



**Geschäftsführung
Verkehrsausschuss**

Frau Krause

Telefon: (0221) 221-25909

Fax : (0221) 221-24447

E-Mail: angela.krause@stadt-koeln.de

Datum: 13.10.2021

**Auszug
aus dem Entwurf der Niederschrift der 8. Sitzung des
Verkehrsausschusses vom 05.10.2021**

öffentlich

**4.2 Bedarfsfeststellungsbeschluss für die Vergabe der weiteren externen Ingenieur- und Dienstleistungen (HOAI, Leistungsphasen 1 bis 9) zur Realisierung der Maßnahme „Vierspuriger Ausbau der Frankfurter Straße zwischen der Theodor-Heuss-Straße und der AS Köln-Porz-Gremberghoven" mit gleichzeitiger Freigabe von investiven Auszahlungsermächtigungen bei der Finanzstelle 6604-1201-7-1002, vierspuriger Ausbau Frankfurter Straße, Teilplanzeile 8, Auszahlung für Baumaßnahmen
3728/2020**

SB Pargmann bedankt sich zunächst für die Stellungnahme der Verwaltung, kündigt jedoch weitere Fragen an, die er schriftlich nachreichen werde. Zudem beantragt er, die Beschlussfassung heute erneut zu vertagen. Die BV Porz habe zunächst um ein Fachgespräch mit der Verwaltung gebeten. Er bittet, die verkehrspolitischen Sprecher/innen hier dazu zuzuladen.

Hinweis: Die Fragen wurden im Nachgang zur Sitzung wie folgt übermittelt:

„Verlagerungseffekte sind so vielseitig und weitreichend, dass sie durch keine Simulation dargestellt werden können. Für die Berechnung des nötigen Einzugsgebietes bräuhete es einen Supercomputer. Wir würden uns über eine exemplarische Darstellung des Problems freuen.

Können Sie Straßenverbreiterungen auf dem Kölner Stadtgebiet nennen, welche vor 10-20 Jahren verbreitert wurden, bei denen die Straßenverbreiterung nachhaltig zu einer Verbesserung des Verkehrs geführt hat? Wenn ja, welche Effekte sehen Sie, die diese Entwicklung begünstigt haben?

In diesem Zusammenhang: Was schätzt die Verwaltung, wie häufig führt auf Kölner Stadtgebiet eine Straßenverbreiterung in einem Zeitraum von 20 Jahren zu einer Verschlechterung des Verkehrs? Können Sie den in der Studie "Congestion in

Highways When Tolls and Railroads Matter: Evidence From European Cities” (https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=3785888) mehrheitlich negativen Effekt auch für Köln bestätigen?

Um die Fragestellung an einem konkreten Beispiel zu erläutern: Wie lange brauchte man vor dem mehrspurigen Ausbau der Rodenkirchener Brücke zur Hauptverkehrszeit über diese? Wie lange braucht man heute auf derselben Strecke? Wie war die zeitliche Entwicklung?

Desweiteren schreiben Sie “Es ist zu beachten, dass aber durch bereits erfolgte Stadtentwicklungsmaßnahmen im Umfeld, z. B. die Erweiterung der Gewerbegebiete, eine gestiegene Nachfrage ohne Ausbaumaßnahmen an der Straßeninfrastruktur entstanden ist.”

Genau solche Ansiedlungen sind einer der Haupttreiber des Fundamental Law of Traffic Congestion. Dessen Ursache haben Sie korrekt zusammengefasst, doch dessen Wirkung haben Sie in Ihrer Aussage vernachlässigt. In Japan konnte gezeigt werden (<https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0094119014000126>), dass sich bei Straßenverbreiterungen durchschnittlich eine Fahrzeitverschlechterung von 20-35 Prozent ergibt. Menschen brauchen pro gefahrenem Kilometer länger als vor dem Ausbau! Das heißt, der Ausbau verschlechtert langfristig die Anbindung an die Innenstadt

Wurde eine solche Retrospektive jemals für Köln durchgeführt? Wenn nein, sollte dies nicht getan werden, bevor wir weiter Straßen ausbauen? Wären andere Ansätze zur Verkehrsentslastung, etwa über den Pigou–Knight–Downs-Zusammenhang, oder einfach den Ausbau der Fahrradinfrastruktur, sinnvoller?

Können Sie uns Beispiele aus der Fachliteratur nennen, bei denen gezeigt werden konnte, dass eine Straßenverbreiterung langfristig zu einer CO2-Reduzierung geführt hat? Zum Gegenteiligen findet man hunderte Beispiele

(<https://www.nber.org/papers/w15376>,

<https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0094119014000126>,

<https://www.oru.se/hh>, [https://econpapers.repec.org/paper/iebwpaper/doc2020-](https://econpapers.repec.org/paper/iebwpaper/doc2020-11.htm)

[11.htm](https://econpapers.repec.org/paper/iebwpaper/doc2020-11.htm)). Bei allen genannten Quellen handelt es sich um unabhängige Wirtschaftsinstitute aus der gesamten Welt. Sie alle geben die Empfehlung, zur Staureduzierung Straßen nicht zu verbreitern. Neben der schlechten CO2-Bilanz und der Verschlechterung der Fahrzeit ist einer der Hauptaspekte der ökonomische Schaden.

Sollte es zu einer Verschlechterung des Verkehrs um 20-30 Prozent kommen, wie hoch wird der über den Bau hinausgehende wirtschaftliche Schaden geschätzt?

Zuletzt: Sie wollen ein Ingenieurbüro mit dem Verkehrsgutachten beauftragen. Handelt es sich bei dem Planungsbüro um ein anderes Ingenieurbüro, als jenes, was später mit der Umsetzung beauftragt wird? Wie stehen die beiden Büros in Beziehung?“

➤ Die Beschlussfassung wird bis zur Sitzung am 23.11.2021 vertagt.