

Antrag auf Planfeststellung nach § 28 PBefG für die 3. Baustufe der Nord-Süd Stadtbahn

Einwendung P16 vom 27.06.2014

Absender der Einwendung

Colonia ELF
Andreas Wulf
Heidekaul 11
50968 Köln

Zu folgenden Sachverhalten wird durch den Vorhabenträger, Stadt Köln, Stellung genommen:

Lfd.-Nr.	Stellungnahme / Einwendung	Erwiderung
1	Die Anwohner-Initiative Colonia ELF (Volksparksiedlung Heidekaul in Köln Raderthal) fordert ein langfristiges Konzept für den Verteilerkreis Köln-Süd <u>vor</u> der Planfeststellung der 3. Baustufe der Nord-Süd Stadtbahn!	Siehe Erwiderung zu den nachfolgenden Lfd.-Nr.

Antrag auf Planfeststellung nach § 28 PBefG für die 3. Baustufe der Nord-Süd Stadtbahn

2	<p>Eine Einbeziehung in die Planung zur Optimierung des Autobahnkreuzes Köln-Süd und des Verteilerkreises des Dienstleisters Straßen.NRW ist <u>vor</u> der Planfeststellung erforderlich. Es ist der Widerspruch aufzulösen, einerseits diese Verkehrsknoten entlasten zu wollen und andererseits eine vermeidbare Belastung für das Erreichen der Endhaltestelle und ggf. einer P+R-Anlage hinzunehmen.</p>	<p>Bereits vor Einreichen des Planfeststellungsantrags wurden Abstimmungsgespräche mit dem Landesbetrieb Straßenbau NRW durchgeführt. Die Regionalniederlassungen Vile-Eifel, zuständig für die Umplanung des AK Köln-Süd, und Rhein-Berg, zuständig für den von der Maßnahme betroffenen Verteilerkreis Süd, wurden frühzeitig über das Vorhaben in Kenntnis gesetzt und bei der (erst nach Einreichen des Planfeststellungsantrags abgeschlossenen) Untersuchung der verkehrlichen Auswirkungen der 3. Baustufe auf den Verteilerkreis Süd einbezogen.</p> <p>Die Niederlassung Rhein-Berg wurde zudem als Träger öffentlicher Belange (TöB) im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens offiziell zur Abgabe einer Stellungnahme aufgefordert und hat keine Einwände gegen die Planung des Vorhabenträgers.</p> <p>Die o.g. Verkehrsuntersuchung kommt zum Ergebnis, dass die prognostizierte Verkehrsbelastung, in der die Ziel- und Quellverkehre zur bzw. aus der P+R-Palette und der geplanten Umbau des AK Köln-Süd berücksichtigt wurden, ohne bauliche Anpassungen des Verteilerkreises abgewickelt werden kann. Allerdings ist eine umfangreiche Überarbeitung der Lichtsignalsteuerung unumgänglich.</p>
---	---	--

Antrag auf Planfeststellung nach § 28 PBefG für die 3. Baustufe der Nord-Süd Stadtbahn

3	<p>Die Anwohner-Initiative Colonia ELF schlägt vor, dass die Endhaltestelle der Bahn direkt am Nordrand des Verteilers realisiert wird. Die Bushaltestelle soll im Verteiler, unter der Baumgruppe gegenüber der Bonner Straße, entstehen. Dadurch müssten die Fahrgäste nur eine Straße (Verteilerkreis) überqueren, wodurch die Dauer der GRÜN-Phase für den Verkehr aus der Bonner Straße schon heute völlig ausreicht. Alle heutigen Fahrbeziehungen aus der Straße Heidekaul können bestehen bleiben.</p>	<p>Für die Lage der Endhaltestelle wurden im Rahmen der Planung drei Varianten untersucht, eine davon war die Lage der Haltestelle unmittelbar nördlich des Verteilerkreises. Die Varianten wurden unter Berücksichtigung aller relevanten Aspekte detailliert untersucht, wie z.B. städtebauliche Bewertung, Abstand zur Haltestelle Ahrweiler Straße, Umsteigebeziehung zwischen Bus und Stadtbahn, Fußweg zur geplanten P+R-Palette, Aufenthaltsqualität, soziale Kontrolle, mögliche Fahrbeziehungen MIV, Flächenbedarf / Grüneingriffe und mögliche Verlängerung der Stadtbahn vom Verteilerkreis Süd über Rondorf nach Meschenich. Die Variante in der vorliegenden Genehmigungsplanung ist als Günstigste aus diesem Abwägungsprozess hervorgegangen und wurde von der Politik beschlossen.</p> <p>Entsprechend der im Rahmen der Bürgerbeteiligung eingebrachten Wünsche wurde die Ausfahrt aus der Heidekaul nach links in Richtung Norden ermöglicht.</p>
4	<p>Der Vorschlag der AG Heidekaul (Drei-Phasen-Modell) basiert auf der Forderung nach einem langfristigen Konzept für den Verteilerkreisel, wonach eine ebenerdige und damit finanzierbare Querung des Kreises möglich wäre.</p>	<p>Zum genannten 3-Phasen-Modell der AG Heidekaul hat die Verwaltung bereits Stellung genommen.</p> <p>Aus der Verkehrsuntersuchung zum Verteilerkreis (s.o.), deren Ergebnisse im Rahmen des Erörterungstermins präsentiert werden, ergibt sich kein Bedarf für einen Umbau des Verteilerkreises.</p>

Antrag auf Planfeststellung nach § 28 PBefG für die 3. Baustufe der Nord-Süd Stadtbahn

5	<p>Die Bahn würde, bei Realisierung der 4. Baustufe oder einer 3. Baustufe bis Rondorf-Hochkirchen (siehe unten), zusammen mit dem Straßenverkehr aus der Bonner Straße, während der schon erwähnten GRÜN-Phase und damit ohne weitere Beeinträchtigung, die nördlichen Verteilerspuren queren. Die beiden Fahrspuren im Süden des Verteilers könnten in die bereits vorhandene südliche Unterführung verlegt werden. Der Vorschlag stellt eine kostengünstige, umweltfreundliche, verkehrsertüchtigende und denkmalschutzgerechte Lösung dar.</p>	<p>Die Verlängerung der Stadtbahn vom Verteilerkreis Süd über Rondorf nach Meschenich wird im Nahverkehrsplan 2003-2007 als Maßnahme des erweiterten Bedarfs aufgeführt.</p> <p>Hier sind Projekte nachrichtlich aufgeführt, die zur weiteren Ergänzung des Kölner Stadtbahnsystems langfristig sinnvoll sind. Die entsprechenden Flächen müssen im Planungsprozess gesichert werden. Die angestrebte Realisierung der Einzelprojekte muss in Abhängigkeit von der weiteren Stadtentwicklung und den zukünftigen Finanzierungsmöglichkeiten gesehen werden, geht aber in jedem Fall zeitlich weit über den Wirkungszeitraum des vorliegenden Nahverkehrsplans hinaus.</p>
6	<p>Es wären weder eine Hochbahn noch eine Untertunnelung für die 4. Baustufe oder die 3. Baustufe bis Rondorf-Hochkirchen erforderlich!</p>	<p>Siehe Erwiderung zu den Lfd.-Nr. 9 und 10</p>
<p>Die Planung der Endhaltestelle nördlich der Lindenallee stellt insofern ein Problem dar:</p>		
7	<p>Der Verkehr des Verteilerkreises wurde nicht in die Planung einbezogen – weder die Auswirkungen durch die 3. Baustufe (insbesondere auch durch den Buswendeverkehr) noch eine dringend erforderliche Ertüchtigung des Kreises.</p>	<p>Der Vorhabenträger hat zusätzlich eine Verkehrsuntersuchung (inkl. Mikrosimulation) für den Verteilerkreis Süd beauftragt, in der die Ziel- und Quellverkehre zur bzw. aus der P+R-Palette und der geplante Umbau des AK Köln-Süd berücksichtigt wurden. Aus der Untersuchung geht hervor, dass keine baulichen, wohl aber signaltechnische Anpassungen notwendig werden. Die Untersuchungsergebnisse werden im Rahmen des Erörterungstermins vorgestellt.</p>

Antrag auf Planfeststellung nach § 28 PBefG für die 3. Baustufe der Nord-Süd Stadtbahn

8	Die Lage gemäß den Planfeststellungsunterlagen verhindert jegliche Alternativlösung einer Parkfläche oder –palette im bzw. südlich des Verteilerkreises.	Die Entscheidung über die Lage der P+R-Palette ist vor der Entscheidung über die Lage der Endhaltestelle getroffen wurden. Der Verkehrsausschuss hat bereits im Juni 2011 beschlossen, dass der Standort D in der weiteren Planung berücksichtigt werden soll. Die Lage der Endhaltestelle auf Höhe der Lindenallee ist hingegen vom Rat der Stadt Köln erst im Dezember 2013 beschlossen wurden. Die Entscheidung über den Standort der P+R-Palette ist somit nachweislich unabhängig von der Lage der Endhaltestelle getroffen wurden. Die Standortentscheidung der P+R-Palette basiert vielmehr auf der Machbarkeitsuntersuchung des Planungsbüros VIA eG, welche sowohl ökonomische und ökologische als auch verkehrstechnische und städtebauliche Beurteilungskriterien gegenüberstellt.
9	Die derzeitige Planung einer Hochbahnführung der Nord-Süd Stadtbahn über den Verteilerkreisel bleibt bestehen und wird ausdrücklich als Option bestätigt – bedingt auch eine Untertunnelung (beides würde eine 4. Baustufe aus Kostengründen verhindern und ist schon von daher abzulehnen).	Im Variantenvergleich über Lage der Endhaltestelle wurden die Möglichkeiten der Über-/ und Unterführung des Verteilerkreises mit bewertet. In diesem Zusammenhang sei darauf hingewiesen, dass im Rahmen der Leitungstrassierung eine mögliche spätere Tunnellösung bereits berücksichtigt wurde. Eine ebenerdige Querung des Verteilerkreises wurde nicht als Bewertungskriterium angeführt, da diese bei allen drei Haltestellenvarianten gleich zu bewerten wäre.

Antrag auf Planfeststellung nach § 28 PBefG für die 3. Baustufe der Nord-Süd Stadtbahn

10	<p>Die nördliche Verschiebung würde, laut der Planung, eine ausreichende Entwicklungslänge für eine etwaige Weiterführung der Stadtbahn nach Meschenich als „Overfly“ bieten. Eine Weiterführung via Tunnellösung sei dagegen nur durch den Rückbau der Haltestelle möglich. Was hier als „Overfly“ verniedlicht wird, ist eine Hochbahntrasse auf der Bonner Straße und eine Verteilerkreisquerung in 6 m Überführungshöhe, wodurch die Oberleitungen etwas in 10 m Höhe liegen dürften (Baumwipfelhöhe).</p>	<p>Ob und wann es zu einer Verlängerung der Nord-Süd Stadtbahn kommen wird, ist derzeit noch nicht abzusehen. Diese Entscheidung wird jedoch nicht durch die Lage der 3. Baustufe beeinflusst werden. Für den Fall, dass die Lage der Endhaltestelle eine Verlängerung blockieren würde, konnte ein Rückbau der Haltestelle vorgenommen werden. Die Kosten für einen solchen Rückbau sind relativ gering, sodass Sie bei den Gesamtkosten einer Verlängerung nicht ins Gewicht fallen. Zudem wurde in der Bürgerbeteiligung, die im Jahr 2013 durchgeführt wurde, ausdrücklich der Wunsch geäußert, bei der Endhaltestelle darauf zu achten, dass diese an der zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme der 3. Baustufe optimalen Position angelegt wird. Es wurde explizit darauf hingewiesen, dass dabei keine Bewertungskriterien in den Vordergrund treten sollen, die sich auf einen Zustand beziehen, der nur eventuell und dann auch erst in mehreren Jahrzehnten eintreten wird.</p>
11	<p>Alle denkmalschutzrechtlichen Aspekte wurden so gut wie gar nicht berücksichtigt. Der geplante Standort der Endhaltestelle und die Flächen für die optionale Hochbahnführung sind von mehreren Denkmälern umgeben (Liste der Baudenkmäler im Kölner Stadtteil Raderthal Nrn.: 18 und 7444, Liste der Baudenkmäler im Kölner Stadtteil Marienburg Nrn.: 7306, 5767, 5768, 5848, 5769, 5770 und 5774, wobei eine besondere Sichtbeziehung zwischen der Volksparksiedlung und der All-Saints-Church seitens des Architekten Schwarz beabsichtigt war). Das Argument, die Sichtachse zwischen der Kirche All Saints und der denkmalgeschützten Volksparksiedlung sei nicht gestört, wird insbesondere aufgrund der optionalen Forderung einer Hochbahn ad absurdum geführt.</p>	<p>Bei der Lage der Endhaltestelle wurde sehr wohl auf die Aspekte des Denkmalschutzes geachtet. Insbesondere die Störung der Sichtachse zwischen der Kirche All-Saints und der Volksparksiedlung wurde als Wertungskriterium herangezogen. Wie in der Lfd.-Nr. 10 bereits erläutert beziehen sich die Wertungskriterien auf den zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme zu erwartenden Umgebungsbestand.</p>

Antrag auf Planfeststellung nach § 28 PBefG für die 3. Baustufe der Nord-Süd Stadtbahn

12	<p>Ein Busbahnhof mit Wendeschleife im Hauptstaugebiet der Bonner Straße – unmittelbar vor dem Verteilerkreisel und der Hauptausfahrt aus der geplanten Parkpalette – ist aus verkehrsplanerischer Sicht unsinnig.</p>	<p>Bei der Bushaltestelle Arnoldshöhe handelt es sich nicht um einen Busbahnhof, sondern um die Endhaltestelle einer einzelnen Buslinie. Die geplante Lage mittig auf der Bonner Straße hat den großen Vorteil, dass eine direkte Verknüpfung zur Stadtbahnhaltestelle gegeben ist, die das Umsteigen zwischen diesen beiden Verkehrsmitteln sowohl sicher als auch komfortabel gestaltet.</p> <p>Die Haltestelle liegt neben den durchgehenden Fahrstreifen und behindert so den durchgehenden Verkehr nicht. Die Wendefahrt des Busses wird signaltechnisch so in die bestehende Signalplanstruktur integriert, dass auch in diesem Fall keine negativen verkehrlichen Auswirkungen zu befürchten sind.</p>
13	<p>Die nördliche Verlagerung der Haltestelle bedeutet eine Verlängerung der fußläufigen Anbindung an die P+R-Parkpalette, was bei den P+R-Varianten A bis C und E maßgeblich zur Ablehnung geführt hat.</p>	<p>Siehe Erwiderung zur Lfd.-Nr. 8</p>
14	<p>Die Entfernung der Endhaltestelle zum Verteilerkreis würde sich von ca. 70 m auf ca. 205 m erhöhen. Trotz der Verlagerung soll die Entfernung von der P+R-Anlage zur Endhaltestelle, im Vergleich zur Haltestelle am Verteilerkreis, gemäß den Planfeststellungsunterlagen allerdings gleich bleiben, was nur durch (bitte zu unterlassende) „Planspielchen“ hinsichtlich der Treppenaufgänge und der Ein- und Ausgänge bestätigt werden könnte. Zur Endhaltestelle müssten von der P+R-Anlage aus zwei Straßen und vom Busbahnhof aus eine Straße gequert werden.</p>	<p>Bei der Angabe der Entfernung zwischen P+R-Palette und Endhaltestelle, wird die fußläufige Erschließung der P+R-Palette selbstverständlich innerhalb des Gebäudes in Richtung Endhaltestelle angenommen. Hierbei handelt es sich jedoch nicht um „Planspielchen“, sondern um eine Abbildung der zu realisierenden P+R-Palette. Der Ausgang der P+R-Palette wird nicht nur bei der Berechnung der Entfernung zur Haltestelle, sondern auch in der Realität je nach Lage der Endhaltestelle angeordnet.</p>

Antrag auf Planfeststellung nach § 28 PBefG für die 3. Baustufe der Nord-Süd Stadtbahn

15	<p>Der Fahrtweg des Busses aus Rondorf / Meschenich würde sich bei nördlicher Verschiebung der Endhaltestelle um ca. 220 m verlängern und er müsste ein kurzes Stück die Bonner Straße befahren. Zusätzlich müsste er in diesem schon heute feststellbaren Hauptstaubereich auch noch wenden und zum Verteiler zurückfahren.</p>	<p>Die Endhaltestelle des Busses befindet sich unmittelbar in der Verlängerung der Endhaltestelle der Stadtbahn. Für die Umsteigebeziehung zwischen Bus und Stadtbahn und die Anbindung zur P+R-Palette ist diese Lage optimal. Die Buswendeschleife konnte in die Platzfläche im Eingangsbereich der geplanten P+R-Anlage integriert werden.</p> <p>Bei der geplanten Lage der Bushaltestelle, die im Vergleich zur ursprünglichen Planung in Richtung Norden verschoben wurde, ist die Verlängerung des Fahrweges im Verhältnis zum gesamten Fahrweg des Busses minimal und daher zu vernachlässigen. Das Wendemanöver des Busses kann durch eine entsprechende Planung der Lichtsignalsteuerung ohne nennenswerte negative Auswirkungen durchgeführt werden.</p>
----	--	---

Antrag auf Planfeststellung nach § 28 PBefG für die 3. Baustufe der Nord-Süd Stadtbahn

16	<p>Im Rahmen der verkehrstechnischen Betrachtung soll ein weitgehend störungsfreier Busbetrieb durch entsprechende signaltechnische Einrichtungen erreicht werden. Dieses Argument wird auch genutzt, um den Verkehr aus der P+R-Anlage über die Buswendeschleife abfließen zu lassen. Fakt ist jedoch, dass es noch nicht einmal heute gelingt, die Staus in diesem Bereich der Bonner Straße zu verhindern. Erschwerend kommt hinzu, dass die Abbiegespuren vom Gürtel südwärts in die Bonner Straße im Rahmen der 3. Baustufe optimiert werden sollen, weil <u>deutlich mehr Verkehr südwärts in die Bonner Straße fließen wird.</u></p>	<p>Mit einer deutlichen Zunahme des Verkehrs vom Gürtel in Richtung Süden ist nicht zu rechnen. Im südlichen Abschnitt der Bonner Straße (zwischen Lindenallee und Verteilerkreis Süd) wird lt. Verkehrsuntersuchung die durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung (DTV) sogar leicht sinken, um ca. 2,7 %. Lediglich für die abendliche Spitzenstunde wird eine leichte Zunahme von +100 Kfz prognostiziert, der Wert „100“ ist modellbedingt die kleinstmögliche Zunahme, d.h. der tatsächliche Wert kann auch deutlich darunter liegen. Für die stadtauswärts fahrenden Kfz, die in Richtung Osten abbiegen, sind im Bestand keine separaten Linksabbiegespuren vorhanden. Daher blockieren die Linksabbieger, die gegenüber dem Gegenverkehr in Richtung Norden wartepflichtig sind, häufig die linke Geradeausspur. Dieser Sachverhalt stellt heute eine Ursache für Rückstaus dar. Nach Realisierung der Maßnahme werden diese Behinderungen wegfallen, da für den einzigen verbliebenen Linksabbieger im südlichen Abschnitt (LA in die Marienburger Straße) eine separate Abbiegespur angeboten wird. Der Verkehr in Richtung Süden kann daher störungsfrei ablaufen.</p> <p>In der zusätzlichen Verkehrsuntersuchung zum Verteilerkreis Süd (s. Erwiderung zu Lfd.-Nr. 7) werden insbesondere auch die Buswendeschleife und die Ziel- und Quellverkehre der P+R-Palette berücksichtigt. Die Ergebnisse der Untersuchung werden im Rahmen des Erörterungstermins vorgestellt.</p>
----	---	--

Antrag auf Planfeststellung nach § 28 PBefG für die 3. Baustufe der Nord-Süd Stadtbahn

17	<p>Die Busspur in stadtauswärtiger Richtung bis zum Verteilerkreis soll erhalten bleiben, um einen störungsfreien Busbetrieb zu gewährleisten. Diese Spur muss vom ausfahrenden Verkehr aus der geplanten P+R-Anlage gequert werden. Sie verhindert außerdem eine dringend notwendige frei laufende Abbiegespur westwärts in die Militärringstraße.</p>	<p>Die Querung der Busspur durch die der P+R-Palette ausfahrenden Fahrzeuge kann mit Hilfe signaltechnischer Maßnahmen geregelt werden. Die vorgeschlagene freilaufende Abbiegespur aus der Bonner Straße (stadtauswärts) in Richtung Westen wird nicht als notwendig erachtet, da dieser Verkehrsstrom in den Spitzenstunden im Vergleich zu den anderen Fahrbeziehungen die geringsten Verkehrsbelastungen aufweist. Die Verkehrsuntersuchung zum Verteilerkreis Süd (s.o.) kommt außerdem zum Ergebnis, dass der prognostizierte Verkehr ohne zusätzliche bauliche Eingriffe am Verteilerkreis in zufriedenstellender Qualität abgewickelt werden kann.</p>
	<p>Ausblick:</p>	
18	<p>Sollte eine weitere verkehrliche Ertüchtigung des Verteilerkreises erforderlich werden, könnten die nördlichen Fahrspuren unter die Bonner Straße (vier Straßen- und zwei Schienenspuren) verlegt werden. Dieser Unterführung wäre aufgrund der dann im Bogen verlaufenden Trassen kaum sichtbar. Auch wenn diese Verkehrsertüchtigung des Kreises heute noch nicht als erforderlich betrachtet wird, sollte sie in einem Gesamtkonzept für den Verteilerkreis zwingend planerisch berücksichtigt werden.</p>	<p>Aus den geplanten Maßnahmen 3. Baustufe und Umbau AK Köln-Süd ergibt sich keine Notwendigkeit, den Verteilerkreis durch bauliche Anpassungen zu ertüchtigen. Die Realisierung der 3. Baustufe steht einer späteren Ertüchtigung des Verteilerkreises, falls diese in der Zukunft notwendig werden sollte, in keiner Weise im Wege.</p>

Antrag auf Planfeststellung nach § 28 PBefG für die 3. Baustufe der Nord-Süd Stadtbahn

19	<p>Das Drei-Phasen-Modell ist von den Anwohnern nur mit Sicht auf den Verteilerkreisel entworfen worden. Die Fortführung der Nord-Süd Stadtbahn wäre aber auf der Trasse der alten Bonner Landstraße, zwischen den beiden Autobahnspuren, bis zur Friedrich-Ebert-Straße möglich, so dass Rondorf-Hochkirchen direkt angeschlossen werden könnte (Bushaltestelle und Fahrradständer unter der großzügigen Autobahnbrücke). Selbst ohne eine P+R-Anlage könnten dadurch deutlich mehr Fahrgäste die Bahn erreichen (bessere Busanbindung, u.a. auch aufgrund mehrerer Buslinien, fußläufige Erreichbarkeit für Hochkirchen sowie Fahrrad-anbindung an Rondorf und Hahnwald). Anstelle der aktuellen Trassenplanung bis Meschenich (in der jetzt ein Kinderspielplatz gebaut wurde und ein Flüchtlingsheim entsteht) würde sich dann allerdings eine Südumgehung Rondorfs anbieten, um Immendorf und Meschenich anzubinden. Die Haupthinderungsgründe für eine 4. Baustufe (Kreisel- und A4-Querung) wären dann bereits beseitigt.</p>	<p>Eine Verlängerung der Stadtbahn vom Verteilerkreis Süd über Rondorf nach Meschenich ist nicht Gegenstand des aktuellen Verfahrens. Wann bzw. ob es zu einer Verlängerung kommt ist z. Z. noch offen. Die vorliegende Planung für die 3. Baustufe lässt grundsätzlich alle denkbaren Varianten der späteren Verlängerung zu.</p> <p>Die vorhandenen Ergebnisse früherer Planungsuntersuchungen werden zurzeit vom Amt für Brücken und Stadtbahnbau aktualisiert und die Vor- und Nachteile der verschiedenen Varianten gegenübergestellt.</p>
----	--	---

Antrag auf Planfeststellung nach § 28 PBefG für die 3. Baustufe der Nord-Süd Stadtbahn

20	<p>P+R ist nur <u>vor</u> der Stadt sinnvoll, um Pendler von ihren Pkw's in die Bahn umsteigen zu lassen. Im Kölner Süden müssten sich die Pendler bei Realisierung der 3. Baustufe nach derzeitiger Planung weiterhin durch die Staus vor dem Autobahnkreuz Köln-Süd und dem Verteiler quälen bis sie eine P+R-Anlage erreichen. Sinnvollere P+R-Lösungen, wie z.B. am Bahnhof Godorf (dies ist u.a. eine Forderung der Interessengemeinschaft Kölner Süden), werden leider permanent ignoriert. Es entsteht der Eindruck, dass mit dieser Verkehrsplanung noch stärkere Staus entstehen sollen, um anschließend einen kostenintensiven Umbau des Autobahnkreuzes und des Verteilers à la Autobahnkreuz Köln-west präsentieren zu können.</p>	<p>Die neue Endhaltestelle der Linie 5 wird auf der Bonner Straße nördlich des Verteilerkreises Süd liegen. Eine P+R-Palette in unmittelbarer Nähe der neuen Endhaltestelle ist sinnvoll, um Pendler zum Umsteigen zu bewegen. Die Linie 5 wird auf der Bonner Straße im 10-min-Takt verkehren und ist somit für Pendler und Fahrgäste sehr attraktiv. Die Fahrzeit bis in die Innenstadt wird 13 Minuten betragen. Die Linie 16 verkehrt in Godorf nur im 20-min-Takt, was für Pendler deutlich unattraktiver ist. Die Fahrzeit in die Innenstadt beträgt derzeit 22 Minuten. Die Auslastung der bestehenden P+R-Palette in Godorf (72 Plätze) beträgt lediglich 33 %. Dies spiegelt die Unattraktivität für Pendler wider, was den erwünschten Verlagerungseffekt vom Pkw auf den ÖPNV stark vermindern würde.</p> <p>In einer detaillierten Untersuchung der für die P+R-Palette in Frage kommenden Standorte am Verteilerkreis Süd wurde Standort D unter Berücksichtigung aller relevanten Kriterien am besten bewertet. Daher erfolgte der Beschluss des Verkehrsausschusses zu Gunsten dieses Standortes.</p> <p>Für den Bereich des Verteilerkreises Süd wurde eine zusätzliche Verkehrsuntersuchung beauftragt, die u.a. auch Ziel- und Quellverkehr der P+R-Palette berücksichtigt. Die Untersuchung kommt zum Ergebnis, dass die prognostizierte Verkehrsbelastung ohne bauliche Anpassungen des Verteilerkreises mit einer ausreichenden Verkehrsqualität abgewickelt werden kann. Der durch den Landesbetrieb Straßenbau NRW geplante Umbau des AK Köln Süd wurde bei der Untersuchung berücksichtigt. Die Ergebnisse der Untersuchung werden im Rahmen des Erörterungstermins vorgestellt.</p>
----	--	--