



# 3. Baustufe Nord-Süd Stadtbahn

## Vorstellung Ergebnisse Bürgerbeteiligung und aktueller Planungsstand

5. September 2013

Dezernat Stadtentwicklung, Planen, Bauen und Verkehr  
 Amt für Brücken und Stadtbahnbau  
 Amt für Straßen und Verkehrstechnik



# Top 1

## Begrüßung und Einführung

Mike Homann  
 Bezirksbürgermeister Stadtbezirk Rodenkirchen

Franz-Josef Höing  
 Stadt Köln, Dezernat für Stadtentwicklung, Planen, Bauen und Verkehr



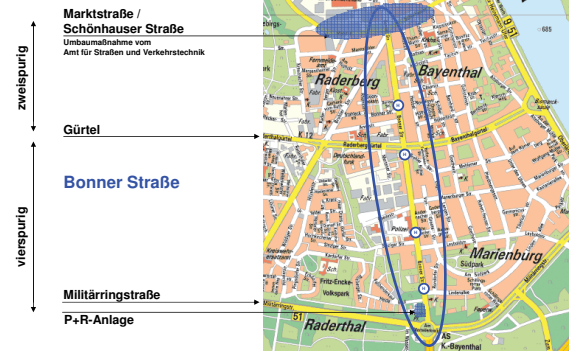
# Top 2

## 2.1 Bürgerbeteiligung

Gerd Neweling  
 Stadt Köln, Amt für Brücken und Stadtbahnbau



### Überblick 3. Baustufe



### Straßenraumgestaltungsvorschlag des Stadtraumgestalters als Grundlage für Bürgerbeteiligung

- Integration der Stadtbahn in den öffentlichen Raum
- Klare Linienführung
- Sicherheit durch Übersicht
- Erhöhung der Akzeptanz
- Alleecharakter der Bonner Straße



### Planungsbegleitende Bürgerbeteiligung

- |                                     |  |
|-------------------------------------|--|
| • 29. Januar 2013                   | Bürgerinformationsveranstaltung zum Auftakt                    |
| • 23. Februar 2013 und 2. März 2013 | Straßenbegehungen  |
| • 16. März 2013                     | Werkstattgespräch mit den Bürgern                              |
| • 5. September 2013                 | Bürgerinformationsveranstaltung mit Vorstellung der Ergebnisse |



## Werkstattgespräch 16. März 2013

### 4 Arbeitsgruppen

- Planung Allgemein
- Endhaltestelle und P+R-Palette
- Radverkehre und Parken
- Verkehr



## Ergebnisse der Bürgerbeteiligung

Auf der Internetseite der Stadt Köln

[www.stadt-koeln.de/4/verkehr](http://www.stadt-koeln.de/4/verkehr)

unter

### 3. Baustufe Nord-Süd Stadtbahn / Termine und Beteiligungsmöglichkeiten

## Arbeitsgruppe „Planung Allgemein“

### Anmerkung der Arbeitsgruppe:

Entlang Bonner Straße Erhalt möglichst vieler Bäume.

### Ergebnis der Überprüfung:

- Vorhandene Bäume können zum größten Teil nicht erhalten werden.
- Durch Stadtbahntrasse erfolgt eine neue Aufteilung des Straßenraums.
- Straße, Parken, Bäume, Radweg und Gehweg rücken in die seitlichen Bereiche.
- Fundamente für die neue Straße greifen sehr weit in den Wurzelraum der vorhandenen Bäume, so dass
  - a) die Standfestigkeit der Bäume nicht mehr gewährleistet werden kann.
  - b) den Bäumen der lebenswichtige Wurzelraum zur Aufnahme ihrer Nahrung genommen wird.

### Resümee:

- Vorhandene Bäume können zum größten Teil nicht erhalten werden.
- Im Bereich Haltestelle Arnoldshöhe, südlich der "Lindenallee", vor dem Kirchengrundstück, Führung des Radweges hinter den Bäumen.  
=> Dadurch Erhalt der kompletten Baumreihe möglich.
- Versuch, im Bereich der Post, den vorhandenen Baumbestand in die neue Baumallee zu integrieren.  
=> Erhalt abhängig vom nicht bekannten Verlauf der Wurzeln.
- Der Erhalt des Baumes an der Bonner Straße 310a wird angestrebt.  
=> Auch hier Erhalt abhängig vom Verlauf der Wurzeln.

## Arbeitsgruppe „Planung Allgemein“

### Anmerkung der Arbeitsgruppe:

Erhalt von Wohnhäusern (Abrissgebäuden) anstreben.

### Ergebnis der Überprüfung:

- Für alle zehn Abrissgebäude wurden Möglichkeiten des Erhalts genauesten überprüft.
- Sieben der zehn Abrissgebäude können erhalten werden.
- Die Gebäude Bonner Straße 213, 217 und 219 müssen abgebrochen werden:  
=> Leistungsfähigkeit des Knotens Bonner Straße / Marktstraße / Schönhauser Straße ist ansonsten nicht gegeben.
- Aktueller Planungsstand sieht Abbruch von drei Gebäuden vor.
- Endgültige Entscheidung über den Gebäudeabbruch im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens.

## Arbeitsgruppe „Planung Allgemein“

### Anmerkung der Arbeitsgruppe:

Einheitliche Radwegführung: der Radverkehr im südlichen Bereich soll auch auf der Straße geführt werden.

### Ergebnis der Überprüfung:

- Im südlichen Bereich beträgt die prognostizierte Verkehrsbelastung über 2.000 Kfz in den Spitzenstunden.
- Belastung zu hoch, um den Radfahrer in einem vierstreifigen Bereich auf der Fahrbahn zu führen.
- Daher Führung des Radfahrers im südlichen Bereich auf einem baulichen Radweg in den Nebenanlagen.
- Positiv für die städtebauliche Bemessung: Breite der Nebenanlagen steht in einem angemessenen Verhältnis zur Fahrbahnbreite.



## Arbeitsgruppe „Endhaltestelle und P+R-Palette“

### Anmerkung der Arbeitsgruppe:

Linksabbiegen aus der Heidekaul soll signalisiert erhalten bleiben.

### Ergebnis der Überprüfung:

- Ein Linksabbiegen aus der Heidekaul auf die Bonner Straße wird bei allen drei Varianten der Endhaltestelle signalisiert ermöglicht.

### Anmerkung der Arbeitsgruppe:

Standort E nachuntersuchen.

### Ergebnis der Überprüfung:

- Überprüfung des Standortes E durch das Büro VIA.
- Überprüfung der Standorte A-D in einer Machbarkeitsstudie ebenfalls durch VIA. Eine vergleichbare Ausarbeitung ist somit gewährleistet.
- Das Ergebnis liegt vor und wird unter TOP 2.2 vorgestellt.



## Arbeitsgruppe „Radverkehre und Parken“

### Anmerkung der Arbeitsgruppe:

Baumart vorsehen, deren Wurzeln die Radwege nicht beschädigen.

### Ergebnis der Überprüfung:

- Wesentlich ist nicht die Baumart, sondern die Baumpflanzung.
- Verwendung eines speziellen Baumsstrats inklusive Belüftung bei der Pflanzung.
- Aufgrund des großen Porenvolumens mehr Entwicklungsmöglichkeiten für die Baumwurzeln im Untergrund.
- Aufgrund der Belüftung genügend Sauerstoff.
- Die Baumwurzeln entwickeln sich somit im Untergrund und kommen nicht nach oben => Keine Beschädigung der Radwege durch Wurzeln.



## Arbeitsgruppe „Radverkehre und Parken“

### Anmerkung der Arbeitsgruppe:

Separate Signale für Radfahrer.

### Ergebnis der Überprüfung:

- Optimale Einbindung der Radfahrer je nach erforderlicher Situation in die Signalisierung an den Knotenpunkten.
- Zukünftig keine separate Signalisierung für Radfahrer.

### Anmerkung der Arbeitsgruppe:

An allen Haltestellen ausreichend Fahrradabstellanlagen vorsehen.

### Ergebnis der Überprüfung:

- Ausreichend Fahrradabstellanlagen an allen Haltestellen in Abstimmung mit dem Team des Fahrradbeauftragten.



## Arbeitsgruppe „Verkehr“

### Anmerkung der Arbeitsgruppe:

Entlang der Marktstraße notwendige Parkplätze vorsehen.

### Ergebnis der Überprüfung:

- Zusätzliche Eingriffe in die historische Senke sind zu vermeiden.
- Zukünftig keine Parkplätze auf der Nordseite der Grünfläche.
- Ausbildung südlicher Ast der Marktstraße als Einbahnstraße für Anlieger: dadurch Anordnung von zusätzlichen Senkrechtparkplätzen möglich.

### Anmerkung der Arbeitsgruppe:

Wender auf dem Gürtel so nah wie möglich an Bonner Straße anordnen.

### Ergebnis der Überprüfung:

- Erhalt des östlichen Wenders in seiner heutigen Form und Lage auf dem Bayenthalgürtel.
- Neue Anordnung des westlichen Wenders auf dem Raderberggürtel in Höhe der Mertener Straße und Einbindung in die Signalisierung des Knotens.



# Top 2.2

## P+R-Palette

### Untersuchung Standort E

Klaus Harzendorf

Stadt Köln, Amt für Straßen und Verkehrstechnik



## P+R-Palette - Untersuchung Standort E

### Beschlusslage:

- P+R-Palette am Standort D, nordwestlich des Verteilerkreises auf dem Gelände der Tennisanlage

### Forderung aus der Bürgerbeteiligung: Untersuchung des Standortes E

- Die Fläche des Standortes E liegt nordöstlich des Verteilerkreises zwischen Bonner Straße und Militärringstraße
- Baukörper der Parkpalette soll entlang der Militärringstraße entwickelt werden
- Zu- und Ausfahrt über die Militärringstraße

**Standort E**

Bonner Straße

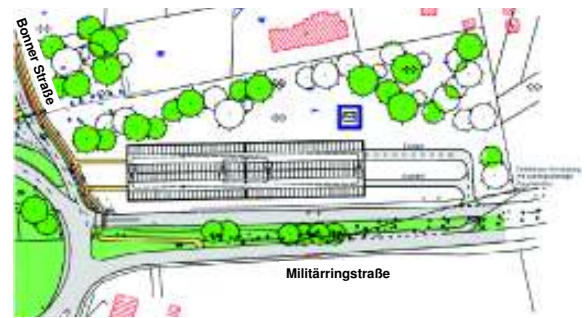
Militärstraße



Militärstraße

Autobahn (A55)

**Standort E**



Militärstraße

**Bewertung Standort E**

- **Kfz-Verkehr** (0)
  - Zufahrt über Militärstraße als Linksabbieger, zusätzliche Linksabbiegespur und zusätzliche Lichtsignalanlage erforderlich
  - verschlechtert Verkehrsqualität im Verteilerkreis geringfügig
  - Ausfahrt über Militärstraße (nur „rechts raus“) unproblematisch
- **Fußweg** (-)
  - Fußweg zur Endhaltestelle länger als bei Standort D
    - Fußweg von Standort E ca. 370 m, d.h. ca. 5 min
    - Fußweg von Standort D ca. 160 m, d.h. ca. 2 min
- **Umwelt** (-)
  - Größerer Eingriff in Grünfläche und Baumbestand als bei Standort D (Tennisplätze)
  - Damit größere Zunahme der neuversiegelten Fläche
  - Geringerer Abstand zur Wohnnutzung (Abstand nur ca. 30 m)

**Vergleich Standort E mit Standort D**

Bewertungskriterien	Standort D	Standort E
<b>Flächenangebot</b>	+	+
Kfz-Erreichbarkeit (Zufahrt)	+	0
Kfz-Erreichbarkeit (Ausfahrt)	+	+
Verkehrsqualität der Zu- und Ausfahrt	+	0
Auswirkungen auf den Verteilerkreis	-	-
<b>Zwischenbewertung Kfz-Verkehr</b>	+	0
<b>Fußweg zur Endhaltestelle</b>	++	-
Konflikte mit Grundwasserschutz	0	0
Schallschutz, Luftschadstoffe	-	-
Flächenversiegelung	0	--
Eingriff Baumbestand	-	--
<b>Zwischenbewertung Umwelt</b>	-	-
<b>Kosten</b>	+	+
<b>Beurteilung</b>	+	0

**Top 2.3**

**Ergebnis Wettbewerb „P+R-Palette“**

Gerd Neweling  
Stadt Köln, Amt für Brücken und Stadtbahnbau

**P+R-Palette**





## Wettbewerbssieger

=> LHVH ARCHITEKTEN aus Köln

### Leitidee:

=> Homogener, ruhiger Baukörper mit Vorhang aus senkrechten Lärchenholz-Lamellen

- Lichtschutz und Lärmschutz durch Massiv-Rückwand
- Erhalt Baumbestand zum Verteiler positiv



# Top 2.4

## Verkehrliche Auswirkungen

Klaus Harzendorf  
Stadt Köln, Amt für Straßen und Verkehrstechnik



## Verkehrsentwicklung auf den Hauptverkehrsstraßen des Kölner Südens

- Gesamtbelastung von Brühler Straße, Bonner Straße und Rheinuferstraße (Summe):

Durchschnittlicher Täglicher Verkehr (DTV) [Kfz/24h]	2009	2013
		92.550

Quelle: Verkehrsmodell der Stadt Köln

- In den letzten vier Jahren leichte Abnahme der Verkehrsbelastung um 1.750 Fahrzeuge pro Tag, d.h. ca. - 2,0%



## Planfall 2025

Grundlage: Aktuelle Verkehrsbelastung im Untersuchungsraum (2012)

Berücksichtigt wurden:

- Voraussichtliche Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur bis zum Jahr 2025
  - Inbetriebnahme Nord-Süd Stadtbahn inkl. 3. Baustufe
  - Querung Rheinuferstraße durch 2. Baustufe Nord-Süd Stadtbahn (10-min-Takt)
  - Verkehrsberuhigung Alteburger Straße im Bereich Kölner Domgärten
  - Innere Erschließung Bauvorhaben Vorgebirgsgärten
  - Innere Erschließung Umnutzung Großmarktgelände



## Planfall 2025

- Voraussichtliche städtebauliche Entwicklung bis zum Jahr 2025
  - Gebietsentwicklung in Rodenkirchen südlich der BAB 4 (Sürther Feld, Ortsmitte Michaelshoven, Gewerbegebiet Kiesgrubenweg)
  - Entwicklung des Gebietes KölnerDomGärten
  - Umnutzung des Standortes der AWB an der Alteburger Straße durch Wohn- und Büronutzung
  - Umnutzung des Großmarktgeländes durch Büro- und Wohnnutzung
  - Umnutzung einer Fläche an der Koblenzer Straße als Studentenwohnheim
  - Quartier Reiterstaffel mit Büro-, Gewerbe-, Wohnnutzungen sowie Einzelhandel
  - Wohnbauvorhaben Raderberger Straße
  - Aufsiedlung „Vorgebirgsgärten“ nördlich des Raderthalgürtels
  - „Palais Oppenheim“ am Gustav-Heinemann-Ufer (heutiger Name: „Palais de Rhin“)
  - Gustav-Heinemann-Quartier
  - Wohnbebauung Arnoldshöhe an der Bonner Straße



## Verkehrsbelastung Bestand (2012) - Nord



### Verkehrsbelastung Bestand (2012) - Süd



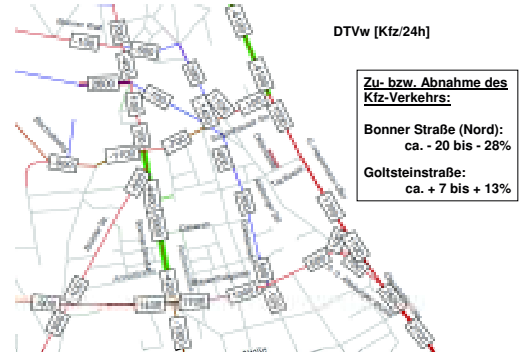
### Verkehrsbelastung Planfall 2025 - Nord



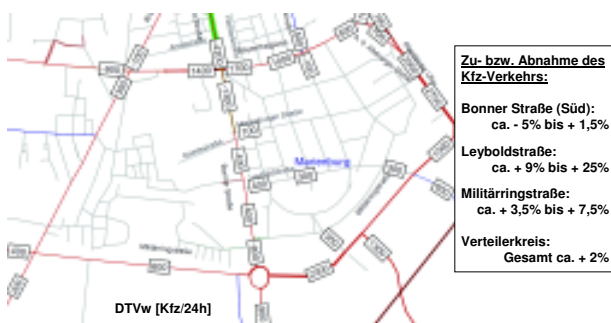
### Verkehrsbelastung Planfall 2025 - Süd



### Differenz Planfall 2025 zu Bestand (2012) - Nord



### Differenz Planfall 2025 zu Bestand (2012) - Süd



### Ergebnisse des Verkehrsgutachtens

1. Geringfügige Änderungen der Verkehrsbelastung gegenüber dem Bestand
  - Reduzierung der Verkehrsmenge auf der Bonner Straße
  - Erhöhung der Verkehrsmenge in Marienburg und Bayenthal (Leyboldstraße, Goltsteinstraße)
2. Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung werden in die Bearbeitung des Verkehrskonzeptes Bayenthal-Marienburg einfließen.
3. Es ist lediglich die Neukonzeption der Signalplanung für den Verteilerkreis unter Berücksichtigung des P+R-Verkehrs erforderlich.



## Ruhender Verkehr - Parkraumuntersuchung

- Beauftragung eines Gutachters für Parkraumuntersuchung ist erfolgt
- Erste Arbeiten sind durchgeführt. Abschließende Ergebnisse liegen noch nicht vor.

### Arbeitsprogramm der Parkraumuntersuchung:

- Bestandsermittlung
  - Anzahl vorhandener Parkplätze
  - Zuordnung zu Kategorien (öffentlich / privat, frei / bewirtschaftet, etc.)
- Untersuchung der Auslastung im Untersuchungsgebiet
  - Zählung zu drei verschiedenen Tageszeiten (11:00, 17:00 und 24:00 Uhr)
- Bilanzierung für die einzelnen Planungsstufen
  - Ermitteln der Parkplatzanzahl in der Planung und Vergleich mit dem Bedarf
- Erarbeiten von Kompensationsmaßnahmen für entfallene Parkplätze

## Ruhender Verkehr - Parkraumuntersuchung

### Untersuchungsgebiet:



## Ruhender Verkehr - Parkraumuntersuchung

### Untersuchungsgebiet:



## Ruhender Verkehr - Parkraumuntersuchung

### Untersuchungsgebiet:



## Ruhender Verkehr - Parkraumuntersuchung

### Zwischenbilanz (Stand: Vorentwurfsplanung):

Gesamtzahl vorhandene Parkplätze an der Bonner Straße: ca. 570

private Parkplätze:	ca. 150
öffentliche Parkplätze:	ca. 420

Gesamtzahl zukünftige Parkplätze an der Bonner Straße: ca. 300

private Parkplätze:	ca. 100
öffentliche Parkplätze:	ca. 200

→ **Problematik:** Deutliche Reduzierung der Parkplatzanzahl an der Bonner Straße



## Ruhender Verkehr - Parkraumuntersuchung

### Nächste Schritte:

- Aktualisierung der Parkplatzbilanzierung für die weiteren Planungsstufen
  - Entwurfsplanung
  - Genehmigungsplanung
- Erarbeiten von Kompensationsmaßnahmen für entfallene Parkplätze (z. Z. in Bearbeitung)
  - **Allgemein:**
    - Ausgleich durch vorhandenes freies Parkplatzpotential in Nebenstraßen (ungenutzte Parkplätze)
    - mögliche zusätzliche Parkplätze im öffentlichen Raum planen und bauen
    - Parkbauten (Quartiersgarage)
    - Parkraumbewirtschaftung (z.B. Bewohnerparken)
- **Ziel:** Angebot an Parkplätzen und Nachfrage auszugleichen

Die Ergebnisse werden nach Fertigstellung des Gutachtens im Internet veröffentlicht.