

## Werkstattgespräch am 16. März 2013 im Bezirksrathaus Rodenkirchen

Herr Neweling (Leiter Amt für Brücken und Stadtbahnbau) begrüßt um 11 Uhr rund 50 interessierte Bürgerinnen und Bürger, die sich für das Werkstattgespräch eingefunden haben.

Er stellt den geplanten Tagesablauf und die Spielregeln für das Werkstattgespräch vor. Anschließend präsentiert er den aktuellen Stand der Planung für die dritte Baustufe der Nord-Süd Stadtbahn und gibt eine kurze Zusammenfassung der beiden Bürgerbegehungen vom 23. Februar und 2. März 2013.

Es werden vier Arbeitsgruppen gebildet:

1. Planung Allgemein (Haltestellen, Überwege, Abrissgebäude, Bäume, etc.)
2. Endhaltestelle und P+R-Palette
3. Radverkehr und Parken
4. Verkehr (Kreuzungen Erschließung/Erreichbarkeit, Spuren, etc.)

### Gruppe „Planung Allgemein“

Die Arbeitsgruppe formuliert folgende Anregungen und Anmerkungen:

- Der Erhalt von Wohnhäusern (Abrissgebäude) wird angestrebt.
- **Frage:** Was ist hinsichtlich des Lärm- und Erschütterungsschutzes geplant?  
**Antwort:** Das Thema wird im Planfeststellungsverfahren behandelt und gutachterlich begleitet.
- Das Projekt ist nur akzeptabel bei umfassender Alleenplanung, hier sollen auch alternative Baumstandorte geprüft werden. Asymmetrische Lichträume der Bäume (2,5 m für Gehwege, 4,5 m für die Fahrbahn und 6,5 m für die Stadtbahn).
- Erhalt möglichst vieler Bäume entlang der Bonner Straße
- Gute Sicht auf Schaufenster (Gewerbeflächen) trotz vorhandener oder geplanter Bäume
- Knotenpunkt Bonner Straße/Schönhauer Straße als zentralen Punkt mit vielen Funktionen ansprechend gestalten
- Naturdenkmäler und die Platanen auf der Schönhauser Straße sowie den geschützten Landschaftsbestandteil (Senke Marktstraße) erhalten
- Die erste Baumreihe am Eingang des denkmalgeschützten Friedhofs in Höhe der Heidekaul erhalten und in die Straßenplanung integrieren
- Den Buchenbestand am Standort D der P+R-Anlage schützen, Zu- und Abfahrt dahingehend optimieren und anpassen
- Querungen gerade im Hinblick auf Schulen sicher planen
- Flexibilität in der Gleisführung, Abweichung von der konsequent geraden Linienführung in Betracht ziehen
- Geradlinigkeit der Besier-Planung wird kritisiert („kompromisslose Planung auf dem Reißbrett erinnert an Planungen aus den 70er Jahren – Baseler Büro, keine Kölner“)
- Einheitliche Radwegführung
- **Frage:** Verträgt sich die Einspurigkeit im nördlichen Teil mit dem gefühlt hohen LKW-Anteil durch den Großmarkt?

### Gruppe „Endhaltestelle und P+R-Palette“

Die Arbeitsgruppe formuliert folgende Anregungen und Anmerkungen:

- Lage der Endhaltestelle:
  - Ablehnung der Endhaltestelle direkt am Verteilerkreis: Situation an der Endhaltestelle ist für wartende Personen (insbesondere Kinder) hinsichtlich IV-Verkehrsaufkommen, Abgasen und der Unfallgefahr nicht zumutbar.
  - Ablehnung der Endhaltestelle in Höhe Heidekaul (Zwischenlage).

- Zustimmung zur Endhaltestelle in Höhe der Lindenallee (ganz nach Norden verschoben): wartende Personen (insbesondere Kinder) befinden sich im Bereich mit sozialer Kontrolle; Linksabbiegen aus der Heidekaul möglich; keine Störung der Sichtachse Siedlung – Kirche.
- Linksabbiegen aus der Heidekaul soll unbedingt (signalisiert) erhalten bleiben, damit die Anwohner, die in Richtung Innenstadt möchten, nicht durch den Verteilerkreis Süd fahren müssen.
- **Frage:** Welche Abbiegemöglichkeiten aus der Lindenallee sind geplant?
- Standort P+R-Palette:
  - Standort D wird kategorisch abgelehnt: Wohngebiet, Denkmalschutz, Einfahrt über die Militärringstraße ca. 50 m entfernt von den Häusern Heidekaul.
  - **Frage:** Befremden darüber, dass für Standort D auf Grundlage des Ratsbeschlusses bereits vor dem Werkstattgespräch mit den Bürgern ein Architektenwettbewerb ausgelobt wurde – wie ernst ist dieses Werkstattgespräch zu nehmen?  
**Antwort:** Der Wettbewerb wurde auf der Grundlage des Beschlusses vom Verkehrsausschuss ausgelobt. Die Ergebnisse und Leitideen, die von den Architekten entwickelt werden sind auch auf andere Standorte übertragbar.
  - Standort E soll unbedingt nachuntersucht werden: kein direkt angrenzendes Wohngebiet, genau so kurze Fußwege zur Haltestelle wie Standort D, Ein- und Ausfahrtmöglichkeiten auf der Bonner Straße (direkt „richtige Seite“ aus der Hauptzufahrtsrichtung Süd) und der Militärringstraße.
  - Standort C ist als städtebaulicher Akzent auch vorstellbar. Er erscheint insbesondere unter dem Gesichtspunkt der Weiterführung nach Meschenich und Rondorf günstig.
  - Standort B erscheint auch machbar: kein Eingriff in die Natur, bereits versiegelter Boden, kurzfristige Kündbarkeit des Pachtvertrages, Erweiterungsmöglichkeit
- Schallschutz für die gesamte P+R-Palette, um auch die Bürger aus Marienburg vor zusätzlichem Lärm zu schützen.

### Gruppe „Radverkehr und Parken“

Die Arbeitsgruppe formuliert folgende Anregungen und Anmerkungen:

- Radwegführung und Qualität
  - Ausführliche Diskussion über die Vor- und Nachteile von Schutzstreifen und baulichen Radwegen (Sichtbarkeit des Radfahrers, Sensibilität aller Verkehrsteilnehmer, Konflikte mit ruhendem Verkehr).
  - Führung der Radfahrer auf langen Strecken gleich halten und nicht ständig verspringen; evtl. ein Wechsel in Höhe Gürtel
  - eine Baumart für die Allee vorsehen, deren Wurzeln die Radwege nicht beschädigt
  - Prüfung, ob die Bäume alternativ in der Mitte der Straße angeordnet werden können, damit es keine Konflikte mit den Radfahrern gibt
  - Separate Signale für Radfahrer erhalten
- Konflikt Parkplatzbedarf/Begrünung, städtebauliche Qualität
  - Im Gutachten zum ruhenden Verkehr soll eine Empfehlung zur Kompensation wegfallender Parkplätze abgegeben werden.
  - Es wird vermutet, dass man zukünftig eher mehr Parkplätze als heute braucht
  - Zugunsten von Parkmöglichkeiten soll die städtebauliche Qualität eingeschränkt werden (weniger Bäume, Gehwege 1,50 m breit).
- P+R-Palette/Endhaltestelle
  - Grundsätzlich soll die Verlängerung nach Rondorf und Meschenich (4. Baustufe) bei der Planung der 3. Baustufe keine Rolle spielen. Verfolgung der zum jetzigen Zeitpunkt optimalen Lösung (keine unattraktive Haltestellenlösung hinsichtlich des Standortes der P+R-Palette).
  - Die P+R-Palette muss von der Lage, der Zugänglichkeit und den Kosten attraktiv gestaltet werden. Ansonsten suchen sich die Umsteiger Parkplätze in den angrenzenden Vierteln, was unbedingt vermieden werden soll.

- Um Marienburg vor Parksuchverkehr zu schützen, soll das Linksabbiegen von der Lindenallee in die Bonner Straße unterbunden werden.
- An allen Haltestellen (insbesondere an der Endhaltestelle) und in der P+R-Palette ausreichend Fahrradabstellanlagen vorsehen.

### **Gruppe „Verkehr“**

Die Arbeitsgruppe formuliert folgende Anregungen und Anmerkungen:

- Erklärung, wo die 28.000 neuen Fahrgäste herkommen
- Warum muss auf der Bonner Straße eine Stadtbahn gebaut werden? Es sollte geprüft werden, ob alternativ der Busverkehr weiter ausgebaut werden kann.
- Knoten Bonner Straße/Schönhauser Straße
  - Erhalt der Villa Lenders für eine bessere Platz- und Kreuzungsgestaltung.
  - Einrichtung einer zweiten Linksabbiegerspur aus der südlichen Bonner Straße in die Marktstraße
  - Erhalt der Bestandsbäume an der Schönhauser Straße
  - Die Platzfläche zur Entflechtung der kreuzenden, unterschiedlichen Verkehre durch Führung in mehreren Ebenen entzerren. Der Bürgerverein Bayenthal Marienburg hat dazu den Vorschlag mit einer unterirdischen Mall (wie zum Beispiel in Paris) ausgearbeitet.
  - Entlang der Marktstraße dringend notwendige Parkplätze vorsehen: zu beiden Seiten der Grünfläche und entlang der südlichen Bebauung.
  - Im Einmündungsbereiche der Brühler Straße dringend notwendige Parkplätze vorsehen
- Erhalt möglichst vieler Abrissgebäude durch Verschwenk von Fahrspuren und Verzicht auf Baumpflanzungen
- Bäume in Mittellage pflanzen, um die Bahntrasse zu verdecken und keine Verschattung der Häuser zu haben und damit mehr Parkplätze an den äußeren Rändern erhalten.
- Verkehrsführung nördlicher Teil
  - Dreispurige Verkehrsführung (zwei Fahrspuren stadteinwärts, eine Fahrspur stadtauswärts) im nördlichen Abschnitt zur verkehrlichen Ertüchtigung.
  - Im nördlichen Teil kein Fahrradschutzstreifen
  - Das Linksabbiegen von der Bonner Straße in den Mathiaskirchplatz ermöglichen
  - Zwischen dem Mathiaskirchplatz und der Cäsarstraße weitere Querungsmöglichkeit für Fußgänger (Abstand in der vorhandenen Planung ca. 230 m).
  - Unmittelbar an der Cäsarstraße weitere Querungsmöglichkeit für Fußgänger (Schulweg)
  - Prüfung, ob nördlich der Haltestelle Cäsarstraße von Süd nach Süd ein Wender eingerichtet werden kann.
  - Die Häuser 329-333 nach Möglichkeit erhalten. Dies ist augenscheinlich durch eine geringe Trassenverschiebung und den Verzicht auf die zweite Baumreihe möglich.
  - Die Wender auf dem Gürtel möglichst nah an der Bonner Straße anordnen, damit sie für die Verkehrsteilnehmer attraktiv und schnell zu nutzen sind.
  - An der Kreuzung Bonner Straße/Gürtel folgende drei Rechtsabbieger freilaufend ausbilden:
    - stadteinwärts von der Bonner Straße in den Bayenthalgürtel
    - vom Raderberggürtel stadtauswärts auf die Bonner Straße
    - stadtauswärts von der Bonner Straße auf den Raderberggürtel
- Verkehrsführung südlicher Teil
  - An allen einmündenden Straßen im Bereich Marienburg nur Rechtsabbiegen auf die Bonner Straße erlauben. Dies soll den Durchgangsverkehr durch das Viertel verhindern.

- Auf ein Abbinden der Brohler Straße verzichten (rechts rein/rechts raus). Der Rest der Verkehrsfläche kann für Außengastronomie genutzt werden.
- Zur Vermeidung von Durchgangsverkehren nach Rodenkirchen kein Linksabbieger von der Bonner Straße in die Marienburger Straße
- Verkehrsführung in der Andernacher Straße und der Ahrweilerstraße beibehalten (keine Einfahrt von der Bonner Straße und nur rechts raus auf die Bonner Straße)
- Kein Linksabbieger von der Bonner Straße in die Leyboldstraße. Hier sollten tangentielle Wender südlich der Leyboldstraße geprüft werden.
- Die Fußgängerquerung zwischen Leyboldstraße und Lindenallee erscheint nicht sinnvoll.
- Im südlichen Teil erscheint der Erhalt von Bäumen auf der östlichen Seite und westlichen Seite direkt neben der Bahntrasse möglich.
- In Höhe der Heidekaul sollte in Fahrtrichtung stadtauswärts noch ein Wender angelegt werden, damit die Betriebe zwischen Lindenallee und Leyboldstraße aus nördlicher Richtung ohne Durchfahrt des Verteilerkreises Süd erreichbar bleiben.
- Den Verteilerkreis Süd in die Grüne Welle der Bonner Straße integrieren
- Die Planung zur dritten Baustufe Nord-Süd Stadtbahn muss mit dem Verkehrskonzept Marienburg Bayenthal, das zur Verringerung der Durchgangsverkehre erstellt wird, gekoppelt werden, so dass die Maßnahmen ineinander greifen.
- Alternative Standorte für die P+R-Palette in den Bereichen A, B und E prüfen
- Die mittelfristig notwendige Ertüchtigung des Verteilerkreises (zusätzliche Spuren, Bauwerke und Zufahrten) soll konzeptionell bereits jetzt berücksichtigt werden.

Bei den Ergebnissen wurden nicht nur konsensfähige, sondern auch Einzelmeinungen abgebildet.

Herr Neweling fragt nach, ob auch wirklich alle Anregungen und Anmerkungen in den Präsentationen enthalten sind. Die Verwaltung und das Planungsteam werden alles aufnehmen, dokumentieren, bearbeiten und prüfen. In welchem Rahmen die Ergebnisse präsentiert werden, wird noch geklärt. Er weist noch mal darauf hin, dass die Planung und die Bürgerbeteiligung hier noch nicht zu Ende sind.

Für alle Betroffenen gibt es im Planfeststellungsverfahren die Möglichkeit, ihre Einwände einzubringen, wenn sie sich in der weiteren Planung nicht ausreichend oder angemessen berücksichtigt fühlen. Diese werden dann von der Bezirksregierung Köln als planfeststellende Behörde sehr genau und sensibel abgewogen und bewertet.

Um 15:30 Uhr beendet Herr Neweling die Veranstaltung und bedankt sich für die konstruktive und angenehme Zusammenarbeit.

# Standorte P+R-Palette

