



Colonia



Colonia ELF · Andreas Wulf · Heidekaul 11 · 50968 Köln

50968 Köln, 27.06.2014

Bezirksregierung Köln
Zeughausstraße 2-10

50667 Köln

poststelle@bezreg-koeln.nrw.de

Amt für Brücken und Stadtbahnbau
Willy-Brandt-Platz 2

50679 Köln – Deutz

bruecken-stadtbahnbau@stadt-koeln.de

Stellungnahme der Anwohner-Initiative Colonia ELF (Heidekaul) zu den Planfeststellungsunterlagen zur 3. Baustufe der Nord-Süd-Stadtbahn

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Anwohner-Initiative Colonia ELF (Volksparksiedlung Heidekaul in Köln-Raderthal) fordert ein langfristiges Konzept für den Verteilerkreis Köln-Süd vor der Planfeststellung der 3. Baustufe der Nord-Süd-Stadtbahn!

Eine Einbeziehung in die Planung zur Optimierung des Autobahnkreuzes Köln-Süd und des Verteilerkreises des Dienstleisters Straßen.NRW ist vor der Planfeststellung erforderlich. Es ist der Widerspruch aufzulösen, einerseits diese Verkehrsknoten entlasten zu wollen und andererseits eine vermeidbare Belastung für das Erreichen der Endhaltestelle und ggf. einer P+R-Anlage hinzunehmen.

Die Anwohner-Initiative Colonia ELF schlägt vor, dass die Endhaltestelle der Bahn direkt am Nordrand des Verteilers realisiert wird. 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 ausreicht. Alle heutigen Fahrbeziehungen aus der Straße Heidekaul könnten bestehen bleiben.

Der Vorschlag der AG Heidekaul (Drei-Phasen-Modell) basiert auf der Forderung nach einem langfristigen Konzept für den Verteilerkreis, wonach eine ebenerdige und damit finanzierbare Querung des Kreisels möglich wäre (wurde der Stadt und dem Bezirk bereits mehrfach vorgelegt): http://www.koeln4.de/s/p_v/p/verteilerkreis.php?QUELLE=Verteilerkreis

Für die Anwohner-Initiative Colonia ELF:

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

...

Die Bahn würde, bei Realisierung der 4. Baustufe oder einer 3. Baustufe bis Rondorf-Hochkirchen (siehe unten), zusammen mit dem Straßenverkehr aus der Bonner Straße, während der schon erwähnten GRÜN-Phase und damit ohne weitere Beeinträchtigung, die nördlichen Verteilerspuren queren. Die beiden Fahrspuren im Süden des Verteilers könnten in die bereits vorhandene südliche Unterführung verlegt werden. Der Vorschlag stellt eine kostengünstige, umweltfreundliche, verkehrsertüchtigende und denkmalschutzgerechte Lösung dar.

Es wären weder eine Hochbahn noch eine Untertunnelung für die 4. Baustufe oder die 3. Baustufe bis Rondorf-Hochkirchen erforderlich!

Die Planung der Endhaltestelle nördlich der Lindenallee stellt insofern ein Problem dar:

Der Verkehr des Verteilerkreises wurde nicht in die Planung einbezogen – weder die Auswirkungen durch die 3. Baustufe (insbesondere auch durch den Buswendeverkehr) noch eine dringend erforderliche Ertüchtigung des Kreises.

Die Lage gemäß den Planfeststellungsunterlagen verhindert jegliche Alternativlösung einer Parkfläche oder -palette im bzw. südlich des Verteilerkreises.

Die derzeitige Planung einer Hochbahnführung der Nord-Süd-Stadtbahn über den Verteilerkreis bleibt bestehen und wird ausdrücklich als Option bestätigt – bedingt auch eine Untertunnelung (beides würde eine 4. Baustufe aus Kostengründen verhindern und ist schon von daher abzulehnen).

Die nördliche Verschiebung würde, laut der Planung, eine ausreichende Entwicklungslänge für eine etwaige Weiterführung der Stadtbahn nach Meschenich als „Overfly“ bieten. Eine Weiterführung via Tunnellösung sei dagegen nur durch den Rückbau der Haltestelle möglich. Was hier als "Overfly" verniedlicht wird, ist eine Hochbahntrasse auf der Bonner Straße und eine Verteilerkreisquerung in 6 m Überführungshöhe, wodurch die Oberleitungen etwa in 10 m Höhe liegen dürften (Baumwipfelhöhe).

Alle denkmalschutzrechtlichen Aspekte wurden so gut wie gar nicht berücksichtigt. Der geplante Standort der Endhaltestelle und die Flächen für die optionale Hochbahnführung sind von mehreren Denkmälern umgeben (Liste der Baudenkmäler im Kölner Stadtteil Raderthal Nrn.: 184 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). Das Argument, die Sichtachse zwischen der Kirche All Saints und der denkmalgeschützten Volksparksiedlung sei nicht gestört, wird insbesondere aufgrund der optionalen Forderung einer Hochbahn ad absurdum geführt.

Ein Busbahnhof mit Wendeschleife im Hauptstaugebiet der Bonner Straße – unmittelbar vor dem Verteilerkreis und der Hauptausfahrt aus der geplanten Parkpalette – ist aus verkehrsplanerischer Sicht unsinnig.

Die nördliche Verlagerung der Haltestelle bedeutet eine Verlängerung der fußläufigen Anbindung an die P+R-Parkpalette, was bei den P+R-Varianten A bis C und E maßgeblich zur Ablehnung geführt hat.

Die Entfernung der Endhaltestelle zum Verteilerkreis würde sich von ca. 70 m auf ca. 205 m erhöhen. Trotz der Verlagerung soll die Entfernung von der P+R-Anlage zur Endhaltestelle, im Vergleich zur Haltestelle am Verteilerkreis, gemäß den Planfeststellungsunterlagen allerdings gleich bleiben, was nur durch (bitte zu unterlassende) "Planspielchen" hinsichtlich der Treppenaufgänge und der Ein- und Ausgänge bestätigt werden könnte. Zur Endhaltestelle müssten von der P+R-Anlage aus zwei Straßen und vom Busbahnhof aus eine Straße gequert werden.

Der Fahrtweg des Busses aus Rondorf / Meschenich würde sich bei nördlicher Verschiebung der Endhaltestelle um ca. 220 m verlängern 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. Fakt ist jedoch, dass es noch nicht einmal heute gelingt, die Staus in diesem Bereich der Bonner Straße zu verhindern. Erschwerend kommt 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 frei laufende Abbiegespur westwärts in die Militärringstraße.

Ausblick:

Sollte eine weitere verkehrliche Ertüchtigung des Verteilerkreises erforderlich werden, könnten die nördlichen Fahrspuren unter die Bonner Straße (vier Straßen- und zwei Schienenspuren) verlegt werden. Diese Unterführung wäre aufgrund der dann im Bogen verlaufenden Trassen kaum sichtbar. Auch wenn diese Verkehrsertüchtigung des Kreises heute noch nicht als erforderlich betrachtet wird, sollte sie in einem Gesamtkonzept für den Verteilerkreis zwingend planerisch berücksichtigt werden.

Das Drei-Phasen-Modell ist von den Anwohnern nur mit Sicht auf den Verteilerkreis entworfen worden. Die Fortführung der Nord-Süd-Stadtbahn wäre aber auf der Trasse der alten Bonner Landstraße, zwischen den beiden Autobahnspuren, bis zur Friedrich-Ebert-Straße möglich, so dass Rondorf-Hochkirchen direkt angeschlossen werden könnte (Bushaltestelle und Fahrradständer unter der großzügigen Autobahnbrücke). Selbst ohne eine P+R-Anlage könnten dadurch deutlich mehr Fahrgäste die Bahn erreichen (bessere Busanbindung, u.a. auch aufgrund mehrerer Buslinien, fußläufige Erreichbarkeit für Hochkirchen sowie Fahrradankunft an Rondorf und Hahnwald). Anstelle der aktuellen Trassenplanung bis Meschenich (in der jetzt ein Kinderspielplatz gebaut wurde und ein Flüchtlingsheim entsteht) würde sich dann allerdings eine Südumgehung Rondorfs anbieten, um Immendorf und Meschenich anzubinden. Die Haupthinderungsgründe für eine 4. Baustufe (Kreis- und A4-Querung) wären dann bereits beseitigt.

P+R ist nur vor der Stadt sinnvoll, um die Pendler von ihren Pkw's in die Bahn umsteigen zu lassen. Im Kölner Süden müssten sich die Pendler bei Realisierung der 3. Baustufe nach derzeitiger Planung weiterhin durch die Staus vor dem Autobahnkreuz Köln-Süd und dem Verteiler quälen bis sie eine P+R-Anlage erreichen. Sinnvollere P+R-Lösungen, wie z.B. am Bahnhof Godorf (dies ist u.a. eine Forderung der Interessengemeinschaft Kölner Süden), werden leider permanent ignoriert. Es entsteht der Eindruck, dass mit dieser Verkehrsplanung noch stärkere Staus entstehen sollen, um anschließend einen kostenintensiven Umbau des Autobahnkreuzes und des Verteilers à la Autobahnkreuz Köln-West präsentieren zu können.

Mit freundlichen Grüßen
Anwohner-Initiative Heidekaul (Colonia ELF)

