

Das Verkehrsgutachten zeigt die Schwächen der Planung!

Der Verkehrslärm

an der Rheinuferstraße liegt bereits heute sowohl tagsüber als auch nachts über den Grenzwerten der Bundesimmissionschutzverordnung. Der Gutachter – das Büro Schüßler-Plan – geht davon aus, dass der Autoverkehr durch die neue Bebauung auf der Rheinuferstraße um mindestens 12.500 Fahrzeuge zunehmen wird, also um ca. 20% bis 25%. Der Lärm wird also weiter steigen. Dies mag aufgrund des bereits bestehenden Lärms den Ohren bewußt nicht weiter auffallen, doch es wird eine größere Belastung der Gesundheit zur Folge haben, die mittel- und langfristig Herz- und Kreislauf-Krankheiten nach ziehen wird.

Ein Verstoß gegen das Baugesetzbuch

bedeutet es, wenn die Gesundheit der Menschen, die bereits in dem von dem Bebauungsplan betroffenen Gebiet wohnen – hier die AnwohnerInnen der Rheinuferstraße – durch die neue Planung gefährdet statt gesichert wird. Der Gesetzgeber schreibt vor, dass neue Bauleitpläne „dazu beitragen [sollen], eine menschenwürdige Umwelt zu sichern“. Dabei sollen im besonderen auch „die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse“ berücksichtigt werden. (§1, Abs. (5) BauGB). Dies tut der Bebauungsplan Rheinauhafen nicht, indem er die Verkehrsmenge auf der Rheinuferstr. und damit die Lärmwerte steigert, statt sie zu mindern.

Die Rheinuferstraße ist überlastet

so die Erkenntnis des Gutachters von Schüßler-Plan. Deshalb kann sie den zusätzlichen Verkehr nur dann aufnehmen, wenn sie umgebaut wird. Zulasten der Fußgänger natürlich. Um die Verkehrsmengen zu bewältigen, sollen Fußgängerüberwege wegfallen. An der Mech-

tildisstraße wird auf den südlichen Fußgängerüberweg verzichtet, an der Kreuzung Dreikönigenstraße auf den nördlichen Fußgängerüberweg. An den Kreuzungen Filzengraben und Große Witschgasse wird auch in Zukunft keine Überquerung der Rheinuferstraße in einem Zuge möglich sein. In Höhe der Kleinen Witschgasse findet weiterhin in Ost-West-Richtung in der Regel ein Aufenthalt zwischen den beiden Fahrbahnen statt. Fazit: Die seit Jahren gewollte

Anbindung des Rheinhafens an die Südstadt verbessert sich nicht, sondern verschlechtert sich sogar in Teilen.

Um ein schnelleres Abfließen des Autoverkehrs von der Rheinuferstraße zu erleichtern, sollen beide Äste des Ubierrings zwischen Rheinuferstraße und Mainzer Straße einen Zweirichtungsverkehr erhalten. Sortiert wird die Richtungen dann durch einen Kreisverkehr auf dem Ring in Höhe Mainzer Straße.

Anhaltendes Gemecker

über die zukünftige schlechte Situation für die FußgängerInnen führte bei der Stadtverwaltung zu der Überlegung, die Kapazität der Rheinuferstraße auf andere Weise zu erhöhen: mit Hilfe des Baus einer dritten Spur in Süd-Nord-Richtung. Dadurch soll mehr „Stauraum“ für die Autos geschaffen werden, der es ermöglicht, den FußgängerInnen beim Überqueren länger Grün zu geben. Aber leider entfallen auch in dieser Variante „3. Spur“ die oben genannten Überwege. Die Trennwirkung der Rheinuferstraße wird erhöht und betont. Zudem wird der Lärm sich weiter erhöhen, ein neues Lärmgutachten wird dadurch fällig, liegt aber noch nicht vor. Auch ist nicht gesichert, wer die sich deutlich erhöhenden Kosten für den Bau einer dritten Spur übernimmt. Vorstellbar ist, dass diese doch gravierende Änderung gegenüber der alten Planung eine erneute Offenlage nach sich ziehen müßte - vor allem wenn die Lärmwerte sich weiter erhöhen. Die Verfasserin ist gespannt, mit welchen Tricks dies vermieden werden wird.

Astrid Reimers

Der neugestaltete Rheinauhafen: Ein Geschenk an die Bürger der Stadt?

Der Chef des Dezernates VIII für Wirtschaft, Stadtentwicklung und Stadtplanung, Beigeordneter K. O. Fruhner, hält regelmäßig Vorlesungen am Geographischen Institut der Universität zu Köln. Wie zu hören ist, nimmt er dort kein Blatt vor den Mund, was die städtebauliche Planung in Köln angeht.

Im Geschäftsverteilungsplan der Stadtverwaltung gibt es ein Kästchen VI/1 im Dezernat VI des Beigeordneten Prof. Béla Dören mit dem Titel „Projekt Rheinauhafen.“ Wieso ist dieser Bereich aus dem Dezernat Fruhner ausgegliedert? Wer entscheidet hier eigentlich? Heißt das, Dören (SPD) macht die Arbeit und Fruhner (CDU) entscheidet? Geht es noch um Stadtplanung oder nur noch um die

Wirtschaft? Bei längerem Hinsehen, ein gewolltes Chaos zum Nachteil der Bürgerinnen und Bürger von Köln.

Ein Beispiel: diese organisatorische Aufteilung hat dazu führt, dass der eine im Flächennutzungsplan für das Gebiet des Rheinauhafens ein Drittel der zu bebauenden Fläche zur Wohnnutzung ausweist. Aber, gerade ist die Frist der gesetzlichen Offenlegung des Bebauungsplanes zur Beteiligung der Bürger verstrichen, wird auf Betreiben der CDU und FDP im Stadtentwicklungsausschuß aus dem „Mischgebiet“, mit festgelegtem Wohnanteil, ein „städtisches Kerngebiet“, in dem die Wohnungen nur untergeordnet berücksichtigt werden.

Die Wohnraumnutzung im Rheinauha-

fen ist im Jahr 2001 von 31,8% zunächst geplanten auf 24,6% im Jahre 2002 geschrumpft. Einige der Käufer der Grundstücke haben bereits Ende 2001 abermals höhere Nutzflächen für Büronutzung gefordert. Begründung: es zahlt sich sonst nicht. Konsequenz: höher bauen oder noch weniger Wohnraum. Na klar, Geschäft geht vor.

Normalerweise legt der Rat in einem städtebaulichen Vertrag fest, was in dem jeweiligen Planungsgebiet zum Nutzen der Bürgerinnen und Bürger und Kölns gemacht werden darf und was ausge-

schlossen bleiben soll. Der Rat hat bisher darauf verzichtet! Warum nur? Glaubt er etwa, einen vernünftigen Vertrag noch nach Satzungsbeschluß zu bekommen?

Die privatwirtschaftliche Nutzung der Grundstücke im Rheinauhafen und die Vertragsverhandlungen mit den zukünftigen Investoren ist von der Eigentümerin Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK) der Stadtentwicklungsgesellschaft „modernes köln GmbH“ übertragen worden. Ortwin Gönner, Geschäftsführer von „modernes köln“, kommentiert den aktuellen Bebauungsplanentwurf für das Rheinauhafengelände: „Das Projekt Rheinauhafen ist ein Geschenk der Stadt Köln an ihre Bürger“

Eine Unverschämtheit. Er weiß genau, dass das Rheinauhafenprojekt ein großes Geldgeschenk an die Investoren ist. vS

CDU-Klüngel auf Höchstniveau?

Bereits Ende 2001 wurden die lukrativen Grundstücke im Rheinauhafen von Vorstand und Aufsichtsrat der städtischen HGK AG Investoren zugesprochen, obwohl der Bebauungsplan vom Rat noch nicht verabschiedet ist und im Stadtentwicklungsausschuß die Beschluslage gilt, den Verkauf dort zu beraten und zu billigen. Doch die HGK hat mit Hilfe von „modernes köln“ längst Fakten geschaffen. Ein Dutzend Investoren erhielten für insgesamt über 61 Millionen Euro vorwiegend für Büros, Hotel und Gewerbe den Zuschlag. Pikanterweise dringen nun erste ernstzunehmende Hinweise an die Öffentlichkeit, das es sich bei einer Reihe der Käufer um Firmen handelt, die sich in den letzten Jahren als großzügige Spender an die CDU bewährt haben. Ob überhaupt und auf welche Weise ein Beterverfahren für die renditeträchtigen Filetstücke durchgeführt wurde, ist derzeit ungeklärt. ?

(Aus: Rathaus ratlos Nr. 142, Januar 2002 – Bündnis 90/DIE GRÜNEN im Kölner Rat)

Wird der Kölner Stadtrat immer überflüssiger?

Der Rat der Stadt Köln hat bis heute keinen Städtebaulichen Vertrag zwischen der Stadt Köln und der HGK abgeschlossen. Das Verfahren muß geregelt sein, mit denen die städtebaulichen Ziele der Entwicklung des Rheinauhafens erreicht werden müssen und nachhaltig gesichert werden sollen. Das Wohl der Allgemeinheit und die Vorstellungen und Bedingungen des Rates, dem Vertretungsorgan für die Bürgerinnen und Bürger und für die Belange der Stadt Köln, müssen gewahrt bleiben. Bisher steht es im Belieben der Käufer und Nutzer, wie sie mit dem Rheinauhafengelände möglichst viel Geld machen können - natürlich im Rahmen der allgemeinen Gesetzgebung.

Bereits im November 2001 wurden Verabredungen zwischen HGK/modernes köln und den zukünftigen Käufern und Nutzern des Rheinauhafengebietes getroffen, die in der Form von Beanstandungen des Verfahrens führen können. Einige Beispiele aus den Verträgen mit den Käufern:

In § 4 wird behauptet, dass es bei der Offenlage des Bebauungsplanes für den Rheinauhafen keine „nennenswerten Einsprüche von Bürgern der Stadt Köln... innerhalb der Einspruchsfrist eingegangen (sind), so dass die Stadt Köln,

Bauaufsichtsamt, nunmehr gemäß § 33 BauGB in der Lage ist, Bauanträge zu bearbeiten und zu genehmigen.“

Richtig ist, dass 48 qualifizierte Einwendungen fristgerecht eingereicht wurden. Sie waren nach Auskunft der Stadtplanungsamt so qualifiziert, dass darauf hin verfahrenstechnische Mängel „geheilt“ wurden. Seit Abgabe der Einwendungen gegen den Bebauungsplan am 18.05.2001 haben die Einwender bis heute keine Stellungnahme dazu vom Stadtplanungsamt erhalten oder sind in einer Anhörung zu den vorgetragenen Beschwerden gehört worden. Das Gesetz schreibt vor: „Das Ergebnis der Entscheidung hat die Stadt den Einwendern ...mitzuteilen.“ Der Umgang mit den Abwägungsmaterial ist in der hier behandelten Form unzulässig.

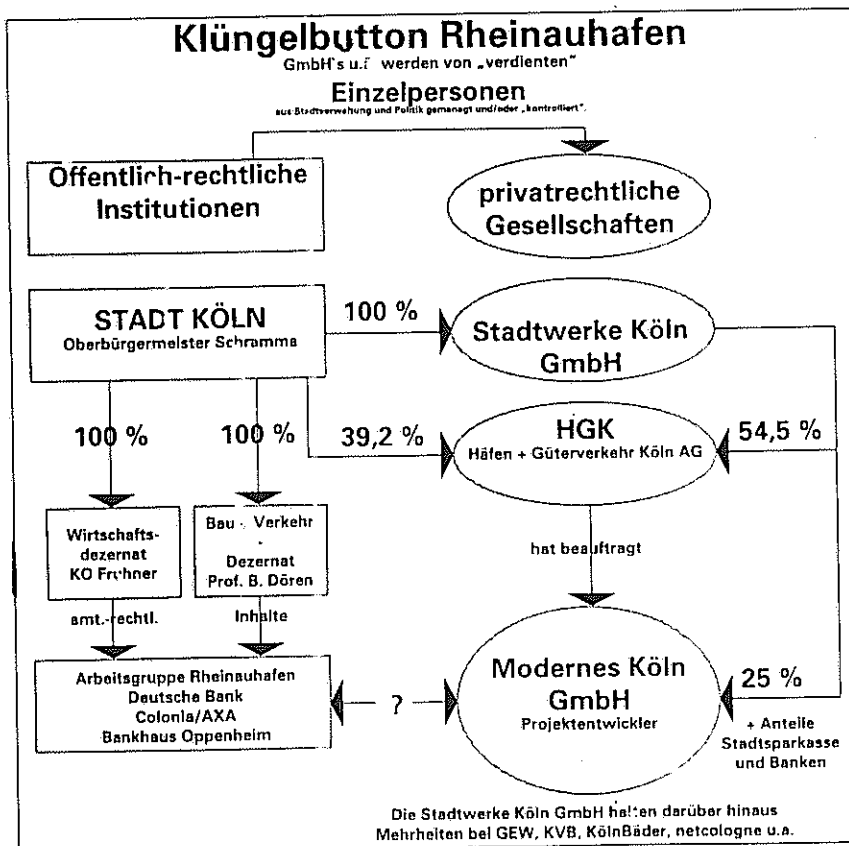
Hochwasserschutzkonzept: Der gesamte Rheinauhafen befindet sich im Retentionsraum des Rheins und wird vom städtischen Hochwasser nicht erfaßt. Das für das Gebiet vorgeschriebene Planfeststellungsverfahren ist bis heute nicht ausgelegt. Die erforderlichen Unterlagen, das Verfahren einzuleiten, sind bis zum 08.02.2002 bei der Bezirksregierung nicht eingegangen. Am 14.02.2002 soll der Stadtentwicklungsausschuß den Beschluß

des Rates vorbereiten!?! Nach Auskunft von Prof. B. Dören wird es keinen Evakuierungsplan für das Gelände geben. Die Auflagen der Feuerwehr werden die Planungen erheblich verzögern. Insbesondere die zur Rettung erforderlichen Einbuchtungen der städtischen Hochwasserschutzlinie in das Hafengelände hinein, wird die Frage nach dem Ersatz für die Retentionsflächen und die Schädigungen der benachbarten Stadtviertel bei Hochwasser berechtigter Weise neu entfachen. Aus unserer Sicht müssen alle Maßnahmen des Hochwasserschutzes von den Nutzern getragen werden und nicht von den Steuerzahlern.

§ 9 Managementvertrag: Die Erwerber müssen sich im Kaufvertrag verpflichten, mit der HGK einen Managementvertrag über die Verwaltung und Bewirtschaftung des gesamten Rheinauhafengebietes abzuschließen.

Es folgen neun Punkte, von der Imagepflege und positiver Darstellung des Gesamtobjektes, Überwachung, Wartung und Reinigung bis zur Bonitätsprüfung von Miet- und Kaufinteressenten. Die Verpflichtung zur Kostenübernahme wird durch Eintragung einer Realast abgesichert. Wenn das mal keine Probleme gibt?

vS



Kölner Rätzelspass:

Wer wird im Rheinauhafen Strom und Telefon liefern?

GEW bzw. netcologne?

Und denken Sie daran:

Europa fordert offene Märkte, v. Miert steht bereit