

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

Einwendung P29 vom 15.07.2014

## Absender der Einwendung

Interessengemeinschaft Kölner Süden

Dieter Maretzky

Am Damm 2

50999 Köln

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

Lfd.-Nr.	Stellungnahme / Einwendung	Erwiderung
1	1. Die offengelegte Planung für den 3. Bauabschnitt der Nord-Süd Stadtbahn sieht einer Reduzierung von vier auf zwei Fahrspuren in der Höhe Bayenthals vor. Die hierdurch hervorgerufene Kapazitätsreduzierung dieser wichtigen Hauptstraße wird erhebliche Verkehrsstaus und damit eine unakzeptable Einschränkung der innerstädtischen Anbindung zur Folge haben. Mit den parallel erwarteten Einschränkungen auf der Rheinuferstraße (Stadtbahnquerung an der Südbrücke und an der Einmündung des Militärrings) sowie auf der Vorgebirgsstraße (Verkehrsberuhigungsmaßnahmen) wird der motorisierte Individualverkehr auf allen in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Hauptstraßen im Kölner Süden derart eingeschränkt, dass ein vollständiger Verkehrskollaps zu erwarten ist.	Das Verkehrsgutachten zur 3. Baustufe, dessen Aktualisierung dem Planfeststellungsantrag als Anlage beigelegt wurde, hat die vom Rat der Stadt Köln beschlossene Variante untersucht und ist zum Ergebnis gekommen, dass zwei Spuren zwischen Marktstraße und Gürtel ausreichen. Das Gutachten betrachtet nicht nur die Bonner Straße, sondern auch die Auswirkungen auf die umliegenden und unmittelbar betroffenen Hauptverkehrsstraßen, wie z. B. die Rheinuferstraße. Die in der Einwendung geschilderten Befürchtungen können so entkräftet werden. Zur Verkehrsberuhigungsmaßnahme Vorgebirgsstraße siehe auch Lfd.-Nr. 6.
2	2. Das Planungen zugrunde gelegte Verkehrsgutachten ist mangelhaft bzw. setzt falsche Annahmen voraus. Die verkehrlichen Auswirkungen der 3. Baustufe der Nord-Süd Stadtbahn werden deutlich kritischer ausfallen als prognostiziert. Hierzu im Einzelnen:	Siehe Beantwortung der einzelnen Punkte.

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

3	<p>a.) Der in zahlreichen Statistiken prognostizierter Bevölkerungszuwachs für Köln bzw. den entsprechenden Stadtbezirk wurde nicht durch einen pauschalen Ansatz berücksichtigt, sondern „durch die Betrachtung geplanter Aufsiedlungen im Gebiet“. Dieses unter 2.3 des Gutachtens gelisteten Aufsiedlungen sind jedoch unvollständig und vernachlässigen darüber hinaus teilweise Ziel- Quellverkehre aus Einzelhandel, Gewerbe, Schulen, etc. Während Studien der Stadt Köln 2007 noch von Stagnation für gesamt Köln ausgingen, hierbei jedoch bereits von 9 % Bevölkerungszuwachs für den Stadtbezirk Rodenkirchen, wurden 2013 nunmehr Bevölkerungszuwächse von &gt; 5 % für gesamt Köln prognostiziert mit überproportionalem Anteil für den Kölner Süden. Die effektiv im Gutachten betrachteten Aufsiedlungen berücksichtigen indes nur einen Bevölkerungsanstieg von ca. 3,5 %. Der Ansatz ist demnach verfehlt und setzt einen unzureichenden Zuwachs insbesondere im Individualverkehr an. Neben realistischen Bevölkerungszuwächsen (&gt; 10 %) sind Ziel und Quellverkehre von z.B. neuen Schulen (wie an der Gaedestraße), Gewerbe und Einzelhandel etc. zudem gesondert zu berücksichtigen und auszuweisen.</p>	<p>Bei der Ermittlung der Prognosebelastung für den Planfall 2025 wurden alle bekannten städtebaulichen Entwicklungen, inkl. geplanter Neubauprojekte und absehbarer Änderungen der Verkehrsinfrastruktur innerhalb des Prognosehorizontes berücksichtigt. Diese Herangehensweise ermöglicht eine deutlich detailliertere Betrachtung, als eine pauschale Annahme.</p> <p>Im Erstgutachten zur 3. Baustufe, das im Jahr 2007 erstellt wurde, wurden pauschal 3 % Verkehrszunahme innerhalb des Prognosehorizontes angenommen. Dies hat sich durch die Zählungen von 2012 als zu hoher Ansatz erwiesen, so dass in der Aktualisierung des Verkehrsgutachtens der differenziertere Ansatz über die Aufsiedlungen gewählt wurde.</p> <p>Zählungen aus der Vergangenheit haben gezeigt, dass sich im Modal-Split der Anteil des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) rückläufig entwickelt und der Anteil des Umweltverbundes steigt. Betrag der MIV im Jahr 1982 noch 48 % des Gesamtverkehrsaufkommens, liegt er 2013 nur noch bei 40 %. Angestrebt wird für die Zukunft ein Anteil von nur noch ca. 33 %.</p> <p>Durch die geplanten Aufsiedlungen entsteht selbstverständlich ein erhöhtes Verkehrsbedürfnis. Durch das sich ändernde Mobilitätsverhalten der Bürger, findet sich dieses aber nicht ausschließlich im Anteil des Kfz-Verkehrs wider. Die MIV-Ansätze, die für die Verkehrsuntersuchung gewählt wurden, spiegeln das zukünftig zu erwartende Verkehrsverhalten noch nicht wider, sondern basieren auf den alten Annahmen und sind somit als konservativ zu betrachten.</p>
---	--	---

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

4	<p>b.) Das Gutachten geht unter 2.4 von einer Verlagerung vom „motorisierten Individualverkehr“ auf den ÖPNV von „17.907 Fahrten / Tag im direkten Umfeld der Bonner Straße“ so wie unter 3.2.2 von weiteren 1.500 Fahrten / Tag aus. Weder Einzugsgebiet, Andienung durch Busse (ÖPNV), noch P+R-Angebote geben diese Verlagerung jedoch her. Auch würden solche Verlagerungen eine unrealistische Auslastung der neu angebotenen ÖPNV-Kapazitäten auf der Nord-Süd Stadtbahnstrecke voraussetzen.</p>	<p>In der Standardisierten Bewertung für das Gesamtprojekt Nord-Süd Stadtbahn aus dem Jahr 2010 wird ein Verlagerungspotential von 17.907 Fahrten/Tag für alle drei Baustufen zusammen genannt. Dieses Potential beschränkt sich aber <b>nicht</b> auf das direkte Umfeld der Bonner Straße. Der entsprechende Absatz unter 2.4 (S. 13) der Verkehrsuntersuchung zur 3. Baustufe müsste daher folgendermaßen korrigiert werden:</p> <p>„Von der Inbetriebnahme der Nord-Süd Stadtbahn (1. bis zur 3. Baustufe) wird eine Verlagerung von MIV-Fahrten (MIV = motorisierter Individualverkehr) auf den ÖPNV (ÖPNV = Öffentlicher Personennahverkehr) in Höhe von 17.907 Fahrten/Tag erwartet. Um dieses Fahrtenaufkommen werden die an den Streckenzug der Nord-Süd Stadtbahn angrenzenden Bezirke im Planfall entlastet.“</p> <p>Die Entlastung um weitere 1.500 Fahrten/Tag (s. 3.2.2 auf S. 19) ergibt sich dadurch, dass Kfz-Fahrten zwischen Umland und Innenstadt und umgekehrt durch die zukünftige P+R-Anlage reduziert werden. Die Nutzer der P+R-Anlage fahren dann vom Umland bis zur P+R-Anlage, wo auf die Stadtbahn umgestiegen wird. Auf dem Rückweg wird aus der Innenstadt mit der Stadtbahn bis zur P+R-Anlage gefahren und erst dann ins Fahrzeug umgestiegen.</p> <p>Zusammen ergibt sich daraus ein Wert von 19.407 Fahrten/Tag (ca. 19.000).</p> <p>Die Fahrtenanzahl aus der Standardisierten Bewertung hat als Grundlage die Gesamtmaßnahme Nord-Süd Stadtbahn sowie das gesamte ÖPNV-Angebot im Stadtgebiet sowie die Verbindungen in die Nachbarstädte. Die Verlagerung findet also nicht nur auf das Angebot der Linie 5 und 16 (Gesamtmaßnahme Nord-Süd Stadtbahn) statt.</p>
---	---	---

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

		<p>Mit Inbetriebnahme der Gesamtmaßnahme wird die Trasse der Nord-Süd Stadtbahn von der Linie 5 (Butzweilerhof – Verteilerkreis) und von der Linie 16 (Niehl – Bad Godesberg) im Tagesverkehr im 10 Minutentakt bedient. Es wird davon ausgegangen, dass eine Taktverdichtung auf der Linie 5 (auch unter Berücksichtigung des P&amp;R-Angebots) langfristig nicht erforderlich sein wird. Sollten die Fahrgastzahlen auf der Linie 16 über die Prognose hinaus weiter ansteigen, könnte das Angebot hier durch einzelne Verstärkerfahrten ergänzt werden. Ein weiteres Ansteigen der Fahrgastzahlen steht aber in Verbindung mit einer Abnahme im Individualverkehr, da alle geplanten Wohnungsbauvorhaben in der Prognose berücksichtigt wurden.</p>
5	<p>c.) Im Gutachten wird unter 2.2 eine Querung der Rheinuferstraße durch die neue Nord-Süd Stadtbahn gem. Ratsbeschluss im 10-Minuten Takt berücksichtigt. Diese Annahme ist insofern falsch, da bereits die heute im 10-Minuten Takt verkehrende und dabei stark ausgelastete Stadtbahnlinie 16 künftig an besagter Stelle queren und zusätzlich die anteilige ÖPNV-Kapazitäten für die vor genannte Verlagerung von 19.400 Fahrten berücksichtigt werden müssen. Entweder wird bei der Querung demnach ein 5-Minuten Takt zugrunde gelegt, unter Berücksichtigung der entsprechenden verkehrlichen Auswirkungen, oder aber eine Verlagerung von „motorisierten Individualverkehr“ auf den ÖPNV kann nicht in der angegebenen Größenordnung berücksichtigt werden.</p>	<p>Siehe Erwiderung zur Lfd.-Nr. 4</p>

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

6	<p>d.) Die unter 2.2 gelisteten Veränderungen des Verkehrsnetzes sind unvollständig. So fehlen die bereits politisch beschlossenen und in der Umsetzung befindlichen Verkehrsberuhigungsmaßnahmen entlang der Vorgebirgsstraße sowie die dort vorgesehene Ausführung eines Fahrradsperrstreifens. Auch die in Planung befindlichen Verkehrsberuhigungsmaßnahmen in angrenzenden Wohnquartieren wie Bayenthal-Marienburg blieben unberücksichtigt und damit die zusätzliche Verlagerung / Verdrängung von mehreren tausend Fahrten auf die Hauptachsen Bonner und Rheinuferstr.</p>	<p>Wie bereits bei der Erwidern zur Lfd.-Nr. 3 erläutert, wurden bei Ermittlung der Prognosebelastung für den Planfall 2025 alle bekannten städtebaulichen und verkehrlichen Entwicklungen im festgelegten Untersuchungsgebiet innerhalb des Prognosehorizontes berücksichtigt. Eine fortlaufende Aktualisierung des Gutachtens aufgrund neu gewonnener Erkenntnisse oder neuer Planungen nach dessen Fertigstellung wird nicht als zielführend erachtet.</p> <p>Für Maßnahmen, deren Planung erst nach Fertigstellung des Verkehrsgutachtens zur 3. Baustufe begonnen hat und die eine relevante Auswirkung auf das Verkehrsnetz haben, ist eine separate verkehrsgutachterliche Untersuchung notwendig.</p> <p>Bei der beschlossenen Verkehrsberuhigungsmaßnahme auf der Vorgebirgsstraße handelt es sich um die Aufbringung eines Schutzstreifens zwischen der Volksgartenstraße und dem Bonner Wall für ein Jahr. Diese Maßnahme wurde erst im April 2014 beschlossen. Es ist nicht davon auszugehen, dass die Markierung dieses Schutzstreifens verkehrliche Auswirkungen auf die geplante Maßnahme der 3. Baustufe hat.</p> <p>Die Verkehrsberuhigungsmaßnahmen in den angrenzenden Wohnquartieren Bayenthal und Marienburg befinden sich zurzeit noch in Planung. Hier finden derzeit bereits regelmäßige Treffen mit allen Betroffenen und der Stadtverwaltung statt. Da noch keine Festlegung auf einzelne Maßnahmen getroffen wurde, konnten sie auch nicht im vorliegenden Verkehrsgutachten zur 3. Baustufe berücksichtigt werden.</p>
---	--	--

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

7	<p>e.) Die für den Knotenpunkt Schönhauser Str. / Bonner Straße im Gutachten empfohlene Variante 1 prognostiziert u.a. Verkehrsstaus zu Stoßzeiten von 1,3 km Länge. Diese sollen aber in der Realität nicht zu erwarten sein, da der Verkehr über seitliche Straßen abfließen wird. Diese Aussage ist völlig unzureichend und unqualifiziert, da sämtliche parallel verlaufenden Straßen den Verkehr entweder nicht aufnehmen können und sollen (Wohnviertel) oder diesen letztlich wieder auf die Hauptstraßen in Nord-Süd- Richtung lenken.</p>	<p>Die zitierte Aussage, dass der Verkehr vorher über die seitlichen Straßen abfließen wird, bedeutet nicht, dass der Verkehr wegen der langen zu erwartenden Rückstaus auf der Bonner Straße in die untergeordneten Nebenstraßen in den Wohnvierteln ausweichen wird, sondern dass bei regelmäßigen Staus erfahrungsgemäß eine Verlagerung auf großräumige Ausweichrouten stattfindet und sich daher die theoretisch ermittelten Staulängen nicht im prognostizierten Maße einstellen. Konkret handelt es sich hier um die Verbindung Koblenzer Straße / Schönhauser Straße und Rheinuferstraße / Militärring. Gegen die Verlagerung der Verkehre in die Wohnviertel werden z. Z. in einem Arbeitskreis aus Vertretern des Amtes für Straßen und Verkehrstechnik und der IG Kölner Süden geeignete Maßnahmen erarbeitet, die zum Teil kurzfristig realisierbar sind.</p> <p>Der Verkehrsuntersuchung liegt eine Planung zu Grunde, die für den Knotenpunkt noch eine andere Geometrie und Fahrstreifenaufteilung aufweist. Im nördlichen Ast der Bonner Straße (stadtauswärts) waren hier ein Geradeausfahrstreifen und ein Rechtsabbiegefahrstreifen vorgesehen. Aufgrund der Ergebnisse aus der Verkehrsuntersuchung wurde die Planung für den gesamten Knotenpunktbereich angepasst. Die empfohlene Verschiebung des Knotens in Richtung Norden und eine sich dadurch ergebende geradlinigere Verkehrsführung wurden in der vorliegenden Genehmigungsplanung berücksichtigt. Die Spuraufteilung in der nördlichen Zufahrt wurde entsprechend der Empfehlungen des Gutachters in einen Geradeausfahrstreifen und einen kombinierten Geradeaus-Rechtsfahrstreifen geändert. Diese Planungsänderungen haben eine positive Auswirkung auf den Verkehrsablauf und die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes. Die zu erwartenden Rückstaulängen können durch diese Maßnahmen voraussichtlich deutlich reduziert werden.</p>
---	--	--

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

8	3. Der vorgesehene Standort eines P+R-Parkhauses am Verteilerkreis ist ungeeignet.	Der Standort der P+R-Palette ist nicht Teil des Planfeststellungsverfahrens. Der Standort wurde bereits im Juni 2011 vom Verkehrsausschuss beschlossen. Die Standortentscheidung der P+R-Palette basiert auf der Machbarkeitsuntersuchung des Planungsbüros VIA, welche sowohl ökonomische und ökologische als auch verkehrstechnische und städtebauliche Beurteilungskriterien gegenüberstellt.
9	4. Bei der vorliegenden Planung ist eine Endhaltestelle in unmittelbarer Nähe des Kreisverkehrs Köln Süd vorgesehen. Hierbei muss sichergestellt sein, dass eine künftige unterirdische Weiterführung bzw. Querung der Stadtbahn unter dem Kreisverkehr hindurch für den 4. Bauabschnitt möglich ist, ohne das Haltestellenbauwerk zurückzubauen zu müssen. Andernfalls würde eine unsererseits als unbedingt erforderlich angesehene künftige Verlängerung der Stadtbahn nach Rondorf und Meschenich durch zusätzliche Kosten belastet und Wirtschaftlichkeitsnachweise bei der Beantragung von Fördergeldern nachteilig beeinträchtigt.	Eine Verlängerung der Stadtbahn vom Verteilerkreis Süd über Rondorf nach Meschenich ist derzeit noch nicht abzusehen. Diese Entscheidung wird jedoch nicht durch die Lage der Endhaltestelle der 3. Baustufe beeinflusst werden. Für den Fall, dass die Lage der Endhaltestelle eine Verlängerung blockieren würde, könnte ein Rückbau der Haltestelle vorgenommen werden. Die Kosten für einen solchen Rückbau sind relativ gering, sodass Sie den Nutzen-Kosten-Indikator einer Verlängerung nicht maßgeblich beeinflussen würden. 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 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.
10	Eine künftige Querung des Kreisverkehrs durch die Stadtbahn als „Overfly“ lehnen wir indes ausdrücklich ab! Dieses wäre sowohl städtebaulich wie auch von den zu erwartenden Beeinträchtigungen für die Anwohner ausgehend eine Katastrophe!	Die Weiterführung der Stadtbahn über den Verteilerkreis Süd ist nicht Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens für die 3. Baustufe Nord-Süd Stadtbahn. Siehe auch Erwiderung zur Lfd.-Nr. 9 Die vorhandenen Ergebnisse früherer Planungsuntersuchung werden zurzeit vom Amt für Brücken und Stadtbahnbau aktualisiert und die Vor- und Nachteile der verschiedenen Varianten gegenübergestellt.

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

11	<p>Die IG Kölner Süden begrüßt generell den Ausbau des ÖPNV. Die aktuellen Planungen zur Nord-Süd Stadtbahn haben aber so erhebliche Engpässe für den motorisierten Individualverkehr auf den in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Hauptverkehrsachsen im Kölner Süden zur Folge, ohne dass diese hinreichend durch Verlagerung auf den ÖPNV aufgefangen werden können. Die sich daraus ergebenden Staus werden neben erheblichen ökonomischen wie ökologischen Schäden auch die Lebensqualität vieler betroffener Kölner Bürger und Pendler beeinträchtigen. So ist zu erwarten, dass südliche Stadtteile zu Stoßzeiten von der Innenstadt durch Verkehrsstaus quasi abgeriegelt werden und dass Ausweichverkehr in benachbarte Wohnquartiere zulässige Höchstwerte an Lärm und Abgasimmissionen übersteigen lässt.</p>	<p>Die Maßnahme der Nord-Süd Stadtbahn leistet einen bedeutenden Beitrag zum Ausbau des ÖPNV-Angebotes, der die Grundlage für eine zunehmende Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr (MIV) auf den ÖPNV darstellt. Durch die Erhöhung des ÖPNV-Anteils gegenüber dem MIV-Anteil können Schall- und Abgasemissionen und die damit verbundenen negativen ökologischen Auswirkungen im Verhältnis deutlich reduziert werden. Dies führt auch zu einer Verbesserung der Lebensqualität. Ohne die Realisierung der Nord-Süd Stadtbahn käme es aufgrund der geplanten Aufsiedlungen und Neubauprojekte im Kölner Süden zu einer erheblichen Zunahme des MIV im betroffenen Stadtgebiet. Die Verkehrsuntersuchung für die 3. Baustufe kommt zum Ergebnis, dass diese Verkehrszunahme durch die Nord-Süd Stadtbahn kompensiert wird, und dass die vorgelegte Planung angemessen und ausgewogen ist. Es zeigt, dass sich die geschilderte Situation nicht einstellen wird.</p>
12	<p>Durch die beispielhaft aufgezeigten Mängel bei den Verkehrsprognosen fehlt es zudem an fundierten Verkehrs- und Stauprognosen für den politischen Entscheidungsprozess. Wir müssen befürchten, dass den Stadtbahnplanungen „geschönte“ Annahmen und Prognosen zugrunde gelegt wurden, um den Verpflichtungen einer „zeitnahen“ Umsetzung der 3. Baustufe gegenüber dem Land NRW gerecht werden zu können.</p>	<p>Die Verkehrsuntersuchung zur 3. Baustufe wurde von einem unabhängigen, neutralen Gutachter durchgeführt. Die Ergebnisse der Untersuchung und die ausgesprochenen Empfehlungen beruhen auf einer fachlich fundierten und umfassenden Betrachtung (s. auch Erwiderungen zu den Lfd.-Nr. 3 und 6). Alle für die politischen Entscheidungen relevanten Informationen werden den Entscheidungsträgern zur Verfügung gestellt. Auch der eingereichte Antrag auf Planfeststellung bei der zuständigen Behörde (Bezirksregierung Köln) umfasst alle zur Abwägung relevanten Unterlagen.</p>