



Colonia



Kommentar

50968 Köln, 31.01.2015

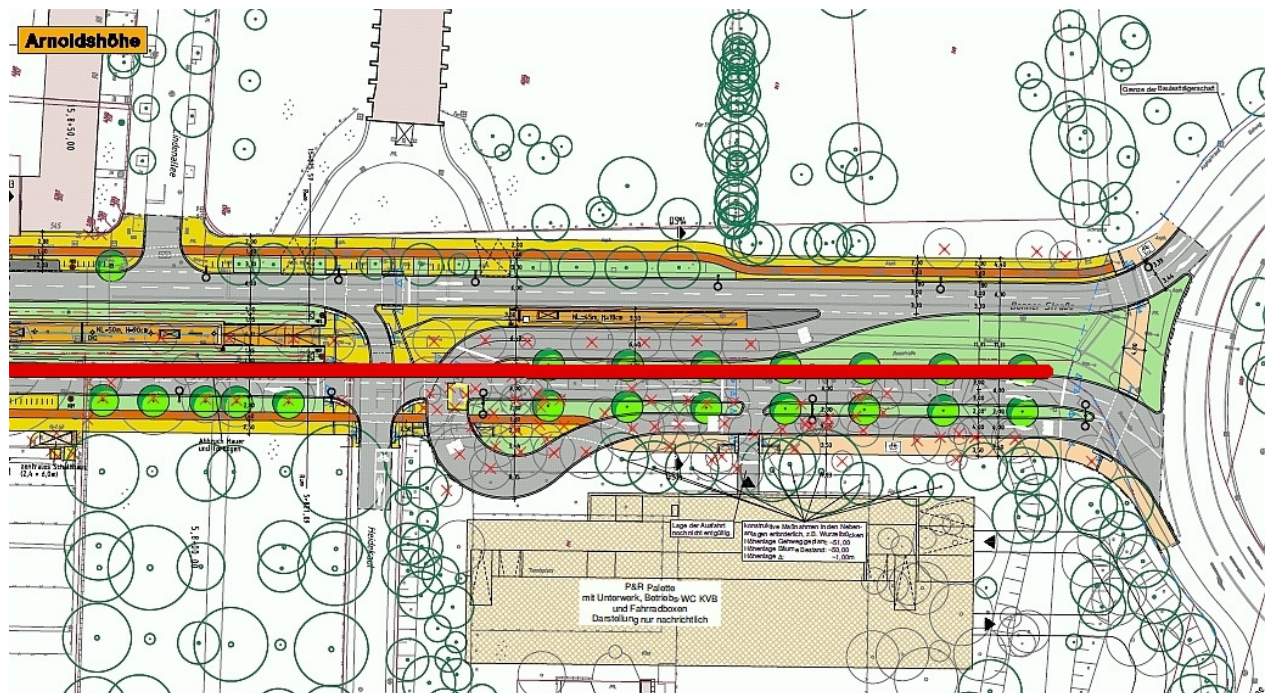
Nord-Süd-Stadtbahn

Der Planungsschleier über der 3. Baustufe

Von Andreas Wulf

Die Planung der 3. Baustufe der Nord-Süd-Stadtbahn wirft für Anwohner viele Fragen auf und lässt nur erkennen:

- Bürgerbeteiligungen in Köln enden bei Gefährdung geplanter Projekte.
- Denkmalschutz ist gegen Bürgerinnen und Bürger gerichtet.
- Widersprüche der Stadtverwaltung werden zur Durchsetzung eigener Pläne toleriert.
- Zahlen werden geschönt oder in umfangreichen Gutachten versteckt.
- Bedenken werden durch gezielte Verwirrung ausgeräumt.



Aus den Planungsunterlagen: Busbahnsteig (Mitte des Bildes) mit Wendeschleife, links davon die Endhaltestelle der Nord-Süd-Stadtbahn, unten das sechsstöckige Parkhochhaus, die rote Linie ist die heutige Begrenzung der vierspurigen Bonner Straße einschließlich Busspur.

Köln-Raderthal. Die Anwohner-Initiative Colonia ELF hat sich erfolglos für ein Gesamtkonzept am Verteilerkreisel eingesetzt, das eine frühzeitige Fortführung der Nord-Süd-Stadtbahn bis Merschenich und P&R vor der Stadt vorsieht. Der konkrete Vorschlag aus den Jahren 2011/2012 berücksichtigt vor allem den Umwelt-, Denkmal- und Wasserschutz, die Ertüchtigung des Kreisverkehrs, die Option einer ebenerdigen Kreisquerung der Nord-Süd-Stadtbahn und einen sehr sparsamen Kostenansatz. Die Anpassungen am Kreisel sollten zielgerichtet in drei Phasen in den nächsten 20 bis 50 Jahren realisiert werden.

Für die Anwohner-Initiative Colonia ELF:

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

...

Bürgerbeteiligung

Mit 187 Unterschriften forderten die Bewohner der Häuser Heidekaul 1 bis 33 (allesamt Mieter) im Sommer 2010, als Anwohner-Initiative Colonia ELF:

- keine Parkpalette auf dem Tennisplatz Arnoldshöhe,
- ein Gesamtkonzept für den Verteilerkreis, falls erforderlich
- Gründung einer Bürgerinitiative und
- Initiieren eines Bürgerbegehrens.

Es wurden Forderungen formuliert und eine mögliche Lösung (3-Phasen-Modell) entwickelt. Beides wurde der Stadt Köln und den verantwortlichen Politikern mehrfach vorgelegt. 15 Bürgervereine im Kölner Süden reaktivierten die Interessengemeinschaft Kölner Süden (IGKS).

Vor dem nun anstehenden Bürgerbegehren zog die Stadt die Notbremse!

Im Verkehrsausschuss wurde am 05.12.2013 beschlossen, für die 3. Baustufe der Nord-Süd-Stadtbahn nur die unbedingt notwendigen Flächen zur Planfeststellung zu bringen, so dass die Parkpalette am Verteilerkreis herausgenommen wurde. Schon am 12.12.2013 beschloss daraufhin der Stadtentwicklungsausschuss die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung für einen Bebauungsplan. Ein Bürgerbegehren gegen einen Bebauungsplan ist nicht möglich und eine Klage durch betroffene "Mieter" der Colonia ELF wurde verhindert (Klage erheben können in diesem Fall nur Eigentümer). Es wäre sogar der Bau der Parkpalette zeitlich weit vor der Realisierung der 3. Baustufe möglich – um die seitens des Landes zugesagten Fördergelder zu erhalten.

Zum Bebauungsplan wurden Anregungen eingebracht, u.a. von Colonia ELF und der IGKS. In der Bezirksvertretung Rodenkirchen wurde am 31.03.2014, gegen die Stimmen der Grünen, die Parkpalette auf dem Tennisplatz abgelehnt. Die Vertreter der Grünen kündigten allerdings an, dass der Beschluss vom Stadtrat "kassiert" werden würde – u.a. um fast 350 Bäume zu fällen.

Die Bürgerproteste im Kölner Süden führten unmittelbar vor der Kommunalwahl im Mai 2014 zu einer Vertagung der Verwaltungsvorlage im Stadtentwicklungsausschuss. Es gäbe noch Abstimmungsbedarf. Dann, in der Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses am 25.09.2014, wurde der Beschluss der Bezirksvertretung Rodenkirchen erwartungsgemäß und ohne eine Aussprache zu den Forderungen der Bürgervereine und der Bezirksvertretung gekippt.

Der mehrfach vorgeschlagene ebenerdige Parkplatz im vergrößerten Verteilerkreis, der bereits die Option einer ebenerdigen Kreiselquerung der Nord-Süd-Stadtbahn in der 4. Baustufe enthält, wurde erst gar nicht untersucht. Gemäß Brenner-Gutachten entsteht somit eine neue Emissionsquelle in der Nähe der Wohngebäude an der östlichen Stichstraße Heidekaul, weil der Parkpaletten-Standort D (Arnoldshöhe) eine neue Zufahrt vom Militärring aus erhält. Von dieser Stichstraße können relevante zusätzliche Lärmbelastungen ausgehen. Sehr wahrscheinlich ist eine relevante Erhöhung der Lärmbelastung, da der Standort D nur 50 Meter von der nächsten Wohnbebauung entfernt ist und sich in einem Bereich befindet, der eine vergleichsweise geringe Vorbelastung aufweist.

Statt Bürgerbeteiligung entstand eher der Eindruck, über den Tisch gezogen zu werden!

Denkmalschutz

Der Denkmal- und Umgebungsschutz ist ein weiterer Grund, besonders um- und vor allem weit-sichtig die künftige Verkehrsführung zu planen. Falsche Entscheidungen verhindern Alternativen und Optionen der künftigen Verkehrs- und Landschaftsgestaltung.

Das Gelände des Tennisplatzes Arnoldshöhe, auf dem die Parkpalette gebaut werden soll, ist von Denkmälern umgeben. Die All Saints Kirche, neben ihrer Bedeutung als religiöse und soziale Einrichtung, der alte Bayenthaler Friedhof mit Hochkreuz und das "Besatzungs"-Hochhaus Heidekaul 1 – 9 bilden das Entree zur Volksparksiedlung und zum Volkspark und damit zu einem unvergleichlichen Verbund von unter Denkmalschutz stehender Bau- und Gartenarchitektur in Köln. Nördlich der All Saints Kirche schließen sich direkt die denkmalgeschützten Wohnhäuser Lindenallee 90 und Bonner Straße 537 – 545 an.

Wer das zerstörte Köln auf Bildern sieht, mag erahnen, welche wichtige Rolle Architekten nach dem zweiten Weltkrieg in Köln gespielt haben. Nach dem Krieg organisierte Rudolf Schwarz, der vor allem durch seine Entwürfe für katholische Kirchenbauten bekannt wurde, von 1946 bis 1952 als Stadtbaumeister (Generalplaner) in Köln den Wiederaufbau der Stadt. Schwarz entwickelte das Modell einer so genannten Doppelstadt, wonach Köln in den südlichen und westlichen Stadtteilen als Bildungs- und Handelsstadt und im Norden als Industriestadt geprägt werden sollte. Seine städtebaulichen Konzeptionen für die Domstadt sind: Grüngürtel, eigenständige Veedel, jeweils um eine Kirche gruppiert, verbunden mit Grünanlagen und von den Hauptverkehrsflüssen befreit. Als einen maßgeblichen Architekten holte er von 1947 bis 1952 Fritz Schaller in die Kölner Wiederaufbaugesellschaft. An der Planung der unter Denkmalschutz stehenden Volksparksiedlung war maßgeblich der berühmte Architekt Wilhelm Riphahn beteiligt.

Sowohl eine Parkpalette auf dem Tennisplatz Arnoldshöhe als auch eine Hochbahnführung zwischen diesen Denkmälern hindurch, würde zu einer nicht wieder gut zu machenden Zerstörung der Umgebung führen. Bereits die erforderliche Verbreiterung der Bonner Straße stellt einen erheblichen Einschnitt dar. Durch die Planung einer Bus-Wendeschleife wird die Verbreiterung der Straßenanlage sogar noch mehr als verdoppelt und die Parkpalette wird noch weiter in Richtung der Volksparksiedlung verschoben. Der von Schwarz konzeptionelle Verbund und die Sichtachse zur Kirche sind dadurch gefährdet. Die zunächst als dreistöckige Parkpalette vorgestellte P&R-Anlage, deren erstes Stockwerk fast im Erdreich verschwinden sollte, ist inzwischen zu einem sechsstöckigen Parkhochhaus mutiert. Bisher ist es den Anwohnern übrigens strengstens verboten, z.B. ein Gerätehäuschen innerhalb dieser Denkmäler zu errichten – aber scheinbar gängelt Denkmalschutz nur Bürgerinnen und Bürger und gilt nicht für die Stadt!

Widersprüche

Die Stadt wollte ein Parkhochhaus schon immer auf dem Tennisplatz Arnoldshöhe (Standort D) erstellen. Das Amt für Straßen und Verkehrstechnik der Stadt Köln teilte am 09.03.2011 mit, dass bauliche Maßnahmen am Verteilerkreis in die Zuständigkeit des Landes NRW fallen. Die untersuchten Standorte A (westliche Tankstelle), B (östliche Tankstelle) und C (Kreiselmitte) liegen alle in der Baulast des Landes. Nur der Standort D liegt auf städtischem Gebiet. Eine – bestimmt nicht billige – Machbarkeitsuntersuchung (13.10.2009) und sogar ein Update (21.01.2011) wurden in Auftrag gegeben, um diese Entscheidung zu bestätigen.

Im weiteren Ergebnis seien Baumaßnahmen in der Wasserschutzzone II nicht genehmigungsfähig: die Standorte A, B und C liegen in dieser Zone. Auch eine von Colonia ELF im Jahr 2011 vorgeschlagene Untertunnelung unter dem Kreisel wurde noch mit Verweis auf den Wasserschutz abgelehnt. Neubauten seien hier verboten bzw. werden nur mit hohen Auflagen durch die Bezirksregierung Köln genehmigt. Der Bau dieser Tunnel wäre daher sehr aufwändig und mit hohen Mehrkosten verbunden. Colonia ELF schlug daher eine Unterführung unter der Bonner Straße, nördlich der Wasserschutzzone II, vor. Übrigens argumentiert die Stadt jetzt, statt einer Hochbahn in 6m Überführungshöhe (oder – ein lediglich "niedriger klingender" – Overfly) eine

Untertunnelung zu ermöglichen – das scheint für die Stadt in der Wasserschutzzone II und in der 4. Bahnbaustufe auch in der Wasserschutzzone I kein Problem mehr zu sein!

Trotz der Anfang der 1960er Jahre eingerichteten Wasserschutzzone II entstanden neu:

- Unterkünfte für Fernfahrer, später für Asylanten (in den 1980er bzw. 1990er Jahren wieder abgerissen),
- die vorhandenen ARAL-Tankstellen wurden baulich verändert und vor allem vergrößert,
- ein zusätzliches Gebäude wurde errichtet (heutiger Burger King),
- ein Rastplatz wurde eingerichtet (Versiegelung des Bodens),
- eine Autowaschanlage wurde gebaut.

Ein weiterer untersuchter Aspekt war die fußläufige Anbindung der Parkfläche an die Endhaltestelle der Nord-Süd-Stadtbahn. Von daher und aus verkehrlichen Aspekten wäre eine Parkfläche im Kreis zu bevorzugen – aber die läge nicht in der Baulast der Stadt. Die Standorte A und B lagen folglich zu weit entfernt. Es blieb nur noch Standort D direkt neben der Endhaltestelle und so wurde ein entsprechender Beschluss vom Verkehrsausschuss der Stadt Köln am 28.06.2011 gefasst. Auf Anregung der Bürgerbeteiligung zur 3. Baustufe der Nord-Süd-Stadtbahn wurde auch ein Standort E (südlich der All Saints Kirche) geprüft. Allerdings wurde die Parkfläche sehr weit nach Süden verschoben und die Einfahrt von der gegenüberliegenden Fahrspur geplant, so dass auch dieser Standort als "fußläufig nur ungünstig zu erreichen" abgelehnt wurde.

Nach Herausnahme des Parkhochhauses aus der Planfeststellung wurde die Endhaltestelle nordwärts verschoben. Für die Option einer späteren Untertunnelung des Verteilers für die 4. Bahnbaustufe erklärte die Stadt Köln, dass die Endhaltestelle in dieser Variante kostengünstig zurückgebaut und sogar noch weiter nach Norden verschoben werden könne. Nach dem Beschluss des Parkhochhauses ist jetzt die fußläufige Nähe zur Endhaltestelle also zweitrangig!

Geschönte Zahlen

Bereits Anfang 2011 wurden 34 Bäume auf der Fläche für das künftige Parkhochhaus gefällt. Beim Erörterungstermin der Bezirksregierung Köln zur 3. Baustufe der Nord-Süd-Stadtbahn am 19.01.2015 konnte die Stadt Köln, als Eigentümerin des Grundstücks, auf Anfrage nicht erklären, aus welchem Grund Anfang 2011 die 34 Bäume gefällt worden sind. Es wurde vermutet, dass die Fällungen im Rahmen von Leitungsarbeiten der Stadtwerke Köln erfolgten.

Colonia ELF hatte am 15.04.2011 noch die Auskunft erhalten, dass die vielen Baumfällungen allgemeine Pflegearbeiten gewesen seien – ursprünglich im Herbst 2010 geplant, dann aber, aufgrund einer Straßenbaustelle, auf Anfang 2011 verschoben. Die Maßnahme soll der Waldpflege gedient haben. Dabei würden die Bestände regelmäßig gesichtet und im Zuge einer Durchforstung zu dicht stehende, beschädigte oder aus anderen Gründen nicht mehr standfeste Bäume gefällt. Ob das Fällen von 34 Bäumen tatsächlich im Rahmen von Pflegearbeiten erforderlich war, darf sicherlich angezweifelt werden. In einem Beitrag der WDR-Lokalzeit vom 15.10.2011 wurde das Thema aufgegriffen und angesichts der hohen Anzahl der gefällten Bäume der Zweifel bestätigt. Zu befürchten steht, dass es sich hierbei bereits um vorbereitende Maßnahmen für das künftige sechsstöckige Parkhochhaus handelte. Nicht bekannt ist, ob entsprechende Ersatzpflanzungen erfolgten. Mit den angekündigten weiteren 70 Baumfällungen zwischen der Tennisanlage und der Bonner Straße erhöht sich die Zahl auf insgesamt über 100 Bäume auf der zum denkmalgeschützten Grüngürtel gehörenden Fläche!

Die Staus am Verteilerkreis, deren weitere Zunahme befürchtet wird, seien mit einer geänderten Lichtsignalsteuerung vermeidbar. Eine nachvollziehbare Erklärung, weshalb eine solche

Steuerung nicht schon vor Jahrzehnten eingeführt wurde, um die tagtäglichen Stausituationen auf der Bonner Straße zu vermeiden, blieb die Stadt allerdings schuldig.

Verwirrung

Vorschläge zum Verteilerkreisel Köln-Süd wurden wiederholt abgelehnt, weil dieser nicht in der Baulast der Stadt Köln liegt. Auf Anfrage Colonia ELF beim Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen (Straßen.NRW) wurde am 08.01.2014 mitgeteilt, dass – nach den Gebietsaufteilungen – die Regionalniederlassung RheinBerg (Hauptsitz in Gummersbach, Nebenstelle in Köln-Deutz) für die betroffenen straßenrechtlichen Belange am Verteilerkreis zuständig sei. Die Stadt Köln sei aber verpflichtet, etwaige Auswirkungen der Stadtbahn oder der Parkpalette auf den Verteilerkreis in die Planunterlagen zur Baurechtserlangung einzubringen. Derzeit habe der Landesbetrieb keine eigene Veranlassung, den Verteilerkreis zu ändern. Straßen.NRW, genauer die Regionalniederlassung VilleEifel in Abstimmung mit den Kollegen von RheinBerg, bearbeite auch das Projekt "Umbau Autobahnkreuz Köln-Süd", aber völlig unabhängig von den städtischen Planungen am Verteilerkreis. Das Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (MBWSV NRW) teilte am 13.03.2014 auf Anfrage mit, dass der Bebauungsplan erst in Kraft treten könne, wenn sämtliche Auswirkungen auf den Verkehr ermittelt und gegeneinander abgewogen seien.

Der Vorschlag, die Bushaltestelle in den Verteiler zu verlegen, um weitere Buslinien anzubinden und die Bonner Straße nicht zu belasten, wurde abgelehnt, weil innerhalb des Verteilers nur ein einziger Bus Platz hätte. Der Vorschlag wurde weder geprüft noch ist der Ablehnungsgrund nachvollziehbar, da an dieser Stelle ein ganzes Parkhaus (Standort C) entstehen sollte.

Aber es geht noch verwirrender!

Für die Endhaltestellen wurden drei Varianten geplant, die Variante 1 (Nord) mit Buswendeschleife südlich der Heidekaul, die Variante 2 (Lindenallee) mit Buswendeschleife nördlich der Heidekaul und die Variante 3 (Ursprungsvariante am Verteilerkreis) mit zusätzlicher Verteilerspur für den Busbahnsteig. Ein Linksabbiegen aus der Heidekaul wäre nicht möglich, so dass der gesamte Verkehr aus dem südlichen Raderthal erst stadtauswärts über den Verteilerkreis geführt werden müsste, um in die Stadt zu kommen. Deshalb wurde die Variante 1 zu 1a und in einer neuen Variante 1b das Linksabbiegen ermöglicht.

Die Varianten 1a und 1b wurden im Brenner-Gutachten gegenüber den Varianten 2 und 3 nicht empfohlen, weil die Ausfahrt aus dem Parkhochhaus südlich der Buswendeschleife zu weit am Verteiler lag. Die Lösung war schließlich, im Anschluss an das Gutachten, die Variante 1b in 2 umzubenennen, obwohl die Buswendeschleife südlich der Heidekaul bestehen blieb. Für jene, die das Projekt hautnah mitverfolgen, sind diese Anpassungen kaum noch nachzuvollziehen. Die verantwortlichen Politiker aber müssen sich in die umfangreichen und häufig erst kurz vor einer Beschlussfassung erstellten Gutachten nicht nur eines Projektes einarbeiten, sondern auch in eine Vielzahl von Beschlussvorlagen und Gutachten vieler anderer Projekte. Zu häufig heben sie dann die Hand, weil sie den mündlichen Ausführungen der Verwaltung folgen. Die wiederum bezieht sich später auf die Beschlüsse und behauptet, dass andere Lösungsvorschläge politisch nicht durchsetzbar seien.