



Gleichlautend

22.02.2011

Herrn Bezirksbürgermeister
Eberhard Petschel
Hauptstraße 85
50996 Köln

Herrn Oberbürgermeister
Jürgen Roters
Hist. Rathaus
50667 Köln

Änderungsantrag der SPD-Fraktion zu TOP 9.2.1 Verwaltungsvorlage zur Machbarkeitsstudie zur Sitzung der Bezirksvertretung des Stadtbezirks Rodenkirchen am 28.02.2011

Machbarkeitsuntersuchung für die Realisierung einer P+R-Anlage am Verteilerkreis Köln

Sehr geehrter Herr Bezirksbürgermeister,
sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

die Bezirksvertretung möge beschließen:

Die Bezirksvertretung nimmt die Machbarkeitsstudie für die Realisierung einer P+R-Anlage am Verteilerkreis Köln zur Kenntnis und beauftragt die Verwaltung, den **Standort A** als P+R-Anlage bei den weiteren Planungen zur 3. Baustufe zu berücksichtigen. Hierbei sollen folgende Aspekte in die Planung mit einbezogen werden.

1. Die P+R-Anlage für ca. 600 Fahrzeuge soll mehrgeschossig aus Parkpaletten auf dem Parkplatz hinter dem Tankstellengebäude West gebaut werden. Dabei soll auf einen Abriss der Tankstelle verzichtet werden, um Ausgleichs- und Entschädigungszahlen zu verhindern.
2. Die Zufahrt von Süden herkommend zur P+R-Anlage an Standort A soll durch die bestehende Autobahnunterführung südlich des Verteilerkreises (derzeitige Nutzung als Fußgängerunterführung) erfolgen.
3. Die vorläufige Endhaltestelle der 3. Baustufe soll zwischen der Straße „Im Wasserwerkswäldchen“ auf Straßenniveau in Höhe der Tankstellengaststätte (Burgerking) liegen. Die Wendeanlage ist zweigleisig anzulegen.
4. Die Anbindung der Haltestelle soll durch eine Unterquerung der Auswärtsspuren der Bonner Straße und des Militärrings erfolgen. Der Tunnel endet dann unmittelbar nach der Unterquerung der Militärringstraße. Die südliche Rampenanlage (ca. 120 m) erstreckt sich von der Haltestelle (höhe Burgerking) bis zum Tunnelbeginn am Militärring. Die nördliche Rampe beginnt nach dem Heidekaul bis zum Tunnel kurz vor dem Verteilerkreis.

Die Planung einer Hochbahn wird ausdrücklich abgelehnt.

5. Die derzeit auf der Bonner Straße geplante Haltestelle südlich des Heidekauls ist nördlich des Heidekauls zu verlegen.

Die P+R-Anlagen der Varianten C und D sind aus städtebaulichen Gründen, der hohen Erschließungskosten durch Straßentunnel bzw. aufgrund der schwierigen Verkehrsanbindung abzulehnen.

Begründung:

Die Bezirksvertretung begrüßt die modifizierte Planung der P+R-Anlage der Variante D bezüglich des Lärm- und Sichtschutzes für die Anwohner im Heidekaul.

Allerdings ist der Standort D für die P+R-Anlage aus verkehrstechnischen Gründen nicht geeignet.

Sowohl morgens als auch abends ist derzeit der Verteilerkreis Süd völlig überlastet. In den Morgenstunden haben wir Staus auf der Autobahn, vom Nachmittag bis in die Abendstunden staut sich der Verkehr im Heidekaul und auf der Bonner Straße. Für die Zukunft ist ein deutlich höheres Verkehrsaufkommen durch neue Wohn- und Gewerbegebiete im Kölner Süden zu erwarten. So sind an der Gaedestraße 490 Wohnungen und 18 600 m² Gewerbefläche geplant. Darüber hinaus wird auf dem Gelände der Dom-Brauerei und der Markthallen die Fachhochschule oder Wohn- und Gewerbegebiete angesiedelt. Südlich des Autobahnringes sind ebenfalls zahlreiche Ansiedlungen geplant. Die derzeitige Planung wird dieser Sachlage nicht gerecht, da der Verkehrskreis dem gesteigerten Verkehrsaufkommen nicht gewachsen ist.

- zu 1. Die Realisierung der P+R-Anlage auf dem Parkplatz der Tankstelle West (Variante A) ist den anderen Varianten vorzuziehen, da die Bonner Straße und der Verteilerkreis durch den zu- und abfließenden Verkehr nicht zusätzlich belastet wird. Damit werden Anwohner des Heidekauls und der Bonner Straße weniger belästigt. Nutzt man ausschließlich den derzeitigen Parkplatz für mehrgeschossige Parkpaletten, müssen keine Zahlungen an die Tankstelle geleistet werden. Darüber hinaus ist der Eingriff in den Grünbestand am geringsten. Die Anlage wird auf bereits versiegeltem Gelände gebaut. Die P+R-Anlage kann nach Ablauf der Pachtverträge problemlos erweitert werden. Dies ist bei allen anderen Standorten nicht möglich.
- zu 2. Laut Machbarkeitsstudie ist die Zu- und Abfahrt der Fläche D nur mit einem Tunnel möglich. Bei Variante A kann eine bestehende Unterführung der Autobahn (Straßentunnel) als Zufahrt für die P+R-Anlage genutzt werden. Dieser Tunnel ist in keiner Studie berücksichtigt worden. Die Unterführung ist als Straße geplant gewesen und eignet sich für eine zweispurige Straße mit Bürgersteig. Ein positiver Nebeneffekt wäre, dass sich Fußgänger, die den äußeren Grüngürtel und die dunkle Unterführung nutzen, durch den PKW-Verkehr zur P+R-Anlage Variante A deutlich sicherer fühlen würden.
- zu 3. Mit Einrichtung einer Endhaltestelle neben den Parkpaletten an Standort A wären die Verkehrswege am günstigsten. Eine niveaugleiche Haltestelle, die vom Restaurant der Araltankstelle (24 Stundenbetrieb) eingesehen werden kann, bietet den Fahrgästen das größte Sicherheitsgefühl. Darüber hinaus ist die Tankstelle hell beleuchtet und rund um die Uhr stark frequentiert. Die soziale Kontrolle wäre hier am höchsten. Bei Variante D verhindern Bäume und Büsche sowohl neben der Gleisanlage als auch neben der Straße die Einsicht. Darüber hinaus ist die Wendeanlage viel zu groß dimensioniert, sodass vorbeifahrende Autofahrer Belästigungen oder gar Straftaten nicht wahrnehmen könnten. Die derzeitige geplante Wendeanlage und Verkehrsführung ist zu großflächig angelegt, (breiter als die sechsspurige Autobahn zuzüglich Alte Bonner Landstraße). Der Eingriff in den Baumbestand wäre enorm. Die historisch gewachsene Struktur des Aerials würde erheblich zuungunsten verändert. Dies ist aus städtebaulichen Gründen nicht zu vertreten.

Darüber hinaus ist eine dreigleisige Wendeanlage nicht notwendig. Derzeit ist geplant, die Linie 5 aus Ossendorf zum Verteiler zu führen. Am anderen Ende dieser Linie ist die Wendeanlage ebenfalls zweigleisig. Eine zusätzliche Linie könnte an der Marktstraße enden. Ein 5-Minutentakt ist auf dieser Strecke nicht geplant.

Weiterhin würde die Einrichtung der Haltestelle am derzeit geplanten Standort die Verlängerung der Stadtbahn nach Rondorf und Süden um mehrere Jahrzehnte verschieben. Angestrebt wird eine möglichst schnelle Anbindung dieser Stadtteile an die Nord-Süd-Bahn.

- zu 4. Derzeitige Planungen weisen bei der 4. Baustufe der Nord-Südbahn eine Hochbahn (mit Haltestelle über dem Kreisel) aus. Neben städtebaulichen Gründen wird diese aufgrund erwarteter Lärmbelastigungen, schlechter Erreichbarkeit, schlechter Einsicht (Unsicherheitsgefühl bei Fahrgästen) dominanter Gestaltung usw. abgelehnt. Zu bemerken ist, dass aus ähnlichen Gründen ggf. eine Ratsmehrheit den Abriss der Hochbahn im Kölner Norden beschließen wird.

Ein weitaus geringerer Eingriff in die Stadtstruktur wäre ein kurzes Tunnelstück für die Stadtbahn unter der stadtauswärts führenden Fahrbahn der Bonner Straße und des Militärrings. Dieser kurze Tunnel würde im Gegensatz zu den von der Verwaltung geplanten Straßentunneln nicht in der Gewässerschutzzone II, sondern in der Zone III liegen. Die Aufwendungen und Kosten zur Realisierung würden deutlich geringer werden.

- zu 5. Eine Haltestelle nördlich des Heidekauls bzw. der Lindenstraße weist für die Fahrgäste aus den beiden Straßen die gleichen Fußwege auf wie bei der derzeitigen Planung. Zusätzlich verkürzt sich der Fußweg für weitere Bewohner der Bonner Straße.

Eine Verschlechterung des derzeit ermittelten Kosten/Nutzen-Faktors ist nicht zu erwarten, da sich aufgrund der Neuansiedlungen in Wohn- und Gewerbegebieten des Kölner Südens ein noch höherer Bedarf und folglich stärkere Nutzung des Nahverkehrs ergibt.

Mike Homann

Dr. Jörg Klusemann