



Unterlage zur Sitzung im öffentlichen Teil

Gremium	am	TOP
Bezirksvertretung 2 (Rodenkirchen)	11.04.2011	

Anlass:

- Mitteilung der Verwaltung
- Beantwortung von Anfragen aus früheren Sitzungen
- Beantwortung einer Anfrage nach § 4 der Geschäftsordnung
- Stellungnahme zu einem Antrag nach § 3 der Geschäftsordnung

2. Baustufe Nord-Süd Stadtbahn; Querung der Rheinuferstraße mit einer Verkehrssignalanlage hier: Nachfragen aus der Sitzung der Bezirksvertretung Rodenkirchen vom 22.11.2010, TOP 1

Herr Balint gibt folgende Fragen zum Gutachten zu Protokoll und bittet Herrn Harzendorf, diese schriftlich zu beantworten:

Frage 1:

Welche Staus würden sich ergeben, wenn eine Schaltung ohne Vorrang realisiert würde? Zumal nach Abbildung 10 aus Norden kommend gar keine und aus Süden kommend nur ein sehr geringer Teil der Bahnen mit längeren Wartezeiten rechnen müsste?

Antwort der Verwaltung:

Die Stauentwicklung ohne Bahnvorrang entspricht annähernd der Stauentwicklung ohne Bahn. Bei der Annahme, dass für die Bahnen aus Richtung Norden gar keine und aus Richtung Süden nur ein sehr geringer Teil der Bahnen mit längeren Wartezeiten rechnen muss, handelt es sich um eine Fehlinterpretation des Gutachtens. Bei der Neuanlage von ebenerdigen Kreuzungen wird eine solche Lösung im Sinne der Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs nicht mehr planfestgestellt.

Frage 2:

Wieso ist in den Berechnungen VS0/20 oder VS0/30 nicht dargestellt? Wie ändern sich die Belastungen dadurch? Wie ist es mit VS10/10 oder VS20/20 etc.?

Antwort der Verwaltung:

Auf die Darstellung des Falls VS0/20 wurde aus Gründen der Übersichtlichkeit verzichtet. Er führte zu vergleichbaren Ergebnissen. Daher wurde auch auf die Überprüfung von VS 0/30 ganz verzichtet. Die genannten Fälle VS10/10 oder VS20/20 stehen nicht zur Diskussion, da der Zuschussgeber einer Verzögerung der von Norden kommenden Bahn nicht zustimmt.

Frage 3:

Welchen Einfluss hat es, wenn man versucht die entgegenkommenden Fahrten der Stadtbahn an der Südbrücke zu synchronisieren, so dass im Normalfall beide zeitgleich bzw. innerhalb einer Grünphase queren würden? Kann dies nicht technisch schon im Vorfeld der Bahnanfahrt gesteuert werden?

Antwort der Verwaltung:

Grundsätzlich führt eine solche Steuerung zu sehr geringen Störungen des motorisierten Individualverkehrs. Allerdings wären dann im Einzelfall die Verlustzeiten der Bahnen so hoch, dass es auch dafür keine Zustimmung des Zuschussgebers geben würde.

Frage 4:

Was passiert, wenn die Grünphasen der Grünen Welle der Rheinuferstraße und der einmündenden Straßen an der Südbrücke synchronisiert werden?

Antwort der Verwaltung:

Es ist nicht sinnvoll, die Grüne Welle der Rheinuferstraße auf die einmündenden Straßen abzustimmen, da die Verkehrsmengen auf der Rheinuferstraße deutlich erhöht sind.

Frage 5:

Welche Staulängen ergeben sich heute durch die Querung am Ubierring? Warum werden diese nicht als Vergleichswert dargestellt?

Antwort der Verwaltung:

Die Querung am Ubierring ist nicht mit der Querung an der Südbrücke zu vergleichen. Hier wird die Bahn nicht bevorrechtigt geschaltet (siehe auch Antwort zu Frage 1).

Frage 6:

Welche Staulängen ergeben sich durch eine Reduktion des MIV um 5%? Wieso ist das nicht dargestellt?

Antwort der Verwaltung:

Grundlage des Gutachtens sind die absehbaren tatsächlichen Entwicklungen, wie z. B. Wirkungen der Nord-Süd Stadtbahnverbindungen, Verdrängungen durch Umgestaltung der Bonner Straße und die beschlossenen zusätzlichen Aufsiedlungen. Theoretische Annahmen führen nach Ansicht der Verwaltung nicht weiter, weil dann die Frage zu beant-

worten wäre, wie denn diese Reduktion praktisch erreicht werden können. Dazu gibt es zurzeit keine Antworten, die allgemeiner Konsens sind.

Frage 7:

Welchen Einfluss hat die Verlagerung des Großmarktes und der damit verbundenen Gewerbe auf den Verkehr?

Antwort der Verwaltung:

Die Verlagerung des Großmarktes wurde in den Prognosewerten berücksichtigt, die in das Simulationsmodell eingeflossen sind. Es ist einerseits die Reduktion des Verkehrs durch die Umsiedlung des Großmarktes eingeflossen, andererseits aber auch die Zunahmen durch Neuansiedlungen auf diesem Gelände und weiteren anliegenden Grundstücken.

Frage 8:

Das Gutachten basiert auf Verkehrszählungen von 2006, zu dem Zeitpunkt war bekanntlich der Verkehr auf der Bonner Straße stark eingeschränkt. Inwieweit und wie wurde die dadurch bestehende Mehrbelastung aus dem Ergebnis herausgerechnet?

Antwort der Verwaltung:

Das Gutachten berücksichtigt Prognosezahlen für das Jahr 2020, die auf der Basis von Verkehrszählungen und Verkehrsumlegungen ermittelt wurden. Das Berechnungsmodell berücksichtigt keine baustellenbedingten Einschränkungen. Nur an einzelnen Knoten wurden 2006 Verkehrszählungen durchgeführt.

Frage 9:

Wurde der demographische Wandel in die Prognose des künftigen Verkehrsaufkommens mit eingerechnet? Welchen Einfluss hat er auf MIV?

Antwort der Verwaltung:

Ja, der demographische Wandel wurde berücksichtigt. Mit dem leicht positiven Bevölkerungswachstum in Köln bis circa 2020, wird insgesamt ein leicht steigendes Verkehrsaufkommen der Kölner Bevölkerung erwartet. Gemäß einer Untersuchung zur Mobilitätsentwicklung in Köln aus dem Jahr 2008 ergeben sich Veränderungen in der Verkehrsmittelwahl durch den demografischen Wandel im Sinne einer älteren Bevölkerung sowie zusätzlicher Effekte, wie z.B. dem höheren Führerscheinbesitzanteil von Frauen im Alter, der längeren Erwerbstätigkeit sowie der höheren Erwerbsquote von Frauen. All diese Effekte wirken sich im Sinne einer tendenziellen MIV-Steigerung aus. Dem gegenüber sind Faktoren zu benennen, die sich zukünftig eher MIV-beschränkend auswirken können (z.B. höhere Benzinpreise, steigende Altersarmut). Hierzu liegen jedoch keine Zahlen vor, die im Sinne einer Prognose quantifizierbar wären. Hinzu kommt, dass Köln verglichen mit vielen anderen Städten und Regionen, deutlich langsamer altert. Die Ursache für die moderate Alterung der Kölner Bevölkerung ist, dass die Stadt permanent durch den Zuzug von Studierenden, Auszubildenden und jungen Erwerbstätigen "verjüngt" wird.

Tab. 4-12:
Veränderung Modal split durch Stadtbahnausbau (alle Wege) in Köln 2006, 2015, 2025

Verkehrsmittel	Veränderung des Modal split aufgrund von Infrastrukturmaßnahmen				
	2006	Prognose ohne Stadtbahnausbau		Prognose mit Stadtbahnausbau	
		2015	2025	2015	2025
zu Fuß	24,4%	23,7%	23,6%	23,6%	23,4%
Fahrrad	12,1%	12,0%	11,9%	11,9%	11,8%
Pkw/Krad (Fahrer)	34,3%	35,6%	36,0%	35,3%	35,6%
Pkw (Mitfahrer)	7,4%	7,4%	7,4%	7,3%	7,3%
ÖPNV	21,2%	20,7%	20,4%	21,3%	21,3%
sonstiges	0,7%	0,6%	0,6%	0,6%	0,6%
gesamt	100%	100%	100%	100%	100%

Quelle: Mobilitätsentwicklung Köln bis 2025 (Oktober 2008)

Frage 10:

Was passiert bei einer Verlängerung der Grünphasen auf der Rheinuferstraße?

Antwort der Verwaltung:

Die Verlängerung der Grünphasen führt zu einer höheren Leistungsfähigkeit auf der Rheinuferstraße. Da die querenden Fußgänger und der einmündende Kfz-Verkehr ebenso viel Zeit benötigt, wie heute bzw. wie prognostiziert, führt das zu längeren, wahrscheinlich zu deutlich längeren Umlaufzeiten. Das wiederum führt zu längeren Wartezeiten für querende Fußgänger und einmündenden Individualverkehr. Da heute schon die Umlaufzeiten zeitweise sehr lang sind, wird dies zu Akzeptanzproblemen bei den Wartepflichtigen und damit zu zusätzlichen Sicherheitsproblemen führen. Deswegen schlägt die Verwaltung eine solche Lösung nicht vor.

Frage 11:

Der maximale Abstand der Fahrzeuge im Stau wurde mit 20 m angegeben. Ist das normal? In welchem Stau gibt es 20 m Abstände?

Antwort der Verwaltung:

Ja, diese Festlegung beruht auf wissenschaftlichen Werten. Fahrer lassen z. B. Lücken für Einbieger und Querverkehr an überstauten Lichtsignalanlagen oder Zufahrten, dahinter geht der Stau jedoch weiter.

Frage 12:

"Bei der Durchführung der ersten Simulationsläufe zeigte sich, dass der Stauraum Schönerhauser Straße durch den stadtauswärts fahrenden Verkehr ständig zu gestaut war." Die Aussage ist unverständlich. Wodurch wird der Stau erzeugt?

Antwort der Verwaltung:

Hier spielen mehrere ungünstige Faktoren zusammen:

Die Prognosewerte ergaben eine wesentliche Zunahme der Linksabbieger von der Rheinuferstraße in die Schönhauser Straße. Diese Fahrzeuge benötigen daher eine längere Grünzeit. Ein Rückstau der Linksabbieger behindert den Geradeausverkehr auf der Rheinuferstraße stadteinwärts, da der bis jetzt geplante Stauraum zu kurz ist. Die Verlängerung der Freigabezeit ist nur durch eine Kürzung der Grünzeit des Gegenverkehrs möglich.

Die Fußgänger über die Rheinuferstraße werden passiv in jedem Umlauf mitgeschaltet. Sie bestimmen die Mindestlänge der Grünzeit der Nebenrichtung und damit ebenfalls die Sperrzeit der Hauptrichtung.

Der Verkehr auf der Rheinuferstraße Richtung Innenstadt wird am Knoten Schönhauser Straße bei Bahneingriffen gesperrt, um die Nebenrichtung (Verkehr aus der Schönhauser Straße) in den freien Stauraum auf der Rheinuferstraße vor der Südbrücke fahren zu lassen. Dadurch wird ein Rückstau stadteinwärts vor der Bahnquerung vermieden.

Frage 13:

Wurde ein möglicher Umstieg von MIV auf ÖPNV durch den im Gutachten prognostizierten Stau betrachtet? Welchen Einfluss hat das auf den MIV?

Antwort der Verwaltung:

Ja, der Umstieg auf den ÖPVN wurde in der Modellrechnung berücksichtigt.

Frage 14:

Würde ein Umbau der Rheinuferstraße überhaupt ohne Rückzahlung von Fördermitteln möglich sein? Wie hoch ist die Summe der Fördermittel? Ist dies bei Berechnung eines Tunnels schon mit eingerechnet?

Antwort der Kölner Verkehrs-Betriebe AG

Die Vorabmaßnahme (Tunnelvorleistung) einschließlich der hiermit in Verbindung stehenden Nebenleistungen sind gemäß der bisherigen Aussage des Zuschußgebers „keine zwendungsfähigen Kosten“. Inwieweit oder ob überhaupt in diesem Fall Fördermittel fließen oder gegengerechnet werden müssen lässt sich heute noch nicht abschließend beurteilen.