

Von: Dieter Redlin D.Redlin@gmx.net 
Betreff: Bürgerverein Zündorf Fragen zu Zündorf
Datum: 11. Mai 2014 21:15
An: presse@unser-zuendorf.de

Sehr geehrter Bürgerverein Zündorf i.G.,

herzlichen Dank für ihre Nachfrage. Gerne erläutere ich ihnen als ihr Kandidat den Standpunkt der Grünen für den Bereich Zündorf. Grundsätzlich sind wir Grünen für den Erhalt freier Flächen in Köln, vor allem, wenn es sich um solch wertvolle Boden-geschützte Flächen (hochwertige Braunerde) handelt. Im Fall Zündorf Süd ist es uns in all den Jahren gelungen, hier eine Bebauung zu verhindern. Unsere Gründe sind der eingangs genannte Bodenschutz, die unvollkommene Infrastruktur und unvorhersehbare Probleme im sozialen Umfeld durch eine Fast-Verdoppelung des Zündorfer Ortskerns. Wir haben in mehreren Diskussionen zu den Vorhaltungen der Stadtverwaltung, wir würden ohne die Bebauung Zündorf Süd die Nachfrage nach Wohnraum nicht mehr gedeckt bekommen, unsere Position gefunden.

Die Diskussionen über den zu teuren Wohnraum in Köln wegen fehlenden Wohnraums haben sie sicherlich mitverfolgt (und eventuell in eigener Familie schon selbst miterlebt). Auch unsere eigenen Fachleute sind zu dem Schluss gekommen, dass es nach den bisherigen Zahlen zu einer weiteren Verknappung von Wohnraum in Köln kommen wird, wenn nicht entsprechende Flächen mit neuem Wohnraum bebaut werden. (Zu diesem Schluss sind auch unsere mitbewerbenden Parteien gekommen. Allein die Partei mit dem Großen C scheint in ganz Köln immer einzusehen, dass es mehr Wohnraum geben muss, aber vor Ort ist man strikt dagegen.) Die bisherigen Verfahren für die Entwicklung einer solchen Fläche sind denkbar ungeeignet. Bisher wurden diese Flächen ausschließlich von Fachleuten entwickelt, und das fertig Entwickelte dann der Bevölkerung vorgestellt. Das von uns vorgeschlagene Verfahren bedeutet, dass vor allen Planungen die Bevölkerung eingebunden wird. Hierzu gehört auch ein Verkehrskonzept.

Hierzu einige Auszüge aus den Beschlusstexten und Protokollen.

RM Moritz tut sich schwer mit dem Projekt, welches den bisherigen stadtentwicklungspolitischen Zielen wie Innenentwicklung vor Außenentwicklung, deutliche Stärkung der Ortsränder, Abstände zwischen den einzelnen Siedlungsbereichen, etc. entgegen stehe. Sie müsse aber der Aussage der Verwaltung vertrauen, dass die starke Nachfrage nach Wohnraum nicht alleine durch eine Innenentwicklung gedeckt werden könne.

- Als zwingende verkehrliche Voraussetzung für eine Bebauung im Baufeld Zündorf-Süd muss die KVB-Linie 7 zunächst bis zur Ranzeler Straße verlängert werden; darüber hinaus ist die Trasse für eine spätere Streckenerweiterung bis Porz-Langel und darüber hinaus freizuhalten.

- Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung in Zündorf müssen bis zum Baubeginn geeignete Wege außerhalb der bestehenden Bebauung gefunden und realisiert werden, die Zu- und Ableitung des durch die Planung verursachten Verkehrs (Baustellenverkehre) zu gewährleisten, ohne das bestehende Straßensystem in Alt-Zündorf zu belasten. Darüber hinaus ist bis zum Baubeginn ein Verkehrskonzept in Form einer Simulation vorzulegen, das sicherstellt, dass die verkehrliche Mehrbelastung aus den Neubaugebieten aufgefangen wird und darüber hinaus zu einer Entlastung in Zündorf und Porz-Mitte von den dort bereits vorhandenen Verkehren führt.

Ich möchte nun noch zu einigen Sachzwängen kommen, vor denen niemand die Augen schließen sollte.

Die ehemals geplante Zündorfer Umgehungsstraße mit eigener Anbindung an die A59 wurde schon kurz nach der beschlossenen Trassierung durch die Verwaltung von den damaligen Regierungen in Bund, Land und Kölner Landschaftsbeirat begraben (mit den Stimmen der CDU). Eine weitere Autobahnauffahrt an die 6-spurig auszubauende A59 zwischen Wahn und Flughafenkreuz wurde wegen fehlender Flächen und zu kurzen Brems- und Beschleunigungsspuren verworfen. Daraufhin hat sich dann der Landschaftsbeirat mit den Stimmen der CDU gegen die Umgehungsstraße gestellt, weil eine Umgehungsstraße ohne Abfluss auf die A59 nicht förderfähig (und auch ziemlich unsinnig) ist und damit von Köln alleine bezahlt werden müsste (geschätzte Kosten um die 35 Mio. €).

Die von allen verlangte Verlängerung der Linie 7 bis Ranzeler Str. ist nur förderfähig, wenn ein Kosten-Nutzen-Faktor größer 1 erreicht wird. Dieser wird nur erreicht, wenn es einen ersten Aufstellungsbeschluss für eine Bebauung im Plangebiet Zündorf-Süd gibt. Diesem einfachen Rechenexempel können sich auch andere nicht entziehen, auch wenn sie noch so stark mit dem Fuß aufstampfen. Anderen Kommunen in NRW ist schlecht zu vermitteln, dass Köln eine Schienentrasse unter Kosten-Nutzen 1 bekommt, während andere Trassen mit Kosten-Nutzen höher 1 dann liegen bleiben.

Die hauptsächlich durchgehenden Verkehre durch Zündorf fahren mit Kennzeichen SU. Dies, obwohl für Niederkassel und Ranzel eine sündhaft teure Umgehungsstraße gebaut wurde. Nur endet diese nicht an der Autobahn sondern zwischen Libur und Uckendorf in der Pampa. Dementsprechend laufen diese Verkehre auch nicht wie gewollt, sondern immer noch durch Zündorf, weil sich da halt immer noch kürzer steht als in Wahn oder Spich.

Wir haben ein Konzept entwickelt, wie diese Umgehungsstraße durch Ausnutzung der Umgehungsstraße Libur und neuer Querung der ICE Strecke mit Anbindung an die Ausfahrt Lind über den Portakreisel ihre Zweckbestimmung endlich finden kann. Damit würden wahrscheinlich die meisten durchfahrenden SU Kennzeichen abgeleitet, da Ranzel und Langel als absolutes Nadelöhr umgangen werden kann (Die Kosten der Querung der ICE-Strecke würden nicht erheblich höher als die veranschlagten Kosten für eine neue Autobahnquerung in der Verlängerung der L267 und weiterer Trassierung mit notwendigem teuren Naturschutzgebiet wegen des Verlust der Naturschutzgebiete auf der Troisdorfer Seite).

Über diese Ableitung könnte dann auch die Wahner Straße direkt an Lind angebunden werden. Hierbei gibt es auch Pläne die gefährliche und marode Wahner Str. evtl. komplett neu zu trassieren und direkter an die Autobahn anzubinden. Dies sind allerdings nur Gedankenspiele der Verwaltung ohne konkrete Ausarbeitungen. Hierzu bedarf es genauerer Analysen, welche Trassierung die bestmögliche ist.

Wie eine mögliche Ausgestaltung entstehen könnte, wollen wir nicht mit Öffentlichkeitsarbeit, sondern ausschließlich über unsere Handlungsmittel

wie sie meinen Ausrichtungen entnehmen können, wollen wir hier nichts mit Gewalt vorantreiben, wir verschieben uns allerdings nicht vor den Notwendigkeiten in einer Millionenstadt. Wer an allen Orten in Köln sich schon den Planungen in den Weg stellt, ohne eigen Ideen zu haben, (und keine alten Hüte, die selbst schon abgelegt wurden) kann kaum die Kölner und Porzer als Ganzes im Sinn haben, sondern nur seinen kurzen Vorteil und Erfolg.

Ich selbst bin seit 1999 in der Kölner Politik, und finde es langsam nicht mehr lustig, wenn zu jeder Kommunalwahl die Zündorfer Umgehungsstraße und die Verlängerung der Linie 7 aus dem Hut gezaubert werden. Unsere Planungen beschränken sich hauptsächlich auf das Machbare und Notwendige. Dazu gehören auch schnell zu realisierende bessere Busverbindungen und eine bessere Verkehrssteuerung.

Das Quintett aus Fußgänger, Schiene, Bus, Fahrrad und Auto muss so ausgeglichen wirken, dass eine möglichst geringe Umweltbelastung entsteht und Köln lebenswert bleibt. Daher auch unsere Forderung nach aufschlussreichen Verkehrssimulationen. Die Aussage der Verwaltung, dass die im ersten Bauabschnitt entstehenden Verkehre durch die Verlängerung der Linie 7 kompensiert werden, bedeutet nicht, dass die Bewohner dort keine Autos haben. Jedoch werden nicht nur die neuen Bewohner die Linie 7 benutzen, sondern auch zahlreiche "Alt-Bürger" werden das zusätzliche ÖPNV-Angebot nutzen. Die neu entstehenden Autofahrten der zusätzlichen Bewohner würden also durch weniger Autofahrten der bisherigen Bewohner ausgeglichen.

Erst muss klar sein, dass die Bewohner nicht ohne Infrastruktur (Bildung, Spielplätze, Freiflächen, Strom, Wasser, Abwasser, tägliche Bedarfe und auch Verkehr) bleiben, dann kann erst gebaut werden. Aber ohne vernünftige Anfangs-Planung würde alles wie vor 15 Jahren geschehen. Es wurde gebaut und die Bevölkerung durfte zusehen und leiden. Dies haben wir Grüne in den letzten Jahren geändert und ich hoffe, dass viele Bürger ihre Ideen bei den Planungen einbringen. Meine Idee wäre "Wenn es sich anders realisieren lässt, Wohnraum in Köln zu schaffen ohne Zündorf Süd, dann am besten keine weitere Flächenversiegelung in Zündorf".

Ich hoffe ich habe ihnen konkret und ausführlich genug geantwortet. In der Anlage finden sie die einzelnen Schriftstücke zur Beschlussfassung und die Beschlüsse von Bezirksvertretung und Stadtrat. Im Anschluss habe ich versucht, ihnen ihre speziellen Fragen nach ihrem Schema zu beantworten. Viele Fragen lassen sich durch die Komplexität der durch die Frage betroffenen Gesetze und Satzungen nicht mit einem einfachen Ja oder Nein beantworten. Hier habe ich zu den einzelnen Fragen in Abstimmung mit den einzelnen Fachgremien unserer Rats-Grünen noch entsprechende Kommentare zugeschrieben.

Mit freundlichen Grüßen

Dieter Redlin
Fraktionsvorsitzender Bündnis 90/ DIE GRÜNEN
Stadt Köln Porz Poll BV7
Ihr Kandidat für Porz im Kölner Rat

BCC an den Vorstand der Porzer Grünen, Barbara Moritz, Kirsten Jahn und Grüne Ratsfraktion

Frage 1:

Bisher bestand ein parteiübergreifender Konsens, dass spätestens vor Beginn der Realisierung von Zündorf Süd die entlastende Umgehungsstraße (Nord-Süd-Achse) endlich gebaut und die KVB-Linie 7 mindestens bis zur Ranzeler Straße verlängert wird, damit alle Zündorfer eine direkte Verbindung ohne Umsteigen zur Kölner Innenstadt haben.

Werden Sie sich weiter dafür einsetzen?

JAX NEIN

Wir werden uns vor allem dafür einsetzen, dass neue Wohnungen vorrangig auf bereits entwickelten Flächen gebaut werden. Unser Grundsatz bleibt nach wie vor Innenentwicklung vor Außenentwicklung.

Frage 2:

Halten Sie es für erforderlich, ein verkehrliches Gesamtkonzept für den rechtsrheinischen Raum zwischen Köln und Bonn zu entwickeln und dabei verschiedenste Maßnahmen zur Verkehrsentlastung zu prüfen?

JAX NEIN

Frage 3:

Werden Sie sich dafür einsetzen, die Funktionstüchtigkeit der Verkehrsmaßnahmen für Zündorf vor der Entscheidung über das Neubaugebiet unabhängig und transparent gutachterlich untersuchen und prüfen zu lassen?

JAX NEIN

Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens muss ein Gutachten über die Abwicklung des entstehenden Verkehrs erstellt werden. Die Investoren müssen nachweisen, dass der zu erwartende Verkehr reibungslos abgewickelt werden kann, bzw. welche Maßnahmen dafür ergriffen werden müssen.

Frage 4:

Werden Sie sich dafür einsetzen, dass die Zündorfer Bürger/innen am städtebaulichen Wettbewerb für Zündorf-Süd maßgeblich beteiligt werden – und zwar auch, aber nicht nur, am Planungsworkshop vor der Auslobung und beim Preisgericht?

JAX NEIN

Bei der Größe des Gebietes ist es auf jeden Fall sinnvoll und angebracht hier ein kooperatives Verfahren analog Heliosgelände oder Mülheim zu wählen. Das heißt, dass alle Beteiligten (hier vor allem die Bürgerinnen und Bürger) end in die Planung bereits bei

Planungsstart, eingebunden werden. Eine Beteiligung der BürgerInnen am Preisgericht ist wegen der bestehenden Gesetze und Satzungen allerdings nicht machbar.

Frage 5:

Ein großes Neubaugebiet kann den Charakter und die Sozialstruktur eines Ortsteils massiv verändern. Soll sich nach Ihrer Auffassung eine mögliche Bebauung in „Zündorf Süd“ verbindlich am Charakter der vorhandenen Zündorfer Bebauung orientieren?

JAX.. NEIN

Frage 6:

Die Einwohnerzahl Zündorfs ist in den vergangenen Jahrzehnten bereits massiv gestiegen. Welchen weiteren Zuwachs in Prozent halten Sie für die vertretbare Obergrenze bis 2030...

Die Frage ist so nicht zu beantworten. Es muss, wie bei allen außenliegenden Ortsteilen von Köln, eine klare Arrondierungslinie festgelegt und -geschrieben werden, die die Ortsgrenzen eindeutig definiert und die nicht mehr überschritten werden kann. Daraus ergibt sich dann die mögliche Einwohnerdichte für Zündorf.

Frage 7:

Zündorf leidet unter großen Defiziten. Werden Sie sich aktiv engagieren, dass in den nächsten fünf Jahren folgende Maßnahmen realisiert werden?

a) Ausbau des Fuß- und Radwegs Loorweg

JAX. NEIN

b) Bau des Kreisverkehrs Kreuzung Hauptstr./Ankergasse/Loorweg/Ranzeler Str. JAX NEIN

c) Bau Kinderspielplatz Neubaugebiet Ranzeler Str./Loorweg JA ..X.... NEIN

d) Halten Sie es für erforderlich, Maßnahmen zur Gewährleistung des fließenden Verkehrs auf der Schmittgasse, insbesondere zwischen Houdainer Straße und Wahner Straße, sowie auf der Hauptstraße, insbesondere zwischen Turmhofstraße und Houdainer Straße, zu ergreifen?

JA ...X.... NEIN

Die verkehrliche Belastung der Schmittgasse ist sicherlich sehr groß. Wir werden uns, wie überall, dafür einsetzen, dass die Bewohnerinnen verstärkt auf alternative Verkehrsmittel umsteigen können. Dazu gehören attraktive Radwegeverbindungen und attraktive Angebote im öffentlichen Nahverkehr. Hinzu kommt unsere Initiative zur Anbindung der Niederkasseler und Liburer Umgehungsstraßen an die BAB 59

Frage 8:

Werden Sie sich dafür einsetzen, dass bereits in Zündorf lebende Bürger/innen nicht mit Erschließungskosten im Zusammenhang mit dem Neubaugebiet Zündorf Süd belastet werden?

JA NEIN

Dies regelt die Erschließungssatzung der Stadt Köln. Alle neuen Straßen, die im Neubaugebiet entstehen, müssen von den dortigen Anliegern finanziert werden.

Wir freuen uns auf Ihre Antworten und auf eine gute Zusammenarbeit! Freundliche Grüße
Bürgerverein Zündorf i.G.

gez. Baedorf, Geus, Haller, Hammer, Hammer, Heucher, Jonas, Lindlahr, Malfeld, Marx, Soltau, Soltau, Tränklein

Kontaktanschrift:
c/o Rüdiger Malfeld, Schmittgasse 228, 51143 Köln Tel. 02203/9816820
Mail: presse@unser-zuendorf.de



