POLL
ENSEN
WESTHOVEN

SPD

POLL IM FOKUS

PEWSPD.DE

Autobahnausbau A4

SO SEHEN WIR DIE AKTUELLE SITUATION

Faktencheck:

Der vom Bundestag beschlossene Bundesverkehrswegeplan 2030 stuft den acht-spurigen-Ausbau der Bundesautobahn A4 vom Autobahndreieck Köln-Gremberg bis zum Autobahnkreuz Köln-Süd, den sechsspurigen-Ausbau der Bundesautobahn A559 vom Autobahnkreuz Gremberg bis zum Autobahndreieck Porz und den Ausbau des Autobahnkreuzes Köln-Süd als vordringlichen Bedarf ein. Der sogenannte vordringliche Bedarf beschreibt, dass die Planungen umgehend beginnen. Die drei Ausbauprojekte werden getrennt im Bundesverkehrswegeplan beschrieben und gelten in diesem als „alternativlos".

Zunächst wurde der Landesbetrieb Straßen.NRW mit der Planung beauftragt, seit dem 1. Januar 2021 liegt dieser Auftrag in der neugegründeten bundeseigenen Autobahngesellschaft. Alle drei einzelnen Maßnahmen werden durch die Planung und Projektierung als eine Maßnahme unter dem Namen „A4+" zusammengefasst. Zur frühzeitigen Bürgerbeteiligung hat Straßen.NRW ein sogenanntes Bürgerforum konstituiert. In diesem Forum sitzen von Straßen.NRW ausgewählte Vertreter*innen aus Bevölkerung und Lobbyorganisationen. Das Bürgerforum soll vorab informiert werden und so als Multiplikator*innen in die Bevölkerung dienen. Das Forum wird durch die Autobahn GmbH fortgeführt.

Als SPD in Poll, Ensen, Westhoven bezweifeln wir, ob ein Ausbau der Bundesautobahnen A4 und A559 nötig ist.

Folgende Gründe sprechen aus unserer Sicht **gegen** den Ausbau:

Der Ausbau der Bundesautobahn wird logisch nur sinnvoll, wenn der **Güter- und Pendlerverkehr** weiter linear zunehmen wird. Straßen.NRW stützt sich dabei auf eine Straßenverkehrszählung von 2018. Nach dieser Zählung fahren aktuell 135.000 Fahrzeuge über die Rodenkirchener Brücke, im ungünstigsten Fall (kein Bau der Rheinspange) kommt die interpolierte Prognose auf 158.700 Fahrzeuge pro Tag. Die Zählung erfolgte nach Schließung der Leverkusener Brücke für den Schwerlastverkehr über 3,5t mit einer entsprechenden Sperranlage ab Ende September 2016. Nach der Wiederöffnung der Leverkusener Brücke wird ein großer Teil des Schwerlastverkehrs auf der Rodenkirchener Brücke entfallen und die kürzere Route aus dem Norden nach Köln nehmen.

Weiterhin kann in diese Prognose noch nicht das geänderte **Mobilitätsverhalten** der Pendler*innen eingeflossen sein. Corona zeigt deutlich, wie viel Verkehr durch eine weiter fortführende Digitalisierung der Arbeitswelt entfallen kann. Die Anzahl an Staus nahm rapide ab. Die Verkehrsinfrastruktur reichte also offenbar. Richtig ist, dass diese Verkehrszahlen nach der Beendigung der Pandemie wieder steigen werden. Von der Pandemie war der ÖPNV stärker betroffen als der motorisierte Individualverkehr. Es ist davon auszugehen, dass erstens die Menschen wieder zum ÖPNV zurückkehren und zweitens zahlreiche Homeoffice-Arbeitsplätze erhalten bleiben, also Pendlerströme sich verlagern.

Die Verkehrsprognose der Autobahn GmbH berücksichtigt ebenfalls nicht ausreichend die neue **Stadtbahnverbindung** von Bonn nach Köln über Niederkassel und die Einbindung der Linie 7 an diese neue Verbindung. Denn die Fahrgastprognosen von neuen Stadtbahnverbindungen werden in den meisten Fällen durchweg übertroffen, wie Beispiele aus dem Saarland oder Ulm zeigen. Dies wird wahrscheinlich auch bei der neuen Stadtbahnverbindung der Fall sein. Pendler werden dadurch in erheblichem Maße umsteigen und ihr Auto zu Hause stehen lassen. Die Verlängerung der Linie 7 mit einer neuen Möglichkeit den Rhein zu queren und einer schnelleren Verbindung von Porz nach Rodenkirchen konnte hingegen noch gar nicht eingerechnet werden, weil mit den Planungen gerade erst begonnen wurde.

Vollkommen unzureichend sind die Bemühungen des Bundes, den **Schwerlastverkehr** auf die Schiene zu verlagern und damit den Transitverkehr, der über die Rodenkirchener Brücke fließt, nachhaltig zu reduzieren. Länder, wie Österreich oder die Schweiz geben wesentlich mehr Geld für die Schieneninfrastruktur pro Kopf aus und gelten als Vorreiter. In der Schweiz ist es unter anderen üblich, die Warenlager der großen Warenverteillager des Lebensmittel-Einzelhandels an die Schiene anzuschließen und dies wird politisch gefördert. Allerdings verträgt die Schiene kaum noch einen höheren Verkehrsanteil, besonders im Knoten Köln. Denn allen großen

Schienentrassen für Schienengüterverkehr fehlen die Kapazitäten und sie sind seit Jahren chronisch überlastet. Bezeichnenderweise finden sich hierzu keine Projekte im Bundesverkehrswegeplan. Eine konsequente Verlagerung auf die Schiene ermöglicht erhebliche verkehrliche Nutzen. Im Zusammenhang mit den Verlagerungsmöglichkeiten wird auch die Wasserstraße Rhein weiterhin zu wenig genutzt und die Möglichkeiten des kombinierten Verkehrs geradezu missachtet. Die „Allianz pro Schiene“ kritisiert diese Umstände schon seit langem. Danach fehlt es am Ausbau geeigneter Terminals und aufgrund fehlender Infrastruktur an der Bildung von längeren Zügen. Auch fehlt es an privaten Gleisanschlüssen, bzw. werden immer mehr abgebaut und somit vom Netz genommen.

Die Festlegung der Autobahn GmbH, dass erst die A4 ausgebaut werden kann, wenn Leverkusener Brücke und Rheinspange fertig sind (**„Junktim“**), muss zur Folge haben, dass die Prognosen dann entsprechend angepasst werden. Der mögliche Ausbau in rund zehn Jahren muss zuvor hinterfragt und unter den neuen Vorzeichen untersucht werden. Die Sinnhaftigkeit des Ausbaus unter den oben genannten Bedingungen kann jedoch schon jetzt bezweifelt werden.

Neben der Prognose argumentiert der Straßenbaulastträger mit einer Studie zur **Stauhäufung** im betreffenden Abschnitt. Auf Nachfrage kann Straßen.NRW allerdings nicht darstellen, ob der Stau nun vom Autobahnanschluss Köln-Poll, der fehlenden Kapazität der Autobahn oder vom Autobahnkreuz Köln-Süd verursacht wird. Hierzu gäbe es keine Untersuchungen. Aus Sicht zahlreicher Nutzer*innen ist die Stauhäufung allein durch den Bau der Behelfsbrücke im Bereich Autobahnkreuz Köln-Süd zur Auffahrt auf die A555 von der A4 rapide gesunken. Daher vermuten wir, dass sich die Stautage alleine durch den ebenfalls geplanten Ausbau des Autobahnkreuzes Köln-Süd deutlich reduzieren lassen. Unklar ist auch, welchen Einfluss die Auffahrt Poll auf das Staugeschehen hat und ob dieser Aspekt von Straßen.NRW hinreichend geprüft wurde. Hierzu müssen belastbare Auswertungen erhoben und vorgelegt werden. Der Ausbau der A4 ohne eine Ursachenforschung ist problematisch, weil die finanziellen Investitionen in diesem Abschnitt enorm hoch sind und ohne empirisch nachweisbaren Nutzen sein könnten.

Neben der verkehrlichen Betrachtung, die aus unserer Sicht durch den Bund viel zu ungenau durchgeführt wurde, ist die **Umwelt** ein weiterer wichtiger Baustein, der gegen den Autobahnausbau spricht. Egal wie die Trassenführung zum Schluss aussehen könnte, in jedem Fall ist mit erheblichen Eingriffen in die Natur- und Kulturlandschaft zu rechnen.

Direkt am Rhein erstreckt sich ein großes Landschaftsschutzgebiet, die Westhovener Aue. Sie wird zwangsweise durch den Bau weiter verkleinert. Die damit wegfallenden Retentionsflächen für Hochwasser haben dann schlussendlich auch Einfluss auf die Kölner Altstadt und die dortigen Gefährdungen durch Hochwasser. Retentionsflächen in dieser Größe lassen sich kaum noch herstellen. Durch den Ausbau werden ebenso wertvolle knappe Naherholungsflächen zerstört, die in dieser Innenstadtnähe auch zu einer Durchlüftung und Verbesserung des städtischen Klimas beitragen.

Durch den Ausbau wird auch der letzte **bäuerliche Landwirtschaftsbetrieb** in Blickweite zum Kölner Dom in seiner wirtschaftlichen Existenz bedroht. Gerade die regionale Versorgung mit Lebensmitteln wird vielen Menschen immer wichtiger und trägt auch zu einer Reduzierung des LKW-Verkehrs bei.

Verheerend sind die Folgen für den ältesten bestehenden Wald in Köln, dem **Gremberger Wäldchen**. Zahlreiche Bäume werden aufgrund dieser Maßnahme gefällt werden müssen, die Gesamtfläche weiter reduziert. Für die Biodiversität, das städtische Klima und die Naherholung keine guten Nachrichten.

Die Umweltfolgen durch den Bau sind enorm und beeinträchtigen das städtische Klima erheblich. Ein Ausbau ist unter diesen Bedingungen mit der Beanspruchung weiterer Flächen kaum darstellbar.

Hervorgerufen durch die geradezu apodiktische Aussage der Autobahn GmbH, dass ein Ausbau nur mit einem Abriss der Rodenkirchener Brücke einhergehen kann, spielt die Frage

„Abriss oder Erhalt“ in der öffentlichen Diskussion auch aus Denkmalschutzgründen eine größere Rolle und führt zum Widerspruch gegen das Straßenprojekt. Fakt ist, dass die komplette Brücke laut. Landschaftsverband Rheinland (LVR) als eingetragenes Bodendenkmal als schützenswert gilt.

Die Diskussion um den Denkmalschutz und die Forderungen nach einem Erhalt des Brückenbauwerkes eröffnet aus unserer Sicht eine weitere Chance, Zeit im Planungsprozess zu gewinnen und vor allem mit der Forderung nach einem Erhalt der „alten Brücke“ den geplanten Autobahnausbau zu verhindern, bzw. zumindest zu reduzieren.

Vor allem aber aus verkehrs- und umweltpolitischen Erwägungen lehnen wir als SPD PollEnsenWesthoven den Ausbau der A4 ab. Wir halten den Nutzen für unzureichend untersucht. Er basiert im Wesentlichen auf veralteten Zahlen sowie konservativen Verkehrsprognosen. Es wurde weder nach möglichen Alternativen gesucht, noch wurden Anstrengungen zu einer nachhaltigen Verkehrswende berücksichtigt.

A4

Kein Ausbau der A4

Für eine echte **Verkehrswende**

Autobahnausbau A4

DAS INTERVIEW MIT DER NEUEN BÜRGERINITIATIVE A4MINUS

Lukas Lorenz (LL): *Der Ausbau der A4 wird uns über Jahre begleiten und beschäftigen. Wie wurdet ihr auf das Bundesprojekt A4Plus der Autobahn gmbH aufmerksam?*

Marco Padovani (MP) [*Gründer von A4minus]*: Ehrlich gesagt, eher zufällig. Jemand teilte die Projektseite der damaligen strassen.nrw in unserer Köln-Poll Facebook Gruppe.

Petra Heller (PH) [*Gründerin von A4minus]*: Ich wurde im Juni 2020 durch Bekannte aus Gremberghoven aufmerksam gemacht. Während dort Flyer in Briefkästen verteilt worden sind, kam nach meinen umfangreichen Recherchen kaum ein Flyer in Poll an. Die Bewerbung um einen Platz im Dialogforum war mir deshalb auch nicht mehr möglich. Viel schlimmer aber ist, dass von den Planern bis heute keine umfangreiche Flyerverteilung in die einzelnen Haushalte nachgeholt worden ist. Sehr viele Bürger*innen sind somit immer noch nicht ausreichend über das A4Plus-Projekt der jetzigen Autobahn GmbH informiert.

LL: *Wie war die Informationspolitik durch die Verantwortlichen vor Ort?*

PH: Im Grunde startete die schlechte Informationspolitik der Verantwortlichen mit der missglückten Nicht- Verteilung der Flyer. Ich habe die Verantwortlichen mehrmals darauf angesprochen und man sagte mir, dass sie durch einen Dienstleister verteilt worden seien und eine Nachverteilung keinen Sinn ergeben würde. Das erweckt natürlich nicht unbedingt Vertrauen.

MP: Das ist natürlich sehr enttäuschend und hinterlässt gerade bei einem Projekt mit solchen Auswirkungen und einer solchen Tragweite für die Anwohner*innen ein "Geschmäckle". Straßen NRW gab die Informationspolitik im Grunde in das von ihnen initialisierte Dialogforum, in dem alle Informationen verbreitet werden. Für Poll sind dort zwei Vertreterinnen drin.

PH: Für die beiden Vertreterinnen vor Ort ist diese Informationsarbeit an alle Bürger*innen nicht leistbar. Dennoch gab es eine Infoveranstaltung durch den Bürgerverein für die Mitglieder, welche aufgrund der Pandemie auf 17 Menschen begrenzt war. Ich konnte als Mitglied teilnehmen. Zum nächsten Dialogforum habe ich einen Fragen-katalog ausgearbeitet und vorgelegt. Mittlerweile hat es die neu gegründete Autobahn GmbH nach einem Vierteljahr geschafft, eine neue Webseite zu erstellen unter: a4plus.koeln

LL: *Das Ausbauprojekt steht im Bundesverkehrswegeplan. Lohnt sich ein Einsatz gegen den Autobahnausbau überhaupt?*

MP: Ja, unbedingt! Ich engagiere mich in der Bürgerinitiative, da ich als Anwohner auch direkt betroffen bin, aber auch, weil ich überzeugt bin, dass ein Ausbau aus ökologischer und verkehrs-technischer Sicht unsinnig ist. Denn der Ausbau holt letztlich noch mehr Verkehr nach Poll. Anstelle einer Verkehrspolitik von vor 50 Jahren fordern wir zukunftsorientierte Konzepte!“

PH: Der Einsatz lohnt sich, denn bei den ganzen Fragen müssen wir der Politik deutlich machen, dass ein „Weiter so, wie bisher“ keine Zukunft mehr hat. Mehr Straße gleich mehr Verkehr ist keine Lösung. Wir stehen vor komplexen, zukunftsorientierten Ent-scheidungen, bei denen Klimawandel, Verkehrswende, eine vermehrte Nutzung und Einführung der Alternativmobilität sowie der öko-logische und ökonomische Wandel umgesetzt werden müssen (siehe Pariser Klimaabkommen, Green Deal in der EU für eine nachhaltige EU Wirtschaft).

LL: *Welche Kritik habt ihr am Ausbauprojekt?*

PH: Unsere umfangreiche Kritik wird in Kürze auf unserer im Aufbau befindlichen Website „a4minus.de“ veröffentlicht. Die Berechnungen und Prüfungen zur Erweiterung der A4 mit dem Abriss der Rodenkirchener Brücke müssen unbedingt im Zusammenhang mit der Leverkusener Brücke, A553 und A4 hinterfragt und neu geprüft werden.

Marco Padovani

Marco Padovani ist Mit-Initiator der Bürgerinitiative "a4minus". Er ist vor 46 Jahren auf der Schäl Sick geboren, lebt sein ganzes Leben schon in Poll. Er ist verheiratet und arbeitet bei einem großen Logistikunternehmen.

In der Bürgerinitiative engagiert er sich als Anwohner und weil er überzeugt ist, dass der Ausbau nur noch mehr Verkehr beschert. Das Land sollte alternativ lieber in eine moderne, nachhaltige Verkehrspolitik investieren.

Sie können Marco erreichen über die Mailadresse der Bürgerinitiative unter: buergerinitiative@a4minus.de

Sie basieren teilweise auf alten Zahlen, die noch von einem zukünftig stark steigenden Verkehrsaufkommen ausgehen. So wurden die Zahlen u.a. erhoben, als die Leverkusener Brücke bereits gesperrt war und somit ein erheblicher Mehrverkehr über die Rodenkirchener Brücke abgewickelt wurde. Auch wird die total überlastete Infrastruktur innerhalb der Ortschaften gar nicht berücksichtigt. Man fokussiert sich nur auf die Transitstrecke Autobahn, die aber letztendlich in Stoßzeiten von einem großen Anteil von Kurzpendlern frequentiert wird.

MP: Die Steigerungen basieren auf der Annahme, dass alles so bleibt wie es ist. Ganz generell basiert das Ganze auf einer Verkehrspolitik von vor 50 Jahren. Statt zukunftsorientierte, nachhaltige Konzepte zu erstellen, Fracht von der Straße auf die Schiene zu bringen und vernünftige Lösungen und Angebote für die vielen Pendler*innen zu schaffen, werden einfach neue und größere Straßen gebaut.

PH: Wir kritisieren aber auch die erheblichen Eingriffe in die Natur mit schweren Folgen für Kölns Grüne Lunge und deren Naherholungsgebieten. Mit dem Ausbau von A4 und A559 zerstören wir den schützenswerten, rechtsrheinischen Grüngürtel entlang der A4, das Gremberger Wäldchen, Kölns ältesten Waldbestand, die Westhovener Aue, eine wichtige Retentionsfläche gegen Hochwasser und eine Wasserschutzzone, die ganz Porz mit Wasser versorgt. Ganz zu schweigen von den Problemen für uns Anwohner*innen.

LL: *Ist Euch Stau eigentlich egal? Was sind eure Forderungen?*

MP: Niemand steht gerne in Stau. Aber erwiesenermaßen ziehen größere Straßen auch noch mehr Verkehr an. Und wenn wir sehen, was in Poll heute schon los ist, ist das das letzte was wir uns wünschen können. Auf der A59 ist ein Graffiti: "Ihr steht nicht im Stau, Ihr seid der Stau", ich glaube, das trifft es ganz gut. Wir brauchen nicht noch mehr Straßen, sondern es muss attraktiver werden, das Auto auch mal stehen zu lassen. Steckt das Geld lieber in den Nahverkehr oder den ÖPNV!

PH: Auch findet die Hauptstausituation zu bestimmten Stoßzeiten und viel weiter Richtung Kölner Süden statt.

LL: *Wie wollt ihr Forderungen und Kritik an die Menschen bringen?*

PH: Neben unserer Webseite werden wir bald Flugblätter als Informationen verteilen. Zusätzlich werden wir Kooperationen mit anderen Organisationen, Behörden, Umweltverbänden und Gremien suchen, die das gleiche Thema bearbeiten. Wir suchen natürlich noch Menschen, die uns unterstützen wollen, auch finanziell, da wir alle in unserer Freizeit ehrenamtlich arbeiten. Auch würden wir eine rechtliche Unterstützung ebenfalls sehr begrüßen.

LL: *Straßen.NRW hat noch ein Dialogforum eingerichtet, die Autobahn GmbH hat dieses Forum nun fortgesetzt. Was erwartet ihr jetzt von Eurer Mitarbeit? Im Forum stehen zahlreiche Teilnehmer*innen eher positiv zum Projekt, wie seht ihr deren Rolle beim Projekt?*

PH: Wir werden das, was dort präsentiert wird in seiner Sinnhaftigkeit und in der korrekten Ausführung dieser Thematik genau durchleuchten und hinterfragen. Wir werden darauf bestehen, dass unsere Fragen beantwortet werden. Wie die einzelnen Teilnehmer*innen zu diesem Projekt stehen, ist mir noch nicht ganz klar. Ich habe erst an einem von insgesamt drei Dialogforen teilnehmen dürfen und daher viel Wichtiges verpasst. Unsere Position ist hier aber klar definiert, auch wenn wir etwas aus der Reihe tanzen und man uns nicht allzu gerne mit unserer kritischen aber berechtigten Grundhaltung Gehör schenken wird.

LL: *Wie kann man bei Euch mitmachen?*

MP: Man erreicht uns über unsere Internetseite a4minus.de (im Aufbau) oder per E-Mail mit buergerinitiative@a4minus.de
Wir freuen uns über jede Unterstützung, werden aber auch über die Internetseite so viele Informationen wie möglich teilen.

LL: *Vielen Dank für Eure Zeit für dieses wichtige Thema und wir bleiben in Kontakt.*

MP: Vielen Dank für die Möglichkeit des Interviews und ich freue mich über einen weiteren Austausch.

PH: Auch von mir vielen Dank und ich freue mich, wenn wir politische Unterstützung finden und Parteien, die hoffentlich klar Stellung beziehen gegen den Autobahnausbau.

Petra Heller

Petra Heller ist 58 Jahre alt, Industriekauffrau und ist in Köln geboren. Sie hat Köln, außer für acht Jahre, als sie in Niederkassel wohnte, nie so richtig verlassen. Einige Jahre wohnte sie in Ensen/Westhoven und lebt seit 33 Jahren nun in Poll.

Zusammen mit Marco Padovani hat sie im Dezember 2020 die Bürgerinitiative A4minus gegründet. Mit A4 minus will sie den vielen Bürger*innen eine Stimme geben, die sich gegen den Autobahnausbau und dessen Folgen einsetzen. Sie will eine klimagerechte, zeitgemäße und vielfältige Verkehrspolitik. Für sie gibt es genügend Alternativen und der Fokus nur auf die Strasse führe in eine Sackgasse.

Kontakt zur Unterstützung unter der Mailadresse: heller.a4minus@gmail.com

Simon Bujanowski

FÜR UNS IN PORZ

Madeleine Helmrich (MH): *Was hat Dich damals dazu gebracht, einer Partei beizutreten? Und warum ausgerechnet der SPD?*

Simon Bujanowski (SB): Ich wollte immer lieber selbst etwas verändern statt nur zu meckern. Dabei bin ich zutiefst überzeugt, dass wir für eine echte Gemeinschaft, sowohl Gerechtigkeit, als auch gleiche Chancen für alle brauchen – egal, wie reich die Eltern sind oder wie der persönliche Hintergrund ist. Deshalb SPD!

MH: *Welche Position bekleidest Du heute (in der Bezirksvertretung) und was sind Deine Aufgaben hier?*

SB: In der BV bin ich SPD-Fraktionsvorsitzender. Das bedeutet viel organisatorische und konzeptionelle Arbeit, zum Beispiel bei der Verteilung der kleinen Budgets, das die Bezirksvertretung zur Verfügung hat. Aber die inhaltliche Arbeit kommt zum Glück nicht zu kurz.

MH: *Wie viele Stunden investierst Du wöchentlich in politische Arbeit (Durchschnitt)?*

SB: Da kommt einiges zusammen: In einer Woche während der Sitzungszeit können das mit den verschiedenen Sitzungen, Vorbereitungszeit, Mails und Telefonaten schon 20 Stunden und mehr sein. Dazu noch Termine – Veranstaltungsbesuche am Wochenende, Ortstermine, Besichtigungen – das sind im Moment wegen Corona aber natürlich weniger. Der Aufwand ist hoch, das muss man schon sagen.

MH: *Welche Projekte konntest Du in der Vergangenheit in der Bezirksvertretung vorantreiben? Bitte nenne Deine TOP 3.*

SB: Das ist auf jeden Fall die Jugend-Bezirksvertretung, die junge Menschen und Politik zusammenbringt. Dann unser Projekt im Brennpunkt Glashüttenstraße in Porz-Mitte, wo wir in kleinen Schritten sichtbare Verbesserungen erreichen, indem wir konsequent dranbleiben. Und natürlich das Großprojekt Porz-Mitte, das zwar schon vor meiner Zeit als Fraktionsvorsitzender von Oberbürgermeister Roters angestoßen wurde, wo es jetzt aber um die genaue Umsetzung geht.

MH: *Kommen wir zu unseren schönen Stadteilen Poll, Ensen und Westhoven:*

Welches sind Deine aktuellen Projekte für auf Poll/Ensen/Westhoven?

SB: Da gibt es einiges! Den Hafenbahnweg neben dem Netto in Poll haben wir schon sanieren lassen– jetzt wollen wir dort eine Beleuchtung. Das Lehrschwimmbecken in Ensen muss dringend saniert werden. Die Rodenkirchener Brücke und ihr drohender Abriss wird uns sicher noch länger beschäftigen. In Ensen/ Westhoven gibt die Kölner Straße, die den Doppelort nicht mehr wie eine Schneise trennen soll, sowie den überfüllten Leinpfad. Nicht zuletzt der Deutzer Hafen und der Verkehr, den die Bebauung mit sich bringen wird – hier fehlt nach wie vor das Verkehrskonzept, obwohl wir sie schon seit Jahren anmahnen und auch Vorschläge gemacht haben.

Das Interview führte für die SPD **Madeleine Helmrich**

Madeleine ist 22 Jahre alt und arbeitet bei einem Vertriebsunternehmen für Spezialchemikalien in Köln. Sie studiert dual Betriebswirtschaftslehre in Vertiefung Handelsmanagement.

Sie ist aktuell Nachrückerin auf der Reserveliste der SPD für die Bezirksvertretung Porz und engagiert sich im Ortsverein als stellvertretende Vorsitzende im Ortsverein für Poll.

Bei Anregungen, Beschwerden oder Ideen können Sie sich auch an Madeleine richten und eine e-Mail schreiben unter madeleine.helmrich@pewspd.de

MH: *Bitte antworte in jeweils einem Satz:*

Welche Verbesserungspotentiale siehst Du grundsätzlich in diesen drei Stadtteilen?

SB: Ganz grundsätzlich: Alterativen zum Autoverkehr, bessere Fahrradwege und bessere Taktzeiten für Bahnen und Busse. In Ensen/Westhoven ist die Grundschulsituation schwierig. Und die kleinen Ärgernisse des Alltags. Ein Beispiel: Die allermeisten Menschen werfen ihren Müll in Mülleimer und ärgern sich dann zu Recht über die wenigen, die das nicht machen – denn das stört am Ende alle.

MH: *Wie stehst Du zum Ausbau der Linie 7 nach Zündorf?*

SB: Die Linie 7 muss bis nach Niederkassel ausgebaut werden, um von dort aus nach Bonn weiterfahren zu können. Das ist seit Jahren überfällig.

MH: *Wie steht es um den heißbegehrten Vollversorger in Poll?*

SB: Da bin ich optimistisch. In den Neubau am Poller Haus könnte tatsächlich ein guter Supermarkt einziehen. Alle politischen Weichen dafür haben wir gestellt. Jetzt müssen sich Investor und Supermarkt einigen.

MH: *Wie sollte man mit der Rodenkirchener Brücke verfahren?*

SB: Auf keinen Fall einfach abreißen! Bevor so eine Riesenbaustelle geplant wird, noch dazu ohne ordentliche Information der Menschen vor Ort, müssen wir wissen, ob und wie der Verkehr sich überhaupt entwickeln wird. Und wir müssen alle Alternativen ausreizen: Mehr Bus- und Bahnlinien und mehr Güter auf die Schiene!

MH: *Wassertaxi in Köln – Wo sollten „Haltestellen“ in Poll errichtet werden?*

SB: In Poll bietet sich die Rampe an der Bezirkssportanlage an, auch weil hier direkt die Bushaltestelle des 159er ist.

MH: *Was tun gegen die Raserszene in Poll und die vermehrte Vermüllung am Rhein?*

SB: Vorweg: Niemand hat etwas dagegen, dass sich Menschen an unseren schönen Poller Wiesen aufhalten. Aber Regeln gelten für alle und der Staat muss sie durchsetzen, gerade den Menschen zuliebe, die sich an die Regeln halten. Also: Masken tragen, Abstand halten, Müll mitnehmen, nicht den Gehweg zuparken und das Tempolimit einhalten. Das sollte selbstverständlich sein. Wenn es das nicht so ist, müssen Ordnungsamt und Polizei konsequent einschreiten.

MH: *Wie soll es weitergehen mit dem Lehrschwimmbecken in Ensen und was kannst Du und die SPD dafür tun?*

SB: Der zuständige Baudezernent will das Gutachten, in dem steht, ob das Becken saniert werden kann und wie teuer das wird, leider nicht veröffentlichen. Das ist ein unhaltbarer Zustand! Als SPD werden wir weiter Druck machen – dazu brauchen wir die Unterstützung der Bürgerschaft. Je mehr Druck wir ausüben, desto größer die Chance, dass er wirkt.

MH: *Letzte Frage: Wo siehst Du Poll/Ensen/Westhoven in fünf Jahren?*

SB: Ich würde gar nichts Grundsätzliches ändern – wir leben hier schon sehr gut: Direkt am Rhein und im Grünen und trotzdem bestens angebunden und nah zur Innenstadt. Trotzdem kann manches noch besser werden. In fünf Jahren wünsche ich mir eine geordnete Verkehrssituation, bessere Möglichkeiten zum Einkaufen, mehr Kita- und Grundschulplätze und eine weiterführende Schule, auch wenn für diese fünf Jahre sehr knapp sind. Und dass wir unser Miteinander erhalten und mehr Rücksicht nehmen.

Simon Bujanowski

Alter: 36 Jahre

Wohnort: Poll

Familienstand: verheiratet, ein Sohn

SPD-Mitglied: seit 2001

Mitglied der Bezirksvertretung Porz: seit 2009

Deutzer Hafen

UNSERE POSITION UND FORDERUNGEN

Wir begrüßen ausdrücklich die Entwicklung im Deutzer Hafen. Neuer und innenstadtnaher Wohnraum kann damit entstehen und somit zur Entspannung des Wohnungsmarktes in Köln beitragen. Als Poller Bürgerinnen und Bürger sind wir von dieser Entwicklung in besonderem Ausmaß betroffen, weil der Deutzer Hafen direkt an den Stadtteil Poll grenzt. Mit größtem Interesse haben wir das Projekt somit von Beginn an verfolgt und und haben im offiziellen Beteiligungsverfahren unsere Anregungen sowie konstruktive Kritik eingebracht.

Um zusätzlichen durch das Neubauprojekt zu erwartenden MIV-Quellund Zielverkehr zu vermeiden, sollte der Umweltverbund (ÖPNV, Radfahrer*innen und zu Fußgehende) gestärkt werden.

Daher sind folgende Punkte für uns besonders wichtig:

- Taktverdichtung auf der Stadtbahnlinie über die Siegburger Straße, auf werktäglich 5-Minuten. Die Stadtbahn ist jetzt schon jetzt überfüllt, sodass Fahrgäste an der Haltestelle Deutzer Freiheit stehen bleiben müssen. Ein solcher Zustand ist in Bezug auf attraktiven Nahverkehr nicht haltbar.
- eine zusätzliche Stadtbahnverbindung über die Deutzer Freiheit in Richtung Bahnhof Köln Messe/Deutz und nach Möglichkeit weiter nach Mülheim.
- Prüfung einer Erschließung des Deutzer Hafens unter Nutzung der bestehenden Hafenbahntrasse unter Beibehaltung der bestehenden Strecke über die Siegburger Str.. Wenn etwa durch Hochwasserschutzmaßnahmen dies nicht möglich ist, sollte die bestehende Schienenverbindung für eventuell entstehenden Bedarf nicht entwidmet werden. Weiterhin ist die Möglichkeit zu prüfen, ob eine Tram-Train-Verbindung (siehe Karlsruher-Modell) zur Südbrücke möglich ist. Darüber hinaus kann eine Nutzung der Hafenbahntrasse als Radschnellweg mit einer Anbindung an die bestehenden Radpendlerrouten sinnvoll sein.
- Eine schnelle Umsetzung der S-Bahnlinie S16, auch im Vorlaufbetrieb, also ohne weiteren Brückenbogen. Diese Verbindung sollte zeitgleich mit der Bebauung geschaffen werden, um den neuen Bewohnern des Quartiers eine attraktive S-Bahn-Verbindung ins linksrheinische Köln zu ermöglichen. Mittelfristig ist ein zweiter Brückenbogen für die Südbrücke aber notwendig.
- Zur Feinerschließung der Verkehre im Deutzer Hafen und Poll befürworten wir einen Expressbus, der das neue Quartier sowohl mit dem Bahnhof in Deutz als auch mit der Siedlung In der Kreuzau in Alt-Poll verbindet.
- wenn die Idee eines Rheinpendels (Seilbahn) machbar erscheint, brauchen Poll und der Deutzer Hafen je eine Stationsanbindung.
- Fortsetzung des Radschnellweges von der Südbrücke kommend, weiterführend bis zur Technischen Hochschule in Deutz.
- Ausbau und besserer Schutz der Radwege auf der Siegburger Str. in Poll und Deutz. Die bestehenden Radwege sind bisher nur unzureichend gesichert und geschützt.
- Neben den sechs E-Lade-Stationen befürworten wir zur Reduzierung des Individualverkehrs eine weitere Mobilstation in Poll.
- Eine Rheinquerung nur für Fuß- und Radverkehr in Höhe des Ubierrings, nach dem Masterplan des Architekten Speer.
- Kommt es zu einer Ansiedlung von großen Firmen an der Straße „Am Schnellert“ sollen die Unternehmen angehalten werden, Werkswohnungen einzurichten, um so Pendlerströme zu reduzieren. Durch die Kombination von wohnortnahen Arbeitsplätzen, einem attraktiven ÖPNV-Angebot sowie einer guten Fuß- und Radinfrastruktur - schon im Vorfeld (!) der Baumaßnahmen kann die Bedeutung des Motorisierten Individualverkehrs reduziert werden.
- Die Verlängerung des Rolshover Kirchwegs bis zur Rolshover Straße, sowie der Vollausbau der Anschlussstelle „Am Grauen Stein“ lehnen wir verkehrlich und städtebaulich ab. Beide Versionen werden zu einem erhöhten Verkehr auf dem Rolshover Kirchweg führen und den MIV weiter attraktivieren. Wir glauben, dass dadurch Poll nicht entlastet, sondern mit zusätzlichem Durchgangsverkehr belastet wird.
- Die Haupterschließung des Deutzer Hafens für den MIV soll über die Autobahn (Östliche Zubringerstraße) und die Straße „Im Hasental“, die in Höhe der Drehbrücke auf die Siegburger Straße mündet, abgewickelt werden. Bauliche Maßnahmen sind daher zwingend erforderlich, um den Verkehr entsprechend über diesen Anschluss zu lenken.
- Die Siegburger Straße in Poll sollte ebenfalls durch bauliche Maßnahmen so umgestaltet werden, dass sie dem Anliegerverkehr eine höhere Priorität einräumt und den Durchgangsverkehr deutlich reduziert. Der bisherige Vorschlag aus der Planungspräsentation ist für uns nicht ausreichend, weil er im Grunde nur den Status Quo zeigt.
- Weiter regen wir an, die Verkehrsplanungen flexibel zu halten, da sich der Mobilitätssplit der Zukunft nicht vorhersehen lässt. Wir rufen daher dazu auf, eine Planung vorzulegen, die die Stadt entsprechend anpassen kann.

Teilnehmen?

Entweder

Postkarte an
SPD PollEnsenWesthoven
Postfach 990147
51105 Köln

Lieferadresse nicht vergessen!

oder

Mail an: info@pewspd.de

Nistkästen gewinnen

UNS ANSCHREIBEN UND GUTES FÜR DIE UMWELT TUN

Wir bleiben uns treu und machen etwas für Umwelt- und Naturschutz. Deshalb verlosen wir 100 Nistkästen unter allen, die teilnehmen. Die Nistkästen sind 13,5 cm breit und 25 cm hoch. Der ideale Kasten für kleinere Vögel im Garten. Mit einem Nistkasten können. Sie für mehr Artenvielfalt in unserer Stadt sorgen. Also direkt mitmachen!

Deutzer Hafen

„DIE EIERLEGENDE WOLLMILCHSAU!“

Wer kennt sie nicht. Die eierlegende Wollmilchsau. Die Kölner Stadtverwaltung hat sie jetzt wiedergefunden. Was war der Anlass? Seit Beginn der Bebauungsplanung Deutzer Hafen im Jahr 2016 fordert die SPD Poll und mit ihr viele betroffene Bürger*innen ein stimmiges Verkehrskonzept, damit die Siegburger Str. und der Stadtteil Poll nicht kollabiert.

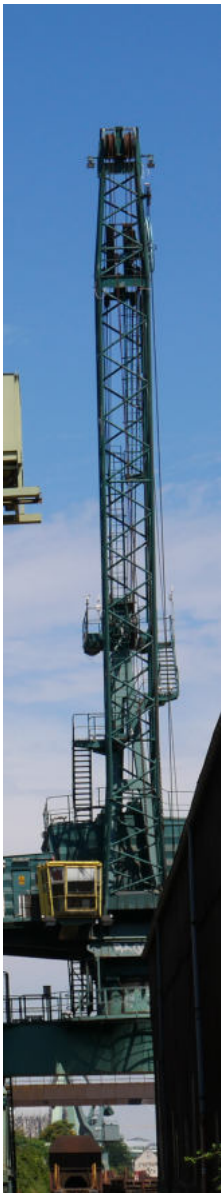
Was tut Rekers Verwaltung? Sie stellt einen umfassenden Werkstattbericht Deutzer Hafen vor, in dem das Thema Verkehr auf ganzen zwei (!) Seiten abgehandelt wird. Wir sind gespannt. Gibt es einen Vorschlag? Doch, die eierlegende Wollmilchsau. Wortwörtlich: „Ziel ist es, die Siegburger zu entlasten, denn hier soll es künftig ruhiger werden, und das ohne auf anderen Straßen Stau zu erzeugen.“ Aha! Und wie?

Der Vorschlag der Kölner Stadtverwaltung: Um den Verkehr auf der Siegburger Straße im Bereich Poll spürbar (!) zu reduzieren soll die Straße Im Hasenthal auf ein „erhöhtes Verkehrs-aufkommen vorbereitet“ werden.

Wie denn, durch die Verteilung von Flyern? Na ja, dann ist ja alles gelöst.

Garniert wird das ganze durch hübsche und beruhigende Allgemeinplätzchen wie etwa „Eingriffe in das Straßenverkehrs-netz sind immer komplex“. Weitere Kostprobe gefällig: „Es sieht gut aus für eine zukunftsfähige Neustrukturierung des Straßenverkehrs rund um den Deutzer Hafen.“ Na, dann kann ja nichts mehr passieren.

Sie glauben‘s nicht? Lesen Sie nach im Werkstattbericht zum Deutzer Hafen auf Seite 16 & 17. Hier lang geht es zum Werkstattbericht.



2021 Letzte Betriebe schließen. Baufelder wurden definiert und werden schon durch Moderne Stadt vermarktet. Verkehrskonzept fehlt weiterhin!

2019 Bürger*innen können Einwendungen formulieren. SPD stellt Forderungen auf.

2018 Stadtrat beschließt Aufstellung eines Bebauungsplan mit Wohnungen für 6.900 und Büros für 6.000 Menschen.

2017 Architektenbüro Cobe (Kopenhagen) erstellt einen integrierten Plan.

2016 Poller SPD fordert Verkehrskonzept für Ziel- und Quellverkehr, inkl. S-Bahn-Vorlaufbetrieb über die Südbrücke.

2015 Statdtrat fasst Grundsatzbeschluss zur Bebauung.

2014 Bundesverwaltungsgericht ermöglicht Bebauung auch in gesetzlichen Überschwemmungsgebieten.

2008 1. Untersuchung Deutzer Hafen als Wohn- und Arbeitsort.

Das Gremberger Wäldchen

GEDENK- UND ERHOLUNGSORT

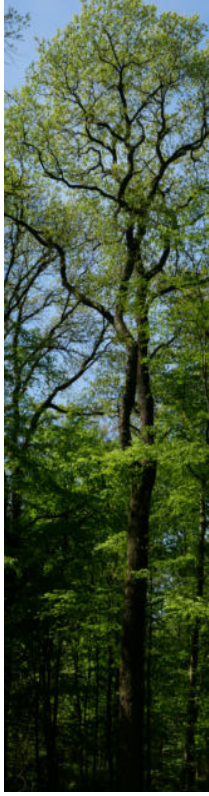
Auch im Gremberger Wäldchen finden sich Schatten der Vergangenheit. Denn mitten im Wald errichteten die Nationalsozialisten ein Krankenlager für „Ostarbeiter“. Etwa 150 Menschen waren dort in Baracken untergebracht. 74 von ihnen wurden hier zwischen 1941 und 1945 ermordet und in unmittelbarer Nähe verscharrt.

Im Bild ist noch die von Klaus Balke 1985 erstellte Stature zu sehen, die letztes Jahr leider gestohlen wurde. Mittlerweile ist die Finanzierung durch das NS-Dokumentationszentrum zur Neuaufstellung gesichert, sodass bald den Opfern wieder gedacht werden kann.

Kurzinformation Spaziergang

Länge: ca. 6 km
Dauer: 75 min.
Start und Ziel: (H) Baumschulenweg

Das Gremberger Wäldchen ist der älteste Wald in Köln und lohnt immer einen Besuch. Alle Wege sind in einem guten Zustand und zur Erholung laden zahlreiche Parkbänke mitten im Wald unserer Großstadt ein. Zusätzlich ist dieser *Geheimtipp* noch eine ganz hervorragende Alternative zu den stark besuchten Poller Wiesen.



Wegbeschreibung

Unsere Wanderung startet an der Stadtbahnhaltestelle Baumschulenweg. Wir gehen Richtung Norden bis zur Straße „Am Gremberger Wäldchen“. (1)

Wie biegen in die Straße ein und gehen diesen Weg fast bis zum bitteren Ende. (2)

Dort wechseln wir auf einen Trampelpfad, den wir folgen bis der Weg endet. (3)

Wir gehen durch zwei Eisenbahnunterführungen und gehen nach links. (4)

Dahinter biegen wir links ab. Beim nächsten Abzweig folgen wir diesen Weg. (5)

So kommen wir an die Gedenkstätte für die getöteten Zwangsarbeiter*innen. Nach kurzen innehalten nehmen wir im Grunde geradeaus den Weg weiter zum Gremberger Ring. (6)

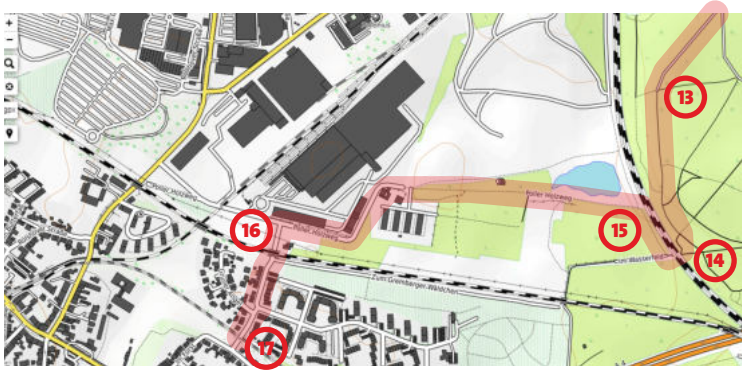
Wir gehen quer über dem Parkplatz und biegen am Ende der Straße nach rechts ab. Es folgt ein wenig schöner Weg entlang der Autobahn und unter ihr hindurch. (7)

Bei erreichen der Eisenbahn gehen wir nach links und im Anschluss beim nächsten Abzweig nach rechts. Nach reichlich 100m laufen wir halbrechts weiter. (8,9)

Auch der nächsten Abzweigung folgen wir nicht und gehen über auf einen Trampelpfad. (10)

Wieder erreichen wir die östliche Zubringerstraße und gehen links herum und direkt wieder links in den Wald hinein. (11)

Dort biegen wir nach links ab und folgen dem Wegverlauf. (12)



Wir folgen Weg immer weiter bis wir wieder an der Eisenbahnunterführung ankommen, die wir zu Beginn als zweites durchquert haben. Direkt hinter der Eisenbahnunterführung gehen nach rechts und folgen dem Poller Holzweg. 13,14 15

Wenn die Straße „Baumschulenweg“ abzweigt gehen wir nach links und folgen der Straße bis zum Startpunkt. 16,17

Isi - On Demand

EIN NEUES ANGEBOT DER KVB

Ganz einfach über App oder telefonisch unter 0221/547 33 33

Vor allem Poll profitiert vom neuen flexiblen Pilotprojekt der Kölner Verkehrsbetriebe. Die Bestellung des „Elektro-Taxis“ ist ganz einfach, egal ob zum Markt nach Poll oder Porz oder zum Supermarkt nach Ensen. Das Bediengebiet Porz umfasst Teile von Poll, Westhoven, Ensen, Gremberghoven, Porz, Finkenberg, Urbach, Grengel und Elsdorf.

Bestellbar ist Isi von 8 bis 15 Uhr über eine neue App oder telefonisch. Für Abokund*innen ist die Nutzung kostenlos, für Nicht-Abokund*innen kostet die Nutzung 3,- €. Nach vier Jahren wird entschieden, ob das Angebot erfolgreich war und weiter betrieben werden soll. Deswegen nutzt es fleißig, damit es erhalten bleibt!

Bildrechte: KVB AG

IDEEN?
SCHREIBEN SIE UNS AN!
INFO@PEWSPD.DE

Impressum: SPD-Ortsverein PollEnsenWesthoven, Postfach 990147, 51105 Köln
Vorsitzende Bettina Jureck, E-Mail: bettina.jureck@pewspd.de
Bildnachweis: Alle Rechte liegen bei SPD PollEnsenWesthoven

PEWSPD.DE