

## **Beantwortung einer Anfrage nach § 4 der Geschäftsordnung öffentlicher Teil**

<b>Gremium</b>	<b>Datum</b>
Verkehrsausschuss	09.06.2015

### **Stau-Stadt Köln**

**hier: Anfrage der FDP-Fraktion zur Sitzung des Verkehrsausschusses am 28.04.2015, TOP 1.4**

#### **Text der Anfrage:**

„Laut den Ergebnissen einer Studie eines marktführenden niederländischen Navigationsgeräteherstellers belegt Köln deutschlandweit den dritten Platz unter den Städten mit dem meisten Stau. Dabei hat sich die negative Entwicklung der letzten Jahre anhaltend fortgesetzt. Als Gründe werden der zunehmend reduzierte Straßenraum für Autofahrer und die oft nur unzureichend sanierten Infrastruktur angegeben.

Köln ist nach diesen Studienergebnissen der große Verlierer im Städte-Stau-Check 2014. 21 Minuten muss ein Pendler bei 60 Minuten Fahrzeit während der Rush-Hour durchschnittlich einbüßen. Das heißt, dass sich in Köln die Fahrtzeit im Durchschnitt um 29 Prozent gegenüber einem ungehindert fließenden Verkehr verlängert. 80 Stunden Verzögerung fallen damit pro Jahr für einen Berufspendler an. Nach dem Dafürhalten der Experten hat Köln mittlerweile Handlungsbedarf. Vor dem Hintergrund dieser Studienergebnisse bittet die FDP-Fraktion im Rat der Stadt Köln um Beantwortung der folgenden Fragen:

#### **Frage 1):**

Inwieweit ist der Verwaltung der Stau-Index 2015 bekannt und wie beurteilt sie diese Kritik?“

#### **Antwort der Verwaltung:**

Die Verwaltung kennt den Stau-Index, der Bestandteil des Städteverkehrs atlas 2015 in der aktuellen Publikation von Mobil in Deutschland e. V. ist. Dieser Verein wird maßgeblich gefördert durch die Automobilindustrie.

#### **Frage 2):**

„Welche Schlüsse zieht die Verwaltung aus den Studienergebnissen?“

#### **Antwort der Verwaltung:**

Die Verwaltung hat die Ergebnisse des Stau-Index sowie des Städteverkehrs atlas 2015 zur Kenntnis genommen und stuft sie, übrigens ebenso wie die Fachkommission Großstädtischer Straßenverkehrsbehörden des Deutschen Städtetages, als nicht repräsentativ für den Kölner Straßenverkehr ein. Das Redaktionsteam erhebt verkehrsrelevante Daten verschiedener Quellen und verknüpft und bewertet diese auf methodisch zweifelhafte Art und Weise, siehe dazu auch Anlagen 1 und 2. Beispielsweise wird im Stau-Index der Belastungszustand der BAB um Köln mit dem Belastungszustand des städtischen Straßennetzes auf einer Gesamtnutzungslänge von 6.250 km gemeinsam gewertet.

Das Amt für Straßen und Verkehrstechnik unterhält beispielsweise ein Straßennetz in der Länge von ca. 2.500 km. Somit wird ein Straßennetz betrachtet, das weit über Köln hinausgehen muss. Erhebungsgrundlage sind Daten des Navigationsherstellers Tomtom (siehe Anlage 3). Diese bilden Bewegungsprofile von Fahrzeugen ab, die bei Stillstand nicht unbedingt im Stau stehen müssen. Offenbar dient der sogenannte Städteverkehrsatlas vor allem der Meinungsbildung im Interesse der Auto-lobby. So werden zum Beispiel die hohen Parkgebühren kritisiert. Diese werden aber erhoben, um dem bestehenden Parkplatzmangel im öffentlichen Raum zu begegnen – hohe Gebühren fördern aber einen schnellen Wechsel und damit eine bessere Ausnutzung bestehender Stellplätze sowie die Nutzung der reichhaltigen Angebote der Parkhäuser.

Der Hinweis auf die Fahrzeit der Pendler verknüpft den Stadtverkehr mit dem Autobahnverkehr, der bekanntlich aufgrund der hohen Belastung und der Baustellen rund um Köln immer wieder erheblich gestört ist, aber nicht in die Zuständigkeit der Stadt Köln fällt. Zudem ist in die Bewertung miteinzubeziehen, dass die städtischen Straßen in den letzten Jahren aufgrund von baustellenbedingten Ausweichverkehren (Beispiel Leverkusener Brücke) einer erheblichen zusätzlichen Belastung ausgesetzt waren und sind, für die sie nicht konzipiert und dimensioniert worden sind.

Die Fachverwaltung nutzt die Aussagen dieser Publikation daher nicht zur Ableitung von verkehrlichen Maßnahmen, weil sie ein pauschales, unvollständiges und sogar falsches Bild vermitteln. Durch eigene Beobachtungen und Auswertungen über den Verkehrsrechner kann die Verwaltung erheblich validere und differenziertere Schlüsse über die Verkehrssituation auf den städtischen Straßen treffen.

### **Frage 3):**

„Welche kurz-, mittel- und langfristigen konkreten Maßnahmen werden zur Staureduzierung und Stauvermeidung von der Verwaltung getroffen und inwieweit werden dabei Ampelschaltungen, das Baustellenmanagement, vorgenommene Fahrspurreduzierungen und die Vorrangschaltungen für den ÖPNV kritisch überprüft?“

### **Antwort der Verwaltung:**

Zur Sicherung der Mobilitätsqualität - auch bei der Durchführung von Baumaßnahmen im Kölner Straßenraum - wurden in 2014 Ziele im Verkehrskonzept Köln mobil 2025 festgeschrieben. Daneben wurde das Baustellenmanagement optimiert. Hierbei stehen die Aspekte möglichst minimaler Verkehrsbehinderungen im Fokus der Genehmigung und Realisation von Baumaßnahmen, vor allem im verkehrsrelevanten Netz.

Die Kölner Ampelschaltungen werden ständig überprüft und optimiert. Wenn möglich, werden ganze Streckenzüge bearbeitet, an die aktuellen Verkehrsverhältnisse angepasst und zunehmend verkehrsabhängig geschaltet. Zurzeit wird zudem mit einem Sofortprogramm dem Ausfall von alten Lichtsignalanlagen begegnet.

Die Verwaltung wird weiterhin den Straßenraum so dimensionieren, dass unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten ein möglichst reibungsloser Verkehrsfluss gewährleistet wird. Gemäß den Zielen von „Köln mobil 2025“ ist dabei eine Stärkung des Rad- und Fußgängerverkehrs anzustreben. Eine Erhöhung des Modal-Split-Anteils des ÖPNV und des Radverkehrs trägt beispielsweise auch zu einer Entlastung des Straßenverkehrs bei.

Da ein Ziel der städtischen Verkehrsstrategie darin besteht, den ÖPNV zu stärken, steht eine Einschränkung von ÖPNV-Vorrangschaltungen nicht zur Diskussion.

gez. Höing