

Straßen-Neubau im Landschaftspark Kalkberge?

-

Ablehnung des „Netzelement 4“ durch die
Bürgerinitiativen

Kalkberg (<https://kalkberg.kalkpost.de/>)

Mehr Grün in Kalk (www.mehr-gruen-in-kalk.de)

Buchforst Mobil (www.buchforst-mobil.de)

Stand 10.02.2023

Themenübersicht

- Sachstand zum Kalkberg / Landschaftspark Kalkberge
- Grünflächenmangel in Kalk und Buchforst
- Netzelement 4 (Planung eines Straßenneubaus am Kalkberg)
- Ablehnung des Netzelement 4 durch das Initiativenbündnis
 - Stadtbahn Mülheim Süd bleibt uneingeschränkt realisierbar
 - Lenkung des Verkehrs auf Stadtautobahn und Pfälzischer Ring gemäß mehrere Alternativen
 - Gegenargumente zum Netzelement 4 (Kurzfassung)
- Alternative Planungsvorschläge zum Netzelement 4 (Kurzfassung)

Anhang 1: Ausführliche Gegenargumente

Anhang 2: Darlegung von 3 realistischen Planungsalternativen im Bereich Stadtautobahn / Pfälzischer Ring

Was ist los am Kalkberg?

- Der Rat der Stadt Köln hat die **Hubschrauberbetriebsstation** auf dem Kalkberg endgültig **aufgegeben** – ein großer Erfolg des zivilgesellschaftlichen Engagements
- Die Verwaltung soll jetzt im Auftrag der Politik mit der Bürgerschaft die **Nachnutzung** des fast fertig gestellten Gebäudes erarbeiten
- Aber auch **Grünflächen** sind im rechtsrheinischen Köln Mangelware
- Die Bürgerinitiativen fordern, dass gleichzeitig der große Kalkberg mit dem kleinen Kalkberg zu einem „**Landschaftspark Kalkberge**“ entwickelt wird
- Die folgenden Bilder zeigen das großartige **Potential** für den „Landschaftspark Kalkberge“

Ratsbeschluss (Protokoll): „Die Hubschrauberbetriebsstation wird endgültig nicht in Betrieb genommen. [...] Um zeitliche Verzögerungen zu vermeiden, wird die Verwaltung beauftragt, in einer weiteren Machbarkeitsstudie die verschiedenen Möglichkeiten einer nachhaltigen, zukünftigen Nutzung unter Einbeziehung der Bürgerschaft darzustellen.“



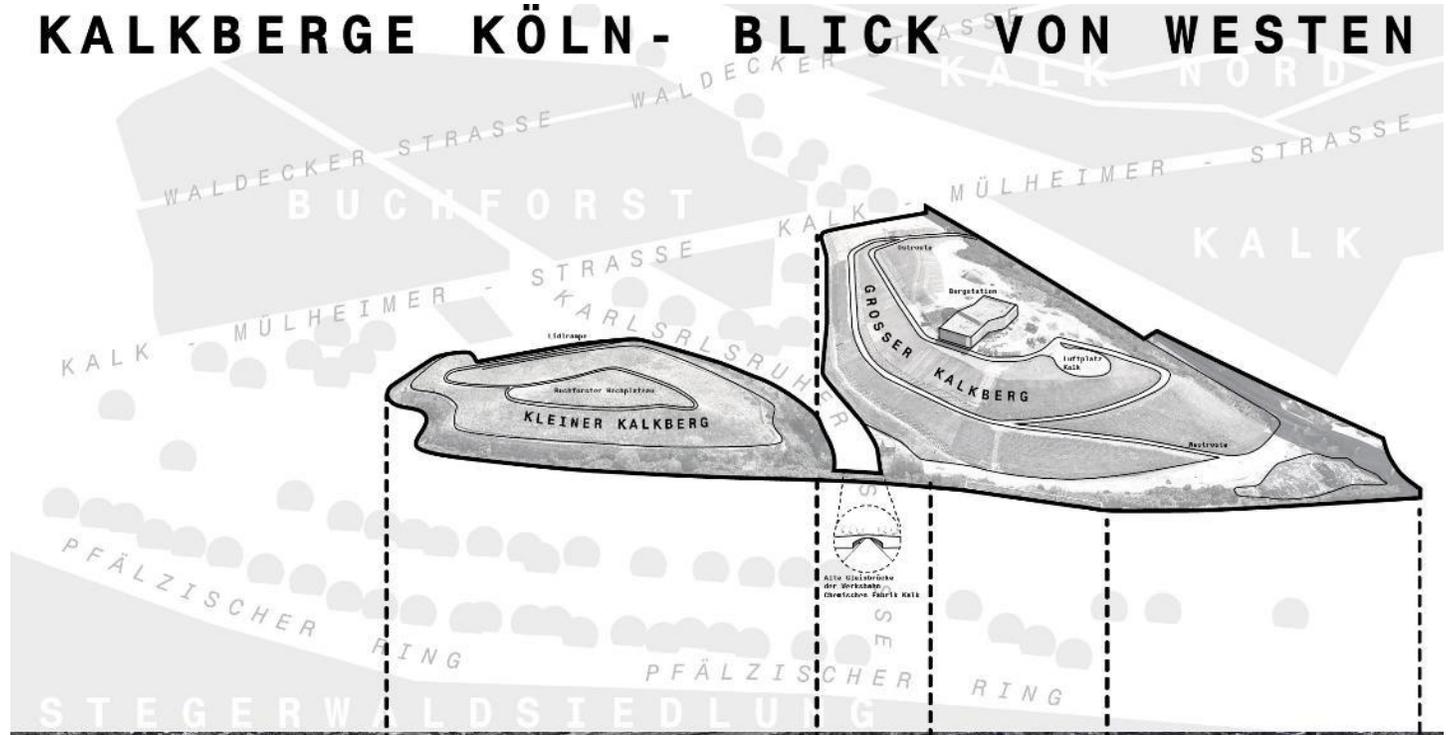
Image Landsat / Copernicus

Google Earth

50°56'12.10" N 7°00'23.70" E Höhe 47 m Sichthöhe 291 m

1943

KALKBERGE KÖLN - BLICK VON WESTEN



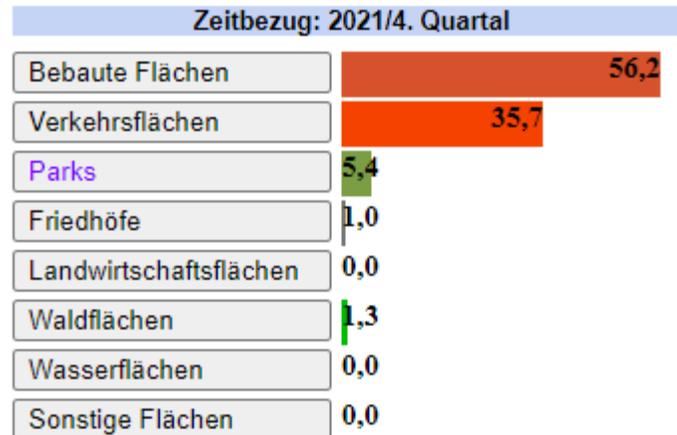
Schwerer Mangel an Grünflächen in Kalk und Buchforst

Flächenverteilung im Vergleich (Beispielhaft)

Stadtteil Kalk

Anteil Parks, Grünanlagen und Sportplätze an
der Gesamtfläche

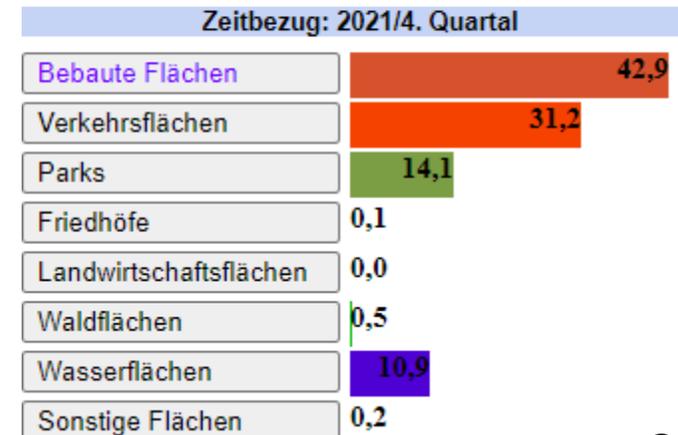
Zeitbezug: 2021/4. Quartal
Raumbene: Stadtteile (86)



Stadtbezirk Innenstadt

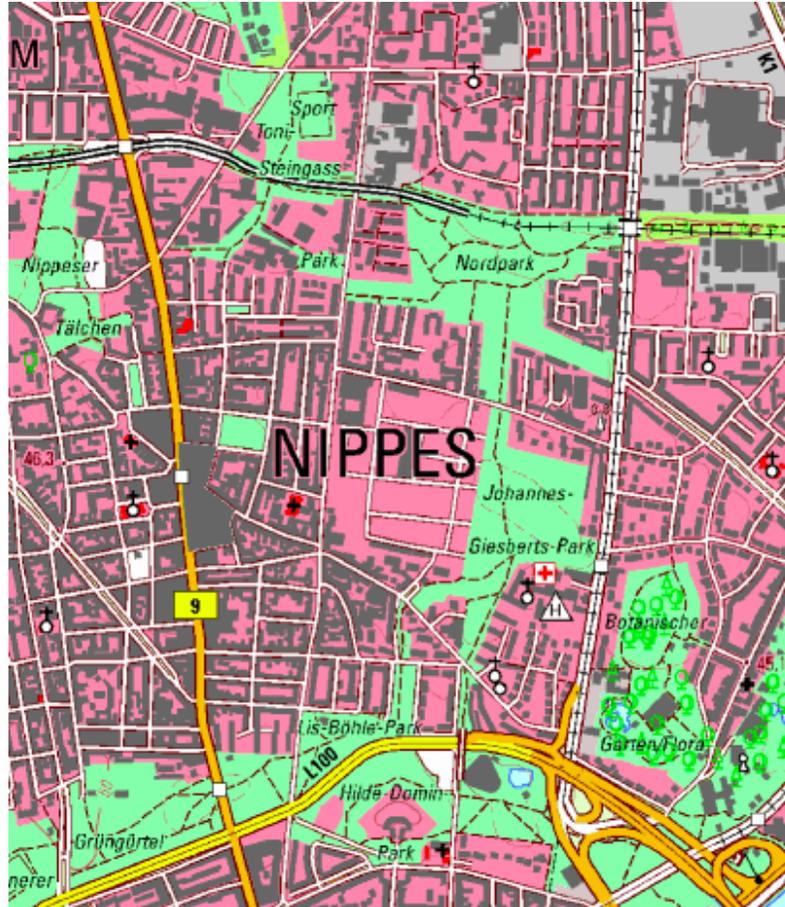
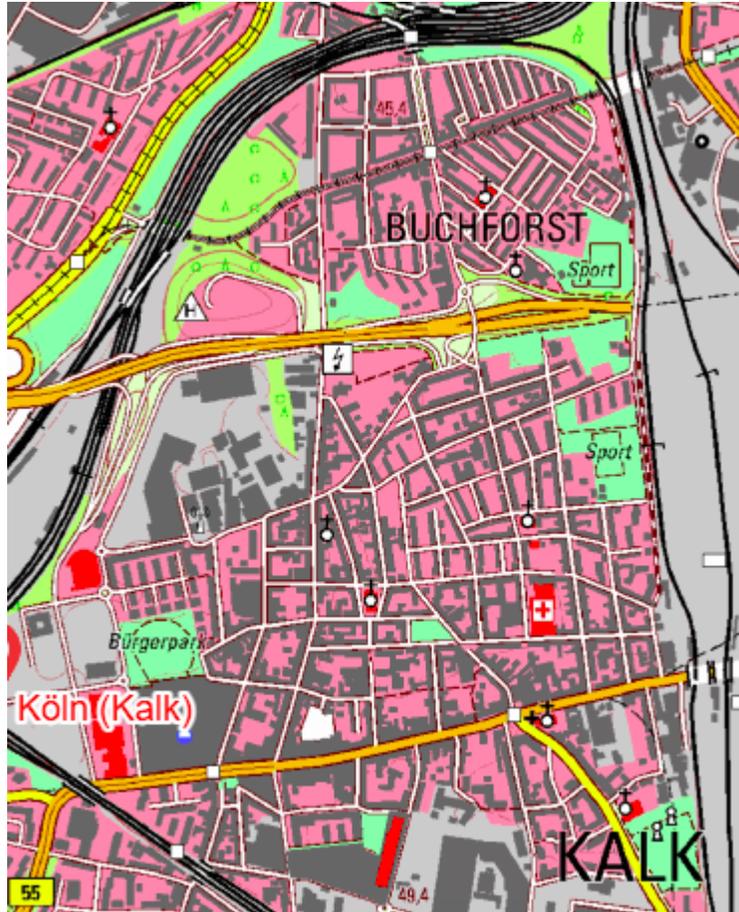
Anteil Bebaute Flächen an der Gesamtfläche

Zeitbezug: 2021/4. Quartal
Raumbene: Stadtbezirke (9)



Quelle: Stadt Köln

Vergleich von Stadtteilen (Beispielhaft)



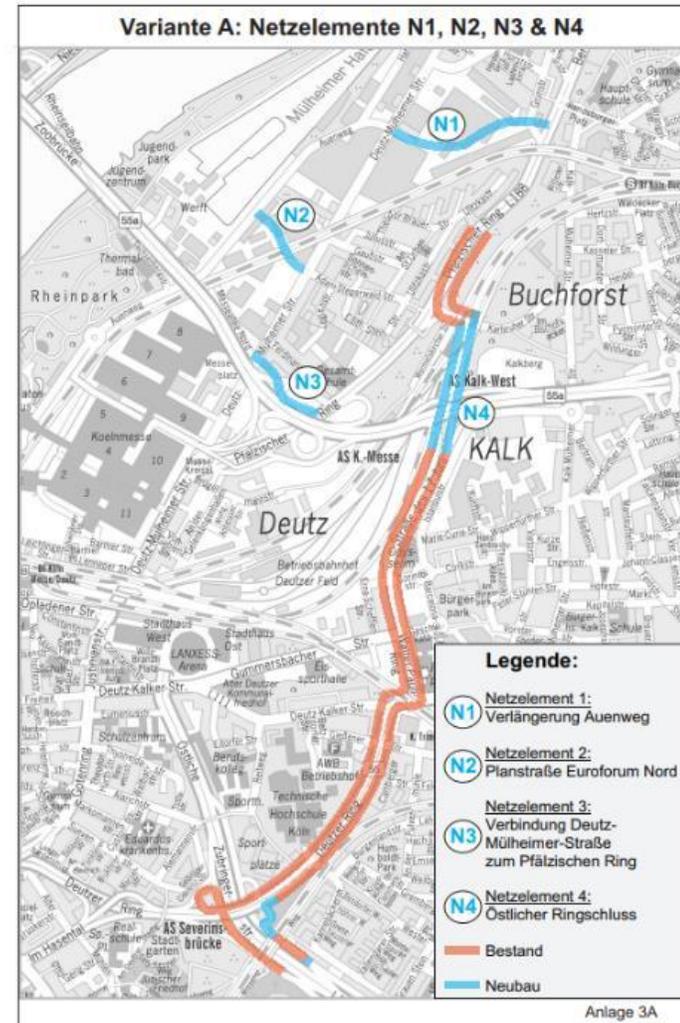
Viele „Grünflächen“ in Kalk und Buchforst sind tatsächlich:

- Kalkberg (gesperrt)
- Kleingärten (nicht öffentlich)
- Wald zwischen Gleisen (nicht zugänglich)
- Hinterhöfe (privat)
- Sportanlagen (versiegelt und nicht öffentlich)
- Wiesen an Ausfahrt Stadtautobahn (nicht zugänglich und laut)
- Inoffizielle Flächen (kleiner Kalkberg)

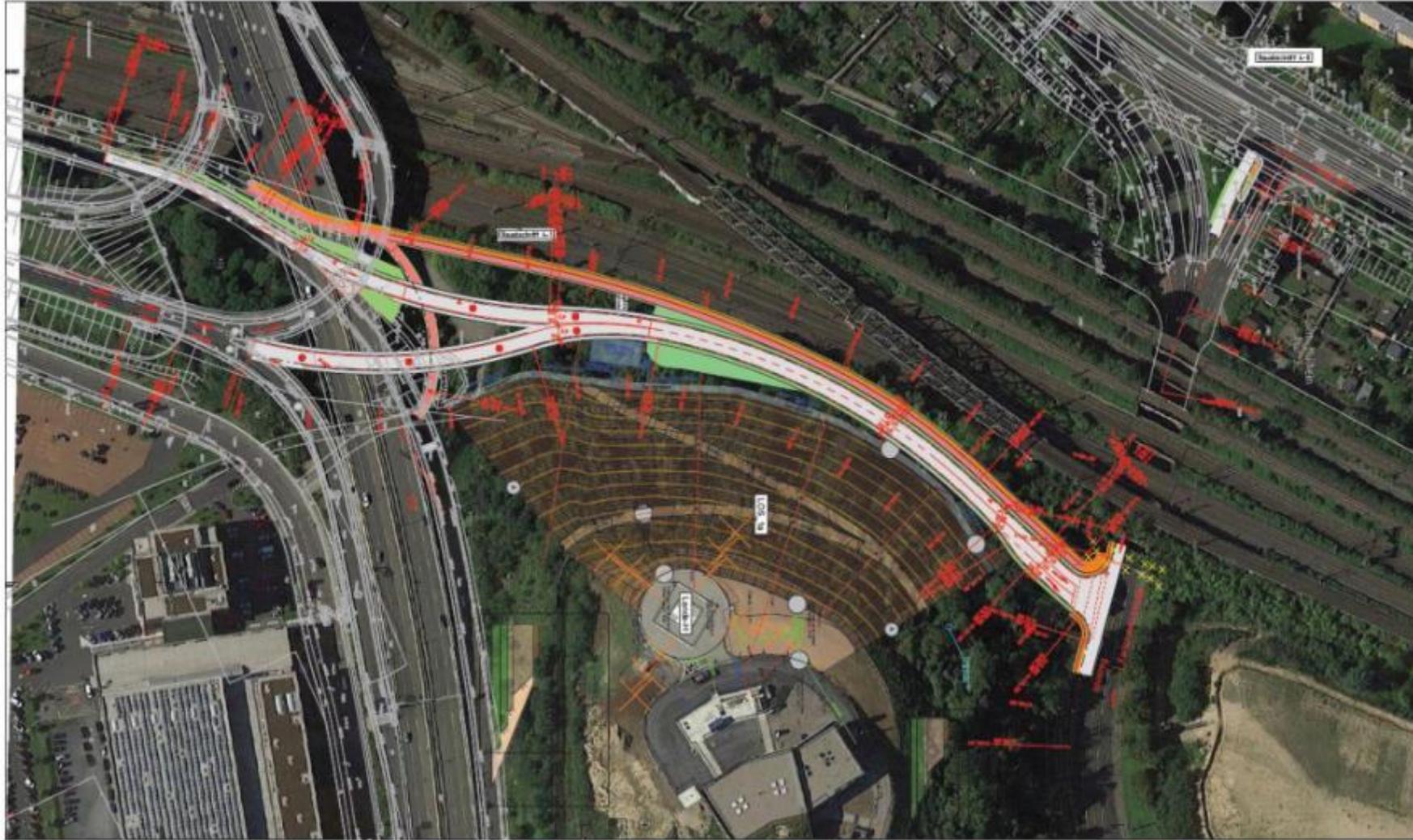
Quelle: Geobasis NRW

Warum will die Stadt am Kalkberg trotzdem eine Straße bauen?

- Die Stadt entwickelt im rechtsrheinischen Köln große, ehemalige Industrieareale am Deutzer Hafen und in Mülheim-Süd zu neuen Stadtvierteln
- Trotz der Klimakrise und des vom Rat beschlossenen Klimanotstandes wird dabei weiterhin ein viel zu starker Fokus auf die Erschließung per motorisiertem Individualverkehr gelegt („MIV“, also PKW usw.)
- Daher plant die Stadt zahlreiche neue Straßen im Planungsgebiet Mülheim-Süd (Netzelemente 1, 2 und 3)
- Darüber hinaus soll auch die Östliche Zubringerstraße über Deutzer Ring, Straße des 17. Juni und weiter am Kalkberg entlang für den MIV optimiert werden: Durch den Neubau von Straßen, Rampen und dem Umbau von zahlreichen Kreuzungen (Netzelement 4)
- [Machbarkeitsstudie 2018](#) und [Vorplanung 2020](#)



Netzelement N4 Verbindung Westumgehung Kalk bis Karlsruher Straße Bauabschnitt (4-2) und Karlsruher Straße zum Pfälzischen Ring Bauabschnitt (4-3)



Ablehnung des Netzelement 4 durch das Initiativenbündnis - Einordnung und Alternativen

- Wir lehnen den Neubau des letzten Stücks des Netzelement 4 ab. Statt einer Anbindung an die Karlsruher Straße genügt verkehrstechnisch ein Anschluss an die Stadtautobahn.
- Es geht bei den Verkehrsplanungen vor allem darum, den Messekreis zu entlasten, damit Mülheim Süd per Stadtbahn angebunden werden kann.
- Diese Stadtbahnanbindung erfordert einen Rückbau des Messekreises und daher weniger KfZ-Verkehr auf der bisherigen Achse Östliche Zubringerstraße, Opladener Straße (Tunnel Stadthaus) und Deutz-Mülheimer Straße bis Pfälzischer Ring.
- Bei einem Verzicht auf das letzte Stück des Netzelement 4 wird der Verkehr von der Östlichen Zubringerstraße direkt zur Stadtautobahn gelenkt, wo er hingehört. Dafür ist die Stadtautobahn durch Wohngebiete und Grünflächen gebaut worden!
- Der weitere Verkehrsfluss kann über das „Autobahnkreuz“ am Messeparkhaus abgewickelt werden.
- Gegebenenfalls muss das Netzelement 3 hierfür optimiert werden (Alternativvorschlag 1) oder das „Autobahnkreuz“ vervollständigt werden (Alternativvorschläge 2 und 3).
- Diese Varianten sind besser für die KVB/Stadtbahn da es weniger bzw. keine Gleisquerungen gibt
- Es gibt noch keinen Baubeschluss, bisher sind nur geringe Planungsleistungen angefallen.

Ablehnung des Netzelement 4 durch das Initiativenbündnis – Übersicht

Der Landschaftspark wird konterkariert: Lärm und Abgase statt Erholung, Zerschneidung des Landschaftsparks statt Verbindung über alte Eisenbahnbrücken

Die Kosten stehen außer Verhältnis: Mind. 23 Mio. €

Die Umsetzung ist zu aufwendig bis unmöglich: Bauliche Risiken, Hangrutschungen, Konflikt mit Entwässerungsanlage, Umbau Kreuzungen, Abriss alte Eisenbahnbrücke

Verkehr – Fehlende Leistungsfähigkeit: Ampeln, Querung KVB-Linien, widersprüchliche Anzahl Linksabbiegerspuren, Netzelement in Nord-Süd-Richtung überflüssig, fehlende Durchfahrtshöhe für LKW

Verkehr – Auswirkungen auf Mülheim: Mehr Durchgangsverkehr Richtung Mülheim, LKW werden in Wohngebiete gelenkt, neue „Idiotenbrücke“

Masterplan Grün: Widerspruch zum Masterplan Grün (Immergrün bei Netzelement 4, Potenzialgrün beim Kalkberg), Fläche muss bei Defizitanalyse für Kalk berücksichtigt werden und darf nicht bebaut werden

Umwelt und Klima: Widerspruch zu Beschlüssen zum Klimanotstand und zur Klimaneutralität („Verzicht auf den Ausbau von MIV-Infrastruktur“), Feinstaubgrenzwerte

Mülheim (drohende Klagen und Fahrverbote), Versiegelung von Freiflächen

Verkehr – Erschließung von Mülheim Süd: MIV-Planungen überdimensioniert, Fokus auf ÖPNV und echtes Radverkehrsnetz, Überarbeitung altes Mobilitätskonzept Mülheim Süd, unsere Alternativen zum Netzelement 4 sind zu prüfen, B-Pläne stocken sowieso seit 2016, kein Fortschritt im Mülheimer Süden und ständig wechselnde Investoren

Verkehr – Nachhaltiger Mobilitätsplan: Während der Entwicklung des KfZ-Grundnetzes muss ein Moratorium für derartige Straßenneubauten gelten, das Netzelement 4 ist in den Unterlagen vom 01.02.2023 nicht genannt

Verkehr – Widerspruch zur RadPendlerRoute: Planungen widersprechen der beschlossenen Radroute über den Bahndamm, geplanter gemeinsamer Geh/Radweg mit Anforderungen der RPR nicht vereinbar

Verkehr – Widerspruch zum Radverkehrshauptnetz: Planungen widersprechen dem beschlossenen Radverkehrsnetz Mülheim auf der Karlsruher Straße

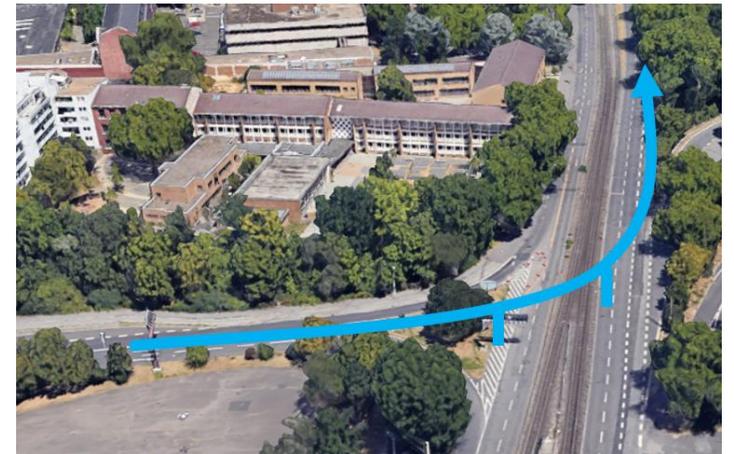
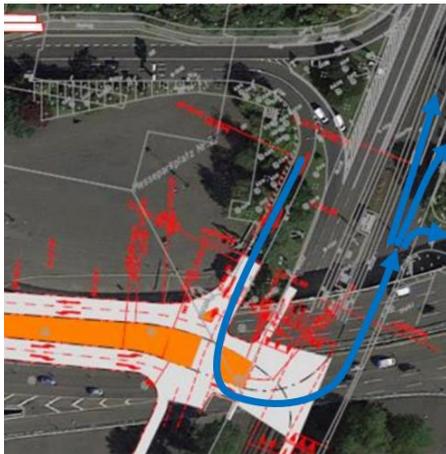
(siehe **Details** zu allen Argumenten im **Anhang 1**)

Planungsalternativen zum Netzelement 4

Das Initiativenbündnis hat **naheliegende und realistische Alternativen** zum Netzelement 4 entwickelt:

- Ausbau der geplanten Kreuzung unter der Stadtautobahn (Netzelement 3)
- Rampe zwischen Gleisen und Pfälzischem Ring
- Rampe im Bereich vom Messeparkplatz P22

Details zu allen 3 Alternativen siehe **Anhang 2**



Anhang 1: Details zu den Gegenargumenten

Der Landschaftspark wird konterkariert

- Statt Erholung im Landschaftspark gäbe es **Lärm und Abgase** durch die Autostraße
- Der Straßenneubau würde außerdem den Landschaftspark Kalkberge **zerschneiden**: statt einer Fußgängerverbindung über **stillgelegte Eisenbahnbrücken** gäbe es nur eine weitere Autoschneise

Die Kosten stehen außer Verhältnis

- Die Kosten von **mind. 23 Mio. €** stehen in keinem Verhältnis zum Nutzen.
- Zu Recht taucht das Projekt auf der [Liste der Großprojekte](#) auf und kann zur **Einsparung von Haushaltsmitteln** gestrichen werden; bisher wurden laut Liste nur 100 TEUR ausgegeben (0,5 % der geschätzten Kosten)
- **2018** wurden die Kosten noch mit **5,7 Mio. € angegeben** (maximal Steigerung um 50 % auf 8,6 Mio €)

Blick auf die Grünverbindung über Brücken Eine kleine „Highline“ nach New-Yorker Vorbild für das Rechtsrheinsche Köln!



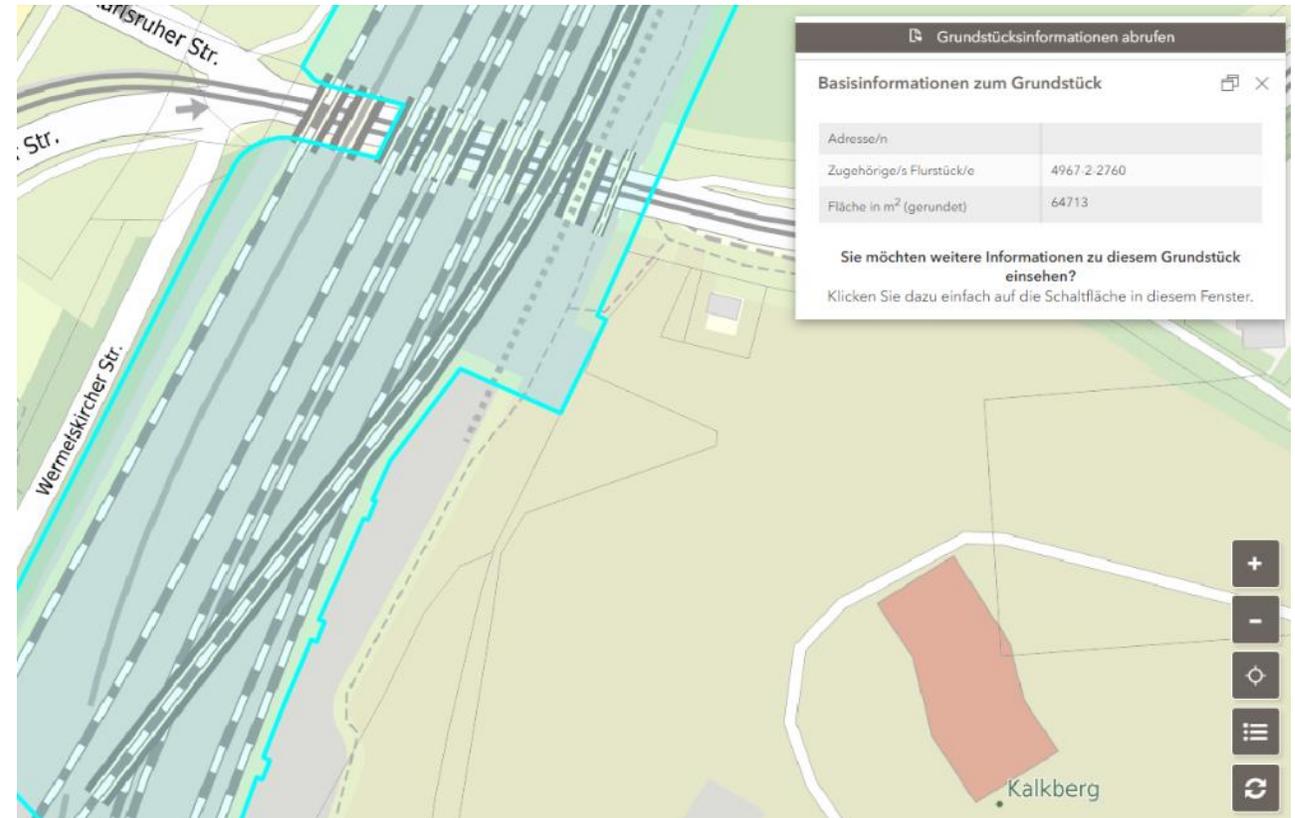
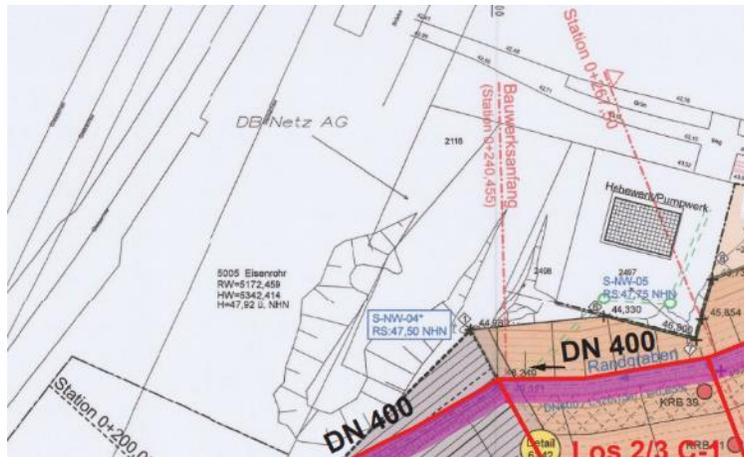
Die Umsetzung ist zu aufwendig bis unmöglich

- Es bestehen erhebliche **bauliche Risiken**, die bisher nicht beachtet wurden:
 - Steile Flanken des Kalkberges müssten angebaggert werden – bereits jetzt gibt es **Hangrutschungen** trotz der millionenschweren Sanierung!
 - Die Straße soll direkt über eine **riesige, unterirdische Anlage** zur Entwässerung des Kalkberges gebaut werden. Ein **Loch ohne Boden**. Hat die Verwaltung nichts aus dem **Kalkberg-Desaster** gelernt?
 - Auch Eingriffe in Flanken des **Bahndammes** an der Brücke werden erforderlich
- Aufwendiger **Umbau der Kreuzungen** Netzelement 4 / Karlsruher Straße (KVB Linie 3) sowie Karlsruher Straße / Pfälzischer Ring (KVB Linien 3 und 4) erforderlich
- Verwaltung plant **Abriss einer Brücke**, die im Eigentum der Deutschen Bahn steht. Für den Straßenbau **notwendige Flächen** befinden sich im Eigentum der **Deutschen Bahn**. Die Deutsche Bahn gibt aber keine Flächen her!

Hangrutschung im Bereich der geplanten Straße:



Grundstücke der Deutschen Bahn auf dem Gebiet der geplanten Straße



Verkehr – Fehlende Leistungsfähigkeit

- Die **Leistungsfähigkeit** der Planungen ist gar nicht gegeben: Es müssten mehrere **Ampeln** und **KVB-Linien** (Vorrang Stadtbahn an Kreuzungen) gequert werden
- **Unsere Varianten (siehe unten) sind sogar besser für die KVB/Stadtbahn aufgrund weniger bzw. gar keiner Gleis-Querungen und Konflikten!**
- In Richtung Norden sind die Planungen in sich **widersprüchlich**: Die Kreuzungen ab Östlicher Zubringerstraße sollen auf stets **2 Spuren** ausgebaut werden. Am Endstück des Neubaus ist aber nur ein **einspuriger Linksabbieger mit KVB-Querung (Linie 3)** vorgesehen. Dieser Verkehr kann auch über die Stadtautobahn abgewickelt werden.
- Das letzte Stück des Netzelement 4 ist für Verkehr von Norden Richtung Süden zudem völlig **irrelevant**: Kein Mensch wird vom Pfälzischen Ring links abbiegen (Ampel, 2 KVB-Linien), rechts auf das Netzelement 4 abbiegen (Ampel), wenn man stattdessen ohne Ampel direkt über den Pfälzischen Ring auf die Stadtautobahn kommt (und von dieser bei Bedarf direkt wieder auf die Straße des 17. Juni abfahren kann)
- **LKW** sollen ohnehin weiter über den Messekreisel fahren wegen der fehlenden **Durchfahrtshöhe** am Netzelement 4 (nur 3,7 bzw. 3,2 m)

Verkehr – Auswirkungen auf Kalk und Mülheim

- Es droht ein Mehr an Verkehr für ganz Mülheim, insb. **Durchgangsverkehr von der Östlichen Zubringerstraße bis Wiener Platz** und weiter über die Mülheimer Brücke oder Richtung Leverkusen (insb. bei Stau auf der A3)
- Aufgrund der Höhe der Brücken sollen **LKW** weiterhin über den Messekreisel fahren. Viele LKW werden aber trotzdem das Netzelement 4 benutzen, an Karlsruher Straße rechts abbiegen über Buchforst und Rendsburger Platz **mitten durch Wohngebiete fahren**
- Zudem riskiert die Verwaltung eine neue „**Idiotenbrücke**“, indem der Verkehr direkt von der Autobahn an zu niedrige Durchfahrten gelenkt wird



Netzelement 4



Wirkung Netzelement 4
(Mülheim-Süd, Messeparkhaus,
Messe)



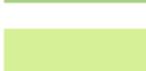
Mehrverkehr für Kalk, Buchforst
und Mülheim

Masterplan Grün

- Der Bereich des Netzelement 4 wird als **Immergrün** ausgewiesen, der Kalkberg selbst als **Potenzialgrün**
- Siehe Karten und Definitionen auf der nächsten Folie
- Die Flächen werden auch als **klimawirksame Freifläche** und **klimaaktiver Boden** ausgewiesen
- Zudem als „**Kompensationsfläche**“, was die Bebauung per se unzulässig machen dürfte
- Die Bedeutung des [Masterplans wird zur Zeit diskutiert](#)
- Die Flächen müssen aber bei der vorgezogenen **Defizitanalyse für Kalk** berücksichtigt werden und dürfen daher nicht mit Straßen bebaut werden

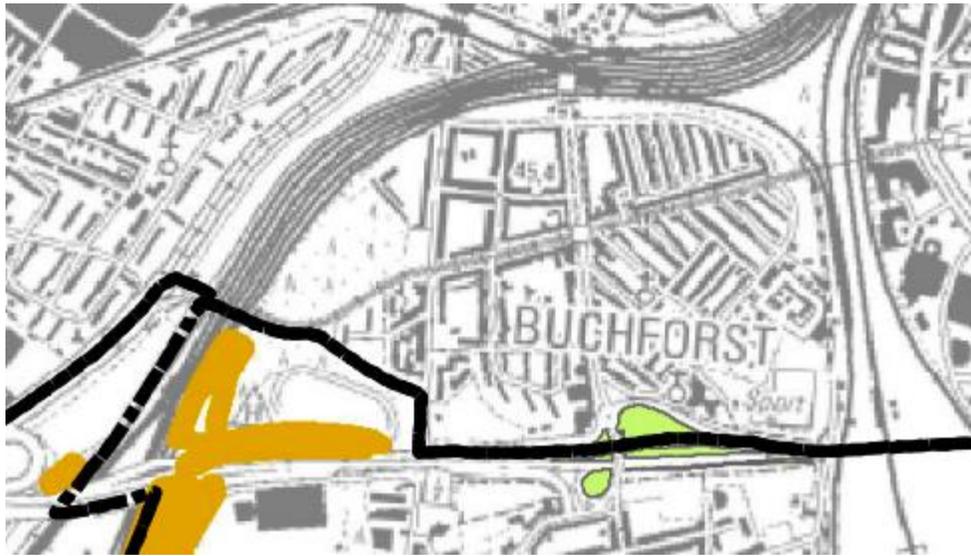


Masterplan Stadtgrün Grüne Infrastruktur Köln

	Stadtgrenze
	Stadtbezirk
	Wasserfläche
	Immergrün
	Zukunftsgrün
	Potentialgrün

Immergrün: „Diese Flächen sind für immer als multifunktionale Grün- und Freiräume gesichert. Dieser Kategorie werden alle multifunktionalen Flächen, innerstädtische Grünflächen, der Innere und Äußere Grüngürtel mit den verbindenden radialen Grünzügen sowie die hochwertigen und geschützten Naturschutzflächen zugeordnet. **Die Flächen des Immergrüns dürfen nicht bebaut oder die Räume in ihrer Fläche und Funktion beeinträchtigt werden.**“

Potentialgrün: „Die Grünfunktionen dieser Grün- und Freiflächen sollten erhalten und **konsequent als potenzielle Vernetzungselemente der grünen Infrastruktur weiterentwickelt werden.** Insbesondere deren klimatische Funktion ist für das gesamtstädtische Klima dauerhaft zu sichern.“



FFH Gebiet NW

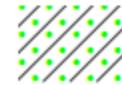


Kompensationsfläche



Geschütztes Biotop §62

Klimaaktiver Boden



Klimaaktiver Boden

Freiraum mit hohem Kühlungspotential



gering



mittel



hoch

Klimawirksame Freifläche



wirksam



stark wirksam

Umwelt und Klima

- Der Straßenneubau widerspricht den [Beschlüssen zum Klimanotstand](#) und den aktuellen [Beschlüssen zur Klimaneutralität](#):

*„Die Prüfung und gegebenenfalls der **Verzicht auf den Ausbau von MIV-Infrastruktur** unter Berücksichtigung der zukünftigen Belange klimaschonender Wirtschaftsverkehre verbessert dauerhaft die Nutzungsbedingungen für Alternativen zum Auto.“*

- Die **Feinstaub-Grenzwerte** am Clevischen Ring könnten in Zukunft wieder gerissen werden. Es drohen dann **Fahrverbote** und **Klagen** der DUH!
- Es erfolgt eine **Versiegelung** von Freiflächen statt der Nutzung bereits versiegelter Flächen an den Messeparkplätzen

Verkehr – Erschließung von Mülheim Süd

- Die verkehrliche Erschließung des Mülheimer Süden für den **MIV ist überdimensioniert**
- Bei engagierter Erschließung mit **ÖPNV** und einem **echtem Radverkehrsnetz** ist das bestehende Straßensystem mit den geplanten Netzelementen 1-3 sowie Netzelement 4 bis zur Stadtautobahn ausreichend
- Das **Mobilitätskonzept** für Mülheim-Süd kann aufgrund des **Stillstandes im Mülheimer Süden** aktualisiert werden (z.B. seitdem neue Stellplatzsatzung, S-Bahn-Ausbau, RadPendlerRouten usw.), der Stillstand bei der Entwicklung und den Bebauungsplänen lässt dies zu (siehe Übersicht nächste Folien)
- Naheliegende Alternativen zur Erschließung über die Messeparkplätze wurden nicht geprüft (siehe die von uns dargelegten **Alternativen 1 bis 3**)
- Unsere Alternativen 1 und 3 ermöglichen sogar eine Verbesserung für den KfZ-Verkehr (incl. LKW), da auch **Verkehr vom Kreuz Köln-Ost** von den Maßnahmen profitieren würde. Der Fokus der Planungen der Verwaltung nur auf Verkehr von der Östlichen Zubringerstraße kommend ist lebensfremd.

Mülheim Süd – Stand der Entwicklung Stadt spricht selbst von „Neustart“

„Neubaugelbiet in Köln stockt - Wird Mülheim-Süd jetzt zur Betonwüste?“ ([Kölnische Rundschau vom 05.04.2022](#))

*„Der Umbau der alten Industrieflächen im Mülheimer Süden zum neuen Quartier für tausende Menschen kommt seit Jahren nicht voran – und **die immer wieder veränderten Wünsche der Investoren gefährden laut Stadtverwaltung die städtebauliche Qualität.** [...] Ein Beteiligter des gesamten Verfahrens sagte am Montag: ‚Eigentlich müsste die Stadt jetzt die Reißleine ziehen und zurück auf Los gehen.‘ Also auf die Pläne von 2013.“*

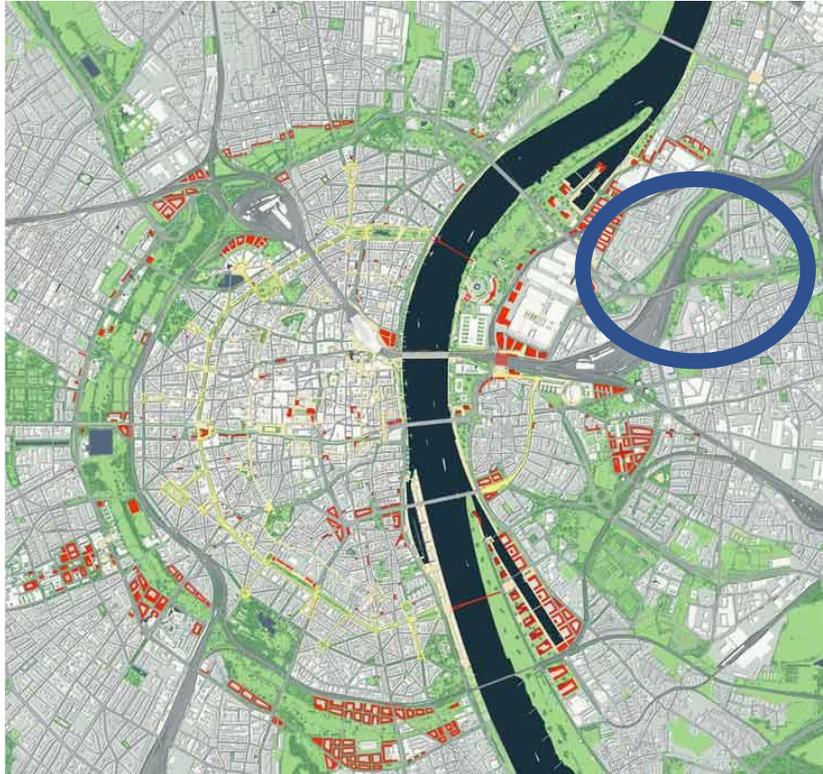
- Auch die Verwaltung verweist bezüglich mehrere großer Gebiete auf den „**Neustart**“ von Bebauungsplanverfahren. Der Großteile der Flächen ist durch **Stillstand** geprägt und zum **Spielball von Investoren** geworden (von denen manch einer am Rande der Pleite operiert)
- Im Zuge des „Neustarts“ kann und muss neben der **städtebaulichen Qualität** auch die **verkehrliche Erschließung** auf den Prüfstand und alle Entwicklungen seit 2013 müssen hier berücksichtigt werden
- Überlegungen und Prüfungen von Alternativen zum Netzelement 4 bedeutet keine Verzögerung für Mülheim-Süd, sondern sind notwendiger **Teil der aktuell ohnehin erfolgenden städtebaulichen Überlegungen**

Mülheim Süd – Stand der Entwicklung

Übersicht Baufelder



Exkurs: Auszüge „Städtebaulicher Masterplan Innenstadt“ und Werkstattverfahren Mülheim-Süd



Welchen Wert haben eigentlich Masterpläne und Werkstattverfahren?
Wer genau hinsieht, erkennt, dass es gar kein Netzelement 4, sondern einen **kleinen Wald** am Kalkberg geben soll!

Übersicht der Baufelder: 11 ha „Neustart“

Baufeld	Größe	Status
Windmühlen-Quartier	1 ha	„Die Entwicklung des Geländes wurde in den letzten Jahren durch häufige Wechsel der Eigentümer*innen erschwert. “ „Aller Voraussicht nach wird für das Windmühlen-Quartier der Neustart eines Bebauungsplanverfahrens notwendig.“
Otto-Langen-Quartier	5 ha	„Die Stadt Köln kann die landeseigenen Flächen im OttoLangen-Quartier wegen haushaltsrechtlicher Vorgaben des Landes zunächst nicht direkt erwerben. Das Vergabeverfahren wird samt des integrierten Qualifizierungsverfahrens von der Landesgesellschaft NRW.Urban unter Beteiligung der Stadt Köln durchgeführt. Es bildet die Grundlage für die weitere Bauleitplanung. Nach Durchführung des mehrstufigen Vergabeverfahrens möchte die Stadt Projektentwickler*innen finden, die an die Realisierung der Konzepte und in ein Bebauungsplanverfahren gehen.“
Nördlich Grünzug Charlier	1 ha	„Aufgrund unterschiedlicher Eigentumsverhältnisse , einer noch unklaren Entwicklungsperspektive und auch in Hinblick auf das anstehende Verkaufsverfahren der landeseigenen Grundstücksflächen im Otto-Langen-Quartier, werden wir für diese Fläche ein unabhängiges Bauleitplanverfahren durchführen. Dazu müssen wir zunächst das städtebauliche Konzept mit Beteiligung der "Ständigen Jury Mülheimer Süden" und unter Berücksichtigung der weiteren Entwicklung im Otto-Langen-Quartier abstimmen. “
Euroforum West	4 ha	„Für das Euroforum West wurde im Jahr 2015 ein Bebauungsplanverfahren eingeleitet, es besteht jedoch noch kein rechtskräftiger Bebauungsplan. Mehrfache Wechsel der Eigentümer*innen haben zu weiter bestehendem Abstimmungsbedarf geführt.“ „Eine kurzfristige Umsetzung der geplanten Maßnahmen im Teilbereich Euroforum West ist derzeit nicht absehbar. Aktuell ist nach den häufigen Wechseln der Eigentümer*innen ein Neustart des Verfahrens geplant.“
Summe	11 ha	Bei 11 von 46 ha ist ohnehin ein kompletter Neustart der Verfahren vorgesehen. Hierbei müssen die Vorstellungen der Stadtgesellschaft berücksichtigt werden.

Übersicht der Baufelder: 10 ha Stillstand

Baufeld	Größe	Status
Euroforum Nord	10 ha	<p>„Der Bebauungsplan wurde ursprünglich im Dezember 2014 als Satzung beschlossen. Er sicherte planungsrechtlich die Ergebnisse aus dem Werkstattverfahren für den Mülheimer Süden inklusive Hafen.“ „Nachdem der Bebauungsplan rechtskräftig wurde, haben sich im Rahmen der weiteren Detailplanungen und Qualifizierungsverfahren Änderungen im Vergleich zum ursprünglichen Konzept ergeben. Ziel war es vor allem, den urbanen Charakter des neu entstehenden Quartiers weiter zu stärken, dem erhöhten Wohnraumbedarf der Stadt Köln zu entsprechen, die gewerbliche Nutzung zu optimieren und die Freiraumqualität zu erhöhen.“ „Im September 2018 wurde die erste Änderung des Bebauungsplans rechtskräftig. „Seit der Änderung des Bebauungsplanes ist die Entwicklung im Plangebiet eher zögerlich vorangeschritten: Teilweise wurden Baugenehmigungen bereits erteilt, teilweise wurden Bauvorhaben in Angriff genommen oder auch schon beendet. Nach einigen Wechseln bei den Eigentümer*innen bleibt jedoch abzuwarten, wie die Entwicklung im Plangebiet weitergeht.“</p>
Summe	10 ha	<p>Selbst bei den 10 von 46 ha, wo Baurecht besteht, ist kein Fortschritt absehbar. Auch die Stadt weiß scheinbar nicht, wie es weitergeht. Die Änderung des Bebauungsplanes zeigt, dass Anpassungen möglich sind. Warum soll das nur bei Wünschen von Investoren gelten? Sind diese per se wichtiger als die Wünsche der Stadtgesellschaft?</p>

Übersicht der Baufelder: 25 ha Stillstand

Baufeld	Größe	Status
Lindgens Areal	5 ha	„Derzeit wird die Offenlage des Bebauungsplans für das Lindgens-Areal vorbereitet.“ (Hinweis: die letzten Beschlüsse stammen aus 2015)
Deutz-Areal	20 ha	„Zur Umsetzung der städtebaulichen Zielvorstellungen ist ein städtebaulicher Masterplan (NOKERA Planning GmbH) erarbeitet worden.“ „Derzeit bereiten wir die Offenlage des Bebauungsplans vor und erarbeiten die erforderlichen Planungsgrundlagen.“ (Hinweis: die letzten Beschlüsse stammen aus 2016)
Summe	25 ha	Bei den 25 ha ist seit 2015/2016 nach außen hin kein Fortschritt erkennbar. Wenn nach 8 Jahren endlich weitere Schritte erfolgen, müssen neue Entwicklungen berücksichtigt werden.

Quellen für Zitate usw.: <https://www.stadt-koeln.de/artikel/60997/index.html>

Bebauungspläne und Aufstellungsbeschlüsse: <https://www.stadt-koeln.de/leben-in-koeln/planen-bauen/bebauungsplaene/koelner-bebauungsplaene>

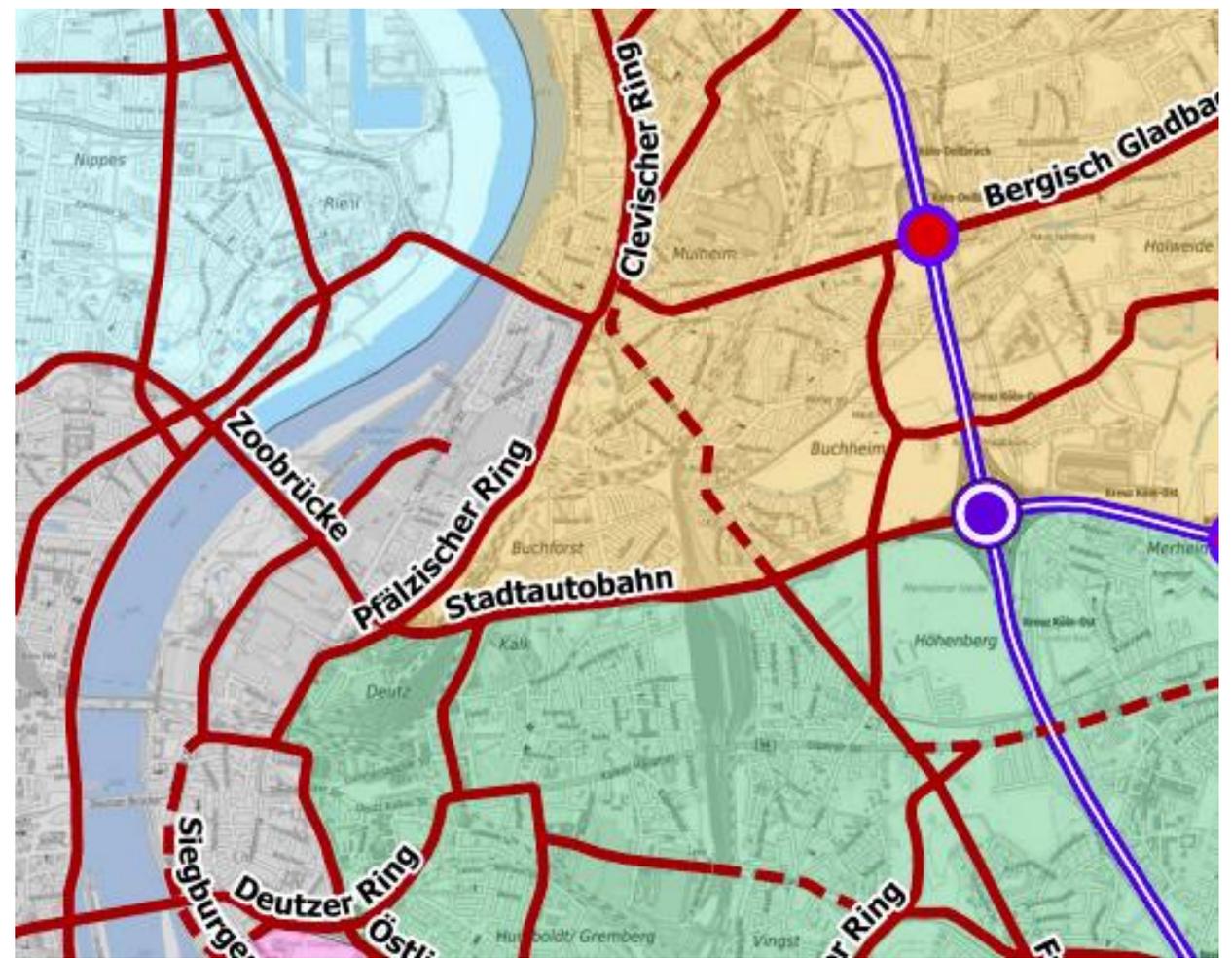
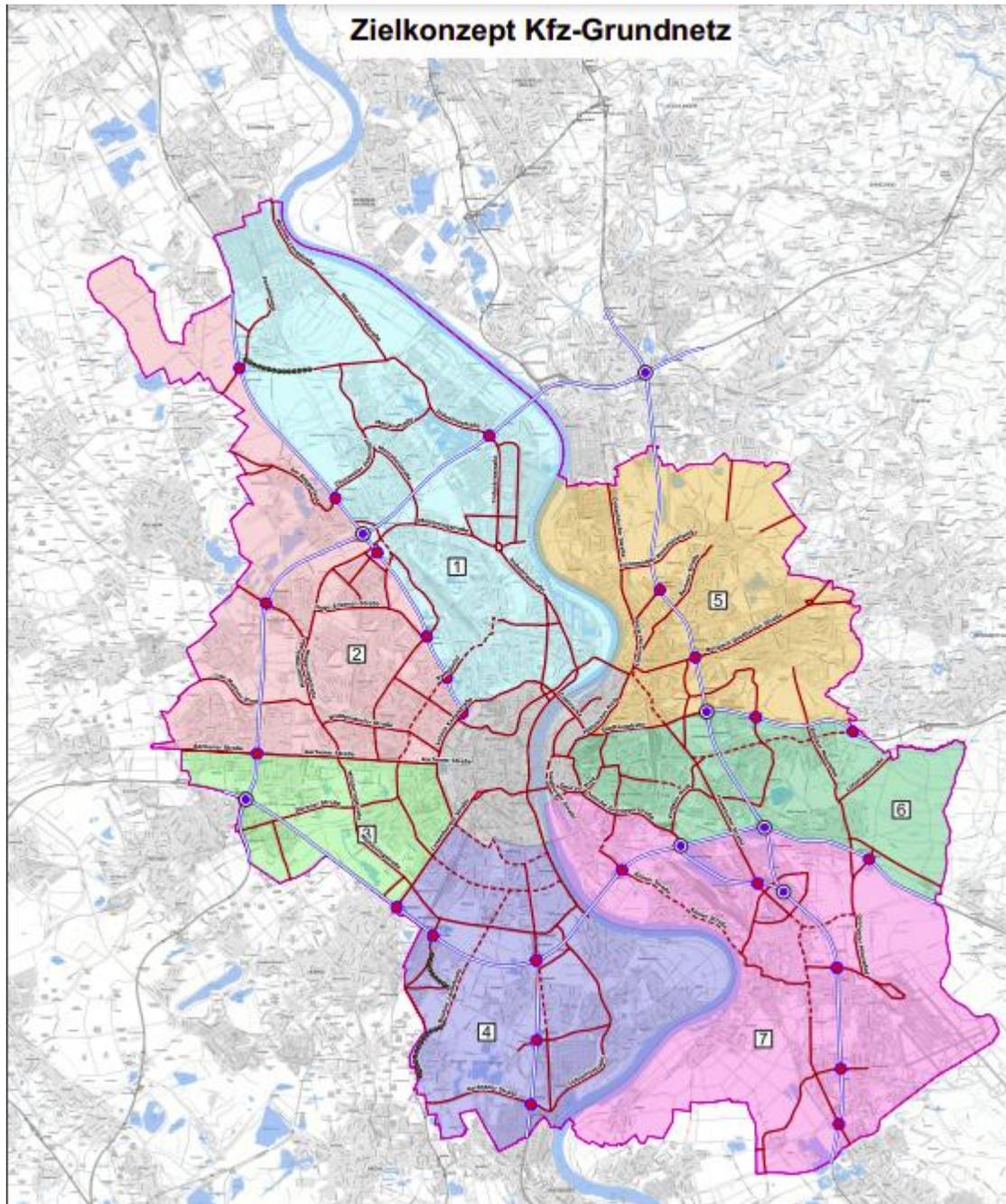
Verkehr – Nachhaltiger Mobilitätsplan

KfZ-Grundnetz sieht Netzelement 4 nicht vor

- Im Februar 2023 hat die Stadt den [Prozess für einen nachhaltigen Mobilitätsplan gestartet](#). Gleichzeitig werden die Grundsätze zu einem **KfZ-Grundnetz** erörtert. Die einleitenden **Worte der Stadt** sprechen für sich:

„Der Plan soll helfen, dass die Menschen in Köln sicher unterwegs sein können. Und die Menschen müssen dann in Köln nicht mehr so viel mit dem Auto fahren. [...] Das Kfz-Grundnetz ist eine Karte mit allen Straßen, auf denen viele Autos fahren. Auf den anderen Straßen in Köln sollen die Menschen mehr zu Fuß gehen oder mehr mit dem Fahrrad fahren können. [...] Wie können wir Verkehrsflächen zugunsten nachhaltiger Mobilitätsformen, aber auch zur Klimaanpassung – also für mehr Stadtgrün als Wasserspeicher und Schattenspender – umwidmen? Wie können wir Köln nicht nur umweltfreundlicher, sondern auch sicherer, sauberer und leiser gestalten und dadurch für Menschen und Unternehmen lebenswerter und attraktiver machen?“

- Wir fordern, dass bis zum Abschluss des Verfahrens zum nachhaltigen Mobilitätsplan und der Überlegungen zum KfZ-Grundnetz ein **Moratorium** für Projekte wie das Netzelement 4 gilt. Das **Netzelement 4** ist auf den Entwürfen zum KfZ-Grundnetz auch überhaupt **nicht enthalten** (anders als z.B. andere geplante Umgehungsstraßen). Das soll auch so bleiben.
- Es wäre eine Farce, wenn erst mit der Öffentlichkeit ein KfZ-Grundnetz erörtert wird und hinterher einfach **neue Straßen** gebaut werden, **die nicht im Grundnetz standen**.

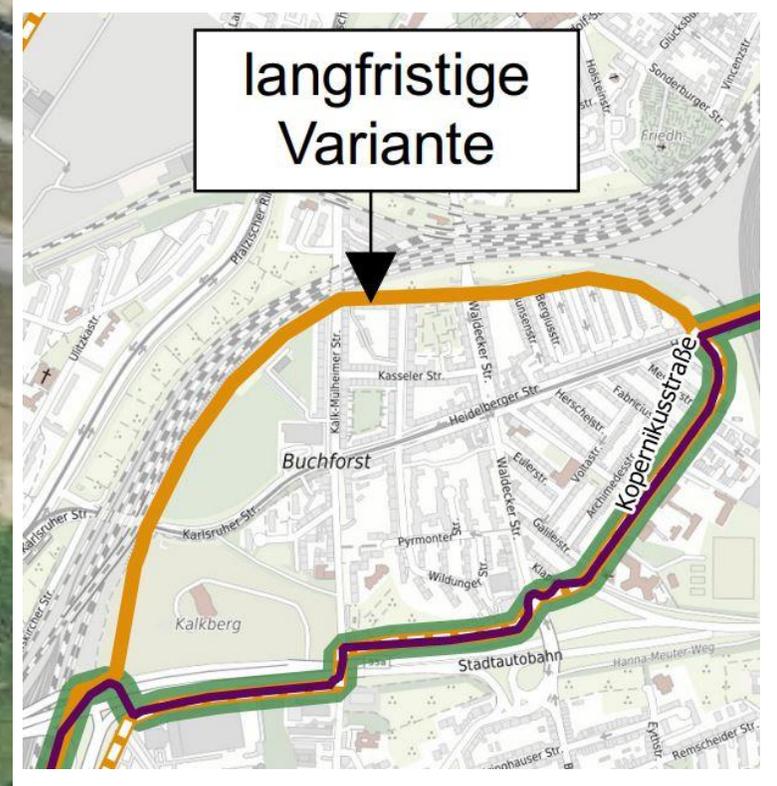
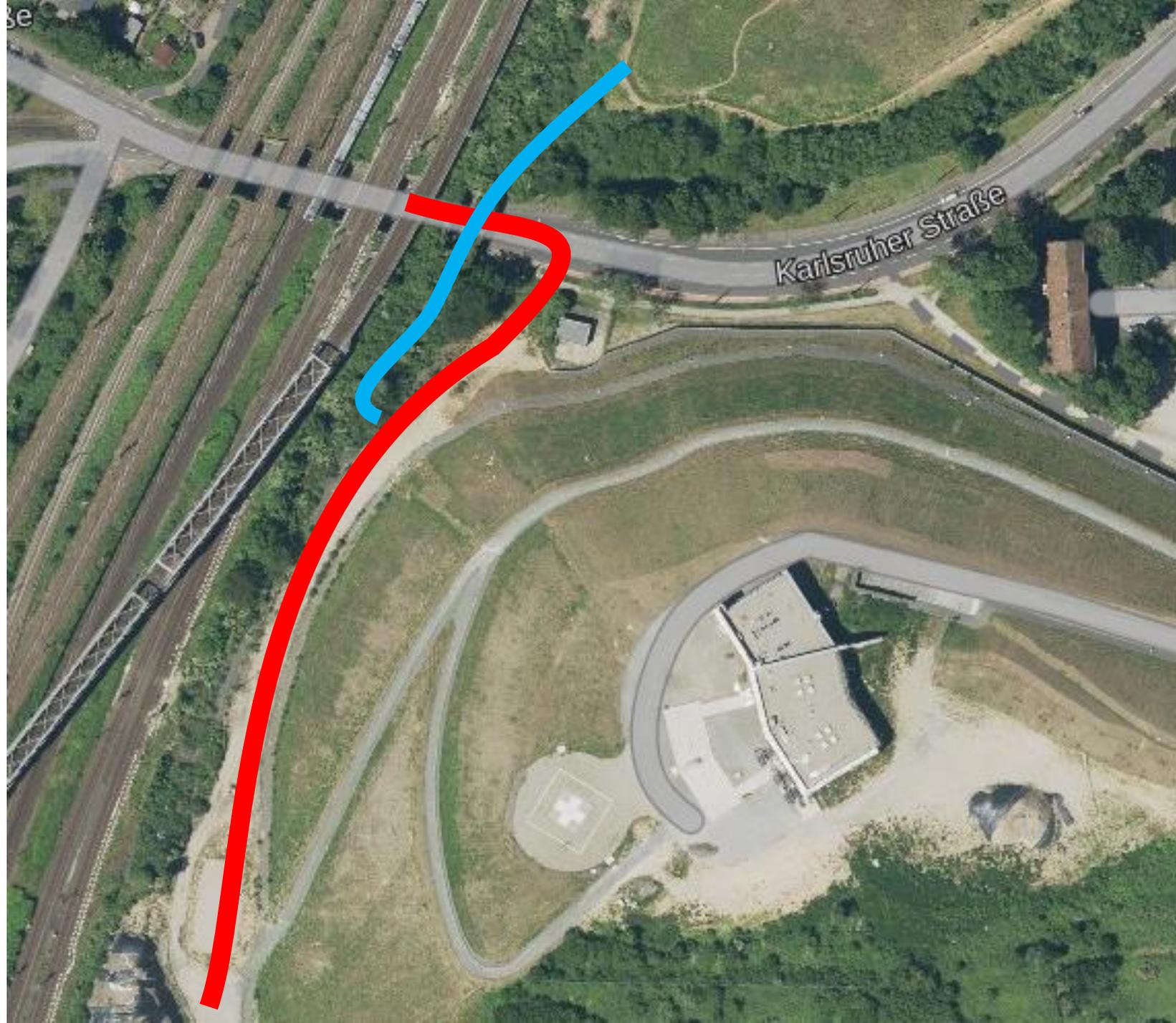


Legende

- Kfz-Grundnetz
- übergeordnetes Straßennetz (Autobahn)
- geplante Umgehungsstraße
- - - Netzlückenschlüsse die mittelfristig im Kfz-Grundnetz verbleiben, die jedoch Potenzial für ein untergeordnetes Netz aufweisen
- Autobahn Anschlussstellen
- Autobahnkreuze

Verkehr – Widerspruch zur beschlossenen RadPendlerRoute

- Am [23.08.2022](#) hat der [Verkehrsausschuss](#) als langfristige Route der **RadPendlerRoute Bergisch-Gladbach/Köln** einen Verlauf über die **Eisenbahnbrücken** beschlossen
- Während die Idee des **Landschaftsparks** mit der RadPendlerRoute **vereinbar** ist (die Kombination ist sogar ideal), würde der Straßenneubau die Umsetzung dieses bindenden Beschlusses des Verkehrsausschusses unmöglich machen
- Der von der Verwaltung geplante Radweg neben der Straße würde als Stummel erst auf Bodenebene an der Karlsruher Straße beginnen und entspricht in keiner Weise dem **Standard einer RadPendlerRoute**
- Siehe hierzu die Übersichten auf der nächsten Seite mit der beschlossenen Planung zur RadPendlerRoute (offizielle und eigene Skizzen)



Verkehr – Widerspruch zum beschlossenen Radverkehrshauptnetz

- Am 02.05.2022 hat die Bezirksvertretung Mülheim [einstimmig das Radverkehrskonzept Mülheim](#) beschlossen
- Die Karlsruher Straße incl. dem Tunnel ist Teil des **gelben Netzes**
- „Gelbe Verbindungen bedeuten eine **getrennte Führung des Radverkehrs.**“ ([Aussage der Stadt](#))
- Der Tunnel ist **zu schmal** für eine Trennung von Fußverkehr, Radverkehr, MIV und Stadtbahn!
- Eine sichere Radverkehrsführung ist nur möglich, wenn bei Stadtbahnverkehr der MIV nicht einfahren darf. Das ist bereits im Tunnel am östlichen Ende von Buchforst per Ampel umgesetzt.
- Jegliche Umsetzung des Radverkehrskonzept wäre demnach nicht mit dem Zusatzverkehr durch das Netzelement 4 vereinbar.

Straßenquerschnitt und Gelbes Netz

Entweder teilen sich Stadtbahn/MIV oder
MIV/Radverkehr eine Fahrbahn



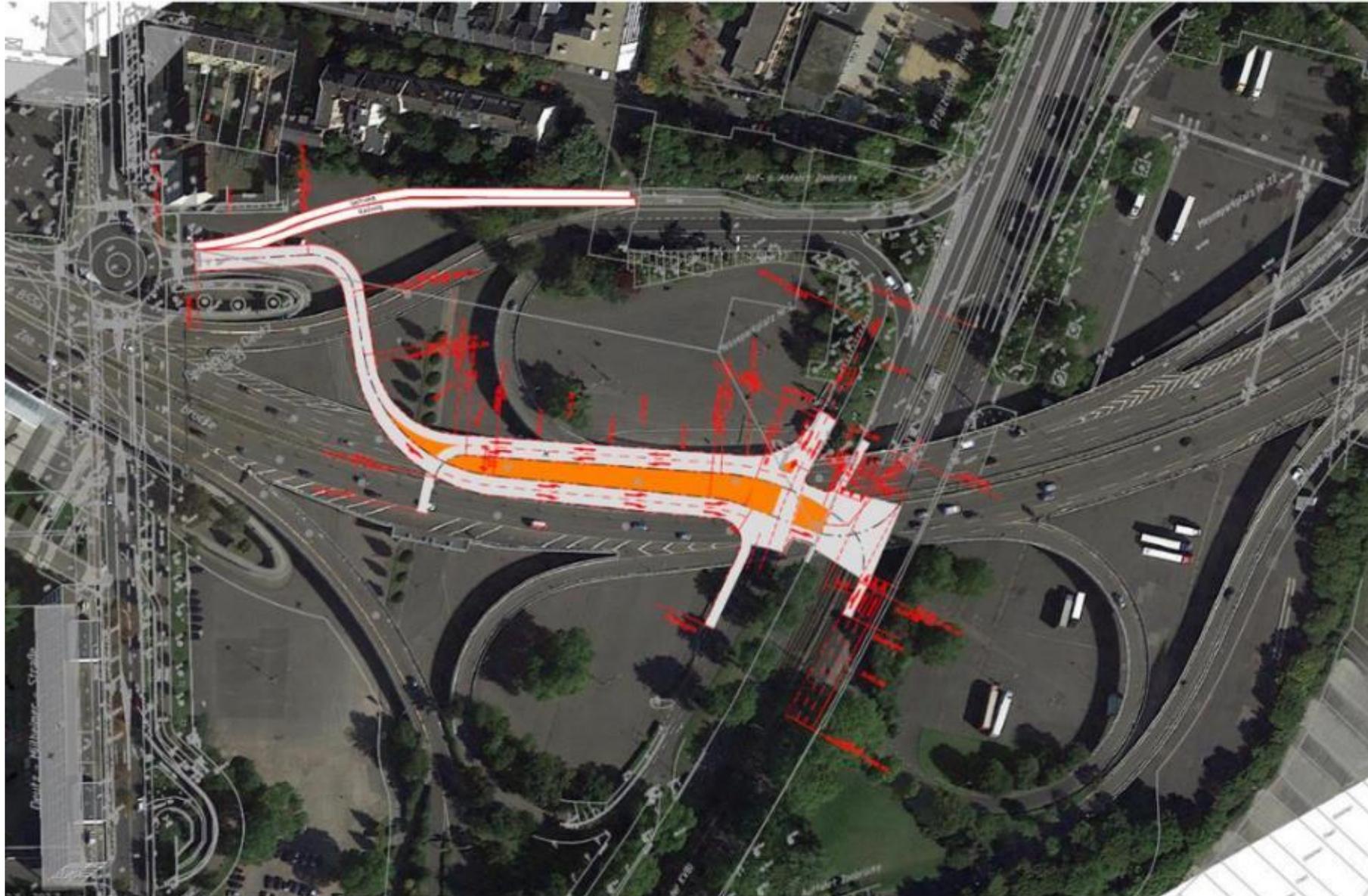
Anhang 2: Alternativen zum Netzelement 4

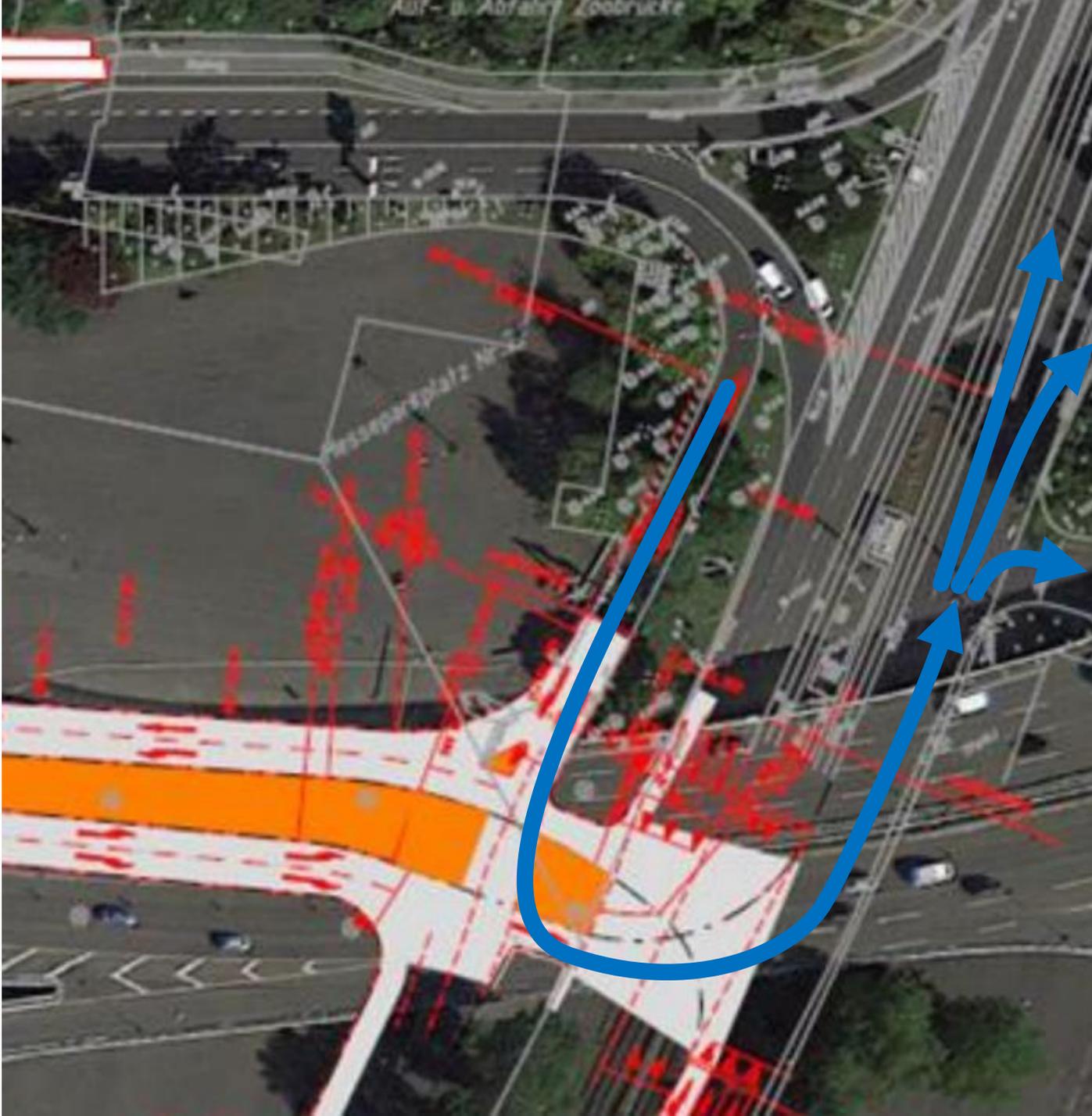
- **Naheliegende Alternativen** in Form des Ausbaus des „**Autobahnkreuzes**“ an der Messe wurden nicht erörtert
- Nur eine Variante am Auenweg (**Netzelement 5**) mit teuren Rampen und großen Eingriffen in den Rheinpark wurde **alibimäßig** geprüft
- Siehe Skizzen auf den nächsten Seiten: Statt aufwendiger Rampen und neuer Straße am Kalkberg sind auch **verschiedene Varianten** an den Messeparkplätzen möglich
- In verschiedenen Varianten kann auf dem Pfälzischen Ring Richtung Norden die rechte von 3 Spuren für eine **Rampe** verwendet werden:
 - Im Bestand sind die 3 Fahrstreifen Richtung Norden überdimensioniert (Nachweis durch Bauarbeiten ohne Einschränkungen in 2022 trotz Einspurigkeit)
 - Dadurch sind je nach Variante aufgeständerte Bauten im Bereich der Parkplätze und Herabführung erst im Bereich des Pfälzischen Rings möglich (mehr Flexibilität bei der Planung)
 - Durch Rückbau des Messekreisels kann der Pfälzische Ring hier ohnehin ebenso zurückgebaut werden
- **Weitere Vorteile:**
 - Ggf. kein Planfeststellungsverfahren, dadurch zeitlich sogar schneller zu realisieren
 - Je nach Ausführung keine Beteiligung Deutsche Bahn
 - Kein Konflikt mit dem Landschaftspark Kalkberge
 - Anbindung von Nord nach Süd ohnehin über das bestehende „Kleeblatt“

Variante 1: Ausbau der geplanten Kreuzung unter der Stadtautobahn (Netzelement 3)

- Planungen sehen ebenerdigen Straßenneubau unter der Stadtautobahn vor
- Dabei entsteht ohnehin eine Verbindung vom Pfälzischen Ring zur Deutz-Mülheimer-Straße mit Quermöglichkeit der KVB-Gleise am Pfälzischen Ring
- Damit ist mit dem Netzelement 3 das Planungsgebiet Mülheim Süd über den „kleinen Messekreisel“ bereits gut angeschlossen (direkte Zufahrt ohne Nutzung oder Querung Pfälzischer Ring)
- Das Netzelement 3 ließe sich erweitern: Quermöglichkeit des Pfälzischen Rings wird erweitert für Verkehr, der von der Stadtautobahn kommt
- Dadurch wäre Erschließung von Mülheim Süd und der Messe allein über das (angepasste) Netzelement 3 ausreichend
- Zudem direkte Erreichbarkeit des Messe-Parkhauses
- Auch Verkehr, der vom Kreuz Köln-Ost kommt, kann die Variante nutzen

Netzelement N3 Verbindung Deutz-Mülheimer Straße Pfälzischen Ring / alternative Nordrampe Auenweg Bauabschnitt_3





- Ggf. zweispuriger Ausbau, um ausreichend Abfluss von der Stadtautobahn zu ermöglichen
- Im Anschluss direkte Zufahrt zum Messeparkplatz, Messeparkhaus sowie Richtung Norden

Variante 2: Rampe zwischen Gleisen und Pfälzischem Ring

- Abzweigung von der bestehenden Rampe Richtung Pfälzischer Ring
 - führt über Lagergebäude für Hochwasserschutz
 - und über die bestehende Autobahnauffahrt am Messeparkhaus
- Erste Stütze im Bereich nach den DB-Gleisen oder auf Grünstreifen zwischen Gleisen
- Kein Eingriff in die Kleingärten
- Durchfahrtshöhe kann jeweils gewährleistet werden (ggf. zunächst leichte Steigung und am Ende Rampe im Bereich des Pfälzischen Rings)
- Anbindung Messeparkhaus wäre, sofern gewollt, über Wermelskircher Straße möglich (dabei jedoch Entfall des informellen, aber rege genutzten Radwegs entlang der Kleingärten)
- Abwicklung des MIV Richtung Süden über bestehendes „Kleeblatt“





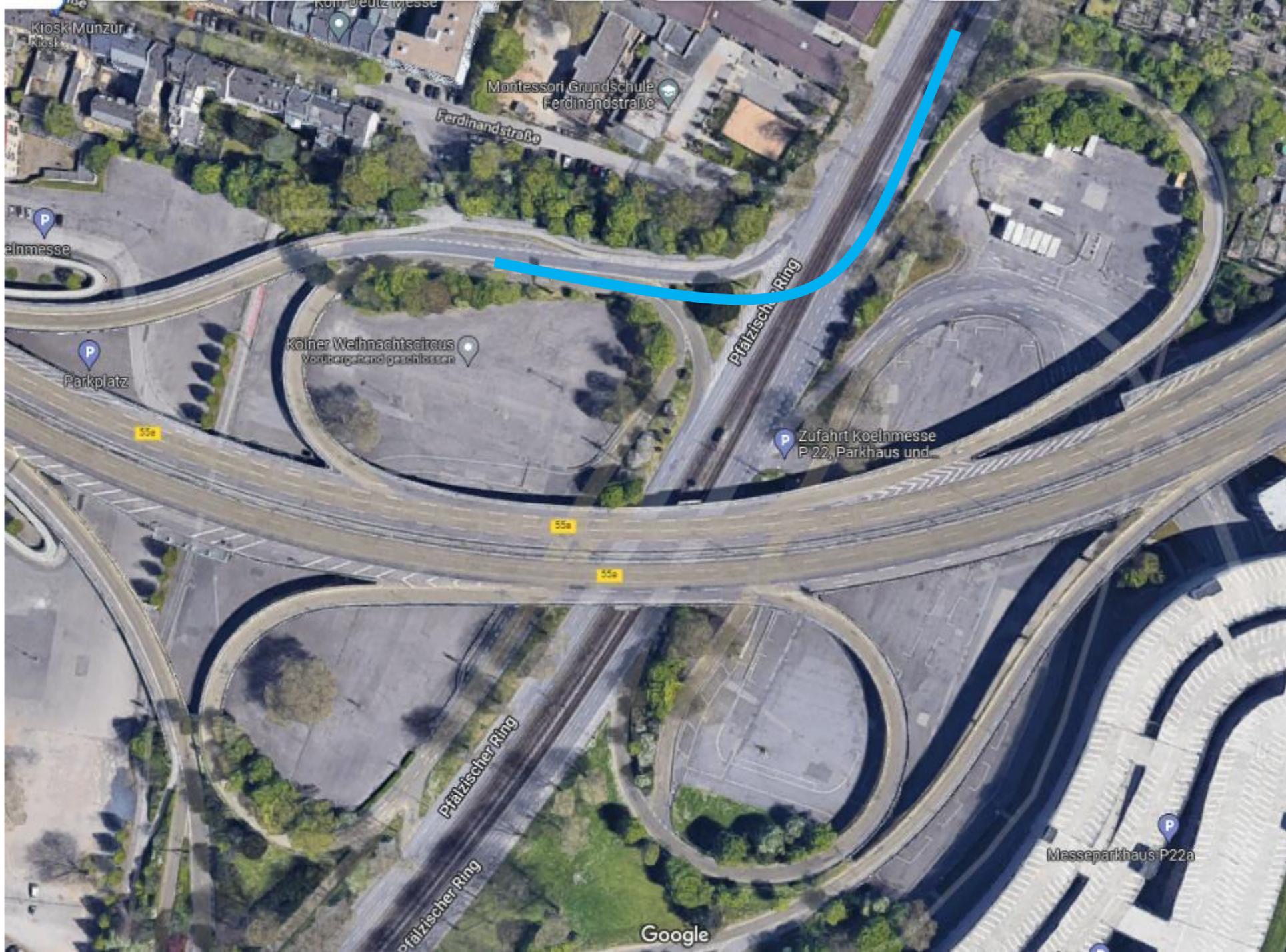


Google Earth
Image Landsat / Copernicus

Variante 3:

Rampe im Bereich Messeparkplatz P22

- Nutzung der zweispurigen Abfahrt (plus Haltebucht) für Bau einer Rampe über den Pfälzischen Ring
- Kein Eingriff in den Messeparkplatz
- Ggf. alternative Verschwenkung im Bereich des Messeparkplatzes
- Absenkung auf Bodenniveau erst im Bereich des Pfälzischen Rings (rechte von 3 Fahrspuren, s.o.)
- Ggf. Stütze auf einer der inneren Spuren des Pfälzischen Ringes
 - Entfall einer Spur in Nordrichtung: Durch Rückbau Messekreisel wären 2 verbleibende Spuren ausreichend
 - Alternativ Pfeiler auf Spur in Südrichtung: Ggf. Verschwenkung der 2 Spuren auf Sperrfläche oder Einengung auf eine Spur
- Auch Verkehr, der vom Kreuz Köln-Ost kommt, kann die Variante nutzen
- Die bestehenden, überdimensionierten Rampen zur Zufahrt zu den Messedächern mit Querung des Pfälzischen Rings zeigen hier Möglichkeiten auf, an denen man sich orientieren kann









Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit

- Kalkberg (<https://kalkberg.kalkpost.de/>)
- Mehr Grün in Kalk (www.mehr-gruen-in-kalk.de)
- Buchforst Mobil (www.buchforst-mobil.de)