



**Geschäftsführung  
Verkehrsausschuss**

Frau Krause

Telefon: (0221) 221-25909  
Fax : (0221) 221-24447  
E-Mail: angela.krause@stadt-koeln.de

Datum: 09.12.2013

**Auszug**

**aus dem Entwurf der Niederschrift der 38. Sitzung des  
Verkehrsausschusses vom 05.12.2013**

**öffentlich**

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

**Änderungsantrag der SPD-Fraktion und der Fraktion Bündnis 90/Die  
Grünen vom 04.12.2013  
AN/1492/2013**

**Änderungsantrag der Freien Wähler Köln vom 05.11.2013  
AN/1294/2013**

Herr Neweling, Leiter des Amtes für Brücken und Stadtbahnbau, weist eingangs darauf hin, dass nach einem klärenden Gespräch mit der Bezirksregierung ein Planfeststellungsverfahren nur für die Gleise und die Haltestellen nicht möglich sei; damit würde die Rechtsgrundlage für die Festsetzung für die Straßenränder und somit für den Abriss der drei Häuser, Fällung von Bäumen, Verlegung von Leitungen, Grunderwerb und Führung und Breite der Anlagen für den IV sowie der Nebenanlagen entfallen. Allerdings könne die Verwaltung jederzeit und problemlos, jedoch in Abstimmung mit der Politik und der Bezirksregierung Köln, Nebenanlagen oder Fahrstreifen beispielsweise später wieder ändern; hier habe die Stadt Köln nach erfolgter Planfeststellung Planungshoheit.

Herr Harzendorf, Leiter des Amtes für Straßen und Verkehrstechnik, nimmt Bezug auf den vorliegenden Antrag und führt aus, dass die Errichtung von Mittelbahnsteigen durchaus möglich sei. Im Bereich des Gürtels sei jedoch Voraussetzung, dass der Verkehr von Zollstock kommend rechts in die Bonner Straße – Richtung stadt-

auswärts - abbiegend freilaufend geführt werden muss, da ansonsten sehr lange Fußgängerschutzzeiten gewährt werden müssten, die sich auf den Stadtbahn- und auch auf den Autoverkehr auswirken würden.

Hinsichtlich der Abbiegesituation an der Schönhauser Straße/Bonner Straße – Richtung stadteinwärts - könne eine überbreite Spur angelegt werden, da es nicht sehr viele Rechtsabbieger gebe.

Ein weiterer Diskussionspunkt sei die Führung des Radverkehrs im Bereich Bonner Straße/Marktstraße/Brühler Straße gewesen. Hier schlage die Verwaltung als Kompromiss nun vor, den relativ breiten Gehwegbereich rechts zu öffnen, damit der Radfahrer wählen könne, ob er die Fahrbahn oder den Gehweg nutzt. Am Raderberggürtels bestehe eine ähnliche Situation.

Für die SPD-Fraktion legt RM dos Santos Herrmann dar, dass sie sich nach längerer Beratung für die Anlage von Mittelbahnsteigen entschieden habe. Die eben vorgetragenen Erläuterungen zur Kreuzung Schönhauser Straße/Bonner Straße seien sehr wichtig und plausibel gewesen. Das Angebot, die Seitenanlagen auch nutzen zu können, erachte sie als gut und zufriedenstellend.

An Herrn Neweling gerichtet weist sie darauf hin, dass ihr Änderungsantrag die Formulierung „Hierbei sind nur die für den Stadtbahnbau unbedingt notwendigen Flächen zur Planfeststellung zu bringen“ nutze und diese in ihren Augen sehr offen sei. Sie möchte wissen, ob der Verwaltung damit die Möglichkeit gegeben werde, doch noch Punkte nicht in die Planfeststellung aufzunehmen, die nicht unbedingt erforderlich seien.

Herr Neweling bestätigt, dass die Formulierung für das weitere Verfahren akzeptabel sei. Es sei deutlich geworden, dass sich diese durchaus auch auf Bordsteine und Nebenanlagen beziehe.

Seitens der CDU-Fraktion teilt RM Möring mit, dass die gesamte Maßnahme in der vorgelegten Form nicht mitgetragen werde. Dies sei aber in der Einstreifigkeit der Bonner Straße begründet. Die 3. Baustufe der Nord-Süd Stadtbahn werde durchaus begrüßt. Allerdings werde hier eine grenzwertige Situation geschaffen, die den IV nennenswert behindert. Gleichwohl sehe seine Fraktion einzelne Maßnahmen, die positive Änderungen hervorrufen könnten und stimme insofern dem Änderungsantrag der SPD-Fraktion und der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen zu.

Skeptisch sehe er – bezogen auf die Ausführungen von Herrn Neweling – die etwaige nachträgliche Änderung der Nebenanlagen, hier befürchte er ein zuschussrechtliches Problem. Zudem denke er, dass die Finanzierung des Straßenbauteils letztendlich allein von der Stadt Köln getragen werden müsse.

RM Tull moniert, dass die sehr ausführlichen und informativen Anlagen 35 – 37 sehr kurzfristig vorgelegt wurden; es habe keine Möglichkeit gegeben, hierüber noch fraktionsintern zu beraten. Zudem kritisiert sie zum wiederholten Male, dass auch im vorliegenden Fall wieder die Ingenieursgesellschaft Brenner die Verkehrsuntersuchung durchgeführt habe. Aus ihrer Sicht konzentriere die sich immer und ausschließlich auf den Autoverkehr und habe keinen Blick auf die anderen Verkehrsteilnehmer.

An der Kreuzung Bonner Straße sollte aus ihrer Sicht nochmals geprüft werden, ob dort trotz Mittelbahnsteige der östliche freilaufende Rechtsabbieger – aus Süden kommend in den Bayenthalgürtel - ggf. wegfallen und durch eine normale Rechtsab-

biegerspur ersetzt werden kann. Sowohl für den Fuß- als auch für den Radverkehr seien freilaufende Rechtsabbieger Spuren eine extreme Gefahrenquelle.

Dass die Nebenanlagen zum Planfeststellungsverfahren dazugehören, sei ihrer Fraktion sehr wohl bewusst; nicht glücklich sei sie jedoch über die Tatsache, dass die Verwaltung darüber hinaus 100 m in die Seitenstraßen Schönhauser Straße und Marktstraße hinein geplant habe. Hier sollte man sich nicht bereits jetzt festlegen.

RM Kirchmeyer weist seitens der FDP-Fraktion die Kritik an der Ingenieursgesellschaft Brenner vehement zurück. Dies sei eine alteingesessene und seriöse Firma, die die Gutachten so neutral wie möglich halte. In der Sache selber teilt sie ihre Ablehnung mit. Ihre Fraktion halte auch weiterhin zwischen Marktstraße und Gürtel eine U-Bahn für die optimale Lösung. Im Übrigen halte sie die Verkehrsbeziehungen der 3. Baustufe und die Querung der Rheinuferstraße, über die die Technische Aufsichtsbehörde noch nicht entschieden habe, für nicht akzeptabel.

RM Weisenstein schließt sich der Kritik am Verkehrsgutachten an. Er bitte jedoch noch um Mitteilung, ob das Gutachten davon ausgehe, dass sich durch die Umsteiger vom Auto in die Bahn der Autoverkehr in dem Streckenabschnitt verringern werde. Zudem spricht er die von Herrn Harzendorf erläuterte Flächenreduzierung an der Kreuzung Schönhauser Straße/Bonner Straße/Marktstraße an und fragt nach einer groben Größenordnung. An die Antrag stellenden Fraktionen richtet er letztendlich die Frage, ob der angesprochene Wegfall des freilaufenden Rechtsabbiegers nicht in den Beschluss mit aufgenommen werden sollte.

RM Henseler nimmt Stellung zu seinem im Stadtentwicklungsausschuss eingereichten Änderungsantrag, im Wesentlichen zum Standort der Parkpalette, Verdrängungsverkehr in andere Straßen und fehlendes Gesamtverkehrskonzept für den Kölner Süden. Den Änderungsantrag der SPD-Fraktion und der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen erachte er im Übrigen als zufriedenstellender als die Verwaltungsvorlage. Er rege jedoch an, diesen wie folgt zu ergänzen: „Die über den Planfeststellungsbeschluss hinausgehenden Nebenanlagen sollten auf der Grundlage eines zu erstellenden Verkehrskonzeptes für den Kölner Süden geplant werden.“

Herr Harzendorf teilt mit, dass die Beschwerden der Bürgerinitiativen aus dem Kölner Süden bekannt seien und die Verwaltung das Gespräch mit ihnen suchen werde. Den Vorwurf, dass es kein Verkehrskonzept für den Kölner Süden gebe, müsse er jedoch zurückweisen. Es existiere sogar ein Verkehrskonzept für die gesamte Stadt. Sicherlich verändern sich die Gegebenheiten und Anforderungen, so dass es immer wieder angepasst werden müsste. Dies passiere jedoch auch: Hier sei nicht nur die Bonner Straße betrachtet worden, sondern vielmehr der gesamte Netzzusammenhang von der Rheinuferstraße bis zur Vorgebirgsstraße.

Zu der von Herrn Weisenstein aufgeworfenen Frage nach der Flächenreduzierung führt er aus, dass die Verwaltung hier ca. 80-90 m<sup>2</sup> im Straßenbereich einsparen und für den Fußgänger zur Verfügung stellen könnte. Dass künftig mehr Menschen mit der Stadtbahn fahren, haben die verkehrstechnischen Untersuchungen gezeigt. So werden es lt. Prognose in 2025 auf allen fünf Achsen von der Vorgebirgsstraße bis zur Bonner Straße trotz erheblicher Aufsiedlungen im Kölner Süden in etwa „nur“ 1.000 Fahrzeuge mehr sein.

Den Vorschlag von RM Tull, den östlich freilaufenden Rechtsabbieger von der Bonner Straße in den Bayenthalgürtel wegfallen zu lassen, halte er aus Kapazitätsgrün-

den für schwer umsetzbar. Viele nutzen diesen, um durch einen U-Turn letztlich in Richtung Zollstock zu fahren.

SE Vietzke jedoch macht darauf aufmerksam, dass nördlich des Gürtels ein U-Turn vorhanden sei, mit dem die Linksabbiegebeziehungen einfacher und eleganter als mit dem freilaufenden Rechtsabbieger gelöst werden können.

Herr Harzendorf sagt eine diesbezügliche Prüfung zu.

RM dos Santos Herrmann spricht abschließend nochmals die Kreuzung Schönhauser Straße und die von Herrn Harzendorf aufgezeigte Möglichkeiten an. Sie sei nicht abgeneigt, hier noch Veränderungen/Verengungen vorzunehmen; die Aufnahmefähigkeit für den MIV müsse jedoch auf jeden Fall gewährleistet sein.

Ausschussvorsitzender Waddey fordert die Verwaltung nachdrücklich auf, bei wesentlichen Änderungen, die sich im Planfeststellungsverfahren ergeben, die Politik umgehend zu informieren bzw. zu beteiligen. Er stellt fest, dass keine weiteren Wortmeldungen vorliegen und lässt über die Änderungsanträge sowie die Verwaltungsvorlage abstimmen.

### **1. Beschluss (Änderungsantrag der SPD-Fraktion und der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen):**

#### ***Der Verkehrsausschuss empfiehlt dem Rat wie folgt zu beschließen:***

Der Rat der Stadt Köln beauftragt die Verwaltung, die Planung der 3. Baustufe der Nord-Süd-Stadtbahn von der Schönhauser Straße bis zum Verteilerkreis Köln-Süd auf der Grundlage der Entwurfsplanung von September 2013 weiterzuverfolgen, die Genehmigungsplanung zu erstellen und die Planfeststellung bei der Bezirksregierung zu beantragen.

Hierbei sind nur die für den Stadtbahnbau unbedingt notwendigen Flächen zur Planfeststellung zu bringen.

Zudem wird die Verwaltung aufgefordert, die Planung der Endhaltestelle auf Höhe der Lindenallee (Anlage 8) weiterzuverfolgen.

Des Weiteren wird die Verwaltung beauftragt, alle Haltestellen als Mittelbahnsteige auszuführen.

**Abstimmungsergebnis:** Mehrheitlich zugestimmt gegen die FDP-Fraktion bei Enthaltung der Fraktion pro Köln

### **2. Beschluss (Änderungsantrag der Freien Wähler Köln):**

In Absatz 2 der Vorlage werden die letzten beiden Sätze von "Eine Vorlage .... bis ...neu gebaut werden" gestrichen und durch folgende Formulierung ersetzt:

"Die Verwaltung soll darüber hinaus sicherstellen, ebenfalls in Abstimmung mit dem Landesbetrieb Straßenbau NRW und zu beteiligenden Behörden, dass die planerischen Vorarbeiten für die zukünftige Verlängerung der Stadtbahn nach Rondorf, Im mendorf und Meschenich (4. Baustufe) auf der Grundlage eines Verkehrskonzepts für den Kölner Süden erfolgen können, ohne eine spätere Verschiebung der jetzt zu planenden Haltestelle Arnoldshöhe vornehmen zu müssen.

Dabei soll der Ausbau des Verteilerkreises so antizipiert werden, dass von den verschiedenen Vorschlägen der örtlichen Bürgervereine und Initiativen die für die Stadt kostengünstigste und verkehrstechnisch sinnvollste Lösung planerisch aufgegriffen

wird.

Dabei geht es einmal um den Vorschlag des Bürgervereins Bayenthal-Marienburg und der Interessengemeinschaft Marienburg, der eine unterirdische Querung des Verteilerkreises durch die Stadtbahn und eine ebenfalls unterirdische freilaufende Fahrspur für Individualverkehr vom östlichen Militärring kommend zur Autobahn und oberirdische freilaufende Abbiegespuren jeweils vom westlichen Militärring zur Bonner Str. bzw. zur Autobahn vorsieht.

Der Ansatz der AG Heidekaul (3-Phasen-Modell), geht aus von einer ebenerdigen Querung des Verteilers durch die Stadtbahn, einer Unterführung unter der Bonner Straße nördlich davon, bei gleichzeitiger Nutzung der vorhandenen Unterführung südlich des Verteilerkreises für den Verkehr aus Rondorf und dem westlichen Militärring zur Rheinufer- und Bonner Straße. (Der Verkehr stadtauswärts von der Bonner Str. zum Rheinufer soll ebenfalls dort hergeführt werden).

In Höhe Bayenthals soll die Verwaltung prüfen, in wie weit ein dreispuriger Ausbau der Bonner Straße möglich ist (zwei Spuren stadteinwärts), wenn die Haltestellen Cäsarstraße und Bonner Str./Gürtel als Mittelbahnsteiglösungen ausgeführt werden. Südlich des Militärrings sollen zusätzliche P+R-Anlagen geplant werden (z.B. in Gondorf in Anbindung der A 555 über die L 155 an die Stadtbahnlinien 16 und 17; sowie an zwei Standorten unmittelbar südlich des Verteilerkreises bei Fortführung der Stadtbahn, 4. Baustufe).

Auf den Parkhausstandort D (an der Heidekaul) soll verzichtet werden."

**Abstimmungsergebnis:** Mehrheitlich **abgelehnt** gegen die CDU-Fraktion bei Enthaltung der Fraktion pro Köln

### **3. Beschluss (Gesamtabstimmung über die so modifizierte Verwaltungsvorlage):**

***Der Verkehrsausschuss empfiehlt dem Rat wie folgt zu beschließen:***

Der Rat der Stadt Köln beauftragt die Verwaltung, die Planung der 3. Baustufe der Nord-Süd-Stadtbahn von der Schönhauser Straße bis zum Verteilerkreis Köln-Süd auf der Grundlage der Entwurfsplanung von September 2013 weiterzuverfolgen, die Genehmigungsplanung zu erstellen und die Planfeststellung bei der Bezirksregierung zu beantragen.

Hierbei sind nur die für den Stadtbahnbau unbedingt notwendigen Flächen zur Planfeststellung zu bringen.

Zudem wird die Verwaltung aufgefordert, die Planung der Endhaltestelle auf Höhe der Lindenallee (Anlage 8) weiterzuverfolgen.

Des Weiteren wird die Verwaltung beauftragt, alle Haltestellen als Mittelbahnsteige auszuführen.

**Abstimmungsergebnis:** Mehrheitlich zugestimmt gegen die CDU-Fraktion und die FDP-Fraktion bei Enthaltung der Fraktion pro Köln