

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)

24.08.2022

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 Bürger*innenschaft die Nachnutzung des fast fertig gestellten Gebäudes erarbeiten
- 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“



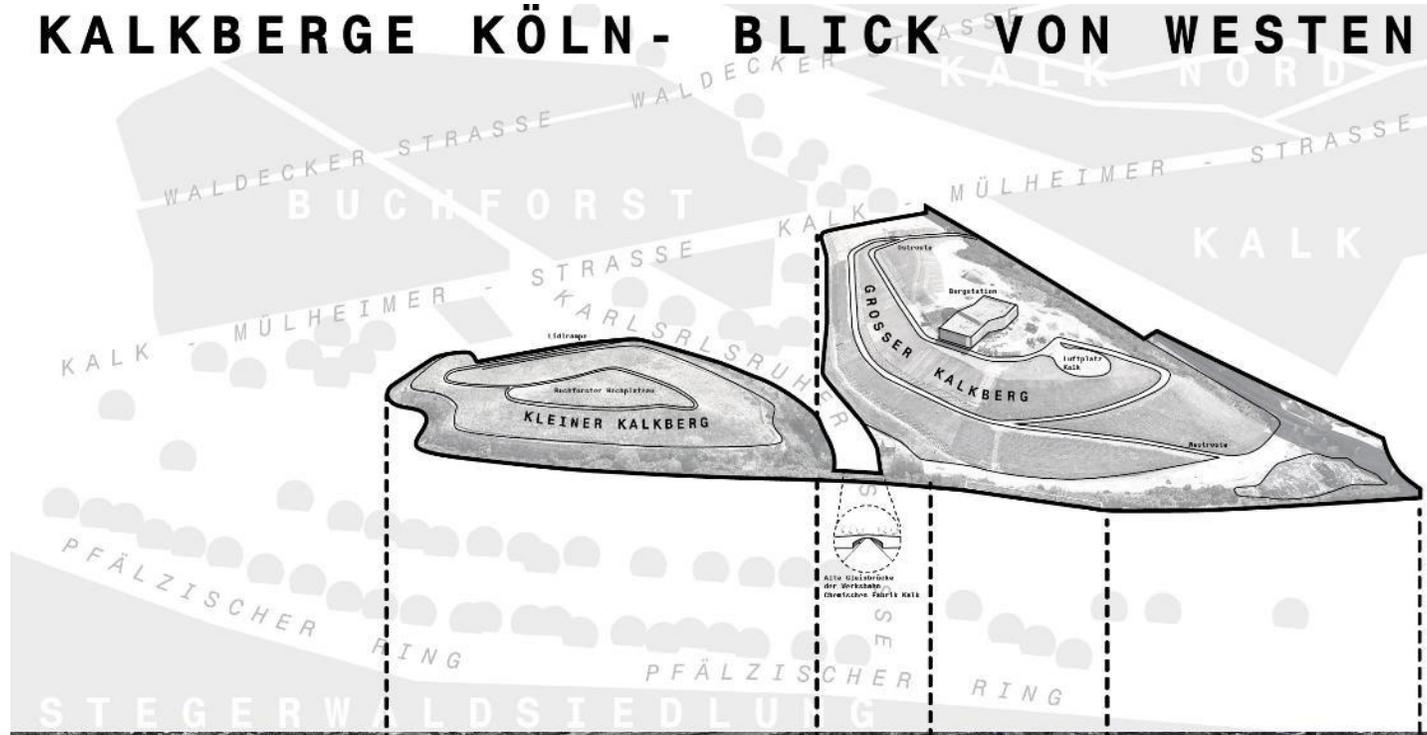
Image Landsat / Copernicus

Google Earth

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

1943

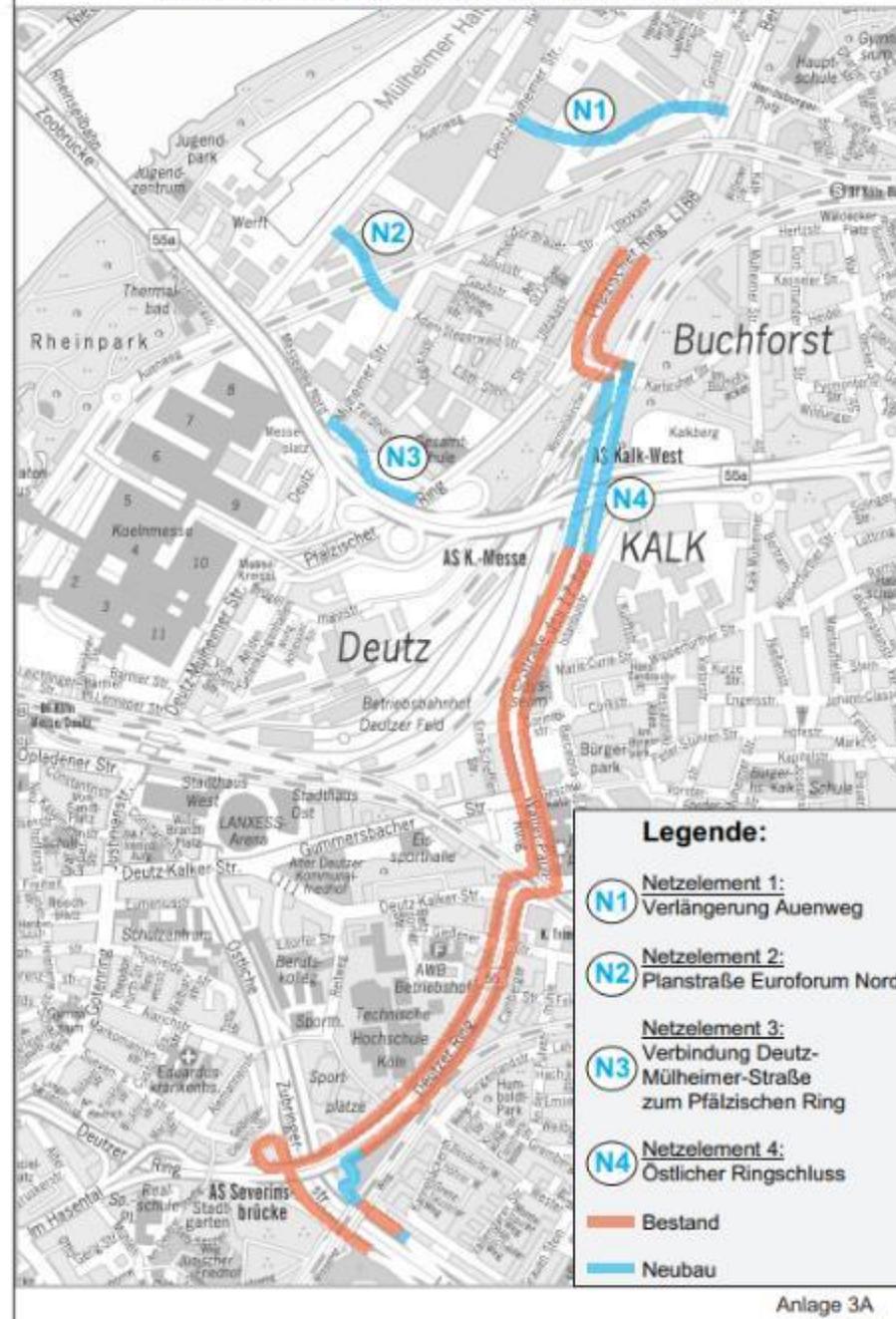
KALKBERGE KÖLN - BLICK VON WESTEN



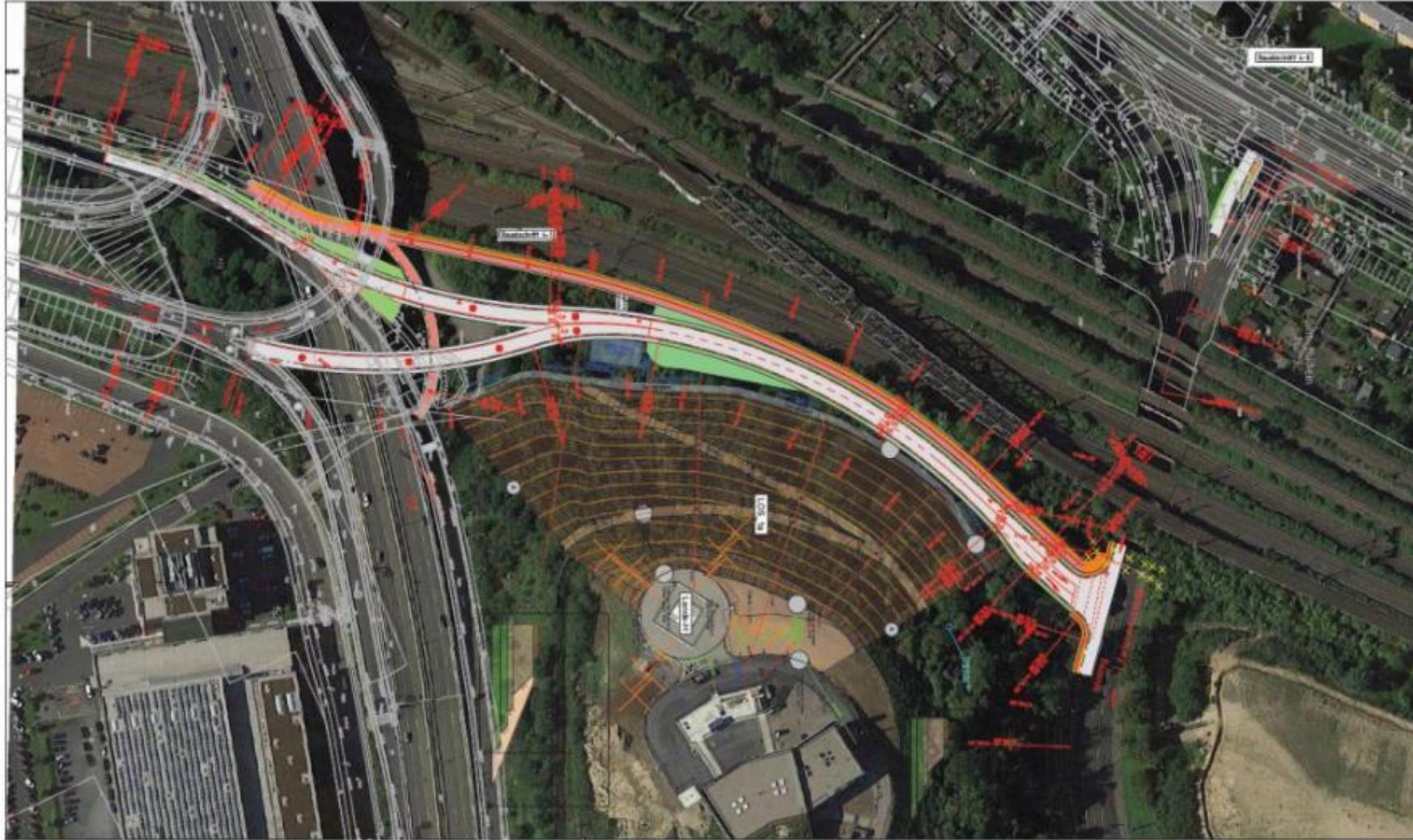
Warum will die Stadt am Kalkberg stattdessen eine Straße bauen?

- 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

Variante A: Netzelemente N1, N2, N3 & N4

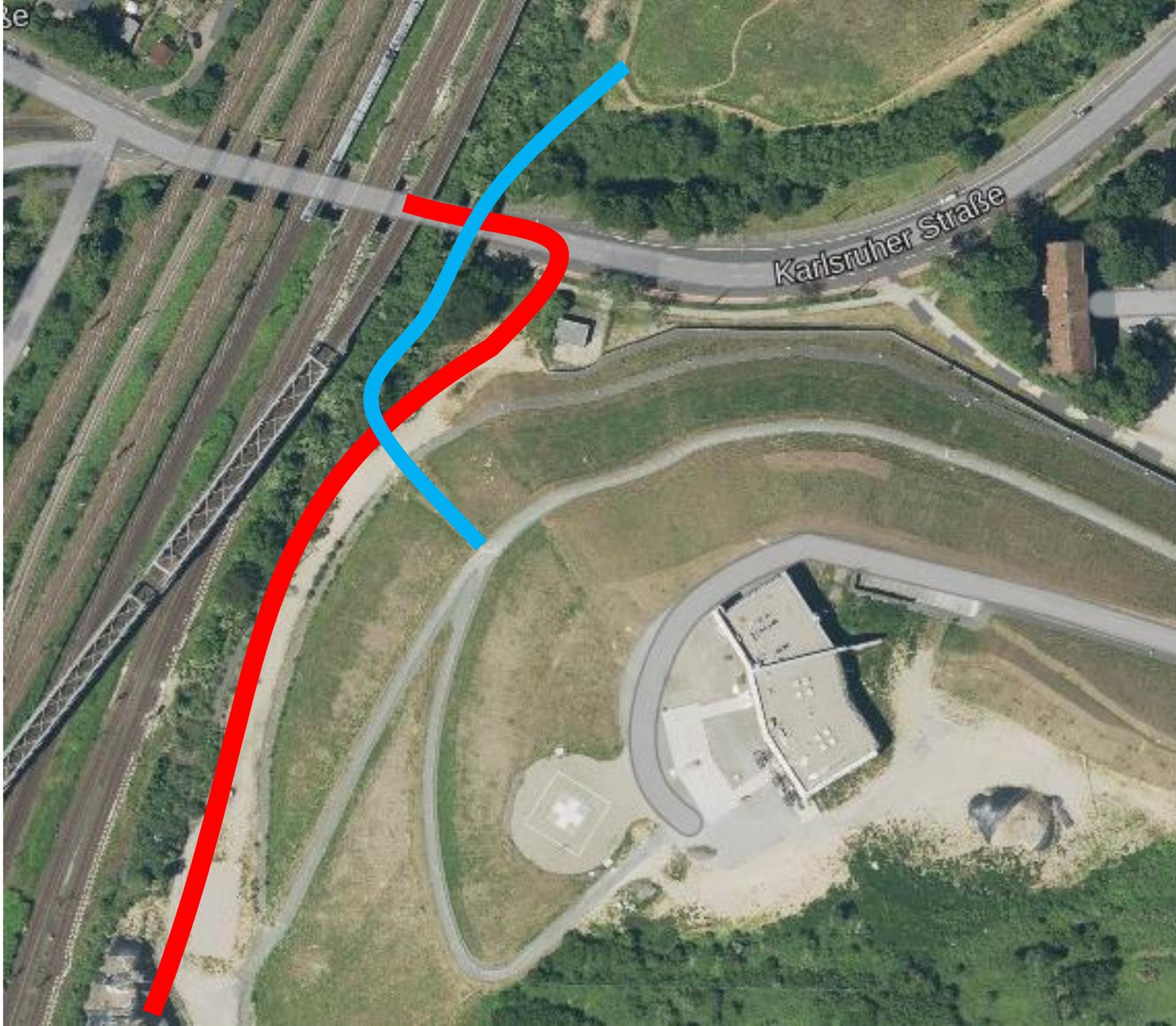


Netzelement N4 Verbindung Westumgehung Kalk bis Karlsruher Straße Bauabschnitt (4-2) und Karlsruher Straße zum Pfälzischen Ring Bauabschnitt (4-3)



Ablehnung des Netzelement 4 durch das Initiativenbündnis

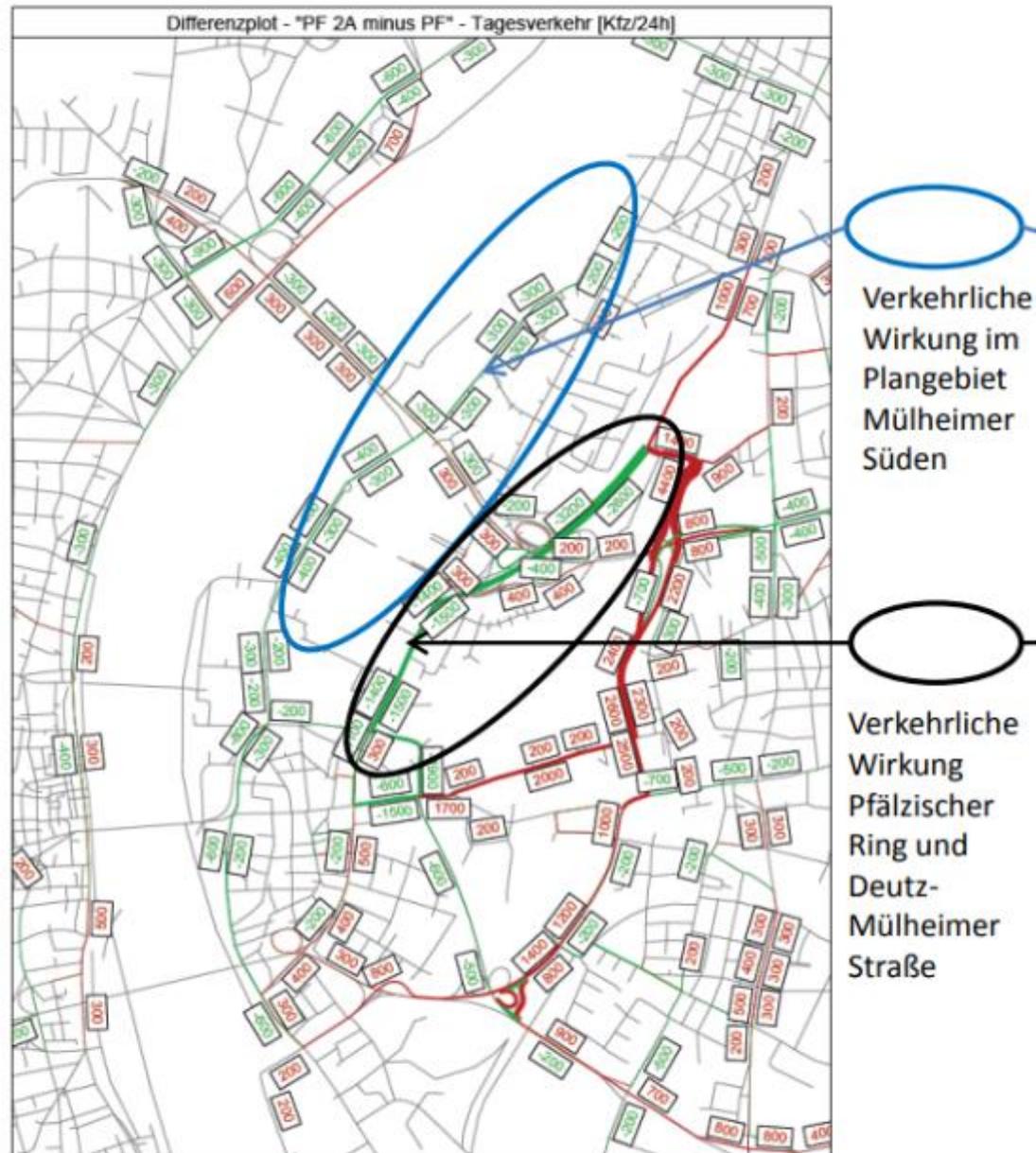
- Wir lehnen den Straßenneubau im Rahmen des Netzelement 4 am Kalkberg ab
- Ein Highlight des Landschaftsparks wäre die Verbindung der beiden Kalkberge über 2 stillgelegte Eisenbahnbrücken: Der Straßenneubau würde diese attraktive Verbindung und damit den Landschaftspark Kalkberge aber zerschneiden
- Straßenneubauten in diesen Dimensionen sind im Rahmen des Klimanotstandes nicht vertretbar
- 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 ausreichend
- Das Mobilitätskonzept für Mülheim-Süd kann aufgrund des Stillstandes im Mülheimer Süden aktualisiert werden (z.B. seitdem neue Stellplatzsatzung)
- Eine Entlastung für Deutz, Kalk und Mülheim ist auch durch Maßnahmen zum MIV-Grundnetz realisierbar (z.B. Maßnahmen gegen ungewünschten Durchgangsverkehr)



Was sind die Nachteile des Netzelement 4?

- Durchschneidung des Landschaftsparks Kalkberge
- Versiegelung von Freiflächen statt Nutzung bereits versiegelter Flächen
- Umbau der Kreuzungen Netzelement 4 / Karlsruher Straße sowie Karlsruher Straße / Pfälzischer Ring erforderlich
- Geringe Durchfahrtshöhe an DB-Brücken Karlsruher Straße (3,7 m)
- Dabei mehrere Ampeln und KVB-Querungen, was gegen eine Leistungsfähigkeit dieser Variante spricht
- Die Variante lenkt KfZ-Verkehr in nicht betroffene Wohngebiete
- Erforderlichkeit Planfeststellungsverfahren

Wirkung Ringschluss Ost Variante A



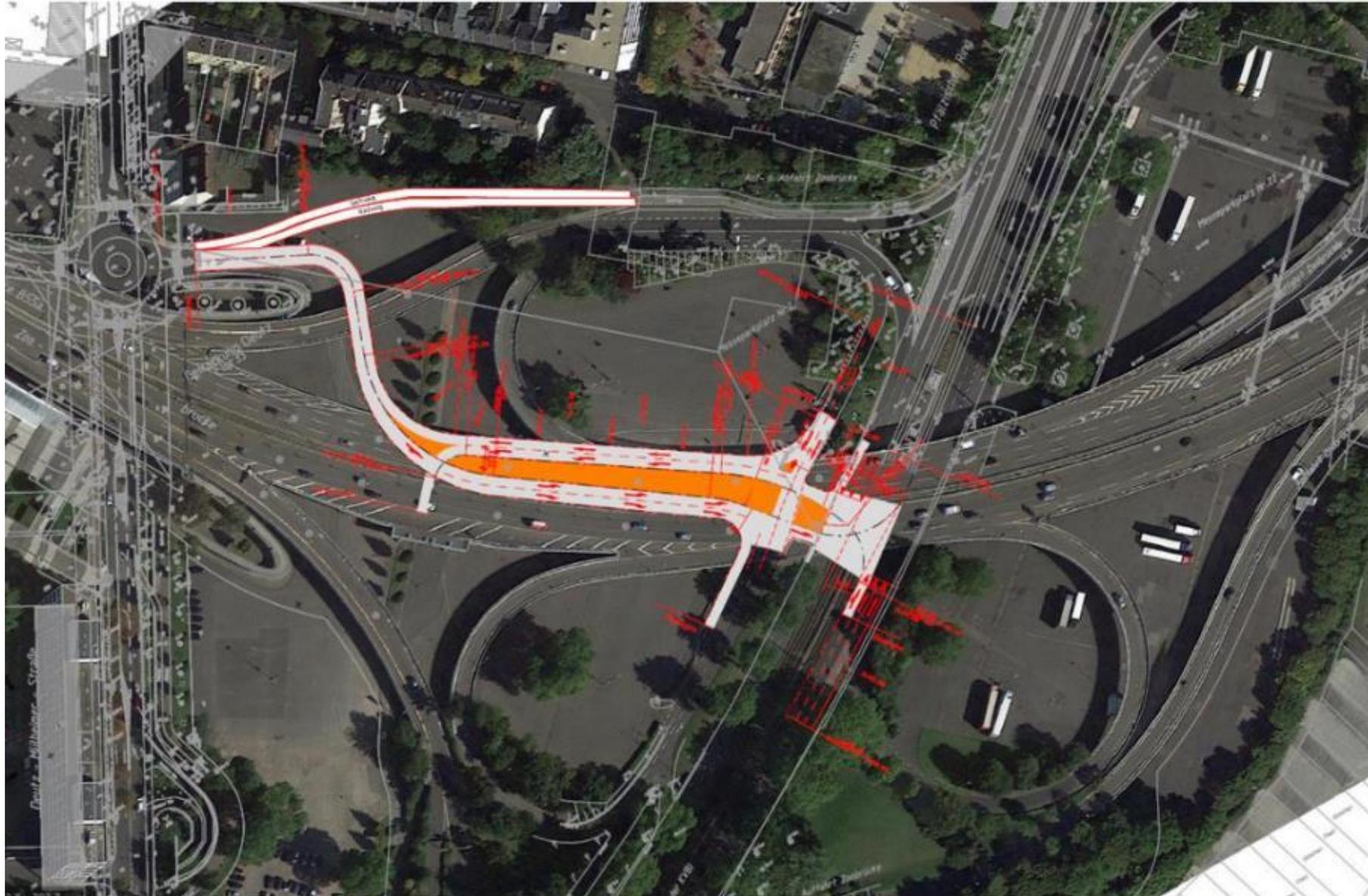
Alternativen zum Netzelement 4

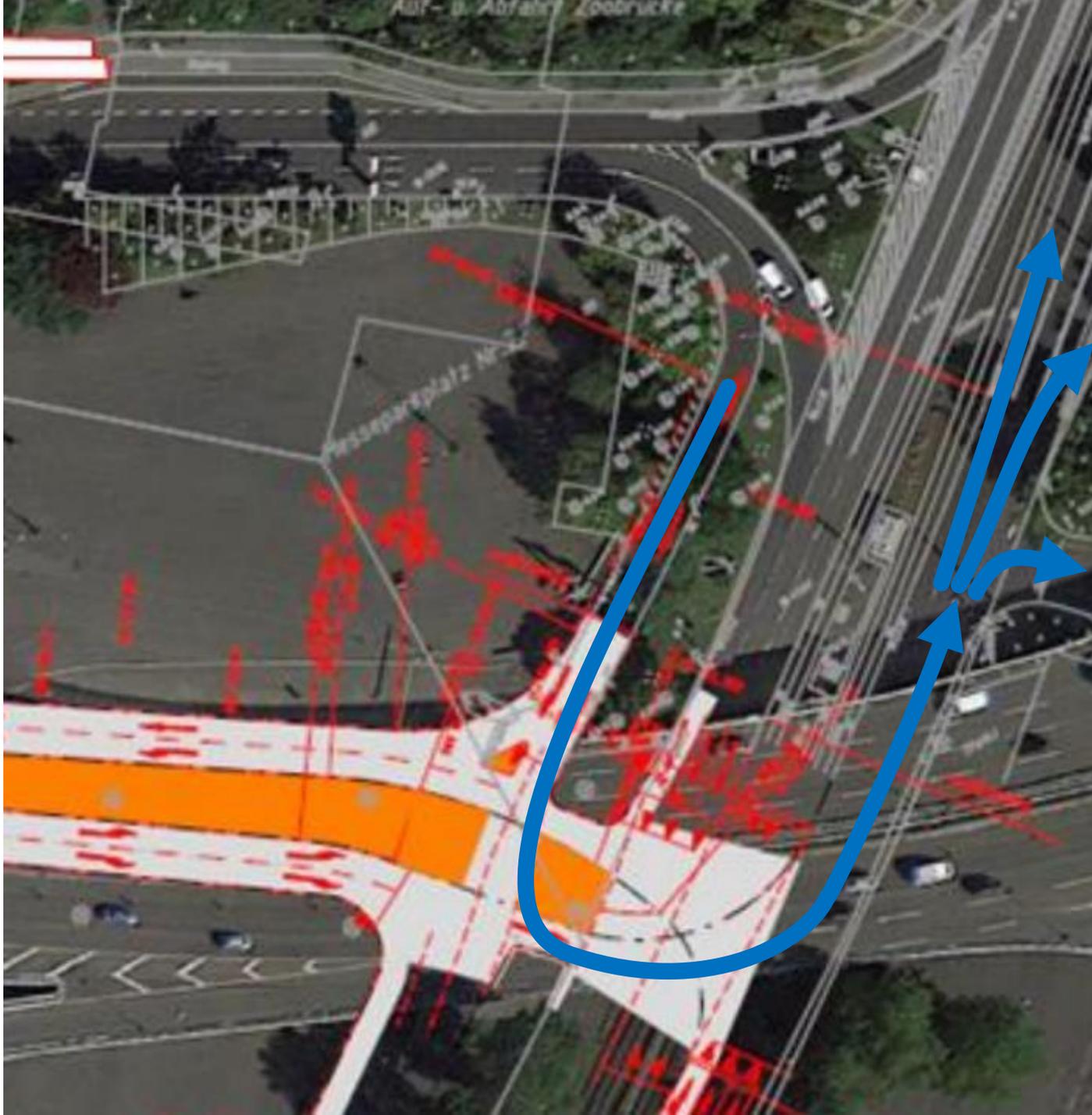
- Naheliegende Alternativen in Form des Ausbaus des „Autobahnkreuzes“ an der Messe wurden nicht erörtert (nur eine Variante am Auenweg (Netzelement 5) mit teuren Rampen und großen Eingriffen in den Rheinpark wurde vertieft geprüft)
- Siehe Skizzen auf den nächsten Seiten: Statt aufwändiger Rampen und neuer Straße am Kalkberg sind auch verschiedene Varianten an den Messeparkplätzen möglich
- Auf dem Pfälzischen Ring Richtung Norden kann 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 den letzten Monaten 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)
- 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 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 Verbindung vom Pfälzischen Ring zur Deutz-Mülheimer-Straße mit Quermöglichkeit der KVB-Gleise am Pfälzischen Ring
- Damit ist über das 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





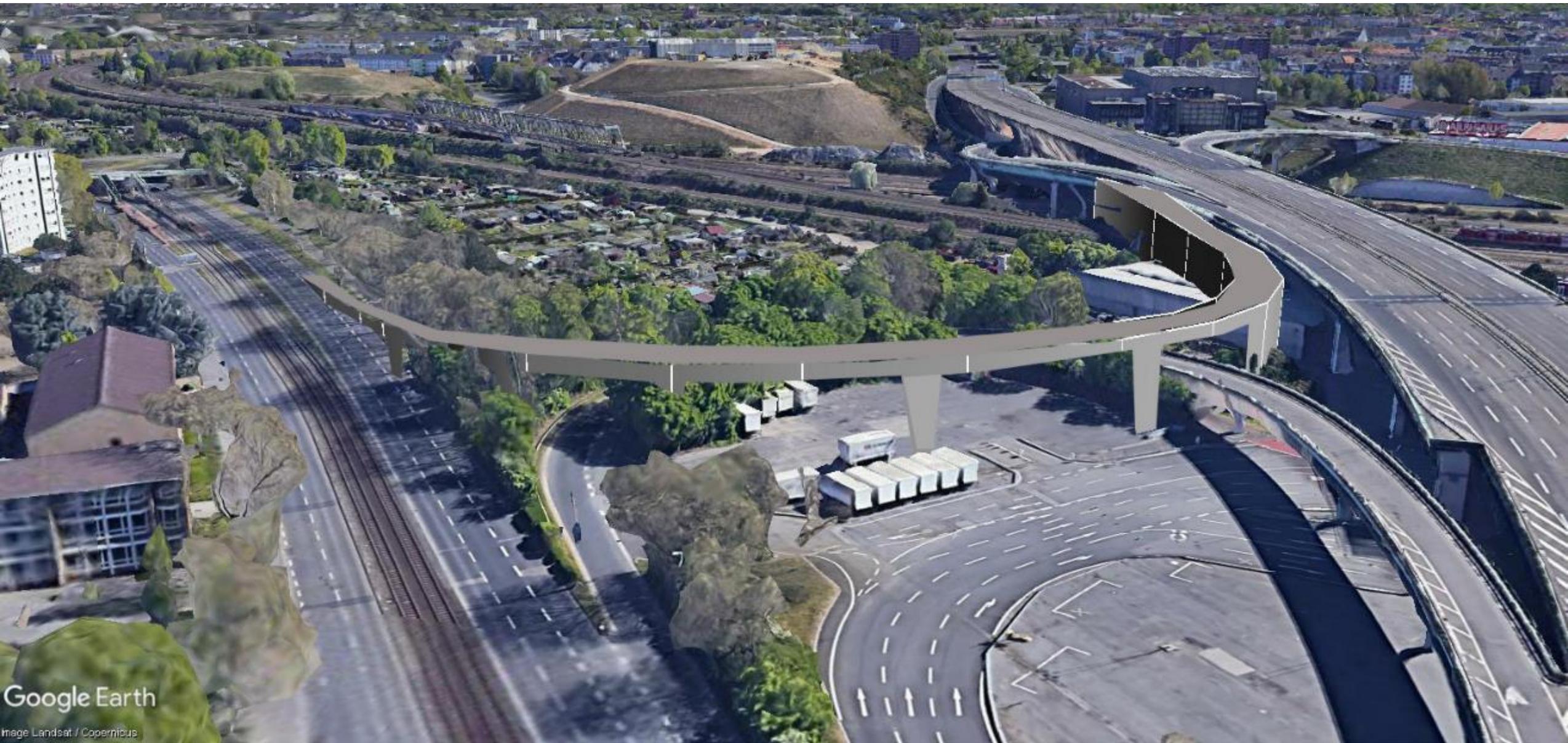
- Ggf. zweispuriger Ausbau, um ausreichend Abfluss von der Stadtautobahn zu ermöglichen
- Im Anschluss direkte Zufahrt zum Messeparkplatz, Messeparkaus sowie Richtung Norden
- Ggf. Entfall des Linksabbiegers von der Deutz-Mülheimer Straße kommend

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“







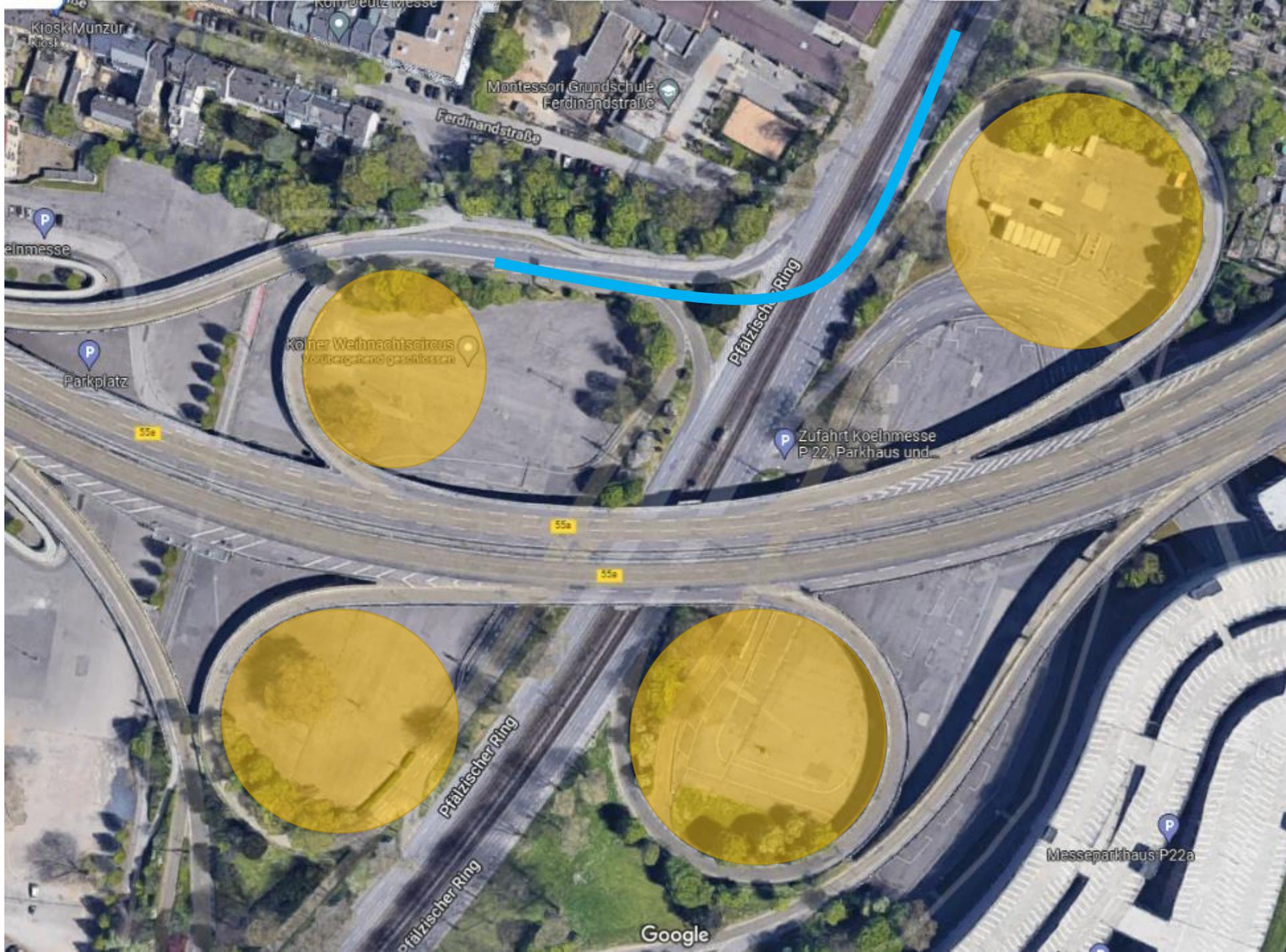
Google Earth

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



Was sind die wirtschaftliche Interessen im Rechtsrheinischen?

- Dient der Deutz-Kalker Ringschluss wirklich in erster Linie der Erschließung des Mülheimer Südens oder ist er nicht eher eine verkappte Optimierung der Erschließung der Messe?
- Es erfolgte keine breite Diskussion oder Bürgerbeteiligung im Vorfeld: Ausweislich des Gutachtens waren bei der Ausarbeitung nur die Investoren (Mülheim-Süd), die Messe und die KVB beteiligt, aber weder Vertreter der Zivilgesellschaft noch politische Vertretungen (z.B. die betroffenen Bezirke, siehe Anlage 9, S. 88 zum [Beschluss 2018](#))
- Die Unterlagen zeigen eine Ausrichtung am optimierten Messeverkehr: Der Wegfall von Parkplätzen an Messeparkplätzen P21 und 22 sei „in gleicher Höhe zu kompensieren“ (Anlage 2, S. 2 zum [Beschluss 2018](#))
- Die Messe ist ein geschlossener, bürgerferner „Block“ im Rechtsrheinischen, der die Stadtteile vom Rhein und vom Rheinpark trennt. Die Messe ist städtebaulich eine Fehlleistung:
 - Einerseits ist die Messe fast in der Innenstadt gelegen: Sie ist fußläufig vom Dom zu erreichen und verfügt über einen eigenen Bahnhof mit ICE, Regionalbahnen, S-Bahnen, und Stadtbahnen
 - Andererseits tut die Messe so, als würde sie auf der „Grünen Wiese“ liegen und ist aus allen Himmelsrichtungen mit Autobahnen erschlossen
- In den vergangenen Jahrzehnten wurde der Messe jeder Wunsch erfüllt, um die Anreise mit dem PKW zu optimieren, wie das riesige Messeparkhaus zeigt: Messebesuchern, die mit dem PKW anreisen, wird in Zeiten der Klimakatastrophe der rote Teppich ausgerollt
- Bei der Erschließung von Mülheim-Süd (und auch Deutzer Hafen) dürfen diese Fehler nicht wiederholt werden

Zeithorizont und Zusammenhang der Planungen Mülheim-Süd und Kalkberg

- Bisher nur Vorentwurfsplanung für Netzelement 4 (offenbar noch nicht fertig erstellt), die ohnehin 3 Varianten im Bereich Kalkberg vorsehen soll
 - Noch kein politischer, finaler Beschluss zum Ausbau (RIS zur [Machbarkeitsstudie 2018](#) und [Vorplanung 2020](#))
 - Beschlüsse zur Nachnutzung des Kalkbergs (RIS zur [Aufgabe der Hubschrauberstation und Nachnutzung](#)* und zum kommenden Landschaftspark können noch berücksichtigt werden
 - Weitere Varianten können also noch untersucht werden
- Verzögerungen bei Bebauungsplänen und Bauarbeiten im „Mülheimer Süden“
 - Planungen zum Netzelement 4 können überdacht werden
 - Es droht kein „Einzug“ ohne verkehrliche Erschließung
 - Es steht mögliche Insolvenz und Bilanzbetrug eines Investors im Raum (Consus/Adler, aktuell erneute Weiterveräußerung)
- Maßnahmen zum Netzelement 4 können auch ohne den letzten Baustein zunächst wirksam sein
 - Abwicklung über „Kleeblatt“ an der Messe
 - In Südrichtung unproblematisch (s.o.)
 - In Nordrichtung auch über Netzelement 3 und „halbes“ Kleeblatt möglich (Nutzung von 3 Rampen im Kreuz) und jedenfalls zu Nicht-Messezeiten völlig unproblematisch

*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.“