielleicht etwas leichter mit der Entscheidung über die Platzierung der Endhaltestelle und den Standort der P+R-Anlage am Verteilerkreis, wenn man bereits konkrete Vorstellungen

von der entsprechenden Verlängerung der Linie besäße. Zumindest habe die Stadt diesbezüglich in Frage kommende Bereiche „reserviert“, konnte Nägel recherchieren. Merkwürdig finde er aber Überschneidungen. So sei auf einer dieser offen gehaltenen Flächen –westlich des Weißdornweges in Hochkirchen –gleichzeitig ein Kinderspielplatz vorgesehen. „Es werden Flächen freigehalten“, stimmte Streitberger

zu. Das heiße aber nicht, dass dort in zehn Jahren eine Bahn fahre. Die 4. Baustufe sei politisch zwar gewollt und die aktuelle Lösung halte diese offen und die Trasse frei. „Aber die 4. Baustufe sehe ich in absehbarer Zeit nicht“, so Streitberger, „momentan ist sie kompletter Unsinn.“

Ende des Jahres werde eine weitere Bürgerinformation zur 3. Baustufe/Parkpalette stattfinden,

skizzierte Neweling den Zeitplan. Danach will man Mitte 2013 das Planfeststellungsverfahren einleiten. In dessen Verlauf haben Anwohner und Betroffene die Möglichkeit für Einwendungen. „Sie können sich wehren“, sagte Streitberger. „Gehen sie mal davon aus, dass wir davon ausgehen, dass sie das machen.“ Für Anfang 2016 ist der Ausbau der 3. Stufe vorgesehen, Mitte 2018 sollen Linie und Parkpalette ihren Betrieb aufnehmen. *E. Broich*