



Deutscher
Bundeswehrverband

Landesverband West
Standortkameradschaft Köln
Arbeitsgruppe Wohnungsfürsorge Heide-
kaul

www.ag-heidekaul.de

Fakten zur Parkpalette:

Bei der Veranstaltung am 02.02.2012 handelte es sich um eine Bürgeranhörung im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens.

Zitierter Auszug aus dem Schreiben der Stadt Köln – Amt für Straßen und Verkehrstechnik – vom [29.12.2011](#):

*Die **Bürgeranhörung** konnte aus terminlichen Gründen leider nicht mehr, wie vorgesehen, im Dezember durchgeführt werden. Sie ist jetzt für Ende Januar vorgesehen. Eine entsprechende Einladung geht Ihnen, wie allen Anliegern, noch zu.*

Für den Bau einer Parkpalette am Verteilerkreis wurden zunächst vier [Standorte](#) geprüft:

A – Westliche Tankstelle (Wasserwerkswäldchen).

B – Am Verteilerkreis Ostseite.

C – Im Kreisel.

D – Tennisanlage.

Auf Anregung der Bürgerbeteiligung zur 3. Baustufe der Nord-Süd-Stadtbahn wurde auch ein fünfter Standort geprüft:

E – Südlich All-Saints Church.

Es sind folgende Rahmenbedingungen¹⁾ gegeben:

- *Baumaßnahmen in der [Wasserschutzzone II](#) sind aus wasserrechtlicher Sicht nicht genehmigungsfähig.*
- *Die Standorte A, B und C liegen in der [Wasserschutzzone II](#).*
- *Die westliche Fläche von der Militärringstraße bis zu den Parkplätzen südlich der Tankstelle ist bis 2030 verpachtet und steht somit für eine P&R-Anlage nicht zur Verfügung.*
- *Der Standort D erhält eine neue Zufahrt vom Militärring aus. Hier entsteht eine neue Emissionsquelle in der Nähe der Wohngebäude an der östlichen Stichstraße Heidekaul. Von dieser Stichstraße können relevante zusätzliche Lärmbelastungen ausgehen.*
- *Sehr wahrscheinlich ist eine relevante Erhöhung der [Lärmbelastung](#) am Standort D, der nur 50 Meter von der nächsten Wohnbebauung entfernt ist und sich in einem Bereich befindet, der eine vergleichsweise geringe Vorbelastung aufweist.*
- *Im Rahmen der Untersuchung und Bewertung der Standorte A, B und D auf die Möglichkeit einer zusätzlichen direkten Anbindung an die BAB 555 wird festgestellt:*
 - *Bei der Fläche D sind Zu- und Abfahrt nur über Tunnellösungen machbar.*
 - *Bei der Fläche A ist die Zufahrt ... bei der Fläche B ... die Abfahrt nur mit einer Tunnellösung möglich.*

¹ Quellen: Schreiben Stadt Köln vom [09.03.2011](#) und [29.12.2011](#), [Machbarkeitsstudie VIA](#) vom 13.10.2009 und das hierzu erstellte [Update](#) vom 21.01.2011

- *Alle Tunnelbauwerke würden in der [Wasserschutzzone II](#) liegen. Neubauten sind in dieser Wasserschutzzone verboten bzw. werden nur mit hohen Auflagen durch die Bezirksregierung Köln genehmigt. Der Bau dieser Tunnel wäre daher sehr aufwändig und mit hohen Mehrkosten verbunden.*
- *Das Amt für Straßen und Verkehrstechnik der Stadt Köln hatte bereits am [09.03.2011](#) auf eine erste Stellungnahme der AG Heidekaul mitgeteilt, dass bauliche Maßnahmen am Verteilerkreis in die Zuständigkeit des Landes NRW fallen.*
- *Die am 19.10.2011 zugesagte Prüfung des Lösungsvorschlages der AG Heidekaul ([Drei-Phasen-Modell](#)) durch das Amt für Straßen und Verkehrstechnik der Stadt Köln vom [29.12.2011](#) fiel negativ aus. Eine Parkfläche im Verteilerkreis, als "Entree für Köln" und im [Denkmalschutzgebiet](#), sei nach Meinung der Stadtplaner nicht denkbar.*
- *Fakt ist, dass in der bereits geltenden [Wasserschutzzone II](#), die Anfang der 1960er Jahre eingerichtet wurde, folgende Bauten am Verteilerkreis entstanden:*
 - *Unterkünfte für Fernfahrer, später für Asylanten (in den 1980er bzw. 1990er Jahren wieder abgerissen),*
 - *die vorhandenen ARAL-Tankstellen wurden baulich verändert und vor allem vergrößert,*
 - *ein zusätzliches Gebäude wurde errichtet (heutiger Burger King),*
 - *ein Rastplatz wurde eingerichtet (Versiegelung des Bodens),*
 - *eine **Autowaschanlage !!!** wurde gebaut.*
- *Die Untersuchung des [Standortes E](#) für die P&R-Anlage wurde, entgegen des [Vorschlages](#) aus der Bürgerbeteiligung, nicht südlich der All-Saints Church, sondern entlang der Militärringstraße entwickelt. Anstelle der Einfahrt über die Bonner Straße wurde nicht nur die Ausfahrt über die Militärringstraße vorgesehen, sondern auch die Einfahrt. Der einfahrende Verkehr muss dazu per Signalanlage den Militärring kreuzen. Dies und der durch die Südverschiebung verlängerte Weg führten zu einer schlechteren Bewertung gegenüber Standort D.*
- *Ein ebenerdiger Parkplatz im vergrößerten Verteilerkreis ([Drei-Phasen-Modell](#)), der bereits die Option einer ebenerdigen Kreiselquerung der Nord-Süd-Stadtbahn in der [4. Baustufe](#) enthält, wurde nicht untersucht.*

Bewertung:

Die untersuchten Standorte A, B und C liegen alle im Bereich des Verteilerkreises und in der Wasserschutzzone II. Nur die Standorte D und E liegen auf städtischem Gebiet. Nach den heute vorliegenden Begründungen waren P&R-Anlagen an den Standorten A, B und C zu keiner Zeit realisierbar. Die – bestimmt nicht billige – Machbarkeitsuntersuchung vom 13.10.2009, einschließlich des Updates vom 21.01.2011, waren somit nicht ergebnisoffen!

Nach den Kriterien der VIA-Studie wäre eine vergrößerte Parkfläche am Standort C, bis zu den Flächen der Standorte A und B, mit einer direkten Anbindung an die vorläufige Endhaltestelle mit durchweg positiv zu bewerten. Einzig ein Parkhaus in der Sichtachse würde stören – aber ein Parkhaus wird ja gar nicht gebaut. Mit Kreativität und Vorstellungskraft – vielleicht in einem offiziellen Wettbewerb – wären nach Einschätzung der Anwohner durchaus Gestaltungsmöglichkeiten für eine ebenerdige Parkfläche im vergrößerten Verteilerkreis gegeben, z.B. Themen wie "Begegnung von Stadt und Grüngürtel" oder "historische Elemente", die sich auf den äußeren Festungsring der Stadt beziehen. Selbst ein entsprechend gestaltetes Parkhaus anstelle der östlichen Tankstelle (oder diese im Parkhaus integriert) läge dann noch in unmittelbarer Nähe zur vorgeschlagenen Haltestelle.