

Unterlage zur Sitzung im öffentlichen Teil

Gremium	am	TOP
Verkehrsausschuss	06.05.2008	

Anlass:

 Mitteilung der Verwaltung Beantwortung von Anfragen
aus früheren Sitzungen Beantwortung einer Anfrage
nach § 4 der Geschäftsord-
nung Stellungnahme zu einem
Antrag nach § 3 der Ge-
schäftsordnung

Stand der Umsetzung des Gesamtverkehrskonzepts Köln

**Mitteilungen zum Beschluss des Verkehrsausschusses vom 12.06.2007 zu TOP 2.4:
"Aktualisierung und Überprüfung der Ziele für das Gesamtverkehrskonzept Köln"**

Stand der Umsetzung des Gesamtverkehrskonzepts Köln

Februar 2008

Dezernat VI Stadtentwicklung, Planen und Bauen
Amt für Stadtentwicklung und Statistik

Der Verkehrsausschuss hat in seiner Sitzung am 12.06.2007 (TOP 2.4: „Aktualisierung und Überprüfung der Ziele für das Gesamtverkehrskonzept Köln“) die Verwaltung gebeten, die Ziele und Handlungsempfehlungen des aus dem Jahre 1992 stammenden Gesamtverkehrskonzepts zu evaluieren. Im Detail lautet der Beschluss:

„Die Verwaltung wird beauftragt, das am 11. Juni 1992 beschlossene Gesamtverkehrskonzept (GVK) zu überprüfen und zu aktualisieren. Dies soll insbesondere geschehen im Hinblick auf die Fragen:

1. Ergeben sich durch eine Aktualisierung der Analyse signifikante Veränderungen, die zu einer Veränderung der im Gesamtverkehrskonzept enthaltenen Ziele und Handlungsempfehlungen führen. Dabei sollte eine Veränderung des modal split in Bezug auf umweltgerechte und stadtverträgliche Verkehrsarten erreicht werden.
2. Welche im Konzept enthaltenen Ziele und Handlungsempfehlungen wurden bereits abgearbeitet?
3. Welche Ziele und Handlungsempfehlungen sind aus heutiger Sicht überholt und sollten nicht weiter verfolgt werden?
4. Welche Ziele und Handlungsempfehlungen sind nach wie vor richtig und sollten stringent umgesetzt werden?
5. Ergeben sich im Sinne einer nachhaltigen Verkehrspolitik unter Beachtung des Gleichheitsgrundsatzes für alle Verkehrsteilnehmer neue Handlungsempfehlungen?“

Stellungnahme der Verwaltung

1. Ausgangssituation und Beschlusslage Gesamtverkehrskonzept Köln (GVK)

Die Erstellung des GVK wurde 1985 vom Rat in Auftrag gegeben und sollte die überholten Generalverkehrspläne von 1956 bzw. 1972 ersetzen. Es wurde von der Verwaltung 1988 im Entwurf vorgelegt und nach langjähriger und intensiver Beratung in den Ratsgremien und Bezirksvertretungen am 11. Juni 1992 vom Rat verabschiedet. Formal wurde dabei nur die Kurzfassung des GVK (vgl. Anlage 1) mit zehn Hauptzielsetzungen, nicht jedoch die Langfassung nebst Anlagen beschlossen. Inhaltlich markierte es den Übergang vom Leitbild der verkehrsgerechten Stadt zum Leitbild des stadtverträglichen Verkehrs.

Die zehn Hauptzielsetzungen des GVK betreffen folgende Punkte (vgl. unten Tabelle 1):

- (1) Die großräumige Verkehrsgunst ausbauen
- (2) Den ÖPNV bevorzugen
- (3) Die Erreichbarkeit verbessern
- (4) Die Sozialverträglichkeit des Verkehrs verbessern
- (5) Die Umweltverträglichkeit des Verkehrs erhöhen
- (6) Energie einsparen
- (7) Verkehr stadtverträglicher gestalten
- (8) Die Verkehrssicherheit erhöhen
- (9) Kostengünstige Maßnahmen vorziehen
- (10) Vor einschränkenden Maßnahmen Angebotsalternativen schaffen.

Die in der Langfassung getroffenen Aussagen und Planungen wurden ebenso wie die Vorschläge und Ergänzungen der Bezirksvertretungen zwar im Vorfeld umfassend diskutiert, abschließend vom Rat jedoch lediglich zur Kenntnis genommen.

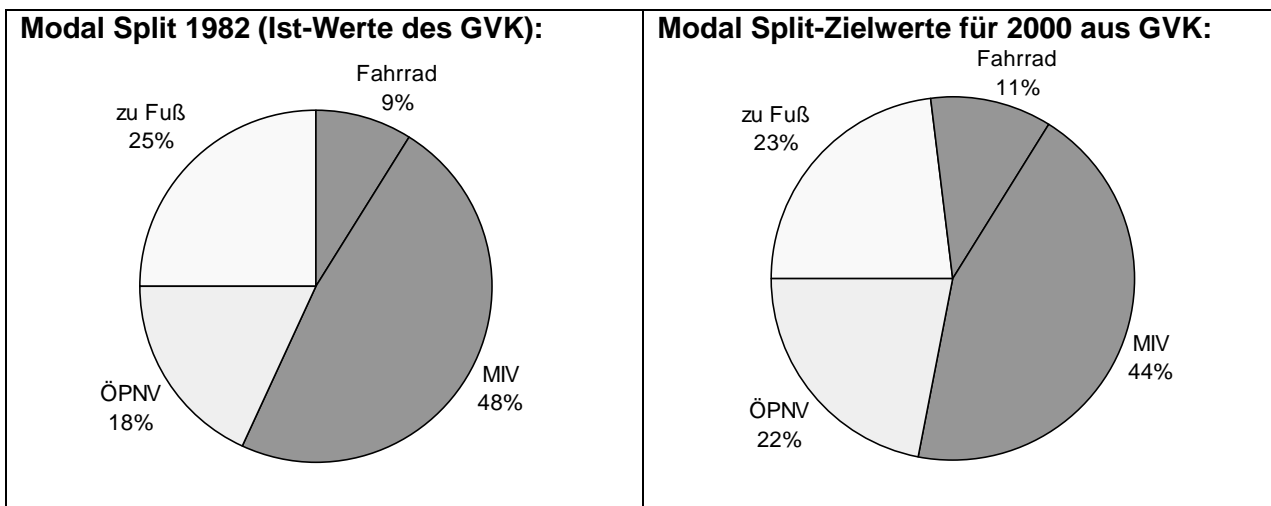
2. Evaluierung des GVK

Im Rahmen der Abarbeitung des Beschlusses wurden die Hauptzielsetzungen und die Einzelziele der Kurzfassung im Hinblick auf ihre Aktualität bzw. ihren Umsetzungsgrad überprüft.

Allgemein lässt sich feststellen, dass die Hauptziele des GVK – obwohl bereits 15 Jahre alt – weiterhin Gültigkeit haben. Ein Großteil der im GVK formulierten Maßnahmen ist umgesetzt oder befindet sich in der Realisierung. Die noch offenen Punkte sind überwiegend weiter zu verfolgen, einige größere Infrastrukturmaßnahmen jedoch nicht mehr (z.B. Rheinufertunnel), da sie aufgrund neuerer Weichenstellungen oder inzwischen umgesetzter, konkurrierender Maßnahmen überholt sind.

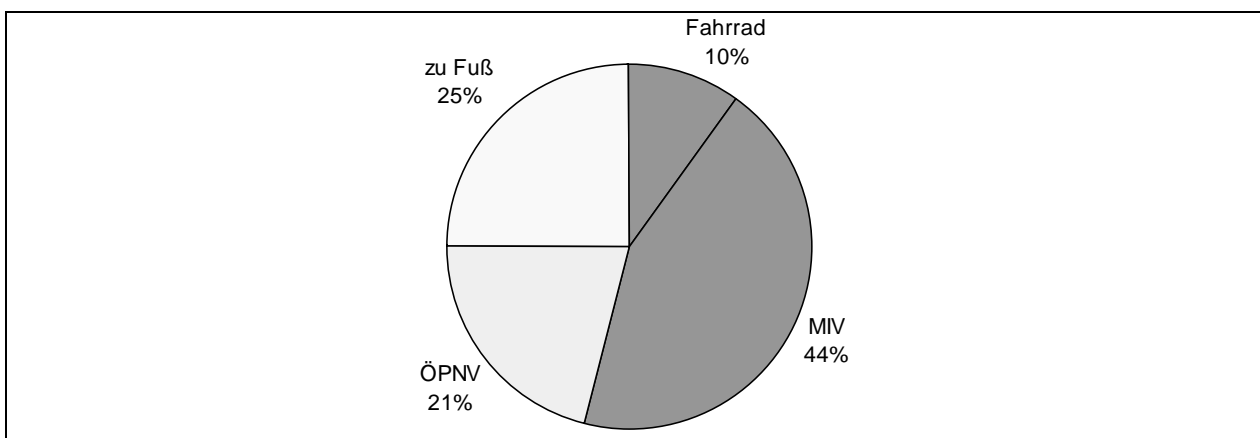
Beim Modal Split haben sich seit 1982 (Ausgangsjahr) die Anteile der einzelnen Verkehrsmittel hin zum Umweltverbund verschoben, wie die nachfolgenden Grafiken verdeutlichen:

Abbildung 1: Modal Split-Werte nach GVK



Quelle: GVK 1982, S. 9f.

Abbildung 2: Modal Split 2001/2003 (gemäß KONTIV-Befragungen in den Bezirken 1, 5, 6, 8 und 9)



Quelle: Amt für Stadtentwicklung und Statistik

Die Zielwerte des GVK sind damit im Durchschnitt der bisher untersuchten fünf Stadtbezirke nahezu punktgenau erreicht, wenngleich das S-Bahn-Grundnetz nicht in Gänze umgesetzt ist (Westring) und das Stadtbahnnetz nicht in dem Maße ausgebaut werden konnte wie im GVK festgeschrieben. Der Anteil des MIV ist gegenüber dem Ausgangsjahr um vier Prozentpunkte gesunken,

obwohl der Kfz-Bestand bis 2002 kontinuierlich angestiegen ist. Eine abschließende Aussage zum werktäglichen Modal Split in der Gesamtstadt lässt sich allerdings erst nach Fertigstellung des derzeit in Arbeit befindlichen Gutachtens (KONTIV-Befragungen) treffen. Dort werden unter Berücksichtigung des demografischen Wandels Hochrechnungen zur Mobilitätsentwicklung bis 2025 getroffen, auf deren Basis dann neue Modal-Split-Zielwerte für die Fortschreibung des GVK abgeleitet werden können.

Im Folgenden werden die Zielsetzungen des GVK tabellarisch aufgeführt, in Bezug auf ihren Umsetzungsgrad eingeordnet und eine mögliche Behandlung bei Fortschreibung des GVK dargestellt. Dabei ist im **Teil A** (Tabelle 1) die Umsetzung der zehn beschlossenen Hauptzielsetzungen dargestellt, im **Teil B** (Tabelle 2) werden die Einzelziele aus der dem Beschluss zugrunde liegenden Kurzfassung geprüft. Die nicht beschlossenen Einzelmaßnahmen der Langfassung sind nicht Bestandteil dieser Evaluierung.

Tabelle 1: Hauptzielsetzungen GVK (Teil A)

Zielaussage	Umsetzungsstand	Behandlung bei Fortschreibung
1. Großräumige Verkehrsgunst ausbauen	<p>Teilweise erreicht. Schienerfernverbindungen sind wesentlich verbessert (Thalys nach Paris / London, ICE nach Berlin, ICE-Neubaustrecke nach Rhein-Main und Süddeutschland, ICE nach Amsterdam); Flughafenanbindung für ICE und S-Bahn in Betrieb;</p> <p>Zwölf Autobahnen führen aus allen Himmelsrichtungen auf den Kölner Autobahnring, der derzeit auf sechs und teilweise acht Fahrspuren ausgebaut wird.</p> <p>Flugverbindungen unter 500 km nicht eingestellt, da die Stadt hierauf keinen Einfluss hat. Interkontinentalflüge in Köln/Bonn nur in sehr geringer Zahl.</p>	<p>Erreichten Stand beschreiben, weitere Perspektiven entwickeln z.B. Forderungen zur Bedienung von Köln-Hbf und/versus Köln-Messe-Deutz. Defizite in der Eisenbahninfrastruktur des Knotens Köln herausarbeiten und Wege zur Beseitigung der Engpässe aufzeigen.</p> <p>Ausbau der Fahrstreifen des Kölner Autobahnring weiterverfolgen und in Interkommunaler Zusammenarbeit den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur in der Region forcieren.</p>
2. ÖPNV bevorzugen	<p>Die Stadtbahnlinien sind weitgehend im Straßenraum an den Signalanlagen bevorzugt. Bei der Linie 13 ergab sich beispielsweise eine Beschleunigung von 7 Minuten je Richtung im Linienvverlauf, was zur Einsparung eines Doppelzuges führte.</p> <p>Die Bevorzugung des Busverkehrs steckt noch in den Anfängen. In einem ersten Anwendungsfall sind alle von</p>	<p>Die noch offenen Streckenreste bei der Bevorzugung der Stadtbahn sind weiter zu verfolgen (z.B. südliche Ringe, Linie 5 in Neuhrenfeld und teilw. nördlicher Ast der Linie 12). Bevorzugung des Busverkehrs in Teilräumen planen und umsetzen. Bei größeren oder punktuellen Erneuerungen von Lichtsignalanlagen (LSA) Busbevorzugung (wenn sinnvoll) technisch vorsehen</p>

	<p>Bocklemünd ausgehenden oder dort endenden Linien seit 2006 an das Rechnergestützte Betriebsleitsystem (RBL) angeschlossen. Der Nachweis des verkehrlichen Nutzens steht noch aus. Angesichts der weit in die Zukunft gerückten Realisierung der rechtsrheinischen Ringstrecke erscheinen Beschleunigungsmaßnahmen der Buslinien zwischen Wiener Platz und Buchheim als besonders dringlich.</p> <p>Werktägliches Radverkehr auf gut 10 % mit teileräumlichen Unterschieden angestiegen.</p>	<p>und bei Lage der LSA auf einem Buslinienweg sofort umsetzen.</p> <p>Radverkehrsnetz zu einem zusammenhängenden Netz autoarmer und –freier Hauptverbindungen mit Wegweisung komplettieren (Velorouten). Des Weiteren Ausbau wichtiger Achsen unter Berücksichtigung von Radfahrerschutzstreifen.</p>																				
<p>3. Erreichbarkeit verbessern, Berufsverkehr auf ÖPNV verlagern, Vorrang Wirtschaftsverkehr in den Zentren, Parkraum Innenstadt für Anwohner und Wirtschaftsverkehr</p>	<p>Der Berufsverkehr ist um fast zehn Prozentpunkte (1982 16% - <i>Quelle GVK Langfassung</i> - und 2001/03 25% - <i>Quelle KONTIV-Befragungen</i>) auf den ÖPNV verlagert, wobei die Einführung von Jobtickets, die Vertaktung des Schienenregionalverkehrs, die Taktverdichtung des städtischen ÖPNV, die Parkraumbewirtschaftung in der Innenstadt sowie allgemeine Verhaltensänderungen ursächlich sind. Davon profitiert der notwendige Wirtschaftsverkehr.</p> <p>Durch das Bewohnerparken und die Parkraumbewirtschaftung in der Innenstadt wird das Parken von Bewohnern gegenüber Innenstadtbesuchern priorisiert.</p>	<p>Da der Berufsverkehr etwa ein Fünftel aller Wege der Fahrtzwecke ausmacht (s.u.), sind für die übrigen Fahrtzwecke genauere Aussagen erforderlich, um sie umwelt- und stadtverträglicher abwickeln zu können.</p> <p>Modal Split im Berufsverkehr: Ø der Bezirke 1, 5, 6, 8 und 9 (Basis: KONTIV-Befragungen 2001 und 2003):</p> <table data-bbox="917 1265 1212 1400"> <tr> <td>zu Fuß</td> <td>8%</td> </tr> <tr> <td>Fahrrad</td> <td>9%</td> </tr> <tr> <td>MIV</td> <td>58%</td> </tr> <tr> <td>ÖPNV</td> <td>25%</td> </tr> </table> <p>Wege Zwecke (Basis w.o.):</p> <table data-bbox="917 1467 1212 1668"> <tr> <td>Arbeit</td> <td>22%</td> </tr> <tr> <td>dienstl./gesch.</td> <td>8%</td> </tr> <tr> <td>Ausbildung</td> <td>10%</td> </tr> <tr> <td>Versorgung</td> <td>29%</td> </tr> <tr> <td>Freizeit</td> <td>24%</td> </tr> <tr> <td>Begleitung</td> <td>7%</td> </tr> </table> <p>Bezug: durchschnittl. Werktag.</p>	zu Fuß	8%	Fahrrad	9%	MIV	58%	ÖPNV	25%	Arbeit	22%	dienstl./gesch.	8%	Ausbildung	10%	Versorgung	29%	Freizeit	24%	Begleitung	7%
zu Fuß	8%																					
Fahrrad	9%																					
MIV	58%																					
ÖPNV	25%																					
Arbeit	22%																					
dienstl./gesch.	8%																					
Ausbildung	10%																					
Versorgung	29%																					
Freizeit	24%																					
Begleitung	7%																					
<p>4. Sozialverträglichkeit des Verkehrs verbessern mit besonderer Berücksichtigung von Kindern, alten Menschen und Behinderten</p>	<p>Fast 300 von geplanten 400 Tempo-30-Zonen sind realisiert, z.T. mit Umbau des Straßenraums. Dies wird fortgesetzt. Im Stadtbahnbereich wird durch Bahnsteigbau und Umsetzung des erweiterten Niederflurkonzepts allmählich der niveaugleiche Einstieg erreicht, bei Bussen hat der</p>	<p>Die Bedingungen für Fußgänger in der Stadt bedürfen nachhaltiger Verbesserung. Es sollte z.B. versucht werden, die Gehwege über die Mindestmaße von 1,50 m hinaus zu verbreitern.</p>																				

	<p>Bau von Buskaps an einigen Linien die gleiche Wirkung. Derzeit sind 30 % der Haltestellen mit 18 cm hohen Buskaps ausgerüstet. Die Räume für Fußgänger sind weiterhin überwiegend unzureichend.</p>													
<p>5. Umweltverträglichkeit des Verkehrs erhöhen</p>	<p>Auf Grundlage von Verkehrszählungen an verschiedenen innerstädtischen Knoten lässt sich ableiten, dass die IV-Verkehrsmengen zwischen 1992 und 2005 um fast 10% abgenommen haben. ÖPNV-Nutzung und Radverkehr sind hingegen gestiegen. Fahrzeugseitig sind wesentliche Verbesserungen hinsichtlich der Umweltverträglichkeit im MIV zu verzeichnen (Katalysator, Verbrauchsminderung, Lärmemissionsminderung u.a.m.).</p>	<p>Durch die Ausweisung einer Umweltzone werden besonders emissionsstarke Kraftfahrzeuge ferngehalten und der Anreiz zur Flottenmodernisierung verstärkt.</p>												
<p>6. Energie einsparen</p>	<p>Durch Rückgang des Kfz-Verkehrs in der Kernstadt, Modernisierung der Fahrzeugflotten, Steigerung von ÖPNV- und Fahrradnutzung ist dieses Ziel teilweise erreicht. Die Forderung Tempo 30 als Grundtempo in Städten mit Ausnahme besonders zu bezeichnender Hauptstraßen ist vor einigen Jahren auf Bundesebene gescheitert.</p> <p>Anteile der Verursacher an NO_x- und PM₁₀-Emissionen in Köln:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Verursacher</th> <th>NO_x</th> <th>PM₁₀</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Verkehr</td> <td>53%</td> <td>66%</td> </tr> <tr> <td>Industrie</td> <td>38%</td> <td>26%</td> </tr> <tr> <td>nicht genehmigungsbedürftige Feuerungsanlagen</td> <td>9%</td> <td>8%</td> </tr> </tbody> </table> <p>Quelle: Luftreinhalteplan Köln, S. 51</p>	Verursacher	NO _x	PM ₁₀	Verkehr	53%	66%	Industrie	38%	26%	nicht genehmigungsbedürftige Feuerungsanlagen	9%	8%	<p>Die positive Entwicklung im Modal split zugunsten von ÖPNV und Fahrrad ist weiter zu unterstützen.</p> <p>Es ist zu prüfen, in wie weit konkrete Reduktionsziele für CO₂- und Luftschadstoffemissionen (insbesondere NO_x- und PM₁₀-Emissionen) im Verkehrssektor entwickelt werden können.</p> <p>Der Einsatz umweltsensitiver LSA-Anlagen ist zu forcieren.</p>
Verursacher	NO _x	PM ₁₀												
Verkehr	53%	66%												
Industrie	38%	26%												
nicht genehmigungsbedürftige Feuerungsanlagen	9%	8%												
<p>7. Verkehr stadtverträglicher gestalten, Dimensionierung des Straßennetzes soll sich an der Verkehrsmengen der</p>	<p>Die Flächen für den fließenden MIV wurden beispielsweise in den Tempo-30-Zonen und den verkehrsberuhigten Bereichen deutlich verkleinert zugunsten des unmotorisierten Verkehrs.</p>	<p>Es ist zu prüfen, ob die Flächen für den MIV weiter reduziert werden können.</p> <p>Städtebauliche Gestaltung/ Einfügung von Straßen stärker beachten. Stärkere Berücksich-</p>												

<p>Zeit zwischen 10 und 15 Uhr ausrichten</p>	<p>Die Dimensionierung des Straßennetzes wird grundsätzlich an den Tageswerten (DTV) vorgenommen. Die Gestaltung der Knoten (z.B. Abbiegespuren) sowie der LSA-Umläufe richtet sich nach den Verkehrsmengen der Spitzenstunden.</p>	<p>tigung von Straßenbäumen/Alleepflanzungen prüfen.</p>
<p>8. Verkehrssicherheit erhöhen; Maßnahmen umsetzen, die schwächere Verkehrsteilnehmer schützen</p>	<p>Flächendeckende geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen im untergeordneten Straßennetz umgesetzt. Bauliche Maßnahmen zur Verbesserung der Querungsmöglichkeiten für unmotorisierte Verkehrsteilnehmer umgesetzt, dazu flankierende weiche Maßnahmen wie Öffentlichkeitsarbeit und Unfallkommission zur Beseitigung von Unfallhäufungspunkten. Programm zum Abbau von LSA-Anlagen und Einsatz alternativer Betriebsformen befindet sich in der Umsetzung.</p> <p>In der Tendenz sinken die Konflikte zwischen Fußgängern und Radfahrern, da der Radverkehr zunehmend wieder auf den Fahrbahnen geführt wird mit Schutzstreifen und ähnlichen Markierungen. In den Fußgängerzonen, die auch für den Radverkehr geöffnet sind, gibt es keine schwerwiegenden Probleme. Bei der Zahl der Unfälle im Straßenverkehr ist - nach Steigerungen bis zur Jahrtausendwende - von 2001 bis 2006 ein Rückgang von ca. 38.000 auf ca. 35.000 zu verzeichnen, bei den Personenschäden ein Rückgang von ca. 4.400 auf ca. 4.250.</p>	<p>Das Ziel der möglichst flächensparenden Ausbildung der Fahrbahnen für den MIV ist wieder stärker zu beachten und weiter zu verfolgen. Kurze Ampel-Rot-Phasen für Fußgänger an Signalanlagen nur teilweise umgesetzt. Daher weitere Anpassungen verfolgen, z.B. durch gezielte Umsetzung eines Programms zum Abbruch von Umlaufphasen bei geringem MIV-Aufkommen.</p> <p>Programm „Alternative Betriebsformen/Abbau von LSA“ ist zu forcieren.</p> <p>Die Verkehrssicherheitsarbeit ist weiter zu intensivieren.</p>
<p>9. Kostengünstige Maßnahmen vorziehen</p>	<p>Schon aus Gründen gekürzter Finanzmittel (GVFG, Regionalisierungsmittel) werden Maßnahmen mit hohem Nutzen-Kosten-Verhältnis vorgezogen.</p>	<p>Schwerpunkt sollten sogenannte „weiche Maßnahmen“ sein wie Entzerrung der Nachfragespitzen und ähnliches, z.B. Schulanfangs und -endzeiten.</p>

<p>10. Vor einschränkenden Maßnahmen Angebotsalternativen schaffen</p>	<p>Als Beispiel kann das Parkleitsystem genannt werden, das verdeutlichte, dass in den Parkhäusern nahezu immer freie Plätze verfügbar sind. Mit Hilfe dieses Nachweises konnten die Parkplätze im öffentlichen Straßenraum teils beseitigt und teils in Bewohnerstellplätze umgewandelt werden. Die Stellplätze im Straßenland konnten gegenüber Stellplätzen in Parkhäusern verteuert werden. Ansonsten wurden im Hauptstraßennetz kaum kapazitätsbeschränkende Maßnahmen ergriffen.</p>	<p>Weitere Stärkung der Verkehrsarten des Umweltverbundes erforderlich.</p> <p>Die Ausweisung neuer Siedlungsflächen ist verstärkt auf leistungsfähige Schienenachsen (S-Bahn/Regionalverkehr, Stadtbahn) auszurichten.</p>
--	--	---

Tabelle 2: Aussagen des GVK soweit nicht oben unter Nr. 1 bis 10 behandelt (Teil B)

Zielaussage	Umsetzungsstand	Behandlung bei Fortschreibung
11. Modal-split-Zielwerte (23% Fußgänger, 11 % Fahrrad, 44 % MIV, 22 % ÖPNV)	Zielwerte sind erreicht	Fortschreibung in Richtung weiterer Erhöhung des Anteils der Verkehrsmittel des Umweltverbundes
12. Modal split Güterverkehr „26% Bahn, 30 Schiff, 44 % LKW“ (Quelle: GVK Kurzfassung Mittelwerte)	Zielwerte verfehlt, LKW-Anteil deutlich höher, Bahnanteil steigt in den letzten beiden Jahren wieder, Binnenschiff- flotte überaltert mit hohen Emissionen. Gemäß Bundesverkehrsministerium wird im Binnenverkehr der Bundesrepublik 2002 in t/km 70 % per LKW, 12,7 % per Binnenschiff, 14,2 % per Bahn und 3 % per Pipeline transportiert.	Zielwerte fortschreiben. Geringe Einflussmöglichkeiten seitens der Stadt
Unmotorisierter Verkehr:		
13. Fußgängerverkehr; Prüfung aller verkehrlichen Maßnahmen auf Fußgängerverträglichkeit; Einrichtung temporärer Fußgängerzonen in Ehrenstraße, Eigelstein und Dellbrück	Diese Prüfung findet sporadisch statt. Temporäre Fußgängerzonen wurden nicht weiter verfolgt. Der Eigelstein wurde kürzlich als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich umgebaut mit positiven Ergebnissen. In Tempo-30-Zonen werden nach Möglichkeit Parkplätze auf die Fahrbahn verlegt und Gehwege verbreitert.	Ziel ist grundsätzlich aufrecht zu erhalten. In den Nebenzentren ist zu prüfen, ob diese Maßnahme geeignet ist.
14. Radverkehr; zusammenhängendes Netz konzipieren und umsetzen. Fahrradstation am Hbf. einrichten	Radverkehr deutlich gestiegen, Netz im Großen und Ganzen geknüpft, was der Radverkehrsstadtplan belegt, der die Qualität der Radverkehrsverbindungen beurteilt. Zwölf von insgesamt 43 Velorouten sind mit Wegweisung versehen. Viele Einbahnstraßen sind für Fahrradverkehr geöffnet. Stellplatzverordnung für Fahrradstellplätze wird konsequent umgesetzt. Fahrradstation am Hbf. in Betrieb. Der Ausbau von B+R-Kapazitäten führt zum über-	Vorhandenes Programm zur Förderung des städtischen Radverkehrs (Maßnahmen, Zielpläne) forcieren. Restliche Velorouten mit Wegweisung versehen und punktuell erforderliche bauliche Verbesserungen umsetzen. Weiterhin konsequente Umsetzung der Stellplatzverordnung für Fahrräder. Weitere Fahrradstationen an den Bahnhöfen Köln-Süd und Köln-Mülheim verfolgen. B+R-Konzeption fortschreiben u.a. wegen des großen Erfolgs der bisherigen An-

	proportionalen Anstieg der Nachfrage.	lagen. Fahrradnutzung ist durch geeignete Maßnahmen (z.B. durch Erleichterung der Mitnahmeregelungen im ÖPNV) zu forcieren.
MIV:		
15. Abdeckung der Herkulesstraße und der A1 in Weiden/Lövenich, Tieferlegung Nord-Süd-Fahrt in Höhe Oper und der Rheinuferstraße in Höhe Severinsviertel	Herkulesstraße seit vielen Jahren fertig, Weiden/Lövenich (A1) im Bau, Nord-Süd-Fahrt immer wieder diskutiert, aber keine Finanzierung in Aussicht, Tunnel Rheinuferstraße in Höhe Severinsviertel aufgegeben. Rheinuferstraße wird derzeit erneuert.	Verlängerung Rheinufer-Tunnel endgültig aufgeben
16. Ausbau Park+Ride	Ca. 17.500 Stellplätze im Einzugsbereich von Köln an den Bahnhöfen realisiert, überwiegend gute Auslastung. B+R im GVK noch nicht thematisiert. Zwischenzeitlich ist B+R eine Erfolgsgeschichte in Köln. Von 10.000 geplanten Stellplätzen sind ca. 8.000 realisiert mit überproportional steigender Nutzung.	Prüfen, wo B+R – auch in Kombination mit P+R – verstärkt zum Einsatz kommen kann, da Einzugsbereiche oftmals nahezu identisch sind. B+R-Anlagen sind wegen geringerer Kosten grundsätzlich vorzuziehen. P+R-Ausbau an geeigneten Standorten weiter verfolgen.
17. Entlastung von Siedlungsbereichen (Umgehungsstraßen)	Lövenich und Roggen-dorf/Thenhoven realisiert, Eifel-tor realisiert, Fühlingen (Industriestraße) Planung vorgelegt, Meschenich kurz vor Planfest-stellungsverfahren, Esch nicht im Bedarfsplan des Landes (IGVP NRW) aufgenommen, Markgrafenstraße im Baupro-gramm	Noch verbliebene Planungen von Ortsumgehungen überprü-fen und ggf. aufgeben oder for-cieren.
18. Bessere Verbindung von Siedlungsbereichen	Ergänzung Innenstadtangente (Bischofsweg), Ausbau Sub-belrather Straße/ Erttstraße und Verlängerung Mercator-straße realisiert. Nordanbin-dung AS Chorweiler in Pla-nung, L 274 N (OU Niederkas-sel-Lülsdorf) und Verlängerung Gürtel-Nord in Planfeststellung, OU Zündorf (L 82, nur 1. BA) in Stufe 2 des Landesverkehrs-plans (vorläufig ohne Planfest-stellung). Neuführung Luxem-burger Straße in der Neustadt noch offen, dito Äußere Kanal-	Noch offene Projekte auf Not-wendigkeit überprüfen, ggf. aufgeben oder forcieren.

	straße nördlich Venloer Straße (Nach verkehrlicher Untersuchung derzeit nicht erforderlich). Mauspfad in Wahnheide weiterhin Militärgelände. Verlängerung Äußere Kanalstraße bis Niehler Ei wird als langfristiges Ziel aufrechterhalten.	
19. LKW-Führungskonzept	Führungskonzept wurde erarbeitet. Es besteht im Wesentlichen aus dem Netz der Hauptverkehrsstraßen.	Aktualisierungsbedarf überprüfen
ÖPNV:		
20. Ausweitung Taktverkehr in die Region	Alle Eisenbahnstrecken sind vertaktet	Takt- und Bedienungszeiten zusammen mit VRS überprüfen (Kürzung Regionalisierungsmittel), zuständig VRS. Ggf. städtische Wünsche formulieren (z.B. S 11 10-Minuten-Takt in der Hauptverkehrszeit)
21. Übergänge zwischen Regionalverkehr und Lokalverkehr optimieren	Neue Verknüpfungspunkte Stadtbahn/SPNV, z. B. Bahnhof Mülheim, Weiden West, Hansaring realisiert	Noch fehlende Verknüpfungspunkte auf Notwendigkeit und Realisierungschancen überprüfen, z. B. Westring mit Haltepunkten Aachener Straße und Klettenberg sowie Berliner Straße und Kalk-West (CFK). Zugang von der Zülpicher Str. zum Gleis 1+2 am Bf. Köln-Süd (Richtung Bonn) zügig ausbauen.
22. S 12 Düren – Au (Sieg)	realisiert	erledigt
23. S 13 Horrem – CGN - Troisdorf	realisiert	erledigt
24. Flughafenbindung	Neben S 13 auch RE 7 und ICE	RE 9 von Aachen über Flughafen führen
26. Westring - Kalscheuren	Nur langfristig realisierbar, da in IGVP in Stufe 2 (nach 2015) enthalten	Städtische Bedeutung herausarbeiten, da die geplanten Verknüpfungspunkte die Innenstadt entlasten können (Haltepunkte Aachener Straße, Weißhausstraße, Klettenberg,)
27. S-Bahn Köln-Solingen-Wuppertal	Nicht in IGVP enthalten	Langfristige Option
28. Stadtbahn Bocklemünd	Zur Hälfte realisiert bis Ollenhauerring	Umplanung auf oberirdische Anbindung des Görlinger-Zentrums in Arbeit

29. Weiden Zentrum	Realisiert bis Weiden West	P+R Weiden West erweitern, in Planung
30. Neu-Brück	Nicht in IGVP enthalten, durch Verzicht auf zweite Hälfte Neu-Brück nicht mehr erforderlich, Busanbindung ausreichend	Ziel aufgeben
31. Neuordnung Barbarossaplatz	Unterirdische Lösung liegt in ferner Zukunft. Durch Linienneuordnung (nur noch eine abbiegende Linie 16) betrieblich entspannt, nach Fertigstellung Nord-Süd-U-Bahn keine abbiegende Linie mehr	Überprüfung der langfristigen U-Bahn-Planung, ggf. Aufgabe
32. Ost-West-U-Bahn	In IGVP in Stufe 2 enthalten ohne inhaltliche Prüfung	Verkehrlichen Nutzen abschätzen, da Reisezeitverlängerungen nach U-Bahn-Bau zu erwarten und Mauritiusviertel sowie Südbahnhof nicht mehr bedient werden könnten.
33. Verlängerung Stadtbahn Gürtel von Klettenberg bis Bayenthal	Eine Verkehrswertuntersuchung ergab keine überragenden Werte. Nach Fortzug von Deutscher Welle noch gesunkenes Potenzial	Langfristige Option aufrecht erhalten
34. H-Bahn Hbf-Mediapark-Universität		Wird nicht mehr verfolgt
Flughafen:		
35. Flughafenverbindung Düsseldorf (DUS) – Köln/Bonn (CGN)	Nur Umsteigeverbindungen	Sinnhaftigkeit überprüfen
36. Großflughafen Rhein-Ruhr	Die Kooperation DUS / CGN wurde mehrfach versucht und ist gescheitert. Köln wächst allein dank Billigfluggesellschaften	Weitere Behandlung nicht notwendig
Güterverkehr:		
37. Aufstellung Güterverkehrskonzept	13.12.1997 vom Rat beschlossen	Fortschreibungsnotwendigkeit überprüfen
38. Zweites Güterunterverteilerzentrum neben Eifeltor	Wird nicht mehr verfolgt, statt dessen zweite KLV-Anlage (Kölner Norden) in Planung	Bau des KLV-Terminals Köln-Nord forcieren
39. Hafenausbau Godorf, Hafenausrichtung nach HB und HH	Hafen Godorf vom Rat 2007 beschlossen, Kölner Häfen auf ARA-Häfen ausgerichtet	Orientierung auf HB und HH überprüfen

Seit der Beschlussfassung der Kurzfassung des GVK im Jahr 1992 wurden sechs Änderungen beschlossen, die sich im Wesentlichen auf die Ergänzung bzw. Änderung der Klassifizierung von einzelnen Hauptstraßen bezogen. Diese sind:

1. Änderung – Beschluss des Rates vom 30.08.1994: "Gesamtverkehrskonzept Köln, Athener Ring in Köln-Chorweiler"
2. Änderung – Beschluss des Rates vom 23.11.1995: "Gesamtverkehrskonzept Köln, Ergänzung des Hauptstraßennetzes im Stadtbezirk Nippes, Geestemünder Straße"
3. Änderung – Beschluss des Rates vom 03.02.2000: „Gesamtverkehrskonzept Köln, Ergänzung des Hauptstraßennetzes im Stadtbezirk Porz, Klingerstraße/Karlstraße“
4. Änderung – Beschluss des Rates vom 29.02.2000: „Gesamtverkehrskonzept Köln, Ergänzung des Hauptstraßennetzes im Stadtbezirk Ehrenfeld, Alte Escher Straße“
5. Änderung – Beschluss des Rates vom 15.05.2001: „Gesamtverkehrskonzept Köln, Teilweise Neuordnung des Hauptstraßennetzes in den Stadtteilen Deutz, Kalk, Höhenberg und Vingst“
6. Änderung – Beschluss des Rates vom 13.05.2004: „Gesamtverkehrskonzept Köln, Fortschreibung der Karte B 2/1 Radverkehr für den Stadtbezirk 3, Köln-Lindenthal“.

Fazit

Die Ausführungen haben gezeigt, dass die Ziele des Gesamtverkehrskonzepts Köln – auch wenn sie bereits in den achtziger Jahren formuliert und im Jahre 1992 beschlossen worden sind – an Aktualität kaum etwas eingebüßt haben. Angesichts der weiterhin bestehenden Verpflichtung, den städtischen Verkehr volkswirtschaftlich optimiert, ökologisch, stadtverträglich und sicher abzuwickeln, gelten die zehn Hauptziele des GVK auch im ersten Jahrzehnt dieses Jahrhunderts unvermindert fort. Eine grundlegende Änderung der Ziele ist daher aus Sicht der Verwaltung nicht erforderlich.

In Bezug auf die Umsetzung der Einzelmaßnahmen zeigt sich, dass viele im GVK aufgeführte Maßnahmen bereits umgesetzt sind. Andere sind weiterhin aktuell bzw. befinden sich in Umsetzung und nur wenige Maßnahmen sollten aus heutiger Sicht nicht mehr weiterverfolgt werden bzw. sind durch inzwischen veränderte Rahmenbedingungen nicht mehr umsetzbar.

Bevor die inhaltliche Diskussion über eine Neufassung des Gesamtverkehrskonzepts weitergeführt wird, empfiehlt die Verwaltung, die Ergebnisse der derzeit in Bearbeitung befindlichen Gutachten und Projekte städtebaulicher Masterplan Innenstadt, Handlungskonzept Demografischer Wandel und Mobilitätsentwicklung bis 2025 abzuwarten. Diese Untersuchungen werden inhaltliche Anstöße zur Weiterentwicklung der städtischen Mobilität liefern und eine umfassende Grundlage bieten, auf der eine Entscheidung über das weitere Vorgehen in Bezug auf die Gesamtverkehrsplanung getroffen werden kann.