

Workshop

Grüngürtel-Querung der Nord-Süd Stadtbahn

in der Allerheiligenkirche, Marienburg, am 13.09.2018



Gliederung

Bericht zum Workshop Grüngürtel-Querung der Nord-Süd Stadtbahn

Vorbemerkungen

Zitate aus:

[Protokoll Gespräch von Verwaltungsvertretern mit der AG Heidekaul am 02.12.2013](#)

[Bericht zum Experten-Workshop vom 18.06.2016](#)

[Bericht zum Experten-Workshop vom 07.09.2016](#)

[Vorstellung des städtebaulichen Planungskonzepts Rondorf Nord-West am 29.06.2018 in der Gesamtschule Rodenkirchen](#)

[Gespräch vom 22.06.2018 mit Oliver Kerl und Prof. Dr. Heribert Hirte mit Bürgerinitiativen aus dem Kölner Süden](#)

[Stadt Köln Pressemitteilung Stadtbahnanbindung nach Rondorf und Meschenich vom 31.08.2018](#)

Bericht zur Veranstaltung

Einleitung zum Hauptteil

Vortrag der städtischen Planungsvarianten

Vortrag zum Vorschlag der Anwohner

Die geänderten Verkehrsströme im Vorschlag der Anwohner-Initiative Colonia ELF

Gesamtblick Verteilerkreis und Autobahnkreuz

Diskussion

Fragen aus den Arbeitsgruppe Colonia ELF 2010 – 2012

Optionsvariante

Dimension der Unterführung unter der A555

P+R-Anlage am Verteilerkreis

Busbahnsteig Arnoldshöhe mit Wendeschleife und Busspur

Abschluss der Veranstaltung

Anwohner erreichen Prüfung ihres Vorschlages

Ergänzende Informationen

Lärmbelastungen in der Wohnsiedlung Heidekaul

Ein zweiter Verkehrskorridor durch den Grüngürtel?

Denkmal- und Umgebungsschutz

Planungshoheit Straßen.NRW

Vorfluter

Wasserschutzzonen



Bericht zum Workshop Grüngürtel-Querung der Nord-Süd Stadtbahn

Der Workshop ist ein Beitrag zum Europäischen Kulturerbejahr 2018: Das Kölner Grünsystem – ein zukunftsweisendes Erbe. Das European Cultural Heritage Year (ECHY) 2018 findet unter dem Motto "Sharing Heritage" statt. Schirmherr für den deutschen Beitrag ist Bundespräsident Frank-Walter Steinmeier. Die Schirmherrschaft über das Projekt "Das Kölner Grünsystem – ein zukunftsweisendes Erbe" hat Johannes Remmel, Mitglied des Landtags NRW und Staatsminister a.D., übernommen.

[zurück](#)

Vorbemerkungen

Zitat aus Protokoll eines Gesprächs von Verwaltungsvertretern mit der AG Heidekaul bezüglich Verteilerkreis am 02.12.2013: "Aus Sicht der Stadt Köln ist die Verlängerung der Stadtbahn über den Verteilerkreis hinaus nach Meschenich eine langfristig realisierbare Option. Durch die Planungen der 3. Baustufe der Nord-Süd Stadtbahn ist eine Ertüchtigung des Verteilerkreises nach derzeitigem Stand nicht erforderlich. Die Planung der 3. Baustufe steht dem Vorschlag der AG Heidekaul aber auch nicht entgegen. Herrn Wulf wird verdeutlicht, dass das Anliegen der AG Heidekaul nicht für alle Zukunft durch die jetzige Planung verbaut wird. Bei einer eventuellen Verlängerung der Stadtbahn oder einer Ertüchtigung des Verteilerkreises besteht, vorbehaltlich einer detaillierten Prüfung, weiterhin die grundsätzliche Möglichkeit einer Berücksichtigung dieses Vorschlages der AG Heidekaul. Hierüber muss aber zu einem späteren Zeitpunkt entschieden werden."

[zurück](#)

Zitat aus dem Bericht zum Experten-Workshop vom 18.06.2016: "Eine zentrale Frage ist der weitere zeitliche Ablauf bei der Nord-Süd-Bahn. Wenn zunächst nur der 3. Bauabschnitt isoliert betrachtet wird, sehen die Experten wenig Sinn in der Option einer Niederflurstichbahn anstelle der projektierten Stadtbahn mit Hochbahnsteigen. Eine Stichbahn mache nur für eine längere Bahnstrecke Sinn, die einen eigenen selbständigen Verkehrswert erreiche. Insoweit ist eine zentrale Frage, wann und wie der 4. Bauabschnitt weiter geplant wird.

Wenn aufgrund der im Tunnelbereich absehbaren weiteren Verzögerungen der Inbetriebnahme ohnehin erhebliche Verzögerungen des Betriebsbeginns bevorstehen, dann sei es im Gesamtzusammenhang von 3. und 4. Bauabschnitt durchaus überprüfenswert, ob es eine Alternative zur geplanten, genau in der Mitte der Straßenachse verlaufenden Stadtbahntrasse mit Hochbahnsteigen gebe."

[zurück](#)

Zitat aus dem Bericht zum Experten-Workshop vom 07.09.2016: "Weiterführung der Niederflurlinie 6/15 eine interessante Idee für die Parkstadt Süd und eine schnellere Netzkomplettierung.

Dann gäbe es auch Optionen für eine Weiterführung der bisherigen Niederflurlinie 6/15 durch die Parkstadt Süd in die Bonner Straße als Niederflurbahn mit der Aussicht, die Gleistrasse in der Bonner Straße und die Verlängerung nach Rondorf und Meschenich sehr viel schneller realisieren zu können, ohne Hochbahnsteige, mit Erhalt der alten Allee-bäume. Allerdings müsste dafür ein neues Planungsverfahren begonnen werden."

[zurück](#)

Zitat aus Vorstellung des städtebaulichen Planungskonzepts Rondorf Nord-West am 29.06.2018 in der Gesamtschule Rodenkirchen: "Vor der Veranstaltung ab 17:30 Uhr und nach der Veranstaltung besteht zusätzlich die Gelegenheit, themenbezogene Fragen an die Verwaltung und die Planungsbeteiligten zu richten. Hierzu werden im Foyer und im Veranstaltungsraum Planunterlagen ausgestellt. Die Öffentlichkeit ist herzlich eingeladen und kann während der Veranstaltung Fragen und Anregungen zur Planung äußern. ... Zum Thema Ausbau des vorhandenen öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV): hierfür Bereitstellung von Flächen für die Verlängerung der Stadtbahnlinie 5 vom Verteilerkreis Süd bis nach Köln-Meschenich. Für die geplante Entflechtungsstraße und die Stadtbahnerweiterung sind im Plankonzept Freihalteflächen für die Trassenführungen vorgesehen. Die rechtliche Umsetzung erfolgt für die Entflechtungsstraße und die Stadtbahnerweiterung über jeweils eigenständige Planfeststellungsverfahren."

[zurück](#)

Zitat aus Gespräch vom 22.06.2018 mit Oliver Kerl und Prof. Dr. Heribert Hirte mit Bürgerinitiativen aus dem Kölner Süden: "Colonia ELF schlug vor, eine ebenerdige Bahntrasse anzulegen, die parallel zu den Hauptverkehrsströmen verläuft. Durch die Mit-einbeziehung der Straße „Im Wasserwerkswäldchen“ könnte dann die bereits vorhandene Infrastruktur genutzt und der stark belastete Verteiler entzerrt werden. Außerdem würde Rondorf einen direkten Zugang zu den Autobahnen in alle Richtungen erhalten. „Der Vorschlag von Herrn Wulf ist interessant und wir wollen das in jedem Fall prüfen“, so Heribert Hirte. Die CDU-Politiker boten an, den Entwurf der Bürgerinitiative der Kölner Verkehrszernentin und dem Landesbetrieb Straßenbau NRW vorzulegen. Einen Gesprächstermin hierzu soll es im Herbst geben."

[zurück](#)

Zitat aus Stadt Köln Pressemitteilung Stadtbahnanbindung nach Rondorf und Meschenich vom 31.08.2018: "Die Verwaltung legt dem Rat in seiner Sitzung im September einen Planungs- und Bedarfsfeststellungsbeschluss für die Stadtbahnverlängerung nach Rondorf/Meschenich-Nord vor. Die Vorlage soll nach Vorberatungen im Verkehrsausschuss, in der Bezirksvertretung Rodenkirchen und im Finanzausschuss in der Ratssitzung am 27. September 2018 beschlossen werden. Bisher wurden drei unterschiedliche Varianten der Querung des Verteilerkreises untersucht. Hierzu zählen eine Überführung, eine Unterführung und eine vom Verteilerkreis räumlich versetzte ebenerdige Führung der Trasse. Bei der versetzten Trassenführung verläuft die Stadtbahn künftig etwa 300 Meter westlich der BAB 555 durch das Landschafts- und Wasserschutzgebiet bis zur Querung der BAB 4. Bei den beiden anderen Varianten verläuft die Stadtbahn unmittelbar westlich der BAB 555 bis zum bestehenden Brückenbauwerk über die BAB 4 ebenfalls im Landschafts- und Wasserschutzgebiet. Im Anschluss daran ergibt sich aus den Planungen für die Siedlungserweiterung Rondorf Nord-West eine Trasse, welche bis zur Straße „Am Höfchen“ verläuft. ... Eine erste Informationsveranstaltung für Bürgerinnen und Bürger hatte es Ende Juni 2018 gegeben. Weitere Veranstaltungen zur Beteiligung der Öffentlichkeit sind im anstehenden Planungsprozess vorgesehen." **Anmerkungen:** Da immer wieder betont wurde, dass die Planungen zur Verlängerung der Nord-Süd Stadtbahn bis nach Meschenich noch ganz am Anfang seien, wird unterstellt, dass zu den drei bereits untersuchten Varianten weitere Vorschläge möglich sind. Die weiteren Veranstaltungen zur Beteiligung der Öffentlichkeit sollten nicht nur auf die im Planfeststellungsverfahren vorgeschriebenen Informations- und Erörterungsveranstaltungen begrenzt sein und anstelle von Interessenabwägungen zu den städtischen Planungen noch kreative Gestaltungsmöglichkeiten einräumen.

In Abstimmung mit dem Stadtplanungsamt hat der Investor "AMELIS Projektentwicklungs GmbH & Co. KG" für eine große Freifläche in Köln-Rondorf ein städtebauliches Planungskonzept erarbeitet (**Anmerkung:** Der Bürgerverein Rondorf hat in Eigeninitiative und auf eigene Kosten eine mehrstufige Bürgerwerkstatt durchgeführt, die von AMELIS z.T. aufgegriffen wurde). Zur Umsetzung des städtebaulichen Planungskonzepts sind die Aufstellung eines Bebauungsplanes und die Änderung des vorhandenen Flächennutzungsplans erforderlich. Die Verfahren hierfür werden nach Bestimmungen des Baugesetzbuches (BauGB) im sogenannten Regelverfahren mit Umweltbericht, einem landschaftspflegerischen Fachbeitrag und einer artenschutzrechtlichen Prüfung durchgeführt. Wegen des inhaltlichen Zusammenhangs der beiden Verfahren wird die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit an der Bauleitplanung entsprechend der Vorschriften des BauGB in einer gemeinsamen Veranstaltung durchgeführt. Zur Schaffung des Planungsrechts für die notwendig werdende großräumige Straßeninfrastruktur und die geplante Verlängerung der Stadtbahnstrecke sind eigenständige Planfeststellungsverfahren erforderlich.

(<https://www.stadt-koeln.de/politik-und-verwaltung/presse/plaene-fuer-neubaugebiet-koeln-rondorf-werden-vorgestellt-1>).

[zurück](#)

Bericht zur Veranstaltung

Nach einer kurzen Begrüßung durch den Moderator Werner Keil (Köln mitgestalten) lief der WDR-Beitrag Lokalzeit Köln vom 05.06.2018. Entgegen der ursprünglichen Planung folgte danach die Ortsbegehung. Nach einem kurzen Hinweis auf die wesentlichen zu beobachtenden Punkte nahmen die TeilnehmerInnen die möglichen Trassenführungen am Verteiler in Augenschein.

[zurück](#)

Einleitung zum Hauptteil

Der Moderator führte in den Hauptteil der Veranstaltung ein:

"Wesentliche Ziele der Initiativen entlang der Bonner Straße sind die Lebens- und Aufenthaltsqualität nach dem Umbau für die Stadtbahn. Die Bäume spielten dabei eine wichtige Rolle, aber nicht die einzige. Es ging dabei auch um Rettungswege, Neupflanzung großkroniger und verschiedener Baumarten, bessere Sichtbarkeit der Radfahrer, weniger massive Oberleitungen und ein sicheres Fahren in der Bahn. In zwei Experten-Workshops und vier Informationsveranstaltungen wurden Alternativen zur bisherigen Planung erarbeitet, vorgestellt und den zuständigen Verwaltungsstellen der Stadt Köln vorgeschlagen.

Unserem Verständnis nach war als realitätstaugliches Ergebnis gemäß der uns vorliegenden Analysen und Erkenntnisse allen Vorschlägen gemeinsam, dass ein Großteil der Bäume hätte stehen bleiben können. Ein mit der Stadtverwaltung gemeinsam durchgeführter systematischer Sachabgleich der Fakten und der kontroversen Argumente im Sinne eines echten Diskurses hat unseres Erachtens – trotz ansatzweiser Gesprächsversuche – nicht hinreichend stattgefunden. Zwar hat es 2013 bei mehreren öffentlichen Terminen eine Bürgerbeteiligung zur Planung gegeben, wobei die dort gesammelten Anregungen, Hinweise und Vorschläge (Konsultation) durch die Projektbeteiligten geprüft wurden und soweit wie möglich in die Planung einfließen sollten. Die Planungen der Verwaltung waren jedoch nicht ergebnisoffen, was die Wahl grundsätzlicher Varianten (Hoch- oder Niederflurbahn etc.) und den Gleisverlauf betrifft. Teilergebnisoffenheit, die also über eine einseitige Informationsveranstaltung hinausgeht, bestand nur bezüglich Vorschlägen zur Erhaltung einiger Bäume und Häuser. Mit Beschluss vom 17.12.2013 hat der Rat der Stadt Köln die Verwaltung ohne eine weitere Feedback-Schleife beauftragt, mit diesen Ergebnissen ein Planfeststellungsverfahren auf den Weg zu bringen. Die Planunterlagen für die dritte Baustufe der Nord-Süd Stadtbahn lagen vom 02.06. bis 01.07.2014 im Stadthaus Deutz zur Einsichtnahme aus. Anschließend kam es zu Protesten und Alternativvorschlägen mit der bekannten Konflikteskalation.

Heute scheint es, dass die Stadt bei der Bürgerbeteiligung zur nächsten Ausbaustufe den gleichen Fehler macht und die Vorschläge der Initiativen nicht einmal sorgfältig prüft. Und falls sie das nichtöffentlich doch getan haben sollte, sieht es ganz danach aus, dass sie sich offenbar wieder nicht auf einen konstruktiv kritischen rationalen Diskurs mit den enga-

gierten Bürger/innen einlässt. Heute Abend geht es um die Verlängerung der Nord-Süd Stadtbahn vom Verteilerkreis Köln-Süd bis zum Südennde von Meschenich. Der Bau soll 2024 beginnen. Ein Hauptproblem ist dabei die Querung des Verteilerkreises und des Grüngürtels. Mit dem heutigen Workshop soll ein Dialog entstehen, um noch frühzeitig genug Fehler zu verhindern, noch sinnvolle Vorschläge einzubringen und eine breite Zustimmung zu einer besten Planungslösung zu erreichen.

Das Arbeitsgremium zur Entwicklung verbindlicher und passgenauer Leitlinien Bürger- / Öffentlichkeitsbeteiligung in Köln, an dem u.a. auch ich als Vertreter von "KÖLN MITGESTALTEN – Netzwerk für Beteiligungskultur" mitgewirkt habe, hat substantiell wichtige Kriterien für eine gelingende und ernsthafte Bürgerbeteiligung erarbeitet, die nun – nach der Zustimmung des Stadtrats Ende des Monats – in einer Pilotphase auf ihre Praxistauglichkeit getestet werden. Drei dieser Kriterien sind:

- frühestmögliche Information der Öffentlichkeit über das jeweilige Vorhaben,
- größtmögliche Transparenz – nicht zuletzt auch über den tatsächlichen Mitgestaltungsgrad (Ergebnisoffenheit oder Teil-Ergebnisoffenheit, die dann substantiell und gut nachvollziehbar begründet sein muss) – und
- gelingende Kommunikation in einem fairen und respektvollen konstruktiv kritischen rationalen Diskurs.

Was die Frühzeitigkeit betrifft, ist diese zum jetzigen Zeitpunkt wohl eher nicht mehr gegeben. Ob eine sachliche Ergebnisoffenheit tatsächlich noch gegeben ist, sei einmal dahingestellt und wird sich erst erweisen. Zumindest der gelingende sachliche Austausch kann heute Abend auf jeden Fall gelingen, wenn wir uns an wichtige Spielregeln eines ernsthaften Diskurses halten: keine unüberprüfbaren Behauptungen und Meinungen, keine Polemik, sondern echte Argumente. Diese zeichnen sich dadurch aus, dass sie einem Faktencheck standhalten und / oder zumindest intersubjektiv logisch nachvollziehbar sind. Auf diese Weise ist es möglich, die jeweilige Perspektive der anderen zu verstehen – was nicht heißt, dass man inhaltlich damit übereinstimmt. Aber jeder fühlt sich im respektvollen kommunikativen Umgang miteinander ernst genommen und man redet nicht aneinander vorbei."

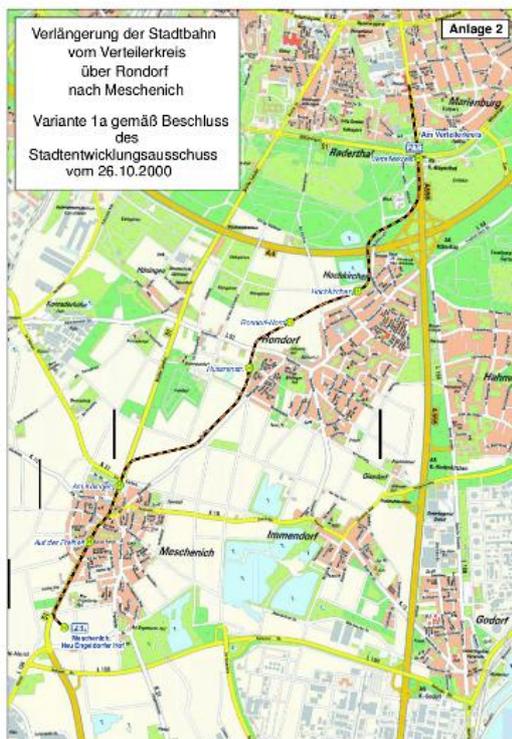
[zurück](#)

Vortrag der städtischen Planungsvarianten

Der Amtsleiter für Brücken, Tunnel und Stadtbahnbau der Stadt Köln Gerd Neweling stellte die drei städtischen Planungsvarianten vor: eine Hochbahnbrücke über den Verteiler hinweg, ein Bahntunnel unter dem Verteiler hindurch und eine Trassenführung ca. 300 m westlich um den Verteiler herum.

Links: die gesamte Trassenplanung gem. Beschluss vom 26.10.2000 (Variante 1a).

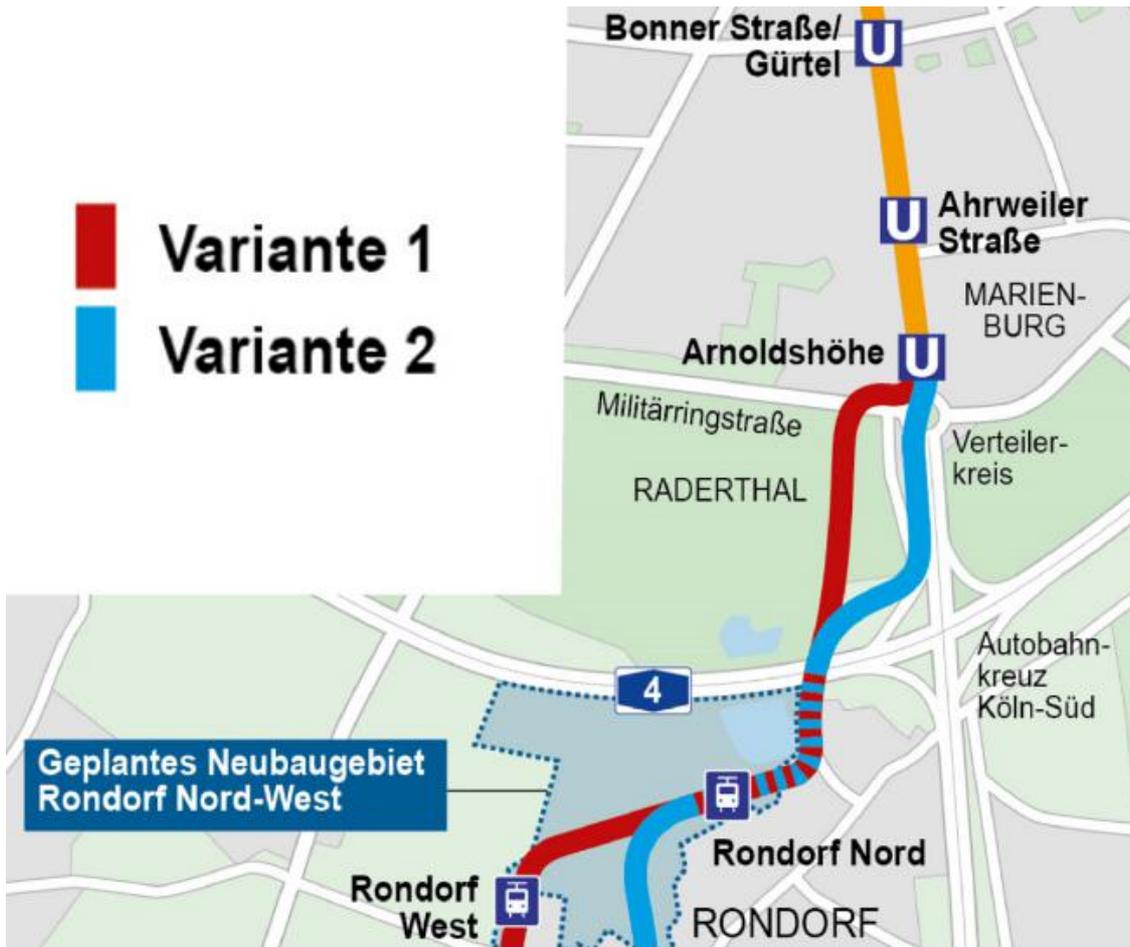
Rechts: die möglichen Alternativen im Neubaugebiet Rondorf Nord-West.



- 1. Baustufe:** Strecke vom Breslauer Platz zur Marktstraße (nicht abgeschlossen wegen Unglückstelle Waidmarkt)
- 2. Baustufe:** Abzweig zum Rheinufer an Linie 16 (abgeschlossen)
- 3. Baustufe:** Strecke von Marktstraße bis Arnoldhöhe (gerade begonnen)



Die von den Rondorfern präferierte Lösung sieht eine zentralere Streckenführung durch den Ort vor, damit die Erreichbarkeit für die Anwohner erhöht wird (600 m Radius).



Die Variante 1 sieht eine westliche Umfahrung des Verteilerkreises vor, würde aber zusätzliche Straßenquerungen, Ampeln und eine hohe Lärmbelastung für die Wohnsiedlung Heidekaul bedeuten.



[zurück](#)

Vortrag zum Vorschlag der Anwohner

Der Sprecher der Anwohner-Initiative Colonia ELF Andreas Wulf erklärte, dass die Anwohner in ihrem Vorschlag von 2011 einen anderen Ansatz gewählt hatten: künftige Vermeidung der Staus am Verteilerkreis. Eine veränderte Verkehrsführung erhöhe die Leistungsfähigkeit des Straßenverkehrs und die Gleise mitten durch den Verteilerkreis würden die Hauptverkehrsströme nicht mehr kreuzen.

Diese Variante für die ebenerdige Querung des Verteilerkreises durch die Nord-Süd Stadtbahn war bereits 2011 den Fraktionen im Stadtrat und der Stadtverwaltung vorgeschlagen worden. Die Anwohner-Initiative, die diesen Vorschlag in einer Arbeitsgruppe über zwei Jahre lang erarbeitet und bis 2012 den Wünschen der Stadtverwaltung angepasst hatte, erhielt daher den Namen Colonia ELF.



Ziel war vor allem ein langfristiges Gesamtkonzept für den Verteilerkreis Köln-Süd. Das Gesamtkonzept sollte bereits im Rahmen der 3. Baustufe der Nord-Süd Stadtbahn beschlossen werden, um insbesondere finanzielle Hürden für eine möglichst zeitnahe Verlängerung der Bahnstrecke bis nach Meschenich zu beseitigen: mit geringen Umbaukosten und durch die Nutzung der bereits vorhandenen Infrastruktur.

Umwelt-, Denkmal- und Wasserschutz sollten nicht auf der Strecke bleiben. Es geht schließlich um ein wichtiges Entrée von Köln, umgeben von Denkmälern und dem geschützten Grüngürtel. Eine Schienenrampe auf der Bonner Straße für einen Tunnel oder eine Hochbahn würden dieses Entrée zerstören. Außerdem sollte der Verkehrskorridor durch den Grüngürtel so schmal wie möglich bleiben, also der Korridor aus A555 sowie der Straßen-, Rad- und Schienenverbindung zwischen Raderthal und Rondorf-Hochkirchen. Das Innere des Verteilerkreises ist Wasserschutzzone II. Dort wäre ein Tunnel in der Wasserschutzzone II nicht oder nur mit erheblichen Auflagen möglich.

Es gibt einen wesentlichen Unterschied zwischen den drei städtisch geplanten Varianten und dem Vorschlag der Anwohner: Die Ertüchtigung des Straßenverkehrs. Der Anwohner-vorschlag verhindert die Verkehrsstaus morgens und abends am Verteilerkreis und den dadurch verursachten Ausweichverkehr in die umliegenden Wohnviertel.

[zurück](#)

Die geänderten Verkehrsströme im Vorschlag der Anwohner-Initiative Colonia ELF

In den folgenden Skizzen sind die Verkehrsströme (24 Stunden) über den Verteilerkreis Köln-Süd eingezeichnet. Neben der Hauptrichtung A555 zum Rheinufer (15.000 Kfz; rot), sind die stärksten Verkehre (jeweils ca. 12.000 bis 13.000 Kfz) von der A555 in die Bonner Straße (dunkelblau), von der Bonner Straße zur A555 (hellblau) und von der Militärringstraße Ost (vom Rheinufer) zur A555 (violett).

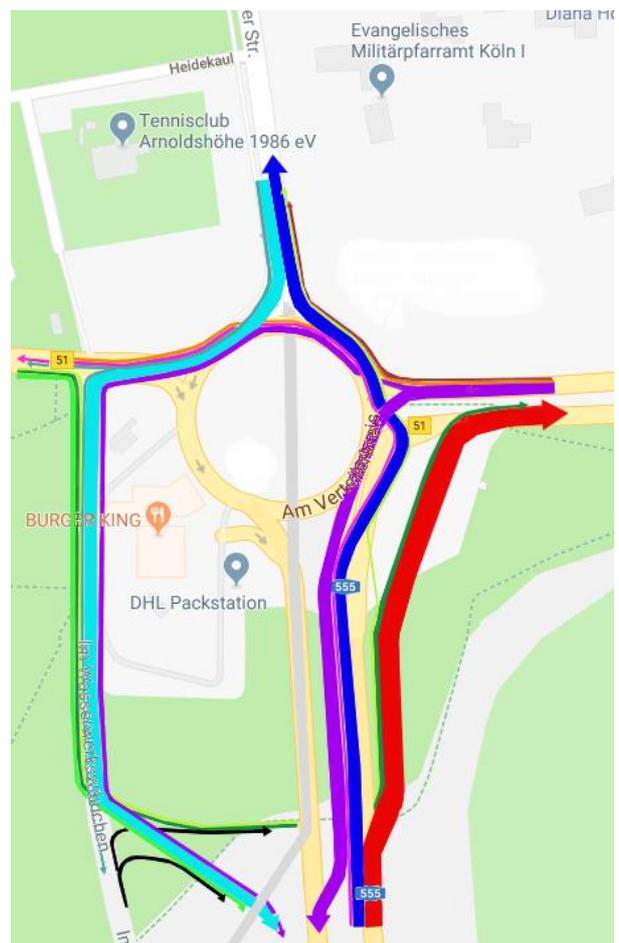
Der Verkehr von der Militärringstraße West (von der Brühler Straße) zur A555 (hellgrün) liegt mit weniger als 5.000 Kfz deutlich unter den anderen Verkehrsströmen, obwohl aufgrund der benachteiligten Ampelschaltung vor dem Verteiler mitunter die längsten Staus entstehen.

Die übrigen Verkehre liegen etwa zwischen 500 und 1.500 Kfz, so dass die ohnehin kaum sichtbaren Pfeile im Verhältnis etwas zu groß sind. Noch kleinere Kfz-Mengen wurden, für eine bessere Übersicht, nicht eingezeichnet.

Heutige Verkehrsführung



Vorgeschlagene Verkehrsführung



Die Hauptverkehrsströme werden im Vorschlag getrennt und über vier statt zwei Fahrspuren geführt. Die verlängerten Strecken werden zum Einfädeln genutzt. Die Verteilerampeln Nord (außer bei Bahnquerung), West und Süd entfallen. Die Ampel Ost, insbesondere für die sich kreuzenden Verkehre von der A555 zur Bonner Straße (dunkelblau) und von der Militärringstraße Ost zur A555 (violett), bleibt wie bisher erhalten, da die Verkehre zu den Hauptverkehrszeiten gegenläufige Intensitäten aufweisen. Von der Militärringstraße Ost wird der Verkehr zur A4 Richtung Aachen (violett) weiterhin durch den Verteiler geführt, da der Abzweig zur A4 künftig tiefer liegt und dieser Einfädelungsverkehr auf der A555 vermieden werden soll. Die Tankstelle wird weiterhin aus dem Kreisel angefahren und der abfließende Verkehr kann die Fahrt am Südwestende des Burger King Parkplatzes in alle Richtungen fortsetzen.

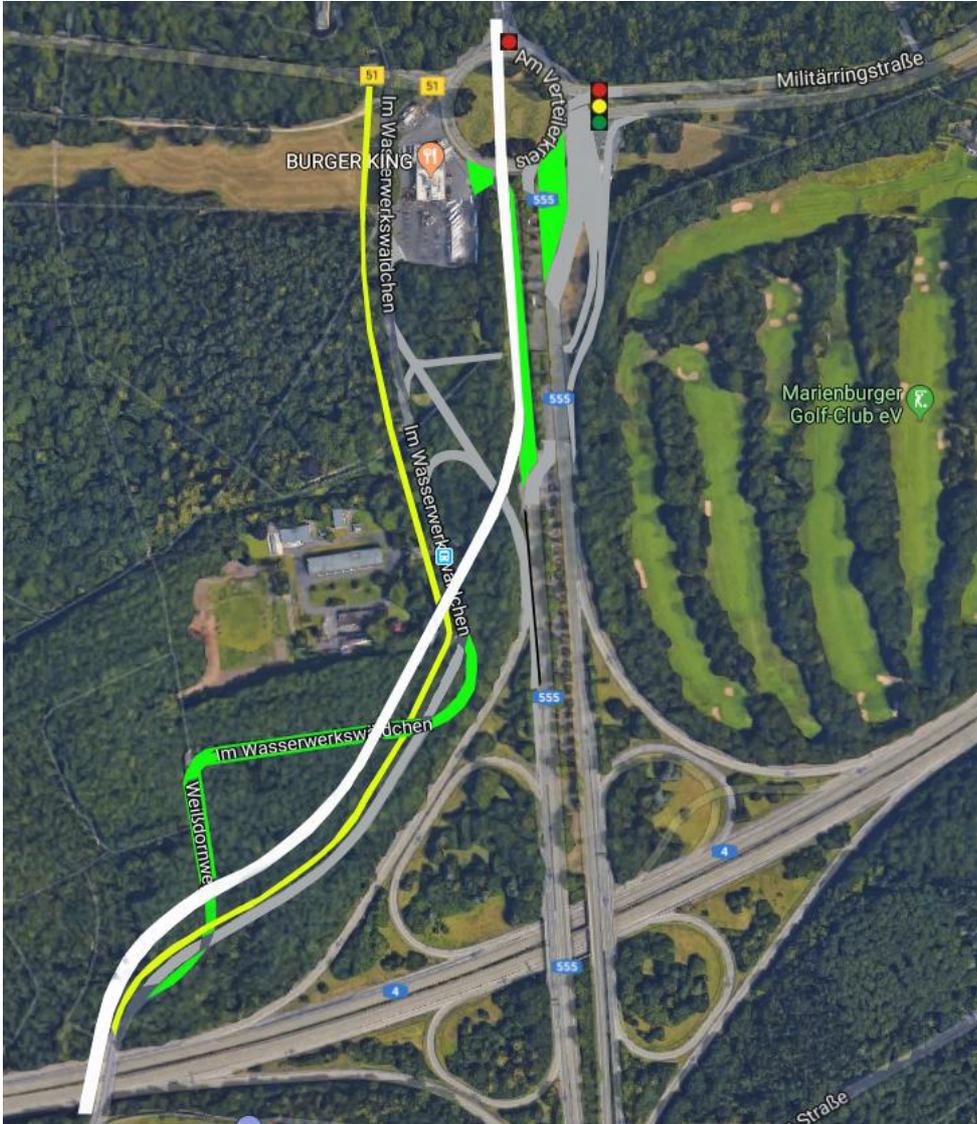
Die Infrastruktur ist weitgehend vorhanden, wobei Anpassungen im Bereich der vorhandenen Autobahnunterführung (grün gestrichelter Weg) erforderlich sind. Die Leistungssteigerung des Verteilerkreises wird durch die **grau markierte** ebenerdige Bahntrasse nicht behindert, da die Gleise keinen der Hauptverkehrsströme queren. Direkt nach dem Überqueren der vorhandenen Autobahnunterführung beginnt der Bahndamm der Nord-Süd Stadtbahn, die ohne große Höhenniveau-Schwankungen zur Brücke über die A4 kommt. Über den neuen Autobahnzubringer (schwarz, hellgrün, hellblau und violett) und die Straße nach Rondorf (schwarz und graublau) sind kurze, gerade Brücken erforderlich.

Rondorf erhält einen direkten Zugang zu den Autobahnen (alle Richtungen) sowie zum Rheinufer, wobei der Verteiler nur noch Richtung Bonner Straße und Militärringstraße West durchfahren werden muss.

[zurück](#)

Gesamtblick Verteilerkreis und Autobahnkreuz

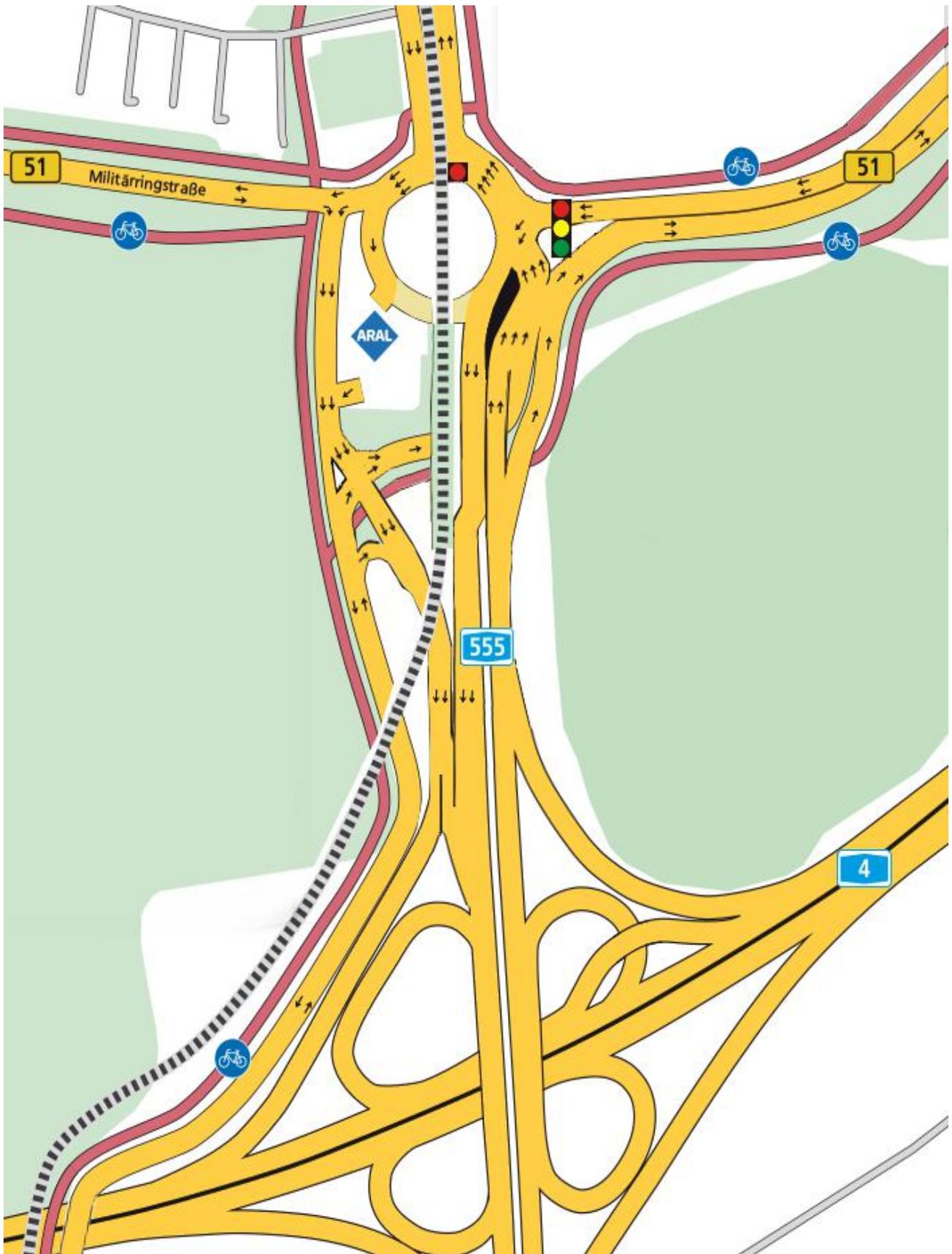
Hier ein Überblick über die Trassenführung der Bahn (weiß), die Anpassungen der Straßen (grau), den neuen Radweg (gelb) und die Renaturierungsflächen (grün).



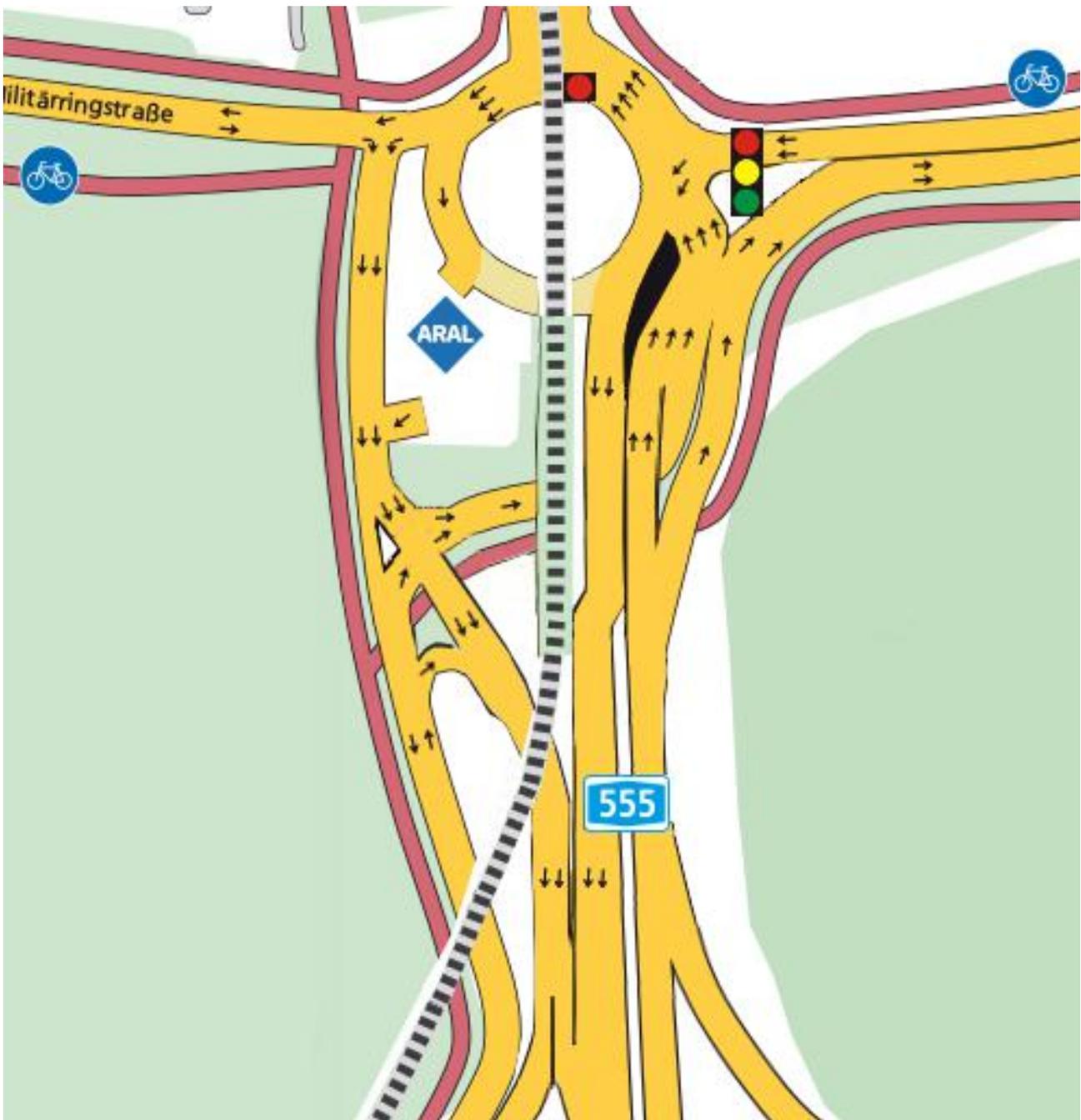
Gut zu erkennen: Die Bahngleise führen durch den Verteiler, auf die beiden südwärts führenden Autobahnspuren, über die vorhandene Autobahnunterführung und danach auf einem eigenen Bahndamm – ohne große Höhenniveauänderung und mit schlanke Kurven nach Rondorf-Hochkirchen. Der Bahndamm benötigt zwei relativ rechtwinklig zu den Straßen verlaufende Brücken.

Am Verteilerkreis und an der Autobahn A55 sind nur geringe Anpassungen erforderlich, wobei die historische erste Autobahn Köln-Bonn von 1932, zwischen den heutigen Autobahnspuren, reaktiviert wird und die beiden südwärts führenden Fahrbahnen aufnimmt, bis die Bahn nach Westen verschwenkt.

Hier die Grafik der mit der geänderten Verkehrsführung:



Hier im Detail am Verteilerkreis:



Zu beachten ist, dass die Bonner Straße nicht auf die Mitte des Verteilerkreises zuläuft, sondern auf den östlichen Bereich zwischen Stele und östlichen Verteiler-Fahrs Spuren. Damit könnten die beiden Bahngleise (als Rasengleise) harmonisch im Verteiler integriert werden. Die Oberleitung sollte mit T-Trägern, wie an der Cäcilienstraße zwischen Heu- markt und Neumarkt, versehen werden, die kaum auffallen. Zwischen der Stele und den östlichen Verteiler-Fahrs Spuren würden die Gleise mit einer geringen Kurve auf die beiden südwärts führenden Fahrbahnen der Autobahn A555 geführt.



Bonner Straße führt nicht zur Mitte des Kreisels, sondern auf die östliche Seite.

[zurück](#)

Diskussion

Während der Vorträge wurden Verständnisfragen direkt beantwortet. In der anschließenden Diskussion zu den Vor- und Nachteilen der verschiedenen Planungsvarianten sprachen Teilnehmer auch weitere Themen an: die geplante P+R-Anlage am Verteiler und den Busbahnsteig an der Arnoldshöhe (mit Wendeschleife und Busspur), der bei einer Verlängerung der Nord-Süd Stadtbahn nach Meschenich ab 2024 wieder entfernt werden müsste.

[zurück](#)

Fragen aus den Arbeitsgruppe Colonia ELF 2010 – 2012

Die in den Arbeitsgruppensitzungen der Anwohner-Initiative ColoniaELF erarbeiteten Forderungen wurden als Fragen umformuliert und den Teilnehmern und Teilnehmerinnen ausgehändigt:

- Welche Variante ermöglicht den geringsten Eingriff in den Baumbestand des Grüngürtels?
- Soll die Nord-Süd Stadtbahn den Verteilerkreis über eine Hochbahnbrücke oder durch einen Tunnel queren, dann wäre eine Rampe auf der Bonner Straße erforderlich. Wie kann eine solche Rampe mit ihrer Trennwirkung verhindert und der Umgebungsschutz der zahlreichen Denkmäler im direkten Umfeld berücksichtigt werden?
- Können durch spürbare Verkehrsertüchtigungen die Verkehrsstaus am Verteilerkreis Köln-Süd beseitigt werden und ist eine reibungslose Verkehrsführung im Verteilerkreis auch mit weniger oder ohne Ampeln möglich oder wird der Straßenverkehr, z.B. durch weitere Ampeln, zusätzlich belastet?
- Kann für das Abbiegen vom Heidekaul stadteinwärts der Umweg über den Verteiler verhindert werden?
- Welche Variante der Verteilerkreis- und Grüngürtel-Querung ist am kostengünstigsten?
- Kann die Stele auf dem Verteilerkreis Köln-Süd sinnvoll in ein Gesamtkonzept eingebunden werden?

[zurück](#)

Optionsvariante

Mit ihrem Vorschlag wollten die Anwohner eine Möglichkeit aufzeigen, mit der alle Forderungen umgesetzt werden könnten. Das damalige 3-Phasen-Modell beinhaltete, neben dem jetzt vorgestellten Vorschlag, auch eine temporäre ebenerdige Parkfläche, solange die Nord-Süd Stadtbahn am Verteilerkreis (3. Baustufe) enden würde. Nun fallen die Inbetriebnahme der 3. Baustufe und die Verlängerung der Bahn bis nach Meschenich zeitlich zusammen, so dass die Parkfläche keinen Sinn mehr geben würde. Die 3. Phase des Modells war eine Option, die beiden vom Rheinufer kommenden Fahrspuren im Bogen

nördlich um den Verteiler (außerhalb der Wasserschutzzone II) unter Bonner Straße hindurchzuführen. In einem Gesamtkonzept für den Verteilerkreis sollte diese Option offen gehalten und nicht durch Bauwerke verstellt werden.



[zurück](#)

Dimension der Unterführung unter der A555



Angesprochen wurde die Dimension der Unterführung südlich des Verteilerkreises. Es bestand Einigkeit darüber, dass die Unterführung für eine breite Straßenfahrbahn und einen modernen Rad- und Fußweg ausreichend sei.

Auch unter den TeilnehmerInnen des Workshops war nicht bekannt, weshalb diese Unterführung so großzügig angelegt und dann nur mit einem schmalen Radweg versehen worden ist. Es soll aber schon früher Überlegungen für eine Verkehrsertüchtigung des Verteilerkreises gegeben haben.

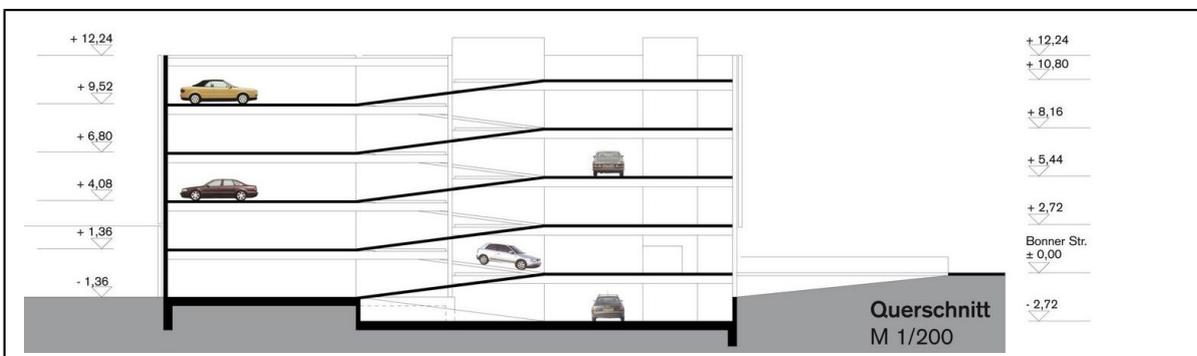


[zurück](#)

P+R-Anlage am Verteilerkreis

In der Diskussion wurde auch die P+R-Anlage am Verteilerkreis angesprochen. Hierzu erklärte Neweling, dass das gesonderte Baugenehmigungsverfahren noch in diesem Jahr eingeleitet werden würde.

Das geplante Parkhochhaus auf dem Tennisplatz Arnoldshöhe – ursprünglich 650 Parkplätze auf 6 Stockwerken für 4,3 Mio. Euro: jetzt ein „Mobilitäts-Hub“ mit 540 Parkplätzen auf 5 1/2 Stockwerken für 14,3 Mio. Euro – wurde am 31.03.2014 und am 05.12.2016 von der Bezirksvertretung Rodenkirchen abgelehnt. Über die erste Ablehnung setzte sich der Entwicklungsausschuss der Stadt Köln, über die zweite der Kölner Stadtrat hinweg. Eine Aufstockung auf 7 1/2 Stockwerke ist möglich. Das gesonderte Baugenehmigungsverfahren läuft laut des Amtsleiters Brücken, Tunnel und Stadtbahnbau der Stadt Köln Gerd Neweling noch in diesem Jahr an.



Trotz Umwelt- und Denkmalschutz: Parkhochhaus im Zentrum des Staus am Verteilerkreis Köln-Süd.
Grafik: LHVH Architekten in der Ausstellung DEUTZinform Mai 2013

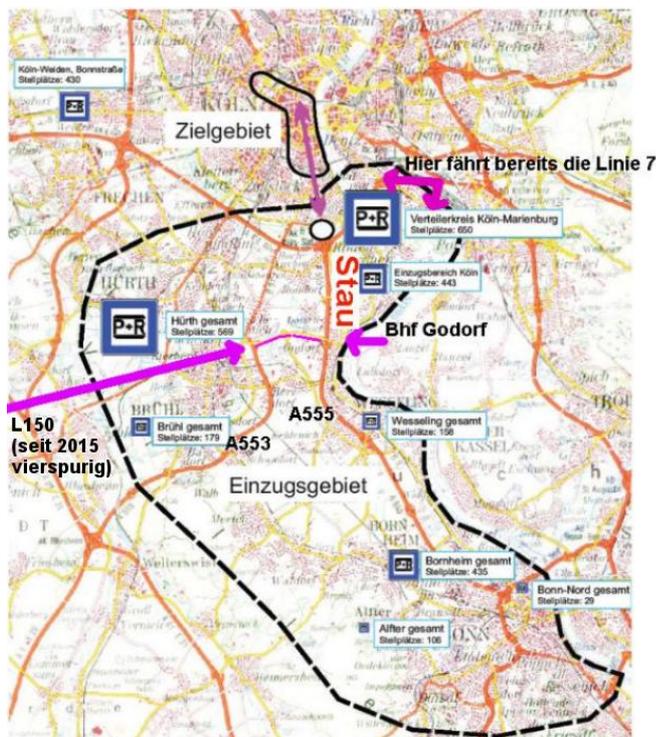


Abbildung 3: Darstellung des Einzugs- und Zielgebietes mit P+R-Anlagen

Bürger und Bezirkspolitiker sind sich mehrheitlich einig: das geplante Parkhochhaus an der Bonner Straße gibt keinen Sinn, wenn sich die Pendler aus der Region Wesseling, Bonn, Bornheim, Brühl (gem. VIA-Studie zum Einzugsgebiet der P+R-Anlage) erst auf den 6,5 km zwischen Godorf und Autobahnkreuz Köln-Süd in den Stau stellen müssen.

Mit der P+R-Erweiterung am Bahnhof Godorf, direkt neben A555 und dem Zubringer zur A553, könnten die Pendler die Staus komplett umgehen. Der 5-Minuten-Takt der U-Bahn-Linien 16 und 17 müsste nur um eine Station, von Sürth nach Godorf, verlängert werden.

Wer in Godorf nicht umsteigt, steigt am Verteiler erst recht nicht mehr um!

Doch die Verantwortlichen der Stadt Köln bleiben stur. Sie ignorieren seit Jahrzehnten die Staus rund um den Verteilerkreisel, dem Nadelöhr zwischen Bonner Straße, Rheinuferstraße, Militärringstraße und den Autobahnen A4 und A555. Anstatt den Kreisel zu ertüchtigen, soll er zusätzlich mit dem Parkhausverkehr belastet werden, ggf. sogar mit einer weiteren Ampel. Auch wird der Stau eher zunehmen, wenn dort die Nord-Süd-Stadtbahn vorübergehend endet. Die Planungsvariante der Stadt, die Bahn ebenerdig und nördlich der Militärringstraße 300 m nach Westen zu führen, würde eine besondere Rückstausituation über den Verteiler verursachen. Viele Bäume wären zusätzlich zu fällen. Die schon heute grenzwertige Lärmbelastung direkt an der Wohnbebauung würde unerträglich, auch durch die Geräusche der starren Stadtbahn-Achsen in den engen Kurven über die Militärringstraße.

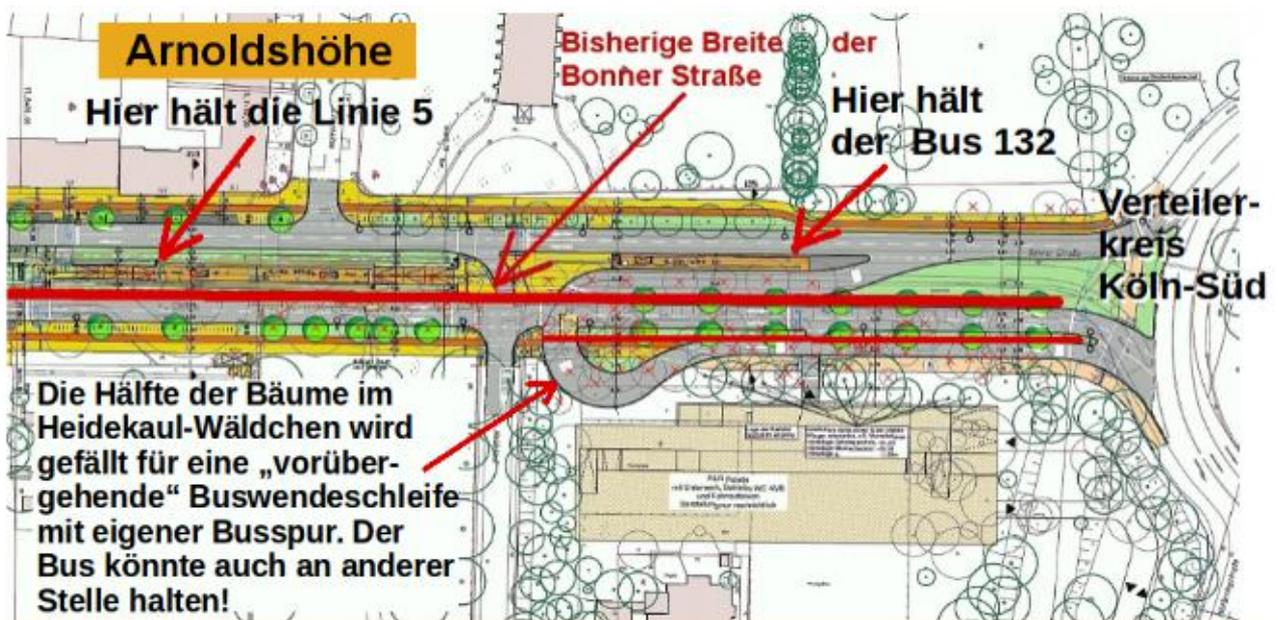
Seit 2011 fordert die Anwohner-Initiative Colonia ELF, die Bahn bis Rondorf und Meschenich zu verlängern, damit die Hauptnutzer im Berufsverkehr nicht in überfüllten Bussen angefahren werden müssen. Die Forderungen aller Bürgervereine und Initiativen im Kölner Süden, die Bahnstrecke zeitnah zu verlängern und die Staus zu beseitigen, wurden von der Stadt jedoch in den letzten 7 Jahren hartnäckig ausgesessen! Doch im Bezirk und in der Stadt wird den Verantwortlichen immer deutlicher, dass sie die Stadtbahn-Planungen für die Querung des Verteilerkreisels, des Grüngürtels und der Autobahn A4 nicht länger aufschieben können.

Wie vernünftig ist dann aber noch ein völlig überteuertes Parkhochhaus an falscher Stelle?

[zurück](#)

Busbahnsteig Arnoldshöhe mit Wendeschleife und Busspur

Die Stadt Köln plant die „vorläufige“ Endhaltestelle der Nord-Süd Stadtbahn (3. Baustufe) nicht mehr direkt am Verteilerkreis Köln-Süd, sondern ca. 180 m weiter nördlich. Für die „temporäre“ Busanbindung der Linie 132 baut sie in der Mitte der Bonner Straße einen Busbahnsteig und westlich davon eine Buswendeschleife und eine eigene Busspur zurück zum Verteiler. Rund 50 Bäume hat sie nur dafür fällen lassen, einen kleineren Teil bereits 2011 (34 Großbäume).



Alle Bürgervereine und Initiativen im Kölner Süden forderten stets, die Verlängerung der Nord-Süd Stadtbahn bis an das Südende von Meschenich zeitnah zur 3. Baustufe zu realisieren. Für diese Verlängerung vom Verteilerkreis bis nach Meschenich besteht inzwischen vordringlicher Bedarf und es gibt einen voraussichtlichen Baubeginn im Jahr 2024.

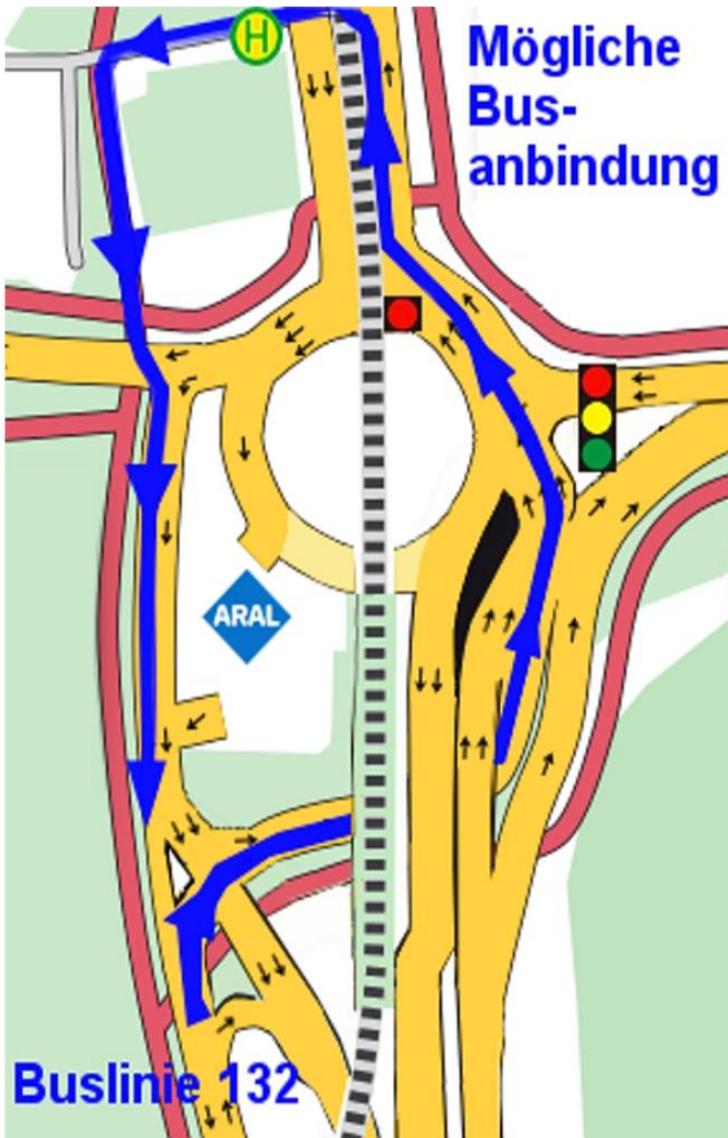
Für die Gleise muss dann der Busbahnsteig wieder entfernt werden! Das Problem:

Die Stadt Köln baut an der Arnoldshöhe einen völlig sinnlosen Busbahnsteig in der Mitte der Bonner Straße mit Buswendeschleife und Busspur zurück zum Verteilerkreis.

Noch schlimmer: Die Buslinie 132 soll laut KVB weiterhin bis zum Hauptbahnhof / Breslauer Platz fahren, solange der Tunnel unter dem Waidmarkt, wegen des eingestürzten Historischen Archivs, nicht passierbar ist (ca. 2026 / 2027). Der Bus benötigt die Wendeschleife also gar nicht!

Ob es überhaupt einen Inselbetrieb auf der Bonner Straße von der Arnoldshöhe bis zur Marktstraße geben wird (insgesamt nur fünf Haltestellen, d.h. eine sehr kurze Strecke und immense Kosten) ist fraglich und muss vom Stadtrat gesondert beschlossen werden.

In einem Telefongespräch am 06.06.2018 zwischen dem Sprecher der Anwohner-Initiative Colonia ELF und Herrn Dürbaum von der Bezirksregierung Köln, genehmigende Stelle für den Planfeststellungsbeschluss zur 3. Baustufe, wurde das Problem erörtert. Herr Dürbaum wollte es auch mit der Stadt Köln besprechen. Mit einem sogenannten Deckblatt-Verfahren könnte die Stadt Köln auf den Bau verzichten und die eingesparten Steuergelder sinnvoller nutzen. Neweling erklärte kurz das Deckblattverfahren den Teilnehmern des Workshops.



Sollte ein Bus, aufgrund von Bauverzögerungen, für einen kurzen Zeitraum tatsächlich dort wenden müssen, dann könnte er alternativ in die Straße Heidekaul einfahren. Zum Bayenthaler Friedhof wäre eine temporäre Bushaltestelle möglich. Über den vorgeschlagenen 5 m breiten Radweg zwischen den Straßen Heidekaul und Militärring, östlich der Hochhaussiedlung, käme er direkt zurück zur Straße "Am Wasserkwäldchen" Richtung Rondorf.

[zurück](#)

Abschluss der Veranstaltung

Der Moderator beschloss die Veranstaltung und lobte die Sachlichkeit des Diskurses und die Bereitschaft zum offenen Dialog: gute Stadtratsbeschlüsse bedürfen einer intensiven, frühzeitigen und prozessualen Interaktion von Bürgern, Verwaltung und Politikern. Diese sei am verbindlichsten in einem passgenauen und von der Verwaltung durchgeführten Bürgerbeteiligungsformat zu erreichen.

[zurück](#)

Anwohner erreichen Prüfung ihres Vorschlages



Neweling versprach, die Machbarkeit des Anwohnervorschlags ebenso wie die der städtischen Planungsvarianten untersuchen zu lassen – wofür er prompt den Beifall im Saal erhielt.

[Zurück](#)

V.l. Gerd Neweling (Amtsleiter Brücken, Tunnel und Stadtbahnbau der Stadt Köln), Andreas Wulf (Sprecher der Anwohner-Initiative Colonia ELF) und Moderator Werner Keil (Köln mitgestalten).
Foto: Achim Wolfgarten.

Ergänzende Informationen

[zurück](#)

Lärmbelastungen in der Wohnsiedlung Heidekaul

Der Vergleich der Trassenführungen zeigt, dass die westliche Umfahrung des Verteilerkreises erhebliche Probleme beim Straßenverkehr verursacht, wie zusätzliche Ampeln, Zufahrtsprobleme zur P+R-Anlage.

Diese Variante wäre die billigste! Die Grundstücke befinden sich bereits im Eigentum der Stadt! Doch sie sieht vor:

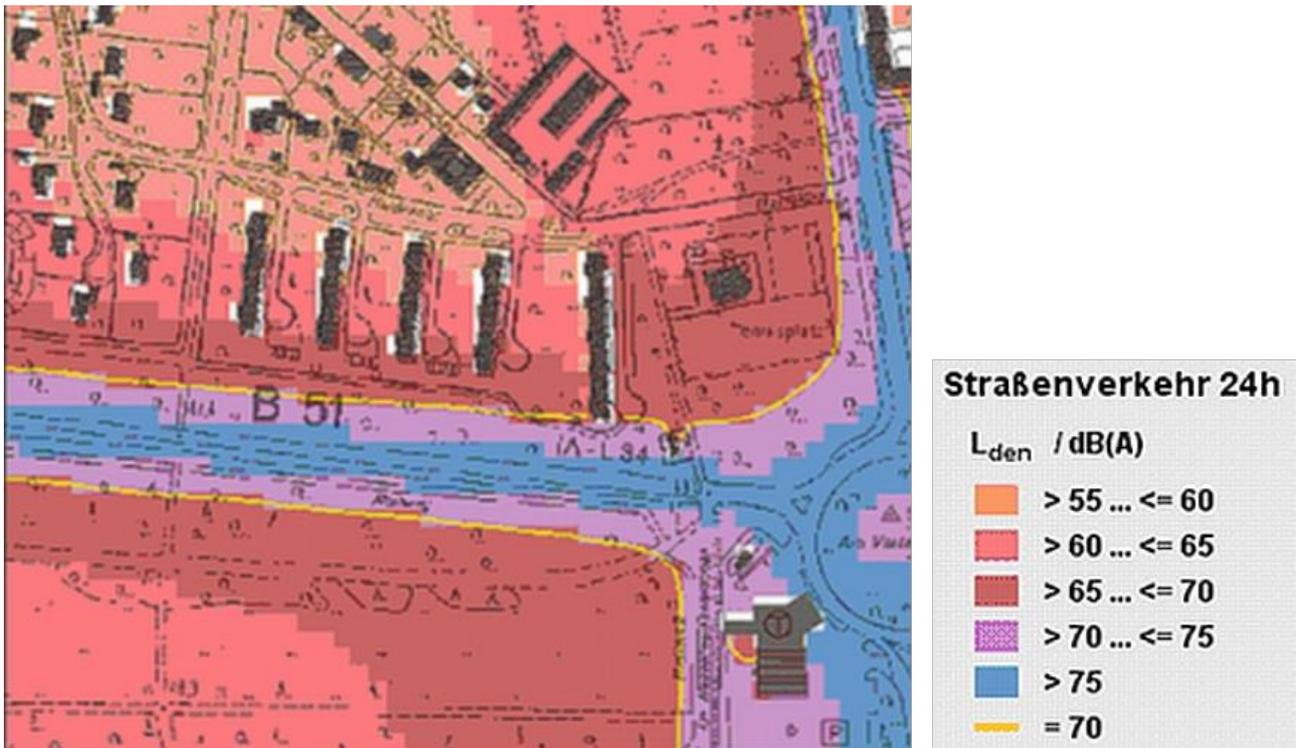
- einen Großteil des Grüngürtels zu zerschneiden, wenn die Bahntrasse westlich des Wasserwerks vorbeiführt.
- die Bahntrasse direkt an die Wohngebäude zu verlegen.
- die Schienen in einer engen Kurve über die Militärringstraße zu führen, was durch die starren Stadtbahn-Achsen laute Geräusche verursacht.
- die letzten Bäume und Büsche und damit den letzten Schallschutz zwischen der Militärringstraße und den Wohngebäuden zu beseitigen.

Der Verteiler soll für die Bahn überbrückt oder untertunnelt oder weiträumig westlich umfahren werden: die Beseitigung der Verkehrsstaus steht nicht auf der städtischen Agenda! Die westliche Umfahrung erfordert zusätzliche Ampeln.



Brücke und Tunnel sind teuer. Die westliche Umfahrung schneidet eine zusätzliche Verkehrsschneise in den Grüngürtel und erhöht noch einmal deutlich die Lärmbelastungen für die Bewohner der Volksparksiedlung. Die Wohnqualität würde sich durch den Eingriff dramatisch verschlechtern.

Die Wohnsiedlung Heidekaul ist bereits sehr hohen Lärmbelastungen ausgesetzt:

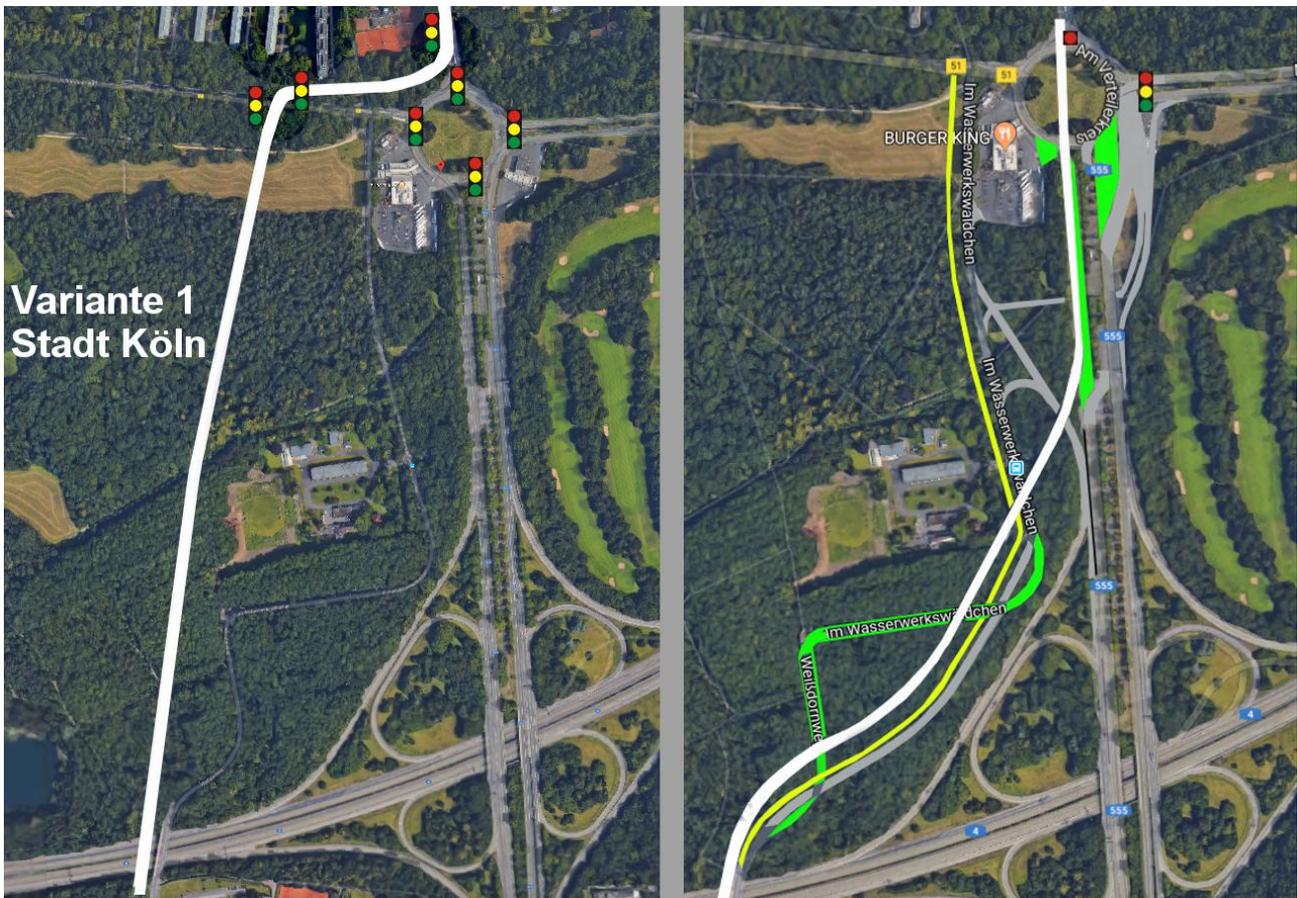


Die Gleise würden im Bereich > 70 bis 75 dB(A) verlegt, wobei die dort heute stehenden Bäume und Büsche entfernt werden müssten. Dadurch würde sich die Lärmbelastung deutlich erhöhen. Zusätzlich kämen die Bahngeräusche, vor allem die lauten Geräusche der starren Stadtbahn-Achsen in den engen Kurve über die Militärringstraße hinzu.

[zurück](#)

Ein zweiter Verkehrskorridor durch den Grüngürtel?

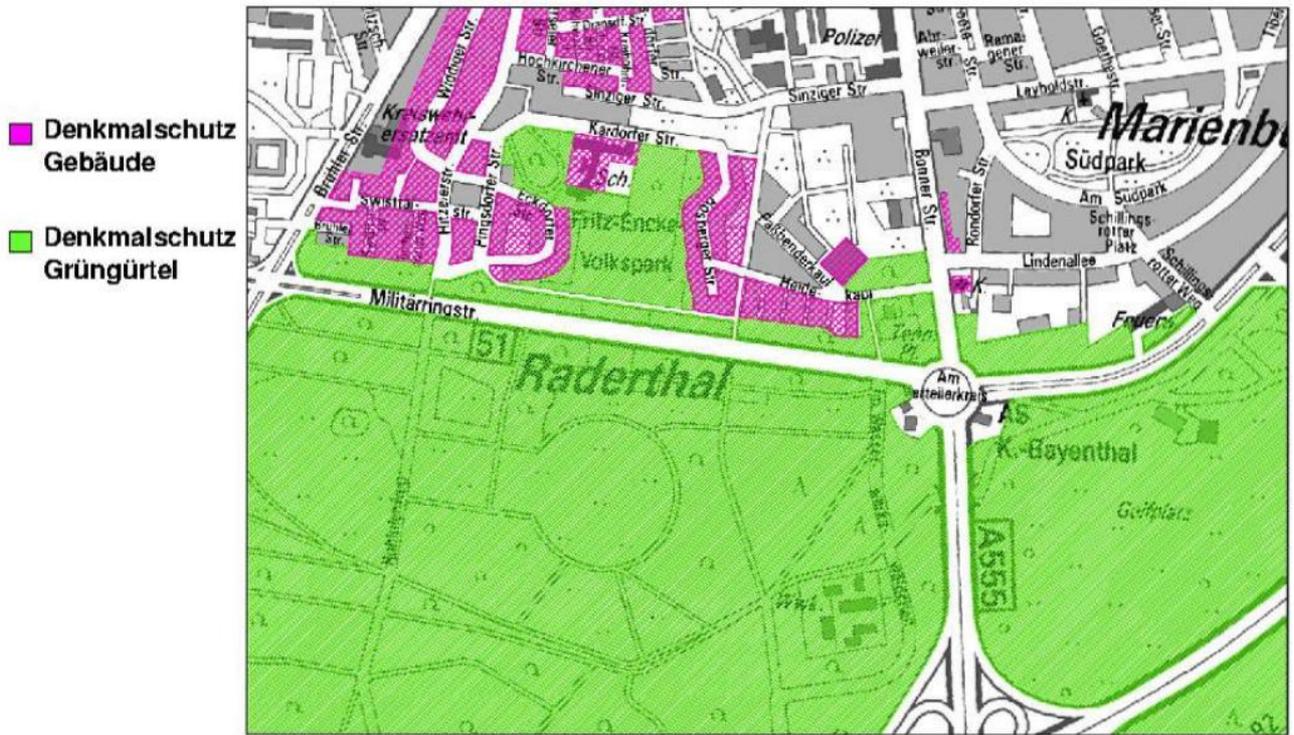
Nicht zu unterschätzen ist der erforderliche zweite Verkehrskorridor durch den Grüngürtel:



Der südliche Bereich der Straße "Im Wasserwerkswaldchen" könnte bei den Gleis-Varianten direkt an der Autobahn angepasst werden, so dass die Kurven und der westliche Teil sogar renaturiert (auf dem rechten Satellitenbild hellgrün eingezeichnet) werden könnten.

[zurück](#)

Denkmal- und Umgebungsschutz



Der Denkmal- und Umgebungsschutz würde vor allem durch eine Hochbahnbrücke oder einen Bahntunnel gestört, weil auf der Bonner Straße eine Rampe erforderlich wäre.



[zurück](#)

Planungshoheit Straßen.NRW

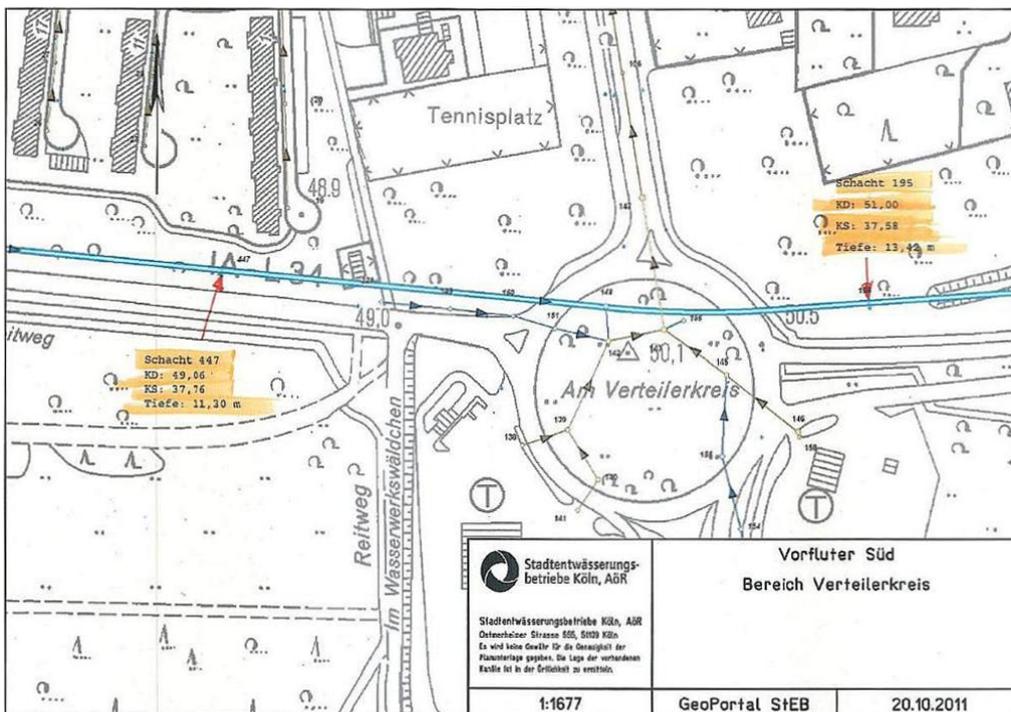
Der Verteilerkreis und das Autobahnkreuz Köln-Süd liegen gar nicht in der Planungshoheit der Stadt Köln, sondern bei Straßen.NRW (Bundesstraßen und Autobahnen). Die Anwohner-Initiative hat ihren Anwohnerorschlag bereits im Jahr 2014 bei Straßen.NRW vorgelegt. Im Schriftverkehr wurden u.a. folgende Prüfpunkte mitgeteilt, die für alle Varianten der Verteilerkreis-Querung zu prüfen wären:

- Leistungsfähigkeiten an den neuen Knotenpunkten/ Lichtsignalanlagen,
- Höhenentwicklung an diversen Stellen,
- Höhenabwicklung in der Untertunnelung mit dem Anschluss an die A 555,
- Überbauung des Denkmalsbereichs zwischen den derzeitigen Fahrspuren und der bisherigen A555,
- Einklangerfordernis mit dem Gesamtumbau des Autobahnkreuzes Köln-Süd,
- regelkonforme Verflechtungslängen der nacheinander folgenden Ein- und Ausfahrbereiche,
- Eindeutigkeit der Verkehrslenkung und Begründung des starken Eingriffs in die Umwelt

[zurück](#)

Vorfluter

Zur Entwässerung der Wohn- und Gewerbegebiete im Kölner Süden, insbesondere des Containerumschlagbahnhofs Eifeltor, wurde ein künstlicher Vorfluter in unterirdischer Bauweise angelegt. Das insgesamt 10,5 km lange Bauwerk verläuft nördlich entlang der Militärringstraße, bevor es auf der Höhe Leyboldstraße auf die südliche Seite der Militärringstraße wechselt und im Rhein mündet. Der Durchmesser der Rohrleitung beträgt rund 5 m.



[zurück](#)

