

# Fragen, Antworten und Kommentare:

Antwortschreiben der Kölner Oberbürgermeisterin Henriette Reker vom 20.03.2018:

## **A:** 3. Baustufe Nord-Süd Stadtbahn

Unterschriftenaktion für das Hinausschieben der Baumfällungen an der Bonner Straße

Sehr geehrter Herr Wulf,

vielen Dank für Ihr Schreiben vom 31.01.2018, mit welchem Sie noch einmal auf meine Beantwortung vom 03.01.2018 reagieren. Ich bedaure sehr, dass Ihnen meine Ausführungen nicht genügen, weise aber zurück, dass sich die Verkehrsplanerinnen und Verkehrsplaner der Stadt Köln nicht ausgiebig mit der Alternativplanung der Bürgerinitiative Bayenthal-Marienburg auseinandergesetzt, sich lediglich darauf konzentriert hätten, diese zu kritisieren.

Ich denke, ich habe Ihnen mit meiner Beantwortung im Januar 2018 ausgiebig erläutert, warum die von Ihnen entwickelte Planung keine umsetzbare Lösung im Vergleich zu der planfestgestellten Trassenführung der 3. Baustufe Nord-Süd Stadtbahn darstellt, und bitte um Verständnis, dass ich meine Argumente nicht ein weiteres Mal wiederhole.

Sie schreiben außerdem, dass Ihre Initiative angeregt hätte, die Fällung der mehr als 300 Bäume entlang der Bonner Straße, die zum großen Teil weit über 70 Jahre alt und teilweise denkmalgeschützt waren, hinauszuschieben. In diesem Zusammenhang teile ich Ihnen gerne mit, dass kein denkmalgeschützter Baum gefällt worden ist. Der einzige unter Denkmalschutz stehende Baum, ein Mammutbaum, befindet sich in der Talsenke an der Marktstraße und wurde nicht gefällt.

In der Schönhauser Straße steht sehr wohl die Baumallee unter Denkmalschutz, jedoch nicht die einzelnen Bäume. Aus diesem Grunde wurden die Ersatzpflanzungen für die fünf zu fällenden Platanen auf dem REWE-Parkplatz gemäß landschaftspflegerischer Begleitplanung zusätzlich mit dem Denkmalschutz abgestimmt.

Im Ergebnis werden die Ersatzpflanzungen in unmittelbarer Nähe der entnommenen Bäume vorgenommen, um den Charakter der Allee zu fördern, die Betonung des Einmündungsbereiches an der Schönhauser Straße zu gewährleisten und das Landschaftsbild vor Ort im Sinne von § 15 Abs. 2 des Bundesnaturschutzgesetzes landschaftsgerecht neu zu gestalten.

Insgesamt wird der Verlust der oben genannten fünf Platanen gemäß planfestgestelltem landschaftspflegerischen Begleitplan durch die Neupflanzung von 15 Einzelbäumen an gleicher Stelle kompensiert.

Ferner sprechen Sie den Fragenkatalog Ihrer Initiative an, welchen Sie mir am 27.01.2017 übergeben haben. Sie beklagen, dass dieser bisher nicht von mir beantwortet wurde.

Leider betreffen zahlreiche Ihrer Fragen nicht nur das Projekt der 3. Baustufe Nord-Süd Stadtbahn, was eine Bearbeitung und Abstimmung mehrerer beteiligter Ämter erforderte. Die Beantwortung hat aus diesen Gründen eine lange Bearbeitungszeit in Anspruch genommen. Für die Verzögerung möchte ich mich bei Ihnen an dieser Stelle ausdrücklich entschuldigen.

Die Beantwortung Ihres Fragenkataloges erhalten Sie nun mit diesem Schreiben. Dabei wurde grundsätzlich auf eine sehr ausführliche, bürgerorientierte Beantwortung geachtet.

Bitte haben Sie jedoch Verständnis, dass einige Fragestellungen, die beispielsweise das laufende Gerichtsverfahren zum Waidmarkt und das laufende Klageverfahren gegen den Planfeststellungsbeschluss der 3. Baustufe vor dem Oberlandesgericht NRW betreffen, nicht beantwortet wurden.

Auch kündigen Sie ein weiteres Schreiben an, in dem Sie alle Ihre Anregungen zusammenfassen möchten. Eine Auswahl möglicher Themen haben Sie diesem Schreiben bereits beigefügt. Sie werden verstehen, dass ich hierzu erst Stellung beziehen werde, sobald mir dieses vorliegt.

Bis dahin verbleibe ich mit freundlichen Grüßen

Henriette Reker

**K:** Die Kölner Oberbürgermeisterin Henriette Reker weist zurück, dass sich die Verkehrsplaner\*innen der Stadt nicht ausgiebig mit „der“ Alternativplanung der Bürgerinitiative Bayenthal-Marienburg auseinandergesetzt hätten. Es liegen allein vier Alternativplanungen dieser Initiative vor sowie weitere Vorschläge der Initiativen entlang der Bonner Straße, wie z.B. die Verkehrsertüchtigung des Verteilerkreises Süd (mit ebenerdiger Verlängerung der Nord-Süd Stadtbahn), das Gleisparken, die Verkleinerung der Kreuzung Bonner / Schönhauser / Marktstraße mit deutlicher Erhöhung der Leistungsfähigkeit oder eine sofort realisierbare Bahnanbindung von Meschenich, Rondorf und Bonner Straße an die Ringe. Es hat weder eine ernsthafte Prüfung dieser Vorschläge noch eine dialogorientierte Auseinandersetzung dazu stattgefunden.

Den Begriff „denkmalgeschützte Bäume“, wie in der Antwort behrend genannt, gibt es nicht. Bäume, Baumreihen und -gruppen können als Naturdenkmäler oder Landschaftsbestandteile unter Schutz gestellt werden. Die Initiativen entlang der Bonner Straße haben diesen landläufigen Begriff für den satzungsgemäßen Schutz von „Bäumen mit 100 cm Baumumfang in 1 m Höhe“ genutzt. Viele der rund 350 Bäume (einschließlich der „Pflegetmaßnahme“ im Heidekaul-Wäldchen 2011) standen unter diesem Schutz. Von den insgesamt beschlossenen 279 Ersatzpflanzungen, von denen offenbar 37 Bäume unterschlagen wurden, will die Stadt vorrangig bereits heute vorhandene Baumlücken in Alleen auffüllen, also an Stellen, an denen aufgrund der Verkehrssicherung oder wegen Krankheit Bäume gefällt wurden oder noch gar nicht gepflanzt waren.

Auf die am 29.08.2016 übergebene Petition für das Hinausschieben der Baumfällungen (ca. 4.000 Unterschriften) wird – außer im Betreff – nicht eingegangen, auch nicht darauf, dass diese Petition noch immer nicht dem zuständigen Ausschuss für Anregungen und Beschwerden vorgelegt worden ist. Frau Reker verweist auf die anhängige Klage. Die zum Teil gem. Baumschutzsatzung geschützten Bäume wurden dagegen bereits gefällt (also trotz laufender Klage).

#### **Antworten vom 20.03.2018 zum Fragenkatalog vom 17.01.2017:**

1. Im aktuellen WHO-Bericht wird von der zunehmenden Belastung durch Feinstaub gewarnt und Köln nimmt danach in Deutschland weiterhin einen Spitzenplatz ein. Die sich drastisch verschärfende Klimaveränderung führt zu immer mehr Tropennächten in unserer Stadt.

**F:** Womit wird die Abholzung von 300 Bäumen im Bereich der besonders belasteten Bonner Straße und des Verteilerkreises gerechtfertigt?

**A:** Als wachsende Großstadt muss Köln für die Zukunft planen und viele Aspekte berücksichtigen. Dazu zählen ökologische, ökonomische und soziale Aspekte. Diese Aspekte wurden auch bei dem Projekt der 3. Baustufe Nord-Süd Stadtbahn beachtet. Der Neubau der 3. Baustufe dient der Förderung des öffentlichen Personen-Nahverkehrs, der Verringerung von Umweltbelastungen durch den Kraftfahrzeugverkehr und damit auch der Verbesserung der Lebensqualität.

Die Planung wurde mit großer Sorgfalt durchgeführt und es wurden viele mögliche Varianten betrachtet. Eine entscheidende Auflage für die Planung ist dabei immer, den Eingriff in den Bestand, insbesondere in den Grünbestand, so gering wie möglich zu halten. So wurde während des Planungsprozesses genauestens darauf geachtet, nur die Bäume entfallen zu lassen, die für den erforderlichen Platzbedarf der zusätzlichen Stadtbahntrasse im Verkehrsraum der Bonner Straße zwingend erforderlich sind.

**K:** Der ÖPNV wird frühestens 2027, nach der Passierbarkeit des Tunnels unterhalb des eingestürzten Historischen Archivs, verbessert. Alternative und schnellere Lösungen wurden bislang ignoriert und Umweltbelastungen durch Kfz und eine schlechtere Lebensqualität noch auf Jahre in Kauf genommen. Für den Platzbedarf an der Bonner Straße wurden „alle“ Bäume gefällt, allerdings nicht nur für die Stadtbahn, sondern auch um die vier Kfz-Fahrspuren zwischen Verteilerkreis und Annastraße sowie zwischen Brühler Straße und Kreuzung Bonner/Schönhauser/Marktstraße von jeweils 2,75 m auf 3 m zu verbreitern und zusätzliche Abbiegespuren zu schaffen. Es

gab nie einen Auftrag an die Planer, die vorhandenen Bäume zu erhalten. Mit Alternativplanungen haben die Bürger\*innen nachgewiesen, dass ein weitgehender Baumerhalt möglich gewesen wäre.

**F:** Welche Maßnahmen wurden geprüft und ggf. mit welcher Begründung abgelehnt, um insbesondere großkronige Bäume zu erhalten (z.B. Reduzierung der Fahrspuren im Kreuzungsbereich Schönhauser, Bonner und Marktstraße und Erhöhung der Leistungsfähigkeit durch U-Turns; Alternative für temporäre Endhaltestelle am Verteilerkreis Köln-Süd; Parkreihen, Bäume und Außenbahnsteige an den Gleisen der Mitteltrasse, so dass die meisten Bäume am heutigen Standort erhalten bleiben können)?

**A:** Im Zuge der ganzheitlichen Planung wurden auch Möglichkeiten für den Verbleib der Bäume untersucht. Dies ist jedoch nicht ohne unzumutbare Eingriffe in das Eigentum der Anwohner möglich. In der nach allen Abwägungen gewählten Variante war der Verbleib dieser Bäume leider nicht möglich. Dies wurde mit dem Planfeststellungsbeschluss vom 16.04.2016 bestätigt. Für die Umsetzung der Baumaßnahme war daher die Fällung der 232 Straßenbäume und der rund 70 Bäume (Gehölzfläche) auf der Fläche südlich der Heidekaul notwendig. Dies geschieht gemäß der Landschaftspflegerischen Begleitplanung jedoch nicht ohne adäquaten Ausgleich.

**K:** Auf die Reduzierung der Fahrspuren im Kreuzungsbereich Schönhauser/Bonner/Marktstraße und die Erhöhung der Leistungsfähigkeit durch U-Turns, auf eine alternative, temporäre Endhaltestelle am Verteilerkreis Köln-Süd und auf Parkreihen, Bäume und Außenbahnsteige an den Gleisen der Mitteltrasse wurde nicht eingegangen.

Eine zeitgerecht vor dem 16.04.2016 protokollierte Beteiligung der unteren Naturschutzbehörde ist im Ratsinformationssystem der Stadt Köln bislang nicht zu finden.

Die mit vordringlicher Priorität ab etwa 2022 (Aussage der Kölner Verkehrsdezernentin vom 08.11.2017) zu bauende Verlängerung der Nord-Süd Stadtbahn bis Meschenich führt dazu, dass der „noch zu erstellende“ Bushaltestieg Arnoldshöhe auf der künftigen Gleisfläche in der Mitte der Bonner Straße wieder entfernt werden muss. Die „noch anzulegende“ Buswendeschleife mit Busspur zum Verteiler wird dadurch niemals nutzbar. Der Bus der Linie 132 fährt nämlich mindestens bis 2027 zum Hauptbahnhof Köln und wendet nicht am Verteilerkreis. Die Gleise der verlängerten Nord-Süd Stadtbahn blockieren die Zufahrt zur Buswendeschleife, die dann aufgrund des durchgängigen Bahnverkehrs ohnehin obsolet ist. Die Bäume für die besagten Flächen wurden allerdings schon gefällt.

**F:** Sind nach dem Abholzen von großkronigen Bäumen (Platanen / Buchen mit großem Stammumfang) nur kleinwüchsige Ersatzpflanzungen mit geringem Kronenumfang möglich (da sie sehr nah an den Häuserwänden geplant sind)?

**A:** Die Eingriffe in die Natur und der durchzuführende Ausgleich wurden im Rahmen der planfestgestellten Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) sowie der bereits oben angeführten Landschaftspflegerischen Begleitplanung genau untersucht und für das Projekt festgeschrieben. Als Ausgleichsmaßnahme zu den ca. 300 Baumfällungen werden insgesamt 384 Einzelbäume neu gepflanzt.

Hiervon sollen 222 Bäume entlang der Bonner Straße, Marktstraße und Schönhauser Straße gepflanzt werden. Dies aber erst nach Fertigstellung der Straßen- und Gleisbauarbeiten.

Diese neu zu pflanzenden Spitzahornbäume werden bereits über einen Stammumfang von 20-25 cm verfügen. Dies entspricht einer Höhe von ca. 4 m vom Boden aus (ohne Wurzelballen). Die Bäume erreichen allerdings bereits nach etwa 5-6 Jahren einen Stammumfang von ca. 40 cm und eine Höhe von ca. 7 m.

Es handelt sich also nicht um kleinwüchsige Ersatzpflanzungen. Sehr wohl wird der Kronenumfang eines Spitzahorns geringer ausfallen. Dies ist der engen Bebauung in einigen Bereichen der

Bonner Straße geschuldet. Da die zukünftige Allee aber einen einheitlichen Charakter vorweisen soll, wurde diese Baumart ausgewählt.

Die restlichen 162 Einzelbäume sind gemäß Auflage aus dem Planfeststellungsbeschluss in Abstimmung mit der Unteren Landschaftsbehörde der Stadt Köln im Stadtgebiet zu pflanzen. Allerdings hat der Rat der Stadt Köln in seiner Sitzung vom 16.12.2014 beschlossen, dass diese 162 Ersatzpflanzungen hauptsächlich zur kompletten Vervollständigung von lückenhaften Alleien in den Stadtteilen im Umfeld der Bonner Straße erfolgen sollen.

Auf Anregung der Bürgerinitiative Bayenthal-Marienburg wurde der Erhalt der Bäume an der Bonner Straße durch eine bauzeitliche Verpflanzung und spätere Rückpflanzung der Bäume geprüft. Das seit 2016 vorliegende Baumgutachten schließt eine Rückverpflanzung jedoch aus und weist auch nur 18 Bäume als grundsätzlich verpflanzbar aus.

Über diese Großbaumverpflanzung wurde im Verkehrsausschuss diskutiert. Nach eingehender Abwägung wurde am 27.06.2017 die Entscheidung getroffen, die Großbaumverpflanzungen nicht durchzuführen und die vorgesehenen Mittel in Höhe von knapp 200.000 € stattdessen in zusätzliche Neupflanzungen zu investieren. Dies führt zu voraussichtlich rund 80 ([Anm.: 117 gem. Standorte Ersatzbaumpflanzungen, Anlage 12](#)) zusätzlichen Baumpflanzungen im direkten Umfeld der Bonner Straße.

Insgesamt werden damit im Zusammenhang mit der Baumaßnahme 3. Baustufe Nord-Süd Stadtbahn 464 Bäume neu gepflanzt.

Für die geradlinige Anbindung der Bonner Straße an den Verteilerkreis Köln-Süd war die Fällung einer 2.090 m<sup>2</sup> großen Gehölzfläche (ca. 70 Bäume) südlich der Heidekaul erforderlich. Zum Ausgleich dieser Fläche wird auf dem ehemaligen Tankstellengelände Ost eine neue Gehölzfläche in gleicher Größe gepflanzt.

Die in 2016 entsiegelte Fläche des ehemaligen Tankstellengeländes Ost am Verteilerkreis dient somit als planfestgestellte Ausgleichsfläche. Der Maßnahmenkatalog schreibt für diese Fläche vor, dass in Anlehnung an die Grundstruktur des Grüngürtels die Randbereiche der Ausgleichsfläche mit Gehölzen zu bepflanzen sind und der Innenbereich als eine 1.590 m<sup>2</sup> offene Wiesenfläche hergerichtet wird.

Als weitere Maßnahme wird auf ganzer Strecke der Stadtbahn, mit Ausnahme von Kreuzungsbereichen, das Gleis als Rasengleis ausgeführt. Die hierdurch neu entstehende, fast 12.000 m<sup>2</sup> große, Grünfläche wird das Mikroklima im Umfeld der Bonner Straße zusätzlich verbessern.

Die UVS kommt mit allen Maßnahmen zu dem Ergebnis, dass durch dieses Projekt eine ökologische Verbesserung für das Mikroklima auf der Bonner Straße eintreten wird. Weiterhin sollte auch bedacht werden, dass der neu entstehende Alleecharakter der Bonner Straße und das grüne Rasengleis in der Mitte der Fahrbahn eine städtebauliche Aufwertung gegenüber dem bisherigen Bestand der Bonner Straße darstellen.

**K:** Kurzum, es sind nur kleinwüchsige Ersatzpflanzungen mit geringem Kronenumfang möglich, und zwar 182 an der Bonner Straße und weitere 40 in den Seitenbereichen Schönhauser und Marktstraße. Auf eine Diversität der Baumart wurde nicht geachtet. Die Ersatzpflanzungen im Bereich des Verteilerkreises, ohne ein langjähriges Gesamtkonzept für den Verteilerkreis, könnten dazu führen, dass die Bäume etwaigen Maßnahmen zur Verkehrsertüchtigung im Wege stehen. Rasenflächen haben kein vergleichbares Mikroklima, sondern dienen allenfalls als nicht versiegelte Fläche.

2. Das verkehrliche Ziel der Nord-Süd-Stadtbahn wird erst erreicht, wenn die Tunnelstrecke im Bereich der 1. Baustufe passierbar ist. Die Durchfahrt ist jedoch am Waidmarkt blockiert, weil die achtjährige Untersuchung der Einsturzursache für das Historische Archiv noch immer andauert und ein erforderliches Gleiswechselwerk in 28m Tiefe erst anschließend erstellt werden kann.

**F:** Welche Firma erstellt das Gleiswechselwerk und welches Verfahren (z.B. Unterwasserbau) soll angewendet werden?

**F:** Welche Kosten sind für diese Maßnahme kalkuliert?

**A:** Es ist vorgesehen, dass die Arge Los Süd die Sanierung und Fertigstellung des Gleiswechselbauwerkes vornimmt. Das zur Anwendung kommende Bauverfahren sowie die voraussichtlichen Kosten der Baumaßnahme werden in dem aktuell laufenden Planungsprozess zur Sanierung des Gleiswechselbauwerkes erarbeitet.

**K:** Also bekommt den Auftrag die Firma, die den Einsturz des Historischen Archivs verursacht haben soll und zu Schadenersatz in Milliardenhöhe verklagt wird. Die Kosten für das Gleiswechselwerk sollen laut Presse inzwischen von 15 Mio. € auf mehr als 40 Mio. € gestiegen sein.

3. Der Umbau der Bonner Straße wird mehrere Jahre dauern.

**F:** Wie ist die aktuelle Umleitungsplanung (im Planfeststellungsbeschluss gefordert) und warum wird diese noch nicht veröffentlicht?

**A:** Zur Entwicklung der Umleitungsplanung und der Erarbeitung der daraus erforderlichen Maßnahmen wurde eine Verkehrsuntersuchung erstellt. Die Bekanntmachung erfolgt zeitnah vor Baubeginn des Straßen und Gleisbaus.

Aufgrund der Durchführung der Baumfällarbeiten im Oktober 2017 mussten alle hieran anschließenden Arbeiten ebenfalls verschoben werden. Dadurch, dass die eigentlichen Straßen- und Gleisbauarbeiten für die 3. Baustufe Nord-Süd Stadtbahn erst in 2019 beginnen, wird die Bekanntmachung auch erst in 2019 erfolgen.

Es kann aber schon jetzt mitgeteilt werden, dass es während der städtischen Hauptbaumaßnahme der Straßen- und Gleisbauarbeiten in mehreren Bauphasen über die gesamte Länge der Bonner Straße verteilt an vielen Stellen Bautätigkeit geben wird.

Mit Beginn der Hauptbaumaßnahme werden die Umleitungsstrecken eingerichtet. Innerhalb der Baufelder werden immer nach Baufortschritt und Erfordernis die Verkehrsführungen kurzfristig angepasst werden.

Da die Verwaltung die Durchführung der Straßen- und Gleisbauarbeiten extern vergeben wird, kann sie zu den geplanten Umleitungsstrecken erst eine finale Aussage tätigen, sobald die jeweiligen Auftragnehmer der einzelnen Maßnahmen beauftragt sind.

Denn es obliegt dem Auftragnehmer, die Gesamtfertigstellung innerhalb einer vorgegebenen Zeit zu erreichen. Dabei kann er sich am Konzept der Auftraggeberin orientieren. Er kann jedoch – innerhalb von festgelegten Rahmenbedingungen – auch eigene Bauabläufe planen, die das Erreichen des Zieles ebenfalls sicherstellen.

**K:** Die Frage richtete sich nicht auf die Baustellenabsicherung und kurzfristige Umleitungen, sondern eine Umleitungsplanung. Dazu könnte auch ein erweitertes P+R-Angebot vor der Stadt (z.B. in Godorf) gehören, so dass die Pkw-Pendler erst gar nicht die Bonner Straße nutzen müssen. Die ersten Arbeiten und Einschränkungen entlang der Bonner Straße haben gezeigt, dass die Stadt die Pendler lieber ins Chaos fahren lässt als frühzeitig über Alternativen zu informieren.

4. Die Nord-Süd-Stadtbahn ist ein Projekt zur Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs durch den Schienenausbau und zur Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs.

**F:** Warum erhält die Kreuzung Schönhauser Straße / Bonner Straße dann 21 Fahrspuren und sieht später aus wie ein großes Autobahnkreuz?

**A:** Die Anzahl der Fahrspuren ist erforderlich, um den Verkehr mit einer ausreichenden Qualität abzuwickeln, das ergab das vorliegende Verkehrsgutachten. Relativierend zu der beschriebenen dramatischen Darstellung ist jedoch zu vermerken, dass der Knotenpunkt in der Bestandssituation bereits über 18 Fahrspuren verfügt. Es werden daher lediglich drei Fahrspuren im unmittelbaren Kreuzungsbereich ergänzt.

Die Etablierung der Stadtbahn im Bereich des Knotenpunktes erfordert eine Umgestaltung des Knotenpunktes. Um eine notwendige Aufstellfläche für die Stadtbahn zwischen der Kreuzung Bonner Straße/Schönhauser Straße/Marktstraße und der Einmündung der Brühler Straße schaffen zu können, muss der gesamte Knotenpunkt nach Norden verschoben werden. Hierbei müssen selbstverständlich auch die Schönhauser Straße und die Marktstraße soweit mit betrachtet und angepasst werden, dass sie wieder an den Bestand angeschlossen werden können.

Die geplante Anzahl und Länge der Fahrstreifen im Knotenpunkt Bonner Straße – Schönhauser Straße – Marktstraße sind nach Aussage des Verkehrsgutachtens mindestens notwendig, um das prognostizierte Verkehrsaufkommen in ausreichender Qualität abwickeln zu können. Die Dimensionierung des Knotenpunktes ist daher verkehrstechnisch begründet und absolut plausibel.

Die Verkehrsabwicklung an Knotenpunkten ist ein sehr komplexer Sachverhalt, insbesondere bei dem vorliegenden Knotenpunkt, da es sich hier um einen aus zwei Teilknoten bestehenden 6-armigen Knoten handelt, an dem eine große Anzahl von Fahrbeziehungen möglich ist, eine hohe Verkehrsbelastung vorliegt und außerdem zusätzlich eine Stadtbahn integriert werden muss.

Der Zusammenhang zwischen Verkehrsaufkommen eines einzelnen Stromes und der Fahrstreifenanzahl und -länge für diesen Strom lassen sich nicht singular betrachten, sondern nur im Zusammenhang mit dem kompletten Verkehrsablauf am jeweiligen Knotenpunkt. Auch die Geometrie des Knotenpunktes spielt hierbei eine sehr große Rolle. Für den Linksabbieger aus der Bonner Straße in die Marktstraße (Richtung Westen) stehen beispielsweise aufgrund des engen Straßenquerschnitts südlich des Knotenpunktes nur verhältnismäßig kurze Abbiegespuren zur Verfügung.

Um die notwendigen Aufstellflächen zur Verfügung zu stellen und damit das Aufstauen der anderen Ströme (geradeaus und rechts) zu verhindern und um den Abfluss in der kurzen Freigabezeit in ausreichendem Maße zu gewährleisten, sind daher an dieser Steile zwei Abbiegefahrestreifen notwendig. Das Verkehrsgutachten zur 3. Baustufe gibt nach detaillierter Untersuchung für die südliche Zufahrt zum Knoten Bonner Straße – Marktstraße – Schönhauser Straße die gewählte Spuraufteilung als „zwingend erforderlich“ vor.

Die Anzahl der Fahrstreifen auf der Marktstraße und Schönhauser Straße reduziert sich unmittelbar außerhalb des Knotenpunktbereichs wieder.

**K:** Es gibt beispielsweise einen Vorschlag für einen kleineren und leistungsfähigeren Kreuzungsbereich mit Abbiegespuren und U-Turns im Seitenbereich, ohne die erwähnten Aufstellflächen der Stadtbahn einzuschränken. Diese Lösung wurde in zwei von den Bürger\*innen organisierten Workshops mit neun renommierten Verkehrsplanern im Jahr 2016 entwickelt. Eigentlich sollten die Workshops dem gegenseitigen Austausch mit der Verwaltung dienen. Die hatte ihre Teilnahme jedoch – wegen einer laufenden Klage von drei Bürgern gegen die Bezirksregierung Köln und deren Genehmigung der 3. Baustufe der Nord-Süd Stadtbahn – kurzfristig abgesagt.

5. Die Verteilerkreis Köln-Süd und die geplante Endhaltestelle Arnoldshöhe haben mehrere logische Bezüge zur Höhe der Fahrgastzahl und zwingend zu klärende Abhängigkeiten!

**F:** Warum wird Fragen zur Verkehrsertüchtigung des Verteilerkreises und zur Verteilerquerung der 4. Baustufe (Verlängerung bis Rondorf und Meschenich) seit 2011 permanent ausgewichen und welche Antworten hat die Stadt?

**A:** Die „Stadtbahnanbindung Rondorf / Meschenich“ ist eine eigenständige Maßnahme mit eigenständiger Finanzierung. Es handelt sich hierbei nicht um eine 4. Baustufe der Nord-Süd Stadtbahn. Diese hat lediglich drei Baustufen und endet nördlich des Verteilerkreises.

Aktuell werden verschiedene Trassenvarianten der Stadtbahnanbindung Rondorf / Meschenich untersucht und verwaltungsintern abgestimmt. Eine Beantwortung Ihrer Fragen kann erst nach Abschluss der Variantenuntersuchung und deren Vorstellung in den politischen Gremien erfolgen.

**K:** Bisher wurden die Anfragen zu diesem Thema mit dem Hinweis abgelehnt, dass die Verlängerung der Nord-Süd Stadtbahn erst in 40 bis 50 Jahren vorgesehen sei. Die jetzige Antwort ist aber auch nicht besser. Seit Anfang 2016 besteht ein vordringlicher Bedarf für diese Verlängerung und jetzt fehlen die konkreten Pläne, die seitens der Bürger\*innen seit 2011 regelmäßig und nachweislich eingefordert wurden.

6. Eine seit Jahren dringende Stautentlastung auf der Bonner Straße ist in der Planung nicht zu erkennen. Ertüchtigungsmaßnahmen für den Verteilerkreisel werden nicht als erforderlich angesehen.

**F:** Warum soll die Nord-Süd-Stadtbahn inmitten des Stau-Nadelöhrs zwischen Bonner Straße, Rheinuferstraße, Militärringstraße und den Autobahnen A4 und A555 enden und zusätzlich mit einem Parkhausverkehr belastet werden?

**A:** Die Streckenführung der Nord-Süd Stadtbahn inkl. ihres Endpunktes am Verteilerkreis Süd sowie die dortige P+R-Palette sind Bestandteil des nach wie vor gültigen Gesamtverkehrskonzeptes (GVK) der Stadt Köln aus dem Jahr 1992. Das GVK ist der gültige verkehrsträgerübergreifende Verkehrsentwicklungsplan.

Die Streckenführung der 3. Baustufe wurde im Jahr 1996 vom Rat der Stadt Köln beschlossen. Wichtiger Gedanke bei dieser Entscheidung war es, vorrangig Gebiete zu erschließen, die dicht bebaut sind. Am Verteilerkreis nimmt die Dichte der Bebauung stark ab. Daher ist dies der ideale Endpunkt für die Stadtbahnerweiterung.

Die Aussage, dass die P+R-Palette zusätzliche Verkehre anzieht, ist im Wesentlichen nicht zutreffend. Die zentrale Wirkung besteht darin, heute dort mit dem Kfz vorbeifahrende Verkehrsteilnehmer zum Umstieg auf die Stadtbahn zu bewegen. Untersuchungen haben gezeigt, dass das an dieser Stelle gut gelingen wird.

**K:** Die Frage hat sich durch die vordringliche Priorität der Verlängerung der Nord-Süd Stadtbahn bis Meschenich weitgehend erledigt. Das hier dokumentierte Festhalten an Beschlüssen aus den Jahren 1992 und 1996, ohne Anpassungen an die aktuellen Entwicklungen, steht geradezu beispielhaft für das Verwaltungshandeln der Stadt Köln. Die P+R-Anlage war vorrangig geplant, um an der „Endhaltestelle am Verteilerkreis Süd“ einen Umstieg vom Pkw in die Bahn zu ermöglichen. Bis der durchgängige Bahnbetrieb 2027 aufgenommen wird, ist die Endhaltestelle bereits in Meschenich und die P+R-Anlage steht am falschen Platz.

Mit einer teuren (und das Bahnprojekt ggf. gefährdenden) Tunnel- oder Hochbahn über den Verteilerkreis Köln-Süd würden die Verkehrsstaus zwar nicht zunehmen, aber auch nicht beseitigt!

Eine deutlich kostengünstigere Änderung der Straßenführung – unter Nutzung der bereits vorhandenen Infrastruktur – würde dagegen den Verkehr ertüchtigen, die Staus künftig vermeiden und eine ebenerdige Querung der Bahn ermöglichen!

**F:** Wie wird verhindert, dass der Durchgangsverkehr in die Wohnviertel abgedrängt wird, z.B. über den stadtauswärts führenden Linksabbieger auf die Marienburger Straße?

**A:** Zur Erarbeitung von Verkehrsberuhigungsmaßnahmen in Marienburg wurde im April 2014 – unabhängig von der 3. Baustufe – ein Arbeitskreis gegründet, in dem Vertreter der Verwaltung, der Bürgervereine und der politischen Gremien mitgewirkt haben.

Die gemeinsam erarbeiteten Vorschläge wurden in die Politik eingebracht und am 22.09.2015 vom Verkehrsausschuss beschlossen. Die Maßnahmen sind nach den Sommerferien 2016 umgesetzt worden. Hierdurch sollen auch evtl. baustellenbedingte Ausweichverkehre soweit wie möglich aus den Vierteln herausgehalten werden. Des Weiteren ist geplant, die Verkehrssituation während und nach der Bauzeit zu beobachten und ggf. mit zusätzlichen Maßnahmen Schleichverkehre im Viertel zu unterbinden.

Es wurde beschlossen, dass die Auswirkungen der Maßnahmen des Modellversuchs überprüft werden. Bei Bewährung sollen diese dauerhaft beibehalten werden. Falls sich herausstellen sollte, dass weitere Anpassungen oder zusätzliche Maßnahmen erforderlich sind, werden diese in dem Arbeitskreis, der sich aus Sprechern der Initiativen des Kölner Südens, Vertretern der Bezirksvertretung Rodenkirchen und der Verwaltung zusammensetzt, gemeinsam entwickelt und den zuständigen Gremien zur Beratung und zum Beschluss vorgelegt.

Am 20.02.2018 fand zu den Ergebnissen des Verkehrsversuchs eine Öffentlichkeitsbeteiligung statt. Die Verwaltung wird die Anregungen der Bürgerinnen und Bürger auswerten und in die Beschlussvorlage für den Verkehrsausschuss und die Bezirksvertretung Rodenkirchen einfließen lassen, die über eine dauerhafte Etablierung der Maßnahmen aus dem Verkehrsversuch sowie evtl. weitergehende Maßnahmen entscheiden soll.

**K:** Wo ist jetzt die Antwort zum Linksabbieger in die Marienburger Straße und die Gefahr, dass bei einem Stau stadtauswärts auf der Bonner Straße über die Marienburger Straße ausgewichen wird?

7. Für die Verbreiterung der Bonner Straße nördlich des Verteilerkreises muss mehr als 1/3 des Baumbestandes des geschützten Wäldchens am Heidekaul gerodet werden. Die Hälfte dieser Bäume muss nur wegen eines Busbahnsteigs in der Bonner Straße gefällt werden, weil diese temporäre Bushaltestelle eine Buswendeschleife für Gelenkbusse und eine eigene Busspur zurück zum Verteilerkreisel benötigt.

**F:** Warum werden die 3. und 4. Baustufe nicht zusammen gebaut, so dass die temporäre Bushaltestelle entfällt?

**A:** Die „Stadtbahnanbindung Rondorf / Meschenich“ ist eine eigenständige Maßnahme mit eigenständiger Finanzierung. Es handelt sich hierbei nicht um eine 4. Baustufe der Nord-Süd Stadtbahn. Diese hat lediglich drei Baustufen und endet nördlich des Verteilerkreises.

Die Planung der Stadtbahnanbindung Rondorf / Meschenich befindet sich derzeit noch in einer konzeptionellen Projektphase der Variantenuntersuchung.

Für die Ausführung der 3. Baustufe der Nord Südstadtbahn liegen hingegen Rahmenbedingungen vor, die eine zeitnahe Ausführung erfordern. Neben den Vorgaben aus dem Förderbescheid, siehe Punkt 14, und der Anbindung der Anwohner stehen auch umwelttechnische Belange im Vordergrund.

Weiterhin wurden im Oktober 2017 die Bäume gefällt, sodass ein Beginn der bauvorbereitenden Leitungsverlegearbeiten der RheinEnergie AG nun gegeben ist.

**K:** Die Verlängerung der Nord-Süd Stadtbahn bis Meschenich ist bereits sehr konkret. Den Bushaltesteig Arnoldshöhe auf der künftigen Gleisfläche in der Mitte der Bonner Straße zu bauen, um ihn ungenutzt wieder entfernen zu müssen, ist nicht nachvollziehbar. Gleiches gilt für die Buswendeschleife mit Busspur zum Verteiler. Die Bäume dafür wurden tatsächlich – obwohl es nicht nötig war – bereits gefällt.

Für die bauvorbereitenden Leitungsverlegearbeiten hätten übrigens nicht erst alle Bäume gefällt werden müssen.

**F:** Warum wird eine temporäre Bushaltestelle nicht innerhalb des Kreisels angelegt und die Grünphase des Straßenverkehrs aus der Bonner Straße (42 Sekunden) als Zeit für die Fußgängerquerung genutzt?

**A:** Die Lage der P+R-Palette am Standort D, wo sich heute der Tennisverein befindet, wurde am 28.06.2011 vom Verkehrsausschuss beschlossen. Die Endhaltestelle der Stadtbahn war damals unmittelbar am Verteilerkreis Süd angeordnet mit einer Bushaltestelle vor Kopf.

Mit dem Beschluss des Verkehrsausschusses erfolgte auch ein Prüfauftrag an die Verwaltung, die Endhaltestelle (und somit auch den Verknüpfungspunkt zwischen Stadtbahn und Bus) soweit nach Norden zu verschieben, dass eine spätere Verlängerung (durch einen Tunnel oder einen Overfly) nach Meschenich möglich ist.

Hierfür hat die Verwaltung zwei Varianten ausgearbeitet. Bei der Bewertung der Varianten wurden sämtliche Kriterien berücksichtigt und gewichtet, insbesondere ging es um die soziale Kontrolle an der Endhaltestelle, den Abstand zur P+R-Palette, den Fahrweg des Busses, die Eingriffe in die Umgebung, den Denkmalschutz, die städtebauliche Einbindung sowie die Bau- und die Folgekosten. Mit Beschluss des Rates vom 17.12.2013 wurde die Verwaltung aufgefordert, die nun planfestgestellte Lösung in Höhe der Lindenallee weiterzuverfolgen.

Die von Colonia ELF vorgeschlagene Lösung einer provisorischen Endhaltestelle des Busses im Verteilerkreis Süd setzt die Verschiebung der Stadtbahnhaltestelle unmittelbar an den Verteilerkreis voraus. Damit soll die ebenerdige Querung der Stadtbahn durch den Verteilerkreis verfolgt werden, denn ein Über- oder Unterführungsbauwerk wird von ihrer Initiative aus städtebaulichen Gründen abgelehnt.

Die bereits heute immens hohe, auch von ihnen immer wieder kritisierte verkehrliche Belastung des Verteilerkreises steht einer ebenerdigen Querung der Stadtbahn jedoch entgegen. Eine abschließende verkehrstechnische Prüfung dieses Sachverhaltes muss im Rahmen der Planung für die Stadtbahnanbindung Rondorf / Meschenich geprüft werden.

**K:** Bei zeitgerechter Planung, wie von Colonia ELF seit 2011 immer wieder gefordert, könnte der Verteilerkreis Süd längst verkehrsertüchtigt sein. Zur ebenerdigen Verteilerquerung durch die Stadtbahn wurde übrigens gleichzeitig eine erhebliche Optimierung des Straßenverkehrs vorgeschlagen, bei der sich die Verkehrsströme aus der Bonner Straße und von der Rheinuferstraße kommend am Verteiler nicht mehr kreuzen und damit eine der Hauptursachen für die dortigen Staus wegfällt. Andere Vorschläge mit einem oder zwei Tunneln oder einer Hochbahn sind städtebaulich und aufgrund der hohen Kosten abzulehnen.

Die Bahnhaltstelle lag ursprünglich am Verteilerkreis. Die Verschiebung nach Norden wurde mit einer besseren sozialen Kontrolle begründet, obwohl jetzt die Bushaltestelle zwischen der Straße Heidekaul und dem Verteilerkreis geplant ist.

8. Die Fahrgäste aus den Bussen der Linie 132, deren Busse zu den Hauptverkehrszeiten bereits am Verteilerkreis randvoll gefüllt sind, müssten nicht unbedingt zur Arnoldshöhe gefahren werden, sondern könnten in derselben Zeit auch den Bahnhof Rodenkirchen mit einem deutlich besseren Umsteigepotenzial erreichen. Die 3. Baustufe macht daher nur Sinn, wenn die 4. Baustufe zeitnah realisiert wird!

**F:** Weshalb wird die Buslinie 132 nicht über den Bahnhof Rodenkirchen (Umsteigen in die Bahnlinien 16 und 17) geleitet?

**A:** Ein Umsteigen an der Haltestelle Arnoldshöhe in die Linie 5 statt am Bahnhof Rodenkirchen in die Linie 16 hat für die meisten Fahrgäste eine kürzere Gesamtreisezeit zur Folge. Damit sind die Verbindungen wesentlich attraktiver und werden deutlich stärker nachgefragt. Was wiederum zum gewünschten Wechsel auf den Umweltverbund beiträgt. Zudem sind die Fahrzeuge der Linie 16 bereits heute stark ausgelastet.

**Letztlich sind auch die Umsteigewege an der Haltestelle Arnoldshöhe deutlich kürzer und komfortabler.**

**K:** Das Umsteigen vom Bus in die Bahn an der Arnoldshöhe würde frühestens 2027 attraktiv. Dann fährt aber wohl kein Bus mehr, sondern die Bahn bis Meschenich. Die Verlegung der Buslinie 132 nach Rodenkirchen war als sofortige Verbesserung für die Fahrgäste gedacht. Stattdessen wird diese Buslinie auf der Bonner Straße bis 2027 in den Staus stehen und diesen an den Haltestellen verlängern, weil die Busspur bereits entfallen ist.

**F:** Wie wird die 4. Baustufe über den Verteilerkreis, durch die Wasserschutzzonen I und II (Verbot der Neuanlage von Schienengleisen) und über die Autobahn A4 nach Hochkirchen weitergeführt?

**A:** Aktuell werden verschiedene Trassenvarianten der Stadtbahnanbindung Rondorf / Meschenich untersucht und verwaltungsintern abgestimmt.

Eine Beantwortung Ihrer Fragen kann erst nach Abschluss der Variantenuntersuchung und deren Vorstellung in den politischen Gremien erfolgen.

**K:** Eine Bürgerbeteiligung im Rahmen der Planung ist also – wie üblich – nicht vorgesehen. Es wurden bereits Vorschläge erarbeitet.

**F:** Sind das Neubaugebiet Rondorf Nord-West und die engen Straßen von Rondorf und insbesondere Meschenich für Hochflurbahngleise und die damit verbundenen sehr langen und 90 cm hohen Bahnsteige geeignet?

**A:** Im Rahmen der Planung der Stadtbahnanbindung Rondorf / Meschenich wird diese Fragestellung untersucht und mit den zu beteiligenden Fachdienststellen abgestimmt.

**K:** Es gibt einen sofort realisierbaren Alternativvorschlag, der den ÖPNV bereits vor 2027 verbessert, mehr Anbindungen an das S-Bahn-Netz hat als die derzeit geplante Variante sowie kürzere und vor allem niedrigere Bahnsteige ermöglicht.

9. An der Endhaltestelle soll eine zunächst fünfeinhalbstöckige Parkpalette für 540 Pkw (ursprünglich bis zu 650) entstehen, weil hier der Bedarf festgestellt worden sei. Der Bedarf für ein Umsteigen von Pkw-Pendlern auf die Bahn kann aber nur vor der Stadt und nicht in der Stadt liegen! Nach der Machbarkeitsstudie des VIA Planungsbüros, beauftragt von der Stadt Köln, liegt der Bedarf eindeutig am Bahnhof Godorf. Die Bahn fährt von dort in 3,5 Minuten am täglichen 6 km-Stau zwischen Godorf und dem Autobahnkreuz Köln-Süd vorbei.

**F:** Warum wird immer wieder auf einem künstlichen Bedarf für eine zudem auch noch schwierig zu erreichende Parkpalette am Verteilerkreisel bestanden?

**A:** Der Behauptung, dass die Machbarkeitsstudie des Planungsbüros VIA keinen Bedarf der Parkpalette am Verteilerkreis, sondern am Bahnhof Godorf festgestellt hat, wird ausdrücklich widersprochen. Im Ergebnis der Machbarkeitsstudie werden der Bedarf und das Potential von 605 Stellplätzen am Verteilerkreis festgestellt.

Die neue Endhaltestelle der Linie 5 wird auf der Bonner Straße nördlich des Verteilerkreises Süd liegen. Eine P+R-Palette in unmittelbarer Nähe der neuen Endhaltestelle ist sinnvoll, um Pendler zum Umsteigen zu bewegen. Die Linie 5 wird auf der Bonner Straße im 10-min-Takt verkehren und ist somit für Pendler und Fahrgäste sehr attraktiv. Die Fahrzeit bis in die Innenstadt wird 13 Minuten betragen.

Die Linie 16 verkehrt in Godorf nur im 20-min-Takt, was für Pendler deutlich unattraktiver ist. Die Fahrzeit in die Innenstadt beträgt derzeit 22 Minuten. Die Auslastung der bestehenden P+R-

Palette in Godorf (72 Plätze) beträgt lediglich 33 %. Dies spiegelt die Unattraktivität für Pendler wider, was den erwünschten Verlagerungseffekt vom Pkw auf den ÖPNV stark vermindern würde.

In einer detaillierten Untersuchung der für die P+R-Palette in Frage kommenden Standorte am Verteilerkreis Süd wurde Standort D unter Berücksichtigung aller relevanten Kriterien am besten bewertet. Daher erfolgte der Beschluss des Verkehrsausschusses zu Gunsten dieses Standortes.

**K:** Die Staus zur Hauptverkehrszeit rund um den Verteilerkreis Süd werden nach wie vor ignoriert und eine P+R-Anlage im Zentrum der Staus geplant. Der in der Machbarkeitsstudie untersuchte Einzugsbereich der Pkw-Pendler für die P+R-Anlage spricht für sich und zeigt deutlich, dass fast alle Pkw-Pendlerströme letztendlich über die A555 zwischen Godorf und dem Verteilerkreis Süd verlaufen, also einem ebenfalls seit Jahren bekannten Staugebiet. Der künstliche 20-Minuten-Takt in Godorf könnte beseitigt werden, indem nicht jede zweite Bahn der Linie 16 eine Station vorher, in Sürth, endet. Mit der Linie 17 könnte darüber hinaus sogar ein 5-Minuten-Takt realisiert werden. Die Linie 16 kommt heute schon zum Hauptbahnhof. Ab 2027 wird sie durch den Nord-Süd Stadtbahn-Tunnel fahren und deutlich schneller am Hauptbahnhof sein. Sie wäre schon heute eine echte Alternative für die Vermeidung der bis zu 6 km langen Staus auf der A555, aber auch für die Vermeidung zusätzlicher Staus aufgrund des Umbaus der Bonner Straße.

Pkw-Pendler steigen eher vor einem Verkehrsstau in den ÖPNV um als dahinter!

**F:** Wie soll eine Parkpalette mit 540 Parkplätzen an der Arnoldshöhe die stauträchtige Bonner Straße mit 40.000 Fahrzeugbewegungen pro Tag entlasten?

**A:** Eine Entlastung um 1.500 Fahrten/Tag ergibt sich dadurch, dass Kfz-Fahrten zwischen Umland und Innenstadt und umgekehrt durch die zukünftige P+R-Anlage reduziert werden. Die Nutzer der P+R-Anlage fahren dann vom Umland bis zur P+R-Anlage und können dort auf die Stadtbahn umsteigen. Auf dem Rückweg wird aus der Innenstadt mit der Stadtbahn bis zur P+R-Anlage gefahren und erst dann auf das private Fahrzeug umgestiegen.

In einem Gutachten zur P+R-Palette wurde ein Potential von ca. 600 Stellplätzen ermittelt. Dabei reicht das Einzugsgebiet über Hürth, Brühl und Bornheim bis in den Norden von Bonn.

Die Hauptmotivation von Autofahrern für P+R ist oftmals das Fehlen von Stellplätzen am Zielort. Dies trifft bei der Bonner Straße bereits ab dem Raderberg- bzw. Bayenthalgürtel zu und verschärft sich zunehmend in Richtung Innenstadt.

Da die Stadtbahn ein attraktives Angebot mit 10-Minuten-Takt darstellen wird, werden ohne P+R-Palette Parksuchverkehre in den angrenzenden Wohnvierteln Volksparksiedlung und Marienburg erwartet. Dieser Effekt wurde genauso in Weiden im Bereich der Schulstraße beobachtet, als die Verlängerung der Stadtbahnlinie 1 dort endete (1. Bauabschnitt) und ohne P+R-Anlage in Betrieb genommen wurde.

**K:** In Godorf wäre ein Umsteigen schon heute (und nicht erst 2027) möglich und durch Anpassung des Stadtbahn-Taktes sehr viel attraktiver als am Verteilerkreis, weil zusätzlich 6 km Stau auf der A555 zur Hauptverkehrszeit vermieden werden können. Die Antworten belegen dies eindeutig.

**F:** Womit wird die Kostensteigerung von 4,3 auf 14,3 Mio. Euro bei gleichzeitiger Reduzierung um 110 Parkplätze erklärt?

Für die ersten Kostenschätzungen zum Projekt hat man die Quartiersgarage Severinsviertel als Grundlage gewählt. Hier handelt es sich um ein rein funktionales Fertigteilelement ohne Gestaltung. Aufgrund der Lage am Bonner Verteiler und aus Rücksicht auf die vorhandene Umgebung hat man sich für die Auslobung eines Architektenwettbewerbs entschieden, um die Parkpalette in das vorhandene Umfeld zu integrieren. Mittlerweile liegt eine fundierte Kostenschätzung der Planungs- und Baukosten in Höhe von 12 Mio. € (netto), dies entspricht rd. 14,3 Mio. € brutto, auf

Grundlage einer vertieften Planung und Berücksichtigung der Randbedingungen im Projekt vor. Die Gesamtsumme teilt sich auf in 2,0 Mio. € Planungskosten und 10,0 Mio. € Baukosten.

Hierin enthalten sind Kosten für die Baugrubenherstellung, die Bauwerksgründung, die Außenwandbekleidung aus Lärchenholz, eine Aufzugsanlage sowie erhöhte Kosten für die Tragwerkskonstruktion und die Deckenbeläge insgesamt.

Bei dem Gebäude handelt es sich um einen ca. 35 x 95 m großen Baukörper, dessen westliche Fassade als geschlossene Schallschutzwand ausgebildet wird. Dadurch handelt es sich per Definition Sonderbauverordnung um eine geschlossene Großgarage mit erhöhten Anforderungen an die technische Ausstattung. Die P+R-Palette ist z. B. wegen der geschlossenen Fassade mit einer flächendeckenden Brandmeldeanlage auszustatten.

Der Siegerentwurf des Wettbewerbs bildet eine P+R-Palette in Split-Level-Bauweise über fünf Obergeschosse und ein halbes Untergeschoss ab. Hierbei können ca. 540 PKW-Stellplätze ermöglicht werden. Zusätzlich sind in einer integrierten Fahrradabstellanlage rund 85 Stellplätze für Fahrräder vorgesehen.

Bereits während des Wettbewerbs war bekannt, dass die in der Auslobung geforderte Anzahl von 600 bis 650 Stellplätzen in dem Siegerentwurf nur über weitere Geschosse erreicht werden kann. Man hat sich aufgrund des guten Gesamtkonzepts trotzdem für diesen Entwurf mit zum damaligen Zeitpunkt 563 Stellplätzen entschieden. Im Verlauf des Planungsprozesses hat sich aufgrund von erforderlichen Anpassungen des Grundrisses eine weitere Reduzierung der Stellplätze auf 540 ergeben. Die Anzahl von 600 Stellplätzen lässt sich durch eine Aufstockung des Gebäudes realisieren. Auf die Möglichkeit einer Aufstockung soll aus Rücksicht auf die Anwohner zunächst verzichtet werden.

Um auf einen möglichen Mehrbedarf an Stellplätzen reagieren zu können, wird das Gebäude jedoch so ausgebildet, dass eine Aufstockung um zwei weitere Geschosse mit zusätzlichen 110 Stellplätzen technisch möglich ist.

**K:** Dann sollte auf die P+R-Anlage an dieser Stelle besser verzichtet werden.

10. "Im direkten Umfeld der Bonner Straße sollen 19.407 Fahrten pro Tag vom motorisierten Individualverkehr auf den öffentlichen Personennahverkehr umsteigen", also vom Pkw in die Bahn, denn eine Takterhöhung der Zubringerbusse wurde seitens der Stadt ausgeschlossen.

**F:** Wo sollen die knapp 10.000 Pkw abgestellt werden?

In der Standardisierten Bewertung für das Gesamtprojekt Nord-Süd Stadtbahn (1. bis zur 3. Baustufe) aus dem Jahr 2010 wird ein Verlagerungspotential von 17.907 Fahrten/Tag für alle drei Baustufen zusammen genannt. Dieses Potential beschränkt sich aber nicht auf das direkte Umfeld der Bonner Straße.

Die Entlastung um weitere 1.500 Fahrten/Tag (s. 3.2.2 auf S. 19) ergibt sich dadurch, dass Kzf-Fahrten zwischen Umland und Innenstadt und umgekehrt durch die zukünftige P+R-Anlage reduziert werden. Die Nutzer der P+R-Anlage fahren dann vom Umland bis zur P+R-Anlage, wo auf die Stadtbahn umgestiegen wird. Auf dem Rückweg wird aus der Innenstadt mit der Stadtbahn bis zur P+R-Anlage gefahren und erst dann ins Fahrzeug umgestiegen.

**K:** 1.500 Fahrten/Tag hieße, dass 750 Kzf in der P+R-Anlage abgestellt werden, also 210 der 540 Kzf-Stellplätze doppelt genutzt werden. Doch wo stehen die anderen knapp 9.000 Kzf von Pendlern, die – auch im weiteren Umfeld der Bonner Straße – auf die Bahn umsteigen?

11. Infolge des Umbaus der Bonner Straße werden ca. 230 Parkplätze vernichtet.

**F:** Welche Ausgleichsmaßnahmen werden entlang der Bonner Straße, insbesondere im Bereich von Geschäften, ergriffen?

**A:** Die Bezirksvertretung Rodenkirchen (BV 2) hat am 07.12.2015 die Verwaltung beauftragt, ein geeignetes Parkraumkonzept zur Verbesserung der Verkehrssituation in dem Gebiet Bonner Straße/Schönhauser Straße (bis zum Rhein)/Bayenthalgürtel (bis zum Rhein)/Oberländer Ufer zu erarbeiten.

Das Konzept für die Bewohnerparkgebiete Bayenthal I (BAY I) und Bayenthal II (BAY II) ist fertiggestellt. Die Verwaltung hat dieses in der Sitzung der Bezirksvertretung Rodenkirchen am 19.02.2018 präsentiert. Auf Antrag der CDU wurde eine Entscheidung vertagt und die Verwaltung gebeten, eine Bürgerveranstaltung zum Thema „Bewohnerparken Bayenthal“ durchzuführen.

**K:** Die Verlängerung der Umbauzeit von zwei auf fünf, mit dem geänderten Bewilligungsbescheid Nr. 32 (bis 31.12.2024) evtl. sogar sieben Jahre, sind als äußerst kontraproduktiv zu betrachten.

12. An der Haltestelle Bonner Wall kann künftig, vom Verteilerkreisel kommend, in die Bahn nach Wesseling und Bonn umgestiegen werden und natürlich auch umgekehrt. Es ist die einzige Tunnel-Haltestelle der Nord-Süd-Stadtbahn südlich des Hbf mit Außenbahnsteigen statt eines Mittelbahnsteiges. Umgestiegen wird deshalb über zwei höhere Verteilerebenen, die mit den Fahrstühlen aber nicht zu erreichen sind.

**F:** Warum müssen Rollstuhlfahrer, Gehbehinderte und Reisende mit Gepäck mit dem Fahrstuhl auf die Straßenebene fahren und an der nächsten Kreuzung den Fußgängerüberweg nutzen, um mit dem Fahrstuhl auf der anderen Straßenseite auf das richtige Gleis zu gelangen?

**A:** Diese Umsteigebeziehung ist sehr wenig nachgefragt. Alternative Umsteigemöglichkeiten bieten sich an der Haltestelle Bonner Straße/ Gürtel (Buslinie 130) oder durch die Weiterfahrt an der Haltestelle Chlodwigplatz (am gleichen Bahnsteig). Baulich bedingt konnte am Bonner Wall kein Mittelbahnsteig realisiert werden.

**K:** Die Umsteigebeziehung mag zz. wenig nachgefragt sein. Die Haltestelle Bonner Wall wird spätestens 2030 ein Nahverkehrsknoten mit S-Bahn-Anschluss und Anbindung an die U-Bahn-Linie 16 (Bad Godesberg – Niehl), die auch zum Breslauer Platz mit den dortigen S-Bahn-Anschlüssen fährt. Die Linie 5 fährt dagegen zum Gaffel-Brauhaus (Dom/Hbf), also eine Haltestelle von der S-Bahn entfernt. Die Haltestelle Bonner Wall wird die wichtigste Haltestelle für die neue Parkstadt Süd.

Fahrgäste sollen vom Bonner Wall bis zum Chlodwigplatz fahren, um über den dortigen Mittelbahnsteig nach Bonn umzusteigen und über den Bonner Wall zurückfahren?

Baulich wäre ein Mittelbahnsteig auch heute noch nachrüstbar. Die beiden Verteilerebenen, sechs der acht Rolltreppen und ein Fahrstuhl wären dann allerdings sinnlos. Die verbleibenden zwei Rolltreppen und der Fahrstuhl zur Straßenebene stünden zwar in der Straßenmitte, aber es gibt dort ausreichend Platz für eine Haltestelleninsel, zusätzlich mit Rolltreppe und Fahrstuhl zur künftigen S-Bahn-Haltestelle auf dem Bahndamm.

13. Die Fortführung der Nord-Süd-Stadtbahn bis Meschenich wird derzeit als zu teuer bewertet. Für 4 km Tunnelgleise wurden bereits rund 1,2 Mrd. Euro ausgegeben, also ca. 300 Mio. Euro pro 1 km. Die 3. Baustufe soll noch einmal 84,3 Mio. Euro kosten. Die 3. und 4. Baustufe zusammen würden etwa 150 Mio. Euro kosten, also vergleichbar einem halben Tunnel-km.

**F:** Wer setzt die Prioritäten für diese Projekte?

**A:** Die Prioritäten der ÖPNV-Projekte werden über den ÖNV-Bedarfsplan des Landes Nordrhein-Westfalen festgelegt. Die Berücksichtigung im ÖPNV-Bedarfsplan ist auch eine Voraussetzung für die Förderfähigkeit des Vorhabens (vgl. 5 12 Abs. 3 Satz 5 ÖPNVG NRW).

Der Kölner ÖPNV-Bedarfsplan wird von der Verwaltung erarbeitet und von der Kölner Politik beraten und beschlossen. Dieses Ergebnis wird an das Landesverkehrsministerium übersendet, welches alle ÖPNV-Bedarfspläne des Landes sichtet und einen Priorisierungsvorschlag der Einzel-

maßnahmen dem Landesverkehrsausschuss zur Beschlussfassung vorlegt. Dort wird die letztendliche Entscheidung getroffen.

**K:** Die Frage hat sich erübrigt, weil es – nicht zuletzt auf Druck der Bürger\*innen – bereits eine vordringliche Priorität für die Verlängerung der Nord-Süd Stadtbahn bis nach Meschenich gibt. Der Stadt Köln fehlt dagegen noch ein konkreter Plan für diese Strecke, was die ÖPNV-Bedarfsplanung der Verwaltung äußerst fragwürdig erscheinen lässt.

**F:** Warum werden die Kosten nicht transparent gemacht?

**A:** Über die Kostenentwicklung des Projektes der Nord-Süd Stadtbahn hat die Verwaltung die Kölner Bürgerinnen und Bürger in jedem Verfahrensschritt transparent und umfänglich informiert. Zuletzt wurde mit dem Schreiben vom 29.07.2016 eine umfassende Stellungnahme gegenüber dem WDR abgegeben. Veranlasst wurde diese Stellungnahme durch die Anfrage von Ihrem Vorsitzenden, Herrn Wulf.

Unabhängig davon bestand jederzeit die Möglichkeit, sich die Berichtswesen-Mitteilungen, die seit dem Jahr 2006 an die zuständigen Ratsgremien erfolgt sind und die jeweils die aktualisierten Gesamtprojektkosten der 1. und 2. Baustufe sowie städtischen Eigenanteile enthalten haben, entweder digital über das Ratsinformationsportal herunterzuladen oder an den jeweiligen Ausschusssitzungen, in denen die Mitteilungen behandelt wurde, teilzunehmen.

Seit 2006 hat die Stadtverwaltung nachfolgend aufgeführte Kostenmitteilungen erstellt:

*Siehe Verweis auf 18 Mitteilungen zur 1. Baustufe und 18 Mitteilungen zur 2. Baustufe im Original-Antwortschreiben vom 20.03.2018.*

Ergänzt wurde dieses umfängliche Berichtswesen durch geeignete Formen der Bürgerbeteiligung und -information (2.8. eigener Internetauftritt, Newsletter, Publikationen, Anliegermanagement, (Infobüro/-center, intensive Pressearbeit etc.), die allen Kölnerinnen und Kölnern jederzeit offen standen.

Etwaige Verbesserungspotentiale bei der 1. und 2. Baustufe der Nord-Süd Stadtbahn Köln wurden kontinuierlich erfasst und haben bspw. zu einer Optimierung und Anpassung des Berichtswesens der 1. und 2. Baustufe geführt.

**K:** Das Schreiben vom 29.07.2016 auf ein Auskunftersuchen nach dem Informationsfreiheitsgesetz wurde erst nach 6 Monaten erstellt, und zwar nachdem sich die Landesdatenschutzbeauftragte NRW eingeschaltet hatte. Die auch öffentlich zugänglichen Mitteilungen an die zuständigen Ratsgremien sind eher verwirrend als transparent. Mit diesen Informationen, insbesondere dem Schreiben vom 29.07.2016, aber auch mit Auskünften der Nahverkehr Rheinland GmbH, wurde eine einfache Kostenaufstellung gefertigt. Anschließend bezeichnete die Verwaltung die von ihr übermittelten Zahlen, weil sie in der vereinfachten und lesbaren Aufstellung verwendet wurden, als falsch.

Zur Transparenz sei noch erwähnt, dass es hinsichtlich der Kostenaufteilung zwischen der Stadt Köln und den Kölner Verkehrsbetrieben offensichtlich erhebliche Differenzen gibt.

14. Durch den Archiveinsturz am 03.03.2009 werden kostenintensive Teilstrecken betrieben (Linie 5 Hauptbahnhof bis Heumarkt, Linie 17 Sürth/Rodenkirchen bis Severinstraße). Allein die Linie 17 verursacht laut einer Mitteilung der Stadt Köln jährlich 7,05 Mio. Euro Verluste.

Am 26.04.2016 hat der Verkehrsausschuss beschlossen, die Buslinie 132 bis 2024 (früheste Passierbarkeit Waidmarkt; **Anm.: inzwischen 2027**) weiterhin auf der Bonner Straße fahren zu lassen, um ein mehrmaliges Umsteigen der Fahrgäste zu vermeiden.

Die 3. Baustufe müsse trotzdem bis 2019 fertig gebaut werden, damit die Fördergelder in voller Höhe ausgezahlt werden. Ansonsten, so wird immer wieder von der Stadt Köln und der KVB erklärt, müssten auch die bereits erhaltenen Fördergelder zurückgezahlt werden.

**F:** Wäre der Teilbetrieb vom Verteilerkreis bis zur Severinstraße eine weitere kostenintensive Geisterbahn für Köln?

**A:** Nein, auch die Einrichtung der Linie 17 ist nicht nur aus Sicht der KVB, sondern auch aus Sicht der über 8000 Fahrgäste täglich die richtige Entscheidung.

**K:** Das heißt im Durchschnitt befinden sich ganztägig mehr als 40 Fahrgäste in „jeder“ Bahn der Linie 17? Wo ist denn diese Zahl her? 85 Mio. € reiner Verlust für die Linie 17 im Zeitraum 2015 bis 2027 sind die richtige Entscheidung?

Die Frage war übrigens nach der Linie 5 gestellt, die zwischen 2020 und 2027 im Inselbetrieb zwischen der Marktstraße und dem Verteilerkreis insgesamt fünf Haltestelle bedienen soll, obwohl gleichzeitig die Buslinie 132 auf derselben Strecke, nur durchgängig von Meschenich bis zum Kölner Hauptbahnhof, weiterbetrieben wird.

**F:** Wer oder welche Bestimmungen fordern, dass die Stadt Köln für solche Maßnahmen Geld investiert, das an anderer Stelle dringender benötigt wird?

**F:** Wer ist die Person, die erhaltene Fördergelder von der Stadt zurückfordern will, wenn die 3. Baustufe nicht bis 2019 fertiggestellt wird und wer hat wann zuletzt mit dieser Person gesprochen?

**A:** Die Bewilligung der ÖPNV-Mittel steht „unter dem allgemeinen Vorbehalt der Verfügbarkeit der Bundesfinanzhilfen. Mit Artikel 2 im Gesetz zur Änderung des Grundgesetzes (GG) vom 19.07.2017 wurde der Artikel 125 c GG geändert, wodurch das GVFG-Bundesprogramm nunmehr unbefristet gilt.

Gemäß Nebenbestimmungen des Förderbescheides der Gesamtmaßnahme Nord-Süd Stadtbahn (1.-3. Baustufe) ist die Maßnahme „vom 05.09.2002 bis zum 31.12.2019“ durchzuführen, unabhängig von der Förderdauer des GVFG. Der Zuwendungsgeber hat der Stadt somit eine eindeutige Auflage erteilt, die bei Nichterfüllung zu einem Widerruf des Bescheides durch den Zuwendungsgeber führen kann.

Mit dem Bewilligungsbescheid Nr. 32 wurde das Datum der Durchführung für die Gesamtmaßnahme Nord-Süd Stadtbahn (1.-3. Baustufe) zwischenzeitlich geändert. Die Maßnahme ist „vom 05.09.2002 bis zum 31.12.2024“ durchzuführen.

**K:** Und wer sind nun die erfragten Personen?

15. Alle drei Baustufen der Nord-Süd-Stadtbahn sollten ursprünglich 550 Mio. Euro kosten. Neben 60% vom Bund und 30% vom Land NRW sollte Köln nur 10%, also 55 Mio. Euro, zahlen.

Die 1. und 2. Baustufe haben zusammen bereits rund 1,2 Mrd. Euro gekostet. Infolge der Deckelung der Zuschüsse für alle drei Baustufen auf knapp 795 Mio. Euro (62% der schon heute bei 1,292 Mrd. Euro liegenden Gesamtkosten – einschließlich der ursprünglich veranschlagten 15 Mio. Euro für das Gleiswechselwerk Waidmarkt und 84,3 Mio. Euro für die 3. Baustufe) trägt die Stadt Köln also rund 500 Mio. Euro aus eigener Tasche – das sind fast die ursprünglichen Gesamtkosten. Für den höheren Betrag müssen Darlehen aufgenommen werden, die mit weiteren rund 600 Mio. Euro veranschlagt sind. Der Schaden des Archiveinsturzes (1,2 Mrd. Euro) und dessen Untersuchungskosten (124,9 Mio. Euro) sind noch nicht einmal eingerechnet.

**F:** Warum wird nach wie vor der Presse mitgeteilt, dass das Projekt mit 90 % durch Landes- und Bundesmitteln bezuschusst wird?

**A:** Die Stadt Köln hat immer darauf hingewiesen, dass nur 90% der zuwendungsfähigen Baukosten gefördert werden. Auf eine in der Presse verkürzte und damit verfälschende Förderaussage hat

die Stadt Köln keinen Einfluss. Hinsichtlich der Kostentransparenz wird auch auf die Beantwortung der Frage 13 verwiesen.

**K:** Zitat: „Auf eine in der Presse verkürzte und damit verfälschende Förderaussage hat die Stadt Köln keinen Einfluss.“. Böse Presse?

**F:** Wie wird die immense Kostensteigerung der von der Stadt Köln selbst zu tragenden Kosten gerechtfertigt?

**A:** Die Stadt Köln ist nach wie vor vom Nutzen der Nord-Süd Stadtbahn überzeugt. Trotz der Kostensteigerung ergibt sich entsprechend der volkswirtschaftlichen Kosten-Nutzen-Berechnung weiterhin ein positives Kosten-Nutzen-Verhältnis.

**K:** Das war zuletzt 2011. Weitere Informationen hierzu sind sehr untransparent. Für den weiteren Schienenausbau in Köln wäre es interessant zu erfahren, wie die Verwaltung tatsächlich mit der Standardisierten Bewertung und dem Nutzen-Kosten-Indikator umgeht und ggf. geänderte Verkehrsmodelle in die Berechnung einbezieht.

**F:** Wie hat sich die Stadt Köln hinsichtlich der weiteren Kosten (Archivschaden und Folgekosten) abgesichert?

**A:** Stadt Köln und KVB AG werden sämtliche Schäden gegenüber dem Schädiger geltend machen. Hierfür werden durch die juristischen Berater von Stadt Köln und KVB AG entsprechende zivilrechtliche Klagen zur Durchsetzung der schadensersatzrechtlichen Forderungen vorbereitet.

Grundsätzlich lässt sich festhalten, dass – soweit die *unglücksbedingten Erhöhungen der reinen Bau- und Sanierungskosten* der Nord-Süd Stadtbahn Köln betroffen sind – die Stadt Köln bislang keine Rückstellungen gebildet hat. Diese Kostenerhöhungen haben den städtischen Haushalt damit bisher nicht aufwandsmäßig belastet. Eine Rückstellungsbildung ist erst möglich und geboten, falls die Erkenntnis eintritt, dass diese Kostensteigerungen mit einer überwiegenden Wahrscheinlichkeit von der Stadt Köln zu tragen sind. Aufgrund der vorliegenden eindeutigen Indizien im Rahmen der laufenden Beweissicherung besteht jedoch auf Seiten der Verwaltung und der städtischen Gutachter die feste Auffassung, dass die Kosten in einer späteren gerichtlichen Auseinandersetzung beim Schädiger geltend gemacht werden können.

Gemäß § 88 GO NRW i. v. M. § 36 Abs. 4 Satz 2 GemHVO NRW muss für die Bildung einer Rückstellung wahrscheinlich sein, dass eine Verbindlichkeit zukünftig entsteht und dass die zukünftige Inanspruchnahme voraussichtlich erfolgen wird. Daher ist nach derzeitigem Kenntnisstand, der die bisherigen Ergebnisse des Beweissicherungsverfahrens und deren Bewertung durch die Gutachter einschließt, die Bildung einer Rückstellung für diese Kostenerhöhungen weder rechtlich möglich noch tatsächlich geboten. Weitergehende Erläuterungen können auch der Verwaltungs-Mitteilung 3330/2016 entnommen werden.

Für andere *unglücksbedingte Kosten* (z. B. Kulanzleistungen für geschädigte Anwohner, Restaurierung von Archivalien etc.) sind im städtischen Haushalt bei verschiedenen Dienststellen bereits Aufwendungen entstanden, entweder durch sofortigen Mittelabfluss oder durch entsprechende Rückstellungsbildungen. Für den Fall, dass auch diese Kostenarten (teilweise) von dem potenziellen Schädiger erstattet werden, wäre dies für den städtischen Haushalt als Ertrag zu werten.

**K:** Handelt es sich um ein *Unglück* und nicht um zumindest ein fahrlässiges Verhalten mit Todesfolge, dann sollten Rückstellungen schnellstens erfolgen.

**F:** Welche Person, welche Partei, welches Gremium ist für die Ver(sch)wendung dieser Mittel verantwortlich und könnte von den Bürger zur Rechenschaft gezogen werden?

**A:** Alle Entscheidungen wurden mehrheitlich vom Rat der Stadt Köln getroffen.

**K:** Also ausschließlich gewählte Vertreter und nicht die Verwaltung.

16. Ein wesentlicher Grund für die Nord-Süd-Stadtbahn ist die Verkürzung der Fahrzeit vom Verteilerkreis Köln-Süd bis zum Dom/Hbf auf 13 Minuten. Die rund 6 km lange Strecke hat 12 Haltestellen. Oberirdisch darf die Bahn nicht schneller als 50 km/h fahren (siehe Planfeststellungsbeschluss).

**F:** Wie lange hält die Bahn an jeder Haltestelle?

**A:** Die durchschnittliche Haltestellenaufenthaltszeit liegt zwischen 10 und 15 Sekunden. An einzelnen Haltestellen oder in der Hauptverkehrszeit können sich diese Zeiten erhöhen.

**K:** Hinzu kommen das Abbremsen der Bahn bis zum Halt und das Anfahren in jeweils verminderter Geschwindigkeit, insbesondere oberirdisch, da die Bahngleise vor und nach den Mittelbahnsteigen verschwenken. Die Haltestellenaufenthaltszeit beinhaltet dann natürlich auch das Öffnen und Schließen der Türen. Die Einhaltung der 13 Minuten Gesamtfahrzeit darf bezweifelt werden. Die Fahrzeit der Bahn gegenüber dem Bus ist zwar kürzer, aber es gibt weniger Haltestellen und der Breslauer Platz (S-Bahn-Verbindungen) wird gar nicht mehr angefahren. Die Wege vieler Fahrgäste verlängern sich dadurch.

17. Der Förderfaktor (Kosten-Nutzen Kalkulation) für die Nord-Süd-Stadtbahn muss über 1 liegen.

**F:** Welche Person bzw. welche Behörde ist verantwortlich, die Einhaltung dieser Vorgabe zu prüfen?

**A:** Es steht der Bewilligungsbehörde der ÖPNV-Förderung jederzeit frei, die Kosten-Nutzen-Untersuchung erneut zu prüfen.

**K:** Eine standardisierte Bewertung mit Nutzen-Kosten-Indikator erfolgt nur vor der Bewilligung von Fördergeldern. Für die zusammenhängend berechneten Baustufen 1, 2 und 3 wurde nicht eine, sondern drei zeitlich nacheinander und getrennte Planfeststellungsverfahren durchgeführt.

Entgegen einer Feststellung der Bewilligungsbehörde leugnet die Stadt Köln ihre Zuständigkeit für die Folgekostenrechnung und die Abstimmung mit den Zuwendungsgebern, also dem Land Nordrhein-Westfalen und dem Bund.

Eine Auskunft vom 23.10.2017, mit der gem. Informationsfreiheitsgesetz die Ausgangsgrößen für die Berechnung des Nutzen-Kosten-Indikators für die drei zusammenhängenden Baustufen der Nord-Süd Stadtbahn in den Jahren 2000, 2007, 2010 und 2011 erfragt wurden, ist bis heute nicht erteilt. Lediglich der Hinweis der Bewilligungsbehörde, dass ein Vergleich der Ausgangsgrößen zwischen den einzelnen Untersuchungen methodisch falsch sei und zu keinem schlüssigen Ergebnis führen würde, wenn die (insbesondere 2010/2011) „angepassten“ Verkehrsmodelle nicht berücksichtigt würden. Da könnte schnell der Eindruck entstehen, die Verwaltung mache sich ihre Indikator-Welt, wie es ihr gefällt.