



Deutscher
Bundeswehrverband

Landesverband West

Standortkameradschaft Köln

Arbeitsgruppe Wohnungsfürsorge Heidekaul

50968 Köln, 18.02.2012

www.ag-heidekaul.de

Update zum Vorschlag vom 18.10.2011

Die P&R-Anlage am Verteilerkreis Köln-Süd als Drei-Phasen-Modell

(Beschluss der Arbeitsgruppe Wohnungsfürsorge Heidekaul vom 30.03.2012)

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 Kreisquerung 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.

Ansprechpartner der Arbeitsgruppe Wohnungsfürsorge Heidekaul (AG Heidekaul) nrf GbR

Vorsitzender:

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

Schriftführerin:

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!*

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 Besatzungshochhaus (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 Fußgängerrampel 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 Wasserwerkswaldchen

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 (Abb. 1)

Zunächst wird der Verteilerkreisverkehr außen um die westlich liegende ARAL-Tankstelle herumgeführt. Hierzu wird die vorhandene Verkehrsfläche der Straße Wasserkwäldchen 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.

Abb. 1



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.

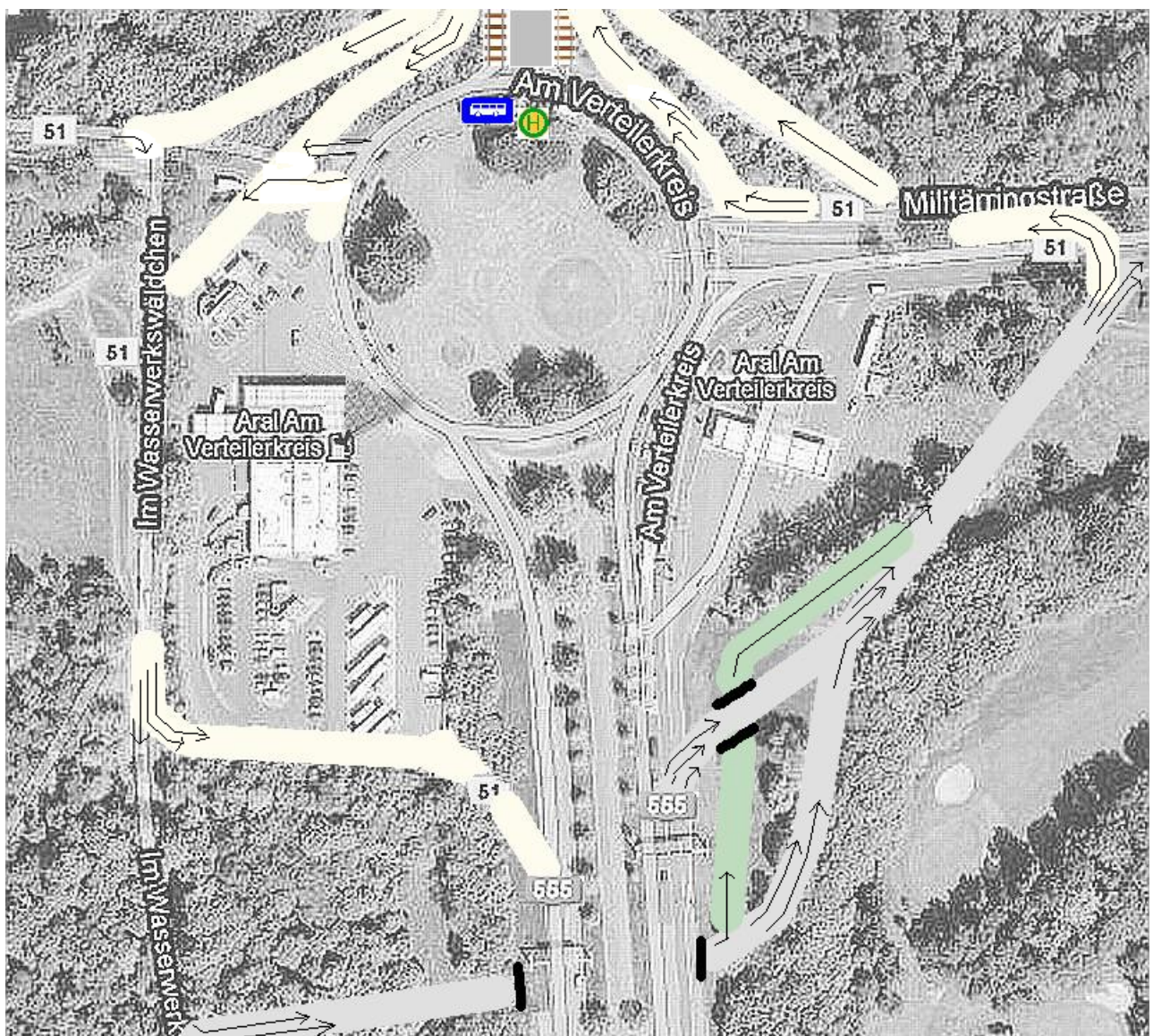
Die Bushaltestelle wird in die Parkfläche gegenüber der Haltestelle integriert, so dass keine zusätzliche Belastung für den Verteilerkreisverkehr entsteht.

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 (Abb. 2)

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.

Abb. 2



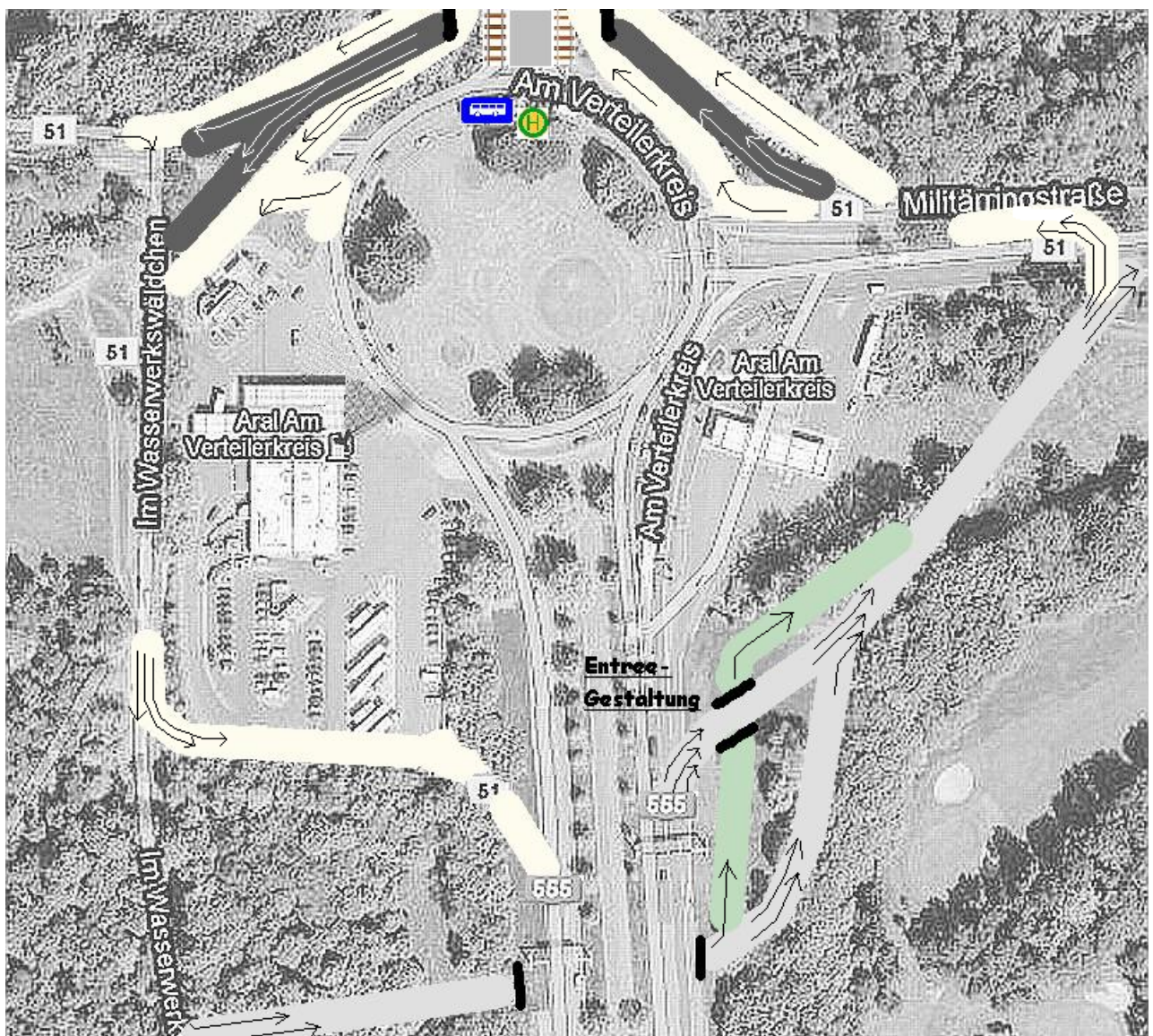
Mit Verlegung des Verteilerkreisverkehrs im Osten hinter die östlich liegende ARAL-Tankstelle würde ein noch größeres ebenerdiges Parkplatzpotenzial innerhalb des Verteilerkreises entstehen.

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 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 (Abb. 3)

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.

Abb. 3



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.