

Beschlussvorlage

 zur Behandlung in **öffentlicher Sitzung**
Betreff
Nord-Süd-Stadtbahn (3. Baustufe) von der Schönhauser Straße bis zum Verteilerkreis in Köln-Marienburg
Beschlussorgan

Rat

Beratungsfolge Gremium	Abstimmungsergebnis						
	Datum/ Top	zugestimmt Änderungen s. Anlage Nr.	abge- lehnt	zu- rück- ge- stellt	verwiesen in	ein- stim- mig	mehr- heitlich gegen
Verkehrsausschuss	23.01.2007	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	
Bezirksvertretung 2 (Rodenkirchen)	29.01.2007	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	
Bezirksvertretung 2 (Rodenkirchen)	05.03.2007	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	
Verkehrsausschuss	13.03.2007	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	
Bezirksvertretung 2 (Rodenkirchen)	07.05.2007	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	
Verkehrsausschuss	05.06.2007	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	
Rat	19.06.2007	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	

Beschlussvorschlag einschl. Deckungsvorschlag, Alternative

- Die Verwaltung wird beauftragt die Planungen der Nord-Süd-Stadtbahn (3. Baustufe) von der Schönhauser Straße bis zum Verteilerkreis Köln-Süd auf der Grundlage der Variante 4 (vierspürige Lösung vom Verteilerkreis Süd bis Bayenthalgürtel und zweispürige Lösung von Bayenthalgürtel bis Brühler Straße) unter Berücksichtigung einer P+R-Anlage im Verteilerkreis Köln-Süd weiter zu verfolgen und die Planfeststellung hierfür einzuleiten.
- Die Verwaltung wird beauftragt, mit der Zuschussbehörde zu vereinbaren, dass zuschussunschädlich mit dem Ankauf von Grundstücken und Gebäuden begonnen werden kann.

Haushaltsmäßige Auswirkungen

<input checked="" type="checkbox"/> Nein	<input type="checkbox"/> ja, Kosten der Maßnahme € _____	Zuschussfähige Maßnahme ggf. Höhe des Zuschusses _____ %	<input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ja € _____	Jährliche Folgekosten a) Personalkosten b) Sachkosten € _____ € _____
Jährliche Folgeeinnahmen (Art, Euro)		Einsparungen (Euro)		

Problemstellung des Beschlussvorschlages, Begründung, ggf. Auswirkungen**1. Anlass und Zielsetzung der Planung**

Die vorlegte Planung beinhaltet die dritte Baustufe der Nord-Süd-Stadtbahn von der Schönhauser Straße bis zum Verteilerkreis in Köln-Marienburg. Nachdem die Bauarbeiten für den ersten Bauabschnitt im Gange sind und die Planfeststellung für den zweiten Bauabschnitt im Verfahren ist, muss nun eine Entscheidung für die Ausgestaltung des letzten Abschnittes erfolgen, um eine möglichst zeitnahe Realisierung des Gesamtprojektes zu erreichen.

Bereits 1992 wurden erste Programmanmeldungen für die Nord-Süd-Stadtbahn und 1995 ein Finanzierungsantrag für die erste Baustufe (Hbf. – Marktstraße) gestellt. Aufgrund der Größe der Maßnahme wurden umfangreiche gutachterliche Untersuchungen durchgeführt, die den Verkehrswert und die Verkehrsbedeutung für das Kölner Stadtbahnnetz der Maßnahme deutlich belegen. Im Verlauf dieser Untersuchungen sind verschiedene Modifikationen der Streckenführung betrachtet worden. Letztlich wurde eine unterirdische Streckenführung vom Hauptbahnhof bis zum Bonner Wall und eine oberirdische Weiterführung bis zum Verteilerkreis beschlossen. Der oberirdische Bereich ist ca. 2.650 m lang und soll in mehreren Varianten untersucht werden.

Die vorgelegten Planungen sollen als Entscheidungsgrundlage für das in der Bonner Straße festzulegende Planungskonzept (zweispurige oder vierspurige Verkehrsführung für den Individualverkehr, Radverkehrsführung) dienen. Abschließende Detailplanungen wie beispielsweise Aufstellflächen für Fußgänger, genaue Baumstandorte oder Parkplätze sind noch abzustimmen.

2. Planungsrechtliche und sonstige Vorgaben**Planungsrecht**

Ursprünglich war im betroffenen Bereich der Bonner Straße ein vierzig Meter breiter Streifen als öffentlicher Straßenraum durch Fluchtlinien festgesetzt. Die Fluchtlinienpläne sind weitgehend durch rechtsverbindliche Bebauungspläne überplant, welche die 40 m breite Verkehrsstraße nur noch abschnittsweise berücksichtigen. Für die vorgestellten Varianten ist in jedem Fall ein neues Rechtsverfahren (Planfeststellung) erforderlich.

Um die 40 m breite Trasse zu sichern, die für einen vierspurigen Ausbau der Bonner Straße erforderlich ist, müssten erhebliche Eingriffe in die vorhandene Bausubstanz erfolgen.

- **Städtebauliche Aspekte**

Die Vorlage beschränkt sich gegenwärtig lediglich auf die Darstellung der verkehrlichen Belange. Es ist geplant, im Rahmen der weiteren Planungen, insbesondere für den Raum zwischen Schönhauser Straße und Brühler Straße, eine geeignete städtebauliche Figur zu entwickeln.

- **Allgemeine Denkmalschutzbelange**

Im Planungsraum befinden sich zahlreiche Baudenkmäler. Neben Gebäuden sind auch Grundstücke (Gartenflächen, Nebenanlagen, Einfriedungen etc.) unter Schutz gestellt. Variantenabhängig sind die erforderlichen Eingriffe der obigen Bestände unterschiedlich.

- **Allgemeine verkehrsplanerische Vorgaben**

Heute ist die Bonner Straße weitgehend als vierspurige Straße ausgebaut. Aufgrund ihrer Lage im Straßennetz hat sie Durchgangsverkehre aufzunehmen. Die Verkehrsbelastung in der Bonner Straße beläuft sich nach Zählungen von 2002 auf ca. 30.000 Kfz/24 h südlich der Lindenallee, ca. 21.000 Kfz/24 h nördlich des Gürtels und ca. 32.000 Kfz/24 h zwischen Brühler Straße und Marktstraße.

Das Gesamtverkehrskonzept der Stadt Köln sieht für die Bonner Straße eine Entlastung vom Kfz-Verkehr vor. Der Verkehr in Richtung Innenstadt (und umgekehrte Richtung) soll nicht über die Bonner Straße, sondern über Oberländer Ufer und Gustav-Heinemann-Ufer geleitet werden. Der Straßenzug wird für diesen Zweck auf durchgehend vier Fahrspuren ausgebaut. Die Maßnahme wird nach dem Gemeindeverkehrswegefinanzierungsgesetz (GVFG) gefördert.

3. Grundsätzliches zu den Planungsvarianten

Für den Streckenabschnitt hat die Verwaltung insgesamt vier Varianten entwickelt. Die Realisierung der Stadtbahnstrecke mit eigenem Gleiskörper stellt einen Eingriff dar, der eine grundsätzliche Umgestaltung der Bonner Straße im gesamten Verlauf in allen vier Varianten erfordert.

Alle Entwürfe enthalten beidseitige Gehwege und Radwege bzw. Schutzstreifen für Fahrradfahrer. Außerdem wird der Parkraum neu geordnet und, wenn möglich, Baumpflanzungen vorgesehen.

Im Streckenverlauf sind Bahnhaltstellen an der **Cäsarstraße**, südlich des **Bayenthalgürtels**, an der **Ahrweiler Straße** und am **Verteilerkreis** vorgesehen. Die Haltestellen sind mit Seitenbahnsteigen mit einer Bahnsteighöhe von SO + 90 cm ausgestattet, die eine Nutzlänge von 50 m aufweisen. Eine spätere Verlängerung auf 78 m (Dreifachtraktion) ist möglich.

Die Entscheidung für Seitenbahnsteige und gegen Mittelbahnsteige ist damit begründet, dass hier die erforderlichen Aufstellflächen für querende Fußgänger zwischen Gleiskörper und Fahrbahn bereits im Profil der Bahnsteige enthalten sind. Hierdurch ist der Raumbedarf deutlich geringer.

Park und Ride-Anlage Bonner Verteiler, Busverknüpfung

Das Park und Ride-Konzept der Stadt Köln weist am Bonner Verteiler einen Standort für eine P+R-Anlage mit einer Kapazität von 650 Stellplätzen aus. Das Konzept wurde bereits 1992 entwickelt. Vor dem Hintergrund einer seitdem zunehmenden Akzeptanz des P+R-Angebotes muss der Standort hinsichtlich seiner Kapazitäten überprüft werden. Hier ist ggf. eine Korrektur nach oben erforderlich. Dies gilt im besonderem vor dem Hintergrund der überraschend hohen Nachfrage bei der erst kürzlich eingerichteten P+R-Anlage Weiden-West.

Mit der Realisierung der Stadtbahn in der Bonner Straße können zwei der heute dort verkehrenden Buslinien (106 und 132) entfallen. Die Linie 133 vom Südfriedhof soll weiter bis zum Chlodwigplatz geführt werden, da das Umsteigen in die Stadtbahn zu diesem wichtigen Ziel für zwei Stationen nicht sinnvoll ist. Der Nordast der Linie 106, der der Erschließung des Rheinauhafens dient, wird mit der Linie 133 zu einer durchgehender Verbindung verknüpft, die vom Südfriedhof über Chlodwigplatz und Rheinufer zum Heumarkt führt.

4. Erläuterungen zu den einzelnen Varianten

Variante 1

Die Planung sieht für die Bonner Straße eine überbreite Fahrbahn von 4,50 m Breite je Richtung vor. Sie ermöglicht damit z. B. ein Überholen von Müllfahrzeugen oder ein Vorbeifahren am Ladeverkehr. Gehwege werden in einer Breite von mindestens 2,00 m und Radwege in einer Breite von 2,10 m (inklusive Sicherheitsabstand) geplant. Für den Bereich südlich der Brohler Straße und nördlich der Andernacher Straße ist zusätzlich eine Anliegerfahrbahn zur Erschließung der hier geplanten Parkflächen und der Grundstücke geplant. In diesem Bereich wird auch der Radverkehr über die Anliegerfahrbahn abgewickelt. Etwa ab der Cäsarstraße reicht der vorhandene Straßenraum nicht mehr aus, separate Radwege anlegen zu können. Hier wäre dann ein Eingriff in die vorhandene Bebauung erforderlich. Um dies zu vermeiden, sollen hier Angebotsstreifen für den Radverkehr bis etwa zur Einmündung der Brühler Straße angelegt werden.

Für den Fußgänger werden Querungsmöglichkeiten im Bereich der geplanten Haltestellen sowie an separaten Überwegen angelegt.

Für den ruhenden Verkehr stehen Stellplätze in Längsaufstellung im Verlauf der Bonner Straße zur Verfügung. Punktuell muss aus Platzgründen jedoch darauf verzichtet werden. Im Bereich der alten Polizeikaserne an der Gaedestraße können die Stellplätze nur auf der Ostseite der Bonner Straße angelegt werden. Nördlich der Caesarstraße stehen die Stellplätze nur punktuell zur Verfügung. Hier sind weitere Überlegungen erforderlich, um die Anforderungen des ruhenden Verkehrs regeln zu können. Südlich des Gürtels, zwischen der Brohler Straße und der Andernacher Straße sind Senkrechtstellplätze geplant, die über eine Parallelfahrbahn erschlossen werden.

Die Knotenpunkte erhalten Lichtsignalsteuerungen und, wo möglich, Linksabbiegespuren. Um die Erschließung der Bonner Straße und der angrenzenden Wohnquartiere weiterhin gewährleisten zu können, werden darüber hinaus zahlreiche Umfahrten angeboten.

Eingriffe in die vorhandene Bebauung sind südlich des Bayenthalgürtels, im Bereich der Annastraße und südlich der Schönhauser Straße nicht zu vermeiden. Insgesamt sind zehn Gebäude betroffen.

Variante 2

Variante 2 sieht eine vierspurige Lösung für den Kfz-Verkehr vor. Je Richtung werden zwei Fahrspuren mit 3,00 m Breite angeboten. Gehwege erhalten eine Mindestbreite von 2,00 m, die Radwege 2,10 m (inklusive Sicherheitsabstand). Es werden durchgehend Längsparkstreifen im gesamten Verlauf der Bonner Straße angeboten. Querungsmöglichkeiten für Fußgänger werden analog der Variante 1 angeboten. Die Knotenpunkte werden ebenfalls signalisiert und es werden Umfahrten angeboten.

Die Variante stellt die Maximallösung unter Inanspruchnahme der 40 m Fluchtlinie dar. Entsprechend hoch ist der Eingriff in die vorhandene Bebauung. Sowohl südlich als auch nördlich des Gürtels müssen zahlreiche Gebäude abgerissen werden, um die Variante realisieren zu können. Insgesamt sind ca. siebzig Gebäude betroffen.

Variante 3

Ebenso wie die Variante 2 bietet die Variante 3 eine durchgehend vierspurige Lösung für den Kfz-Verkehr. Auch hier werden beidseits der Bonner Straße durchgehende Geh- und Radwege angeboten. Einschränkungen sind für den ruhenden Verkehr gegeben, da nicht genügend Raum für alle Anforderungen bereitgestellt werden kann. Südlich des Bayenthalgürtels muss zwischen der Marienburger Straße und der Leyboldstraße auf die Anlage von Stellplätzen verzichtet werden. Gleiches gilt für den Abschnitt zwischen dem Mathiaskirchplatz und der Schönhauser Straße auf der östlichen Seite.

Querungsmöglichkeiten für Fußgänger werden ebenfalls im Zusammenhang mit den geplanten Stadtbahnhaltestellen oder separat angeboten. Die Knotenpunkte sind signalisiert, zahlreiche

Umfahrten gewährleisten die Erreichbarkeit der angrenzenden Wohnquartiere.

Der Eingriff in die vorhandene Bebauung konnte gegenüber der Variante 2 deutlich reduziert werden. Südlich des Bayenthalgürtels beschränkt er sich auf zwei Wohngebäude, nördlich des Bayenthalgürtels sind neunzehn Gebäude betroffen.

Insgesamt ist festzuhalten, dass ein vierspuriger Ausbau der Bonner Straße in jedem Fall mit einem Eingriff in die vorhandene Bebauung verbunden ist, der nur im südlichen Abschnitt zwischen dem Verteilerkreis und dem Bayenthalgürtel deutlich reduziert werden kann.

Variante 4

Aus den Verkehrsuntersuchungen geht hervor, dass die Bonner Straße, auch bei einem zweispurigen Ausbau, weiterhin hohe Verkehrsbelastungen aufweisen wird. Dies gilt im besonderen Maß für den Abschnitt vom Bonner Verteilerkreis bis zum Bayenthalgürtel, der Belastungen von ca. 30.000 Kfz/24 h aufweist. Vor dem Hintergrund der hier verbleibenden Verkehrsbelastung und der Unverträglichkeit eines vierspurigen Ausbaus zwischen dem Bayenthalgürtel und der Marktstraße wurde eine Variante entwickelt, die diesen Umständen Rechnung trägt.

Diese Variante sieht einen zweispurigen Ausbau im nördlichen Abschnitt zwischen der Marktstraße und dem Gürtel und einen vierspurigen Ausbau im südlichen Abschnitt der Bonner Straße vor. Die Planung vereinigt die Vorzüge der Varianten 1 und 3 und minimiert so den Eingriff in die vorhandene Bebauung auf ein Mindestmaß, da lediglich zehn Gebäude betroffen sind.

5. Gegenüberstellung der Varianten und Empfehlung für eine Vorzugsvariante

Verkehrliche Auswirkungen der Varianten

In einer umfangreichen Untersuchung sind die Auswirkungen einer vier- bzw. zweispurigen Lösung für die Bonner Straße dargestellt worden. Im Ergebnis bleibt festzuhalten, dass nur die zweispurige Lösung auf dem südlichen Abschnitt verkehrlich nicht funktionsfähig ist. Die Verkehrsbelastung im südlichen Abschnitt der Bonner Straße zwischen Verteilerkreis und Bayenthalgürtel ist mit bis zu 32.000 Kfz/24 h zu hoch für eine Zweispurigkeit.

Flächeninanspruchnahme

Ein vierspuriger Ausbau der Bonner Straße stellt in jedem Fall einen massiven Eingriff in die vorhandene Bausubstanz dar. Insbesondere der Abschnitt zwischen Bayenthalgürtel und Schönhäuser Straße lässt einen vierspurigen Ausbau ohne Beeinträchtigung vorhandener Bausubstanz nicht zu. Bei der Variante 2 sind ca. siebzig Gebäude betroffen, bei der Variante 3 ca. zwanzig.

Dieser massive Eingriff in private Grundstücke und Gebäude wird Widerstand zur Folge haben, der eine zeitnahe Umsetzung der weiteren Planung erhebliche behindern wird. Demgegenüber sind die Eingriffe bei den Varianten 1 und 4 weitaus geringer. Es sind jeweils ca. zehn Gebäude betroffen. Der geringere Eingriff spricht deutlich für die beiden Varianten.

Zum Nachweis der Leistungsfähigkeit aller Varianten wurde der Verkehr aufgrund der absehbaren städtebaulichen Entwicklung einerseits aber auch auf Grundlage des zusätzlichen Verkehrsangebotes (Stadtbahn und P+R-Anlage) für das Jahr 2020 prognostiziert und für die verschiedenen Ausbauvarianten simuliert. Im Ergebnis lässt sich festhalten, dass die Varianten 2, 3 und 4 nicht nur für die Stadtbahn, sondern auch für den Straßenverkehr zu verträglichen Verhältnissen führen. Das Ergebnis der Mikrosimulation wird bei Bedarf in den Sitzungen der Gremien vorgeführt.

Abschließende Beschlussempfehlung

Vor dem Hintergrund der Flächeninanspruchnahme und damit der Baukosten der Varianten einerseits und den Aspekten der verkehrlichen Leistungsfähigkeit andererseits, empfiehlt die

Verwaltung die Weiterverfolgung der Variante 4, die die verkehrlichen und die städtebaulichen Ansprüche am besten in Einklang bringt. Der Abschnitt zwischen Verteilerkreis und Bayenthalgürtel wird dabei vierspurig, der Abschnitt zwischen Bayenthalgürtel und Marktstraße zweispurig ausgebaut.

Weiterhin soll die Realisierung der geplanten P+R-Anlage am Verteilerkreis weiter verfolgt werden, um hier ein attraktives Umsteigen zur Bahn zu ermöglichen. Entsprechende Untersuchungen sollen durchgeführt und eine Planung für die P+R-Anlage erstellt werden, die dann den zuständigen Gremien zur Entscheidung vorgelegt werden.

Weitere Erläuterungen, Pläne, Übersichten siehe Anlage(n) Nr.