

PROTOKOLL

zur 2. Bürgerversammlung am 31. August 2016

Die Bürgerversammlung fand in der Aula des Schulzentrums an der Heerstraße statt. Der Einladung folgten über 150 interessierte Bürger/innen und Vertreter von Politik und Presse.

Mit leichter Verspätung begrüßt Herr Hans Baedorf, 1. Vorsitzender des Bürgervereines Zündorf e.V., gegen 19.10 Uhr alle Anwesenden und informiert über den vorgesehenen Verlauf der Versammlung:

- ❖ „Zündorf heute“ - Vorstellung des 10-Punkte-Programmes
Referent Herr Reiner Lindlahr, 2. Vorsitzender
- ❖ „Zündorf-Süd“ - aktueller Sachstand
Referent Herr Hans Baedorf
- ❖ Ausführungen des AK Umwelt zu den Themen „Artenvielfalt, Böden, Klima und Wasser“;
Referenten Frau Michel, Herren Rosenkranz, Sudmeyer und Dr. Tiedge
- ❖ Erläuterungen zu den Verkehrsthemen „ÖPNV, Umgehungsstraßen“ etc.;
Referenten Herren Hans Baedorf, Rainer Lindlahr und Prof. Dr. Reinhardt
- ❖ danach besteht die Möglichkeit für die Bürger/innen zum Dialog zu diesen Themen, es können Fragen gestellt und Anregungen gegeben werden, abschließend ist eine Zusammenfassung und ein Ausblick vorgesehen.

Herr Lindlahr, 2. Vorsitzender des Bürgervereines Zündorf e.V., moderiert zu „Zündorf heute“ innerhalb eines 10-Punkte-Programmes über die seit Jahren bestehende desolade Situation in Zündorf, verursacht durch mehr als 30 Jahre bestehende Vernachlässigung durch die Stadtverwaltung, aber auch durch Nichteinhaltung zugesagter Verbesserungen und Nichtumsetzung von Ratsbeschlüssen:

1. Radverkehrskonzept Zündorf

Im Bereich der Schmittgasse von der Ranzeler Straße kommend in Richtung Houdainer Straße gibt es für Fußgänger und Radfahrer eine gemeinsame Wege-Nutzung, die aufgrund der knappen Breite nicht als ausreichend angesehen werden kann. Durch entsprechende Beschilderung sind die Keimergasse und Westfeldgasse durch Radfahrer in gegenläufiger Fahrtrichtung nutzbar. Alle anderen innerörtlichen Straßen sind für Radfahrer, hier auch besonders für Kindergarten- und Schulkinder, nur mit hohem Risiko befahrbar.

2. Fuß- und Radweg Loorweg

Für Radler ist der Loorweg zwischen Zündorf und Langel schon seit vielen Jahren eine gefährliche Herausforderung – vor allem für Kinder aus Langel, die die Straße mangels einer geeigneten Alternative nutzen, um zu ihren Schulen in Zündorf zu gelangen. Es gibt weder einen Radweg neben der schmalen, stark befahrenen und daher für Radler risikoreichen Straße, noch einen Schutzstreifen darauf.

Voraussichtlich 2017 soll der Loorweg zwischen den Straßen „Auf dem Loor“ und „An der Mühle“ saniert werden. Dabei soll auch ein neuer Gehweg zwischen dem Loorweg am Ortszugang Langel und der Straße „Unterm Berg“ gebaut werden. Die Sanierung bietet sich nach

Ansicht des Bürgervereins Zündorf e.V. dafür an, endlich auch einen Radweg anzulegen. Leider gibt es dazu immer noch keinerlei städtische Planungen, sondern seit Jahrzehnten nur leere Versprechungen. Es wird nichts an der Infrastruktur getan, die Bürger werden hingehalten.

Mit dem Bürgerverein Zündorf e.V. hat der ADFC ein Konzept für eine Radweg-Verbindung ausgearbeitet. Die Idee ist, dass der Loorweg ab Ortsausgang Zündorf auf nur einer Seite einen Fuß- und Radweg bekommt, der mindestens drei Meter breit ist, so dass Radler ihn in beide Richtungen nutzen können. Zudem sollen an beiden Ortsausgängen, in Langel und in Zündorf, Verkehrsinseln gebaut werden, damit Radfahrer und Fußgänger gefahrlos die Seiten wechseln können. Solche Verkehrsinseln dienen auch der Verkehrsentschleunigung.

3. Kreisverkehr Loorweg/Ranzeler Straße

Hier gibt es Positives zu berichten. Die Straßenbauarbeiten zur Umsetzung der bereits 2008 beschlossenen fertigen Ausbauplanung für die Straßenabschnitte entlang des Neubaugebietes „Loorweg/Ranzeler Straße“ (1. Bauabschnitt Zündorf-Süd!) sind inzwischen abgeschlossen.

Nach Fertigstellung der rd. 200 Wohneinheiten haben die Anwohner viele Jahre warten müssen, bis im August 2015 endlich mit dem Straßenausbau begonnen wurde. Nach knapp einem Jahr sind diese Arbeiten nun abgeschlossen. Das Ergebnis kann sich sehen lassen. Der Kreisverkehr trägt erheblich zur besseren Verkehrssicherheit an dieser gefährlichen Kreuzung bei. Fußwege und Fahrradschutzstreifen bieten wesentlich mehr Raum und Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer. Die Kosten dieser Baumaßnahme waren seinerzeit 2008 bei der Beschlussfassung mit rd. 1,3 Mio. € kalkuliert.

Allerdings führt Herr Lindlahr als Kritikpunkte an,

- ▶ dass die Einfahrt in die Ankergasse durch eine übergroße „Nase“ deutlich erschwert wird (bei Verkehr aus der Ankergasse in den Kreisverkehr ist praktisch keine Einfahrt möglich)
- ▶ dass die Bushaltestelle am Loorweg (wo sie sich früher befand und wo sie nach der beschlossenen Planung auch wieder hin sollte) im Zuge der Baumaßnahme hinter den Kreisverkehr auf die Ranzeler Straße verlegt wurde.

Dies führt dazu, dass die Haltestellen des 164er-Busses „Porz-Langel-Nord“ und „Oberzündorf“ nunmehr 800 m auseinander liegen, während die nächste Haltestelle „Ranzeler Str.“ nur 400 m entfernt ist. Damit werden die Fußwege aus dem Loorweg bzw. auf dem Loorweg unzumutbar lang. Hinzu kommt, dass sich hinter dem auf der Ranzeler Straße haltenden Bus nunmehr der Verkehr aus drei Straßen statt aus einer staut. Die Bezirksvertretung, die hierüber nicht vorher informiert wurde, hat dies nach Intervention durch den Bürgerverein ebenfalls kritisiert und eine Überprüfung gefordert. Leider zeigt sich auch hier wieder eine Hinhaltenaktik seitens des Rates, und das Ergebnis eines Testes bis zum Jahresende bleibt abzuwarten.

In Abstimmung mit der Stadtverwaltung hat der Bürgerverein mit dem Gartenbaubetrieb Kalteis einen Sponsor für die Bepflanzung, Gestaltung und Pflege des neuen Kreisverkehrs gefunden.

den. Sobald die Stadt den geplanten Baum in der Mitte des Kreisels gepflanzt hat, wird die Fa. Kalteis – unterstützt von einigen Mitgliedern des Bürgervereins - die Pflanzaktion starten. Es wäre zu wünschen, dass die Stadt jetzt auch bald die Bepflanzung der Grünstreifen an der Ranzeler Straße/ am Loorweg angeht. Der jetzige Zustand mit wucherndem Unkraut passt so gar nicht zum neuen Straßenbild.

Weiter führt Herr Lindlahr aus, dass es für den Bürgerverein unverständlich bleibt, aus welchem Grund der Straßenausbau auf dem Loorweg jetzt am Ende des Neubaugebietes aufhört und nicht – wie seit über 30 Jahren von der Bürgerschaft und der Politik gefordert – mit einem Fußweg und Fahrradweg/Fahrradschutzstreifen bis Langel fortgeführt wird. Bezirksvertretung und Stadtrat hatten 1993 hierzu bereits der von der Stadtverwaltung vorgelegten Entwurfsplanung zugestimmt.

Danach sollte ein Straßenneubau mit einer Allee mit Fuß- und Radweg von Langel bis Zündorf einschließlich des heutigen Kreisverkehrs erfolgen. Von den Kosten von rd. 3,2 Mio. DM hätte die Stadt 80 % Zuschüsse (Bund/Land) erhalten. Damit hätte man die gesamte Strecke für rd. 0,6 Mio. DM städtischem Anteil erhalten.

Auf Nachfrage beim zuständigen Städtischen Amt für Straßen und Verkehrstechnik erklärte der Amtsleiter dem Bürgerverein vor 1 ½ Jahren: „Die Pläne sind bei uns nicht mehr auffindbar“ (!?). Bei dieser Aussage hatte Herr Lindlahr die Lacher auf seiner Seite.

Es ist äußerst empörend, da die Stadt in den 20 Jahren auch hier Zündorf nicht nur vergessen hat, sondern weil dies auch dazu führt, dass die Anwohner am Loorweg im Bereich des jetzigen Straßenneubaus durch die erheblich gestiegenen Kosten – im Gegensatz zu damals – auch noch über Erschließungsbeiträge zur Kasse gebeten werden!

4. Fußgängersicherheit in Zündorf

Wenn man sich die Fußgängerwege innerhalb von Zündorf anschaut, besteht auch hier dringender Handlungsbedarf. Sie sind teilweise recht schmal – Begegnungsverkehr kann nicht stattfinden, es sei denn, man weicht über die Straße aus. Die geforderte Querungshilfe mittels Anbringung eines Zebrastreifens an der Kreuzung Schmittgasse/Alte Apotheke wurde mit Verweis auf die sich in der Nähe (!) befindliche beampelte Kreuzung Schmittgasse/Houdainer Straße und der schon merkwürdigen Argumentation, es wäre zu viel fließender Verkehr, der hier unterbrochen würde, abgelehnt. Im Hinblick auf den Zebrastreifen auf der Hauptstraße in Höhe des Einkaufszentrums, wo der fließende Verkehr ebenfalls unterbrochen wird, fehlt einem für diese Argumentation jegliches Verständnis.

5. Unterbindung Schleichverkehr Börschgasse/Franz-Schaaf-Straße

Der Arbeitskreis „Verkehr“ hatte eine Verkehrszählung in diesem Bereich durchgeführt und zum Anlass genommen, bei der Stadtverwaltung die Unterbindung der widerrechtlichen Nutzung der beiden Straßen als Schleichweg eingefordert. Die Stadtverwaltung führte eine eigene Zählung durch und kam zu dem Ergebnis, dass kein Handlungsbedarf bestehen würde.

6. Querstraßen in Zündorf

Nachdem schon trotz heftiger Bedenken die Olefsgasse mittels Wendekreis und Ausweisung als Spielstraße als Querstraße seit Jahren nicht mehr zur Verfügung steht, die Houdainer Str.

als Einbahnstraße ausgewiesen ist und die Keimergasse als Anliegerstraße, wird der Verkehr nun inzwischen – ähnlich dem Nürburg-Ring – rund um Zündorf geführt.

Was war passiert? Nach dem tödlichen Verkehrsunfall, der sich im August 2014 ereignete, wurde dem Amtsleiter des Amtes für Straßen und Verkehrstechnik im Dezember 2014 vorgeschlagen, die Einmündung nach Norden durch Zebrastreifen, Abpollern des rechten Gehweges und nach Süden durch Anbringung einer Sperrvorrichtung im Bereich der Gasstätte zu sichern. Dieser Vorschlag wurde vom Amtsleiter begrüßt und sollte nach Information an die Bezirksvertretung so umgesetzt werden.

Dies war dann in einem Gespräch beim Baudezernenten Höing im Mai 2015 nochmals zugesagt worden. Ohne eine Vorinformation der Bezirksvertretung bzw. des Bürgervereins wurden dann plötzlich im September 2015 in einer „Nacht- und Nebelaktion“ Einbahnstraßenschilder in der Westfeldgasse aufgestellt!?

Sehr schnell war dann auch die Polizei vor Ort und hat fleißig Knöllchen verteilt! Die daraufhin im Oktober 2015 vom Bürgerverein durchgeführte Bürgerbefragung ergab, dass sich von 108 Personen 104 Personen für die Aufhebung der Einbahnstraßenregelung aussprachen und nur 4 dagegen.

Das Abstimmungsergebnis sowie der o.g. Vorschlag, die Kreuzung durch Zebrastreifen, Abpollern des Gehweges und Anbringen einer Sperrvorrichtung in Bereich der Gaststätte abzusichern, wurde der Bezirksvertretung übermittelt, am Ergebnis hat sich bis heute trotz der vielen Kritikstimmen nichts geändert.

7. Parksituation Schmittgasse Höhe Grundschule/Sparkasse

Die Schmittgasse bildet für den Verkehr einen Engpass, daher hatte der Bürgerverein vorgeschlagen, die linksseitigen Parkplätze zu entfernen und dafür die vor der Schule befindliche Rasenfläche als Parkfläche für den Lehrkörper aber auch für Besucher der Geschäfte/Banken auszuweisen. Dieser Vorschlag wurde auch von der Lehrerschaft ausdrücklich befürwortet, von der Stadtverwaltung mit dem Hinweis auf das Vorhalten eines schulischen Erweiterungsbaues aber abgelehnt.

8. Straßenverbindung zwischen Wahner Straße und Poststraße

Zur Entlastung der Hauptstraße bei auftretenden Störfällen befürwortet der Bürgerverein einen „Bypass“ auf der Wahner Straße abbiegend in Höhe des Bauernhofs Wermes „Auf dem Wahner Berg“ bis zur Poststraße. Durch eine Anbindung über die Straßenführung Wahner Straße/Auf dem Wahner Berg bis zum Abzweig zur Heerstraße würde dort eine erhebliche Verbesserung des während des Schulbetriebes herrschenden Verkehrs erreicht.

Auch diesen Vorschlag lehnte die Verwaltung ab!

9. Ampelsteuerung Hauptstraße Zündorf – Porz

Endlich einmal ein positiver Aspekt: ein sehr engagierter Zündorfer Bürger (Herr Wolf, ehem. Besitzer des Brauhauses „Zum Scheurer“) konnte aufgrund seiner guten Verbindungen zum Amt für Straßen und Verkehrstechnik wegen der in Porz herrschenden veralteten Ampelschaltungssituation einen Ortstermin erreichen und auf diesen Missstand hinweisen. Es wurde sehr schnell Abhilfe geschaffen. Zwischenzeitlich können alle, die täglich die

Hauptstraße in Richtung Poll befahren, von der länger getakteten Ampelschaltung profitieren. Es zeigt sich, dass das Begehen eines so „kleinen Dienstweges“ durchaus erfolgreich sein kann.

10. Notfall-/Störfallkonzept für Verkehrsumleitungen

Im Sommer d. J. wurde aufgrund der Baumaßnahmen am Kreisel Loorweg/Ankergasse an der Kreuzung Hauptstraße/Trankgasse eine Umleitung eingerichtet, wobei die installierte Ampelanlage innerhalb kürzester Zeit das Erliegen des Verkehrs durch massive Staubildung auf der Hauptstraße zur Folge hatte. Herr Lindlahr berichtet über seine Intervention an diesem und dem folgenden Tag bei den Entscheidungsträgern, die Ampelschaltung wurde umgestellt, und der Stau relativierte sich. Bei vernünftiger Verfahrensweise hätte diese Umleitung nicht eingerichtet werden müssen – der Verkehr „Unterm Berg“ hätte, wie vorhanden, über die Ankergasse und St.-Martin-Straße weitergeführt werden können.

Vorher gab es bereits mehrfach gravierende Probleme mit den von der Stadt bzw. der Polizei eingerichteten Umleitungen (u.a. Wasserrohrbruch Liburer Landstraße, Baustelle Hauptstraße Höhe Yachthafen, Wasserrohrbruch Hauptstraße, Unfall Schmittgasse).

Der Vorschlag des Bürgervereines zur Bildung eines „runden Tisches zur Erarbeitung eines Notfall-/Störfallkonzeptes“ wurde abgelehnt.

Herr Lindlahr verweist auf die Antwort der Stadt:

Antwort der Stadt Köln vom 13.07.2016	<p>Der Bereich Baustellenanordnung im Amt für Straßen und Verkehrstechnik hat bisher und wird auch in Zukunft bei geplanten Maßnahmen wie auch bei akut auftretenden Störfällen professionelle und regelkonforme Lösungen erarbeiten, um die Behinderungen des Verkehrs durch Baustellen im öffentlichen Straßenland möglichst gering zu halten. Dies alles der im Rahmen der hier vorliegenden Voruntersuchungen und Erkenntnisse. Manche Forderungen im Zusammenhang mit zurückliegenden Ereignissen mussten aus Verkehrssicherheitsgründen abgelehnt werden.</p> <p>Ich bitte um Verständnis, dass ich aufgrund der erprobten Verfahrensweise und der beschränkten personellen Ressourcen die Benennung eines Ansprechpartners sowie Teilnehmers am Runden Tisch Konzept Störfälle ablehne.</p>
--	--

FAZIT: Die Prüfungen durch die Stadtverwaltung erfolgen lediglich dahingehend, was warum nicht geht, Vorschläge werden weder auf Brauchbarkeit noch auf Machbarkeit geprüft, sondern einfach abgelehnt.

Hans Baedorf, 1. Vorsitzender des Bürgervereines Zündorf e.V., stellt zum Sachstand „Zündorf-Süd“ fest, dass die Aktivitäten des Bürgervereines zu einem Stopp des „Städtebaulichen Wettbewerbes“ geführt haben und seit ca. zwei Jahren mangels vorhandener Grund-

lagen ausgesetzt worden ist. Er verdeutlicht, dass durch die Verwaltung Politiker und Bürger höchst unterschiedliche Planungsunterlagen, nämlich am

-> 15. September 2014 Präsentation für Rat und Bezirksvertretung

-> 26. September 2014 Präsentation Bürgerworkshop

-> 23. Oktober 2014 Machbarkeitsuntersuchung/Verkehrsuntersuchung Zündorf-Süd

aufgezeigt worden sind. Die hierin vorgestellten Verkehrslösungen sind nach wie vor völlig ungeeignet.

Nach einem gültigen Beschluss aus dem Jahre 1996 sollte die Wohnbebauung „Zündorf Süd“ erst nach Realisierung der Umgehungsstraße und Verlängerung der Linie 7 beginnen. Der heute Tenor seitens der Stadt lautet: Erst Realisierung Bebauung Zündorf Süd, dann evtl. Verlängerung der Linie 7 und Bau einer Umgehungsstraße.

Trotzdem startet der 2. Bauabschnitt Zündorf-Süd „Nördlich Wielermaar bis Wahner Straße“.

Herr Baedorf erläutert die Bauabschnitte der Realisierung von Zündorf-Süd:

- ❖ 150 WE --> Ranzeler Straße vor 12 Jahren „nur mit Linie 7“ - Planfeststellung von KVB aus Kostengründen abgebrochen
- ❖ 160 WE --> Nördlich Wielermaar --> ca. 500 neue Anwohner
- ❖ 2.250 WE --> in der Diskussion als „Zündorf 2“ ca. 8000 neue Anwohner.

Über die Bebauung in den Nachbarorten wird gar nicht erst informiert – diese wird ignoriert.

Die Forderungen des Bürgervereines Zündorf e.V. formuliert Herr Baedorf unmissverständlich

- ◆ Erstellung eines unabhängigen und überregionalen Verkehrsgutachtens
sowie
- ◆ Erstellung eines unabhängigen und überregionalen Umweltgutachtens,

da festzuhalten bleibt, dass **die Frage des „ob“ nach wie vor völlig ungeklärt ist.**

Nachfolgend erläutert der Arbeitskreis Umwelt mit seinen Ausführungen, warum zunächst die Klärung der Frage des „ob“ bei der Bebauung im Vordergrund steht. Bei Umsetzung der Planungen, also bei Bebauung der vorgesehenen Flächen, ist mit erheblichen Folgen zu rechnen:

Die Folgen, Auswirkungen und Risiken sind,

- bei der Artenvielfalt:

„Wo der Mensch baut, verschwindet die Natur.“

- ◆ dass Flora und Fauna der Lebensraum genommen wird,
- ◆ dass bedrohten Arten, die auf der Roten Liste stehen, im Siedlungsgebiet ausgerottet (z.B. Feldlerche, Feldhase, Rebhuhn) werden.

- bei den Böden
 - ◆ dass sich die durch Bebauung verursachte Versiegelung der Böden negativ auf Artenvielfalt, Klima und Wasser auswirkt - - > jeden Tag verschwinden in Deutschland ca. 70 ha Böden, also täglich einmal ‚Zündorf Süd‘,
 - ◆ dass bei Bebauung ggfls. gegen mehrere Umweltgesetze verstoßen wird,
 - ◆ dass ‚Gewisse Freilandbiotope für Siedlungsbau tabu sind!‘ (Zitat: Umweltbewertungshandbuch der Stadt Köln, 2003).
- beim Klima

Bei dem geplanten Großbaugebiet „Zündorf-Süd“ handelt es sich um eine wichtige landwirtschaftlich genutzte Freifläche. Sie hat große Bedeutung für die Entstehung von Frisch- und Kaltluft. Nach Sonnenuntergang bilden sich auf den Zündorfer Äckern durch Verdunstungskälte kalte Luftmassen. Nachts strömt zusätzlich akkumulierte Kaltluft vom Siebengebirge nach Zündorf und damit in die südöstliche Kölner Bucht. Beide Kaltluftmassen vereinigen sich zu einem mächtigen Kaltluftstrom. Er erreicht während der zweiten Nachthälfte als regionaler, südöstlicher **Rheintalwind** über die Ventilationsbahn Zündorf das Kölner Stadtgebiet und belüftet die wärmebelasteten innerstädtischen Bereiche von Köln - bis weit hinter das Messegelände. Diese Frischluftströmung hat in heißen Sommernächten eine bioklimatische Abkühlungsfunktion und bläst zudem die Schadstoffe aus den engen Häuserschluchten hinweg. Die Schadstoffkonzentration ist gerade bei austauscharmen Wetterlagen besonders hoch und gesundheitsschädlich. Die Kölner Luft ist durch die Kessellage in der Kölner Bucht ohnehin schon besonders stark belastet. Eine großflächige Bebauung und Versiegelung des lebenswichtigen Kaltluftentstehungsgebietes in Zündorf würde diese notwendige klimatische Ausgleichsfunktion für die Stadt Köln erheblich gefährden:

- ◆ die Bebauung wirkt als Hindernis für den Rheintalwind
- ◆ der Rheintalwind wird reduziert und erwärmt
- ◆ es bildet sich eine Wind-Barriere durch Bebauung
- ◆ die Versiegelung des Bodens beseitigt Kaltluftentstehungsgebiet,

das führt dazu,

- ◆ dass die Klimaanlage nicht mehr wirkt
- ◆ dass es sich in Zündorf spürbar erwärmt
- ◆ dass es sich in Köln stark erwärmt

dem Wasser

- ◆ die Notwendigkeit des Abwasser-Transports für 2250 WE
- ◆ Kapazitätsengpässe im Kanalsystem bei Starkregen (© Leitfaden StEB „Starkregenvorsorge“)
- ◆ Assekuranz: Risikoausschluss oder Premienerhöhung

Nach diesen Ausführungen ist klar ersichtlich, dass naturschutzrechtliche Anforderungen gegen die geplante Bebauung „Zündorf-Süd“ sprechen.

Es folgen die Ausführungen der Herren Baedorf, Lindlahr und Prof. Dr. Reinhardt zum ÖPNV und Individualverkehr.

So wird anhand von erarbeiteten Zahlen, Daten und Fakten die Leistungsfähigkeit der Linie 7 dargestellt. In Zündorf leben heute ca. 12.000 Einwohner, nach Realisierung Zündorf II sind es geschätzt 20.000 Einwohner. Diese Personen legen am Tag rund 3,5 Wege zurück, davon werden 20 % mit dem Öffentlichen Personennahverkehr zurückgelegt: - - > **20.000 mal 3,5 = 70.000 Wege, davon 14.000 mit dem ÖPNV.**

In der Spitzenstunde morgens werden 15 % dieser Wege abgewickelt (= 2.100 Fahrgäste) Linie 7 der KVB im 10-Minuten-Verkehr mit Doppeltraktion (zwei Wagen - je Wagen 70 Sitzplätze und 110 Stehplätze) 2 mal 180 Plätze. In 60 Minuten stehen lediglich 2.160 Plätze zur Verfügung, d.h. die Zündorfer Einwohner könnten befördert werden, aber keiner aus dem Umland (Langel, Ranzel, Lülisdorf etc.). Und ab Porz könnte niemand mehr zusteigen. Es gibt weitere neuralgische Aspekte:

- ❖ mehr Linie 7 geht wegen des Ost-West-Verkehrs auf der Deutzer Brücke bzw. wegen der herrschenden Verkehrssituation am Neumarkt nicht
- ❖ entlang der Linie 7 wird noch gebaut, z.B. am Deutzer Hafen: 4.500 Wohneinheiten bedeuten etwa 15.000 Einwohner, hinzu kommen 5000 Arbeitsplätze. Das ergibt 20.000 Menschen, die auch mit der Linie 7 fahren wollen, ferner weitere 2.500 Menschen, die in Poll, Westhoven und Porz angesiedelt werden sollen.

Eine Verlängerung der Linie 7 um zwei Haltestellen ist unzureichend, es sind keine Kapazitäten mehr vorhanden und eine Erhöhung des Fahrtaktes ist wegen der Verkehrssituation am Neumarkt und auf der Deutzer Brücke nicht möglich – das System ist insgesamt ausgereizt.

Durch den Arbeitskreis Verkehr wurde ermittelt, dass in der Spitzenstunde 1.143 Fahrzeuge morgens die Schmittgasse benutzen, davon kommen allerdings 688 Fahrzeuge aus dem Umland (Langel, Siegkreis). Nach Auswertung stellte der AK Verkehr fest, dass es sich bei 82% um Nord-Süd-Verkehr und nur bei 18% um Ost-West-Verkehr handelt.

Die lt. Planungen vorgesehene Umgehungsstraße stellt einen erheblichen Umweg dar. Nach Berechnungen handelt es sich täglich um 18 Mehr-Kilometer, wenn die Zündorfer Bürger in Lind auf die Autobahn auffahren, um nach Köln zu gelangen. Dies bedeutet einen erheblichen zeitlichen und finanziellen Mehraufwand sowie eine hohe Umweltbelastung durch Schadstoffe. Herr Prof. Dr. Reinhardt zeigt anhand von erarbeiteten Zahlen Statistiken über die vom Bürger zu tragenden Mehrkosten und die unzumutbaren Emissionswerte.

Insgesamt bleibt festzuhalten, dass durch die Stadtverwaltung viel Geld für Machbarkeitsstudien ausgegeben wird, wobei der Bürgerverein Zündorf e.V. der Meinung ist, dass

- die Brauchbarkeit nicht ausreichend untersucht wird
- Nachhaltigkeit nicht ausreichend berücksichtigt wird
- die Bürger mit dem Lenkrad abstimmen werden
- die dringendst erforderliche und versprochene Infrastruktur nicht realisiert wird

und deshalb im Gesamtverkehrskonzept

- keine Abbindung Zündorfs von der S-Bahn in Wahn
- eine Schnellbusverbindung Zündorf/Wahn im 10-Minuten-Takt
- mehr P+R-Parkplätze in Zündorf und an der S-Bahn-Haltestelle in Wahn
- eine eigenständige Verkehrslösung für Zündorfer Verkehre - - > entsprechend Hauptzielrichtung „Nord-Süd“
- zwingend ein überregionales externes Verkehrsgutachten sowie –konzept
- eine eigenständige Lösung für die Verkehre aus dem Rhein-Sieg-Kreis (gerade auch wegen der angedachten Planungen bei EVONIK, Ranzel)

einfordert.

Der anschließende Dialog mit den Bürgerinnen und Bürgern brachte klar zum Ausdruck, dass nach wie vor erhebliche Ressentiments gegenüber dem Vorgehen der Stadt Köln bestehen. Der vom Bürgerverein Zündorf e.V. eingeschlagene Weg wird unterstützt, die aufgezeigten Forderungen sollen verfolgt werden, damit endlich brauchbare Lösungen für Zündorf erzielt werden.

Abschließend führte Herr Lindlahr aus, dass sich der Bürgerverein Zündorf e.V. nicht in der Position sieht, der Stadtverwaltung Vorschläge zu unterbreiten – die Stadtverwaltung ist gefordert, Lösungen zu finden und brauchbare Entscheidungen zu treffen.

Herr Baedorf bedankt abschließend sich im Namen des gesamten Vorstands des Bürgervereins Zündorf e.V. für das Kommen, für die Aufmerksamkeit bei den Vorträgen und die konstruktive Diskussion bei der herrschenden Verkehrsproblematik und verabschiedete die Anwesenden um 21.30 Uhr.

ET/HB/RL