

## **Bürgerinformationsveranstaltung zu den Planungen einer P+R-Anlage am Verteilerkreis Köln im Zuge der N-S-Stadtbahn**

**am 02.02.2012 in der Europaschule in Köln-Raderthal, Raderthalgürtel 3**

Herr Homann (Bezirksbürgermeister Stadtbezirk Rodenkirchen) begrüßt um 19:00 Uhr die anwesenden Bürger und stellt die auf dem Podium sitzenden Herren, Herrn Streitberger (Stadt Köln, Dezernat Planen und Bauen), Herrn Harzendorf (Stadt Köln, Amt für Straßen und Verkehrstechnik), Herrn Gwiasda (Planungsbüro VIA), Herrn Neweling (Stadt Köln, Amt für Brücken und Stadtbahnbau) und Herrn Dittmer (KVB, Nahverkehrsmanagement) vor.

Herr Streitberger begrüßt die anwesenden Bürger und erläutert kurz die Tagesordnung. Herr Neweling beginnt mit einem Vortrag über den Sachstand der 3. Baustufe der N-S-Stadtbahn. Herr Gwiasda stellt die Machbarkeitsuntersuchung für die Realisierung einer P+R-Anlage am Verteilerkreis vor und Herr Harzendorf berichtet über den Sachstand zur Realisierung der Parkpalette und über das weitere Vorgehen bei diesem Projekt. Herr Streitberger erläutert, dass diese Vorträge insgesamt eine Zeit von ca. 45 Minuten in Anspruch nehmen und bittet darum, erst im Anschluss daran Fragen zu stellen.

Nach den drei Vorträgen konnten die anwesenden Bürger Fragen stellen, die von der Verwaltung wie folgt beantwortet wurden:

**Frage:** Die Prognosezahlen der Stadt Köln werden angezweifelt, da die Prognosen des Landes und von Bertelsmann viel höher seien. Es wird gefordert, dass der Kreisel dringend an den zukünftigen Bedarf angepasst werden muss.

**Antwort:** Die Prognosen des Landes und die der Stadt können oftmals nicht direkt miteinander verglichen werden. Die Prognosen des Landes beziehen sich sehr stark auf den Auto- bahnverkehr. Hier nimmt der Lkw-Verkehr in der Zukunft noch zu, der Pkw-Verkehr hingegen nicht. Die städtischen Prognosen basieren auf ganz konkreten aktuellen und zukünftigen Bebauungsplänen und politischen Beschlüssen für die nächsten 10 bis 20 Jahre. Diese Prognosen behandeln den innerstädtischen Verkehr und können daher mit den allgemeinen Prognosen des Landes nicht unmittelbar verglichen werden. Mit den städtischen Prognosen kann sehr genau vorher gesagt werden, wie sich der Verkehr in der Stadt entwickelt.

**Frage:** Hier bestand die Frage nach der Ausbaufähigkeit der P+R-Anlage auf der Fläche D. Weiterhin wurde gefragt, warum die Bonner Straße im südlichen Bereich vierspurig ausgebaut werden muss.

**Antwort:** Zur Ausbaufähigkeit der Anlage muss zunächst festgehalten werden, dass es für diese P+R-Anlage eine Prognoseberechnung gibt, die einen Stellplatzbedarf von ca. 600 Parkplätzen ermittelt hat. Es ist in erster Linie davon auszugehen, dass dieser Bedarf für die nächsten 10-15 Jahre Gültigkeit hat. Danach ist die Entwicklung abzuwarten. Es besteht aber grundsätzlich die Möglichkeit, die Anlage entweder in ihrer Länge zu verändern oder auch aufzustocken, was derzeit aber nicht für nötig gehalten wird.

In Anlehnung an die Erläuterungen zu den Prognosen der Stadt Köln aus Frage 1 wurde hier noch erläutert, dass aufgrund der prognostizierten Verkehrsbelastungen auf der Bonner Straße der südliche Teil der Bonner Straße vierspurig ausgebaut werden muss, wohingegen im nördlichen Bereich ein zweispuriger Ausbau ausreicht. Berücksichtigt wurde hierbei auch der Abriss vieler Häuser, der bei einem durchgehend vierspurigen Ausbau erforderlich gewesen wäre.

**Frage:** Wann kommt die 4. Baustufe der N-S-Stadtbahn bis nach Meschenich?

**Antwort:** Die 4. Baustufe wird seitens der Verwaltung in absehbarer Zeit nicht gesehen. Die N-S-Stadtbahn kostet bereits ca. 1 Milliarde € und wird weitestgehend von Bund und Land finanziert. Das Förderprogramm des Landes wird 2019 auslaufen und es ist derzeit noch nicht sicher, ob es eine Nachfolge gibt. Weiterhin wurde der Nutzen/Kosten-Faktor der 4. Baustufe angesprochen. Die Trasse nach Meschenich ist relativ lang und verursacht hohe Kosten, die Orte hingegen sind nicht besonders dicht besiedelt. Das sind keine Kriterien, die zeigen, dass die 4. Baustufe in absehbarer Zeit realisiert werden muss. Die Trasse für eine 4. Baustufe steht aber fest und wird für die Zukunft auch frei gehalten.

**Frage:** Wie sieht die Rampe aus, die für die Straßenbahn auf der Bonner Straße gebaut werden soll? Weiterhin wurde kritisiert, dass die Sicht von der Heidekaulsiedlung zur denkmalgeschützten Kirche durch diese Rampe nicht mehr gegeben sei. Es wurde vorgeschlagen, die N-S-Stadtbahn generell am ehemaligen Polizeigelände enden zu lassen.

**Antwort:** Im Vortrag von Herrn Harzendorf wurde bereits erläutert, dass die bisherige Endhaltestelle vom Verteilerkreis nach Norden verschoben werden soll. Mit dieser Lösung hat man zukünftig die Möglichkeit, den Verteilerkreis ebenerdig oder auch unterirdisch zu queren. Die Überführung der Stadtbahn über den Verteilerkreis und somit der Bau einer Rampe wird derzeit nicht gesehen. Wenn die Stadtbahn in Höhe des ehemaligen Polizeigeländes enden würde, würde man die Bevölkerung südlich davon von der Stadtbahn abschneiden. Grundsätzlich wird mit dem Bau dieser Stadtbahn versucht, den optimalen Nutzen für die Bürger zu erzielen, da die Stadt anstrebt, dass möglichst viele Menschen vom Auto auf die Stadtbahn umsteigen.

**Frage:** Als schlecht empfunden wird, die Ausfahrt der P+R-Anlage über den Heidekaul zu führen. Mittags um 13:00 Uhr hat die Fachhochschule der Bundeswehr Feierabend. Dann gibt es einen Rückstau in der Heidekaul. Abends um 17:00 Uhr ist es wegen dem Stau auf der Bonner Straße ebenfalls unmöglich von der Heidekaul aus zur Bonner Straße hin auszufahren. Es besteht die Gefahr, dass die Pkw aus der P+R-Anlage dann durch das Wohngebiet Heidekaul zur Brühler Straße hin ausfahren. Es wird gefordert, dass die Straße Heidekaul vom P+R Verkehr überhaupt nicht betroffen ist und das geht nur mit einer Ausfahrt direkt zur Bonner Straße auf die heutige Busspur.

**Antwort:** Herr Harzendorf hatte in seinem Vortrag bereits erläutert, dass die Verwaltung durchaus die Möglichkeit sieht, die Verkehre zu trennen. Eine Ausfahrt zur Bonner Straße ist möglich. Die Ausfahrt muss nicht zwingend über den Heidekaul führen. Da die Verwaltung neben den bereits geführten Gesprächen mit der AG Heidekaul auch in dieser Sitzung den Eindruck gewinnt, dass dies ein wichtiger Wunsch der Bürger ist, wird die Verwaltung diese Lösung auch anstreben.

**Frage:** Der Bürger kann die Zweispurigkeit der Bonner Straße im nördlichen Teil nicht nachvollziehen, da in diesem Bereich auch heute schon sehr viel Verkehr ist.

**Antwort:** In der Planung war ursprünglich vorgesehen, die Bonner Straße durchgehend 4-spurig zu bauen. Da bei diesem Vorhaben aber etliche Häuser hätten abgerissen werden müssen, hat die Verwaltung davon Abstand genommen. Es ist davon auszugehen, dass viele Menschen die N-S-Stadtbahn nutzen bzw. vom Auto auf die Bahn umsteigen werden. Weiterhin wird der Großmarkt nach Marsdorf verlagert. Solche Sachverhalte haben z. B. auch dazu geführt, dass die Prognoseberechnungen eine zukünftige Verkehrsbelastung nördlich des Gürtels ergaben, die einen zweispurigen Ausbau der Bonner Straße erforderlich machten.

**Frage:** Hier wird zum Ausdruck gebracht, dass die Bürger die P+R-Anlage grundsätzlich ablehnen und sich mit allen Mitteln dagegen wehren werden. Weiterhin wird die Schallschutzwirkung der Parkpalette für die Wohnsiedlung Heidekaul angezweifelt. Der überwiegende Lärm kommt vom Verteilerkreis. Darüber hinaus wurde behauptet, dass die P+R-Anlage eine Höhe von 25 m erhalten würde.

**Antwort:** Seitens der Verwaltung wurde deutlich gemacht, dass die Rechte der betroffenen Bürger in diesem Verfahren gewahrt sind und berücksichtigt werden. Es ist das gute Recht der Bürger sich gegen das Vorhaben auszusprechen. Im Zuge des nun anstehenden Planfeststellungsverfahrens bestehen ein Anhörungsrecht und die Möglichkeit, schriftlich Einwände zu erheben. Die Verwaltung geht davon aus, dass die Bürger davon auch reichlich Gebrauch machen.

Zum Thema Schallschutz wurde erläutert, dass die Parkpalette nicht mit einer richtigen Schallschutzwand verglichen werden kann. Sie kann vor vorhandenem Lärm schützen. D. h. nicht, dass es nicht auch noch Lärm gibt, vor dem die Palette nicht schützen kann. Der Verteilerkreis ist auch ein Verursacher von Lärm. Daher hatte die AG Heidekaul bereits vorgeschlagen, die Parkpalette in südliche Richtung zum Verteilerkreis hin zu verschieben. Dies wird von der Verwaltung zurzeit ebenfalls geprüft. Zu der Behauptung, dass die Parkpalette 25 m hoch gebaut würde, wurde der in der Präsentation bereits gezeigte Querschnitt der Anlage nochmals erläutert. Hier sieht man, dass die Anlage einen Abstand von ca. 90 m von der Wohnbebauung hat und lediglich eine Höhe von ca. 7,50 m erreicht.

**Frage:** Warum werden überhaupt zwei Tankstellen gebraucht? Es wurde der Hinweis geäußert, dass der Trend zukünftig eindeutig in Richtung CarSharing geht, für das man dann Parkraum benötigt.

**Antwort:** Für die Tankstellen bestehen Verträge, die eingehalten werden müssen. Eine vorzeitige Kündigung wäre für die Stadt Köln zu teuer. Die Verwaltung sieht in dieser Parkpalette auch einen Standort für CarSharing.

**Frage:** Es wird der Vorwurf gemacht, dass die KVB mit einigen ihrer neuen Strecken und Haltestellen immer wieder neue Schneisen erstellt, die das Stadtbild zerstören. Die neue Endhaltestelle am Verteilerkreis ist so ein Fall. Wie sieht diese Haltestelle zukünftig aus? Warum nimmt man für den Bau der P+R-Anlage nicht die Fläche im Kreisel? Es wurde weiterhin der Vorschlag gemacht, für ein rundes Bauwerk im Kreisel einen Architektenwettbewerb durchführen zu lassen.

**Antwort:** Die Stadt versucht an diesem Standort einen ganz neuen Standard für eine Haltestelle zu erzielen. Dafür wurde ein Büro aus Zürich beauftragt, das die Gestaltung des Straßenraums insgesamt plant. Das Aussehen der geplanten Endhaltestelle am Verteilerkreis wurde kurz erläutert.

Zu dem Vorschlag eines rundes Bauwerkes im Verteilerkreis wurde nochmals dargelegt, dass die Verwaltung der Auffassung ist, dass eine Fläche, die heute schon weitestgehend versiegelt ist, wie die Fläche am Tennisplatz, weitaus annehmbarer ist, als die Grünfläche im Verteilerkreis. Die Planer, die bisher an der Diskussion beteiligt waren, haben sich alle übereinstimmend gegen den Bau einer Parkpalette im Verteilerkreis ausgesprochen.

**Frage:** Wie will die Stadt bei einer Ausfahrt der P+R-Anlage zur Bonner Straße hin verkehrlich regeln, dass die Pkw überhaupt aus der Parkpalette raus kommen, da sich heute ja bereits täglich ein Rückstau vor dem Verteilerkreis bildet?

**Antwort:** Das wird mit einer Ampelanlage geregelt, wie an jeder normalen Kreuzung. In diesem Zusammenhang wurde deutlich gemacht, dass ca. 80 % der P+R-Kunden schon heute die Bonner Str. befahren. Es wird in diesem Bereich durch die Parkpalette nur unwesentlich Mehrverkehr entstehen.

**Frage:** Es wird seitens der Bürger befürchtet, dass diese Palette weitere Probleme anzieht. So wird befürchtet, dass in der Zeit von 20:00 Uhr bis 6:00 Uhr die Palette zweckentfremdet, z. B. zur Ausübung der Prostitution, genutzt werden könnte. Weiterhin sieht man hier die Gefahr von Vandalismus und von Überfällen.

**Antwort:** Ein Straßenstrich wird in der Palette nicht zugelassen. Die Gefahr von Vandalismus und von Überfällen ist eher gegeben, wenn man die Parkpalette abseits platziert, wie es bei der Fläche hinter der Tankstelle der Fall wäre. Daher ist ja auch die Wahl auf die Fläche D mit ihrer Nähe zur Wohnbebauung gefallen. Hier ist wichtig, dass die Anlage in einem städtischen Gefüge steht.

**Frage:** Besteht trotz der entstehenden finanziellen Mehrbelastung durch den Bau eines Tunnels zur Verlängerung der N-S-Stadtbahn bis hinter die Aral-Tankstelle nicht doch noch die Möglichkeit, die Stadtbahn zu verlängern und die P+R-Anlage dort zu bauen?

**Antwort:** Für jedes Vorhaben wird eine entsprechende Kosten/Nutzen-Analyse aufgestellt, mit der dann auch Fördergelder des Bundes und des Landes beantragt werden. Dieser Kosten/Nutzen-Faktor muss bei über „1“ liegen, damit Fördergelder fließen. Bei diesem Vorhaben liegt er mit „1,07“ nur sehr knapp über „1“. Wenn hier noch zusätzliche Kosten durch eine Verlängerung der Stadtbahn hinzu kommen ohne dass ein entsprechender Nutzen, z. B. durch mehr Fahrgäste hinzu kommt, fällt dieser Wert sehr schnell unter „1“ und das gesamte Vorhaben der N-S-Stadtbahn wäre gefährdet.

**Frage:** Ein Bürger fragt, ob er heute Abend die Gewissheit mitnehmen kann, dass die Stadtbahn auf der Bonner Straße in der 0-Ebene verlaufen wird und dass es keine Ausfahrt der P+R-Anlage über den Heidekaul geben wird.

**Antwort:** Dass die Bahn auf der 0-Ebene verlaufen wird, kann die Verwaltung zusagen. Was die Zufahrt betrifft, muss noch weiter geplant werden. Es ist aber an diesem Abend deutlich geworden, dass es für die Anwohner eine wesentliche Entlastung darstellt, wenn die Abfahrt nicht über den Heidekaul erfolgt. Die Verwaltung strebt daher an, die Ausfahrt zur Bonner Straße hin zu legen.

**Frage:** Die Bonner Straße wird verändert. Welche Kosten kommen auf die Anwohner der Bonner Straße zu?

**Antwort:** Es wird eine Kostenbeteiligung für die Anlieger der Bonner Straße geben. Wenn Straßen erneuert werden, werden die Anlieger zu den Kosten herangezogen. Zu den genauen Kosten kann aber an diesem Abend noch nicht so detailliert Auskunft gegeben werden. Dazu wird es in den nächsten Jahren noch Informationsveranstaltungen mit den Bürgern geben.

**Frage:** Eine Vertreterin der Bezirksregierung Köln, zuständig für den Denkmalschutz, erläutert, dass aus Gründen des Denkmalschutzes kein einziger Garagenbau in dieser Siedlung erstellt werden darf. Daher ist es für die Anwohner schwer zu verstehen, wieso hier eine ganze Parkpalette gebaut werden darf.

**Antwort:** Es handelt sich um eine kommunale Planung und hier werden vom rechtlichen Verfahren her alle Belange zum Denkmalschutz entsprechend berücksichtigt. Die Heidekaul-Siedlung liegt in einem denkmalgeschützten Bereich für Gebäude. Der Standort für die P+R-Anlage liegt außerhalb dieses Bereiches.

**Frage:** Es wird spekuliert, dass die 600 Stellplätze nur ein Anfang sind und dass die Anlage schnell aufgestockt werden soll.

**Antwort:** Die Verwaltung hat eine Potenzialuntersuchung durchführen lassen, die von Herrn Gwiasda vorgestellt worden ist. Danach wurde eine Stellplatzzahl von ca. 600 ermittelt. Die Verwaltung geht davon aus, dass diese Zahl für die nächsten 10 bis 15 Jahren Bestand hat.

**Frage:** Ein Bürger gibt zu bedenken, dass es gute Beispiele gibt für runde Parkbauwerke und plädiert für eine Parkpalette im Verteilerkreis. Weiterhin wird angeregt, den Platz in einer Gesamtbetrachtung neu zu überdenken und zu planen. Hierbei wurde auch der Vorschlag eines entsprechenden Wettbewerbes geäußert.

**Antwort:** Zu einer Parkpalette im Kreisverkehr wurde schon bei vorherigen Fragen Stellung bezogen. Es ist auch aus städtebaulichen Gründen nicht einfach, hier ein solches Bauwerk zu errichten. Ein Parkhaus im Kreisverkehr wird auch wegen der Nähe zur Haltestelle sehr kritisch gesehen. Die Anregung für einen Wettbewerb nimmt die Verwaltung aber gern mit auf und wird die Planung des Platzes in einer Gesamtbetrachtung neu angehen.

Herr Homann beendet um 22:20 Uhr die Veranstaltung. Er bedankt sich bei den Herren auf dem Podium, dass sie sich den Fragen gestellt haben und bei den anwesenden Bürgern für die sachliche Diskussion.