



Deutscher
BundeswehrVerband

Landesverband West

Standortkameradschaft Köln
Arbeitsgruppe Wohnungsfürsorge Heidekaul

Stellungnahme der Arbeitsgruppe Wohnungsfürsorge Heidekaul
zur
Verkehrsentwicklung im Kölner Süden

(Beschluss der Arbeitsgruppe Wohnungsfürsorge Heidekaul vom 30.03.2012)

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 geehrte Kölner Wählerinnen und Wähler,
Steuerzahlerinnen und Steuerzahler,
verantwortungsvolle Bürgerinnen und Bürger,
Politikerinnen und Politiker im Bezirk, in der Stadt, im Land und im Bund,

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

Schriftführer:

Heike Schwarz
Heidekaul 5
50968 Köln-Raderthal
Tel.: 0221/42347901

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, ggf. "später", die Nord-Süd-Stadtbahn in einer Überführungshöhe von sechs Metern (Ebene +1) über den Verteilerkreis geführt werden, d.h. die Bahnen fahren künftig dort, wo sich die 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. Alternativ wird die Haltestelle nördlich der Arnoldshöhe geplant, damit genug Platz für die Auffahr-Trasse auf die Ebene "+1" bleibt und ein Rückbau vermieden wird.

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 die seitens der Stadt geplante 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 vierstöckige 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 kurzsichtigen Beschlüsse des Kölner Stadtrats in keiner Weise verbessert. 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 optionalen letzten Ausbaustufe der Nord-Süd-Stadtbahn, zu verknüpfen.

Die Anwohner im Kölner Süden verfolgen daher folgenden Denkansatz:

- Der Verteilerkreisverkehr Köln-Süd wird außen um die beiden Tankstellen geführt.
- Die beiden Außenspuren der Bonner Straße werden zur Ertüchtigung des Verteilerkreisverkehrs als direkte Abbiegespuren angelegt.
- Der nach Osten fahrende Verkehr auf der Militärringstraße wird, zusammen mit dem von der Straße Wasserwerkswäldchen, am Südende des Parkplatzes zur A555 geführt.
- Zur weiteren Ertüchtigung des Kreisverkehrs werden zu einem späteren Zeitpunkt diese Spur von der Militärringstraße, zusammen mit der Straße Wasserwerkswäldchen, durch die bereits vorhandene Unterführung unter der A555 zweispurig hindurchgeleitet (Voraussetzung für eine ebenerdige Kreiselquerung der Nord-Süd-Stadtbahn).
- Der Innenbereich des Verteilerkreises wäre so groß, dass neben "einer" Bahnstation (Bonner Straße) und einer Bushaltestelle (im Verteilerkreis) auch eine Fläche für etwa 550 bis 600 Parkplätze entstünde, und zwar direkt an der Bahnstation, also komplett ebenerdig und "ohne" Parkpalette mit vier Parkebenen! Durch weitere Maßnahmen zur Ertüchtigung des Kreisels kann die Parkfläche deutlich vergrößert werden. Im Gegensatz zu einer vierstöckigen Parkpalette besteht für ebenerdige Parkplätze erhebliches Gestaltungspotenzial, besonders im südlichen Entree-Bereich der Stadt Köln.
- Der Einzelbahnsteig mit zwei Gleisen geht bis an den Verteilerkreisel heran (Fußgängerrampe und Zebrastreifen zum Innenbereich des Kreisels; Fußgänger erhalten "grün" zusammen mit dem ausfahrenden Verkehr aus der Bonner Straße). Der Bahnsteig und die Gleise sollten, mit Rücksicht auf den Denkmalschutz, leicht abgesenkt werden, so dass auch die Fußgängerrampen entsprechend kürzer ausfallen können. Infolge der Verlegung der Bushaltestelle in den Kreisel kann die Bahnstation soweit südlich verschoben werden, dass die Straßen Heidekaul und Lindenallee ampelgesteuerte Auffahrareale erhalten, die ein Abbiegen in nördlicher und südlicher Richtung erlauben. Die aus dem südlichen Raderthal über den Heidekaul stadteinwärts fahrenden Fahrzeuge, müssten sonst durch den Kreisel fahren, wodurch dieser zusätzlich belastet würde.
- Die Kosten für ebenerdige Parkplätze betragen nur etwa ein Drittel der Kosten für eine Parkpalette. Eine erhebliche weitere Einsparung ergäbe sich, wenn die Parkpalette nur unter Auflagen gebaut werden darf (Sicht- und Lärmschutz, denkmalgerechte Verklinkerung).

- Die Denkmäler Besetzungshochhaus (Architekt Riphahn), Alter Bayenthaler Friedhof und All-Saints-Church (Architekt Schwarz) würden durch die Eingriffe in den Umgebungsschutz nur gering beeinträchtigt, wobei die Gestaltung der Haltestelle die ursprünglichen Zielsetzungen der Architekten (insbesondere des "Generalplaners" Schwarz) berücksichtigen sollten. Die All-Saints-Church sollte daher weiterhin der optische Endpunkt aus Sicht der Volksparksiedlung bleiben.
- Der unter Denkmalschutz stehende Verteilerkreis, einschließlich der Stele, wird vollständig erhalten und als Park- und Buskreisel genutzt. Zusätzliche Parkflächen für Touristenbusse – Weiterfahrt per Bahn in die Innenstadt – führen zu einer deutlich höheren Auslastung des Park-and-ride-Verkehrs. Die Bus-Parkplätze könnten nahe den heute schon vorhandenen Lkw-Parkplätzen, ggf. als kostenpflichtige Parkplätze zugunsten des Tankstellenpächters, errichtet werden.
- Die beiden rechten Spuren der Militärringstraße, von der Rheinuferstraße kommend, werden nördlich der Wasserschutzzone II unterhalb einer Brücke unter den vier Spuren der Bonner Straße und der Haltestelle der Nord-Süd-Stadtbahn hindurchgeführt (je eine Fahrspur ungehindert auf die A555 und die Militärringstraße Richtung Westen). Neben der erheblichen Ertüchtigung des Kreisels ist diese Brücke auch Voraussetzung für die ebenerdige Kreiselquerung der Nord-Süd-Stadtbahn, die dann keine Straße mehr kreuzt. Die Fußgängerampel zur Bushaltestelle wird dann obsolet.
- Am vergrößerten Verteilerkreis mit langen Auffahrspuren kann auf Ampelanlagen verzichtet werden, so dass ein deutlich höherer Verkehrsdurchfluss möglich wird.
- Die Nord-Süd-Stadtbahn kann ebenerdig fortgeführt werden, bis sie die A4 auf einer Brücke quert. Die Baukosten für eine Rampe auf der Bonner Straße und die Querung des Verteilerkreises in 6m Überführungshöhe entfallen. Sinnvoll wäre es auch, die stadtauswärts führenden Spuren der A555 abzusenken und die Bahn leicht ansteigen zu lassen, so dass die Bahn auch diese Spuren auf einer Brücke quert und parallel zur Abbiegespur Richtung Aachen zur A4 kommt. Die Straße Wasserwerkswäldchen könnte an die Außenseite der Autobahn verlegt und ebenfalls unter der Bahnbrücke hindurchgeführt werden, so dass eine weitere Kreuzung entfällt. Die Straße würde dann linksseitig der Bahntrasse zur vorhandenen Brücke führen. Die bisherige Straße in der Wasserschutzzone I könnte zurückgebaut werden.

Ein deutlicher Vorteil dieser Lösung am Verteilerkreis Köln-Süd ist ein Gesamtkonzept mit einem langfristigen Zeitplan und der Möglichkeit, die Kosten zu verteilen:

Phase I – P&R-Anlage

Zunächst wird der Verteilerkreisverkehr außen um die westlich liegende ARAL-Tankstelle herumgeführt. Hierzu wird die vorhandene Verkehrsfläche der Straße Wasserwerkswäldchen sowie die im äußersten Süden liegende Fläche des Parkplatzes hinter dem Burger King genutzt. Auf diese Weise wird innerhalb des Verteilerkreises eine Fläche für ca. 600 ebenerdige Pkw-Parkplätze frei. In der Machbarkeitsstudie vom 13.10.2009 sind diese Flächen als Standorte A und C ausgewiesen, wobei zusätzlich die Straßenflächen des heutigen Verteilerkreises zur Verfügung stehen. Die ARAL-Tankstelle bleibt bestehen und wird von der westlichen Seite angefahren.

Die Nord-Süd-Stadtbahn-Haltestelle endet auf der Bonner Straße direkt am Verteilerkreis. Vom Bahnsteig zu den Parkplätzen im Verteilerkreis führt zunächst ein Zebrastreifen, dessen Grünphase zeitgleich mit der des aus der Bonner Straße ausfahrenden Verkehrs geschaltet wird. Eine Parkpalette kann entfallen.

Die Bushaltestelle wird in die Parkfläche gegenüber der Haltestelle integriert, so dass keine zusätzliche Belastung für den Verteilerkreisverkehr entsteht.

Die ohnehin erforderliche Anpassung der Straßenführung von der Bonner Straße zum Kreisel wird für direkte Abbiegespuren genutzt, und zwar von der Bonner Straße in die Militärringstraße nach Westen sowie von der Militärringstraße, vom Rheinufer kommend, in die Bonner Straße, um das Verkehrsaufkommen weiter zu entlasten. Die heute vorhandene Busspur auf der Bonner Straße entfällt.

Phase II – Leistungssteigerung des Verteilerkreises und P&R-Erweiterung

In einer zweiten Phase, die in den nächsten 10 – 30 Jahren zu realisieren wäre, und zwar in Abhängigkeit vom weiteren Verkehrs- und/oder Parkaufkommen, könnten Leistungssteigerungen für den Verteilerkreis sowie die Erweiterung der Parkflächen erfolgen.

Mit Verlegung des Verteilerkreisverkehrs im Osten hinter die östlich liegende ARAL-Tankstelle würde ein noch größeres ebenerdiges Parkplatzpotenzial innerhalb des Verteilerkreises entstehen.

Die Leistungsfähigkeit des Verteilerkreises Köln-Süd würde weiter erhöht werden, indem der Verkehr aus den Richtungen Bonner Straße, Militärringstraße und Rondorf in Richtung Rheinufer durch die bereits "vorhandene" Unterführung unter der A555 zweispurig hindurchgeleitet wird. Die linke Spur könnte unter den nach Osten verlegten Fahrbahnen der A555 hindurchgeführt werden, so dass ein Spurenwechsel mit den Fahrspuren zum Rheinufer und ein ansonsten ggf. erforderlicher U-Turn vermieden werden.

Phase III – Deutliche Verkehrsertüchtigung

Die beiden rechten Spuren der Militärringstraße, von der Rheinuferstraße kommend, werden nördlich der Wasserschutzzone II unterhalb einer Brücke unter den vier Spuren der Bonner Straße und der Haltestelle der Nord-Süd-Stadtbahn hindurchgeführt (je eine Fahrspur ungehindert auf die A555 und die Militärringstraße Richtung Westen) und bewirken eine erhebliche Ertüchtigung des Kreisels.

Der Verkehr von der A555 zur Bonner Straße sowie die Spur unter der Brücke hindurch nach Westen verlaufen dann ohne kreuzenden Verkehr.

Die Brücke ist auch Voraussetzung für die ebenerdige Kreiselquerung der Nord-Süd-Stadtbahn, die dann keine Straße mehr kreuzt. Die Nutzung der vorhandenen Unterführung unter der A555 (Phase II) müsste allerdings spätestens mit der Ausbaustufe 4 der Nord-Süd-Stadtbahn abgeschlossen werden.

Mit Realisierung der vierten Baustufe der Nord-Süd-Stadtbahn wird auch ein Großparkhaus am Ende der Ausbaustrecke bzw. zwischen Rondorf und Meschenich (sinnvollere Lösung mit Anbindung an die Verbindungsstraße A555-A553) erstellt, das dann eine Hauptlast des Park-and-ride-Verkehrs trägt.

Vorteile während der Bauphasen und bei Umleitungen

Alle vorgeschlagenen Baumaßnahmen am Verteilerkreis Köln-Süd lassen sich realisieren, ohne dass der jeweils laufende Verteilerkreisverkehr nennenswert beeinträchtigt

wird. Die heutige Verkehrsfläche im Kreisel bliebe vollständig erhalten (Denkmalschutz), so dass unter Hinzunahme der Parkplätze, die später z.T. auf der heutigen Straßenfläche liegen würden, einzelne Sektoren als Umleitungsstrecken bei Bau- und Reparaturmaßnahmen nutzbar wären.

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 aus Kostengründen inzwischen verworfene Vorschlag hatte sich mit vielen Forderungen gedeckt, die sich aus dem o.a. Denkansatz ergeben, insbesondere:

- Keine Belastung des Verteilerkreises durch eine stadteinwärts liegende Parkpalette.
- Keine Belastung der Bonner Straße mit dem Zubringerbusverkehr der Linie 132.
- 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?

Konstruktiv betrachtet ist ein großer Teil der Verteilerkreisfläche sowieso schon versiegelt. Mit dem Anlegen der Parkfläche könnten nachhaltige Schutzmaßnahmen getroffen werden, um das Grundwasser in diesem Bereich von umweltgefährdenden Stoffen zu schützen. An den Außenrändern der Parkfläche sollten schattenspendende Bäume gepflanzt werden, deren Baumscheiben von etwaigen Schadstoffen geschützt werden und, aufgrund des dann wahrscheinlich geringen Oberflächenwassers, eine automatische Bewässerungsmöglichkeit erhalten.

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 vor-

bei – 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, umweltbewussten, denkmalschutzgerechten, vor allem aber verkehrlich sinnvollen und zukunftsorientierten Umgang mit Steuergeldern zu erinnern. Bei allen künftigen Wahlen sollten die Kölner Bürgerinnen und Bürger die verkehrspolitischen Entscheidungen unerbittlich zum Wahlkampfthema machen.

Der aufbrechende Bürgerprotest wurde in der Presse bereits als "Colonia ELF" bezeichnet. 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 -ausfahrt.
- Auf gar keinen Fall zusätzliche Belastungen des Verteilerkreisverkehrs, um in das Parkhaus zu gelangen oder den Zubringerbus (Linie 132) zur Haltestelle zu bringen.
- 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-Haltestellen, 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, einschließlich des Grüngürtels und des Volksparks.
- Bau eines Mittelbahnsteiges, dessen Höhe durch Tieferlegung der Schienen und eine Fußgängerrampe mit geringer Steigung dem Umgebungsschutz der Denkmäler gerecht wird.
- Einbindung der Stele auf dem Verteilerkreis Köln-Süd in das Gesamtkonzept.
- Kostengünstige Rückbaumöglichkeit der Parkfläche am Verteilerkreis Köln-Süd, falls nach Erstellung des Großparkhauses hinter Meschenich der Parkbedarf sinkt, bzw. anderweitige Nutzung, z.B. Begrüßungs-Center Köln-Süd auf dem Verteilerkreis mit Museumspunkt "Erste Autobahn Deutschlands".
- Beibehalten der Abbiegemöglichkeiten aus den Straßen Lindenallee und Heidekaul stadtein- und -auswärts, durch ein Einfahrareal, das für die Lindenallee stadtauswärts und den Heidekaul stadteinwärts zeitgleich mit der Fußgängerampel zum Bahnsteig und über die Bonner Straße geschaltet wird.
- Die Ampelschaltungen vom Gürtel bis in den Verteilerkreis sind so aufeinander abzustimmen, dass ausreichende Grünphasen für die Fußgängerüberwege und freie Einfahrareale aus den Nebenstraßen sichergestellt werden.
- 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.

In diesem Sinne sollten sich für sinnvollere Lösungen der Verkehrsentwicklung im Kölner Süden alle 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!