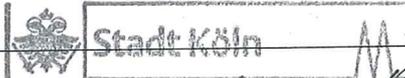




Nahverkehr Rheinland



Stadt Köln



Stadt Köln

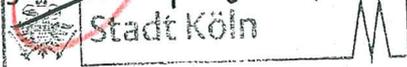
Eingang 01. April 2010

690  
Erl. 07.04.10  
Eingang 06. April 2010  
65311

VI/ Geschäftszimmer

Nahverkehr Rheinland GmbH  
Glockengasse 37 - 39  
50667 Köln

Stadt Köln  
Herr Oberbürgermeister Jürgen Roters  
Rathaus  
50667 Köln



Stadt Köln

Telefon: (0221) 20 80 8 - 0  
Fax: (0221) 20 80 8 - 6640

Internet: www.nahverkehr-rheinland.de  
E-Mail: info@nahverkehr-rheinland.de

Eingang 30. März 2010

Der Oberbürgermeister

Unser Zeichen: 1992 17 15 - Fr

Durchwahl: - 6651  
E-Mail: holger.fritsch@nvr.de

25. März 2010

**Zuwendungen des Landes Nordrhein-Westfalen und des Zweckverbandes Nahverkehr Rheinland für Investitionen im ÖPNV gemäß ÖPNVG NRW**

Ihr Schreiben vom 22.03.2010:  
Ebenerdige Querung der Rheinuferstraße durch die Nord-Süd Stadtbahn

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister Roters,

gerne geben wir Ihnen eine erste Stellungnahme des Nahverkehr Rheinland zu der Überlegung der Stadt Köln, die für die Querung der Rheinuferstraße durch die Nord-Süd Stadtbahn planfestgestellte BÜSTRA-Anlage durch eine VS-Anlage zu ersetzen.

Nach unserer Kenntnis kann der Vorrang der Stadtbahn auch durch eine VS-Anlage gewährleistet sein. Eine generelle Einschätzung dazu, ob im vorliegenden Fall eine VS-Anlage aus Fördersicht eine gleichwertige Lösung darstellen kann, ist jedoch ohne eine nähere Beschreibung und die Darstellung, wie der Vorrang des ÖPNV gewährleistet werden soll, so nicht möglich.

Die Förderung der Nord-Süd Stadtbahn wurde unter dem im ÖPNVG NRW enthaltenen Grundsatz gewährt, dass dem schienengebundenen Personennahverkehr gegenüber dem Straßenverkehr „soweit wie möglich“ Vorrang eingeräumt wird.

Mit dem Planfeststellungsbeschluss vom 30.04.2007 für die Nord-Süd Stadtbahn ist dieser Vorrang festgelegt und damit Fördergrundlage. Im Hinblick auf eine möglichst geringe Beeinträchtigung des Individualverkehrs hat die Bezirksregierung Köln gleichzeitig zugelassen, dass Steuerung der BÜSTRA-Anlage unter der Voraussetzung des Vorrangs für den ÖPNV weitere Anforderungen berücksichtigen kann. Diese sind die frühzeitige Beeinflussung der BÜSTRA, das frühzeitige Abmelden der Stadtbahn innerhalb ihres Zeitfensters sowie die zeitliche Harmonisierung mit der „Grünen Welle“ der Rheinuferstraße, welche eine Verzögerung von

Sie erreichen uns über: Appellhofplatz (Linien 3, 4, 5, 16, 18) • Neumarkt (Linien 1, 7, 9) • Bahnhof Köln Hbf

Vorsitzender des Aufsichtsrates: Gerhard Zorn	Vorsitzender der Gesellschafterversammlung: Stephan Pusch	Geschäftsführung: Dr. Norbert Reinkober Hans Joachim Sistenich Dr. Wilhelm Schmidt-Freitag	Amtsgericht Köln HRB 62186	Sparkasse KölnBonn Konto 190 135 957 8 BLZ 370 501 98
--	--	---	-------------------------------	---

maximal 10 Sekunden in den Spitzenlastzeiten bei der Anmeldung der Stadtbahn zur Querung der Rheinuferstraße enthalten darf. Im Beschlusstext ist darüber hinaus ausgeführt, dass dem Vorrang der Stadtbahn längerdauernde Verzögerungszeiten entgegenstehen und nicht zulässig sind.

Die Bezirksregierung Köln hat die Thematik als Planfeststellungsbehörde aufgrund einer Anfrage in Ihrer Vorlage für die 19. Sitzung des Regionalrats am 11.12.2009 (RR 129/2009) erläutert. Dabei wird ausgeführt, dass jede Abweichung vom Status quo technisch gleichwertig sein müsse und diese die Leistungsfähigkeit der Nord-Süd Stadtbahn nicht beeinträchtigen dürfe.

Insoweit nehmen wir an, dass die von der Stadt Köln angestrebte Verbesserung für den Individualverkehr durch die generell kürzeren Sperrzeiten bei einer VS-Anlage erreicht werden soll.

Gerne beteiligen wir uns an einem Gespräch, in dem die von der Stadt Köln beabsichtigte Verkehrslösung näher erläutert wird und die Gelegenheit besteht, die aus Sicht der Beteiligten bestehenden Fragestellungen bereits im Vorfeld eines Planänderungsverfahrens auf Fachebene gemeinsam zu erörtern. Die aus Sicht des Nahverkehr Rheinland bestehende Fragestellungen haben wir anliegend beigefügt.

Mit freundlichen Grüßen  
Nahverkehr Rheinland GmbH



Dr. Norbert Reinkober



Hans Joachim Sistenich

## **ANLAGE zum Schreiben des Nahverkehr Rheinland vom 25.03.2009**

**Für die Beurteilung der Förderwürdigkeit einer VS-Anlage für die Querung der Rheinuferstraße durch die Nord-Süd Stadtbahn bitten wir im Einzelnen um Beantwortung folgender Fragestellungen:**

1. Welche Sperrzeiten werden bei einer VS-Anlage im Vergleich zu einer BÜSTRA-Anlage aktuell, d. h. auf der Grundlage der planfestgestellten Lösung, im günstigsten bzw. ungünstigsten Fall zu Grunde gelegt?
2. Inwieweit unterstützt der Betreiber der Stadtbahn – die KVB AG - die Anstrengungen der Stadt Köln, die BÜSTRA- durch eine VS-Anlage zu ersetzen? Welche Auswirkungen hätte eine VS-Anlage aus Sicht des ÖPNV?
3. Würden sich durch eine VS-Anlage die bei einer BÜSTRA-Anlage eingeräumten Verzögerungen von maximal 10 Sekunden in den Spitzenlastzeiten weiter verschlechtern? Falls ja, inwieweit?
4. In welchen Verkehrssituationen würde eine BÜSTRA- bzw. eine VS-Anlage zu einem Rückstau des Straßenverkehrs bis auf den jeweils nächsten Knoten führen (derzeitiges Verkehrsaufkommen und Prognose)?
5. Wie häufig und über welche Dauer würden diese Verkehrssituationen auftreten (derzeitiges Verkehrsaufkommen und Prognose)?
6. Mit welchen konkreten Auswirkungen (Häufigkeit und Dauer) auf den Vorrang der Stadtbahn soll die Signalsteuerung zugunsten des Straßenverkehrs beeinflusst werden (derzeitiges Verkehrsaufkommen und Prognose)?
7. Wie gewährleistet die Stadt Köln, dass der Vorrang der Stadtbahn nicht über noch zu definierende Verkehrssituationen und Zeiträume hinaus weiter eingeschränkt würde?
8. Welche weiteren Maßnahmen wären geeignet, der Stauwirkung durch die Sperrzeiten der BÜSTRA-Anlage entgegenzuwirken (z. B. Optimierung der verkehrsabhängigen Signalsteuerung im Verlauf der Rheinuferstraße, verkehrslenkende Maßnahmen in der Spitzenzeit, 3-spuriger Ausbau des Gustav-Heinemann-Ufers)?
9. Welche Maßnahmen sieht die Stadt Köln vor, mit einer VS-Anlage die gleiche Ausfallsicherheit zu gewährleisten wie sie bei einer BÜSTRA-Anlage gegeben wäre?
10. Welche Kostenminderung ergibt sich für die Investitionsmaßnahme beim Ersatz der BÜSTRA-Anlage durch eine VS-Anlage?
11. Wie wirkt sich eine verzögerte Freigabe des Bahnübergangs in den zuvor definierten Situationen für die Stadtbahn auf das Ergebnis der Standardisierten Bewertung aus?
12. Inwieweit könnte eine Verkehrssimulation zur Verbesserung der Entscheidungsgrundlage über die technische Lösung und etwaige, zeitlich begrenzte Einschränkungen des Stadtbahnvorrangs beitragen?