

Der Kölner Süden braucht dringend ein wachstumsgerechtes übergeordnetes Verkehrskonzept!

Köln im Oktober 2013

Sehr geehrter Herr Roters,
Sehr geehrter Herr Höing,
sehr geehrte Mitglieder des Stadtentwicklungsausschuss,
sehr geehrte Mitglieder des Verkehrsausschuss,
sehr geehrte Mitglieder der Bezirksvertretung Rodenkirchen,

in den kommenden Wochen werden Ihnen die aktuellen Planungen des Amtes für Brücken- und Stadtbahnbau zur 3. Baustufe der Nord-Süd Stadtbahn offiziell vorgestellt und die Voraussetzungen für das Planfeststellungsverfahren geschaffen.

Diese Planungen sehen erhebliche Beeinträchtigungen des Individualverkehrs auf den einzigen im Kölner Süden vorhandenen Nord-Süd-Achsen¹ vor, auf denen derzeit ca. 91.000 Fahrzeuge täglich verkehren. So sollen Fahrspuren und Parkplatzkapazitäten der Bonner Straße teils halbiert² und die Rheinuferstraße ebenerdig durch die Stadtbahn (mit Vorrang) gequert werden³ (siehe Anlage 2). Erhebliche **Kapazitätsreduzierungen auf diesen Hauptstraßen von > 20%** sind die Folge⁴, ohne dass bislang angemessene Alternativen zur Verfügung stehen.

Parallel werden Stadtteile des Kölner Südens in den kommenden Jahren **Bevölkerungszuwächse durch Neubauvorhaben von 20%** erleben⁵ (siehe Anlage 1) und proportional wachsende Gewerbeflächen ziehen zusätzlichen Pendlerverkehr an. Spätestens diese Kombination wird unweigerlich zu einem **völligen Zusammenbruch des Verkehrs** führen, der nicht allein durch die neu geschaffenen Kapazitäten der Stadtbahn Süd abgewendet werden kann⁶.

Als Bürgervereine und Initiativen des Kölner Südens sehen wir diesem Szenario mit Schrecken entgegen. Auch wenn die Umsetzung des umstrittenen 3. Bauabschnitts der Stadtbahn wegen der Gefährdung von Fördergeldern offenbar beschlossene Sache ist, so muss den Entwicklungen unbedingt durch ein übergeordnetes Verkehrskonzept und Maßnahmenpaket Rechnung getragen werden⁷. Insbesondere der enorme Bevölkerungszuwachs im Stadtbezirk Rodenkirchen erfordert weitere Investitionen in Infrastrukturmaßnahmen, die einen geregelten Verkehrsfluss auch künftig sicherstellen. Anderenfalls werden die südlichen Stadtteile von der Innenstadt verkehrlich abgeriegelt, wichtige Pendlerströme⁸ zu Gewerbestandorten wie dem Rheinauhafen erheblich gestört und der weiter anwachsende Ausweichverkehr durch Wohnquartiere wird zu unerträglichen Belastungen und Gefährdungen führen.

Zur Sicherstellung einer funktionierenden Infrastruktur, zur Abwendung eines Verkehrskollaps, zur Vermeidung von erheblichen ökonomischen wie ökologischen Schäden durch Verkehrsstaus für Anwohner und Gewerbestandorte sowie zur Sicherung der Attraktivität des Kölner Südens fordern wir deshalb:

Vermeidung von Verkehrsengpässen und Ausbau der Hauptverkehrswege

- Untertunnelung der Nord-Süd-Stadtbahnquerung an der Rheinuferstraße
- Vierspuriger Ausbau der Rheinuferstraße südlich des Bayenthalgürtels⁹
- Ausbau des Verteilerkreises durch unterirdische Querung einer frei laufenden Spur des Militärrings vom Rheinufer kommend zur Autobahn¹⁰ sowie freilaufende Abbiegespuren am Kreisverkehr jeweils vom Militärring zur Bonner Str. und zur Autobahn
- Dreispuriger Ausbau der Bonner Straße in Höhe Bayenthals im Zuge der Stadtbahnerweiterung¹¹

- Bestehende und durch das Wachstum sowie die Nord-Süd-Stadtbahn hervorgerufene Engpässe für die Hauptverbindungen aller südlichen Stadtteile müssen in einem Verkehrskonzept zufriedenstellend berücksichtigt werden.

Ausbau ÖPNV und Verlängerung der Nord-Süd-Stadtbahn Richtung Rondorf und Meschenich

- Verlängerung der Stadtbahn gemäß Flächennutzungsplanung mit unterirdischer Querung des Verteilerkreises zur Anbindung von über ca. 19.000 Einwohnern in Rondorf, Immendorf und Meschenich¹²
- Einrichtung zusätzlicher P+R-Anlagen außerhalb des Militärrings, die nicht über den ohnehin überlasteten Verteilerkreis Süd erschlossen werden (keine Umsetzung der geplanten P+R-Anlage am Standort D¹³ (am Heidekaul), bei dem Zu- und Abfahrten über den Kreisverkehr abgewickelt werden).
- Anbindung Godorfs an die neue Stadtbahnlinie 17

Ausbau von Fahrradwegen

- Konsequenter Ausbau von durchgehenden Fahrradwegen bzw. Anlegen von Fahrradsperreflächen vornehmlich in Nord-Süd-Richtung (z.B. entlang Konrad-Adenauer-Straße, Ausbau ‚Am Wasserwerkswäldchen‘ mit beleuchtetem Fahrrad- und Fußweg, etc.).

Kein Ausweichverkehr in Wohnviertel zulassen

- Alle Wohnviertel von Rodenkirchen bis Sürth, von Zollstock bis Rondorf, von Raderthal bis Marienburg und von Bayenthal bis Neustadt-Süd dürfen nicht zur Entlastung der Hauptverkehrsstraßen herangezogen werden. Entsprechende Verkehrsberuhigungsmaßnahmen sind umzusetzen und in Prognosen zu berücksichtigen.
- Der ruhende Verkehr darf nicht durch Parkplatzflächenreduzierung auf den Hauptstraßen in die umliegenden Wohnviertel verdrängt werden.

Unterstützen Sie unsere Forderungen und schaffen Sie die politischen Voraussetzungen zur Umsetzung. Sorgen Sie dafür, dass der Kölner Süden nicht im Verkehrschaos versinkt. Vorhersehbare Probleme und Aufgaben dürfen nicht nachlässig aufgeschoben werden. Wachstum verpflichtet und erfordert jetzt verantwortliches Handeln.

Hochachtungsvoll, Ihre

Carsten Linn
Vorsitz. JG Marienburg

Dieter Mancy
VORS. BÜRGERVEREIN
RODENKIRCHEN

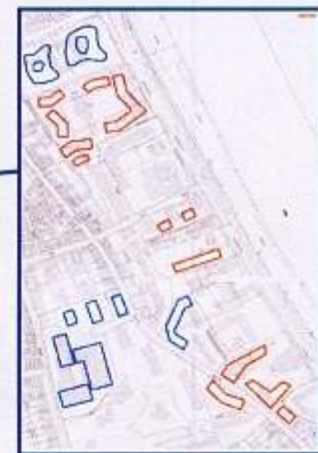
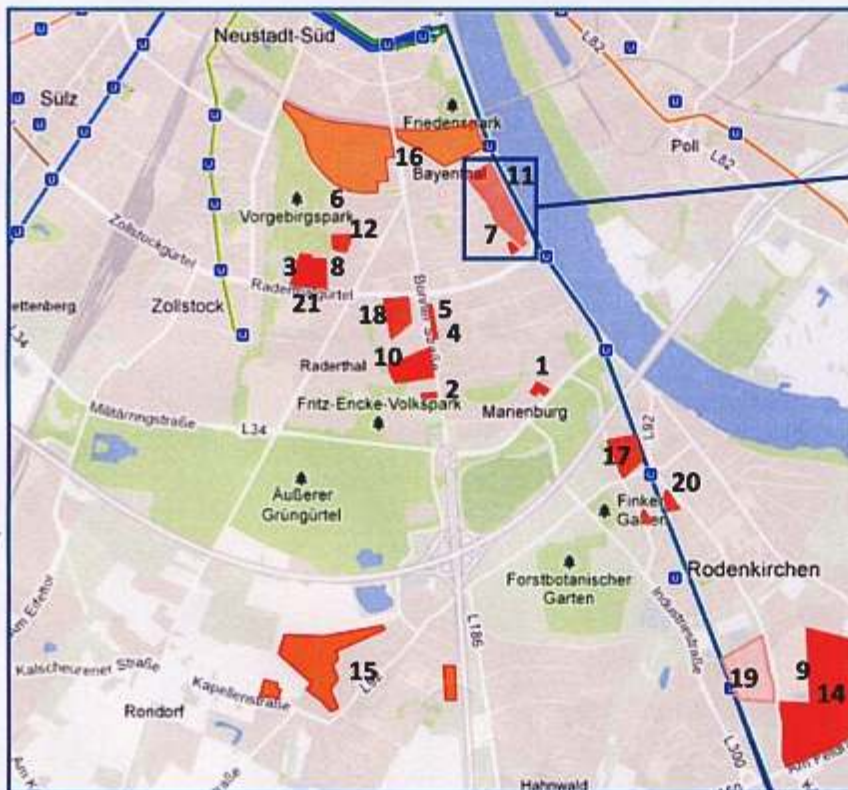
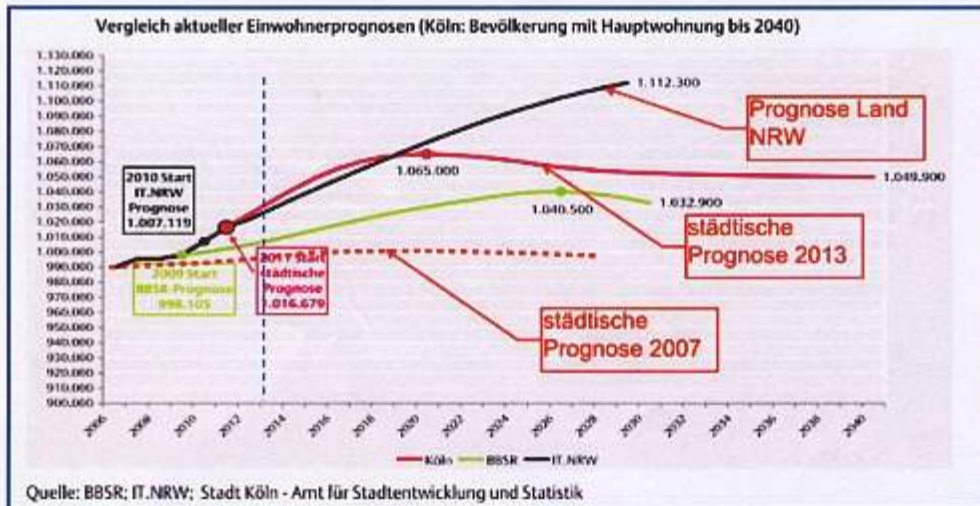
Juditha Pfeil
Arbeitsgemeinschaft
Wohnungsfürsorge Heidekaul

W. H. ...
VORSITZ. BÜRGERVEREIN
BAYENTHAL / MARIENBURG

...
Allg. Bürgerverein
Köln-Zollstock e.V.

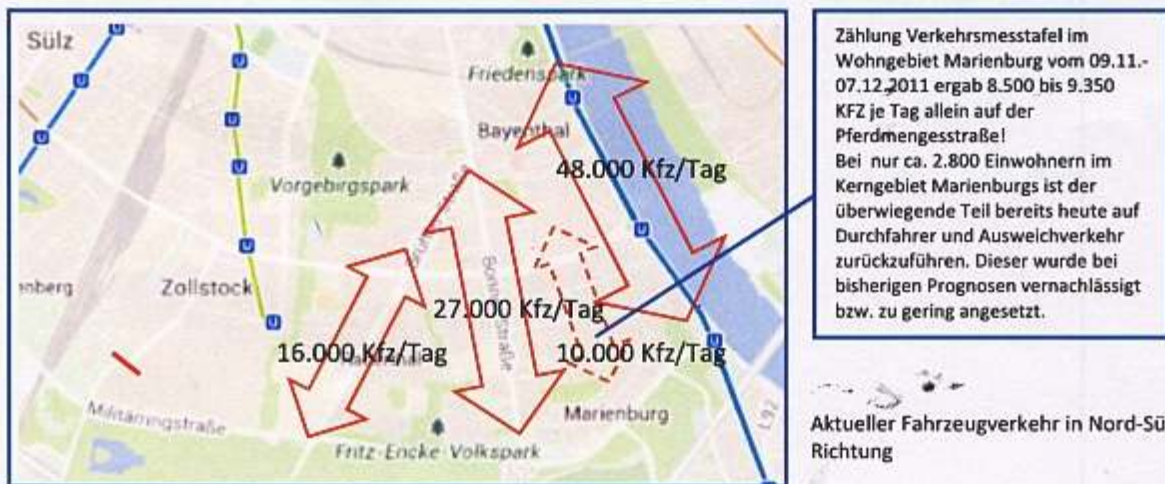
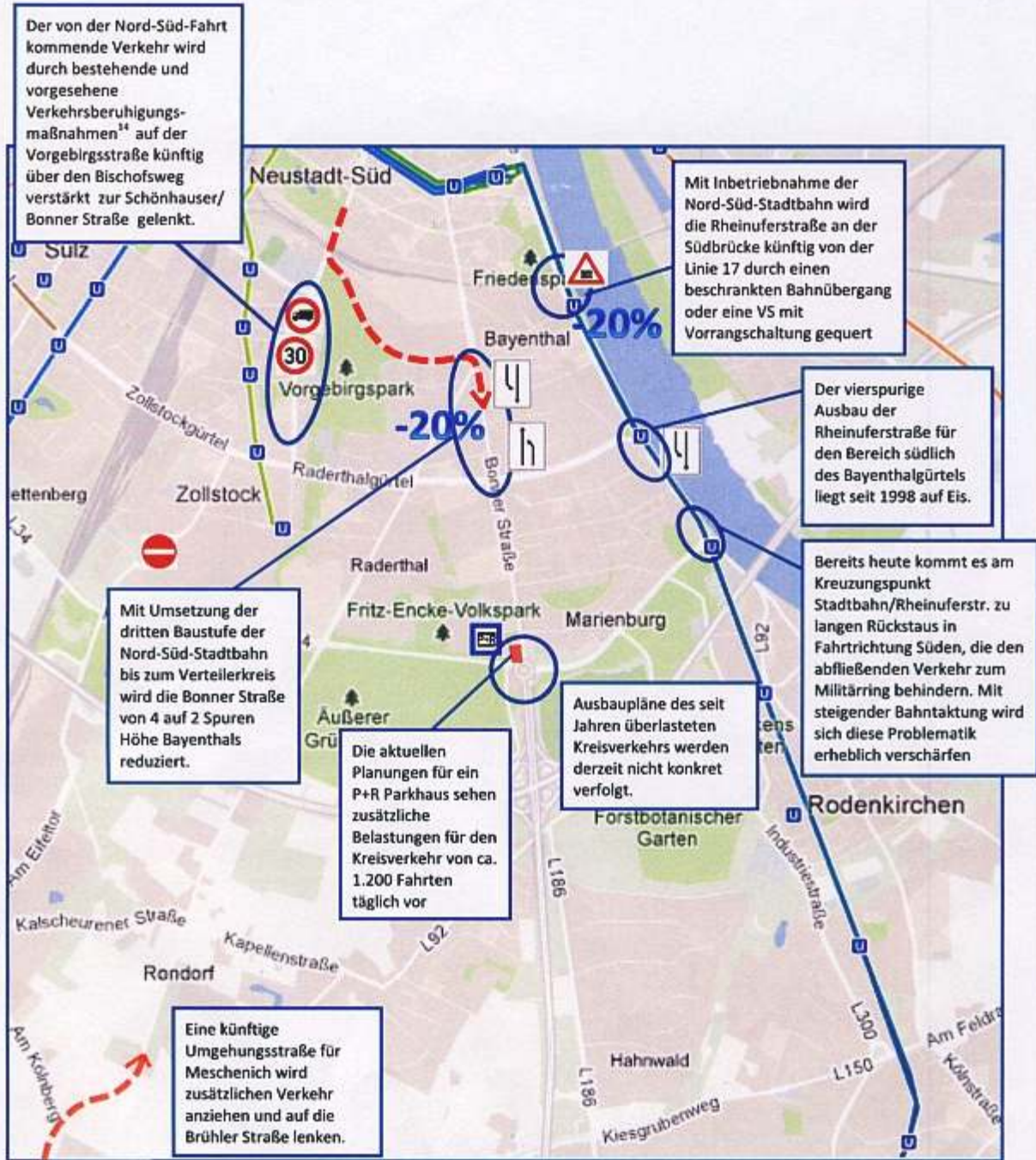
...
IG Hahnwald e.V.

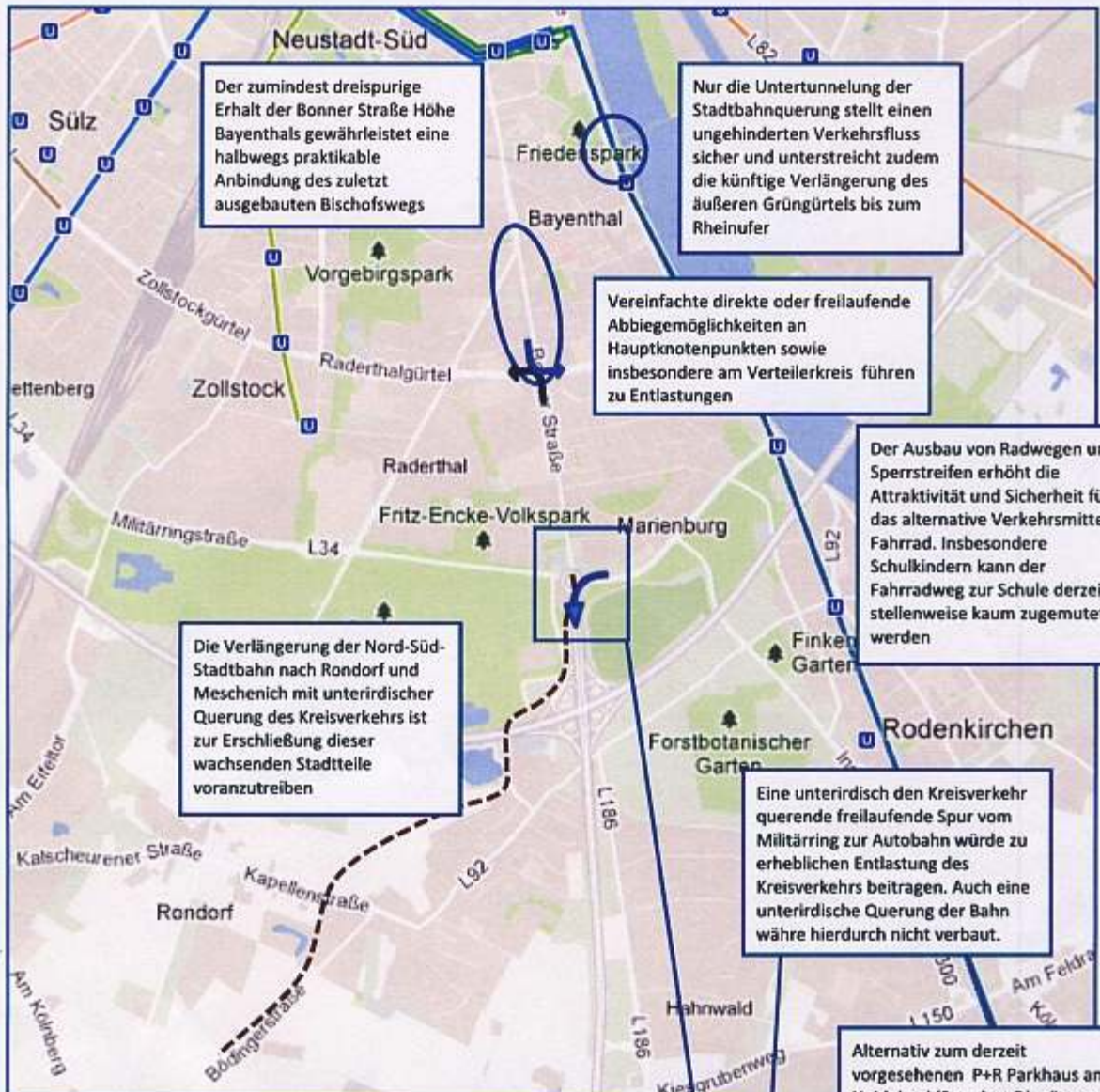
.....
.....
.....
.....



Ausschnitt Bayenthal entlang Rheinufer mit kürzlich fertiggestellter (blau) und in Planung bzw. Bau befindlicher (rot) Wohnbauvorhaben

Bauvorhaben bis ca. 2014 ¹⁵	WE	Bauvorhaben bis ca. 2016 ¹⁵	WE
1.) BV Lindenpalais	70	10.) BV Reiterstaffel	460
2.) BV Arnoldshöhe	86	11.) BV Gustav-Heinemann-Ufer	300
3.) BV Vorgebirgsgärten	357	12.) BV Raderberger Str.	180
4.) BV Bonner Str. 407-413	48	13.) BV Heidelweg Sürth	35
5.) BV Bonnerstr. 383-385	38	Summe Wohnungen	975
6.) BV Marktstraße 53	17		
7.) BV Palais du Rhin	86	Weitere Bebauungsflächen¹⁷	
BV Mittenin.Bayenthal	37	14.) Sürther Feld	700
BV 379	14	15.) Bauland in Rondorf	1000
BV Riverside West	21	16.) ESIE	1200
BV Rheinufer 118	82	17.) Areal Bahnstraße	400
BV Goltsteinstr. ¹⁶	30	18.) Areal ehem. Deutsche Welle	500
8.) BV Marienhof FormArt	70	19.) Michealshofen	200
9.) Sürther Feld (1. BA)	90	20.) Feuerwehr Rodenkirchen	100
Summe Wohnungen	1046	21.) Aufsiedlung Vorgebirgsgärten	150





Quellverweise und Anmerkungen

¹ Summe Fahrzeugverkehr auf der Brühler, Bonner und Rheinufer Straße (zwischen Militärring und Gürtel) ohne Berücksichtigung Fahrzeugverkehr durch Wohnquartiere (z.B. + ca. 10.000 KFZ/Tag innerhalb Marienburg in Nord-Süd-Richtung).

² Die aktuellen Planungen zur 3. Baustufe der Nord-Süd-Stadtbahn sehen eine Reduzierung der vierspurigen Bonner Straße auf zwei Fahrspuren in Höhe Bayenthals sowie Parkplatzflächenreduzierung entlang der Bonner Straße von derzeit 570 Stellplätze auf künftig ca. 300 vor.

³ Ebenerdige Querung der Stadtbahn gem. Ratsbeschluss vom 25.11.10 sowie Ratsbeschluss zur vorzeitigen Inbetriebnahme des südlichen Streckenabschnitts vom 30.04.2013

⁴ Gutachten Ing. Büro Geiger & Hamburgier GmbH vom 15.10.10 (im Auftrag Stadt Köln) zur Stadtbahnquerung Rheinuferstraße sowie Planzahluntersuchungen der Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft von 2007 im städtischen Auftrag zur Fahrbahnreduzierung Bonner Str.

⁵ Der Bevölkerungszuwachs durch kürzlich fertiggestellte Wohnungen (+800 EW) zzgl. aktuell im Bau befindlicher (+3.800 EW) sowie projektierte Wohnungsbauvorhaben (+ca. 5.000 EW) gem. Tabelle Anlage 1 einschl. ESIE und Areal der ehemaligen Deutschen Welle errechnet sich bei zuletzt 46.900 Bewohnern der Stadtteile Raderthal, Raderberg, Bayenthal, Zollstock und Marienburg zu 20,4%

⁶ Eine Studie des Büro VIA hat im städtischen Auftrag für das P+R Parkhaus an der künftigen Endhaltestelle eine Nachfrage von ca. 600 Stellplätzen ermittelt. Neben diesen Stadtbahnnutzern und den per Bus aus Rondorf und Meschenich weiterhin angedienten Fahrgästen kann alleine die Attraktivität einer schneller und besser angebundenen Stadtbahn für zusätzliche ÖPNV-Nutzer sorgen. Bei einem Einzugsgebiet von ca. 10.000 Einwohnern entlang der 2,1 km langen Strecke des 3. Abschnitts ist dieses Potential aber sehr begrenzt.

⁷ Bislang wurden lediglich strittige Verkehrsprognosen vorgenommen. Gemäß Auskunft des Amtes für Straßen- und Verkehrstechnik vom 23.09.13, liegt die überarbeitete den aktuellen Stadtbahnplanungen zugrunde liegende Verkehrsprognose „Planfall 25“ „noch nicht in der Endfassung vor“. Ungeachtet dessen wurde bereits im Vorfeld am 05.09.13 bekanntgegeben, dass diese z.B. auf einer unrealistischen 10-Minuten-Taktung der Stadtbahn an der Rheinuferstraßenquerung ausgeht, dass größere Bauvorhaben nicht berücksichtigt wurden (z.B. Entwicklungen auf dem ehem. Gelände der Deutschen Welle) und dass der bestehende Verkehrsfluss in angrenzenden Wohnquartieren z.T. nur zu einem 1/6 berücksichtigt wurde (Annahme 1.500 KFZ/Tag auf der Pferdengestraße gegenüber tatsächlichen durch Verkehrsmesstafel in 2009 erfasster 9.000 KFZ/Tag!). Ebenso wurden bereits angekündigte Verkehrsberuhigungsmaßnahmen für Wohnviertel wie für Marienburg in der Prognose nicht berücksichtigt.

⁸ 44,4% Einpendler 26,2% Auspendler gem. Statistischem Landesamt 2011 für Köln

⁹ B-Planvorlage zur Straßenerweiterung bereits 1998 vor dem Oberverwaltungsgericht Münster gescheitert

¹⁰ Eine Fahrspur, die den Verkehr des Militärrings vom Rheinufer kommend aufnimmt und über einen Tunnel direkt auf die Autobahn lenkt, würde zu erheblichen Entlastung des Kreisverkehrs beitragen.

¹¹ Selbst an der aktuell schmalsten Stelle zwischen den bestehenden Häuserfluchten von 23,70 m könnte z.B. folgende Aufteilung/Nutzung vorgesehen werden: 2m Fußgänger, 1,1m Fahrradweg, 0,7m Sicherheitsstreifen, 3,5m Fahrbahn, 6,6m Bahntrasse, 3,0m Fahrbahn und 3,5m Fahrbahn, 0,7m Sicherheitsstreifen, 1,1m Fahrradweg, 2,0m Fußgänger.

Alternativ: 2,5m Fußgänger, 1,5m Fahrradsperrstreifen, 3,0m Fahrbahn, 6,6m Bahntrasse, 3,0m Fahrbahn und 3,0m Fahrbahn, 1,5m Fahrradsperrstreifen, 2,6m Fußgänger.

Eine dreispurige Variante wäre demnach ohne Abriss von Bestandsgebäuden prinzipiell möglich.

¹² Bahntrasse für Verlängerung Stadtbahn über Rondorf nach Meschenich gemäß Beschluss Stadtentwicklungsausschuss vom 26.10.2000 (Flächennutzungsplan)

¹³ Der Standort D liegt südwestlich des Kreisverkehrs vor den Wohngebäuden am Heidekaul. Neben der Beeinträchtigung angrenzender Anwohner und gestalterischer Aspekte ist hinsichtlich des Nutzens des Parkhauses zu beanstanden, dass die Zu- und Abfahrt überwiegend über den ohnehin überlasteten Kreisverkehr abgewickelt werden und dieses daher eine Zusatzbelastung für diesen nostalgischen Verkehrsknotenpunkt darstellt. Eine Erweiterung des P+R Parkhauses an diesem Standort ist zudem nicht möglich.

¹⁴ Vgl. TOP 8.1.3. der Niederschrift über die Sitzung der Bezirksvertretung Rodenkirchen am 29.04.2013

¹⁵ Angaben aus Veröffentlichungen der Bauträger, Zählungen oder Angaben der Stadt im Rahmen von Öffentlichkeitsbeteiligungen

¹⁶ Diverse kleinere im Bau befindliche Wohnbauvorhaben entlang der Goltsteinstraße

¹⁷ Angaben aus Veröffentlichungen der Bauträger, aus Bebauungsplanvorlagen (<http://www.stadt-koeln.de/4/stadtplanung/bebauungsplaene/rodenkirchen/>) und aus dem Wohnungsbauprogramm 2015 der Stadt Köln