



Colonia



Colonia ELF

Was bisher geschah

Die Arbeitsgruppe Wohnungsfürsorge Heidekaul ([AG Heidekaul](#)) erfuhr Anfang 2010 aus der Presse, dass eine Parkpalette am Verteilerkreis Köln-Süd, direkt vor den Schlafzimmerfenstern der siebenstöckigen Häuserreihe Heidekaul 1 bis 9 (74 Wohnungen) errichtet werden soll. Für die Anwohner bedeutet das zusätzliche Lärm-, Licht- und Gesundheitsbelastungen.

Der zunehmende Verkehr am Verteilerkreis Köln-Süd, der Denkmal- und Umweltschutz und die künftige Fortführung der Nord-Süd-Stadtbahn (4. Baustufe bis zu einem Groß-Parkhaus bei Menschenich) sind bei den Planungen nicht berücksichtigt worden – es fehlt die Einbindung in ein langfristiges Gesamtkonzept für den Verteilerkreis Köln-Süd.

Legitimation der Anwohner-Initiative

Mit **187 Unterschriften** von Bewohnern der Häuser Heidekaul 1 bis 33 wurde im Sommer 2010 die AG Heidekaul beauftragt, **die Parkpalette zu verhindern und ein Gesamtkonzept für den Verteilerkreis durchzusetzen, falls erforderlich eine Bürgerinitiative zu gründen und ein Bürgerbegehren zu initiieren.**

Protest, Forderungen und ein Lösungsvorschlag

Am 30.06.2010 wurde der Bezirksbürgermeister von Rodenkirchen über die [Anwohner-Initiative](#) informiert und es wurden die [Unterschriftenlisten](#) übergeben.

In einem Informationsgespräch am 28.06.2011 im Bezirksrathaus Rodenkirchen wurde auf die Bedenken der Anwohner zwar eingegangen, im Wesentlichen wurde aber ein Vorschlag der Bezirksvertreter vorgestellt, wonach ein Parkhaus südlich des Burger-King auf der Westseite des Verteilerkreises errichtet werden sollte. **Am selben Tag beschloss der Verkehrsausschuss der Stadt Köln, die Parkpalette auf dem Tennisplatz Arnoldshöhe (Standort D) zu errichten.**

Am 15.08.2011 wandte sich die AG Heidekaul im Namen der Anwohner-Initiative ([Colonia ELF](#)) mit einem [Protestbrief](#) an die Stadt Köln und die hauptverantwortlichen [Politiker](#).

Der WDR zeigte am 15.10.2011 in seiner Lokalzeit Köln die aktuellen Probleme auf!

Für die Anwohner-Initiative Colonia ELF:

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

...

Der Amtsleiter "Straßen und Verkehrstechnik" der Stadt Köln, der in einem Interview in der WDR-Localzeit seine Dialogbereitschaft signalisiert hatte, führte am 19.10.2011 ein Gespräch mit Vertretern der AG Heidekaul, dem Vorsitzenden des Bürgervereins Bayenthal-Marienburg und einem Vertreter der Bezirksvertretung Rodenkirchen, um sich die Alternativvorschläge anzuhören. Nach einem konstruktiven Gedankenaustausch wurde eine Prüfung der [Vorschläge](#) zugesagt.

Der Vorschlag der AG Heidekaul ([Drei-Phasen-Modell](#)) beinhaltet erweiterbare ebenerdige Parkflächen im Verteilerkreis, die durch Verlagerung der Fahrspuren außen um die Tankstellen herum sogar noch vergrößert werden können. Vorrangige Ziele sind die Verkehrsertüchtigung des Kreisel und das Abfangen des P&R-Verkehrs sowie der Zubringerbusse **vor** dem Kreisel. Gleichzeitig soll die Option geschaffen werden, die **Nord-Süd-Stadtbahn ebenerdig über den Verteilerkreis** zu führen. Der historische Verteilerkreis könnte als Fahrspur zu den Parkplätzen dienen, so dass der Verteilerkreis auch als Denkmal erhalten bleibt. Diese verkehrlich, baulich und finanziell günstigste Variante einer P&R-Anlage lässt auch einen großen Spielraum für eine ebenerdige Gestaltung zu.

Die Antworten der Stadtverwaltung Köln

Das Amt für Straßen und Verkehrstechnik der Stadt Köln hatte bereits am 09.03.2011 auf eine erste [Stellungnahme](#) der AG Heidekaul mitgeteilt, dass bauliche Maßnahmen am Verteilerkreis in die Zuständigkeit des Landes NRW fallen.

Die untersuchten Standorte A, B und C liegen alle im Bereich des Verteilerkreises. Offenbar liegt nur der Standort D auf städtischem Gebiet. Die – bestimmt nicht billige – Machbarkeitsuntersuchung vom 13.10.2009, einschließlich des Updates vom 21.01.2011, könnten am Ende gar nicht ergebnisoffen gewesen sein.

Leider fiel auch die Bewertung der am 19.10.2011 zugesagten Prüfung des Vorschlages durch das Amt für Straßen und Verkehrstechnik der Stadt Köln vom [29.12.2011](#) negativ aus. Die untersuchten Standorte A, B und C (im bzw. südlich des Verteilerkreises Köln-Süd) waren nach den heute vorliegenden Begründungen offenbar zu keiner Zeit realisierbar.

Eine Parkfläche im Verteilerkreis, als "Entree für Köln", wäre nach Meinung der Stadtverwaltung nicht denkbar. Mit Kreativität und Vorstellungskraft – vielleicht in einem offiziellen Wettbewerb – wären nach Einschätzung der Anwohner aber durchaus Gestaltungsmöglichkeiten gegeben, z.B. Themen wie "Begegnung von Stadt und Grüngürtel" oder "historische Elemente", die sich auf den äußeren Festungsring der Stadt beziehen. Selbst ein entsprechend gestaltetes Parkhaus anstelle der östlichen Tankstelle (oder diese im Parkhaus integriert) läge dann noch in unmittelbarer Nähe zur vorgeschlagenen Haltestelle.

Es kann nur ein Vorwand sein, dass die P&R-Anlage in der Wasserschutzzone II, die Anfang der 1960er Jahre eingerichtet wurde, nicht realisierbar sei.

Folgende Bauten entstanden am Verteilerkreis:

- 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.

Erste Zugeständnisse zur Parkpalette

Das Amt für Straßen und Verkehrstechnik der Stadt Köln ging auf einige Bedenken der Anwohner-Initiative ein und sagte am 02.02.2012 folgende Planungen zur Parkpalette zu:

- Längsausrichtung entlang der Bonner Straße, statt mitten auf dem Tennisplatz,
- Lärm- und Lichtschutzmaßnahmen zum Hochhaus Heidekaul 1 bis 9,
- Verhinderung der Ein-/Ausfahrt zwischen Heidekaul 1 bis 9 und der Parkpalette,
- Verhinderung der Ausfahrt über die Straße Heidekaul.

Anpassung des Lösungsvorschlages wegen der Bedenken der Stadt

Nach den Stellungnahmen der Stadt Köln und einer Bürgeranhörung am 02.02.2012 wertete die Anwohner-Initiative alle Auflagen und Bedenken der Stadt Köln aus und passte das 2011 entwickelte [Drei-Phasen-Modell](#) entsprechend an, so dass – neben einer kostengünstigeren ebenerdigen Parkfläche (statt Parkpalette), einer Ertüchtigung des Kreisverkehrs und der Möglichkeit einer ebenerdigen Kreisquerung der Nord-Süd-Stadtbahn in der [Ausbaustufe 4](#) – nun auch eine Untertunnelung in der Wasserschutzzone II vermieden wird und der Verteilerkreis als Denkmal erhalten bleibt. Das [Update](#) zum Lösungsvorschlag wurde am 15.06.2012 dem Oberbürgermeister der Stadt Köln und [anderen](#) vorgelegt.

Bürgerinformation und Bürgernichtbeteiligung

Am 02.02.2012 führte die Stadt Köln eine [Bürgeranhörung](#) in der Europaschule in Köln-Raderthal durch, an der eine unerwartet hohe Zahl von Bürgern teilnahm. Bis spät in den Abend wurden harte Fakten gegen den geplanten Bau geäußert, wie die unzumutbare Verkehrsbelastung durch eine Parkpalette, die unzureichende Aufnahmekapazität des Verteilerkreises zur Hauptverkehrszeit, die mögliche Hochtrasse der Nord-Süd-Stadtbahn in 6 m Überführungshöhe von der Bonner Straße über den Verteilerkreis und ein fehlendes Gesamtkonzept. Es wurden erhebliche Bedenken aus Sicht des Denkmalschutzes geäußert! Von der AG Heidekaul wurde ein [Fragenkatalog](#) vor der Bürgeranhörung erarbeitet.

Am 29.01.2013 wurde eine Bürger-Information in der Aula der Europaschule Zollstock im Rahmen einer [Bürgerbeteiligung](#) zur 3. Baustufe der Nord-Süd-Stadtbahn durchgeführt. Auf die brennenden Themen Parkpalette, Fortführung der Nord-Süd-Stadtbahn über den Verteilerkreis hinaus und Ertüchtigung des Kreisverkehrs wurde allerdings, sehr zum Missfallen vieler der ca. 250 anwesenden Bürger, nur ausweichend eingegangen. Neben der fehlenden Antwort zum intensiv von den Anwohnern erarbeiteten [Lösungsvorschlag](#) für den Verteilerkreis und eine sinnvolle P&R-Anlage, entstand an diesem Abend schnell der Eindruck, dass eine echte Bürgerbeteiligung gar [nicht gewollt](#) ist!

Nach den Strecken-Begehungen am 23.02.2013 und am 02.03.2013 fand am 16.03.2013 ein [Werkstattgespräch](#) statt, das vom Amt für Brücken und Stadtbahnbau sowie vom Amt für Straßen und Verkehrstechnik der Stadt Köln durchgeführt wurde. Bürgerinnen und Bürger brachten viele konstruktive Vorschläge ein. Vorgabe war allerdings, dass ausschließlich die 3. Baustufe der Nord-Süd-Stadtbahn thematisiert wurde. 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 (vielleicht auch aufgrund einer gigantischen Fehlplanung am Verteilerkreis?). Damit erhielt auch die [Initiative](#) der Anwohner (Colonia ELF) vorerst eine deutliche Absage.

Das Ergebnis der Bürgerbeteiligung wurde am 05.09.2013 durch die Stadt Köln im Rahmen einer Informationsveranstaltung vorgestellt. An der Parkpalette auf dem Tennisplatz (Standort D) wird aber alternativlos festgehalten. **Noch bevor ein von den Bürgern geforderter Standort E** – gegenüber

dem Tennisplatz und südlich der All-Saints-Church auf der Ostseite der Bonner Straße – mit [faden-scheinigen Gründen](#) – [wie gewohnt](#) – **verworfen wurde, lag bereits ein preisgekröntes [Gestaltungskonzept](#) für die Parkpalette am Standort D vor.**

Für die Untersuchung des in der Bürgerbeteiligung geforderten Standortes E wurde dieser derart weit im Süden, entlang der Militärringstraße, und mit einer südöstlichen Zu- und Ausfahrt geplant, dass er gegenüber dem Standort D etwas nachteiliger bewertet werden konnte. Der Fußweg zur Haltestelle wurde auf diese Weise künstlich verlängert und für die Einfahrt wurde eine zusätzliche Abbiegespur auf der Militärringstraße für nötig erachtet. Auch wenn die AG Heidekaul den Vorschlag nicht unterstützt, weil er den Verkehr im Verteilerkreis ebenfalls unnötig belastet, wird hier die Vorgehensweise der Stadtverwaltung sehr deutlich.

Lösungsvorschlag erneut in den Ausschüssen

In Vorbereitung des [Planfeststellungsverfahrens](#) für die 3. Baustufe der Nord-Süd-Stadtbahn stellten die Freien Wähler Köln am 04.06.2013 eine [Anfrage](#) im Verkehrsausschuss und bezogen sich auf das [Drei-Phasen-Modell](#) der AG Heidekaul. Hierzu gab es am 05.09.2013 eine [erste Antwort](#), wonach eine Verkehrsprüfung des Autobahnkreuzes Köln-Süd, einschließlich des Verteilerkreises, durchgeführt würde. Weitere Antworten zu den gestellten Fragen blieben offen. Ein entsprechender [Änderungsantrag](#) zum Planfeststellungsbeschluss wurde jedoch am 05.12.2013 [abgelehnt](#). Auf Anfrage bei Straßen.NRW ist dort nach Mitteilung vom 08.01.2014 übrigens keine Untersuchung zur Änderung des Verteilerkreises bekannt.

Antwort des Oberbürgermeisters auf die Protestaktionen

Auf die Protestaktion vom 15.08.2011 und auf das [Update](#) zum Lösungsvorschlag ([Drei-Phasen-Modell](#)), das am 15.06.2012 an den Oberbürgermeister der Stadt Köln und [andere](#) gegeben worden war, blieb eine Antwort lange aus. In den Bürgerbeteiligungen zur Nord-Süd-Stadtbahn wurden die Überlegungen zur Ertüchtigung des Verteilerkreises und zur 4. Baustufe der Nord-Süd-Stadtbahn komplett ausgeschlossen. Das Einbringen des [Drei-Phasen-Modells](#) in den Verkehrsausschuss durch die Freien Wähler Köln blieb erfolglos.

Schließlich wurde am 02.12.2013 in einem Gespräch zwischen Vertretern der Stadt Köln und dem Vorsitzenden der AG Heidekaul das [Drei-Phasen-Modell](#) nochmals erörtert. Im [Ergebnis](#) soll die vorgeschlagene Option, die zwei Fahrspuren von der Rheinuferstraße zur A555 unter der Bonner Straße hindurch – in einem Bogen nördlich um den Verteilerkreis herum und außerhalb der Wasserschutzzone II – zwar erst später geprüft, aber durchaus erhalten bleiben.

Die AG Heidekaul informierte daraufhin den für Bundesstraßen und Autobahnen zuständigen Dienstleister Straßen.NRW. Dort zeigte man sich allerdings überrascht, weil seitens der Stadt Köln überhaupt kein Prüfauftrag vorliegt. Am 08.01.2014 ließ sich Straßen.NRW den Lösungsvorschlag ([Drei-Phasen-Modell](#)) zusenden.

Damit wären eine ebenerdige Querung des Verteilerkreises durch die Nord-Süd-Stadtbahn möglich und eine Hochbahn bzw. ein Tunnel mit den dazugehörigen Rampen auf der Bonner Straße vermeidbar. Darüber hinaus müsste auch kein weiterer Tunnel für die zwei Fahrspuren der Militärringstraße, von der Rheinuferstraße kommend zur A555, gebaut werden. Die Tunnelanlagen bzw. ein Tunnel und eine Hochbahn in der Wasserschutzzone II wären ohnehin bedenklich, auf jeden Fall aber mit erheblichen Mehrkosten verbunden.

Initiative gegen den Verkehrskollaps im Kölner Süden

Eine Initiative der Bürgervereine und Interessengemeinschaften im Kölner Süden, einschließlich der AG Heidekaul, hat am 09.11.2013 in einer [Petition](#) gegenüber 30 verkehrspolitisch relevanten Personen, u.a. dem Oberbürgermeister und dem Baudezernenten der Stadt Köln, ein wachstumsgerechtes, übergeordnetes [Verkehrskonzept](#) für den gesamten Kölner Süden gefordert, das inzwischen auch alle Ziele der Anwohner-Initiative Colonia ELF umfasst. Hier finden sie weitere [Hintergründe](#).

Bebauungsplan statt Planfeststellung

Im Verkehrsausschuss wurde beschlossen, für den Stadtbahnbau nur die unbedingt notwendigen Flächen zur Planfeststellung zu bringen, so dass die Parkpalette am Verteilerkreis zunächst davon ausgenommen ist ([Beschluss](#) Verkehrsausschuss vom 05.12.2013). Der Stadtrat hat am [17.12.2013](#) die Planfeststellung für die 3. Baustufe der Nord-Süd-Stadtbahn eingeleitet.

Der Stadtentwicklungsausschuss hat allerdings die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen eines [Bebauungsplanes](#) beschlossen ([Beschluss](#) Stadtentwicklungsausschuss vom 12.12.2013). Die Ergebnisse wurden anschließend für die Dauer eines Monats öffentlich ausgelegt, so dass es nur eine kurze Frist für die Abgabe von Stellungnahmen gab. Nach Abschluss der Auswertungen liegt dann ein verbindlicher Planentwurf vor.

Damit wäre der Bau der Parkpalette auch zeitlich weit vor der Realisierung der 3. Baustufe der Nord-Süd-Stadtbahn möglich – vielleicht weil sonst die seitens des Landes zugesagten Fördergelder gefährdet gewesen wären. Die ursprünglich ca. 4 Mio. EUR, jetzt 14,3 Mio. EUR teure Parkpalette sollte zu 90 % mit Fördermitteln des Landes NRW bezuschusst werden. Die Frage nach einer sinnvollen Verwendung von Steuergeldern wird dabei entweder mit der "verfassungsrechtlich gewährleisteten kommunalen Planungshoheit" (die Bebauungsplanfläche und die Bonner Straße sind städtisches Gebiet) oder der fehlenden "Straßenbaulast" und Zuständigkeit der Stadt Köln (der Verteilerkreis ist als Bundesstraße in Verantwortung des Landes NRW) abgetan. Eine gemeinsame Abstimmung von Stadt und Land hat es bislang noch nicht gegeben, d.h. ein kostengünstiges, verkehrlich optimiertes, denkmal- und umweltschutzgerechtes Gesamtkonzept wird verhindert und der Steuerzahler nicht ernst genommen.

Statt des sonst üblichen Planfeststellungsverfahrens werden mit dem Bebauungsplan kürzere Fristen und die Verhinderung eines Bürgerbegehrens (Unterschriftensammlung), das der Stadt bereits angekündigt worden war, durchgesetzt.

Anregungen zum Bebauungsplan Parkpalette wurden sowohl von der Anwohner-Initiative Colonia ELF am [14.02.2014](#) als auch von der Interessengemeinschaft Kölner-Süden (IGKS) am [20.02.2014](#) eingereicht.

Das Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (MBWSV NRW) teilte am 13.03.2014 auf Anfrage der Anwohner-Initiative mit, dass der Bebauungsplan erst in Kraft treten könne, wenn sämtliche Auswirkungen auf den Verkehr ermittelt und gegeneinander abgewogen seien.

In der Bezirksvertretung Rodenkirchen wurde am 31.03.2014, gegen die Stimmen der Grünen, die Parkpalette auf dem Tennisplatz abgelehnt. Die Stellungnahmen der Bürgerinnen und Bürger, aber auch der AG Heidekaul und der Interessengemeinschaft Kölner Süden (IGKS) haben zu einem **Teilerfolg** geführt. Die Vertreter der Grünen kündigten allerdings an, dass der Beschluss vom Stadtrat "kassiert" werden würde.

Unter dem Eindruck der Bürgerproteste beantragte die Ratsmehrheit unmittelbar vor der Kommunalwahl im Mai 2014 eine Vertagung der Verwaltungsvorlage im Stadtentwicklungsausschuss, so dass die Ablehnung der Bezirksvertretung Rodenkirchen über den Wahltermin hinweg bestand. Dann, in der Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses am 25.09.2014, wurde der Beschluss der Bezirksvertretung Rodenkirchen, wie angekündigt und ohne weitere Aussprache, gekippt.

Baumfällungen und Planfeststellung 3. Baustufe

Das gesamte Jahr 2014 war geprägt von Gesprächen der IGKS mit den Parteivertretern des Stadtrates. Am 29.09.2014 nahmen am Gespräch mit der SPD auch Vertreter aus dem Bezirk Rodenkirchen und aus dem Landtag NRW teil.

Die AG Heidekaul führte mit den FWK außerdem am 14.05.2014 im Tennisclub Arnoldshöhe eine Informationsveranstaltung zur Parkpalette durch.

Gegen die Planung einer Hochbahn über dem Verteilerkreisel gab die Anwohner-Initiative Colonia ELF am 25.06.2014 eine [Pressemitteilung](#) heraus. Am 27.06.2014 folgte eine [Stellungnahme](#) zur 3. Baustufe der Nord-Süd-Stadtbahn an die Bezirksregierung Köln, das Amt für Brücken und Stadtbahnbau Köln und Straßen.NRW.

Die Anwohner-Initiative beteiligte sich am Bürgerhaushalt als Gast mit dem Beitrag "Endhaltestelle der Nord-Süd-Stadtbahn am Verteilerkreis" und unterstützte die Fortführung der Linie 12 bis Raderthal und den Ausbau der P&R-Anlage in Godorf.

Am 17.01.2015 erfolgte eine [Pressemitteilung](#) zur **Erörterung der Planfeststellung zur 3. Baustufe der Nord-Süd-Stadtbahn**, in der die Ziele von Colonia ELF noch einmal zusammengefasst wurden. Diese Forderungen wurden auch am 19.01.2015 **in der nicht öffentlichen Sitzung der Bezirksregierung Köln** vorgetragen, allerdings nicht im Protokoll aufgenommen. Im Wesentlichen fehlen die vorgetragenen Äußerungen zu den Baumfällungen von 2011, zur Bushaltestelle im Verteilerkreisel, zur Buswendeschleife und der damit verbundenen erheblichen Verschiebung der Parkpalette in Richtung Hochhaus Heidekaul 1-9. Unter dem TOP "Interessen der Anwohner Volksparksiedlung Heidekaul" wird ausschließlich auf Aufsiedlungsprojekte, den erhöhten motorisierten Individualverkehr und den unzureichenden öffentlichen Personennahverkehr in Marienburg, Bayenthal und Raderberg eingegangen. Die Volksparksiedlung wurde nicht einmal erwähnt.

Am 27.01.2015 wurde bei der Stadtwerke Köln GmbH nachgefragt, auf welcher Grundlage 2011 die **34 Baumfällungen** auf der Fläche der künftigen Parkpalette auf dem Tennisplatz erfolgten, da die Vertreter der Stadt Köln beim Erörterungstermin keine Auskunft geben konnten. Die Baumfällungen waren laut Auskunft der Stadtwerke Köln nicht von dort veranlasst und am 19.03.2015 stellte der Revierförster Michael Hundt auf Nachfrage von Colonia ELF abschließend fest, dass 2011 der Baumbestand westlich der Bonner Straße durchforstet worden sei. Die 34 Baumfällungen dienten ausschließlich der Waldpflege und waren im Wirtschaftsplan 2010 enthalten. Dies wären normale Pflegemaßnahmen, die nichts mit den geplanten Baumaßnahmen zu tun hätten – obwohl die Baumaßnahmen bereits bekannt waren. In der Regel werden bei diesen Durchforstungen Bäume, die verkehrsfährdend an Straßen und Rändern wachsen, kritisch kontrolliert und ggf. gefällt. Daher sei es möglich, dass an den Rändern etwas stärker eingegriffen werde. Die beschriebenen Waldpflegemaßnahmen würden nachhaltig erfolgen und bedürften keiner Ersatzpflanzungen. Im Rahmen einer naturnahen Waldbewirtschaftung würde vielmehr auf eine natürliche Waldverjüngung durch Ansammlung gesetzt (in der beschriebenen Fläche hätte sich eine relativ starke Buchennaturverjüngung gebildet). Die 2013 im Rahmen der Leitungsverlegung unmittelbar am Militärring gefällten weiteren wenigen Bäume seien im Genehmigungsverfahren der Rheinenergie bewertet und ausgeglichen wor-

den. Die Baumfällungen von 2011 hätten aus Sicht der Bezirksregierung Köln definitiv keinerlei Bezug zum Planfeststellungsverfahren für die 3. Baustufe der Nord-Süd Stadtbahn. Es sei hier noch angemerkt, dass Ende 2017 sämtliche verbliebenen (**ca. 70**) **Bäume** und die besagten „Jungbuchen“, zusammengefasst als Gehölz, zwischen Bonner Straße und Tennisplatz den Baumaßnahmen weichen mussten.

Am 02.02.2015 wurde ein Kommentar des Vorsitzenden mit dem Titel "**Der [Planungsschleier](#) über der 3. Baustufe**" der Anwohner-Initiative Colonia ELF herausgegeben.

Alternativlösung wegen weiterer sechsjähriger Verspätung

Die Inbetriebnahme der Gesamtstrecke der Nord-Süd-Stadtbahn verzögert sich wegen der Unfallstelle am Waidmarkt noch bis mindestens 2027. Die Anwohner-Initiative Colonia ELF, wie auch die IGKS, fordern seit langem eine P&R-Großanlage in Godorf. Dort schneiden sich die A555, die vier-spurige L150 (Godorf – Brühl) und die Linie 16 – von der allerdings jede zweite eine Station vorher, in Sürth, wendet. Würde diese erst in Godorf wenden und seit Dezember 2015 auch die neue Linie 17 bis dorthin fahren, hätte man eine P&R-Anlage, ähnlich interessant wie die in Weiden.

Im 5-Minuten-Takt bis zum Chlodwigplatz und alle 10 Minuten bis Hauptbahnhof oder Severinstraße. 6,5 km der stauanfälligen A555, das Autobahnkreuz und der Verteilerkreisel Köln-Süd wären von den Pendlern komplett entlastet. Bei den vielen vorhandenen Gleisen der HGK am Bahnhof Godorf dürfte dort ein Wartegleis wohl das geringste Problem sein, eine Wendeanlage ist vorhanden.

Für die IGKS, insbesondere die Arbeitsgruppe Verkehr, wurden die [Bezirksvertretung Rodenkirchen](#), die [Stadt Köln](#), die Bezirksregierung Köln (wiederholt) und das [MBWSV](#) NRW nach den aktuellen Sachständen zum Bebauungsplan Parkpalette Bonner Straße und Planfeststellung 3. Baustufe Nord-Süd-Stadtbahn befragt. Frau Rehm von der Bezirksregierung Köln antwortete am 17.03.2015, dass sie sich bei der Entscheidung zur Planfeststellung der 3. Baustufe mit den Einwendung und Argumenten der Anwohner-Initiative Colonia ELF auseinandersetzen werde, obwohl die Interessen der Anwohner der Volkspark siedlung nicht im Protokoll zum Erörterungstermin aufgenommen wurden. Die Planfeststellungsbehörde setze sich mit allen frist- und formgerecht erhobenen Einwendungen auseinander. Am 25.03.2015 berichtete der Kölner Stadt Anzeiger über die Forderung: P&R vor der Stadt.

Die [Stadt Köln antwortete](#) am 17.04.2015 detailliert auf die gestellten Fragen, auf einige direkte Fragen allerdings nur ausweichend. Es wurde nicht auf die volle Kostenverantwortung bei einer tatsächlich sechsjährigen eingeschränkten Nutzung sowohl der 3. Baustufe als auch der Parkpalette Bonner Straße und zu der kurzfristig möglichen kosten- und verkehrsgünstigen Ersatzlösung in Godorf eingegangen. Zudem sollen die Ergebnisse des Lärmgutachtens für die Tennisanlage sowie einer Untersuchung der Verkehrsbelastung durch die 2. Baustufe von Bayenthal bis Sürth (Linien 16 und 17) erst erschreckend spät vorliegen.

Die 3. Baustufe sollte offenbar 2018 in Betrieb genommen werden. Inzwischen wurden auch die Jahre 2019, 2020, 2023 und 2024 genannt und für die KVB ist der Inselbetrieb ohnehin fraglich. Diese hat aber bestätigt, dass die Fahrgäste der heutigen Linie 132 nicht zweimal zusätzlich umsteigen müssen, um zum Bahnhof zu gelangen, denn bis die Nord-Süd Stadtbahn am Waidmarkt den Tunnel passieren kann (voraussichtlich nicht vor 2027), wird der Busbetrieb aufrecht erhalten.

Mit den in einem [Gutachten](#) vom 30.06.2014 empfohlenen signaltechnisch kürzeren Kreisel-Umlaufzeiten hätten die seit vielen Jahren belastenden – und aktuell im Berufsverkehr bis zum Gürtel reichenden – Staus auf der Bonner Straße vermieden werden können! Mit einer [Pressemitteilung](#) "Der

vermeidbare Stau am Verteilerkreisel Köln-Süd" wies Colonia ELF am 11.05.2015 auf diesen Skandal hin. Die Stadt schob die Schuld auf eine fehlende Entscheidung des Landes NRW. Dieses verwies in der am 12.05.2015 übermittelten Antwort ([Schreiben](#) des MBWSV NRW vom 30.04.2015) allerdings auf die Zuständigkeit der Stadt Köln und der dortigen Polizei.

Ebenfalls nicht nachvollziehbar bleibt, dass der Verteilerkreisel künftig ohne jegliche straßenbauliche Ertüchtigung auskäme und die Bonner Straße durch eine geänderte Ampelschaltung sogar so weit entlastet würde, dass die Ausfahrt aus der 6-stöckigen (inzwischen 5 ½ bis 7 ½-stöckigen) Parkpalette ausschließlich über die Bonner Straße erfolgen kann. Die empfohlene möglichst nördlich anzuordnende Ausfahrt muss allerdings wegen der dort geplanten Buswendeschleife nach Süden verschoben werden.

Der Bebauungsplan für die Parkpalette Bonner Straße kann offenbar nicht erstellt werden, bevor die Planfeststellung für die 3. Baustufe abgeschlossen ist, da die Grenze aus der Planfeststellung für den Bebauungsplan bindend sein soll.

Weitere Änderung des Lösungsvorschlages

Auf Vorschlag der Bürgervereine und Initiativen aus Bayenthal, Marienburg und Rondorf erweiterte Colonia ELF den [Lösungsvorschlag](#) für den Verteilerkreis um die weitere Streckenführung der Bahn bis Rondorf-Hochkirchen und berücksichtigte dabei eine kostengünstigere Gleisführung: statt zwischen die beiden Autobahnspuren der A555 jetzt auf die beiden südwärts führenden Fahrspuren, um hohe Brückenkosten zu vermeiden.

Einwendungen zum Planfeststellungsbeschluss für die 3. Baustufe

Colonia ELF gab am 27.06.2016 eine [Stellungnahme](#) zum Planfeststellungsbeschluss ab. Nach erneuter Offenlage des Beschlusses wurde insbesondere zur Problematik Parkhochhaus-Ausfahrt am 19.09.2015 eine [weitere Einwendung](#) abgegeben. Die Erwiderungen sind auf der [Seite](#) zur 3. Baustufe nachzulesen.

Moratorium für 3. Baustufe bis zur Inbetriebnahme der Gesamtstrecke

Die Unglücksstelle am Waidmarkt wird nicht vor 2027 passierbar sein, wenn dort das Gleiswechselwerk erstellt worden ist. Die andauernden Untersuchungen des am 03.03.2009 eingestürzten Historischen Archivs müssen erst beendet sein, bevor in einer etwa fünfjährigen Bauzeit dort das Gleiswechselwerk entsteht. Die KVB hat übrigens bestätigt, dass die Fahrgäste der heutigen Linie 132 nicht zweimal zusätzlich umsteigen müssen, um zum Bahnhof zu gelangen, denn bis die Nord-Süd Stadtbahn am Waidmarkt den Tunnel passieren kann, solle der Busbetrieb aufrecht erhalten bleiben.

Aufgrund der Bauverzögerung im Bereich der 1. Baustufe sollten der Baubeginn der 3. Baustufe aufgeschoben und die bisher nicht berücksichtigten Forderungen der Bürgervereine und Initiativen endlich ernsthaft diskutiert werden. Colonia ELF und NaBiS e.V. haben mit Bürgerinnen und Bürgern aus dem Kölner Süden eine Initiative gegen den Planungsirrsinn ins Leben gerufen, die vor allem die Öffentlichkeit über die Probleme des Projekts informieren will. Mit weißen Flatterbändern an den zu fällenden 300 Bäumen entlang der Bonner Straße und im Wäldchen am Heidekaul wurde ein erstes öffentliches Interesse geweckt. Eine Radiosendung am 14.04.2016 und ein Beitrag in der Lokalzeit am [25.04.2016](#) folgten. Am [20.04.2016](#) wurde ein [Forderungspapier](#) an Frau Oberbürgermeisterin Henriette Reker übergeben. Am 28.04.2016 übergaben Vertreter des Initiativkreises namhafter

Bürgerinnen und Bürger aus Bayenthal-Marienburg ein Memorandum an Reker, mit dem das Moratorium ausdrücklich unterstützt wird und eine stadtgestalterisch sinnvollere Lösung für die 3. und 4. Baustufe vorgeschlagen wird: Nieder- statt Hochflurbahn (30 cm statt 90 cm hohe und entsprechend kürzere Bahnsteige, die sogar auf Straßenniveau errichtet werden könnten). Prof. Dr. Heiner Monheim, der maßgeblich am Memorandum mitgearbeitet hatte, hielt vier Vorträge, die letzten am 18.05.2016, an dem auch Vertreter der KVB und der Stadt Köln teilnahmen.

Mit einer zeitnahen Realisierung der 4. Baustufe vom Verteilerkreis Köln-Süd bis Meschenich und einer verbesserten ÖPNV-Verbindung nach Godorf (10-Minuten-Takt) und der dortigen ausbaufähigen P&R-Anlage würde das 6-stöckige Parkhochhaus am Verteilerkreis obsolet.

Am 26.04.2016 erfolgte der Planfeststellungsbeschluss der Bezirksregierung Köln. Die Einwendungen von Colonia ELF wurden alle nicht berücksichtigt. Zum Fehlen eines pflichtgemäßen Abwägens erfolgte am 09.05.2016 eine [Stellungnahme](#).

Es folgten zwei von den Bürgerinnen und Bürgern organisierte Workshops mit neun international anerkannten Verkehrsplanern sowie eine Initiative, die sich vehement gegen den [Planungssirrsinn](#) stellt. Die Ergebnisse der Workshops bestätigten die Forderungen der Bürgerinnen und Bürger:

18.07.2016 als [Kurzfassung](#) und [Langfassung](#), 07.09.2016 als [Kurzfassung](#) und [Langfassung](#).

Die Jahre 2016 bis 2018 waren gekennzeichnet von Protesten, Mahnwachen und Flatterbandaktionen zusammen mit Bürgerinnen und Bürgern entlang der Bonner Straße.

Baumfällungen

Die 3. Baustufe sollte 2020 in Betrieb genommen werden, denn die Fördermittel waren ursprünglich bis zum 31.12.2019 befristet. Allen Bemühungen zum Trotz ließ die Stadt im Oktober und November 2017 daher die rund 230 Bäume an der Bonner Straße sowie 70 Bäume und Gehölz im Heidekaul-Wäldchen fällen. Die Stadt Köln lehnte damit den Wunsch der Bürgerinnen und Bürger nach einem Moratorium endgültig ab.

Zu diesem Zeitpunkt waren das Grundgesetz der Bundesrepublik Deutschland bereits geändert und der Weg frei für eine Verlängerung der Fördermittel-Grundlage: das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz. Der Fördermittel-Bescheid für die 3. Baustufe wurde kurz darauf ebenfalls bis zum 31.12.2024 verlängert. Die Bauarbeiten werden also nicht bis Ende 2019 beendet, sondern von zwei auf mehr als fünf Jahre verlängert. Eine Inzellösung für die Nord-Süd Stadtbahn zwischen der Arnoldshöhe und der Marktstraße, einschließlich der drei Zwischenhaltestellen, wäre wirtschaftlich kaum tragbar, zumal auch der Busbetrieb weiterläuft. Eine gemeinsame Nutzung der Haltestellen Bonner Wall bis Severinstraße ist [technisch](#) kaum realisierbar.

Der einzige Unterschied zum gewünschten Moratorium ist, dass die Stadt die Bäume bereits 2017 fällen ließ! Zu dem Zeitpunkt völlig unnötig: die auf mindestens zwei Jahre verlängerten Erdarbeiten erfolgen um die Baumstümpfe herum. Viele der Baumstümpfe schlugen 2018 erneut aus, führten zu Behinderungen auf den Radwegen und mussten mehrfach zurückgeschnitten werden.

Die Baumfällungen sehen doch bedenklich deutlich nach einer reinen Machtdemonstration gegenüber den Bürgerinnen und Bürgern aus!

Ende 2017 wurde mit dem stadtübergreifenden Projekt – gegen die Ohnmacht von Bürgervereinen und Initiativen – eco-lonia.de begonnen.

Teilerfolg für Colonia ELF

Acht Jahre dauerten die Bemühungen der Anwohner-Initiative für ein langfristiges Gesamtkonzept des Verteilerkreises Köln-Süd und dessen ebenerdige Querung durch die Nord-Süd Stadtbahn.

Nach zwei Beiträgen in der Lokalzeit am [23.05.2018](#) und [05.06.2018](#) und einem Gespräch mit CDU-Vertretern aus Bund, Land NRW, Stadt Köln und Bezirk Rodenkirchen am [22.06.2018](#) organisierte Colonia ELF einen [Workshop](#) am 13.09.2018, an dessen Ende die Verwaltung eine Prüfung des Vorschlages zusagte. Dieser Prüfung stimmten der Finanzausschuss am [24.09.2018](#) und der Stadtrat am [27.09.2018](#) zu.

Offene Forderungen der Anwohner:

- Keine zusätzlichen Lärm-, Licht- und Abgasbelastungen für die Anwohner¹.
- Erhalt des bestehenden Denkmalschutzes "Grüngürtel" auf der Bebauungsfläche.
- Umgebungsschutz der Denkmäler (Klinkerbauwerke) im direkten Umfeld.
- Erhalten des Baumbestandes, bzw. Ersatzpflanzungen (34 Bäume bereits gefällt).
- Kein Parkhausverkehr über Verteilerkreis, Bonner oder Militärringstraße.
- Ungehinderte Parkflächenein- und -ausfahrt, ohne Rückstaugefahr.
- Keine Straßenquerung zwischen Haltestelle Arnoldshöhe und Parkfläche.
- Kostengünstigere ebenerdige Stellplätze statt Parkhaus.
- Kein Baubeginn vor Beantwortung der Kernfragen:

Wo sollen die Gleise durch die Wasserschutzzone II (und sogar I) geführt werden, in der die Neuanlage von Gleisen eigentlich verboten ist?

Die 3. Baustufe gibt nur Sinn, wenn auch die 4. Baustufe zeitnah realisiert wird. Die Querungsmöglichkeit am Verteiler und durch den Grüngürtel sind z.B. auch entscheidend für eine Mittel- oder Seitenlage der Gleise auf der Bonner Straße.

Kann die 4. Baustufe, statt eines teuren Tunnels oder einer teuren Hochbahn, auch kostengünstig und verkehrsertüchtigend (z.B. 3-Phasen-Modell Colonia ELF) den Kreisel querren?

Mit einer entsprechenden Entscheidung könnte die Haltestelle Arnoldshöhe denkmal- und umweltgerecht am Verteiler entstehen und müsste nicht zurückgebaut werden.

Kann die "temporäre" Bushaltestelle in den Kreisel verlegt werden, um die kürzeste Verbindung zwischen Bus und Bahn zu realisieren und die Hälfte der Baumfällungen am Tennisplatz zu vermeiden?

Kann die Bonner Straße zwischen dem Gürtel und der Schönhauser Straße vierspurig bleiben, wenn die Bahn dort auf der Straße fährt?

Muss die Kreuzung Schönhauser Straße / Bonner Straße 21 Fahrspuren bekommen oder könnten fast die Hälfte entfallen, wenn die Aufstellflächen nicht mehr erforderlich sind (z.B. durch einen zweispurigen Tunnel unter dem REWE-Parkplatz und neben dem Tälchen)?

Infolge der von Prof. Dr. Heiner Monheim angeregten Grundsatzdiskussion kommt eine weitere Kernfrage dazu:

Ist es möglich, die 3. und 4. Baustufe als Niederflurbahn zu bauen, d.h. die engen Straßenverhältnisse in Meschenich und Rondorf, das Neubau-Wohngebiet Rondorf Nord-West,

¹ Parkhausverkehr, einschließlich Ein-/Ausfahrt, Tennislärm aufgrund der Schallschlucht zwischen Hochhaus und 6-stöckigem Parkhaus. Verkehrslärm- und Feinstaubbelastungen liegen bereits heute zum Teil über den Grenzwerten.

die Aufenthalts- und Wohnqualität an der Haltestelle Marktstraße (Reduzierung der Bahnsteighöhe um 55 cm mit tiefergelegtem Hochbahngleis in der Mitte für einen barrierefreien Umstieg auf einer Ebene) und die Option "Anschluss der Parkstadt-Süd" (Verlängerung der Niederflurstrecke zum Eifelplatz und über die Gleise der Linie 12 bis zum Barbarossa-platz) zu berücksichtigen?

Niederflurbahnsteige hätten auch auf der Bonner Straße enorme stadtgestalterische Vorteile.