



# Niederschrift

## Besprechungsgegenstand

Nord-Süd Stadtbahn, 3. Baustufe  
Petition der Bürgervereine und Interessengemeinschaften im Kölner Süden

## Ort und Datum der Besprechung

Stadthaus West, Raum 09 D 23,  
Mittwoch, 11.12.2013

## Amt für Straßen und Verkehrstechnik

Stadthaus Deutz - Westgebäude  
Willy-Brandt-Platz 2, 50679 Köln

Auskunft Frau Gawlich, Zimmer 10 C 09  
Telefon 0221 221-29490, Telefax 0221 221-27082  
E-Mail strassen-verkehrstechnik@stadt-koeln.de

Datum  
08.01.2014

## Teilnehmer/Teilnehmerinnen

siehe Teilnehmerliste

## Verteiler

Hr. Höing	VI	Fr. Rothe	690/0
Hr. Dörkes	01-10		
Fr. Thrun-Stecki	661-12	Fr. Dr. Offergeld	SP
Hr. Schipper	661-12		
Herr Jusen	661-14	Hr. Höhn	KVB 15
Herr Röhrig	661-14		
Hr. Grimsehl	690	Hr. Dr. Franzen	IG Marienburg
Fr. Kowollik	690/0		

## Anlagen

Präsentationen, Teilnehmerliste

## Inhalt

Nr.	Typ <sup>1</sup>	Beschreibung
<b>1.</b>		<b>Begrüßung und Einführung</b>
		Herr Harzendorf begrüßt alle Anwesenden und freut sich, dass der Termin so kurzfristig zustande kommen konnte. Er macht das Angebot, dass es sich nicht um einmalige Veranstaltung handeln muss. Am Ende soll entschieden werden, ob es einen Folgetermin geben wird oder ob man ggf. sogar regelmäßige Besprechungen durchführt.
<b>2.</b>		<b>Überblick über verkehrliche Konzepte und planerische Grundlagen</b>
		Frau Stolte-Neumann gibt einen Überblick über die verschiedenen Konzepte, die den Rahmen für eine Planung bilden und worauf aufgebaut wird:
		<ul style="list-style-type: none"> <li>– Flächennutzungsplan (FNP)</li> <li>– Bebauungspläne (B-Pläne): legt Nutzungen fest und was an Straßenland zur Verfügung steht</li> <li>– Gesamtverkehrskonzept der Stadt Köln (GVK): Bündelung des Verkehrs auf dem Hauptverkehrsstraßennetz Ist zwar bereits viele Jahre alt, aber immer noch aktuell; eine Fortschreibung durch das Amt für Stadtentwicklung und Statistik steht in näherer Zukunft an. Die Nord-Süd Stadtbahn ist seit 1992 eine der Zielprojektionen im GVK. Da es sich um einen zentralen Baustein handelt, ist diese Maßnahme unabhängig von der geplanten Fortschreibung</li> <li>– Konzepte für die verschiedenen Verkehrsarten: LKW-Führungskonzept, Parkraumkonzepte, Konzepte für den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), Radverkehrskonzepte, Programm Verkehrstechnik (PVT)</li> </ul>

<sup>1</sup> Typen: **A** = Aufgabe; **B** = Beschluss; **I** = Information

Nr.	Typ <sup>1</sup>	Beschreibung
		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Verkehrsmodell der Stadt Köln</li> <li>- Verkehrskonzepte / -untersuchungen aufgrund von einzelnen Verkehrserzeugern (Investorenprojekte)</li> </ul> <p>Hierbei handelt sich um Werke, die vom Großen ins Kleine gehen. Je weiter man nach unten kommt, desto differenzierter und detaillierter werden die Aussagen.</p>
		<p>Bei Planungen wird der Rahmen jeweils so groß gesetzt, dass man die Auswirkungen erkennen kann. Dabei fällt dieser Rahmen je nach Projekt größer oder kleiner aus.</p>
		<p>Damit auf zukünftige Entwicklungen Antworten gegeben werden können, verändern sich die Rahmenbedingungen, in den sich Planungen bewegen, fortlaufend; sie sind nicht fix oder starr.</p> <p>Zukünftige Entwicklungen werden über Prognosen abgebildet. Hier kann es vorkommen, dass die Planung und die spätere Wirklichkeit nicht immer vollständig übereinstimmen, da es sehr viele unbekannte Faktoren gibt. Es geht darum, einen durchlaufenden roten Faden zu entwickeln.</p>
<b>3.</b>		<b>Gutachten Nord-Süd Stadtbahn, 3. Baustufe</b>
		<p>Die Aufgabenstellung war wie folgt definiert:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- die Prüfung des verkehrstechnischen Vorentwurfs</li> <li>- die Fortschreibung der Umlegungsmodelle und des Prognosehorizontes</li> <li>- die Detailprüfung von einzelnen Knotenpunkten</li> </ul>
		<p>Frau Töpfer erläutert die Grundlagen, die im Gutachten angesetzt wurden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Aktuelle Verkehrserhebungen</li> <li>- Geplante Änderungen des Verkehrsnetzes</li> <li>- Städtebauliche Entwicklungen</li> <li>- Verlagerung der MIV-Fahrten auf den ÖPNV</li> </ul>
		<p>Die ermittelten Prognosebelastungen werden erläutert. Zum einen wird der Unterschied zwischen den Bestandsdaten 2006 und 2012 aufgezeigt, zum anderen der Unterschied der Belastungen zwischen dem Bestand 2012 und der Prognose 2025.</p>
		<p>Die Unterschiede in den Zählzeiten zwischen 2006 und 2012 sind durch Ereignisse wie z. B. den Wegzug der Reiterstaffel, der Drehung der Alteburger Straße oder der Weiterentwicklung des Rheinauhafens erklär- und nachvollziehbar.</p>
		<p>Frau Töpfer erläutert auf Nachfrage, wie Verkehrszählungen bei der Stadt Köln durchgeführt werden. Um vergleichbare Daten zu bekommen, wird nur in Wochen gezählt, in denen es keine Schulferien oder Feiertage gibt. Es wird nur dienstags bis donnerstags gezählt, da Montage und Freitage kein „normales“ Mobilitätsverhalten zeigen.</p>
		<p>Das Ergebnis der verkehrstechnischen Untersuchung besagt, dass für den Planfall 2025 ein angemessener Verkehrsablauf auf der Bonner Straße erwartet wird. Es wurden einige Handlungsempfehlungen für die weitere Planung ausgesprochen, die weitestgehend berücksichtigt werden konnten. Hierbei handelt es sich um allgemeine Themen, wie z. B. Spurigkeiten oder Radfahrerführungen, aber auch um Detailbetrachtungen an Knotenpunkten.</p>
		<p>Als Fazit kann festgehalten werden, dass die 3. Baustufe der Nord-Süd Stadtbahn die Zunahme des Verkehrs aus den Aufsiedlungen übernimmt. 2025 wird die Verkehrsmenge annähernd die Gleiche wie heute sein. Ohne die Stadtbahn wäre der Anteil des MIV auf der Bonner Straße deutlich höher.</p>

Nr.	Typ <sup>1</sup>	Beschreibung
<b>4.</b>		<b>Gutachten Nord-Süd Stadtbahn, 2. Baustufe, Stadtbahnquerung Rheinufer</b>
		Die Stadtbahnquerung der Rheinuferstraße in Höhe der Südbrücke ist die wohl am häufigsten untersuchte Stelle in ganz Köln.
		Seit April 2007 gibt es den Planfeststellungsbeschluss für eine ebenerdige Querung der Stadtbahn mit optimierter Büstra-Steuerung. Eine Büstra-Steuerung hat aufgrund der längeren Vorlaufzeiten deutlich höhere Sperrzeiten an der Kreuzung als eine „normale“ Verkehrszeichenanlage (VS-Anlage). Dadurch steht für den MIV (Motorisierter Individualverkehr) deutlich weniger Zeit zur Verfügung.
		2008 wurde eine Büstra-Steuerung gutachterlich untersucht, mit dem Ergebnis, dass der MIV nicht leistungsfähig abgewickelt werden kann.
		2010 wurde eine weitere Untersuchung durchgeführt. Hier wurde die Büstra-Steuerung einer VS-Steuerung gegenübergestellt. Des Weiteren wurden die Auswirkungen eines 5-min-Takt und eines 10-min-Taktes sowohl in der Morgen- wie auch in der Abendspitze untersucht. Das Ergebnis dieser Untersuchung ist, dass eine VS-Steuerung den Verkehr deutlich besser abwickeln kann, als eine Büstra-Steuerung. Aus dieser Untersuchung resultierte der Ratsbeschluss, ein Planänderungsverfahren einzuleiten und die Vorleistungen für den Straßentunnel bereits baulich umzusetzen. Gleichzeitig hat der Rat den 10-min-Takt beschlossen und sich vorbehalten, bei einer geplanten Taktänderung neu zu beraten.
		Das Planänderungsverfahren wurde eingeleitet. Eine endgültige Entscheidung der Bezirksregierung hierzu steht noch aus. Die Tunnelvorleistungen sind eingebaut. Darüber hinaus wurde im Jahr 2012 die vorzeitige Teilinbetriebnahme Süd vom Rat beschlossen.
<b>5.</b>		<b>Fragen und Antworten</b>
5.01		<p><u>Frage:</u> Die Stadt Köln wächst gemäß der Statistik des Landes NW stärker als das Amt für Stadtentwicklung und Statistik dies unterstellt. Somit ist die Grundlage im Gutachten zur 3. Baustufe der Nord-Süd Stadtbahn falsch.</p> <p><u>Antwort:</u> In diesem Aspekt sind sich die Statistiker untereinander uneinig. Tatsächlich gab es bis 2005 eine Stagnation. Seitdem steigen die Zahlen wieder, gerade die Nachfrage nach Wohnraum ist rasant angestiegen. Da es in der gesamten Stadt unterschiedliche Strukturen (z. B. im Bereich Bevölkerungswachstum oder Wohnraumnachfrage) gibt, wurde beim in Frage stehenden Verkehrsgutachten keine pauschale Steigerung der Bevölkerungs- und somit auch der Verkehrszunahme angesetzt. Vielmehr wurde die tatsächliche Entwicklung in Ansatz gebracht (was, wie viel und wo entwickelt sich was?), da z. B. der Bezirk Rodenkirchen derzeit überproportional wächst. Die Aussagen der Statistik sind hier nur ein Hinweis. Dieses Vorgehen ist der Versuch, die Entwicklungen möglichst zutreffend abzubilden. Für den Zeitraum von 10 Jahren ergibt sich ein annähernd realistisches Bild, bei einem Horizont von 20 Jahren wird es etwas ungenauer. Im Erstgutachten zur 3. Baustufe, das im Jahr 2007 erstellt wurde, wurden pauschal 3 % Verkehrszunahme innerhalb des Prognosehorizontes angenommen. Dies hat sich durch die Zählungen von 2012 als zu hoher Ansatz erwiesen, so dass in der Aktualisierung des Verkehrsgutachtens der differenziertere Ansatz über die Aufsiedlungen gewählt wurde.</p>

Nr.	Typ <sup>1</sup>	Beschreibung
5.02		<p><u>Frage:</u> Die Hauptintention der Nord-Süd Stadtbahn muss es doch sein, die Bürger zum Umsteigen auf die Bahn zu bewegen und hierfür auch optimale Umsteigebedingungen zu schaffen.</p> <p><u>Antwort:</u> In der Stadt gibt es derzeit noch einen zu großen Anteil an Autoverkehr. Darum werden große Anstrengungen unternommen, die Bürger auch zur Nutzung anderer Verkehrsmittel zu bewegen. Ziel ist jedoch, für alle Verkehrsteilnehmer, unabhängig von der Verkehrsart, erträgliche Bedingungen zu schaffen. Das Auto wird auch in Zukunft ein häufig genutztes Verkehrsmittel bleiben.</p>
5.03		<p><u>Frage:</u> Welche Verkehrskonzepte gibt es tatsächlich für den Kölner Süden?</p> <p><u>Antwort:</u> Hier muss der Begriff „Kölner Süden“ spezifiziert werden. Ein Gesamtkonzept für die gesamte Fläche liegt nicht vor. Hier gibt es nur das übergeordnete und für die gesamte Stadt entwickelte GVK. Darüber hinaus gibt es die Konzepte, die durch konkrete Bau- oder Verkehrsvorhaben vorhanden sind.</p> <p>Spezifizierung des Begriffs „Kölner Süden“: hier geht es um die Hauptschlagadern des Bezirkes, um die großen Verkehrslinien.</p> <p>Diese werden in dem vorliegenden Gutachten betrachtet.</p>
5.04		<p><u>Frage:</u> Im Gutachten zur 3. Baustufe sind nicht alle Nord-Süd Verbindungen innerhalb der Viertel ausgewiesen. Die Belastungen auf den Hauptverkehrsstraßen erscheinen OK, die im Viertel nicht, sie sind zu niedrig. So sei z. B. an der Ecke Pferdengesstraße / Bayenthalgürtel der Verkehr in der Spitzenstunde doppelt so hoch.</p> <p><u>Antwort:</u> Dem Verkehrsgutachten ist ein Modell zugrunde gelegt. Dieses Modell bildet die Hauptverkehrsachsen ab. Da eine Erfassung des Verkehrs nicht häuserweise oder liegenschaftsgenau erfolgen kann, wird der Verkehr der untergeordneten Straßen gebündelt dargestellt. Für die Betrachtung einer Feinverteilung innerhalb eines kleinteiligeren Netzes, wie z. B. die Viertel Marienburg und Bayenthal ist das Modell, dem die Gesamtstadt hinterlegt ist, zu ungenau. Die Aussagen für die Hauptverkehrsachsen sind korrekt. Für eine Betrachtung der Durchgangsverkehre in den Vierteln ist die Verkehrsuntersuchung zur 3. Baustufe zu grob und nicht geeignet. Dies war auch nicht das Ziel der Untersuchung. Die erforderlichen Zählungen und Auswertungen zur Betrachtung der Durchgangsverkehre und der inneren Erschließung von Marienburg laufen derzeit noch beim Amt für Straßen und Verkehrstechnik.</p>
5.05		<p><u>Frage:</u> Beim Nachrechnen wurde eine Differenz zwischen den bei den Bürgervereinen bekannten und im Gutachten angesetzten Bauvorhaben von 1.500 Wohneinheiten festgestellt. Hierbei handelt es sich in erster Linie um die Vorhaben Bahnstraße in Rodenkirchen und Deutsche Welle am Raderberggürtel.</p> <p><u>Antwort:</u> Im Gutachten wurden alle zum Zeitpunkt der Gutachtenerstellung bei der Stadtverwaltung bekannten Vorhaben berücksichtigt. Die beiden genannten Bauvorhaben</p>

Nr.	Typ <sup>1</sup>	Beschreibung
		<p>sind damals als konkrete Bauvorhaben noch nicht bekannt gewesen. Auch heute ist noch nicht klar, ob, wann und in welcher Größe diese Vorhaben realisiert werden. Sofern zusätzliche Projekte im Untersuchungsgebiet kommen, wird zwingend ein Verkehrsgutachten, was die dann gültigen Randbedingungen berücksichtigt, vom Investor gefordert. Erst anhand der dann vorliegenden Ergebnisse kann eine Entscheidung (vor Erteilung einer Baugenehmigung) gefällt werden, ob ein Projekt verkehrlich noch verträglich ist oder welche Modifikationen im Verkehrssystem der Stadt erforderlich sind.</p>
5.06		<p><u>Frage:</u> Wurden in der Verkehrsuntersuchung zur 3. Baustufe die Verlagerungen, die vom Auto auf die Bahn stattfinden berücksichtigt?</p> <p><u>Antwort:</u> Die Standardisierte Bewertung hat insgesamt eine Verlagerung für alle drei Baustufen der Nord-Süd Stadtbahn zusammen von ca. 18.000 Fahrten ermittelt. Diese ergeben sich unter anderem aus der Attraktivität der Strecke mit vielen Verknüpfungspunkten ins restliche Netz der KVB. Die Verlagerungen wurden in der Verkehrsuntersuchung zur 3. Baustufe berücksichtigt.</p>
5.07		<p><u>Frage:</u> Durch die geplante zweistreifige Führung des Verkehrs auf der Bonner Straße nördlich des Gürtels besteht die Befürchtung eines Verkehrskollapses auf der Bonner Straße. Es ist nicht klar, wo die Autos im Verlauf von der südlichen Bonner Straße auf die nördliche Bonner Straße bleiben.</p> <p><u>Antwort:</u> Heute ist die Bonner Straße durchgängig vierstreifig ausgebaut. Allerdings ist sie häufig nicht vierstreifig nutzbar, da aus einer der durchgängigen Spuren immer (nach links wie auch nach rechts) abgebogen werden kann. Zukünftig wird es im nördlichen Abschnitt zwar nur noch eine durchgängige Fahrspur je Fahrtrichtung für den durchgehenden Verkehr geben. Dafür bekommen die Abbieger jedoch an den entsprechenden Stellen einen eigenen Fahrstreifen, so dass Abbieger den durchgehenden Verkehr nicht mehr behindern. Die Bonner Straße ist vom Verteilerkreis Süd bis zur Schönhauser Straße ein Straßenzug, weist jedoch zwei grundverschiedene Charakteristiken auf. Es gibt bereits heute große Unterschiede in der Verkehrsbelastung auf der Bonner Straße. Im nördlichen Teil sind gemäß den aktuellen Verkehrszählungen ca. 15.000 Fahrzeuge unterwegs, im südlichen Teil dagegen ca. 30.000. Die Kreuzung mit dem Gürtel übernimmt eine große Verteilerfunktion. Nur aufgrund dieser Tatsache konnte eine Planung erstellt werden, die eine Zweistreifigkeit im Norden und eine Vierstreifigkeit im Süden vorsieht und im Rat der Stadt Köln eine Mehrheit fand.</p>
5.08		<p><u>Frage:</u> Die Züge der Linie 16 entlang des Rheinufer sind bereits heute voll belegt. Wenn nun zusätzliche Fahrgäste generiert werden ist es absehbar, dass eine Taktverdichtung stattfinden muss.</p> <p><u>Antwort:</u> Die Untersuchungen zur Planfeststellung der Nord-Süd Stadtbahn stammen bereits aus den 90er Jahren. Sofern die KVB eine Taktverdichtung braucht, muss hier eine neue Verkehrsuntersuchung durchgeführt werden. Der Rat hat sich hierüber die Entscheidung noch vorbehalten.</p>

Nr.	Typ <sup>1</sup>	Beschreibung
5.09		<p><u>Frage:</u> Wie lange würde es tatsächlich dauern, die Fahrbahn auf der Rheinuferstraße tiefer zu legen? Könnte diese Maßnahme im Rahmen des Bauvorhabens Nord-Süd Stadtbahn mit realisiert werden? Wäre die Förderung dadurch beeinflusst?</p> <p><u>Antwort:</u> Da eine Tieferlegung der Fahrbahn auch unter laufendem IV-Verkehr stattfinden muss, würde diese Maßnahme voraussichtlich 1 ½ bis 2 Jahre dauern. Bei der Tieferlegung würde es sich um eine eigene IV-Maßnahme handeln. Sie ist nicht in die Maßnahme der Nord-Süd Stadtbahn integrierbar.</p>
5.10		<p><u>Frage:</u> Durch die vorzeitige Teilinbetriebnahme Süd wird der Knackpunkt zunächst nicht an der Südbrücke gesehen, sondern an der Querung des Rheinufers in Höhe der Militäringstraße und auch an der Friedrich-Ebert-Straße in Rodenkirchen.</p> <p><u>Antwort:</u> Diese Beobachtung ist richtig. Durch die vorzeitige Inbetriebnahme Süd wird es für eine gewisse Zeit so sein, dass eine Bahn (Linie 16) die Rheinuferstraße in Höhe des Ubierrings im 10-min-Takt quert. Eine zusätzliche Bahn (Linie 17) wird ebenfalls im 10-min-Takt in Höhe der Südbrücke queren. Das führt dazu, dass in Höhe des Militärrings und der Friedrich-Ebert-Straße künftig beide Bahnen queren. Gleichzeitig kann die Bahn noch nicht ihren vollen Verkehrswert entfalten, da die Durchfahrt bis zum Dom noch nicht möglich ist. Hier ist die KVB verpflichtet worden, die Situation zu begutachten, um die Auswirkungen aufzuzeigen. Ergebnisse liegen zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht vor.</p>
5.11		<p><u>Frage:</u> Ist es möglich, einen anderen Takt der Stadtbahn vorzusehen, der die prognostizierte Auslastung angemessen bedient, jedoch weniger Eingriffe verursacht, wie z. B. anstatt eines 5-min-Taktes, einen 6-min-Takt?</p> <p><u>Antwort:</u> Vor ein paar Jahren hat die KVB den 10-min-Takt als Grundtakt eingeführt, damit die Abstimmungen unter den einzelnen Linien besser passen und Umsteigebeziehung immer in der gleichen Qualität stattfinden können. Daher ist nicht jede Taktfrequenz verkehrlich sinnvoll.</p>
5.12		<p><u>Frage:</u> Die Weiterplanung der Nord-Süd Stadtbahn als 4. Baustufe sollte weiter voran getrieben werden.</p> <p><u>Antwort:</u> Es gibt eine Prioritätenliste für Stadtbahnmaßnahmen. Gemäß dieser Liste stehen andere Maßnahmen, die durchaus bereits ebenso lange bekannt sind, weiter vorne. Derzeit wird für die 4. Baustufe lediglich die Trassensicherung verfolgt, so dass für eine spätere Realisierung in der Zukunft nichts verbaut wird.</p>
5.13		<p>Es wird die Bitte geäußert, noch verstärkter Fördermittel bei Bund und Land einzufordern, um die Infrastruktur in Köln zu erhalten und den neu entstehenden Bedürfnissen anzupassen.</p> <p>Nach derzeitigem Stand laufen die Fördertöpfe im Jahr 2019 aus. Ein Folgeprogramm ist noch nicht beschlossen. Die Kommunen wehren sich vehement dagegen, da sie die Instandhaltung der Infrastruktur nicht aus eigenen Mitteln finanzieren können.</p>

Nr.	Typ <sup>1</sup>	Beschreibung
		nen. Im Augenblick ist unklar, wie es hinsichtlich der Förderhöhen und –modalitäten weitergehen wird.
<b>6.</b>		<b>Weiteres Vorgehen</b>
		Da die angesetzte Zeit nicht ausgereicht hat, wird der Folgetermin auf den 17.02.2014, von 16:00 bis 18:00 Uhr festgesetzt. Alle Teilnehmer erhalten eine Niederschrift dieses Termins und die beiden Präsentationen.

Gez. Harzendorf, 06.01.2014