

**Geschäftsführung
Verkehrsausschuss**

Frau Krause

Telefon: (0221) 221-25909

Fax : (0221) 221-24447

E-Mail: angela.krause@stadt-koeln.de

Datum: 16.11.2010

**Auszug
aus dem Entwurf der Niederschrift der 11. Sitzung des
Verkehrsausschusses vom 09.11.2010****öffentlich****5.9 2. Baustufe Nord-Süd Stadtbahn;
Querung der Rheinuferstraße mit einer Verkehrssignalanlage
4354/2010**

Ausschussvorsitzender Waddey teilt mit, dass die Bitte nach einer Sondersitzung an ihn herangetragen wurde. Er schlägt vor, diese vor der kommenden Ratssitzung am 25.11.2010, 13 Uhr durchzuführen.

BG Streitberger berichtet, dass ein aktuelles Schreiben der Nahverkehrs Rheinland GmbH (NVR) vorliege, in dem insbesondere auf die Verstärkerfahrten durch die Linie 15 eingegangen werde. Er zitiert hieraus den entscheidenden Satz „Im Hinblick auf die bevorstehende Beratung in den Gremien weisen wir dringend darauf hin, dass die Förderung der Gesamtmaßnahme durch den Beschluss bzw. durch die Streichung der Verstärkerfahrten über die Nord-Süd Stadtbahn erneut insgesamt in Frage gestellt würde.“ Klarstellend weist er jedoch darauf hin, dass es der Verwaltung ausschließlich um die Prüfung der Verstärkerfahrten gehe. BG Streitberger sagt zu, den Fraktionen das Schreiben kurzfristig zur Verfügung zu stellen.

Anschließend trägt Herr Harzendorf, Leiter des Amtes für Straßen und Verkehrstechnik, anhand einer Power-Point-Präsentation ausführlich die Ergebnisse des Gutachtens vor (*vgl. hierzu Anlage 1 der Niederschrift*).

Für die SPD-Fraktion merkt RM dos Santos Herrmann zunächst an, dass sich der Ratsbeschluss vom 30.06.2009 – Prüfung einer Verkehrssignalanlage (VSA) statt BÜSTRA-Anlage – gelohnt habe. Das Gutachten zeige jedoch auch, dass eine VS-Anlage allein keine befriedigende Lösung für das Zusammenspiel zwischen ÖPNV und Individualverkehr (IV) bringe. Insofern müsse ernsthaft darüber nachgedacht werden, welche weiteren sinnvollen Maßnahmen getroffen werden können. Sie stimme daher den Medienberichten zu, zum jetzigen Zeitpunkt alle Möglichkeiten offen zu halten. Dennoch benötige ihre Fraktion noch eine gewisse Zeit, um über die Option eines Straßentunnels nachzudenken. Die Vorkehrungen hierfür würden immerhin ca. 5 Mio. € kosten. Ausschließen könne sie derzeit keine Variante. Es müsse ein vernünftiger Vorschlag zur Verwaltungsvorlage gemacht werden, der von der

breiten Öffentlichkeit akzeptiert werde und zudem auch finanzierbar sei. Auch wenn die VS-Anlage eine deutliche Verbesserung gegenüber der BÜSTRA-Anlage sei, stellen sich ihr noch Fragen in Bezug auf die Wartezeiten. Am Ubierring beispielsweise warten die Bahnen bis maximal 75 Sekunden. Das Gutachten hingegen lege eine Wartezeit von lediglich 10 Sekunden zu Grunde. Sie bitte um Mitteilung, ob hier noch etwas anderes denkbar sei, ohne den Kosten-Nutzen-Faktor zu gefährden und auch, ob Erkenntnisse über den Umstieg vom IV auf den ÖPNV in das Gutachten eingeflossen seien. Weiterhin möchte sie zum Schreiben des NVR eine kurze Einschätzung der Verwaltung hinsichtlich der Verstärkerfahrten der Linie 15.

BG Streitberger informiert, dass die Erkenntnisse über mögliche Umsteiger im Gutachten durchaus berücksichtigt wurden, nicht jedoch die Umsteigeeffekte bei einem etwaigen Fünf-Minuten-Takt. Dieses wäre eine größere Untersuchung; die Verwaltung werde versuchen, diese Effekte bis zur Sondersitzung zumindest seriös und qualifiziert einzuschätzen.

Der NVR weise in seinem Schreiben darauf hin, dass die Verstärkerlinien in der Planbegründung mit herangezogen wurden, somit Bestandteil des Planfeststellungsbeschlusses und Grundlage für die Förderung sei. BG Streitberger weist erneut daraufhin, dass der 2. Absatz des Verwaltungsvorschlags lediglich ein Prüfauftrag sei; selbstverständlich werde die Verwaltung diesbezüglich noch Kontakt mit dem NVR aufnehmen und dies im Detail klären. Er bezweifle jedoch, dass bis zum 25.11. eine abschließende Regelung mit dem NVR getroffen werden könnte.

RM Möring merkt seitens der CDU-Fraktion an, dass die Ergebnisse des Gutachtens ein erhebliches Maß an Nachdenklichkeit ausgelöst hätten. Er nehme erfreut zur Kenntnis, dass sich diese Skepsis nicht nur auf seine Fraktion beschränke und hoffe auf ein entsprechendes, an der Sache orientiertes und finanziell vertretbares Ergebnis. Die CDU-Fraktion sei bei ihren Recherchen zur Linie 15 zu denselben Ergebnissen gekommen wie der NVR: Die Verstärkerfahrten seien Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens gewesen und insoweit auch die Umsteigeeffekte, die sich darauf beziehen. Nicht untersucht wurde die Ausdehnung des Fünf-Minuten-Taktes über diese Spitzenstunde hinaus. Ausgehend von den Diagrammen, die diesen Zeitraum als Fünf-Minuten-Takt präsentieren, müsse die künftige Situation als katastrophal bezeichnet werden. Der Rückstau nach Norden gehe weit über den Knoten Ubierring hinaus, im Grunde genommen bis Heumarkt/Innenstadt und im Süden über den Gürtel sicherlich auch hinaus. Ein Aspekt komme ihm bei der Verkehrsuntersuchung jedoch zu kurz und er bitte, dies für den weiteren Beratungsgang noch aufzuarbeiten. Bei einer dreispurigen Lösung in Richtung Süden sei zwischen der Kreuzung und der Schönhauser Straße eine Strecke von ca. 200 m zurückzulegen. In dieser Phase müsse sich der abfließende Verkehr, sofern er nicht in die Schönhauser Straße abbiege, in die linke Spur einfädeln. Hier werde nach seinen Beobachtungen ein erhebliches Problem entstehen, da die Verkehrsteilnehmer, die in die Schönhauser Straße abbiegen, sich mit Fußgängern und Radfahrer kreuzen. Der Abfluss aus dieser Spur werde daher erheblich verzögert.

Hinsichtlich der offenen Fragen zur Linie 15 weist er darauf hin, dass seiner Kenntnis nach bei einem veränderten Betriebskonzept auf dieser Strecke eine hohe Wahrscheinlichkeit zur Notwendigkeit gegeben sei, die Kreuzung am Ubierring als Vorrangschaltung auszugestalten. Wenn dies in der Tat der Fall sein sollte, würde dort dieselbe Problematik entstehen, über die aktuell diskutiert werde.

Stark kritisieren möchte er an der Vorlage, dass diese keine belastbare Alternative enthalte, konkret die Option für einen späteren Tunnelbau sowie die Dreistreifigkeit. Bekanntermaßen müsse die Entscheidung hierüber bis zum 25.11.2010 getroffen

werden. Er erinnere daran, dass die Auftragslage des Rates dementsprechend auch formuliert wurde. Er akzeptiere, dass die Verwaltung – auch in der Person des Beigeordneten - bestimmte Präferenzen für Lösungen bzw. Minderungsmaßnahmen habe; eine derart kurzfristige Verwaltungsvorlage ohne die bereits sehr lange diskutierten Alternativen sei jedoch nicht hinnehmbar. In diesem Zusammenhang bitte er auch um konkrete Aussage, ob der Verwaltungsvorschlag mit der Technischen Aufsichtsbehörde abgestimmt sei.

RM Tull erinnert für die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen an die in ihren Augen getroffenen Fehlentscheidungen der vergangenen Legislaturperiode und äußert darüber hinaus ihre Zweifel an den Ergebnissen des Gutachtens. Die finanziellen Mittel für mögliche Alternativen, Tunnelbau oder Dreistreifigkeit, seien auch in den kommenden Jahren nicht vorhanden. Es lohne sich nicht, sich Gedanken über utopische Verhältnisse zu machen. Zudem geht sie davon aus, dass der Autoverkehr in den kommenden Jahren stark abnehmen werde. Nicht verstehen könne sie, dass beispielsweise die Situation am Ubierring im Gutachten keine Rolle spiele. Auch auf den Strecken an der Aachener Straße hätten die Bahnen einen wesentlich höheren Takt als die Nord-Süd Stadtbahn es vorsehe und es könnten keine gravierenden Verkehrsprobleme verzeichnet werden. Sie bitte dies zu bedenken und keine Stausituationen herbeizureden.

Seitens der FDP-Fraktion stellt RM Kirchmeyer fest, dass die Diskussion nun bereits über zwei Jahre andauere und man letztendlich noch zu keinem Ergebnis gekommen sei. Für ihre Fraktion komme nach wie vor nur ein Tunnelbau als zufriedenstellende Lösung in Betracht.

SB Schiele schließt sich vom Tenor her im Wesentlichen den Ausführungen der RM Möring und Kirchmeyer an.

Bezug nehmend auf die Kritik des RM Möring weist BG Streitberger darauf hin, dass die vorliegende Entscheidungsvorlage die abgestimmte, einheitliche Verwaltungmeinung darstelle und diese bekannter Maßen nicht auf den Straßentunnel ausgerichtet sei. Seine persönliche Meinung hierzu habe man bereits hinreichend diversen Presseartikeln entnehmen können. Auch die im Raum stehenden Alternativen seien hinreichend bekannt bzw. erkennbar und es bleibe dem Ausschuss wie bei allen Entscheidungen unbenommen, von der Vorlage abweichend zu beschließen. Die Idee der Verstärkerfahrten über die Linie 15 habe in seinen Augen viele charmante und intelligente Vorteile. Helfen würde dies bei einem Fünf-Minuten-Takt jedoch nicht.

Anschließend erläutert BG Streitberger erneut die Genese der Verwaltungsvorlage, um den Vorwurf der Untätigkeit bzw. Verzögerung auszuräumen. Erstmals intensiv diskutiert wurde die Problematik einer BÜSTRA-Anlage innerhalb der Verwaltung nach seiner Erinnerung im Jahr 2005. Geändert habe sich die Einstellung der beteiligten Behörden zu den Befürchtungen der Verwaltung erst im März 2009. Bedauerlich sei sicherlich, dass die Option für einen Bahntunnel aus zeitlichen Gründen nicht erreicht werden konnte. Er sei der KVB in diesem Zusammenhang nun sehr dankbar, dass diese das Zeitfenster für eine endgültige Entscheidung von Ende Oktober bis Ende November ausgeweitet habe. Neben der Abstimmung mit dem NVR müsse auch noch die Klärung mit der Technischen Aufsichtsbehörde im Hinblick auf die VS-Anlage erfolgen. Mündlich habe sich diese bereits dahingehend geäußert, dass sie „mit der Anlage kein Problem habe“. Er befürchte jedoch, dass eine schriftliche Bestätigung erst dann erfolgen werde, wenn der entsprechende Antrag der Verwaltung vorliege.

An RM Tull gerichtet macht BG Streitberger deutlich, dass es sich bei dem vorliegenden Gutachten um eine Modellrechnung handele; die Rahmenbedingungen habe

Herr Harzendorf ausführlich dargestellt. Je mehr Parameter einbezogen werden und je größer der Raum gezogen werde, desto unschärfer und weniger belastbar werde das Modell. Mit Blick auf SB Schiele denke auch er, dass langfristig eine Veränderung im Verkehrsverhalten in der Innenstadt zu erwarten sei; d.h. verstärkte Nutzung des ÖPNV statt IV.

Herr Harzendorf greift die Befürchtungen des RM Möring zur Schönhauser Straße auf und teilt mit, dass diese zumindest stadtauswärts unbegründet seien. Das Verhalten der Verkehrsteilnehmer habe in der Simulation Berücksichtigung gefunden. In der Gegenrichtung hingegen müsse die Steuerung den Stauerscheinungen angepasst werden. Auch dieser Aspekt sei jedoch in die Simulation eingeflossen.

Mit Blick auf die abschließenden Beratungen in der anstehenden Sondersitzung schließt Ausschussvorsitzender Waddey die Diskussion, bittet die Verwaltung jedoch die angesprochenen Belastungszahlen und Staulängen zur Situation im Bereich Aachener Straße/Stadion zu liefern. In Spitzenzeiten kreuze die Bahn die Straße dort im mindestens Fünf-Minuten-Takt.

Beschluss:

Der Verkehrsausschuss verweist die Vorlage zunächst zur Anhörung in die nachfolgenden Gremien und stellt die Beschlussfassung bis zur Sondersitzung am 25.11.2010 zurück.

Abstimmungsergebnis: Einstimmig zugestimmt