



Geschäftsführung Verkehrsausschuss

Frau Weber

Telefon: (0221) 221-22443
Fax : (0221) 221-24447
E-Mail: simone.weber@stadt-koeln.de

Datum: 07.11.2013

Auszug aus dem Entwurf der Niederschrift der 37. Sitzung des Verkehrsausschusses vom 05.11.2013

öffentlich

5.1 3. Baustufe Nord-Süd Stadtbahn / Erweiterter Planungsbeschluss 2790/2013

Herr Wittrock vom Büro BPR stellt anhand einer Power-Point-Präsentation die Planungen vor.

Im Anschluss an den Vortrag weist Herr Neweling, Leiter des Amtes für Brücken und Stadtbahnbau, auf einen Fehler im Begründungsteil zur Vorlage hin und korrigiert diesen mündlich wie folgt:

Auf Seite 8, 5.3.2., Vorteile, 4. Spiegelstrich, letzter Satz: „Auf der Westseite **müssen** die Eingriffe in den Grünzug und das Landschaftsschutzgebiet, sowie in den ehemaligen Friedhof und die denkmalgeschützten Flächen um ca. 60 m² **erhöht** werden (von ca. **3.540** m² auf ca. **3.600** m²).“

Vorsitzender Waddey weist darauf hin, dass hier eine Planung beschlossen werden soll, auf deren Grundlage anschließend ein Planfeststellungsverfahren bei der Bezirksregierung beantragt werde. Der zu bewirkende Planfeststellungsbeschluss befasse sich im Wesentlichen mit Festlegungen zu Straßenbahnen, Schienen und dazugehörigen Haltestellen. Insofern erachte er es als unglücklich, wenn im bindenden Planfeststellungsbeschluss Festsetzungen bezüglich der Straßen, Nebenanlagen, Baumstandorte etc. enthalten seien, da sich hierdurch die Stadt in ihrer Entscheidungsfreiheit im Straßenraum einschränke. Mithin sollte im Planfeststellungsverfahren seitens der Stadt darauf geachtet werden, dass nur die planfeststellungsnotwendigen Dinge festgehalten werden.

RM dos Santos Herrmann stimmt den Ausführungen des Vorsitzenden zu und bewertet die Vorlage insgesamt als sehr gut. Im Namen der SPD-Fraktion wolle sie nun auf folgende relevanten Punkte eingehen:

- Kreuzung Bonner Straße/Schönhauser Straße:
 - es wird die grundsätzliche Notwendigkeit gesehen, auch weiterhin die Fahrspuren vorzuhalten bzw. mit einer großzügigen Straßenplanung vorzugehen
 - mit Blick auf die Wegeführung für den Radverkehr bestünden jedoch Zweifel, ob die vorgeschlagene Form bei den linksabbiegenden Radfahrern sicher und optimal sei
 - grundsätzlich gelte, dass die Verkehre auf den Hauptachsen verbleiben sollten und dass Wohngebiete von Autoverkehr möglichst entlastet werden
- Entscheidung für eine Variante mit Seitenbahnsteigen oder Mittelbahnsteigen:
 - hierzu habe sich die SPD-Fraktion noch keine abschließende Meinung bilden können
- Endhaltestelle
 - die gewählte Lage erachte ihre Fraktion als richtig, da diese die Bedürfnisse der Bewohner der angrenzenden Wohngebiete und der Nutzer der P&R-Anlage verbinde

Für die CDU-Fraktion geht RM Möring auf nachfolgende Punkte ein:

- die Zweistreifigkeit im nördlichen Teil dieser Streckenführung wird als kritisch angesehen;
im Bereich zwischen Marktstraße und Gürtel gebe es einen Fahrbahnquerschnitt von 2,75 m und einen Radschutzstreifen auf der Fahrbahn von 1,75 m; bei einer Nutzung des Schutzstreifens durch einen Radfahrer wäre in diesem Moment eine Nutzung des Streifens durch den Autoverkehr nicht möglich; hieraus ergebe sich die Frage nach der Konsequenz – angesichts der Tatsache, dass bei LKW-Verkehr praktisch keine Möglichkeit des Ausweichens gegeben sei, so dass sich in der Schlussfolgerung die Flussgeschwindigkeit nach dem Radverkehr richte;
seine Fraktion appelliere an die Verwaltung, sich mit dieser Frage noch einmal zu beschäftigen und Alternativen aufzuzeigen (z. B. Verbreiterungen zum Ausweichen/ nötigenfalls Parkflächenreduzierung/ Schräg-/bzw. Querparken/ Reduzierung der Fußwege)
- Kreuzungsbereich Marktstraße/Bonner Straße:
insbesondere die Mittelführung des Radstreifens zwischen den beiden Fahrspuren in Richtung Süden wird als nicht gelungene Lösung erachtet
- Abbiegebeziehungen im südlichen Verlauf (Bereich Marienburg):
kritisiert wird, dass es hier nur eine einzige Links-Abbiegemöglichkeit gebe; ansonsten müssten U-Turns mit relativ großen Umwegen gefahren werden
- Lage des Parkhauses
die vorgesehene Lage wird seitens der CDU-Fraktion grundsätzlich kritisch gesehen; sofern jedoch die Endhaltestelle vom Verteilerkreis in nördliche Richtung verschoben würde, wofür nachvollziehbare Gründe sprächen, könnte die Lage des Parkhauses ggf. akzeptiert werden

RM Tull erklärt für die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen, dass es bedauerlich sei, dass seinerzeit keine politische Mehrheit zugunsten einer Zweispurigkeit im südlichen Abschnitt der Bonner Straße habe gefunden werden können; hieraus ergäben sich nun viele Probleme. Im Einzelnen geht Frau Tull auf folgende Aspekte ein:

- Kreuzung Schönhauser Straße (Marktstraße):
hier werde ein überdimensionierter Straßenraum gebildet, obwohl die umliegenden Funktionen noch nicht geklärt seien (Stichwort: Brauereigelände/ Verlagerung Großmarkt/ „ESIE“-Gelände);
vor diesem Hintergrund stelle ihre Fraktion die dringende Bitte, die Verkehrsführung (Autoverkehr) in diesem Bereich nicht mit Planfestzustellen, um die Möglichkeit offenzuhalten, sich den aus der Entwicklung ergebenden Bedürfnissen anzupassen
- Radwegführung:
 - der Streifen auf der westlichen Seite, welcher parallel Richtung Süden führt, werde als positiv bewertet
 - als problematisch werden jedoch freilaufende Rechtsabbieger angesehen
 - es gelte, auch noch weitere Detailfragen im Sinne einer Optimierung der Radwegführung zu klären
- Entscheidung für eine Variante mit Seitenbahnsteigen oder Mittelbahnsteigen:
RM Tull stellt dar, dass sich ihre Fraktion auf der gesamten Strecke für Mittelbahnsteige ausspreche, da diese städtebaulich verträglicher und bequemer für die Fahrgäste seien; zudem würden hierdurch Platz und vermutlich auch Geld gewonnen
- Endhaltestelle
 - ihre Fraktion spreche sich für die gewählte Lage aus

Im Namen der FDP-Fraktion erklärt RM Kirchmeyer, dass die Vorlage insgesamt noch in einer weiteren FDP-Arbeitskreissitzung beraten werden müsse. Gleichwohl greift sie folgende Punkte auf:

- Nördlicher Teil:
 - hier hätte es aus Sicht der FDP eine wesentlich bessere Lösung geben können (> U-Bahn bis zum Gürtel)
- Entscheidung für eine Variante mit Seitenbahnsteigen oder Mittelbahnsteigen:
 - aus ihrer Sicht seien aus stadtgestalterischer Sicht Mittelbahnsteige zu bevorzugen
- Endhaltestelle:
 - als Lage für die Endhaltestelle würde sie die äußerste (3.) Lösung präferieren; störend sei der U-Turn für den Bus

SE Weisenstein priorisiert im Namen der Fraktion DIE LINKE die Einrichtung von Mittelbahnsteigen. Unter Bezugnahme auf die Endhaltestelle und die sich abzeichnende Entscheidung zugunsten der mittleren Position (Lindenallee) fragt SE Weisenstein an, ob es mit Blick auf die Entfernung zur P&R-Anlage Erfahrungswerte hinsichtlich der Auswirkungen auf die Nutzung durch Einpendler/Umsteiger gebe.

Für die Bezirksvertretung Rodenkirchen nimmt zunächst Herr Bezirksbürgermeister Homann (SPD) Stellung. Einleitend dankt er der Verwaltung für das bisherige Verfahren und bewertet die Vorlage als sehr gelungen. Im Namen der Bezirksvertretung könne er bereits zu diesem Zeitpunkt zusichern, dass diese in ihrer nächsten Sitzung einen Beschluss fassen und somit die Vorlage nicht vertagen werde. In der Mehrheit werde sich die Bezirksvertretung Rodenkirchen voraussichtlich für die Mittelbahnsteige aussprechen.

Bezirksvertreterin Frau Haniel fragt in Ergänzung zu den bereits von RM Möring angeführten Punkten für die CDU-Fraktion in der Bezirksvertretung Rodenkirchen nach der tatsächlichen Anzahl wegfallender Parkplätze. In der Vorlage sei die Rede von nur 60 Stück, im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung sei hingegen davon ausgegangen worden, dass von etwa 570 Parkplätzen die Hälfte wegfallen könnte.

Bezirksvertreter Herr Dr. Klusemann (SPD) merkt folgendes an:

- Kreuzung Bonner Straße/Schönhauser Straße:
 - die Verkehrsanlage erscheine sehr groß ggf. sogar überdimensioniert; eine Verkleinerung sei wünschenswert; dennoch sei vorrangig auf einen guten Abfluss des Autoverkehrs zu achten, um einer Verlagerung des Verkehrs in die Wohngebiete entgegen zu wirken
- Radfahrstreifen auf der Bonner Straße zwischen Marktstraße und Brühler Straße:
 - dieser Radfahrstreifen mitten auf der Straße wird kritisch gesehen, besonders am Raderberggürtel
- Entscheidung für eine Variante mit Seitenbahnsteigen oder Mittelbahnsteigen:
 - Mittelbahnsteige werden befürwortet
- Endhaltestelle:
 - die Lage an der Lindenallee finde die Zustimmung seiner Fraktion
- die Geradlinigkeit der Bonner Straße wird begrüßt

Für die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen in der Bezirksvertretung Rodenkirchen nimmt Bezirksvertreter Herr Balint, Stellung:

- südlicher Abschnitt ab Brühler Straße sei zum Großteil sehr gut gelungen
- Kreuzungsbereich Schönhauser Straße/Bonner Straße/Marktstraße/Brühler Straße sei überdimensioniert und nicht akzeptabel; eine 7-spurige Kreuzung an dieser Stelle könne nicht nachvollzogen werden; es werde um deutliche Reduzierung gebeten, um eine größere Qualität für die Menschen vor Ort zu erzielen
- die Anzahl der Fahrradstellplätze müsse deutlich erhöht werden
- Entscheidung für eine Variante mit Seitenbahnsteigen oder Mittelbahnsteigen:
 - Mittelbahnsteige werden befürwortet
- Endhaltestelle:
 - die Lage an der Lindenallee finde die Zustimmung seiner Fraktion
- Kreuzung Bonner Straße/Gürtel
 - der Fahrradweg auf der Bonner Straße in Richtung Norden sei bei der Variante Mittelbahnsteig durchgezogen bis fast zur Brohler Straße; zu bevorzugen wäre eine Lösung, die einen Fahrradweg relativ früh zu einem Fahrradstreifen werden ließe

Beigeordneter Höing nimmt die Anregungen und Fragen entgegen und geht insbesondere auf die komplexe Situation am Kreuzungsbereich Schönhauser Straße/Bonner Straße ein. Aus seiner Sicht sei die Planung städtebaulich verträglich. Mit Blick auf den Stadtentwicklungsprozess im Kölner Süden spielten die verkehrlichen Belange eine große Rolle.

Herr Höhn, Vertreter der KVB, geht auf die Frage Seitenbahnsteige/Mittelbahnsteige ein. Die KVB könne die Lösung Mittelbahnsteig durchaus mittragen, obgleich eine gewisse Problematik in der Zugänglichkeit der Haltestelle gesehen werde. Hier müssten sensibel Wege gefunden werden, so dass die Qualität des Stadtbahnbetriebes nicht beeinträchtigt werde und die Haltestelle gleichzeitig für die Fußgänger sehr gut zu erreichen sei. Unter Bezugnahme auf die Frage von SE Weisenstein nach den Auswirkungen der Fußweg-Entfernung zwischen P&R-Anlage und Haltestelle erklärt Herr Höhn dass sich grundsätzlich Unannehmlichkeiten (längere Fußwege) in der Reisekette schnell negativ auf die Annahme einer P&R-Anlage auswirken. Dies spiele bei der hier vorgeschlagenen Variante (Endhaltestelle Lindenallee) s. E. jedoch keine Rolle; eine weitere Verschiebung in nördliche Richtung wäre hingegen sicherlich relevant.

Frau Stolte-Neumann, Vertreterin des Amtes für Straßen und Verkehrstechnik greift zunächst die von RM Möring aufgeworfene Frage der Fahrbahnbreite auf. Sie führt aus, dass bewusst eine Breite von 4,50 m (2,75 m für den IV und 1,75 m für den Radverkehr) gewählt worden sei. Das Mindestmaß für die Restfahrbahnbreite bei einer einstreifigen Richtungsfahrbahn betrage 2,25 m und für den Schutzstreifen 1,25 m, so dass dem Radfahrer und dem LKW-Fahrer genug Sicherheit in der Vorbeifahrt gegeben sei. Frau Stolte-Neumann stellt in diesem Zusammenhang klar, dass Schutzstreifen überfahrbar seien. Weiterhin geht Frau Stolte-Neumann auf die Leistungsfähigkeit an den Knotenpunkten bei der Variante „Mittelbahnsteig“ ein. Hierbei sei der Weg der Fußgänger und damit auch die Räumzeit länger, wodurch sich die Grünphasen für die Fußgänger auf ein Minimum verkürzen.

Abschließend merkt Vorsitzender Waddey an, dass nach herrschender Meinung die Führung des Radverkehrs in der Mitte zwischen Geradeausverkehr und Rechtsabbieger sogar sicherer sei.

Beschluss:

Der Verkehrsausschuss verweist die Vorlage mit den Stellungnahmen und Fragen zur Anhörung in die nachfolgenden Gremien.

Abstimmungsergebnis:

Einstimmig zugestimmt