

## Werkstattgespräch mit sachkundigen Bürgerinnen und Bürgern

Das Werkstattgespräch zur 3. Baustufe der Nord-Süd-Stadtbahn am 16.03.2013 im Bezirksrathaus Rodenkirchen war vor allem sachlich und konstruktiv. Die Vertreter der Stadt Köln waren überrascht vom Engagement und der fundierten Vorbereitung der Teilnehmer. Von Andreas Wulf.



Eine der vier Ergebnistafeln. Foto: K. Thomas

**Kölner Süden.** Eine Park and Ride-Anlage im Süden von Köln, zur Entlastung des privaten Straßenverkehrs in das Stadtzentrum, ist eine gute Idee. Die längst überfällige Verbesserung des öffentlichen Verkehrs aus den südlichen Stadtteilen Rondorf und Meschenich sowie eine Umsteigemöglichkeit für Pkw-Nutzer, die, von der A 555 und A 553 kommend, in die Stadt wollen, wird daher sicherlich eine große Zustimmung finden.

Allerdings scheint es nicht sehr sinnvoll zu sein, die Park and Ride-Anlage erst hinter dem Verteilerkreis Köln-Süd zu errichten. Die bereits bestehende Stau-

Problematik im Bereich Verteilerkreis, Bonner Straße und Militärringstraße würde dadurch zusätzlich verschärft.

Statt einer Anbindung der südlichen Stadtteile würde diese nach den derzeitigen Plänen wahrscheinlich auf 40 Jahre und mehr verschoben. Die Nord-Süd-Stadtbahn soll nämlich am Verteilerkreis enden und jegliche Planung darüber hinaus wird abgelehnt. Immense Kosten wären erforderlich, weil entweder ein aus wasserschutzrechtlichen Gründen bedenklicher Tunnel oder eine auf der Bonner Straße beginnende Hochbahn in 6m Höhe über den Verteilerkreis gebaut werden müsste.

Die Berufs- und Schulpendinger sind nach den derzeitigen Plänen gezwungen, inmitten der verkehrsreichsten Straßen im Kölner Süden von der Linie 132 in die Bahn zu wechseln. Für die meisten Schülerinnen und Schüler nur für zwei Stationen, dann müssen sie am Gürtel sowohl die zweispurige Bonner Straße als auch den vierspurigen Gürtel überqueren, um zu einer Bushaltestelle oder zu Fuß zur Schule zu gelangen. Sollte dort ein verkehrstechnisch unverzichtbarer Rechtsabbieger von der Bonner Straße auf den Gürtel Richtung Rheinufer geschaffen werden, würden sich die Bahnnutzer nach dem Überqueren der Bonner Straße zudem auf einer kleinen Verkehrsinsel wiederfinden.

Die als Park and Ride-Anlage geplante Parkpalette auf der heutigen Tennisanlage Arnoldshöhe stößt bereits auf erheblichen Protest. Neben den nicht zu unterschätzenden verkehrlichen Problemen wurde auch in einem von der Stadt in Auftrag gegebenen Gutachten auf die Lärmbelastung für die nahe Volksparksiedlung hingewiesen. Vor den 73 Schlafzimmerfenstern des Hochhauses Heidekaul 1 bis 9 soll die Zu- und Ausfahrt zur Militärringstraße entstehen. Von dort geht heute schon eine Lärmbelastung von 75 dB(A) aus.

Sollte die Park and Ride-Anlage vom Individualverkehr angenommen werden, und nur dann wäre der kostspielige Bau einer zweispurigen U-Bahn mit einem eigenen Bahnkörper bis zum Verteilerkreis gerechtfertigt, dann würden die geplanten 600 Einstellplätze niemals ausreichen. Der bevorstehende vierstreifige Ausbau der L 150 zwischen der A 555/Wesseling und der A 553/Brühl wird den Verkehrsstrom zusätzlich von der A 553 zum Verteilerkreis Köln-Süd und somit zur Bonner Straße sowie zur Rheinuferstraße lenken. Geht das Konzept der Park and Ride-Anlage auf, dann wären 1.200 oder gar 2.000 Einstellplätze vorstellbar, wobei ein Zuparken der Straßenränder in den umliegenden Wohnvierteln, ohne entsprechende Gegenmaßnahmen (z.B.

Parkausweise), wahrscheinlich kaum vermeidbar wäre. 2.000 Einstellplätze bedeuten aber eine deutliche Vergrößerung der heute geplanten Parkpalette. Vertreter der Stadt Köln hatten diese Option bereits mehrfach genannt.

Der Grüngürtel, der Mündungsbereich der Bonner Straße – mit der All Saints Church sowie den Wohnhäusern Ecke Lindenallee – und die Volkspark siedlung stehen unter Denkmalschutz. Dort mitten hinein soll die Parkpalette gebaut werden. Der Zorn der Bürger ist verständlich: wegen des Denkmalschutzes musste sogar ein Holzhäuschen für spielende Kinder auf einer Terrasse der Volkspark siedlung wieder entfernt werden. Der Bau eines Geräteschuppens oder gar einer Einzelgarage sind völlig ausgeschlossen. Denkmalschutz wird zunehmend als "gegen die Bürger gerichtet" wahrgenommen – denn für die Stadt ist er offensichtlich kein Hindernis!

### **Werkstattgespräch nur zur 3. Baustufe**

Im Werkstattgespräch, das vom Amt für Brücken und Stadtbahnbau sowie vom Amt für Straßen und Verkehrstechnik der Stadt Köln durchgeführt wurde, sollten die Bürgerinnen und Bürger ausschließlich Vorschläge zur 3. Baustufe der Nord-Süd-Stadtbahn einbringen. Ein längst überfälliges Gesamtkonzept für den Verteilerkreis Köln-Süd mit Option der 4. Baustufe bis nach Meschenich würde in der Politik derzeit nicht durchsetzbar sein. Damit erhielt auch die Anwohnerinitiative Colonia ELF eine deutliche Absage. Diese hatte bereits 2011 einen finanzierbaren Vorschlag erarbeitet, der eine Ertüchtigung des Kreisverkehrs sowie die Option einer ebenerdigen Querung des Verteilerkreises Köln-Süd durch die Nord-Süd-Stadtbahn vorsieht.

Im Werkstattgespräch wurden viele wichtige Aspekte beleuchtet und Änderungsvorschläge erarbeitet: z.B. die Anlage sicherer Radwege, die Kompensation der im Rahmen des Ausbaus wegfallenden knapp 200 Parkplätze entlang der Bonner Straße, platzsparende Mittelbahnsteige statt ausladender Seitenbahnsteige (wie an der Marktstraße), die weitere Reduzierung geplanter Hausabrisse und eine Verkehrsführung zur Verhinderung des Durchgangsverkehr in die Wohnviertel.

Wie nicht anders zu erwarten war, wurde eine Parkpalette auf dem Tennisplatz Arnoldshöhe kategorisch abgelehnt. Stattdessen wurde vorgeschlagen, die Parkpalette südlich der All Saints Church (bisher nicht betrachteter Standort E) zu errichten, mit Ein-/Ausfahrt an der Bonner Straße stadteinwärts sowie Ausfahrt auf die Militärringstraße - nahe der Feuerwache - Richtung Kreis. Eine zusätzliche Verkehrsbelastung am Verteilerkreis Köln-Süd könne damit noch am ehesten verhindert werden. Seitens der Stadt wurde eine Prüfung dieses Standorts zugesichert.

Vorgeschlagen wurde, die Haltestelle Arnoldshöhe bis nördlich hinter die Straße Heidekaul zu verschieben, die als einzige ostseitige Anbindung eine Erschließungsfunktion für das gesamte Viertel hat. Der gesamte aus dieser Straße kommende stadteinwärts gerichtete Verkehr müsste sonst den Verteilerkreis für einen U-Turn nutzen; dass die vom Verteilerkreis kommenden Fahrzeuge für die Einfahrt in den Heidekaul nördlich der Haltestelle Arnoldshöhe einen U-Turn fahren müssen, hielten dagegen viele für einen Schutz vor ungewolltem Durchgangsverkehr. Alle Vorschläge für eine Endhaltestelle beinhalten ein Busterminal, das erheblichen Platzbedarf erfordert. Die nördlichere Haltestelle ermöglicht die Nutzung eines vorhandenen Wendebereichs.

Das Verschieben der Haltestelle hält darüber hinaus alle Optionen für die 4. Baustufe der Nord-Süd-Stadtbahn offen. Das ist natürlich nur ein geringer Trost für die Anwohnerinitiative Colonia ELF, insbesondere aber für die Rondorfer und Meschenicher. Der öffentliche Nahverkehr für die Schul- und Berufspendler aus diesen Gebieten, derzeit die Hauptnutzer der Linie 132, wird definitiv nicht verbessert. Ob der Anreiz für ein Umsteigen vom Individualverkehr in die Bahn ausreicht, muss sich noch zeigen. Eine Park and Ride-Großanlage, wie sie in der 4. Baustufe der Nord-Süd-Stadtbahn vorgesehen ist, der Ausbau der Straße L 150 zwischen A 555/Wesseling und A 553/Brühl, die Verkehrsprobleme am Verteilerkreis Köln-Süd und die drängende und immer wieder versprochene Anbindung der südlichen Stadtteile sollten für die Politik Gründe genug sein, unverzüglich doch noch ein tragfähiges Gesamtkonzept zu beschließen.