

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

Gremium	Datum
Verkehrsausschuss	08.11.2016

**Beantwortung der Anfrage der Freien Wähler Köln betreffend:  
Nord-Süd Stadtbahn; ist eine Parkpalette noch zeitgemäß, und wann kommt die 4. Baustufe?  
(AN/1394/2016)**

### Anfrage der Freien Wähler Köln

1. Welche statistischen Werte liegen dem Konzept der geplanten Parkpalette zugrunde?
  - a) Tägliches Verkehrsaufkommen auf der Bonner Straße zwischen Autobahnverteilerkreis und Schönhauser Straße (Hin- und Rückfahrten)
  - b) Kapazität und Auslastung der Parkpalette nach Wochentagen einschließlich Wochenenden sowie Tages- und Nachtzeiten
  - c) Bau- und Betriebskosten einschließlich Kosten für Sicherheit und Personal
2. Welche zusätzliche Parklösung für Pendler ist bei Fertigstellung der 4. Baustufe im Ortsbereich Meschenich geplant?
3. Wann liegen die konkreten Planungsalternativen und Kostenschätzungen für die Trassenführung der 4. Baustufe vor?
4. Welches Zeitfenster ist für den Bau der 4. Baustufe vorgesehen (Baubeginn bis Inbetriebnahme)
5. Welches Konzept ist für eine aktive Bürgerbeteiligung zur 4. Baustufe vorgesehen?

### Stellungnahme der Verwaltung:

#### Antwort zu Frage 1a:

Das tägliche prognostizierte Verkehrsaufkommen (2025) auf der Bonner Straße gestaltet sich gemäß Verkehrsgutachten in den verschiedenen Teilabschnitten der Bonner Straße sehr unterschiedlich. Richtungsbezogene Angaben können nur für die jeweiligen Spitzenstunden gemacht werden:

- Nördlicher Teil zwischen Schönhauser Straße und Gürtel:  
Tagesbelastung im Querschnitt: 14.300-16.600 Kfz/Tag  
Morgendliche Spitzenstunde: stadteinwärts 730-735 Kfz/Stunde, stadtauswärts 605-695 Kfz/Stunde  
Abendliche Spitzenstunde: stadteinwärts 645-660 Kfz/Stunde, stadtauswärts 630-735

Kfz/Stunde

- Südlicher Teil zwischen Gürtel und Verteilerkreis:  
Tagesbelastung im Querschnitt 25.400-29.800 Kfz/Tag  
Morgendliche Spitzenstunde: stadteinwärts 1165-1450 Kfz/Stunde, stadtauswärts 785-1010 Kfz/Stunde  
Abendliche Spitzenstunde: stadteinwärts 925-1000 Kfz/Stunde, stadtauswärts 1090-1350 Kfz/Stunde

Antwort zu Frage 1b:

Die Kapazität der Parkpalette wurde durch eine Machbarkeitsstudie im Jahr 2009 ermittelt. In die Berechnung gingen folgende Faktoren ein: Lage des P+R-Standortes im Straßennetz, Einzugsbereich der P+R-Anlage, bereits bestehende P+R-Anlagen im Einzugsbereich, Pendlerströme, Reisezeitenvergleiche, Verlagerungspotentiale und Stellplatzbedarfe.

Im Ergebnis wurde ein Gesamtpotential von 605 Fahrzeugen in der werktäglichen Nachfrage ermittelt.

Für das Verkehrsaufkommen wurde ein Umschlag von 1,3 Pkw/Stellplatz angenommen, wodurch sich 1.573 Fahrten pro Tag ergeben. Die tageszeitliche Verteilung dieses Verkehrsabkommens wurde entsprechend der gültigen Richtlinien („Empfehlungen für die Anlagen des ruhenden Verkehrs“) vorgenommen.

Antwort zu Frage 1c:

Die Planungs- und Baukosten werden nach jetzigem Projektstand mit 14,3 Mio. brutto angesetzt. Eine Erläuterung zu den Kosten erfolgt mit Einholung des erweiterten Planungsbeschlusses in der nächsten Sitzungsfolge (Vorlagennummer: 2384/2016).

Eine Aussage zu den Betriebskosten kann zum jetzigen Zeitpunkt nicht getroffen werden, da diese erst im weiteren Projektverlauf ermittelt werden. Die Erfahrungswerte aus den vorhandenen städtischen Parkhäusern betragen ca. 170 € pro Jahr und Stellplatz. Der Betrag wird für diese P&R-Anlage unter anderem aufgrund der geplanten Ausstattung um voraussichtlich mindestens 50 % erhöht sein (Aufzugsanlage, Ladestationen für E-Mobility, integrierte Fahrradabstellanlage etc.).

Antwort zu Frage 2:

Für die vom StEA im Jahr 2010 beschlossene Vorzugsvariante 1 für die „4. Baustufe“ gibt es zwei angedachte Standorte für eine weitere P+R-Anlage. Welcher der beiden zu gegebener Zeit sinnvollerweise zur Umsetzung kommen wird, steht derzeit noch nicht fest und ist von diversen anderen Faktoren, wie z. B. der geplanten Ortsumgehung Meschenich abhängig.

Antwort zu Frage 3:

Siehe Antwort zu 4.

Antwort zu Frage 4:

Ein konkretes Zeitfenster zur Umsetzung der Maßnahme kann derzeit nicht genannt werden. Aktuell findet bei der Verwaltung eine umfängliche Grundlagenermittlung statt. Die Weiterführung der Planung ist zudem noch abhängig von der Aufnahme der Maßnahme im ÖPNV-Bedarfsplan 2017.

Die Verlängerung der Nord-Süd Stadtbahn über Rondorf nach Meschenich war bislang im zweiten Nahverkehrsplan der Stadt Köln (NVP) als Maßnahme des weiteren Bedarfs eingestuft. In dieser Kategorie sind Maßnahmen aufgeführt, die zur Ergänzung des Kölner Stadtbahnsystems langfristig sinnvoll sind. Im Entwurf zum dritten Nahverkehrsplan, der im Sommer 2016 beraten wurde, wird sie als mittelfristig vorgesehene Stadtbahnerweiterung aufgeführt. Die Stadt Köln hat aber die 4. Baustufe als Maßnahme für den ÖPNV-Bedarfsplan des Landes Nordrhein-Westfalen angemeldet. Dies ist Grundlage für eine mögliche spätere Förderung des Projekts.

Antwort zu Frage 5:

Hierzu kann zurzeit noch keine Aussage getroffen werden.

gez. Höing