



Unterlage zur Sitzung im öffentlichen Teil

Gremium	am	TOP
Verkehrsausschuss	10.05.2011	
Bezirksvertretung 1 (Innenstadt)	12.05.2011	
Bezirksvertretung 2 (Rodenkirchen)	30.05.2011	

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 hier: Ratsbeschluss aus der Sitzung vom 25.11.2010, TOP 10.21

"Der Rat beauftragt die Verwaltung, ein Planänderungsverfahren einzuleiten mit der Zielsetzung eine Verkehrssignalanlage zu realisieren.

Der Rat beschließt, dass Vorsorgemaßnahmen für den Bau eines Straßentunnels getroffen werden, um eine mögliche niveaufreie Querung der Rheinuferstraße zu einem späteren Zeitpunkt zu geringeren Kosten zu ermöglichen. Der Rat ist damit einverstanden, dass die KVB Vorsorgemaßnahmen für den Bau eines Straßentunnels ausschreibt, vergibt und baulich umsetzt. Der Rat beschließt die Finanzierung der nicht zuwendungsfähigen Kosten in Höhe von circa 5,0 Mio. Euro im Rahmen des Schuldendienstes gemäß § 7 des Nord-Süd Stadtbahnvertrages.

Da die Nord-Süd Bahn nicht vor 2014 die Rheinuferstraße queren wird, soll die gewonnene Zeit genutzt werden, um Maßnahmen zur Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs an dieser neuralgischen Stelle kurzfristig umzusetzen und auf ihre Wirksamkeit hin zu überprüfen. Dazu gehören unter anderem:

- Angebotsorientierte Erhöhung der Kapazitäten der P&R-Parkplätze in Godorf und Marienburg
- Führung der Buslinie 106 zum Hauptbahnhof/Breslauer Platz

- Instrumente zur Unterbindung des Lkw-Durchgangsverkehrs

Sollte sich aufgrund erhöhter Fahrgastzahlen bei der Nord-Süd Stadtbahn die Notwendigkeit einer Taktverdichtung ergeben, ist auf Basis der dann vorliegenden Erkenntnisse – z.B. Verringerung des motorisierten Individualverkehrs durch die oben genannten Maßnahmen – eine neue verkehrliche Bewertung durchzuführen. Wenn sich dabei nicht hinnehmbare verkehrliche Problemlagen ergeben, wird die Verwaltung beauftragt, ein Mediationsverfahren zu planen und durchzuführen. Eine daraus resultierende Beschlussvorlage soll alle möglichen Varianten inklusive verbindlicher Zusagen über eine eventuelle Förderung enthalten und in den Kontext einer stadträumlich optimalen Planung gestellt werden. Die Verwaltung wird beauftragt, maximale Fördermittel zu beantragen. Optional ist eine Ampelsimulation zu Spitzenzeiten mit verschiedenen Bahntakten der Beschlussvorlage vorzuschalten.

Die Verwaltung wird gebeten zu prüfen, welche technischen, rechtlichen, finanziellen und verkehrlichen Auswirkungen eine Verlängerung der Linie 15 von der Endhaltestelle Ubiering bis Sürth/Godorf hat.

Die Verwaltung wird beauftragt

folgende Maßnahmen zur Stärkung der Nord-Süd-Verbindung umzusetzen:

- engere Taktung der Linie 106 in den Spitzenzeiten
- Unterbindung des Lkw-Durchgangsverkehrs
- Stärkung des Car-Sharing-Angebots in den südlichen Stadtteilen durch attraktive Flächenangebote

folgende Maßnahmen zu planen:

- Wasserbuslinie auf dem Rhein zur Verknüpfung der Stadtteile Porz, Rodenkirchen, Innenstadt, Deutz und Mülheim

folgende Maßnahmen zu prüfen:

- Busführung über die Vorgebirgsstraße, Nord-Süd-Fahrt und Bäche bis zum Heumarkt

Die Wirksamkeit dieser Maßnahmen ist dem Rat 2 Jahre nach ihrer jeweiligen Umsetzung darzustellen.

Der Ausbau der 3. Baustufe Nord-Süd Stadtbahn inklusive P&R-Anlage am Verteilerkreis ist zügig umzusetzen.

Mit der Aufnahme des 5 Minutentaktes der Linie 16 ist die Ampelsteuerung auf der gesamten Rheinuferstraße anzupassen."

Sachstandsbericht:

"Der Rat beauftragt die Verwaltung, ein Planänderungsverfahren einzuleiten mit der Zielsetzung eine Verkehrssignalanlage zu realisieren"

Die KVB AG erstellt zurzeit die Antragsunterlagen und wird nach Abstimmung mit der Verwaltung den Planänderungsantrag in Kürze bei der Bezirksregierung Köln einreichen.

"Die Verwaltung wird gebeten zu prüfen, welche technischen, rechtlichen, finanziellen und verkehrlichen Auswirkungen eine Verlängerung der Linie 15 von der Endhaltestelle Ubierring bis Sürth/ Godorf hat"

Anlass der Untersuchung war zu prüfen, ob die aus den erwarteten Fahrgastzahlen erforderliche Verdichtung des Stadtbahnangebots im oben genannten Bereich auch durch eine Verlängerung der Linie 15 über die heutige Endhaltestelle Ubierring hinaus erreicht werden kann um damit die Anzahl der potenziellen Zugbewegungen im Bereich der Querung der 2. Baustufe der Nord-Süd Stadtbahn mit der Rheinuferstraße zu reduzieren.

In einem ersten Schritt wurde untersucht, welche Auswirkungen dieses geänderte Bedienungskonzept auf die standardisierte Bewertung der Nord-Süd Stadtbahn hätte, die als Grundlage der Finanzierungswürdigkeit des Gesamtprojektes maßgeblich ist. Um den gewünschten Entlastungseffekt für den Individualverkehr auch zu erreichen, wurde entsprechend den Vorschlägen aus der Verkehrssimulation durch das Büro Geiger & Hamburgier der Vorschlag aufgegriffen, den Fahrplan für die Linie 15 so zu gestalten, dass eine Anpassung der Querung der Rheinuferstraße im Bereich des Ubierrings nicht erforderlich ist. Dementsprechend wurden hierzu die Fahrplanzeiten der heute auf diesem Streckenabschnitt verkehrenden Linie 16 zu Grunde gelegt. Die verschiedenen untersuchten Betriebskonzepte sehen dabei eine Verlängerung der Linie 15 alternativ nur zu den Hauptverkehrszeiten oder ganztätig vor, wobei jeweils die Endhaltestellen Godorf und Sürth geprüft wurden. Auf Basis dieser Informationen hat das Büro Spiekermann Szenarien für eine standardisierte Bewertung für die verschiedenen Betriebskonzepte berechnet. Im Ergebnis kommt der Gutachter zu dem Schluss, dass bei allen Szenarien durch das geänderte Bedienungskonzept der erforderliche Nutzen-Kosten-Faktor für das Gesamtprojekt der Nord-Süd Stadtbahn von mindestens 1,0 nicht mehr erreicht wird. Der Nutzen-Kosten-Faktor würde mit einer solchen Maßnahme bei 0,96 liegen.

Parallel zu der Untersuchung der Auswirkungen auf den Nutzen-Kosten-Faktor wurde auch untersucht, welche baulichen Maßnahmen an den Haltestellen südlich des Ubierrings erforderlich sind, um hier einen Betrieb mit der als Niederflurlinie verkehrenden Linie 15 zu ermöglichen. Bedingt dadurch, dass die auf diesem Streckenabschnitt parallel verkehrende Linie 16 als Hochflurlinie verkehrt, können sämtliche vorhandenen Bahnsteigbauten nicht von der Linie 15 angefahren werden. Dementsprechend sind neben den vorhandenen Bauwerken zusätzlich Bahnsteige in 35 cm Höhe über der Schienenoberkante zu realisieren, um einen Fahrgastwechsel zu ermöglichen und auch den gesetzlichen Ansprüchen an die Barrierefreiheit zu genügen. Neben den beiden Haltestellen Schönhauser Straße und Bayenthalgürtel, die in den Zuständigkeitsbereich der KVB fallen, wurde die HGK gebeten, entsprechende Untersuchungen für die weiter südlich liegenden Haltestellen durchzuführen. Dabei wurde neben dem Bau der zusätzlichen Bahnsteige auch untersucht, wie die Wendeanlagen zu gestalten sind, um die Linie 15 entweder bis Sürth oder Godorf führen zu können, da die vorhandenen Wendeanlagen keine ausreichenden Kapazitäten bieten. Im Ergebnis sind hierzu Investitionen zwischen 6,4 und 8,7 Mio. Euro, in Abhängigkeit einer Entscheidung Sürth oder Godorf, erforderlich. Zudem würde durch die benötigten Flächen ein erheblicher Eingriff in die Hochwasserschutzanlagen im Be-

reich der Haltestellen Schönhauser Straße, Bayenthalgürtel und Heinrich-Lübke-Ufer erforderlich werden, der einen Aufwand von weiteren 1,96 Mio. Euro bedeutet. Durch die Notwendigkeit des Bahnsteigbaus werden zudem zahlreiche Flächen versiegelt, die heute teilweise einen alten Baumbestand aufweisen. Eine erste grobe Einschätzung durch das Amt für Landschaftspflege und Grünflächen hat dabei ergeben, dass der erforderliche Ausgleich zusätzliche Investitionen von circa 1 Mio. Euro nach sich ziehen würde. In der Summe ergeben sich daraus zusätzliche Kosten in einer Größenordnung zwischen 10,4 und 11,7 Mio. Euro.

Auf Grund dieser Erkenntnisse scheidet eine Umsetzung dieser Maßnahme aus, da unabhängig von den hohen Investitionskosten, die nicht über das Projekt der Nord-Süd Stadtbahn finanzierbar wären, der für die Gesamtmaßnahme der Nord-Süd Stadtbahn relevante Nutzen-Kosten-Faktor nicht mehr erreicht würde. Weitere Untersuchungen hierzu wurden auf Grund dieser Erkenntnisse nicht fortgeführt.

"Vorsorgemaßnahme für den Bau eines Straßentunnels"

Die KVB AG hat gemäß Mitteilung der Verwaltung vom 15.02.2011 die Baumfällungen an der Rheinuferstraße Ende Februar 2011 durchgeführt. Zurzeit laufen die Vorbereitungen und Abstimmungen zum Bau der Vorsorgemaßnahme. Die KVB AG geht davon aus, dass mit den Bauarbeiten voraussichtlich im Sommer 2011 begonnen werden kann.

"Die Verwaltung wird beauftragt maximale Fördermittel zu beantragen"

Sowohl die Verwaltung als auch die KVB AG haben Fördermittel für die Vorsorgemaßnahme beantragt. Der Antrag auf Anerkennung einer Vorsorgemaßnahme nach den Förderrichtlinien kommunaler Straßenbau wurde von der Bezirksregierung Köln abgelehnt. Die KVB AG hat den NVR angeschrieben und von dort die Mitteilung erhalten, dass die Tunnelvorleistung zuschussunschädlich durchgeführt werden kann.

"Führung der Buslinie 106 zum Hauptbahnhof/Breslauer Platz und engere Taktung der Linie 106 in den Spitzenzeiten"

Der Verkehrsausschuss und die Bezirksvertretungen Innenstadt und Rodenkirchen haben beschlossen, dass die Buslinie 106 bis zum Breslauer Platz verlängert werden soll. Die Verwaltung wurde beauftragt, die Verlängerung in Zusammenarbeit mit der KVB unmittelbar nach den Sommerferien umzusetzen. 1 ½ bis 2 Jahre nach Umsetzung soll auf der Basis neuer Fahrgastzahlen über eine mögliche Taktveränderung entschieden werden.

Der Verkehrsausschuss beauftragte die Verwaltung gleichzeitig mit der Aufnahme der sich durch die Verlängerung der Linie 106 ergebenden wirtschaftlichen Konsequenzen in die Betrauungsregelung vom 15.12.2005/24.06.2008. Die Anpassung der Finanzierungsbausteine und der entsprechenden Parameter erfolgt mit dem Monat der Inbetriebnahme der neuen Linie.

"Busführung über die Vorgebirgsstraße, Nord-Süd-Fahrt und Bäche bis zum Heumarkt"

Die Verwaltung erarbeitet zurzeit eine Beschlussvorlage zur Verlängerung der Buslinie 142 ("Unibuslinie"), die zur Mai-Sitzung des Verkehrsausschusses eingebracht werden soll. Dabei wird in mehreren Varianten auch der Bereich der Vorgebirgsstraße tangiert. Vor dem Hintergrund des Beschlusses zur Linie 142 kann anschließend die Prüfung einer neuen Buslinie auf der Vorgebirgsstraße erfolgen.

"Der Ausbau der 3. Baustufe Nord-Süd Stadtbahn inklusive P&R-Anlage am Verteilerkreis ist zügig umzusetzen"

Der Rat hat in der Sitzung vom 07.04.2011 den zusätzlichen Stellenbedarf für die weitere Planung und Realisierung der 3. Baustufe anerkannt und genehmigt. Aufgrund der Forderung des Zuwendungsgebers auch die 3. Baustufe zeitgleich/zeitnah mit der 1. und 2. Baustufe in Betrieb zu nehmen, werden nun die weiteren Planungsschritte kurzfristig eingeleitet.

"Angebotsorientierte Erhöhung der Kapazitäten der P+R-Parkplätze in Godorf und Marienburg"

Im Bezirk Rodenkirchen gibt es P+R-Anlagen an den Haltestellen der Linie 16 am Bahnhof Godorf, Bahnhof Sürth, Bahnhof Rodenkirchen und an der Haltestelle Heinrich-Lübke-Ufer, die alle im südlichen Einzugsbereich der Nord-Süd Stadtbahn liegen.

1. **Bahnhof Godorf:**
An der P+R-Anlage am Bahnhof Godorf stehen 72 Stellplätze zur Verfügung, die von circa 24 bis 28 Pkw genutzt werden und somit eine Auslastung von circa 33% bis 39% haben. Hier stehen noch Kapazitäten zur Verfügung.
2. **Bahnhof Sürth:**
An der P+R-Anlage am Bahnhof Sürth stehen 89 Stellplätze zur Verfügung, die zu über 100% ausgelastet sind. Es gibt derzeit städtebauliche Überlegungen über die Nachnutzung der ehemals durch den Bahnhof genutzten Flächen und zur Umgestaltung der Verkehrssituation in diesem Bereich. In diesem Zusammenhang wird auch über den Bau einer Parkpalette nachgedacht, die dann das gesamte Pkw-Aufkommen an diesem Standort aufnehmen wird. Diese Planungen werden in enger Zusammenarbeit mit der Bezirksvertretung Rodenkirchen abgestimmt.
3. **Bahnhof Rodenkirchen:**
An der P+R-Anlage am Bahnhof Rodenkirchen stehen 97 Stellplätze zur Verfügung, die in den letzten Jahren stets zu 100% ausgelastet waren. Gemäß P+R Konzept der Stadt Köln sollte aus Gründen der Wohnumfeldverträglichkeit die Stellplatzkapazität nicht erhöht werden.
4. **Haltestelle Heinrich-Lübke-Ufer:**
An der P+R-Anlage der Haltestelle Heinrich-Lübke-Ufer stehen 144 Stellplätze zur Verfügung, die in den letzten Jahren eine schwankende Auslastung zwischen 65% (in 2010) und bis zu 90% hatten. Eine Erweiterung dieser Anlage ist derzeit nicht vorgesehen. Sie steht in einer engen Abhängigkeit bzw. Konkurrenz zu der geplanten P+R-Anlage am Verteilerkreis Köln. Hier ist damit zu rechnen, dass nach Inbetriebnahme der P+R-Anlage am Verteilerkreis Kapazitäten an dieser Anlage frei werden (siehe Punkt 5).
5. **Neue P+R-Anlage am Verteilerkreis Köln:**
Im Zuge der 3. Baustufe der Nord-Süd Stadtbahn ist an der vorläufigen Endhaltestelle am Verteilerkreis eine P+R-Anlage mit 600 Stellplätzen geplant. In diesen 600 Stellplätzen ist das gesamte P+R-Potenzial aus dem südlichen Bereich enthalten, so dass vorerst an keiner der vorgenannten Standorte eine Erhöhung der Kapazitäten notwendig ist.

Resümee:

Mit den vorgenannten 600 Stellplätzen sind große Teile des P+R-Bedarfes aus dem Kölner Süden abgedeckt. Neben den bereits angekündigten Untersuchungen sollten daher zunächst keine weiteren Planungen angestellt werden und die Erfahrungen nach Inbetriebnahme der Parkpalette am Verteilerkreis abgewartet werden. Bei einer Vollausslastung der P+R-Anlage am Verteilerkreis kann auf der Rheinuferstraße mit einer Verkehrsentslastung von unter 1 % gerechnet werden. Dadurch allein kann somit kein deutlicher Verkehrsrückgang auf der Rheinuferstraße erwartet werden.

"Unterbindung des Lkw-Durchgangsverkehrs"

Zur Unterbindung des Lkw-Durchgangsverkehrs z.B. auf der Rheinuferstraße wird im Rahmen des derzeit in Bearbeitung befindlichen Lkw-Führungskonzeptes der Stadt Köln eine genau definierte Lkw-Verbotzone für Lkw größer als 7,5t vorgeschlagen. Die Verwaltung erhofft sich hiervon eine Reduzierung der Lkw Zahlen im Innenstadtbereich und damit auch auf der Rheinuferstraße.

"Wasserbuslinie auf dem Rhein zur Verknüpfung der Stadtteile Porz, Rodenkirchen, Innenstadt, Deutz und Mülheim"

Das von der KVB beauftragte Gutachten zur "Wasserbuslinie Köln", das den Fraktionen von SPD, CDU, Bündnis 90/Die Grünen und FDP bereits vorliegt, zeigt auf, dass eine Längsverbindung über den Rhein aufgrund der Reisezeiten und des daraus entstehenden Fahrgastpotenzials wirtschaftlich problematisch ist.

Nach derzeitiger Einschätzung des Gutachters sind eher geringe Entlastungen für die Rheinuferstraße zu erwarten. Eine detaillierte Betrachtung in den Gremien fand jedoch noch nicht statt. Es ist geplant, das Gutachten zur Wasserbuslinie in Zusammenhang mit der derzeit in Bearbeitung befindlichen Erstellung des 3. Nahverkehrsplans Köln in die Gremien einzubringen.

"Stärkung des Car-Sharing-Angebots in den südlichen Stadtteilen durch attraktive Flächenangebote"

Im Rahmen von Car-Sharing können pro Fahrzeug dieser Institution circa 5 bis 8 privat gehaltene Fahrzeuge eingespart werden. Diese reduzierten Fahrzeugmengen können sich auch auf die Verkehrsmengen auf der Rheinuferstraße auswirken. Da die Car-Sharing Unternehmen ihre Kapazitäten jedoch nur in einem wirtschaftlich vertretbaren Umfang ausbauen, ist ein messbarer Effekt nur auf längere Sicht erreichbar. Selbst wenn die Anzahl der Car-Sharing-Fahrzeuge deutlich steigt, ist dabei zu berücksichtigen, dass zunächst Fahrzeugnutzer dieses Angebot annehmen, die ihr Fahrzeug nicht täglich nutzen. Pendler, die heute auf der Rheinuferstraße insbesondere in den Spitzenzeiten regelmäßig in die Stadt ein- und auspendeln, lassen sich von diesem Angebot erst in einem fortgeschrittenen Stadium erreichen. Daher dürfte das Ziel einer Reduzierung von Fahrzeugmengen auf der Rheinuferstraße im Zusammenhang mit Car-Sharing-Angeboten nur durch eine langfristige Entwicklung erreichbar sein.

gez. Streitberger