

6 ZUSAMMENFASSUNG

In der Zusammenfassung werden in sehr knapper Ausführung die Ergebnisse der umfangreichen Analysen zusammengefasst.

Stadtbahntrasse in der nördlichen Deutz-Mülheimer Straße

Die Aufgabenstellung zur Thematik der Stadtbahntrasse war, eine hinsichtlich der baulichen Umsetzung geführte Machbarkeitsstudie durchzuführen. Eine unter heutigen Förderbedingungen förderfähige Stadtbahntrasse mit besonderem Bahnkörper ist im Abschnitt zwischen Messekreisel und Bergischer Ring nicht umsetzbar. Über 60 % der Streckenlänge könnte nicht mit Regelquerschnitten ausgebildet werden, so dass nicht für alle Verkehrsteilnehmer ein ausreichendes Angebot gemacht werden kann.

Aus diesem Grund ist von den geometrischen Randbedingungen her nur ein befahrbares Gleis möglich. Die hierfür erforderlichen Flächen sollen im Werkstattverfahren freigehalten werden. Die Variante des befahrbaren Gleises ist unter heutigen Bedingungen nicht förderfähig, so dass vor dem Hintergrund früherer Erkenntnisse zur Wirtschaftlichkeit dieser ergänzenden Stadtbahntrasse nicht von einem wirtschaftlichen Betrieb ausgegangen werden kann.

Verkehrsaufkommen und Förderung des Umweltverbundes

In dem Untersuchungsgebiet ist erstmalig eine Vollaufsiedlung unterstellt worden. In der Variantenuntersuchung hat sich gezeigt, dass zur Bewältigung der entstehenden Verkehrsmengen die Förderung des Umweltverbundes von hoher Bedeutung ist. Eine gute Erschließung für Fußgänger und Radfahrer ist ebenso wichtig für ein vermindertes Kfz-Aufkommen wie die Erarbeitung eines Buskonzeptes, welches das Plangebiet sinnvoll an die Verknüpfungspunkte des ÖPNV in Deutz und Mülheim anbindet.

Handlungsoptionen für die Vollaufsiedlung

Mit Hilfe von zahlreichen Szenarien sind die verkehrlichen Auswirkungen im Untersuchungsgebiet analysiert worden. In allen Szenarien wurde auch das Verkehrsaufkommen einer Normalmesse berücksichtigt. Die Analysen zeigen, dass die Szenarien E, H und I potenzielle Handlungsoptionen für die Realisierung der Vollaufsiedlung sind, wenn rein unter verkehrlichen Gesichtspunkten argumentiert wird.

	Verkehrsaufkommen		Netzelemente							
	ÖV-Erschl. heute	ÖV-Erschl. optimiert	Planstraße Euroforum Nord	Durchbindung Brügelmannstr.	Verlängerung Auenweg Hauptvariante	Verlängerung Auenweg Alternative	Ringschluss Ost	Überfahrt P21	Südrampen Zoobrücke	Nödrampen Zoobrücke
Sz A	x	-	x	-	-	-	-	-	-	-
Sz B1	x	-	x	x	x	-	-	-	-	-
Sz B2	x	-	x	x	-	x	-	-	-	-
Sz C	-	x	x	x	x	-	-	-	-	-
Sz D	-	x	x	x	x	-	x	-	-	-
Sz E	-	x	x	x	x	-	x	x	-	-
Sz F	-	x	x	x	x	-	x	x	x	-
Sz G	-	x	x	-	x	-	-	-	-	x
Sz H	-	x	x	-	x	-	-	-	x	x
Sz I	-	x	x	x	x	-	-	x	x	-

Tabelle 4: Untersuchte Szenarien und unter verkehrlichen Gesichtspunkten denkbare Handlungsoptionen

Die Stadtverwaltung der Stadt Köln hat die **Szenarien E und I** als Handlungsoptionen ausgewählt. Das Szenario H wurde aus anderen fachlichen Aspekten (also nicht verkehrlichen) nicht weiter betrachtet. Für die Szenarien E und I wurden zusätzlich anstatt einer Normalmesse die Verkehrsmengen einer Großmesse einbezogen, um auch für diesen Belastungsfall Aussagen hinsichtlich der Leistungsfähigkeit ableiten zu können.

Konzeptionelle Überlegungen zur Führung des Messeverkehrs sind in die Betrachtung der Szenarien mit eingeflossen, in denen die Messeparkplätze P21 und P22 durch öffentliche Straßen zerschnitten werden. Der Entfall von Stellplätzen ist in gleicher Höhe zu kompensieren.



Für die weiteren Entwicklungen sind folgende Netzelemente (die noch nicht durch einen Bebauungsplan gesichert sind) und Maßnahmen gleichermaßen für Szenario E und I erforderlich:

- Verlängerung Auenweg
- Verbindung über den Messeparkplatz P21, um einen ausreichend leistungsfähigen Verkehrsablauf am Messe-Kreisel zu ermöglichen (erfordert Kompensation des Stellplatzentfalls)
- signaltechnische Optimierungsmaßnahmen an verschiedenen Knotenpunkten im Untersuchungsgebiet zur Anpassung der Signalisierung auf die Prognosebelastungen

Für das Szenario E sind darüber hinaus folgende Maßnahmen eingestellt:

- Ringschluss Ost, der eine straßenbauliche Überprüfung erfordert, ob die Rampe von der Östlichen Zubringerstraße zum Deutzer Ring realisierbar ist
- straßenbauliche, markierungstechnische und signaltechnische Maßnahmen an den Knotenpunkten Westumgehung Kalk/Gummersbacher Straße und Walter-Pauli-Ring/Kalker Hauptstraße/Deutzer Ring

Für das Szenario I sind folgende Netzelemente zusätzlich zu den für beide Szenarien erforderlichen Maßnahmen notwendig:

- Anschluss der Zoobrücke an den Auenweg über Rampen südlich der Zoo- brücke (Abfahrt aus Westen und Auffahrt nach Osten)
- markierungs- und signaltechnische Maßnahmen an den Knotenpunkten Westumgehung Kalk/Gummersbacher Straße und Walter-Pauli-Ring/Kalker Hauptstraße/Deutzer Ring (ohne straßenbauliche Maßnahmen)

Die Handlungsoptionen sind zwei verschiedene Möglichkeiten, um für künftig zu erwartende Verkehrsmengen eine angemessene Verkehrsinfrastruktur zur Verfügung zu stellen.

Realisierungsschritte

Die Umsetzung einer derartigen städtebaulichen Entwicklung vollzieht sich über viele Jahre. In einer überschlägigen Betrachtung ist abgeschätzt worden, wie parallel dazu die Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur erfolgen muss. Auf Basis der für die Untersuchung abgestimmten Annahmen können folgende Aussagen formuliert werden:

- In der anstehenden Realisierungsphase wird erwartet, dass durch das Projekt Euroforum Nord auch die zugehörige Planstraße zwischen der Deutz-Mülheimer Straße und dem Auenweg gebaut wird. In der Phase kann rund 50 % der Verkehrsaufsiedlung vollzogen werden, ohne dass weitere Netzelemente erforderlich sind.
- Als nächstes Netzelement ist die Verlängerung Auenweg erforderlich. Sie entlastet den Messe-Kreisel und ermöglicht, dass auf ca. 65 % der Aufsiedlung aufgestockt werden kann.
- Für die restliche Aufsiedlung sind die übrigen Elemente aus Szenario E oder I erforderlich.

Aufgestellt: Köln 07.04.2014

DR. BRENNER INGENIEURGESELLSCHAFT MBH

ppa. Dipl.-Ing. Axel Küßner

Büroleiter Köln

