

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 23.11.2022

Was ist los am Kalkberg?

- Der Rat der Stadt Köln hat die Hubschrauberbasisstation 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" © Höhe 47 m Sichthöhe 291 m

1943

Schwerer Mangel an Grünflächen in Kalk und Buchforst

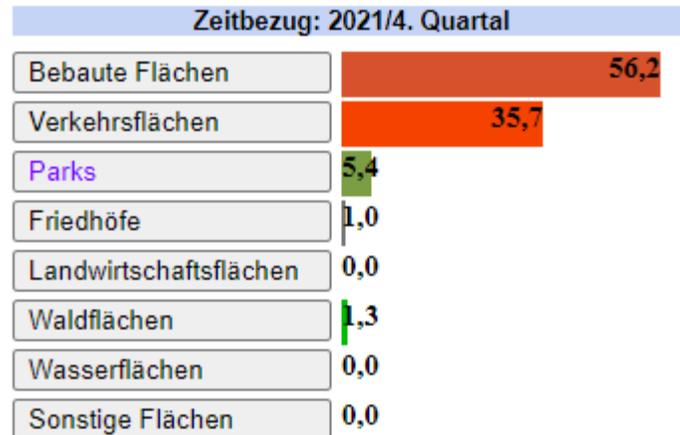
Flächenverteilung im Vergleich (Beispielhaft)

Stadtteil Kalk

Stadtbezirk Innenstadt

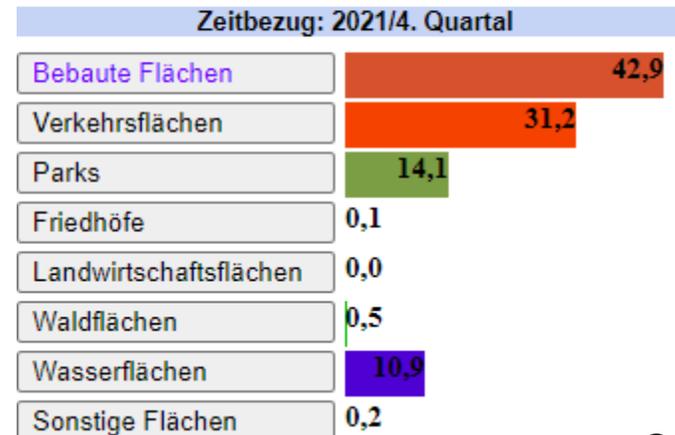
Anteil Parks, Grünanlagen und Sportplätze an
der Gesamtfläche

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



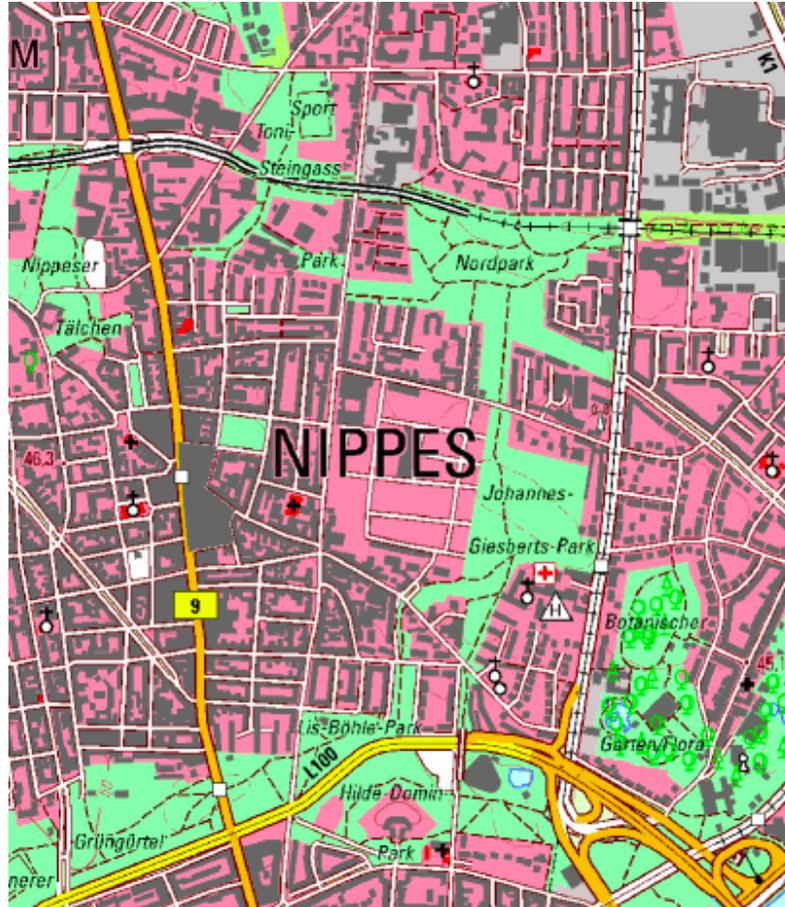
Anteil Bebaute Flächen an der Gesamtfläche

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



Quelle: Stadt Köln

Vergleich von Stadtteilen (Beispielhaft)



Viele „Grünflächen“ in Kalk und Buchforst sind tatsächlich:

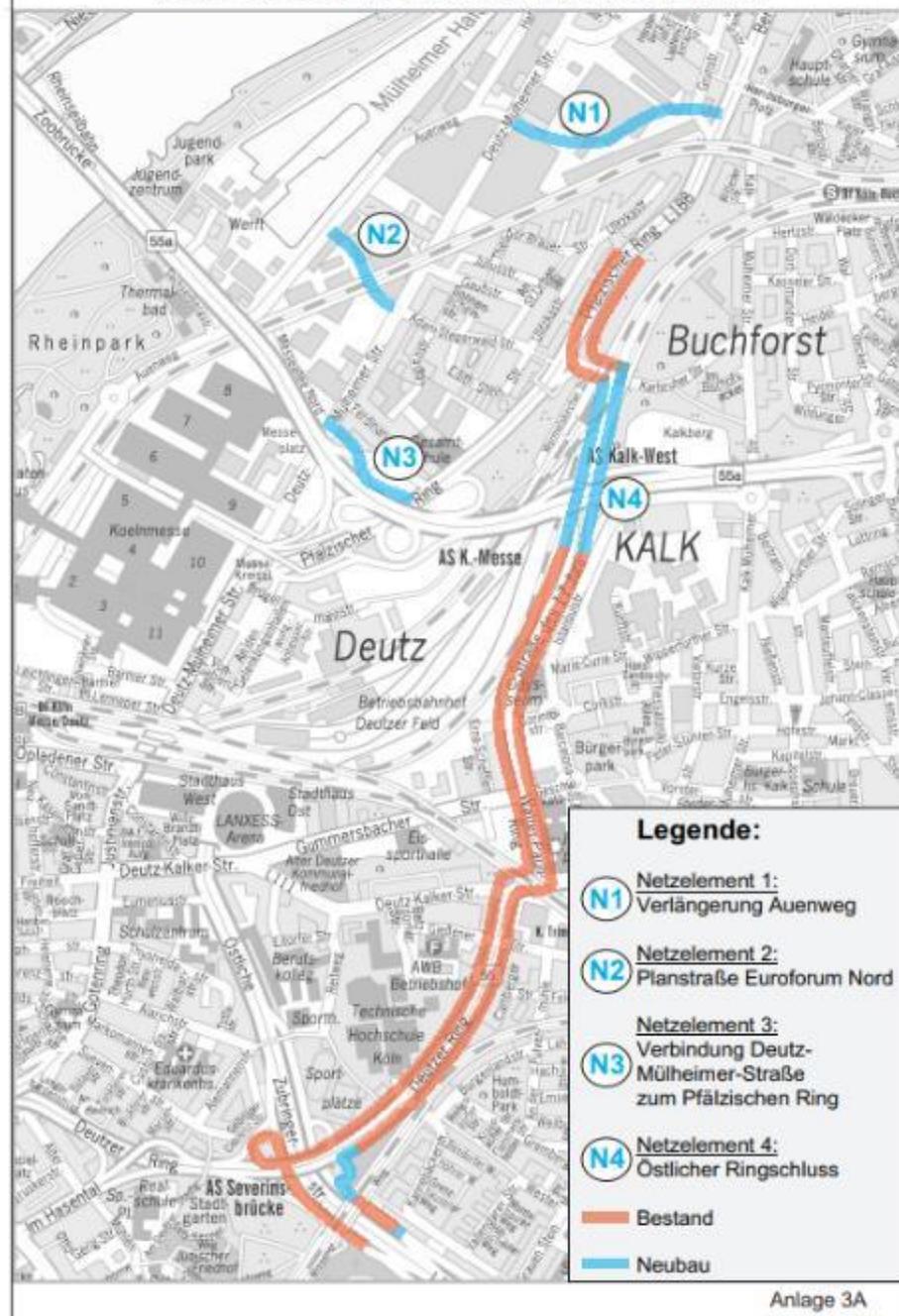
- Kalkberg (gesperrt)
- Kleingärten (nicht öffentlich)
- Wald zwischen Gleisen (nicht zugänglich)
- Hinterhöfe (privat)
- Sportanlagen (versiegelt und nicht öffentlich)
- Wiesen an Ausfahrt Stadtautobahn (nicht zugänglich und laut)
- Inoffizielle Flächen (kleiner Kalkberg)

Quelle: Geobasis NRW

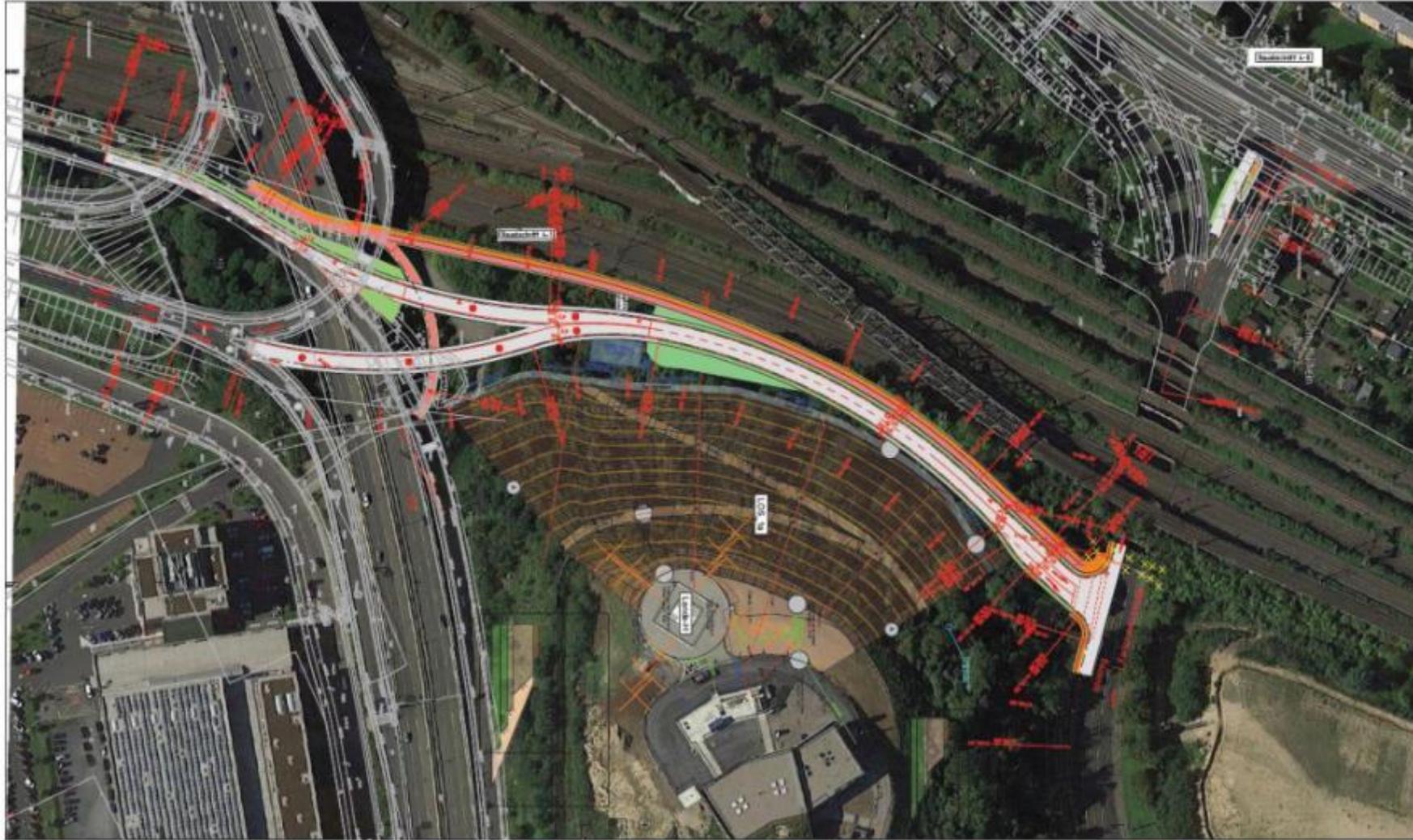
Warum will die Stadt am Kalkberg trotzdem eine Straße bauen?

- Die Stadt entwickelt im rechtsrheinischen Köln große, ehemalige Industriearale 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](#)

Variante A: Netzelemente N1, N2, N3 & N4



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 Messekreisel zu entlasten, damit Mülheim Süd per Stadtbahn angebunden werden kann.
- Diese Stadtbahnanbindung erfordert einen Rückbau des Messekreisels 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 Flughafenautobahn 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).
- Es gibt noch keinen Baubeschluss, bisher sind nur geringe Planungsleistungen angefallen.

Ablehnung des Netzelement 4 durch das Initiativenbündnis – Argumente 1

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 Fußgänger-Verbindung über **stilgelegte 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.
- **2018** wurden die Kosten noch mit **5,7 Mio. € angegeben** (maximal Steigerung um 50 % auf 8,6 Mio €)

Ablehnung des Netzelement 4 durch das Initiativenbündnis – Argumente 2

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 einem **riesigen, unterirdischen Wassertank** 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. Die Deutsche Bahn gibt aber keine Flächen zum Abriss her!

Ablehnung des Netzelement 4 durch das Initiativenbündnis – Argumente 3

Verkehr – Fehlende Leistungsfähigkeit

- Die **Leistungsfähigkeit** der Planungen ist gar nicht gegeben: Es müssten mehrere **Ampeln** und **KVB-Linien** (Vorrang Stadtbahn an Kreuzungen) gequert werden
- In Richtung Norden sind die Planungen in sich **widersprüchlich**: Die Kreuzungen ab Flughafenautobahn sollen auf stets **2 Spuren** ausgebaut werden. Am Endstück des Neubaus ist aber nur ein **einspuriger Linksabbieger** 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)

Ablehnung des Netzelement 4 durch das Initiativenbündnis – Argumente 4

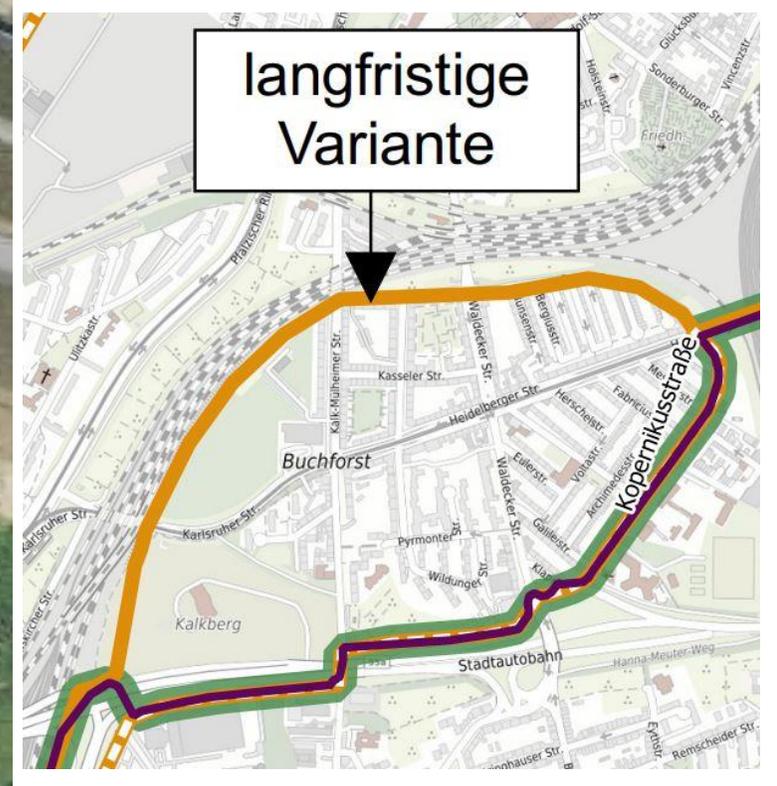
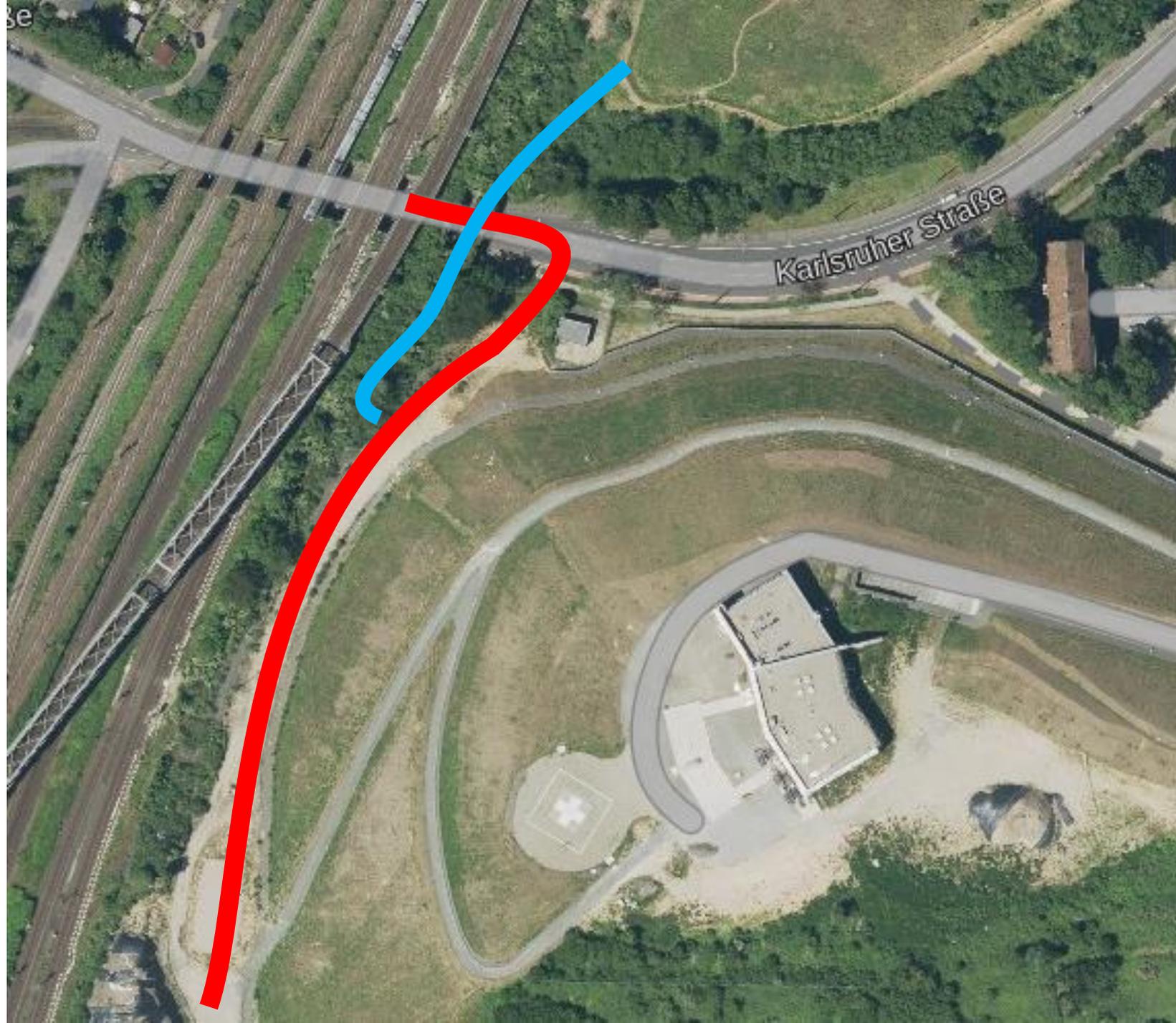
Verkehr – Auswirkungen auf Mülheim

- Es droht ein Mehr an Verkehr für ganz Mülheim, insb. **Durchgangsverkehr von der Flughafen-Autobahn bis Wiener Platz** und weiter über die Mülheimer Brücke oder Richtung Leverkusen (insb. bei Stau auf der A3)
- Eine Entlastung für Deutz, Kalk und Mülheim ist auch durch Maßnahmen zum MIV-Grundnetz realisierbar (z.B. Maßnahmen gegen ungewünschten **Durchgangsverkehr**)
- 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 **mittlen durch Wohngebiete fahren**
- Zudem riskiert die Verwaltung eine neue „**Idiotenbrücke**“, indem der Verkehr direkt von der Autobahn an zu niedrige Durchfahrten gelenkt wird

Ablehnung des Netzelement 4 durch das Initiativenbündnis – Argumente 5

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, 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)



Ablehnung des Netzelement 4 durch das Initiativenbündnis – Argumente 6

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

Ablehnung des Netzelement 4 durch das Initiativenbündnis – Argumente 7

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.)
- 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 Flughafenautobahn kommend ist lebensfremd.

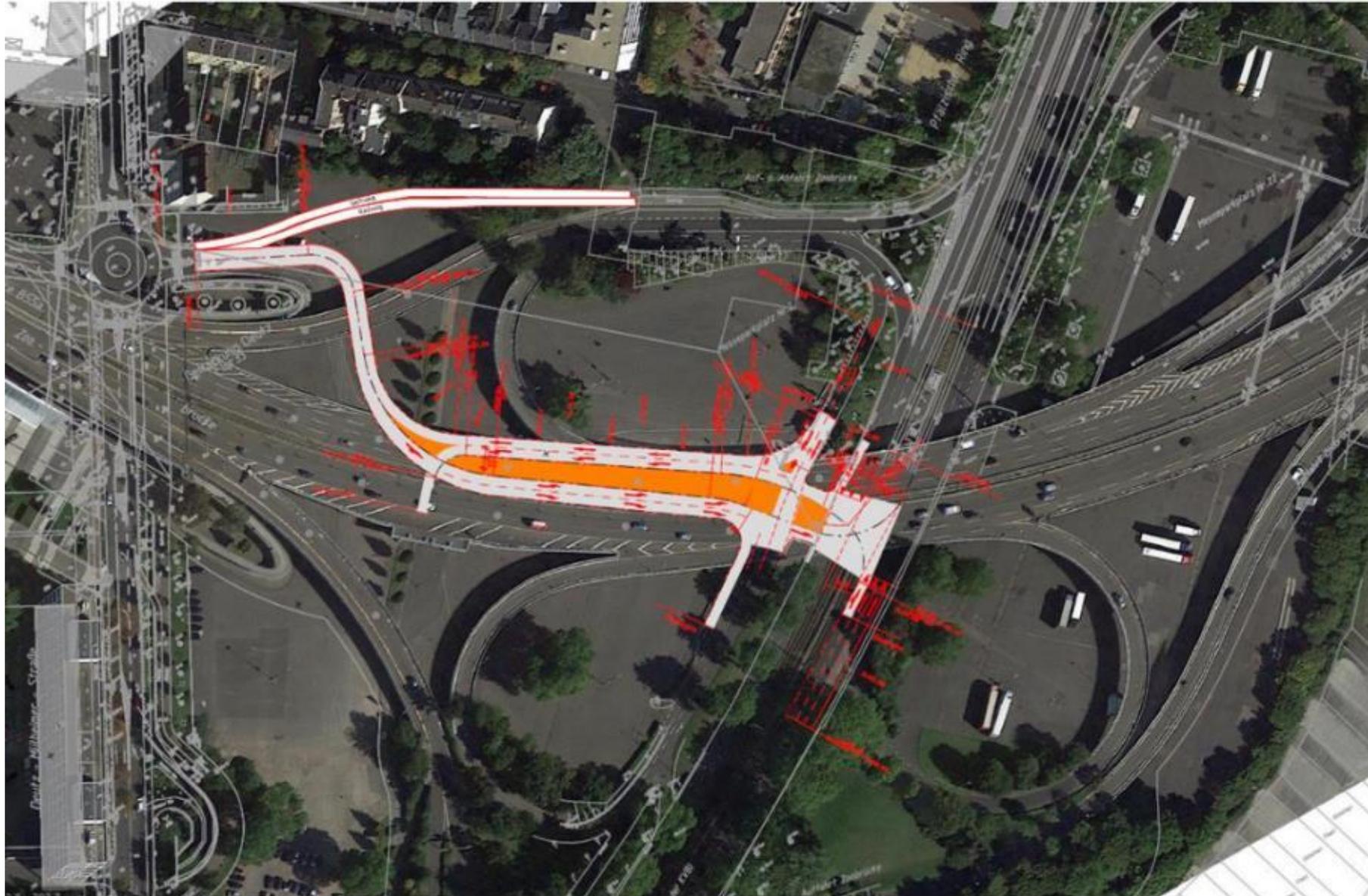
Anhang: Alternativen zum Netzelement 4

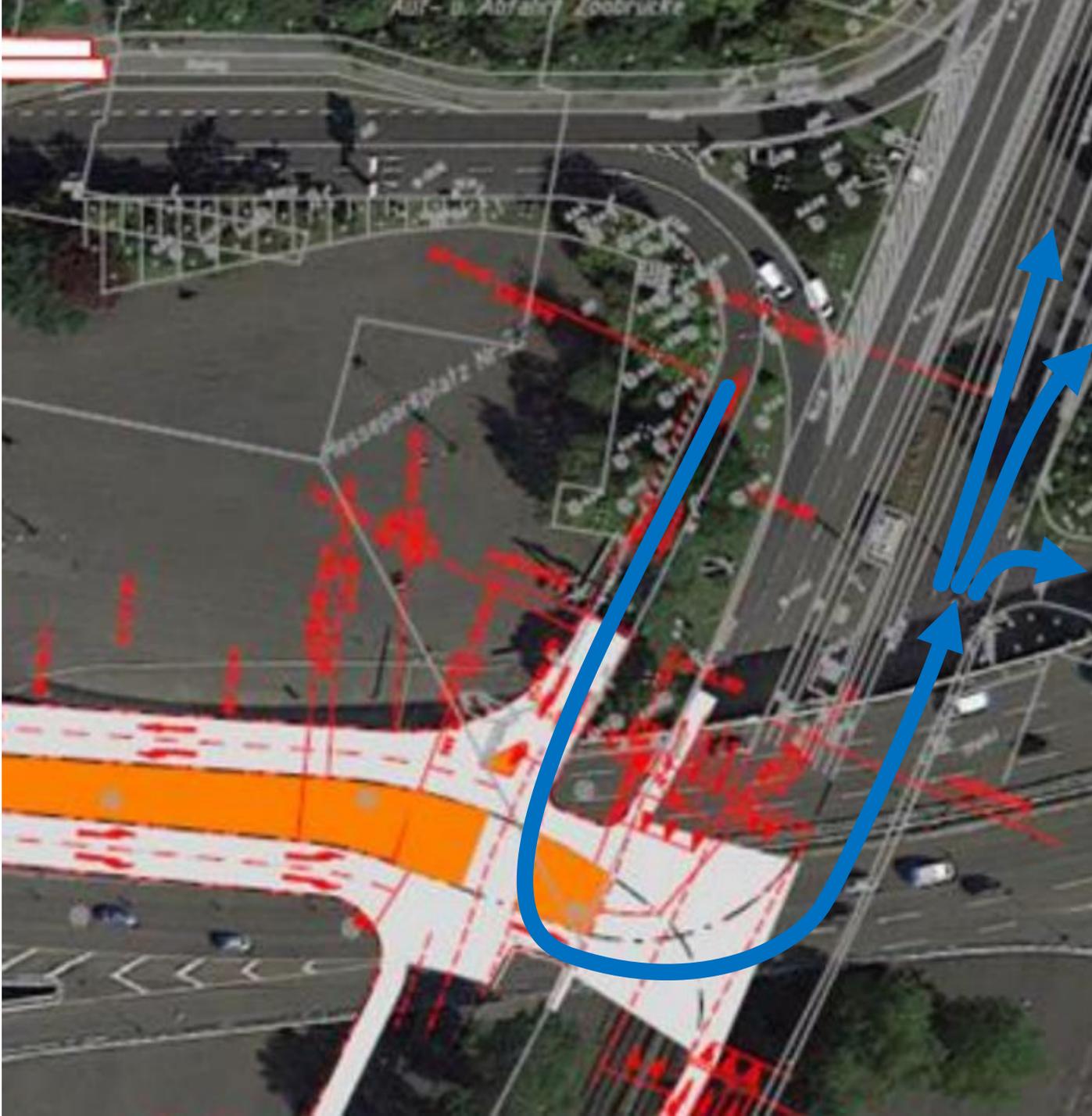
- Naheliegende Alternativen in Form des Ausbaus des „Autobahnkreuzes“ an der Messe wurden nicht erörtert
- Nur eine Variante am Auenweg (Netzelement 5) mit teuren Rampen und großen Eingriffen in den Rheinpark wurde alibimäßig geprüft
- Siehe Skizzen auf den nächsten Seiten: Statt aufwendiger Rampen und 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



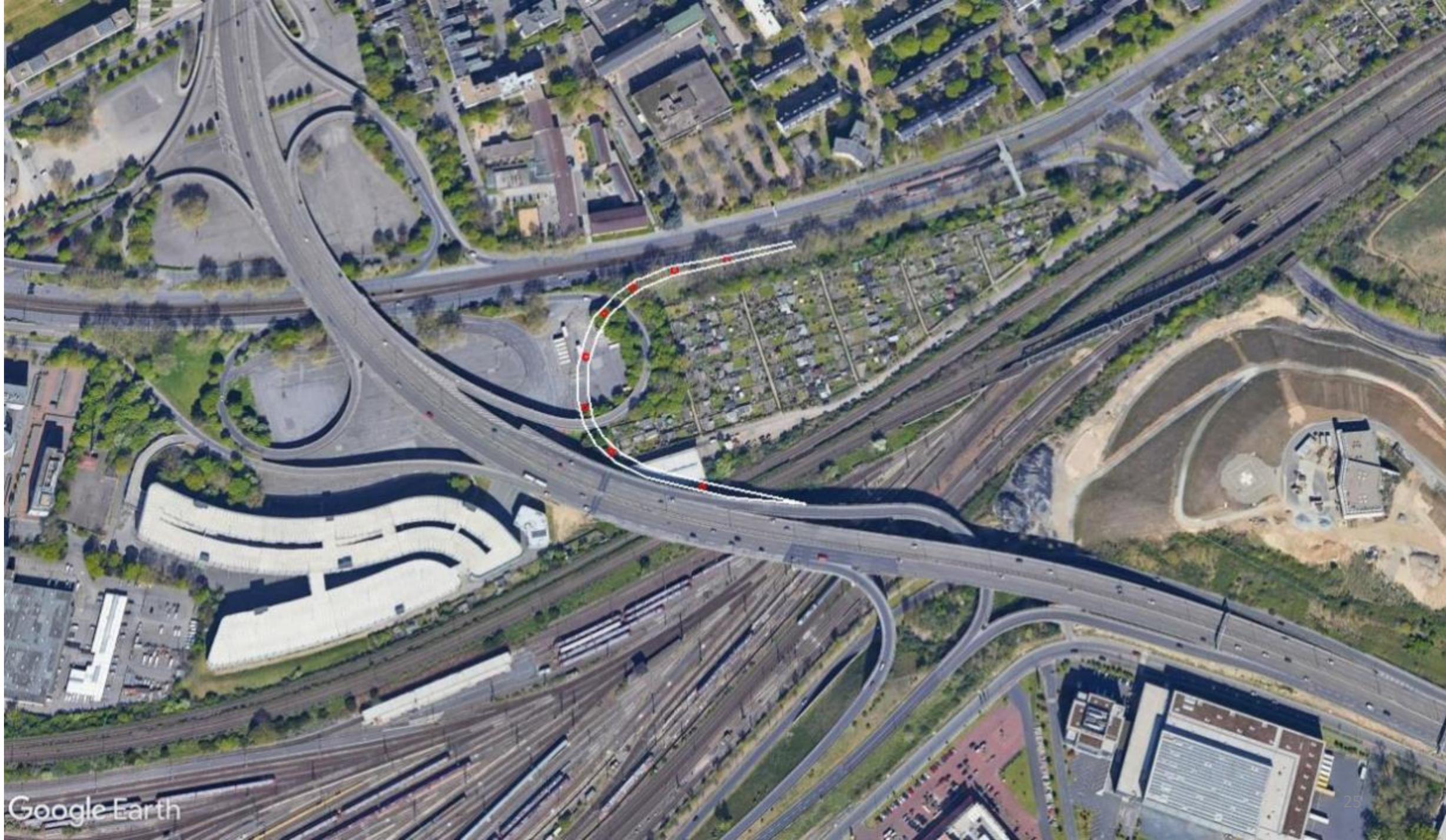


- Ggf. zweispuriger Ausbau, um ausreichend Abfluss von der Stadtautobahn zu ermöglichen
- Im Anschluss direkte Zufahrt zum Messeparkplatz, Messeparkhaus sowie Richtung Norden

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“







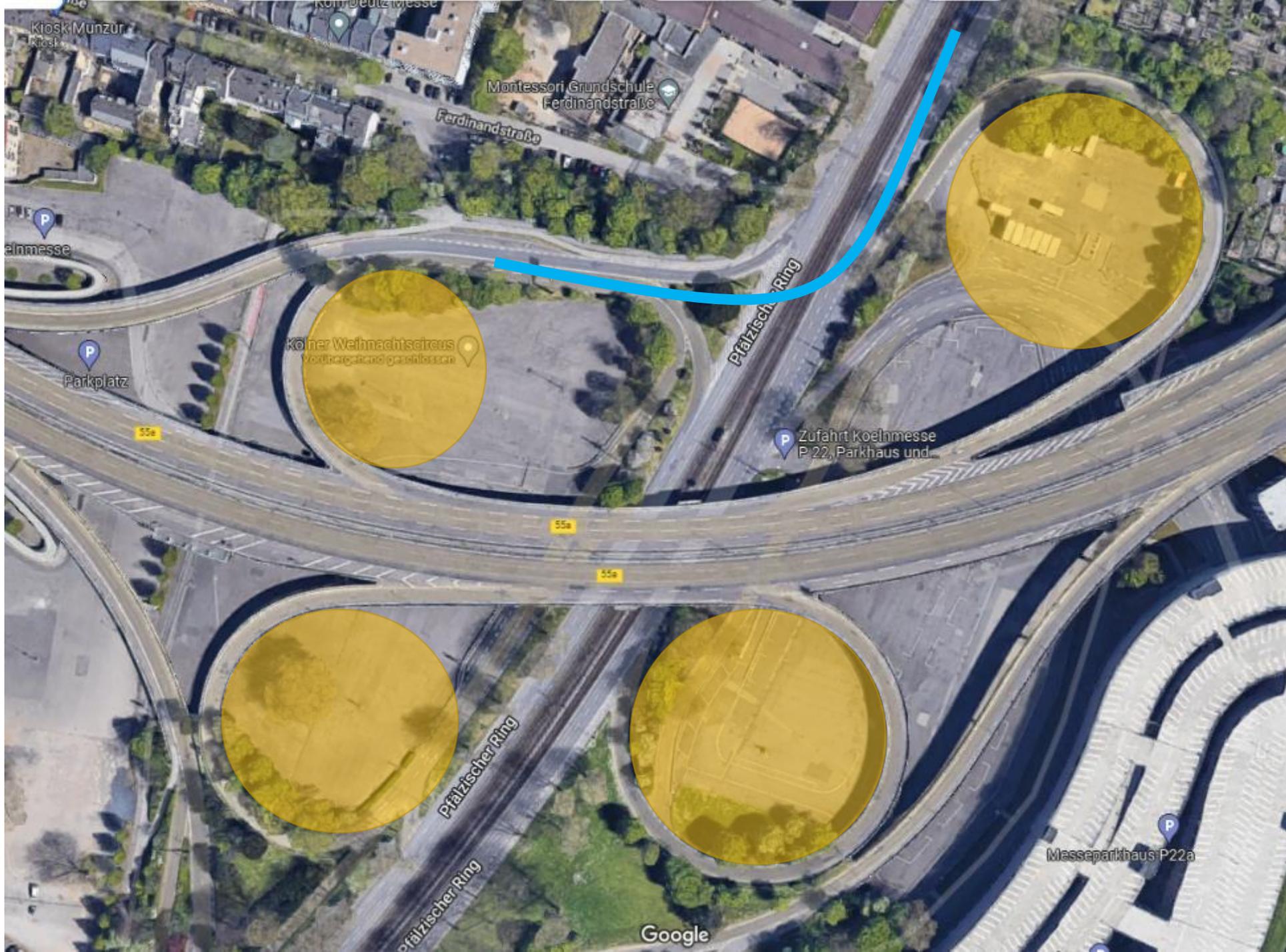
Google Earth

Image Landsat / Copernicus

Variante 3:

Rampe im Bereich Messeparkplatz P22

- Nutzung der zweispurigen Abfahrt 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)