



Deutscher
BundeswehrVerband

Landesverband West

www.ag-heidekaul.de

Standortkameradschaft Köln
Arbeitsgruppe Wohnungsfürsorge Heidekaul

AG Heidekaul * Andreas Wulf * Heidekaul 11 * 50968 Köln

50968 Köln, 15.08.2011

Herrn Oberbürgermeister
Jürgen Roters
Stadt Köln
Historisches Rathaus

50667 Köln

Die Stadt Köln beschließt jahrelange Verkehrsstaus für den Kölner Süden:

- Verstopfte Rheinuferstraße.
- Verkehrs-Chaos durch Parkpalette an der Bonner Straße.
- Hochbahn-Monster über den Verteilerkreis Köln-Süd.

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister Roters,

der Kölner Stadtrat stellt die Weichen für eine zukunftsichere Verkehrskatastrophe im Kölner Süden! Eine brennende Frage stellt sich den anwohnenden Bürgerinnen und Bürgern, besonders aber all denjenigen, die tagtäglich über die Hauptverkehrsadern Rheinuferstraße, Bonner Straße und Militärringstraße pendeln müssen: Könnten mit den Steuergeldern auch Lösungen realisiert werden, anstatt eine Vielzahl neuer Probleme zu schaffen?

Der Kölner Süden boomt: An der Bonner Straße und im Bereich Gaedestraße werden weit über 500 neue Wohneinheiten geschaffen. Riesige und künftig mit öffentlichen Verkehrsmitteln sehr gut erschlossene Bayenthaler Geländeabschnitte südlich der Bahntrasse zwischen Bischofsweg, Marktstraße, Schönhauser Straße und Rheinufer warten auf eine neue Nutzung. Im Bereich Raderthalgürtel – Leichweg entstehen 330 Wohneinheiten. Die Bürger von Rondorf und Meschenich werden dagegen seit Jahrzehnten vertriebt, wenn es um die längst fällige schnelle Anbindung mit öffentlichen Verkehrsmitteln an die Kölner City geht.

Ansprechpartner der Arbeitsgruppe Wohnungsfürsorge Heidekaul (AG Heidekaul) nrf GbR

Vorsitzender:

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

stv. Vorsitzender:

Detlef Walter
Heidekaul 7
50968 Köln-Raderthal
Tel.: 0221/342410

Schriftführer:

Hauke Michelsen
Heidekaul 1
50968 Köln-Raderthal
Tel.: 0221/395158

Kassenverwalter:

Heinz Georg Arends
Heidekaul 3
50968 Köln-Raderthal
Tel.: 0221/3761270
Fax: 0221/3404844

...

*Wir sind für
unsere
Mitglieder da!*

1. Rheinuferstraße

Unlängst wurde die Querung der Rheinuferstraße durch die KVB-Linie 16 beschlossen. Durch den Tunnel der neuen Nord-Süd-Stadtbahn soll auch die KVB-Linie 16 Richtung Bonn fahren. Zu diesem Zweck wird derzeit ein unterirdischer Abzweig zwischen der Marktstraße und der Bonner Straße südlich entlang der Eisenbahnlinie zum Rheinufer gebaut. Wer jetzt glaubt, die U-Bahn-Strecke wird unter der Rheinuferstraße hindurch und erst danach auf die heutige ebenerdige Trasse geführt, der irrt sich gewaltig. Die Bahnstrecke wird so aus dem Untergrund heraufgeführt, dass sie spätestens an der Rheinuferstraße das Straßenniveau erreicht hat.

Nur so lassen sich stundenlange Staus am Morgen stadteinwärts und am Abend stadtauswärts produzieren. Hierzu gibt es bereits bestätigende Ergebnisse einer Untersuchung, die von der Stadt in Auftrag gegeben wurde.

Die "einzige" Möglichkeit, dies noch zu verhindern, sei eine teure Konstruktion im Bereich der Straßenquerung, die "später" eine Tieferlegung der Straße, eine so genannte Troglösung oder Untertunnelung, ermöglicht. Nur dadurch ließe sich verhindern, dass der Verkehr in die umliegenden Wohngebiete einsickert (Stauumfahrer).

Die Fortführung der U-Bahn-Strecke einige Meter weiter und unter der Rheinuferstraße hindurch dürfte wahrscheinlich nur einen Bruchteil der später erforderlichen vierspurigen Trog- oder Tunnellösung kosten, aber mit Gegenargumenten wird nicht gespart. So sei die Auffahrt am Rheinufer zu kurz, um auf das Straßenniveau an der Haltestelle "Schönhauser Straße" zu gelangen. Eine Überlegung, diese Haltestelle direkt hinter der Unterführung als U-Bahn-Haltestelle zu planen, so dass diese näher am Rheinauhafen liegt und die frei werdende Fläche über der Haltestelle sinnvoll anderweitig genutzt werden könnte, ist offensichtlich unterblieben. Ein zusätzlicher Fußgängertunnel unter der Rheinuferstraße würde nicht nur den Verkehr zusätzlich entlasten, er wäre auch ein gelungener Zugang zum Rheinufer.

In einer Info-Veranstaltung am 05.04.2011 im Irmgardis-Gymnasium in Bayenthal, erklärte Herr Karsten Möring, verkehrspolitischer Sprecher der CDU-Fraktion und Leiter des Arbeitskreises Verkehr Stadt Köln, dass die Querung der KVB-Linie 16 auf Straßenniveau nicht den heutigen verkehrsrechtlichen Forderungen entspräche. Eine sinnvolle, nur um wenige Meter fortgesetzte U-Bahn-Führung unterhalb der Rheinuferstraße sei von den Politikern aber zu spät erkannt worden. Ein erforderliches Planfeststellungsverfahren vor dem Bau sei zeitlich – also in fünf bis sechs Jahren bis etwa 2017 – nicht mehr zu realisieren.

2. Überlastung des Verteilerkreises Köln-Süd

Die schon heute völlig überlastete Verkehrssituation am Verteilerkreis Köln-Süd wird nicht hinreichend beachtet. Bis zum Jahr 2020 sollen 100.000 neue Einwohner im Kölner Süden leben. Es werden derzeit Großbauvorhaben geplant und teilweise bereits realisiert, und zwar auf dem ehemaligen Gelände der Dom-Brauerei, auf dem Großmarktgelände, am Raderthalgürtel und an der Bonner Straße. Der somit zunehmende Straßenverkehr im Bereich des Kölner Südens wird mittelfristig dazu führen, die Verkehrslenkung über den Verteilerkreis Köln-Süd grundlegend zu verändern und an die Realität anzupassen.

Es scheint bald so, als wolle die Stadt einen Kollaps des Verteilerkreises Köln-Süd dadurch verhindern, dass sich der Stau bereits im Stadtgebiet aufbaut. Eindeutige Anzeichen sind:

- Verringerung der Fahrspuren auf der Bonner Straße von vier auf zwei zwischen Schönhauser Straße und dem Gürtel, obwohl der Verkehr besonders in diesem Bereich zunehmen wird.
- Querung der Rheinuferstraße in Höhe der Eisenbahnbrücke durch die KVB-Linie 16 auf Straßenniveau. Über die Rheinuferstraße müsste auch ein Großteil des heutigen Verkehrs zwischen Schönhauser Straße und Gürtel und des gesamten künftigen zusätzlichen Verkehrs geleitet werden, wenn die Bonner Straße nur noch zweispurig ist.

3. Nord-Süd-Stadtbahn in sechs Metern Höhe über den Verteilerkreis Köln-Süd

Es ist ernsthaft geplant, das Grüngürtel-Flair am Verteilerkreis Köln-Süd zu zerstören.

Hier soll, wenn auch etwas "später", die Nord-Süd-Stadtbahn in einer Überführungshöhe von sechs Metern über den Verteilerkreis geführt werden, d.h. die Bahnen fahren künftig dort, wo sich heute Baumkronen befinden. Von der Auffahr-Trasse auf der Bonner Straße ganz zu schweigen, denn eine Straßenbahn kommt nicht mal so eben in eine Höhe von sechs Metern! Der Stadtteil Marienburg würde durch diese Trasse getrennt werden und die Marienburger wären vom Lärm einer Hochbahn bestimmt nicht begeistert.

Die Haltestation im Bereich Arnoldshöhe/Verteilerkreis Köln-Süd soll erst ebenerdig, später als Hochbahnstation in sechs Metern Höhe gebaut werden.

Zukunftsweisend wäre dagegen ein beschleunigter Ausbau der vierten Stufe der Nord-Süd-Stadtbahn bis nach Meschenich, damit die südlichen Stadtteile endlich besser angebunden und der lange versprochene wirtschaftliche Aufschwung gefördert werden. Die Fahrzeiten mit öffentlichen Verkehrsmitteln in die Innenstadt würden deutlich verkürzt und vor allem könnte der geplante Großparkplatz am Ende der Ausbaustrecke, nahe der Verbindungsstraße A555 und A553 früher gebaut werden. Dieser Großparkplatz wäre aufgrund der Lage geeignet, den Park-and-ride-Verkehr aus dem gesamten linksrheinischen Süden aufzufangen.

Die sehr hohen Kosten für eine Hochbahn wären aber eine zu große Hürde für einen schnellen weiteren Ausbau der Nord-Süd-Stadtbahn.

4. Parkpalette am Verteilerkreis Köln-Süd

Auf dem Gelände des heutigen Tennisclubs Arnoldshöhe soll eine dreistöckige Parkpalette errichtet werden, so dass der stadtauswärts auf der Bonner Straße bestehende ständige Verkehrsstau zum Feierabend noch um weitere 600 Pkw aufgestockt wird. Diese Zahl ist im Vergleich zum stadtein- und auswärts fahrenden Pkw-Verkehr nur ein sehr kleiner Anteil, so dass von daher keine nennenswerte Entlastung eintreten dürfte.

Die Bevölkerungszuwächse aufgrund der eingangs genannten Schaffung von neuem Wohnraum im Bereich Raderberg und Marienburg sowie neue Nutzungskonzepte für die riesigen Bayenthaler Bebauungsflächen lassen eher eine deutlich erhöhte Zahl von Verkehrsbewegungen erwarten.

Die Verkehrssituation zu den Hauptzeiten ist bereits heute untragbar. Die Ausfahrt von der Straße Heidekaul in die Bonner Straße ist dann häufig nicht oder nur sehr eingeschränkt möglich, weil im Stau stehende Fahrzeuge die Straße blockieren.

Wie sinnvoll ist dort eine Parkpalette, wenn zu diesen Hauptzeiten zusätzlich bis zu 600 Autofahrer dieselbe Erfahrung machen müssen?

Wird die Parkpalette dann überhaupt noch angenommen?

Sollte ein freier Verkehrsabfluss aus der Parkpalette nicht gegeben sein, so wird es sicherlich nur eine geringe Bereitschaft geben, diese überhaupt zu nutzen.

Das dringende Erfordernis einer völlig neuen Verkehrslenkung in Bereich des Verteilerkreises Köln-Süd muss beim Bau der geplanten Parkpalette zwingend berücksichtigt werden. Eine stadteinwärts errichtete Parkpalette lässt verkehrstechnisch kaum noch Handlungsoptionen.

An der geplanten Baustelle für die Parkpalette wurden im Rahmen von "Pflegetmaßnahmen" übrigens schon mal 34 Bäume gefällt.

5. Umgebungsschutz der direkt anliegenden Denkmäler

Das Gelände des Tennisplatzes Arnoldshöhe, auf dem die Parkpalette gebaut werden soll, ist von Denkmälern umgeben. Unmittelbar am Tennisplatz liegen die Denkmäler:

- Wohnhäuser Heidekaul 1 – 9, als Teil der Volksparksiedlung Raderthal (im Westen, Denkmal-Nr. 7444),
- All-Saints Church, (Allerheiligenkirche) an der Bonner Str. 549 (im Osten, Denkmal-Nr. 7306) und
- ehemaliger Bayenthaler Friedhof mit Hochkreuz (im Norden, Denkmal-Nr. 184).

Darüber hinaus gehört die Wohnsiedlung Heidekaul zum denkmalgeschützten Gesamtbereich der Volksparksiedlung Raderthal (Denkmal-Nrn. 7444, 204, 223 und 240) und nördlich der All-Saints Church schließen sich direkt die denkmalgeschützten Wohnhäuser Lindenallee 90 (Denkmal-Nr. 5774) und Bonner Straße 549 – 537 (Denkmal-Nrn. 5767, 5768, 5848, 5769 und 5770) an.

Sowohl ein Parkhaus auf dem Tennisplatz Arnoldshöhe als auch eine Hochbahnführung zwischen diesen Denkmälern hindurch, würde zu einer nicht wieder gut zu machenden Zerstörung der Umgebung führen. Mit der Errichtung der Besatzungsbauten im Volkspark zwischen 1949 und 1952, im heutigen Bereich Heidekaul, Rösberger und Kardorfer Straße, wurden bereits zwei Drittel des ursprünglichen Volksparks und damit ein Gartenbaudenkmal ersten Ranges zerstört.

Der Umgebungsschutz dieser Denkmäler ist ein weiterer Grund, besonders um- und vor allem weitsichtig die künftige Verkehrsführung zu planen. Falsche Entscheidungen sind schnell getroffen und verhindern zu oft Alternativen und Optionen der künftigen Verkehrs- und Landschaftsgestaltung.

6. Eine Lösungsmöglichkeit

Die verkehrliche Gesamtsituation am Verteilerkreis Köln-Süd und an der Rheinuferstraße wird durch die sehr kurzsichtigen Beschlüsse des Kölner Stadtrats in keiner Weise ver-

bessert. Die Planung eines Park-and-ride-Systems am Verteilerkreis Köln-Süd ist unbedingt mit der aktuellen und der künftigen Verkehrssituation im gesamten Kölner Süden, einschließlich der letzten Ausbaustufe der Nord-Süd-Stadtbahn, zu verknüpfen.

Anwohner im Kölner Süden verfolgen daher folgenden Denkansatz:

- Der Verteilerkreis Köln-Süd wird außen um die beiden Tankstellen geführt.
- Die beiden rechten Spuren der Militärringstraße, von der Rheinuferstraße kommend, werden unter dem Verteilerkreis auf einer Länge von ca. 200 m hindurchgeführt (je eine Fahrspur ungehindert auf die A555 und die Militärringstraße Richtung Westen).
- Die Gegenverkehrsspur von der Militärringstraße wird, zusammen mit der Straße Wasserwerkswäldchen, durch die vorhandene Unterführung unter der A555 hindurchgeleitet.
- Die beidseitige Verbindung A555 – Bonner Straße und die Trasse der Nord-Süd-Stadtbahn, auch durch den Verteilerkreis hindurch, verlaufen dann ungehindert ebenerdig.
- Am vergrößerten Verteilerkreis mit Auffahrspuren werden Ampelanlagen obsolet, so dass ein deutlich schnellerer Verkehrsdurchfluss möglich wird.
- Der Innenbereich des Verteilerkreises wäre dann so groß, dass neben "einer" Bahnstation (Verteilerkreis bis in die Bonner Straße hinein) auch deutlich mehr als die dreifache Fläche für Parkplätze verbliebe, und zwar direkt an der Bahnstation, also komplett ebenerdig und "ohne" dreistöckige Parkpalette!
- Die KVB-Linie 16 wird unter der Rheinuferstraße hindurch geführt und die Haltestelle "Schönhauser Straße" als U-Bahn-Station umgebaut. Alternativ ist mit der Inbetriebnahme der Linie 16 über die Rheinuferstraße ein Straßentunnel fertig zu stellen.

Neben diesem Denkansatz hat die Bezirksvertretung Rodenkirchen (Antrag der SPD-Fraktion) bereits einen detaillierten Vorschlag erarbeitet, das Parkhaus hinter der westlich vom Verteilerkreis gelegenen Tankstelle zu bauen und hier eine eigene Haltestelle der Nord-Süd-Stadtbahn einzurichten. Dieser Vorschlag deckt sich mit vielen Forderungen, die sich aus dem o.a. Denkansatz ergeben, insbesondere:

- Keine Belastung des Verteilerkreises durch eine stadteinwärts liegende Parkpalette.
- Keine zusätzliche Belastung des Verteilerkreisverkehrs.
- Schaffung einer kostengünstigen Möglichkeit für eine frühere Realisierung der Ausbaustufe vier der Nord-Süd-Stadtbahn.
- Verhinderung einer Hochbahn.

7. Geäußerte Bedenken seitens der Stadtverwaltung

Dem Denkansatz der Anwohner wird seitens der Stadt Köln entgegen gehalten, dass eine Absenkung der beiden rechten Fahrspuren der Militärringstraße, vom Rheinufer kommend, nicht möglich sei, da sich "zwischen den beiden ARAL-Tankstellen" am Verteilerkreis Köln-Süd eine Wasserschutzzone befände. Tankstellen werden also genehmigt und ein Straßentunnel – der den Verkehr erheblich entlasten würde – nicht. Für wie naiv werden die Wählerinnen und Wähler eigentlich gehalten?

8. Bürgerinitiative

Die Kölner Bürgerinnen und Bürger sind sicherlich eher bereit, den kurzfristig entstehenden höheren Kosten einer zukunftsweisenden Entscheidung zuzustimmen als später die Mehrfachkosten für Um- und Rückbauten akzeptieren zu müssen.

Es ist höchste Zeit für ein zukunftsweisendes Umdenken hinsichtlich der Planung und Realisierung der Verkehrsvorhaben im Kölner Süden. Der Ausbau könnte in finanziell vertretbaren Teilschritten erfolgen und Stadt, Land und Bund sollten sich zu diesem Zweck zu einer konstruktiven Gesprächsrunde treffen. Die Nord-Süd-Stadtbahn soll nach derzeitiger Planung nicht vor 2017 / 2019 den Betrieb – am ehemaligen Stadtarchiv vorbei – aufnehmen, bis dahin sollten die verantwortlichen Politiker den geplanten Pfusch durch tragbare Lösungen ersetzt haben.

Gegen die ebenerdige KVB-Querung der Rheinuferstraße wie auch gegen die Parkpalette und den Hochbahnausbau wurden bereits Unterschriften gesammelt, um die Entscheidungsträger heute und in Zukunft an ihre Verantwortung für einen wirtschaftlichen, verkehrlich sinnvollen, umweltbewussten und zukunftsorientierten Umgang mit Steuergeldern zu erinnern. Bei allen künftigen Wahlen sollten die Kölner Bürgerinnen und Bürger die verkehrspolitischen Entscheidungen unerbittlich zum Wahlkampfthema machen.

Falls erforderlich, könnte sich noch in diesem Jahr die Bürgerinitiative "Colonia ELF" gründen. Eine Initiative, die nicht das geplante Fertigstellungsdatum einer unausgereiften Entscheidung trägt (wie Stuttgart 21), sondern das Jahr, in dem die Bürger gegenüber den verantwortlichen Politikern frühzeitig fordern, Steuergelder nur wirtschaftlich und verkehrlich sinnvoll, umweltbewusst und zukunftsorientiert zu verwenden.

Aus dem "o.g. Lösungsansatz der Anwohner" lassen sich folgende Bürgerforderungen (Colonia ELF) formulieren:

- Spürbare Entlastung des Verteilerkreises Köln-Süd durch eine weitgehend ungehinderte Verkehrsführung (Wegfall der Ampelanlagen) – auch ohne Parkhaus.
- Vorrang eines verbesserten Verkehrsflusses im Bereich des Verteilerkreises Köln-Süd vor Behelfsmaßnahmen zur Erschließung einer Parkhauszu- und -abfahrt.
- Auf gar keinen Fall zusätzliche Verkehrsbelastungen durch ein Parkhaus.
- Keine Hochbahnführung der KVB.
- Keine Querung der KVB-Strecke im Bereich des Verteilerkreises Köln-Süd, auch nicht nach dem Bau einer ebenerdigen Ausbaustufe vier, durch irgendeine Straße.
- Vermeidung von Straßenquerungen zwischen der KVB-Haltestelle und der künftigen Parkfläche, also Parkflächen unmittelbar an der KVB-Haltestelle.
- Bau möglichst nur "einer" Haltestelle am Verteilerkreis Köln-Süd für die Ausbaustufen drei und vier der Nord-Süd-Stadtbahn an optimaler Stelle sowohl für die Anwohner als auch für die Park-and-ride-Nutzer.
- Reduzierung der Kosten für die Ausbaustufe vier der Nord-Süd-Stadtbahn der KVB, so dass die Erweiterung bereits in zehn bis fünfzehn Jahren realisiert werden kann.
- Kein Parkhaus, sondern ebenerdige Stellplätze, die nicht weiter von der Haltestelle entfernt sind, als dies bei den beiden zeitversetzt geplanten Haltestellen der Fall wäre.
- Ungehinderte Zu- und Abfahrt von den Parkflächen aus und in alle Richtungen, ohne den Verteilerkreisverkehr zu behindern oder Rückstaus zu verursachen.

- Beleuchtung der Gesamtparkfläche zwischen den beiden Tankstellen und der KVB-Haltestelle, so dass dunkle Ecken vermieden werden.
- Keine Veränderung des Baumbestandes, bzw. Ersatzpflanzungen, falls "einzelne" Bäume bei der Straßenführung stören würden.
- Keine, bzw. nur eine geringe Belastung des Verteilerkreisverkehrs während der Optimierung der Straßenführung, des Baus der ebenerdigen Parkflächen und der Realisierung der Ausbaustufe vier der Nord-Süd-Stadtbahn. Bei einer Verlagerung des Kreisverkehrs auf die Außenseiten der Tankstellen könnte während der Bauphase der bisherige Kreisverkehr fast vollständig aufrecht erhalten bleiben.
- Freie und schnelle Fahrt für Rettungsfahrzeuge von der Feuerwache in alle Richtungen.
- Keine Veränderung der beiden Tankstellen.
- Berücksichtigung des Umgebungsschutzes der zahlreichen Denkmäler im direkten Umfeld.
- Einbindung der Stele auf dem Verteilerkreis Köln-Süd in das Gesamtkonzept.
- Kostengünstige Rückbaumöglichkeit der Parkfläche am Verteilerkreis Köln-Süd nach Erstellung des Großparkhauses hinter Meschenich, bzw. anderweitige Nutzung, z.B. Begrüßungs-Center Köln-Süd auf dem Verteilerkreis mit Museumspunkt "Erste Autobahn Deutschlands".
- Keine zusätzliche Verkehrsbelastung im Südstadtbereich durch eine Querung der Rheinuferstraße durch die KVB-Linie 16 auf Straßenniveau.
- Berücksichtigung des zusätzlichen Verkehrsaufkommens der nächsten 15 – 30 Jahre, dessen Lenkung auf die Rheinuferstraße und den Gürtel sowie die Bonner Straße vom Gürtel bis zum Verteilerkreis, damit ein Ausweichen in Wohngebiete verhindert wird.

Für sinnvollere Lösungen der Verkehrsentwicklung im Kölner Süden sollten sich alle Bürgerinnen und Bürger einbringen, die ein Interesse an einer Verbesserung der Verkehrssituation im Kölner Süden und an der Erhaltung des Grüngürtel-Flairs im Bereich des Verteilerkreises Köln-Süd haben oder in Verantwortung ihrer Kinder haben müssten!

In diesem Sinne bitten wir Sie um Ihre aktive Unterstützung!

Mit freundlichen Grüßen

gez. Unterschrift

Andreas Wulf

Vorsitzender Arbeitsgruppe Wohnungsfürsorge Heidekaul

www.protest_verkehr.ag-heidekaul.de (Colonia ELF)