



Unterlage zur Sitzung im öffentlichen Teil

Gremium	am	TOP
Verkehrsausschuss	10.05.2011	

Anlass:

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

Köln als autofeindlichste Stadt Deutschlands

hier: Beschluss aus der Sitzung des Rates vom 07.10.2010, TOP 3.1.3

Ratsbeschluss:

"In Köln muss es zu einer Gleichbehandlung aller Verkehrsteilnehmer kommen. Einzelne Verkehrsträger dürfen nicht verteuert und andere übermäßig bevorzugt werden. Die Vernetzung der Verkehrsträger sollte im Mittelpunkt stehen. Köln braucht eine gesunde und gut ausgebaute Mischung aus individuellem und öffentlichem Personennahverkehr mit intelligenten Lösungen zur quantitativ und qualitativ optimalen Ausnutzung des knappen Verkehrsraumes.

Deswegen verfolgen wir weiter die Ziele des bereits in der vergangenen Wahlperiode fortgeschriebenen Gesamtverkehrskonzeptes und fordern die Umsetzung aller geeigneten Maßnahmen unter dem Blickwinkel der Barrierefreiheit, der sicheren Mobilität und der Gleichbehandlung aller Verkehrsteilnehmer. Es soll eine Steigerung des Fußverkehrs- und des Radverkehrsanteils erreicht werden. Ebenso wird eine Stärkung des ÖPNV durch den Ausbau der Infrastruktur sowie durch die Steigerung der Leistungsfähigkeit angestrebt – bei gleichzeitig verbesserter Umsteigequalität vom motorisierten Individualverkehr. Diese Maßnahmen sollen zu einer kontinuierlichen Verringerung der verkehrsbedingten Immissionen wie Lärm und Luftschadstoffe beitragen. Ziel ist eine integrierte Stadt- und Verkehrsplanung mit der Implementierung von Mobilitätsmanagement in der Verwaltung. Der „Umweltverbund“ aus Zufußgehen, Radfahren und ÖPNV soll auf allen Ebenen gestärkt und besser vernetzt werden.

Die Verwaltung wird deshalb beauftragt, alles in ihrer Macht stehende zu tun, damit Köln zu einer Gleichbehandlung aller Verkehrsteilnehmer kommt. Daher beauftragt der Rat die Verwaltung mit der Umsetzung folgender Maßnahmen: "

Maßnahme 1:

Die Verwaltung legt dem Verkehrsausschuss die ADAC-Studie und die daraus abgeleiteten Handlungsempfehlungen inklusive einer fachlichen Bewertung unter dem Ziel der Gleichbehandlung aller Verkehrsteilnehmer vor.

Stellungnahme der Verwaltung:

Der Ratsbeschluss interpretiert einen Presseartikel vom 03.09.2010 und bezieht sich auf eine ADAC-Studie, die faktisch nicht existiert. Herr Dr. Suthold vom ADAC Regionalclub Nordrhein hat die Verkehrssituation in Köln aus persönlicher Sicht kommentiert und stellt in einem entsprechenden Schreiben vom 24.09.2010 an die Verwaltung (Anlage 1) deutlich klar, dass seine Aussagen falsch wiedergegeben wurden. Er bestätigt auch, dass für die zitierte Aussage wissenschaftlich belastbare Untersuchungen fehlen und sie somit nicht belegbar ist. Aufgrund ihm bekannter Reaktionen von ADAC-Mitgliedern aus Köln schließt er, dass sich die Verkehrssituation in Köln in letzter Zeit ungünstig entwickelt hat. Dabei führt er Faktoren wie die erhöhte Bautätigkeit, das Alter der Ampelanlagen, die harte Vorrangschaltung für den ÖPNV aber auch die Personalkapazität der Verwaltung und politische Einflussnahme als Gründe an.

Der ADAC stellt für die Umsetzung einer Anti-Stau-Offensive drei Schwerpunkte zur Diskussion:

- Optimierung der Grünen Welle,
- harte Vorrangschaltung auf den Prüfstand,
- Baustellenmanagement verbessern.

Im Folgenden kommentiert die Fachverwaltung die Vorschläge des ADAC.

1.) Optimierung der Grünen Welle

Eine Vielzahl der Kölner Ampelanlagen entspricht nicht mehr dem aktuellen Stand der Verkehrstechnik. Nur etwa 60% der Kölner Lichtsignalanlagen verfügen über einen Verkehrsrechneranschluss. Störungen werden an den übrigen 40% erst bearbeitet, wenn sie von Bürgern, der Polizei oder der Signalbaufirma im Rahmen der Wartung erkannt und gemeldet werden. Ziel der Verwaltung ist es einerseits die Anzahl der LSA auf die unbedingt notwendige Zahl zu reduzieren aber andererseits die verbleibenden verkehrswichtigen Anlagen an einen Verkehrsrechner der Stadt anzuschließen. Dadurch kann der dauerhaft fehlerfreie Betrieb der Anlagen weitgehend sichergestellt werden. Dazu erarbeitet die Verwaltung derzeit ein Verkehrsrechnerkonzept, das im Laufe des Jahres 2011 der Politik vorgestellt wird.

Da ein Großteil der Ampeln altersbedingt nur sehr eingeschränkte Steuerungsmöglichkeiten bieten, hat der Verkehrsausschuss der Stadt Köln Ende 2007 das Erneuerungsprogramm für Lichtsignalanlagen beschlossen und Finanzmittel in Höhe von 1,5 Mio. Euro pro Jahr zur Verfügung gestellt. Ziel der kontinuierlichen Erneuerung ist die Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Verkehrsqualität bei gleichzeitiger Reduzierung der anfallenden Kosten.

Im Rahmen des Erneuerungsprogramms werden mehrere, dem Verkehrsaufkommen angepasste Signalpläne mit unterschiedlich langen Umlaufzeiten geschaltet. Gleichzeitig wird durch Einsatz von modernster Technik, den Anschluss an einen zentralen Verkehrsrechner und der Schaltung von Verkehrsabhängigkeiten, eine verkehrsgerechte Verteilung der Freigabezeiten erreicht. Streckenzüge werden zusammenhängend bearbeitet, um eine Erhöhung der Verkehrsqualität und der Nachvollziehbarkeit der Ampelsteuerung zu erreichen. Die Gewichtung der Fußgänger- und Radverkehre ist deutlich verbessert. Eine blindengerechte Ausstattung wird nach Abstimmung mit dem Blindenverband flächendeckend vorgesehen.

2.) Harte Vorrangschaltung auf dem Prüfstand

In den letzten 25 Jahren wurde der überwiegende Teil der oberirdischen Stadtbahnstrecken mit ÖPNV-Präferenzsystemen und voller Bevorrechtigung ausgestattet. Volle Bevorrechtigung bedeutet, dass die Freigabe der Stadtbahnsignale zeitgerecht erfolgt und keine Wartezeiten für Bahnen und Busse außerhalb der Haltestellenbereiche auftreten. Ausnahmen hiervon bilden Knotenpunkte mit komplexen Fahrbeziehungen, die verkehrsunabhängig signalisiert sind sowie Knotenpunkte, die zyklisch ohne Verkehrsabhängigkeit schalten. Der beigefügten Anlage 2 ist eine detaillierte Auflistung aller Knotenpunkte mit Stadtbahn-Signalisierung zu entnehmen.

Bei dem beispielhaft erwähnten Knotenpunkt Luxemburger Straße/Weißhausstraße handelt es sich um eine ÖPNV-Vorrangschaltung der ersten Stunde. An dieser Stelle werden andere Verkehrsströme nur dann freigegeben, wenn keine Bahnfreigabe erforderlich ist. Erfassungseinrichtungen zur Erkennung des Verkehrs auf den Hauptachsen fehlen. Seit dem Ende der 90er-Jahre werden ÖPNV-Vorrangschaltungen deutlich flexibler programmiert und auch die Hauptachsen mit Detektoren ausgestattet. Auch aus Sicht der Verwaltung wäre die Optimierung aller alten Steuerungen sinnvoll. Sie scheiterte bisher jedoch an den fehlenden finanziellen Mitteln. Die Erneuerung der Signalanlagen im Zuge der Luxemburger Straße steht auf Grund des hohen Alters der Anlagen in Kürze an. Die deutliche Reduzierung des ÖPNV-Vorrangs ist aus Sicht der Verwaltung nicht zu empfehlen. Sie hätte erhebliche Auswirkungen auf den Betriebsablauf der Stadtbahnen und auf die Förderfähigkeit der Stadtbahnbaumaßnahmen. Die Implementierung verschiedener Programme und die Erfassung aller Verkehrsteilnehmer kann die Qualität der Steuerung deutlich verbessern. Der zweite Knotenpunkt, Luxemburger Straße/Militärtringstraße, ist eine Kombination aus einer speziellen Bahnsicherungsanlage mit Schranken (BÜSTRA) und einer normalen Lichtsignalanlage. Die Wartezeiten und teilweise wenig plausiblen Schaltungen resultieren hier aus den langen BÜSTRA-spezifischen Sperrzeiten. Eine Verbesserung an diesem Knotenpunkt wird durch eine niveaufreie Lösung angestrebt.

3.) Baustellenmanagement verbessern

Mit dem Thema Baustellenmanagement befasst sich der Punkt 2 des Ratsbeschlusses.

Maßnahme 2:

Die Verwaltung überwacht die Koordination von Baumaßnahmen aller in den Verkehrsraum eingreifenden Bauträger und entwickelt Verbesserungsvorschläge. Unnötige Eingriffe in den Verkehrsraum (z.B. mehrfaches Öffnen der gleichen Straße, Baustellen auf Umleitungen oder zu große Baustelleneinrichtungen) sind zu verhindern.

Stellungnahme der Verwaltung:

Herr Sudhold hat in einem Gespräch seine Beurteilung des Baustellenmanagements dahingehend konkretisiert, dass er ausführte, dass die Überwachung der konkreten Baustelleneinrichtung deutlich intensiviert werden sollte, um unerwünschte Einflüsse auf die Verkehrsabläufe zu minimieren.

Die Verwaltung überwacht heute die Baustellenabsicherung im Rahmen ihrer personellen Möglichkeiten. Durch die enorm gestiegene Anzahl an Baustellen im öffentlichen Straßenland und der nicht angepassten Personalausstattung, wären durch eine bessere Personalausstattung Verbesserungen zu erzielen.

Seit Ende 2009 wird beim Amt für Straßen und Verkehrstechnik sukzessive ein Baustellenmanagement aufgebaut, welches auf den drei Säulen Information, Verkehrslenkung und Koordination besteht und in der Abteilung Verkehrsmanagement angebunden ist.

Dabei erfolgt die Koordination der verkehrsrelevanten Baustellen im Hauptverkehrsstraßennetz unter Beteiligung der wesentlichen Maßnahmenträger RheinEnergie, Stadtentwässerungsbetriebe, Kölner Verkehrsbetriebe, Amt für Brücken und Stadtbahnbau und Amt für Straßen und Verkehrstechnik. Kürzlich wurde der Beteiligtenkreis um die Rheinische Netzgesellschaft erweitert. Die Koordination erfolgt über eine internetgestützte Informationsplattform. Der Benutzerkreis hat die Möglichkeit, Bauplanungen mit unterschiedlichen Bezugsgrößen wie Raum oder Zeit einzustellen.

Zu den Abstimmungsgesprächen wird ein „runder Tisch“ gebildet. Ziel sind verbindliche und optimierte Planungsabsprachen der wesentlich Verantwortlichen von Baumaßnahmen mit Verkehrsbezug. Optimierte Planungsabsprachen vermeiden oder verkürzen Bauzeiten und reduzieren die damit verbundenen Verkehrsbeeinträchtigungen.

Im Rahmen der Verkehrslenkungsfunktion wird das Baustellenmanagement zu den Auswirkungen der Baustellen künftig dynamische Verkehrsempfehlungen erarbeiten und Alternativrouten entwickeln, die über die standardmäßige Umgehungsstrecke hinausgehen. Der Raumbezug wird erweitert, alternative Verkehrsmittel und günstigere Reisezeiten werden mitgeteilt. Dies erfolgt in enger Abstimmung mit den für straßenverkehrliche Anordnungen zuständigen Sachgebieten.

Die Information der Öffentlichkeit erfolgt in den Hauptverkehrszeiten halbstündlich beziehungsweise unmittelbar bei Bekanntwerden eines aktuellen Ereignisses durch die Verkehrsleitzentrale. Informationsweitergaben erfolgen dabei über folgende Einrichtungen:

- Parkleitsystem Köln
- Variotafeln im Hauptverkehrsstraßennetz
- Informationsanzeigen im Bereich LanxessArena und RheinEnergieStadion
- Verkehrskalender Köln (Internet Portal)
- Wöchentliche Verkehrsprognose
- Mailverteiler unter anderem an Printmedien, Rundfunkanstalten, Polizei und Feuerwehr

- WDR-Videotextseiten (Seite 680 ff)
- Bezirksregierung
- Internet (www.stadt-koeln.de, www.koeln.de, www.mobil-im-rheinland.de)
- Radio Köln mit unmittelbarer Kommunikation in die Redaktion

In den Sachgebieten für die straßenverkehrsrechtliche Genehmigung von Baustellen wird ein Augenmerk auf einen möglichst geringen Eingriff in das Verkehrsgeschehen gelegt. Es wird grundsätzlich darauf geachtet, dass keine Baumaßnahmen oder Veranstaltungen auf Umleitungsstrecken genehmigt werden. Die genehmigten Baustellen und Baustelleneinrichtungen werden kontrolliert. Aufgrund der stark gestiegenen Zahl von Baustellen ist dies aktuell jedoch nur stichprobenartig möglich.

Zur Überwachung der ordnungsgemäßen Oberflächenwiederherstellung wird seit Jahren ein aufwändiges Aufgrabungskontrollmanagement betrieben. In diesem Zusammenhang sind derzeit 14 technische Mitarbeiter/innen überwiegend im Außendienst tätig und kontrollieren dabei auch die Baustelleneinrichtung.

Zur Vermeidung eines neuerlichen Öffnens gerade fertig gestellter Straßenabschnitte wird eine sogenannte „Aufgrabungssperre“ ausgesprochen. Weitere Baumaßnahmen sind in solchen Straßenabschnitten grundsätzlich für mindestens drei Jahre untersagt. Jedoch führen Gründe der Daseinsvorsorge zu zahlreichen Ausnahmen.

Maßnahme 3:

Die Verwaltung kümmert sich auch um die Optimierung der Baustellen- und Veranstaltungskoordination außerhalb ihres eigenen Zuständigkeitsbereichs (z.B. baustellenbedingtes Sperren von Autobahnen während verkaufsoffener Sonntage oder Großveranstaltungen wie KölnTriathlon und KölnMarathon).

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Verwaltung ist in den Abstimmungsprozess bei der Durchführung von verkehrsrelevanten Bundesautobahn-Baustellen im Kölner Autobahnring mit Auswirkung auf den Kölner Stadtverkehr eingebunden. Unter anderem werden dem Landesbetrieb Straßen NRW die Informationen aus dem „Kölner Verkehrskalender“ zur Verfügung gestellt. Der „Kölner Verkehrskalender“ zeigt über einen langfristigen Zeitraum auf, welche Veranstaltungen oder Baumaßnahmen im Kölner Stadtgebiet beabsichtigt sind. Bei unvermeidbaren Überschneidungen mit Großveranstaltungen, zum Beispiel bei langfristig geplanten Bundesautobahn-Großprojekten, wird die Öffentlichkeit frühzeitig und umfassend über die Auswirkungen und mögliche Alternativen, unabhängig von der Frage der Zuständigkeiten, auch seitens der Verwaltung informiert.

Maßnahme 4:

Die Verwaltung legt dem Verkehrsausschuss - aufgeschlüsselt nach Verkehrsarten - eine Prioritätenliste der Stellen vor, welche die größten Verkehrsbehinderungen bewirken und benennt zu ergreifende bzw. schon ergriffene Gegenmaßnahmen inklusive Zuständigkeiten, Finanzierungsaufwand und Auswirkungen auf andere Verkehrsarten.

Stellungnahme der Verwaltung:

Verkehrsbehinderungen für den Radverkehr

Für den Radverkehr werden seit 2007 an vier Dauerzählstellen und jährlich an ausgewählten Querschnitten circa 30 - 50 Verkehrserhebungen durchgeführt. Durch diese Erhebungen können Tendenzen und Entwicklungen des Radverkehrs abgeleitet werden. Erhebungen zur Identifizierung von Punkten mit Kapazitätsengpässen wurden bisher nicht durchgeführt. Beobachtungen und die zu erwartende Steigerung der Nutzung des Fahrrades lassen dieses jedoch vermuten.

Behinderungen des Radverkehrs können durch unterschiedliche Faktoren hervorgerufen werden. Die da wären:

- Leistungsfähigkeit des Radverkehrsnetzes
- Netzlücken
- indirekte, abgesetzte und separate Führung des Radverkehrs in Knotenpunkten
- schlechter baulicher Zustand von Radverkehrsanlagen
- nicht regelkonforme Breitenausbildung von Radwegen
- fehlende Berücksichtigung des Radverkehrs bei der Schaltung von Lichtsignalanlagen
- Fehlen von durchgehenden Führungsformen

Die Verwaltung arbeitet stetig an der Beseitigung der den Radverkehr behindernden Faktoren. Durch die Sanierung von Radwegen im Rahmen des Radwegesanierungsprogramms und der Markierung von Schutz- und Radfahrstreifen im Nachgang zu Fahrbahnsanierungen wird das bestehende Netz den aktuellen und zukünftigen Bedürfnissen angepasst und ausgebaut. Durch die kontinuierliche Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung können zudem viele Netzlücken nach und nach geschlossen werden. Mittlerweile stehen auch Finanzmittel bereit um kleinere bauliche Anpassungen im Radroutennetz vorzunehmen. Dieses Instrumentarium wird einen zusätzlichen und wichtigen Beitrag vor allem in der punktuellen Beseitigung von Engpässen leisten.

Verkehrsbehinderungen für den Fußgängerverkehr

Für die Fußgänger wären ebenfalls Kriterien zu entwickeln, nach denen Behinderungen zu bemessen wären, hierzu sind nicht nur die Menge der Fußgänger von Bedeutung, sondern auch die zur Verfügung stehenden Flächen, z. B. an Knotenpunkten sowie auch die Wartezeiten der Fußgänger an den lichtsignalgeregelten Knotenpunkten. Fußgängerzählungen werden von der Verwaltung nur durchgeführt, wenn sie für die Planung für die Anlagen des Fußgängerverkehrs z. B. für Querungsstellen erforderlich sind.

Verkehrsbehinderungen für den Öffentlichen Personennahverkehr (KVB)

Regelmäßig ergeben sich durch die begrenzten Kapazitäten auf den Hauptverkehrsachsen Kölns auch Verkehrsbehinderungen für den öffentlichen Personennahverkehr, hier insbesondere den Stadtbahnverkehr.

Zu nennen sind hier beispielsweise die Ost-West-Achse zwischen der Deutzer Brücke und dem Aachener Weiher, auf der neben fünf Stadtbahnlinien auch eine der Hauptverkehrsachsen Kölns für den Individualverkehr liegt. Diese Achse wird zudem an mehreren Stellen durch weitere Hauptverkehrsstraßen des Individualverkehrs gekreuzt, so dass hier

nur begrenzte Kapazitäten für die Abwicklung sämtlicher Verkehre zur Verfügung stehen. In der Folge können nicht alle Verkehrsbedürfnisse ohne Zeitverluste abgewickelt werden. Zwischen Heumarkt und Neumarkt sind zudem die querenden Fußgängerströme zu berücksichtigen.

Daneben kommt es insbesondere in den Bereichen, in denen die Stadtbahnen im straßenbündigen Bahnkörper durch enge Straßen geführt werden, zu Behinderungen durch falsch parkende Fahrzeuge. Als Beispiel ist hier neben der Zülpicher Straße auch die Richard-Wagner-Straße zu nennen.

Letztlich kommt es oftmals zu Behinderungen in den Bereichen der Entflechtung zwischen Stadtbahnverkehr und Individualverkehr durch Pkw, die versehentlich in die Gleisbereiche einfahren. Hier hat sich der Einbau von induktiv versorgten Lichtelementen in den letzten Jahren als effiziente Gegenmaßnahme erwiesen.

Verkehrsbehinderungen für den Individualverkehr

Ein Großteil der Verkehrsbehinderungen entsteht durch zeitlich begrenzte Baustelleneinrichtungen, sie werden in der Regel durch Verkehrsleitempfehlungen reduziert.

Die zwei bedeutensten Knotenpunkte mit großen Verkehrsbehinderungen sind die Knotenpunkte Dürener Straße/Militärringstraße und Luxemburger Straße/Militärringstraße. Diese wurden im Bürgerhaushalt am häufigsten benannt. Beide Knotenpunkte befinden sich zurzeit in der Planung mit der Zielsetzung der Ertüchtigung und Erhöhung der Leistungsfähigkeit.

Der Ausbau des Knotenpunktes Dürener Straße/Militärringstraße ist für 2011/2012 vorgesehen. Im Knotenpunkt werden Spurerweiterungen vorgenommen und die Lichtsignalanlagenschaltungen verkehrsabhängig geschaltet. Weiterhin wird die Eisenbahnsignalisierung verbessert, in dem die An- und Abmeldezeiten verkürzt werden.

Der Knotenpunkt Luxemburger Straße/Militärringstraße wird zurzeit vom Landesbetrieb Straßen NRW geplant. Hier soll die Schienenstrecke der Stadtbahn tiefer gelegt und kreuzungsfrei mit dem Individualverkehr geführt werden. Die Entwurfsplanung befindet sich zurzeit in der Abstimmung, so dass hier das Planfeststellungsverfahren 2011 eingeleitet werden kann.

Weitere bereits vom Verkehrsausschuss beschlossene Großmaßnahmen zur Verbesserung der Flüssigkeit des Individualverkehrs sind:

- Wechselzeichenanlage und Ausbau der 3-streifigen Dürener Straße
- vierstreifiger Ausbau der Frankfurter Straße von Steinstraße bis Theodor-Heuss-Straße
- Anschluss der Stolberger Straße an die Militärringstraße
- Verlängerung der Industriestraße in Fühligen
- Ausbau der Markgrafenstraße in Mülheim
- Ausbau der Geestemünder Straße
- Optimierung des Messekreises
- Optimierung der Knoten und Umgestaltung der Oskar-Jäger-Straße.

Alle oben genannten Maßnahmen befinden sich zurzeit in der Planung beim Amt für Straßen und Verkehrstechnik. Für die Bemessung und Erhaltung der Leistungsfähigkeit des Individualverkehrs wird für jede Umplanungsmaßnahme im Hauptverkehrsstraßennetz

eine Verkehrsuntersuchung durchgeführt, die die Qualitätsstufe des Verkehrsflusses (Level of Service) angibt.

Maßnahme 5:

Die Verwaltung macht über ihr Internetangebot eine Umfrage, in der die Bürgerinnen und Bürger der Stadt Köln dazu aufgerufen werden, die aus ihrer Sicht drängendsten Probleme im Kölner Verkehrssystem zu benennen und legt die Umfrage-Ergebnisse inklusive einer Bewertung dem Verkehrsausschuss vor.

Stellungnahme der Verwaltung:

Mit dem Ziel, eine Gleichbehandlung aller Verkehrsteilnehmer zu erreichen, wird die Verwaltung u. a. beauftragt, über eine Online-Umfrage an die Bürgerinnen und Bürger, die drängendsten Probleme im Kölner Verkehrssystem zu erfassen und zu bewerten. Die vordringlichsten Probleme in Bezug auf den Verkehr in Köln wurden von den Bürgerinnen und Bürgern umfassend im Rahmen des ersten Kölner Bürgerhaushalts zum Themenbereich "Straßen, Wege und Plätze" eingebracht. Die genannten Probleme wurden systematisiert und zusammengefasst zu 100 Top-Themen. Nach Auswertung wurden diese Probleme in die Planung aufgenommen bzw. teilweise auch schon umgesetzt. Bei den am häufigsten genannten, also vordringlichsten Problemen handelt es sich um die Kreuzung Luxemburger Straße/Militärtringstraße, sichere Fahrradwege im Zusammenhang mit dem Anspruch an eine fahrradfreundlichere Stadt, Skaten auf der Domplatte, Ehrenstraße zur Fußgängerzone machen, Ampeln nachts ausschalten und Umgestaltung der Verkehrssituation am Neumarkt. Die komplette Übersicht der 100 Top-Themen wird den Gremien des Rates halbjährlich in Form eines Statusberichtes zur Verfügung gestellt. Aktuell sind etwa 30% dieser Maßnahmen umgesetzt, etwa 37% befinden sich in der Umsetzung oder werden kontinuierlich erledigt, etwa 22% werden noch geprüft und circa 9% der genannten Vorschläge wurden zurückgestellt oder abgelehnt.

Im zweiten Bürgerhaushalt wurden im Zusammenhang mit dem Themenbereich Umweltschutz auch zahlreiche Verkehrsthemen eingebracht. Auch hier stehen Einlassungen rund um den Radverkehr an oberster Stelle („Radwege erweitern und sicherer gestalten, Stadtkonzept für mehr Fahrradverkehr entwickeln, Radfahren in der Stadt attraktiver und sicherer gestalten“).

Neben diesen gezielten städtischen Online-Umfragen gab es im Jahr 2009 eine Aktion des Kölner Stadt-Anzeigers unter dem Titel „Mangelhaft“ in der die Bürger aufgerufen waren, auf einer interaktiven Karte ihre Probleme zu positionieren und ausführlich zu beschreiben. In enger Zusammenarbeit mit der Stadt-Anzeiger-Redaktion wurden die Eingaben vom Fachamt geprüft und bearbeitet. Am Ende gab es über 400 Eingaben, bei denen primär neben dem schlechten Straßenzustand die Fahrradwege thematisiert wurden. Die Meldungen werden im Rahmen der Verkehrssicherungspflicht im laufenden Tagesgeschäft abgearbeitet oder fließen in die Planung ein.

Aktuell wurde im Zusammenhang mit den Aktivitäten rund um den Lärmaktionsplan eine Online-Umfrage durchgeführt, die erwarten lässt, dass die meisten Einlassungen den Schwerpunkt Verkehr betreffen. Aus dieser Umfrage werden erwartungsgemäß Forderungen an eine Optimierung des Verkehrsflusses, ein Sanierungskonzept für Straßen sowie an ein Fuß- und Radverkehrskonzept geäußert.

Auch das Ergebnis einer Online-Umfrage des Marktforschungsunternehmens Trendscope, das im Rahmen eines Wirtschaftsempfangs am 15. November 2010 bei der Häfen- und Güterverkehr Köln vorgestellt wurde, spiegelt einen Teil der Verkehrsprobleme wieder. Danach fühlen sich zwei Drittel der befragten 1000 Menschen aus Köln und dem Umland durch den Lkw-Verkehr auf den Straßen und Autobahnen der Region gestört.

Eine weitere Umfrage würde an dem hinlänglich bekannten Gesamtbild nach Einschätzung der Verwaltung nichts ändern. Die Erfahrung aus den genannten bereits durchgeführten Umfragen zeigt deutlich die Schwerpunktthemen auf. Darüber hinaus ist zu erwarten, dass auch unter konkreter Bezugnahme auf die drängendsten Probleme im Kölner Verkehrssystem vorrangig Themen gemeldet werden, die kleinräumige wohnortnahe Defizite oder stadtgestalterische Wünsche darstellen. Konkrete Kritik am Kölner Verkehrssystem, als existierende strukturierte Einheit, ist eher nicht zu erwarten. Staus werden in Umfragen selten oder gar nicht genannt, weil diesbezüglicher Ärger eher unvermittelt auftritt.

Hinsichtlich der Forderung einer Gleichbehandlung aller Verkehrsteilnehmer erscheint es grundsätzlich wichtig, dass die Bürgerinnen und Bürger umfassend informiert werden und sich in die laufenden Prozesse mit Anregungen, Kritik und Fragen einbringen können. Im Internet bieten sich auf den Seiten der Stadt Köln unter der Rubrik „Verkehr“ zahlreiche Möglichkeiten Eingaben und Anregungen zu machen und Beschwerden oder Kritik zu äußern. Zu diesem Zweck stehen drei Hotlines zu den Themen Schlaglöcher, Ampeln und Beleuchtung zur Verfügung. Der am 28. Oktober 2010 eingeführte interaktive Verkehrskalender bietet im Rahmen der Onlineinformation zu Messen, Großveranstaltungen und Baustellen ein Forum für Anregungen und Verbesserungswünsche über ein eingebautes Kontaktformular. Darüber hinaus sind im Internetauftritt im Bereich der Verkehrsthemen viele deutliche und auffordernde Hinweise zu Ansprechpartnern und Kontaktmöglichkeiten platziert. Die Bürgerinnen und Bürger werden an den genannten Stellen im Internet ausführlich informiert und aktiv zur Einlassung aufgefordert.

gez. Streitberger