

Anlage 9

Fernlinienbus auf dem Geländes des Flughafens Köln/Bonn

Untersuchung der verkehrlichen Auswirkungen durch eine mögliche Ansiedlung des Fernlinienbusbahnhofes am Lina-Bommer-Weg

Der Verkehrsausschuss hatte in seiner Sitzung am 01.12.2009 beschlossen, die Verwaltung zu beauftragen

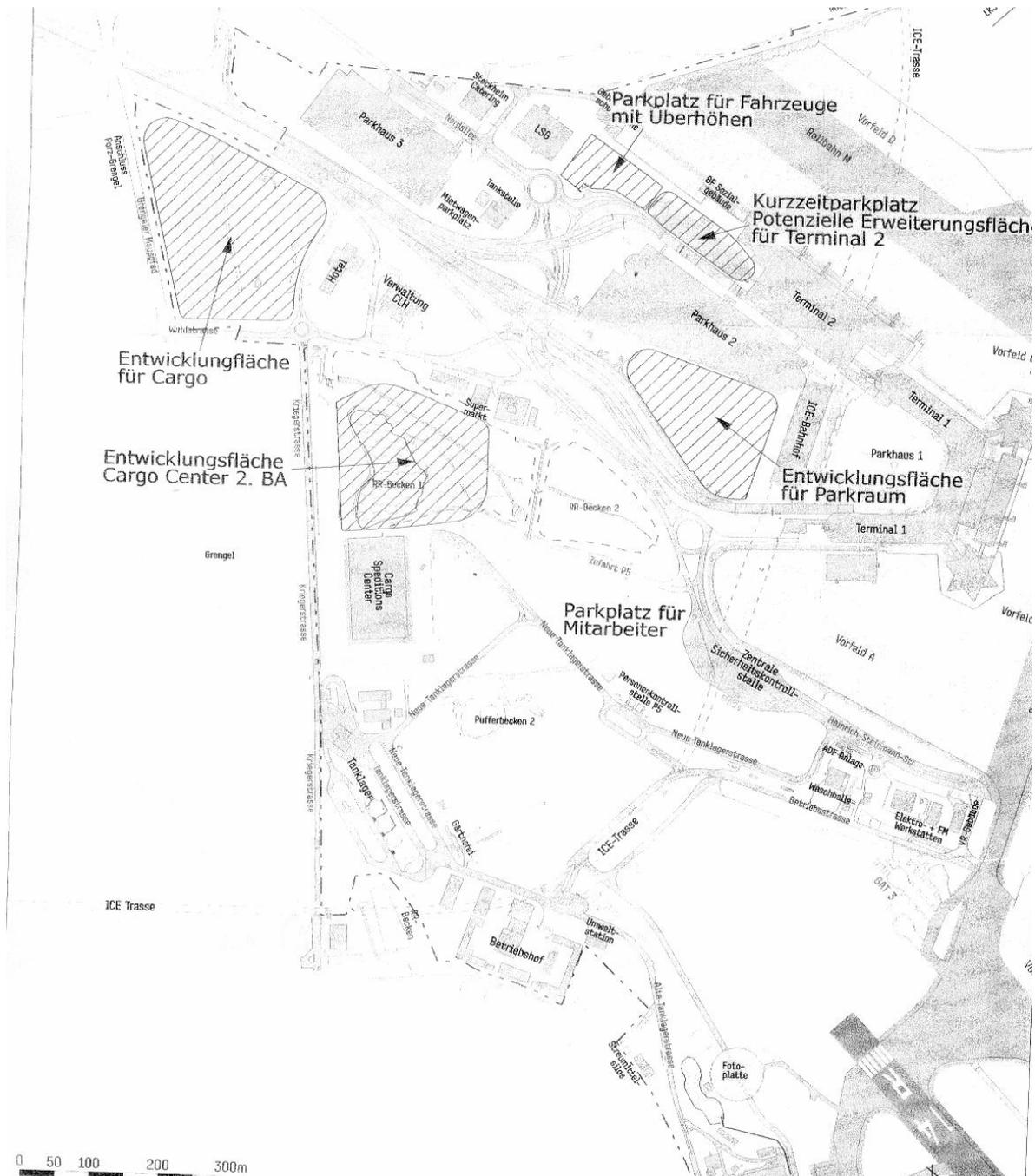
- erneut Gespräche mit dem Flughafen zu führen und versuchen darauf einzuwirken, dass dort Flächen für die Einrichtung eines Fernlinienbusbahnhofes zur Verfügung gestellt werden,
- hinsichtlich des potenziellen Standortes Gremberghoven erneut die Verkehrsauswirkungen auf die Frankfurter Straße zu überprüfen und darzustellen,
- die Bezirksvertretung Kalk in die Beratungsfolge mit aufzunehmen.

Die Bezirksvertretung Kalk hatte in ihrer Sitzung am 10.12.2009 über die Beschlussvorlage beraten und im Wesentlichen den Beschluss des Verkehrsausschusses bestätigt.

1. Fernlinienbusbahnhof auf dem Geländes des Flughafens Köln/Bonn

Die Verwaltung hat dem Beschluss entsprechend nochmals mit der Geschäftsführung der Flughafen Köln/Bonn GmbH in schriftlicher Form Kontakt aufgenommen und um eine erneute Überprüfung der Flächen innerhalb des Flughafengeländes gebeten. Dabei sollte auch seitens des Flughafenbetreibers dargestellt werden, für welche Zwecke derzeit freie Flächen optioniert sind. Mit Schreiben vom 04.02.2010 liegt der Verwaltung eine entsprechende Antwort der Geschäftsführung der Flughafen Köln/Bonn GmbH vor. Demnach ist eine freie Fläche für die Ansiedlungsmöglichkeit des Fernlinienbusbahnhofs auf dem Flughafengelände nicht gegeben. Da alle potentiellen Flächen mit Planungen und Optionen im Zusammenhang mit dem Flughafenbetrieb belegt sind, wird die Ansiedlung des Fernlinienbusbahnhofes abgelehnt.

Die in Frage kommenden Flächen sind durch die Flughafen Köln/Bonn GmbH in einem Übersichtsplan dargestellt. Ebenso sind dort die Entwicklungsoptionen für die einzelnen Flächen genannt. Aus der Darstellung wird deutlich, dass außerhalb des Sicherheitsbereichs des Flughafengeländes in zumutbarer Entfernung zu S-Bahn-Station und Terminal-Gebäuden keine ausreichend großen Flächen für einen Fernlinienbusbahnhof verfügbar sind.



Plan: Flächenanalyse der Flughafen Köln/Bonn GmbH vom 03.02.2010

2. Untersuchung der verkehrlichen Auswirkungen durch eine mögliche Ansiedlung des Fernlinienbusbahnhofs am Lina-Bommer-Weg

Im Rahmen einer Untersuchung wurden die verkehrlichen Auswirkungen des Fernlinienbusbahnhofs am neuen Standort durch einen externen Gutachter abgeschätzt. Dazu wurden die durch den Fernlinienbusbahnhof induzierten Verkehrsmengen der Busse und der Pkw (Bring- und Holverkehr) bestimmt. Als Grundlage für die Verkehrsmengen wurde ein Gutachten der Ingenieurgesellschaft Stolz aus Neuss herangezogen, welches die Daten im Zusammenhang mit einer Wirtschaftlichkeitsuntersuchung eines Fernlinienbusbahnhofs am Breslauer Platz erstellt hat.

Ein Netzausschnitt des Kölner Umlegungsmodells, der den betreffenden Bereich großräumig abbildet, wurde mit den durch den Fernlinienbusbahnhof induzierten Zusatzverkehrsbelastungen ergänzt und umgelegt. Durch Differenzdarstellungen der Nullfallbelastung mit der Mitfallbelastung wurden die zusätzlichen Verkehre und mögliche Verlagerungseffekte ablesbar. Um den ungünstigen Fall für die Realisierung des Fernlinienbusbahnhofs abzubilden, wurde die prognostizierte Vollaufsiedlung im Gewerbegebiet Gremberghoven sowie die zukünftige Ansiedlung des Waldbadviertels in Köln Ostheim berücksichtigt. Für den Nullfall wurde die aus den oben genannten Entwicklungen für das Jahr 2020 prognostizierte Belastung angenommen, in der Mitfallbetrachtung wird zusätzlich die aus dem Fernlinienbusbahnhof resultierende Verkehrsmenge berücksichtigt.

In einem letzten Schritt wurde am Knotenpunkt Frankfurter Straße/Alter Deutzer Postweg auf Basis der Prognosebelastung die verkehrliche Leistungsfähigkeit mit Hilfe des standardisierten Verfahrens nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen abgeschätzt.

In der morgendlichen Spitzenstunde im Bereich der Frankfurter Straße werden zwischen 08:00-09:00 Uhr jeweils im Ziel- und Quellverkehr 4 Busse und knapp 20 Pkw erwartet. Das maximale durch den Fernlinienbusbahnhof verursachte Verkehrsaufkommen liegt morgens zwischen 09:00-10:00 Uhr mit jeweils 11 Bussen und ca. 50 Pkw jeweils im Ziel- und Quellverkehr.

In der nachmittäglichen Spitzenstunde im allgemeinen Verkehr, werden zwischen 17:00-18:00 Uhr 3 Busse und 14 Pkw im Ziel- und Quellverkehr prognostiziert, so dass auch hier das maximale Verkehrsaufkommen durch den Fernlinienbusbahnhof nur gering ist. Das maximale durch den Fernlinienbusbahnhof verursachte Verkehrsaufkommen liegt in der Zeit zwischen 14:00-15:00 Uhr im Ziel- und Quellverkehr bei jeweils 8 Bussen und knapp 40 Pkws.

Sowohl morgens als auch abends entsteht das maximale Verkehrsaufkommen des Fernlinienbusbahnhofs außerhalb der allgemeinen verkehrlichen Spitzenstunden. Die Auswirkungen der Zusatzbelastungen sind als gering zu bewerten, zumal sich durch die Verkehrsverteilung auf den Einzelströmen an den betroffenen Knotenpunkten nur sehr geringe Verkehrszunahmen einstellen. Dies gilt insbesondere vor dem Hintergrund der zu erwartenden Verkehrsmengen durch weitere Aufsiedlungen.

Die Analyse der Netzwirkungen zeigt, dass sich kleinräumig geringe Verkehre auf den Alten Deutzer Postweg verlagern, die zuvor auf der Frankfurter Straße in Fahrtrichtung Norden gefahren sind. Sie weichen insbesondere dem hohen Widerstand am Knotenpunkt Frankfurter Straße/Rösrather Straße aus.

Durch die zusätzlichen Verkehrsbelastungen im „worst-case“-Szenario werden am Knotenpunkt Frankfurter Straße/Alter Deutzer Postweg geringe Änderungen der Signalsteuerung an der Lichtsignalanlage und der Markierung zur leistungsfähigen Abwicklung der Verkehre erforderlich.

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass mit der Verlagerung des Fernlinienbusbahnhofs an den Lisa-Bommer-Weg keine spürbaren negativen Auswirkungen auf das Verkehrsgeschehen im Stadtteil zu erwarten sind.