

Beantwortung von Fragen und Anregungen zum Satzungsbeschluss betreffend den Bebauungsplan-Entwurf Nr. 68439/03; Arbeitstitel: Deutzer Hafen – Teilplan Infrastruktur und Planungsbeschluss über die für die innere und äußere Erschließung notwendigen verkehrlichen Maßnahmen (Session-Nr. 3195/2022)

hier: Beantwortung von Fragen und Anregungen aus verschiedenen Gremien: Sitzung der Bezirksvertretung Innenstadt vom 01.12.2022 sowie Sitzung der Bezirksvertretung Porz am 01.12.2022

Bezirksvertretung Innenstadt

Die Verwaltung wird gebeten zu prüfen, ob im weiteren Verlauf des Verfahrens die Quartiersstraße sowie der Poller Kirchweg im Plangebiet als Einbahnstraßen geplant werden können.

Die Kombinationen der verschiedenen Richtungen sollen dabei als Varianten geprüft werden.

Im Verlauf der Verkehrsuntersuchung wurden bereits verschiedene Szenarien mit Einbahnstraßenlösungen im Bereich des Poller-Kirchwegs geprüft. Durch die Einbahnstraßen kommt es zu Umwegfahrten im Quartier. Insgesamt konnte mittels Einbahnstraßen keine leistungsfähige Erschließung erreicht werden.

Als eine Zusatzvariante soll auch eine Aus- / Einleitung des Verkehrs über die Stichstraße gegenüber Siegburger Straße 235 sowie eine autofreie Zone / Fahrradstraße zwischen der Stichstraße und der Siegburger Straße geplant werden. Der Bereich der zu prüfenden autofreien Zone / Fahrradstraße soll frei von Tiefgaragenausfahrten gehalten werden.

Wie bereits bei dem Ansatz eines Einbahnstraßensystems würde der Wegfall der Erschließung zu Verkehrsverlagerungen auf angrenzende Erschließungsstraßen bzw. Knotenpunkte führen. Hierbei ist zu erwarten, dass diese Verkehrsverlagerungen nicht leistungsfähig an den entsprechenden Knotenpunkten abgewickelt werden könnten. Die Baufelder BF03 und BF04 sowie die geplante Mobilstation im Bereich der Haltestelle Poller Kirchweg sind bei der vorgeschlagenen Lösung nicht für den Kfz-Verkehr erschlossen.

Die Ausweisung der Straße Poller Kirchweg als Fahrradstraße ist möglich, sofern Kfz-Verkehr zugelassen wird. Der Vorschlag kann im fortlaufenden Planungsverfahren geprüft werden.

Bezirksvertretung Porz

Die Bezirksvertretung Porz fordert die Überarbeitung des oder die Erstellung eines neuen Verkehrsgutachtens unter Berücksichtigung folgender Gesichtspunkte:

1. Individualverkehr

Für die Berechnung des Individualverkehrs muss eine realistische Annahme getroffen werden. Im derzeitigen Gutachten eine Rheinquerung unterhalb des Kölner Südens als existent vorausgesetzt worden, von der zum heutigen Zeitpunkt niemand weiß, ob sie überhaupt kommt.

Das Verkehrsmodell der Stadt Köln berücksichtigt für den Prognosehorizont alle Maßnahmen, die zum Zeitpunkt der Untersuchung als realistisch umsetzbar eingestuft wurden, unter anderem die südliche Rheinquerung als vordringliches Projekt des Bundesverkehrswegeplans. Die Auswirkungen dieses Bauvorhabens bzw. ein Wegfall dieser

Brücke haben jedoch untergeordnete Auswirkungen auf die Verkehrsmengen im Bereich der Siegburger Straße und des Deutzer Hafens, so dass die Relevanz der Aussagen nicht tangiert wird, wenn die Verbindung nicht gebaut wird.

Das Thema der Zukunft der Rodenkirchener Brücke ist überhaupt nicht berücksichtigt.

Der im Verkehrsmodell der Stadt Köln versorgte Ausbauzustand (Bestand) entspricht nach dem derzeitigen Kenntnisstand auch der zukünftigen Infrastruktur. Für einen Ausbau der Brücke gibt es kein Planverfahren. Durch eine mögliche Kapazitätserhöhung der Autobahn ist auch von keinen höheren Leistungsfähigkeiten / Verkehrsaufkommen im Bereich der Siegburger Straße auszugehen.

Die Hoffnung, den KFZ-Verkehr über eine ausgebaute Straße ‚Im Hasental‘ auf die Autobahn ableiten zu können, ist unrealistisch, denn wer will sich bereits auf dem Autobahnzubringer in den Stau zur A4 stellen wenn er diesen durch die Fahrt auf der Siegburger Straße in Poll zur Autobahn weitestgehend umgehen kann.

Durch den Ausbau des Knotenpunktes Deutzer Ring/ Östliche Zubringer Straße kommt es zu einer Steigerung der Leistungsfähigkeit. Durch das Vorhaben werden Durchgangsverkehre insbesondere in Nord-Süd Ausrichtung vom städtischen Straßennetz auf das anbaufreie übergeordnete Netz verlagert. Die Kapazitäten der Siegburger Straße sind nicht ausreichend und sollen daher nicht diese Verbindungsfunktion übernehmen.

Des Weiteren sind folgende Aspekte zu berücksichtigen:

Baumfällungen auf der Siegburger Straße sind zu vermeiden. Alle Maßnahmen, um zusätzlichen Verkehr auf der Siegburger Straße zu verhindern oder vorhandenen Verkehr zu reduzieren, sind ohne Baumfällungen vorzunehmen.

Randbedingung der Planungen an der Siegburger Straße ist ein größtmöglicher Erhalt des Baumbestandes. Dies ist Bestandteil der weiteren Planungen zum Planfall 2.

Im Mobilitätskonzept sind mögliche Schleichwege durch Poll zu unterbinden. Diesbezügliche Änderungen im Konzept sind der Politik vorzustellen.

Das Verkehrsmodell der Stadt Köln gibt keine Hinweise auf mögliche Schleichverkehre durch die Wohngebiete von Poll. Durch verkehrstechnische und verkehrsplanerische Maßnahmen werden die Verkehre gezielt auf das übergeordnete Netz geleitet. Innerstädtische Fahrten werden mittels Maßnahmen aus dem Mobilitätskonzept überwiegend auf die Verkehrsträger des Umweltverbundes verlagert. Sollten sich bei der schrittweisen Entwicklung des Deutzer Hafens wider Erwarten Verkehrszunahmen im Bereich der Erschließungsstraßen von Poll ergeben, werden Maßnahmen ergriffen, um diese zu verhindern. Dies können z.B. Modale Filter (Diagonalsperren, Abbiegeverbote, Quersperren o.a.), Einbahnstraßen- oder Sackgassenregelungen sein.

Eine durchgängige Befahrbarkeit des Poller Kirchweges über die Str. „Im Schnellert“ ist sicherzustellen.

Der Poller Kirchweg ist gemäß den derzeitigen Planungen durchgängig befahrbar.

2. ÖPNV

(...)

In einem ersten Schritt (nach Einführung der neuen Bahnen auf der Linie 1 und somit Verfügbarkeit der alten Niederflurwagen) Einführung einer Linie 8 von Zündorf bis Deutzer Freiheit mit Taktverdoppelung im Vergleich zu heute.

Der Einwand entspricht der Empfehlung aus der Machbarkeitsstudie „Verlängerung der Stadtbahn vom Deutzer Hafen bis zum Deutzer Bahnhof“ und ist damit Bestandteil der

derzeitigen Planungen. Voraussetzung hierfür ist zumindest auf der Linie 1 der Einsatz von Langzügen. Durch die damit verbundene Kapazitätsausweitung auf der Ost-West-Achse besteht die Möglichkeit, die heute am Bahnhof Deutz endenden Verstärkerfahrten der Linie 9 als Linie 8 in Richtung Siegburger Straße zu verschwenken. Die Fahrtenhäufigkeit auf der Ost-West-Achse bleibt somit unverändert.

Die Vorlage der Machbarkeitsstudie in den politischen Gremien erfolgt vermutlich im März 2023.

Vor Fertigstellung des Deutzer Hafens ebenerdiger Umbau der Gleise auf der Brückenabfahrt Deutzer Brücke mit dem Ziel, dass die Linie 8 in den Tunnel mindestens bis zum Deutzer Bahnhof fahren kann.

Gemäß den Ergebnissen der Machbarkeitsstudie einer Gleisverbindung an der Deutzer Freiheit besteht auch künftig die deutlich höhere Verkehrsnachfrage in Richtung Deutzer Brücke und linksrheinischer Innenstadt. Die Anbindung des Deutzer Bahnhofs durch die Buslinie 150 ist demnach ausreichend und angemessen. (Siehe Bewertung und Empfehlung aus Machbarkeitsstudie „Verlängerung der Stadtbahn vom Deutzer Hafen bis zum Deutzer Bahnhof“)

Eine direkte Verbindung der Gleise der Linie 7 zur Tunnelstrecke in Richtung Kalk ist, falls technisch überhaupt realisierbar, nur unter größten fahrdynamischen und damit betrieblichen Einschränkungen denkbar, da zum einen der Wegfall der Gleisüberhöhung für die Linien 1 und 9 mit einer erheblichen Verringerung der möglichen Geschwindigkeiten einhergeht und darüber hinaus durch das Kreuzen sämtlicher Fahrtbeziehungen auch die betriebliche Leistungsfähigkeit rapide abnimmt. Die in der Machbarkeitsstudie enthaltene Variante 1.2 hat vergleichbare negative Auswirkungen und wurde daher entsprechend negativ bewertet.

Es ist zu prüfen, wie die Linie 7 in höherer Taktfrequenz über die Deutzer Brücke geführt werden kann.

Voraussetzung hierfür ist zumindest auf der Linie 1 der Einsatz von Langzügen, weil die damit verbundene Kapazitätsausweitung auf der Ost-West-Achse das Verschwenken der heute am Bahnhof Deutz endenden Verstärkerfahrten der Linie 9 als Linie 8 in Richtung Siegburger Straße bei gleichbleibender Fahrtenhäufigkeit auf der Ost-West-Achse erlaubt (s.o. Fragen StEA).

Perspektivisch ist seitens der Stadt Köln geplant, die Linie 7 im Kölner Süden in einem ersten Schritt bis Langel und in einem zweiten Schritt mit der neuen Bahnverbindung von Bonn über den Rhein-Sieg-Kreis ins Linksrheinische zu verknüpfen. Dies bedeutet automatisch mehr Fahrgäste auf der Linie 7 Richtung Köln und Deutz und somit einen noch größeren Bedarf an Fahrgastkapazität.

Durch die geplante Rheinquerung entsteht eine zusätzliche Nachfrage durch die verbesserte Anbindung von Langel und Niederkassel an das Kölner Stadtbahnnetz. Des Weiteren kommt es jedoch zu einer Entlastung der bestehenden Rheinbrücken durch verlagerte Relationen im Kölner Süden, die bislang über die Kölner Innenstadt führen und nun den Umstieg am neuen Verknüpfungspunkt Langel-Süd nutzen (z.B. Porz – Rodenkirchen oder Porz – Wesseling). Ebenso kommt es zu einer Entlastung durch Verlagerung von Relationen zwischen Niederkassel und Köln-Innenstadt, die heute über Bus und Linie 7 verlaufen, auf die neue Linie 17 mit linksrheinischem Zulauf auf die Innenstadt.

Somit ist insgesamt davon auszugehen, dass sich die zusätzliche Nachfrage mit den zu erwartenden Entlastungen ausgleicht. (vgl. Standardisierte Bewertung Stadtbahn Bonn–Niederkassel-Köln, Rhein Sieg Kreis)

Die S-Bahn Linie S16 ist im Vorlaufbetrieb zu starten. Hierfür sind unverzüglich entsprechende Verhandlungen mit NVR aufzunehmen.

Zurzeit erfolgt die Überarbeitung der Machbarkeitsstudie im Auftrag des NVR. Die Verwaltung steht diesbezüglich in ständigem Kontakt mit dem NVR. Für die Realisierung der S16 sind allerdings der Bau der Westspange (aktuell in Planung) und der Neubau einer Brücke parallel zur Südbrücke Voraussetzungen, weshalb der Zeithorizont der Realisierung absehbar nach der Entwicklung des Deutzer Hafens liegen wird. Für die Verkehrserzeugung wird daher ein Modal-Split noch ohne den Einsatz der S16 angenommen.

3. Fuß- und Radverkehr

Der Ausbau des Fuß- und Radverkehrs ist völlig oberflächlich und im Wesentlichen reduziert auf das eigentliche Plangebiet dargestellt. Die bisher bekannt gewordenen Pläne sehen für Porz keine Verbesserung zum Status Quo vor, insbesondere der immer wieder geforderte Ausbau des Leipfades (getrennte Führung Fuß- und Radweg) wird mit keinem Wort erwähnt.

Dieser ist ebenso umzusetzen wie eine Fortführung des Radschnellwegs nach Kalk. An der Südbrücke muss beidseitig eine Rampe für eine schnelle Radwegeverbindung vorgesehen werden.

Diese Aufgabe ist nicht Bestandteil des Bebauungsplans Deutzer Hafen. Für alle Stadtbezirke wurden Radverkehrskonzepte erstellt und von den Bezirksvertretungen beschlossen, deren Umsetzung zu einer Verbesserung der Infrastruktur für den Radverkehr beitragen soll. Ein Ausbau inklusive Rampen an der Südbrücke erfolgt mit Ausbau der Südbrücke und Ergänzung eines Gleises für die künftige S-Bahn.