

## Kurzinformation

### Zu den aktuellen Forderungen und Fragen der Anwohner-Initiative Colonia ELF

#### 3. Baustufe Nord-Süd-Stadtbahn

Die Einwendungen der Anwohner-Initiative Colonia ELF vom 27.06.2014 an die Bezirksregierung Köln bezogen sich auf die Interessen der Bewohner der Volksparksiedlung, die in der Erörterung am 19.01.2015 als ein eigener Tagesordnungspunkt aufgenommen worden waren. Im Protokoll der Erörterung ist aber zur Volksparksiedlung überhaupt keine Aussage gemacht worden. Der mündliche Vortrag des Sprechers der Anwohner-Initiative vom 19.01.2015 und das dazu abgegebene Forderungspapier vom 17.01.2015 wurden weder genannt noch inhaltlich wiedergegeben.

Die Kernforderungen sind:

- **Bushaltestelle** innerhalb der Kreiselfläche gegenüber der Mündung der Bonner Straße, so dass der Busbahnsteig sowie die erheblichen zusätzlich erforderlichen Oberflächenversiegelungen für die **Buswendeschleife** und die **Busspur** zurück zum Verteiler entfallen und das Parkhochhaus nicht 12 m näher am Wohnhochhaus Heidekaul 1 bis 9 erstellt werden muss (siehe Anlage 1 [aktuelle](#) und Anlage 2 [vorgeschlagene](#) Planung).
- **Bahnhaltestelle direkt am Verteilerkreisel**, um die geringste fußläufige Entfernung zwischen Bus-, Bahnhaltestelle und Parkhochhaus zu realisieren.
- **Parkhochhausausfahrt** nördlich verlegt bis neben die Straße Heidekaul, da die Buswendeschleife entfällt.
- Beschluss eines mittel- bis langfristigen **Gesamtkonzeptes** für den Verteilerkreis Köln-Süd mit Möglichkeiten zur Verkehrsertüchtigung (hierzu hat Colonia ELF [Forderungen](#) aufgestellt und einen möglichen [Lösungsvorschlag](#) erarbeitet, der vor allem eine ebenerdige und [finanzierbare, verkehrsertüchtigende, umwelt-, denkmal- und wasserschutzgerechte](#) Kreiselquerung der Nord-Süd-Stadtbahn in der 4. Baustufe vorsieht).
- **Verbindliche Planungen für den Verkehr der Linie 132** bis 2024/2025 sowie für den **Pendler-Ersatzverkehr** während der Bauphase auf der Bonner Straße.

Die nachträgliche Änderung durch die Bezirksregierung Köln, die Ausfahrt aus dem Parkhochhaus nur noch über die Bonner Straße zu realisieren, wird als sinnvoll erachtet, auch aufgrund der geringeren Lärmbelastung für das angrenzende Wohnhochhaus Heidekaul 1 bis 9. Umso wichtiger wird dadurch allerdings die Feststellung des Gutachters, die Ausfahrt möglichst

Für die Anwohner-Initiative Colonia ELF:

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

...

weit im Norden anzulegen. Mit dem Vorschlag der Anwohner-Initiative zur Verlagerung der Bus- sowie der Bahnhaltestelle könnte dem Gutachten vollständig gefolgt werden und Denkmal-, Umgebungs- und weiterer Lärmschutz wären stärker berücksichtigt.

**Die ergänzenden Fragen und Einwendungen** an die Bezirksregierung Köln und das Amt für Brücken und Stadtbahnbau vom 19.09.2015 dienen im Wesentlichen zwei Aspekten:

1. Statt inhaltlich fundierter Antworten seitens der Stadtverwaltung Köln, wird auf frühere Beschlüsse (z.B. Parkhausstandort und Lage der Haltestellen) verwiesen, obwohl sich die den Beschlüssen zugrundeliegenden Rahmenbedingungen erheblich geändert haben (fußläufige Entfernungen, sechs- statt dreistöckige Parkpalette). Ausklammern von Aspekten zur Parkpalette, als bestünde durch den gesonderten [Bebauungsplan](#) kein direkter Bezug mehr.
2. Aus Gesprächen mit Politikern des Stadtrates ist der Eindruck entstanden, dass hinsichtlich des mehrfachen Umsteigeerfordernisses der Fahrgäste der Buslinie 132 (vor allem bis ca. 2024/2025) und zur Kompensation des Pendlerverkehrs während der voraussichtlich mehr als dreijährigen Baumaßnahmen auf der Bonner Straße nur unzureichend informiert wurde. Die Bonner Straße stellt, neben der bereits belasteten Rheinuferstraße, eine der wichtigsten Verkehrsadern im Kölner Süden dar, so dass ein Umleitungskonzept unumgänglich ist.

#### Gutachten zur 3. Baustufe und Folgen der Umbaumaßnahmen sowie der fehlenden Anbindung an den Heumarkt (St. Maria im Kapitol)

- Aus welchen Gründen wird der Busbahnsteig in der Bonner Straße, mit einer zusätzlich erforderlichen Buswendeschleife für Gelenkbusse und einer zusätzlichen Busspur zurück zum Verteilerkreis, der vorgeschlagenen Bushaltestelle innerhalb des Kreisels vorgezogen? Die derzeitige Planung bedeutet eine erheblich höhere Oberflächenverdichtung durch Straßenflächen und die Verschiebung des sechsstöckigen Parkhochhauses um zusätzlich mehr als 12 m näher an das Wohnhochhaus Heidekaul 1-9 heran. Die in Gutachten immer wieder geforderte möglichst nördliche Parkhausausfahrt muss derzeit aufgrund der Buswendeschleife deutlich weiter im Süden realisiert werden. Darüber hinaus wird der ausfahrende Verkehr durch die zu querende Busspur behindert.
- Wird die in den Gutachten immer wieder geforderte möglichst kurze fußläufige Entfernung zwischen Bus-, Bahnhaltestelle und Parkhochhaus jetzt geringer gewichtet? Die vorgeschlagene Bushaltestelle innerhalb des Kreisels bedeutet die denkbar kürzeste fußläufige Verbindung zur Bahnhaltestelle, wenn diese am Ende der Bonner Straße errichtet wird. Es wäre nicht nur die kürzeste Verbindung zwischen den Haltestellen, sondern auch zum geplanten Parkhochhaus. Der Fußweg für die Bewohner der Volksparksiedlung würde sich verkürzen, während der für die Marienburger über die Lindenallee etwa gleich lang bliebe.
- Welchen Weg nimmt die Buslinie 132 künftig während der Bauphase und vor allem nach Fertigstellung des Busbahnsteiges in der Bonner Straße? Werden die Fahrgäste aus Meschenich und Rondorf künftig gezwungen sein, mehrmals umzusteigen, um bis zum Kölner Hbf zu gelangen? Eine bessere Anbindung der südlichen Stadtteile ist politisch immer wieder versprochen worden und muss dringend realisiert werden. Es steht allerdings zu befürchten, dass die Stadtteile Hochkirchen, Rondorf, Meschenich und Immendorf vollends von der Entwicklung in Köln abgeschnitten werden.
- Aus welchen Gründen wird es trotz umfangreicher Neubaugebiete im Anlieger- und Zubringerbereich zu "keiner" Verkehrszunahme auf der Bonner Straße kommen?

### Zielsetzung der Nord-Süd-Stadtbahn

- Können Sie bitte die Gründe nennen, statt der vorgeschlagenen P+R-Anlage in Godorf einem sechsstöckigen Parkhochhaus nördlich des Verteilerkreisels, also innerhalb der Stadt, den Vorzug zu geben? Welche Alternativen werden den Pendlern während der Bauphase ab Ende 2015 (Baumfällungen und Umgestaltung Bonner Straße) bis Anfang 2019 gegeben?

Colonia ELF begrüßt, dass die Stadt Köln die Forderung "[P+R vor der Stadt](#)" in die Planfeststellung zur 3. Baustufe einbezieht. Die Argumente gegen einen größeren P+R-Parkplatz in Godorf scheinen allerdings fadenscheinig. Die P+R-Fläche in Sürth reicht schon heute nicht mehr aus und kann ohne erhebliche städtebauliche Nachteile nicht erweitert werden. Dagegen besteht in Godorf ein sehr großes Gestaltungs- und Parkpotenzial, selbst bei einer einstöckigen statt sechsstöckigen Parkpalette.

Die Linie 16 könnte im 10-Minuten-Takt bis Godorf fahren, indem jede zweite Bahn nicht in Sürth, sondern erst – eine Station weiter – in Godorf wendet. Mit der Linie 17 ab Godorf, statt ab Rodenkirchen/Sürth, wäre ab 2015/2016 sogar ein 5-Minuten-Takt in Godorf und damit im Stadttarif der KVB realisiert.

Die zusätzlichen drei Minuten mit ÖPNV ab Godorf, statt ab Arnoldshöhe, bis Bonner Wall (erste gemeinsame Haltestelle der Linie 17, Linie 5 ab 2019/2020 und Linie 16 ab 2024/2025) bedeuten eine 6,5 km kürzere Fahrt mit dem Pkw über die A555, das Autobahnkreuz Köln-Süd und den Verteilerkreisel (was insbesondere zur Hauptverkehrszeit deutlich länger als drei Minuten dauert). Der psychologische Aspekt, diese stauanfälligen Bereiche durch Park and Ride zu umgehen, ist nicht zu unterschätzen. Darüber hinaus fährt die Linie 16 schon heute bis zum Hauptbahnhof, was z.B. ab sofort eine Parkpalette in Godorf interessanter macht als am Verteilerkreisel, von wo die durchgängige Fahrt zum Hauptbahnhof voraussichtlich erst 2024/2025 möglich sein wird (Untersuchung und Rekonstruktion des Tunnels am Waidmarkt).

Die vorgeschlagene P+R-Anlage in Godorf hat somit erhebliche Vorteile gegenüber einem sechsstöckigen Parkhochhaus nördlich des Verteilerkreisels. Neben der bereits ab sofort möglichen Entlastung der Rheinuferstraße und der Bonner Straße durch Verlagerung vom MIV auf den ÖPNV würde auch eine echte Alternative für die Pendler während der Bauphase auf der Bonner Straße angeboten. Die bereits bestehende durchgängige Verbindung bis zum Kölner Hbf und die damit verbundene Vermeidung stauanfälliger Straßen vor und im Autobahnkreuz sowie Verteilerkreisel Köln-Süd könnten für Pendler entscheidende Aspekte sein, eine P+R-Lösung vor der Stadt zu nutzen.

### Stadtentwicklung im Bereich Autobahnkreuz und Verteilerkreisel Köln-Süd

- Wäre die jetzt beabsichtigte Harmonisierung der Lichtsignalsteuerung auf der Bonner Straße und im Verteilerkreisel (Umlaufzeit) bereits zu einem früheren Zeitpunkt möglich gewesen, so dass die tagtäglichen Stausituationen auf der Bonner Straße seit Jahrzehnten hätten vermieden werden können?
- Welche Gründe stehen der Entscheidung eines mittel- bis langfristigen Gesamtkonzeptes für den Verteilerkreisel und das Autobahnkreuz Köln-Süd entgegen? Sind Gespräche mit dem Land geführt worden und welche Ergebnisse wurden erzielt, um eine langfristige und aufeinander abgestimmte "Planung" und Finanzierung zu gewährleisten?

- Welche Vor- und Nachteile sehen Sie für eine Hochbahn- oder Tunnellösung gegenüber der vorgeschlagenen ebenerdigen Lösung mit der späteren Option einer Unterführung der Bonner Straße mit zwei Fahrspuren in einem bogenförmigen Trog nördlich um den Verteilerkreisel?
- Wird ein Overfly über den Verteilerkreisel für die Fortführung der 4. Baustufe verbindlich ausgeschlossen? Die sehr hohen Kosten würden eine frühzeitige Fortführung der Nord-Süd-Stadtbahn bis nach Meschenich ([4. Baustufe](#)) wahrscheinlich für Jahrzehnte verhindern, obwohl auch die Planung für das Neubaugebiet Rondorf-Nord bereits Gestalt annimmt. Der Overfly und die erforderliche Trasse auf der Bonner Straße würden sowohl dem [Denkmal-/ Umgebungsschutz](#) als auch der fußläufigen Anbindung der [Allerheiligenkirche](#) an die Volksparksiedlung entgegenstehen. Gleiches gilt bei einer Untertunnelung mit Trasse auf der Bonner Straße.

### **Parkpalette Bonner Straße**

Der Bereich um den Tennisplatz Arnoldshöhe gehört zum Grüngürtel und ist von Denkmälern umgeben. Der extrem hohe Verkehrslärm und die enorme Feinstaubbelastung durch das Aufeinandertreffen der Bonner Straße, der A555 und der Militärringstraße sowie der dort im Berufsverkehr regelmäßig entstehenden Staus werden derzeit nur von den Bäumen des kleinen Wäldchens gemindert. Nachdem im Jahr 2011 bereits 34 Bäume gefällt worden sind, hat zumindest der Verkehrslärm deutlich zugenommen. Für die Verbreiterung der Bonner Straße, insbesondere durch die Buswendeschleife und die zusätzliche Busspur bis zum Verteiler, werden fast alle Bäume zwischen der Bonner Straße und dem ersten Tennisplatz gefällt. Sollten auf den östlichen Tennisplätzen die sechsstöckige (ursprünglich dreistöckige) Parkpalette gebaut werden und zwischen dieser und dem siebenstöckigen Wohnhochhaus Heidekaul 1 bis 9 insgesamt sechs neue Tennisplätze angelegt werden, wird auch dort kein Baum stehen bleiben können. Ein angekündigtes Lärmgutachten wegen der Tennisplätze zwischen dem Park- und dem Wohnhochhaus steht noch immer aus.

Nachdem die Parkpalette aus dem Planfeststellungsbeschluss zur 3. Baustufe der Nord-Süd-Stadtbahn herausgenommen worden war, schrieb Colonia ELF am 06.02.2014 einen dritten Brief (siehe Anlage) an die Verantwortlichen der Stadt Köln ([Empfänger](#)), in dem die aktuelle Situation zur Parkpalette deutlich wird. Vorangegangen waren die Protestbriefe vom [15.08.2011](#) ([Empfänger](#)) und vom [15.06.2012](#) ([Empfänger](#)).