

Zündorf-Süd

Kritischer Kommentar des Bürgervereins Zündorf e. V.
zur Dokumentation des Zielfindungswshops am 24.10.2014

An der Veranstaltung haben als Vertreter des Bürgervereins der
1. Vorsitzende, Herr Hans Baedorf, sowie der 2. Vorsitzende, Herr Reiner Lindlahr,
teilgenommen.

Der Bürgerverein Zündorf e. V. nimmt zu der inzwischen veröffentlichten
Dokumentation wie folgt Stellung:

Der Feststellung, dass

**„mit dem erfolgreich durchgeführten Bürgerworkshop und dem
Zielfindungswshop ... Grundlagen für ein von Bürgerschaft, Politik und
Verwaltung getragenes Verfahren (für Zündorf-Süd) geschaffen werden“,**

muss seitens des Bürgervereins massiv widersprochen werden.

Die bei beiden Veranstaltungen seitens der Bürgerschaft vorgetragenen erheblichen
Bedenken zu den bisher nicht solide entwickelten Planungsgrundlagen sind nach
dem mit den Vertretern der Verwaltung am 08.12.2014 geführten Gespräch bestätigt
und noch verstärkt worden.

Zu S. 3

Es ist positiv anzumerken, dass der zuständige Baudezernent, Herr Höing, gleich zu
Beginn der Veranstaltung feststellt, dass eine verkehrliche Entlastung von Zündorf
notwendig ist und dass eine weitere bauliche Entwicklung in Zündorf u. a. nur mit
einer **funktionierenden** Entlastungsstraße möglich ist.

Die Vertreter des Bürgervereins stimmen dem voll zu und stellen diesbezüglich die
Frage, warum dann für eine unsinnige Trasse einer Umgehungsstraße nach
Südosten die Machbarkeit, aber nicht die Funktionsfähigkeit untersucht wurde.

Zu S. 4

Zum Vortrag von Frau Müssigmann vom Stadtplanungsamt wird angemerkt, dass sie
zwar das Ziel definiert, dass sich das neue Quartier an der für Zündorf typischen
kleinteiligen Maßstäblichkeit und den ortsüblichen Bauformen orientieren soll,
gleichwohl aber von 4geschossiger Bauweise + Dach für das Neubaugebiet spricht.

Hier steht ihre Zielsetzung im Widerspruch zu ihrem Vorgesetzten:

Her Beig. Höing hatte noch am 25.09.2014 in einer Pressekonferenz zu Zündorf-Süd
erklärt, dass „er sich 4-5geschossige Bauten in diesem Neubaugebiet nicht vorstellen
könne“!

Zum „Fahrplan“ kündigt Frau Müssigmann für 2015 den Abschluss der
Verwaltungsvereinbarung zwischen Stadt und Land zum Bau der Ortsumgehung
Zündorf an.

Für welche Trasse??? Eine machbare oder eine funktionsfähige?

Zu S. 5

Im Vortrag von H. Harzendorf wird zunächst von einer Verlängerung der
„Ortsumgehung Libur“ gesprochen – es handelt aber vielmehr um die Verlängerung
der „Ortsumgehung Ranzel – L 286n“!

Dann wird festgestellt, dass das Land keine reinen Umgehungsstraßen mehr fördert,
sondern nur noch Entlastungsstraßen im Zusammenhang mit einer dringend
benötigten Wohnbauflächenentwicklung.

Hier ist kritisch zu hinterfragen, warum dann die in der Priorität immer hinter der
Zündorfer Umgehung liegende Umgehungsstraße Fühligen jetzt mit
Landeszuschüssen gebaut werden soll bzw. warum die als „funktionsfähig“ zu
betrachtende bisherige Ortsumgehung Zündorf (Trasse im rechtsgültigen
Flächennutzungsplan – L 82) nicht ebenfalls weiterhin diese Voraussetzung erfüllen
soll!

Zu S. 6

Zur „Machbarkeitsstudie“ wird hier festgestellt, dass es Ziel der als „machbar“
bezeichneten Trasse nach Südosten neben der Erschließung von Zündorf-Süd auch
sei, Zündorf, Wahn und Libur zu entlasten.

Dass mit einer nicht funktionsfähigen Straße Zündorf trotz zusätzlichen 8.000 neuen
Einwohnern und mindestens zusätzlichen 11.500 KFZ-Fahrten entlastet werden soll,
ist schon nicht glaubhaft.

Es ist aber schon abenteuerlich, dass den Liburer Bürgern vorgegaukelt wird, sie
würden eine Verkehrsentslastung bekommen, wenn der Verkehr aus dem Rhein-Sieg-
Kreis nicht – wie geplant – in Höhe der Spicher Seen zur Autobahn A 59 geführt wird,
sondern um Libur herum auf eine unnötige teure neue DB-Unterführung!!!

Die Vertreter der Stadt haben in einem Termin mit dem Bürgerverein am 08.12.2014
inzwischen selbst erklärt, dass diese Trasse nach Südosten vorrangig der Entlastung
von Wahn und als Alternative für den Verkehr aus dem Rhein-Sieg-Kreis diene und
dass diese Trasse für heutige, aber auch künftige Zündorfer kaum attraktiv sei.

Es muss daher der Einschätzung heftig widersprochen werden, dass sich bei einer
solch fragwürdigen Trasse im Ortszentrum von Zündorf trotz zusätzlichen 11.500
KFZ-Fahrten durch das Neubaugebiet eine Halbierung des Verkehrs ergeben würde!

Zum Vortrag von H. Höhn zum Ausbau der Linie 7 ist anzumerken, dass zutreffend
festgestellt wurde, dass die Planungen für eine Verlängerung der Linie 7 zwar 2001
mit einem Planfeststellungsverfahren gestartet wurden (entsprechend der Zusage
der Politik zur Einleitung des B-Planverfahrens für den 1. BA Zündorf-Süd – Loorweg

„die Linie 7 fährt bis zur Ranzeler Straße, bevor dort der erste Bewohner einzieht“), aber (Ende 2002 nach Rechtskraft des B-Plans) „aufgrund ungeklärter Finanzierung nicht weiterverfolgt werden konnte“.

Genau dieser „Betrug“ an den Zündorfern führte zu der Aussage eines Ratsmitglieds im Stadtentwicklungsausschuss im Februar 2014 beim Beschluss über den Start zu Zündorf-Süd: „Die Zündorfer haben kein Mißtrauen, sondern schlechte Erfahrung!“

Ebenso fragwürdig sind die Zahlen, mit denen für den Umstieg auf die verlängerte Linie 7 kalkuliert wird.

Am 15.09.2014 wird der Politik vom Amt 66 eine Folie präsentiert, wonach mit 3.000 zusätzlichen Fahrgästen aus dem Gebiet von Oberzündorf (heute) und 4.000 aus dem Neubaugebiet gerechnet wird.

Am 24.10.2014 trägt H. Höhn im Zielfindungsworkshop vor, dass mit 2.000 Fahrgästen aus dem Gebiet von Oberzündorf (heute) und 5.000 aus dem Neubaugebiet gerechnet wird.

Am 08.12.2014 erklärt H. Harzendorf dem Bürgerverein, dass von einer Zahl von 680 Umsteigern aus dem Gebiet von Oberzündorf (heute) ausgegangen werde.

Zu Seite 8

Hierzu wird auf die gesonderte Stellungnahme des Bürgervereins zum Bürgerworkshop am 26./27.09.2014 verwiesen.

Die Ergebnisse dieser Veranstaltung wurden im Zielfindungsworkshop nicht nur verkürzt, sondern auch falsch wiedergegeben!

So ist es nicht akzeptabel, dass im Rahmen der „Vorstellung der Ergebnisse des Bürgerworkshops“ ein Vorschlag für eine Verkehrsführung mitten durch das Neubaugebiet zitiert wird, der **nach Schluss** der Veranstaltung eingebracht worden sein soll.

Zu Seite 12 ff.

Die Anmerkungen und Fragestellungen des Bürgervereins sind überhaupt nicht wiedergegeben.

Sie werden daher hier noch einmal schriftlich wiederholt:

Die Planungen für Zündorf-Süd laufen seit über 30 Jahren (1983 und 1994 Städtebauliche Planungskonzepte Zündorf-Süd – jeweils mit rd. 2.000 WE = rd. 6000 – 8000 Einwohner)

Die dabei erteilten Zusagen wurden nicht eingehalten.

Es ist festzuhalten, dass das vom Stadtentwicklungsausschuss 1996 beschlossene Junktim:

„Umgehungsstraße und Verlängerung Linie 7 müssen als unabdingbare Voraussetzung für einen evtl. Baubeginn von Zündorf-Süd **realisiert** sein.“

bis heute nicht aufgehoben wurde.

Seit 30 Jahren sind keinerlei Investitionen in die Infrastruktur erfolgt (weder Straßen noch ÖPNV noch Radwege).

Zuwachs Verkehr: Die Einwohnerzahl ist seit Mitte der 70er Jahre im Porzer Süden um rd. 90 % gestiegen. In absoluten Zahlen um rd. 14.000 Einwohner. Das sind doppelt so viele Einwohner wie 1983 und 1994 für Zündorf-Süd geplant.

Folge: Die Verkehrsdichte ist mit rd. 20000 Fahrzeugen in Nord-Süd-Richtung bereits heute am Limit.

Für den Verkehr in Nord-Süd-Richtung (80 % der Fahrzeuge) bestehen keine Alternativen.

Schon bei kleineren Verkehrsstörungen gibt es den Kollaps.

Jetzt sollen rd. 2500 WE in Zündorf entstehen – nochmals 7500 – 10000 Einwohner.

Die von der Stadt Köln selbst erstellte Verkehrsuntersuchung für die Umgehungsstraße Richtung Südosten zur BAB-Auffahrt Porz-Lind geplante Wohnbauflächen im Umfang von über 2.000 Wohneinheiten nicht berücksichtigt:

- Zündorf: 200 WE

– Langel: 50 WE

– Lülisdorf: 220 WE

- Ranzel: 720 WE

– Niederkassel: 920 WE

(dies wurde im Gespräch der Stadt mit dem Bürgerverein Zündorf am 08.12.2014 inzwischen bestätigt).

Die Frage nach den Gesamtkosten der neuen Umgehungsstraßentrasse konnte im Zielfindungsworkshop nicht beantwortet werden.

(In der Machbarkeitsstudie wird auf S. 5 darauf verwiesen, dass für die bisherige Trasse (L 82) „aufgrund der hohen Baukosten nur eine nachrangige Priorisierung erreicht werden konnte, so dass deren Planung und deren Bau auf absehbare Zeit nicht realisierbar erscheint“.

Dann gehört jetzt aber eine Gegenrechnung mit den kompletten Kosten der Trassenalternative auf den Tisch.

Im T. mit dem Bürgerverein am 08.12.2014 erklärte 66, dass die Gesamtkosten bisher noch nicht kalkuliert wurden!).

Es muss ferner klargestellt werden, dass Herr Harzendorf auf dem Zielfindungsworkshop angekündigt hatte, zu den vielen kritischen Fragen und Anmerkungen des Bürgervereins ein klärendes Gespräch mit diesem zu führen.

Es gab **keine** Absprache, dass das Gespräch dazu dienen sollte, weitere Alternativtrassen (als die im FNP ausgewiesene Trasse der L 82) zu definieren!

Diese Ergebnisse bestätigen die vom Bürgerverein mehrfach vorgetragene Forderung und Rahmenbedingung für Zündorf:

„Verkehr

Aufgrund der bereits heute sehr angespannten und äußerst storanfälligen Verkehrssituation in Zündorf ist eine komplexe Untersuchung der Verkehrsströme über die Stadtgrenzen hinweg durch einen **unabhängigen externen Gutachter** erforderlich, bevor über weitere Bebauungen im Porzer Süden nachgedacht wird. Darin müssen funktionstüchtige Lösungen sowohl für den ÖPNV als auch für den Individualverkehr, insbesondere in Nord-Süd-Richtung, aufgezeigt werden.“

Abschließend ist festzuhalten, dass bisher weder Politik noch Verwaltung auf die Bedenken der Zündorfer Bürger zum „kombinierten Vorgehen“ bei den 3 Planungskomponenten

- „Baurecht Wohnen“
 - „Umgehungsstraße“
 - „Verlängerung Linie 7“
- eingegangen sind.

Die Zündorfer haben (wie oben dargestellt – Planungen 1. BA 2001/2002) schlechte Erfahrungen mit Versprechungen zur „Synchronisierung“ der Verfahren! Baurecht für weitere Bauabschnitte der Wohnbebauung darf daher erst geschaffen werden, wenn die anderen beiden Komponenten realisiert sind! Sonst heißt es später wieder – wie gehabt -: „Linie 7 konnte aufgrund ungeklärter Finanzierung nicht weiterverfolgt werden“ oder „Umgehungsstraße wurde dem Land zu teuer“ bzw. „Umgehungsstraße konnte wegen nicht möglicher Einigung mit der DB nicht realisiert werden“.

Dass dies keinesfalls abwegig ist, zeigt der Bericht des KStA vom 12.12.2014 (Titelseite):

„Finanzstreit bremst Nahverkehr aus – Zweckverband legt rd. 140 Bauvorhaben auf Eis“ – darunter auch die Verlängerung der Linie 3 in Köln-Bocklemünd!

gez. Hans Baedorf
1. Vorsitzender

gez. Reiner Lindlahr
2. Vorsitzender

Zündorf, 03.01.2015