

Gesamtverkehrskonzept Köln

Ratsbeschluß 11. Juni 1992

Konzeptbearbeitung:

F. Dahmen, S. Dupke, Dr. J. Forßmann, F. Flohe,
Dr. R. Gütter, G. Helm, F. J. Krauß, Dr. U.-I. Küpper,
I. Lorenz-Orlowski, H.-J. Thiemann, R. Wolf

Teilbeiträge:

Deutsche Bundesbahn,
Kölner Verkehrs-Betriebe,
Socialdata München,
Verkehrsverbund Rhein/Sieg
sowie
Stadt Köln
Amt für Statistik und Einwohnerwesen,
Amt für Umweltschutz,
Amt für Straßen- und Verkehrstechnik,
Amt für Brücken- und U-Bahnbau,
Berufsfeuerwehr und Stadtplanungsamt

Stadt Köln - Der Oberstadtdirektor
Dezernat für Wirtschaft und Stadtentwicklung
Amt für Stadtentwicklungsplanung

Inhaltsverzeichnis

	Seite
Vorwort	5
Kurzfassung Gesamtverkehrskonzept Köln	7
Ratsbeschluß vom 11. Juni 1992 (Auszug aus dem Beschlußbuch)	21
Wortprotokoll der Sitzung des Rates vom 11.06.92 zu TOP 9.11 Gesamtverkehrskonzept Köln	25

Anlage:

Beratungsergebnisse zum Gesamtverkehrskonzept Köln aus den Bezirksvertretungen

Zusammenstellungen der Positivbeschlüsse mit Stellungnahme
der Verwaltung auf der Grundlage des Ratsbeschlusses
vom 11. Juni 1992

Karten

Radverkehr B 2/1

Hauptstraßennetz B 3/1

Öffentlicher Personennahverkehr (Schiennetz) B 4/1

Vorbehaltsnetz der Feuerwehr - Anlage

Vorwort

Am 11. Juni 1992 beschloß der Rat das Gesamtverkehrskonzept Köln (GVK). Der Beschluß umfaßt die 10 Hauptzielsetzungen, das Hauptstraßen- und Fahrradwegenetz sowie das Zielnetz für den öffentlichen Personennahverkehr. Die Beschlüsse der Bezirksvertretungen sollen vor Aufnahme von Einzelplanungen geprüft und mit aktualisierter Stellungnahme der Verwaltung den Ratsgremien vorgelegt werden. Bei Vorlagen, die nicht im GVK enthaltene Maßnahmen vorschlagen, ist Bezug auf das Konzept zu nehmen.

Zum zweiten Mal nach 1945 wurde damit eine umfassende Rahmenentscheidung zum Verkehr getroffen:

- Der 1956 aufgestellte Generalverkehrsplan konzentrierte sich auf das engere Stadtgebiet und setzte einen Schwerpunkt unter anderem auf die Entwicklung eines innerstädtischen "Unterflasterbahn"-Netzes.
- Der Versuch seiner Fortschreibung 1972 scheiterte vor allem daran, daß die vorgelegte Nachvollzugsplanung, die einer schnell zunehmenden Motorisierung Platz bieten wollte, politisch keine Akzeptanz fand.

Das 1985 vom Rat in Auftrag gegebene und Anfang 1989 vorgelegte GVK tritt an Stelle der früheren Generalverkehrspläne. Es geht von einem Leitbild aus, das der Stadtstruktur den Vorrang vor reibungsloser Verkehrsabwicklung gibt: Dem stadtverträglichen Verkehr, nicht der verkehrsgerechten Stadt.

Andere Rahmenbedingungen

1989 in den Stadtentwicklungsausschuß eingebracht, fiel die Beratung des GVK in eine Zeit gewaltiger geopolitischer Umwälzungen in Europa, die auch unvorhersehbare Folgen für das Verkehrsgeschehen haben. Zur weiter steigenden Motorisierung im Westen Deutschlands kommt im Beitrittsgebiet der östlichen Bundesländer das schnelle Nachholen jahrzehntelanger Entwicklungen des Westens hinzu. Überlagert wird die nationale Entwicklung durch die Schaffung des europäischen Binnenmarkts, durch die der Standort Köln aufgrund seiner zentralen geographischen Lage in Nordwesteuropa erheblich stärker betroffen ist als von der Integration Osteuropas.

Neue Aufgaben

Der Nahverkehr wird voraussichtlich weniger ansteigen als der Fernverkehr. Dies betrifft alle Verkehrsträger. Deshalb ist es wichtig, nach Festlegung des Rahmens für die künftige Entwicklung des Stadtverkehrs in Köln die regionalen und überregionalen Aspekte des Verkehrs verstärkt anzugehen. Das bedeutet:

- Die zügige Ausbildung Kölns zu einem Knoten im europäischen Schienen-Schnellverkehrsnetz zu betreiben.

- Die Bewältigung des rasch zunehmenden Güterverkehrs im großen Wirtschaftsraum Köln zu organisieren.
- Die Umweltverträglichkeit der Verkehrsabwicklung herzustellen und zu verhindern, daß unzureichende Verkehrsinfrastruktur zum Engpaß für die weitere wirtschaftliche Entwicklung Kölns und seiner Region wird.

Aus dieser Betrachtung ergeben sich für die Verkehrsentwicklungsplanung weitere Aufgabenstellungen, die zum größten Teil bereits bearbeitet werden:

- Die Erstellung eines regionalen Verkehrskonzepts in Zusammenarbeit mit den Kreisen der Köln-Regio (Entwurf der Verwaltungen weitgehend abgeschlossen).
- Die Erarbeitung eines Güterverkehrskonzepts (als Pilotprojekt des Bundes und des Landes NW in Arbeit).
- Die Integration verkehrlicher und umweltpolitischer Belange in einem Konzept Umwelt und Verkehr.

Umsetzung

Mit dem GVK wurde das Programm Verkehrstechnik Köln (PVT) beschlossen, das in den nächsten Jahren Zug um Zug umgesetzt wird. Wie andere große europäische Verdichtungsräume beteiligt sich die Stadt Köln mit diesem Programm am Aufbau eines Verkehrssystem-Managements (VSM), dem über das SCOPE-Projekt mit Förderung der EG-Kommission Instrumente der Verkehrsbeobachtung und -planung beigegeben werden. Der Beherrschung des zunehmend komplexer gewordenen Verkehrssystems sollen damit adäquate Mittel zur Verfügung gestellt werden.

Gleichgewichtig wird die Stärkung des öffentlichen Personenverkehrs betrieben werden müssen, der zusammen mit den nichtmotorisierten Verkehrsarten ("Umweltverbund") Hoffnungsträger bei der Bewältigung des Verkehrs in den Großstädten ist. Wenn regionalisierte Prognosen im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung richtig sind, die für Nordrhein-Westfalen mit einem Zuwachs beim ÖPNV rechnen, der deutlich höher ist als jener beim Autoverkehr, dann muß dieser erfreulichen Entwicklung die notwendige Kapazität - auch durch Streckenneubau - zur Verfügung gestellt werden. Im Rahmen der Regionalisierung des ÖPNV der Deutschen Bundesbahn wird die Stadt - vollen finanziellen Ausgleich des Bundes vorausgesetzt - erstmals das gesamte ÖPNV-Angebot in Köln gestalten können. Diese Konstellation wird nicht zum Nulltarif zu haben sein. Kostendisziplin und der Vorrang für kostengünstige Maßnahmen sind Ziele des GVK, die zukünftig mehr denn je zu beachten sein werden.

Lothar Ruschmeier

Lothar Ruschmeier

Gesamtverkehrskonzept Köln

Kurzfassung

Das GVK beschreibt Rahmenbedingungen, Ziele und Maßnahmen für verbesserte Verkehrsverhältnisse in Köln. Dabei werden langfristige Entwicklungstrends beachtet, um nicht mit langwierigen und erst langfristig wirksamen Investitionsvorhaben auf nur kurz- oder mittelfristig bestehende Probleme zu reagieren.

Köln ist ein wirtschaftlicher Schwerpunkt im zukünftig einheitlichen Wirtschaftsraum der Europäischen Gemeinschaft. Die Stadt profitiert von ihrer Lagegunst, leidet aber auch an starkem Transitverkehr.

Köln liegt am südlichen Rand eines der weltgrößten Verdichtungsräume mit mehr als 9 Millionen Einwohnern; der engere Nahbereich Köln zählt 2 Millionen Einwohner. Durch die Lage in einem derart großen Verdichtungsraum mit disperser Siedlungsstruktur gestalten sich die Verkehrsverhältnisse in und um Köln sehr komplex. Trotz dominierender City begünstigt das polyzentrale Stadtgebiet, mit bedeutsamen Bezirks- und Mittelbereichszentren, tendenziell stadtverträgliche Verkehrsabwicklung. Auftretende Verkehrsspitzen sind wesentlich bedingt durch gesellschaftliche Organisationsformen wie verhältnismäßig inflexible Arbeitszeiten (Berufsverkehrsspitze) und starre Ladenschlußzeiten (Freitagnachmittags-, Samstagsspitzen und Vorweihnachtsbelastungen in der City). In dem Maße, in dem solche Organisationsformen flexibler gestaltet werden können, verringern sich stoßartige Belastungen des Verkehrssystems mit erheblich kostensenkenden Folgen.

Verkehrsverhalten in Köln

Teil A
S. 9 ff

Pro Tag legen mobile Kölner durchschnittlich 32,7 km Wege in 80 Minuten zurück. Die Hälfte aller werktäglichen Wege dienen dem Berufs- und Ausbildungsverkehr. Der Anteil des öffentlichen Personennahverkehrs (Busse und Bahnen) ist in Köln mit 16,3 % vergleichsweise gering. Pendler aus der Region einbezogen, sind es auch nur 18,6 % (= ca. 570.000 Fahrten pro Tag) gegenüber 47,3 % (= ca. 1,55 Mio. Fahrten pro Tag), die mit dem Kfz zurückgelegt werden.

Teil A
S. 12

Verhältnismäßig viele Einkaufswege (49%) werden noch zu Fuß zurückgelegt. Hier zeigen sich die Vorteile polyzentrischer Stadtstruktur. Bis zu etwa einem Kilometer (= 10 bis 15 Minuten Zeitaufwand) werden Fußwege als zumutbar empfunden - sofern nicht, wie bei Berufspendlern, höhere Wegezeitempfindlichkeiten zu vermuten sind. Durch lebensfähige und attraktive Nahbereichs- und Mittelbereichszentren wird der hohe Anteil zu Fuß zurückgelegter Einkaufswege erhalten werden können; Zusammenhänge zwischen Siedlungsstruktur und Verkehrsverhalten werden deutlich.

Bisherige Entwicklungen

Teil A
S. 18 f

In den 10 Jahren bis 1988 wurde das KVB-Schiennetz nur in geringem Maße ausgeweitet. 1990 bis 1992 konnten demgegenüber 2 Stadtbahnstrecken (davon eine U-Bahnstrecke in Ersatz für eine Straßenbahnverbindung) neu eröffnet werden. Weitere Schwergewichte lagen auf qualitativen Verbesserungen und Beschleunigungsprogrammen oberirdisch. Damit konnte die Verkehrsleistung (Personenkilometer) erhöht werden, aber erst in der jüngsten Zeit auch die Zahl der Fahrgäste.

Zwischen 1980 und 1990 hat sich der Kfz-Bestand um 27,5 % erhöht (Shell-Prognose 1990-2000: bis zu 17 %). Nimmt man als Indikator laufend gemessene Rheinbrückenbelastungen, so hat sich die Fahrleistung nicht im selben Maße erhöht. Mit höherem Kfz-Bestand haben sich vornehmlich in innenstadtnahen Wohngebieten, Verschlechterungen für den ruhenden Verkehr ergeben: Parkplätze sind nicht beliebig vermehrbar.

Das wesentlich ausgeweitete Radwegenetz (in 10 Jahren + 31 %) hat hohe Zuwachsraten beim Radverkehr mit bewirkt. Dieser Umstand zeigt Elastizität bei der Verkehrsmittelwahl: Bei geringen und mittleren Entfernungen reagiert die Verkehrsnachfrage deutlich auf Angebotsverbesserungen.

Teil A
S. 20

Insgesamt ist die Situation Kölns geprägt durch gestiegenen Motorisierungsgrad, weniger stark gestiegene Kfz-Benutzungshäufigkeit, starke Belastung (insbesondere im Wohnumfeld) durch Verkehrslärm (beklagt von rund 320.000 Kölnern) und hohe volkswirtschaftliche Folgekosten des Straßenverkehrs (ca. 380 Mio. DM bezifferbare Unfallfolgekosten pro Jahr, ohne Umweltkosten durch Abgasschäden usw.).

Prognosen

Status-Quo-Prognosen (Bedingung: weitgehend unveränderte Entwicklungsparameter) bis 2030 lauten wie folgt:

Teil A
S. 29 ff

Verkehrsart Wege	1982		2000		2030	
	%	Tsd Wege	%	Tsd Wege mit S-Bahn	%	Tsd Wege mit S-Bahn
zu Fuß	25	825	22	719	24	744
mit Rad	9	295	8	262	7	217
mit Kfz	48	1.550	51	1.667	48	1.488
mit ÖPNV	18	570	19	621	21	651

Nach fertiggestelltem S-Bahn-Grundnetz für Köln - mit Auswirkungen auf das Verkehrsverhalten der Pendler -, veränderter Verkehrsmittelwahl der Kölner selbst zugunsten umwelt- und stadtverträglicher Verkehrsarten, entschlossener Förderung des übrigen ÖPNV sowie - über kürzere Entfernungen - des Fußgänger- und Radverkehrs, ergibt sich folgender Ziel-Modal-Split:

Verkehrsart	Ziel 2000		Status Quo 2000	
	%	Tsd Wege	%	Tsd Wege mit S-Bahn
zu Fuß	23	752 (- 8 %)	22	719 (- 13 %)
mit Rad	11	360 (+ 24 %)	8	262 (- 11 %)
mit Kfz	44	1.438 (- 6 %)	51	1.667 (+ 8 %)
mit ÖPNV	22	719 (+ 19 %)	19	621 (+ 9 %)

(Zu- bzw. Abnahme der Wegezahl gegenüber Ist-Aufkommen 1982)

Deutlich höhere Anteile für den öffentlichen Personennahverkehr ergeben sich daraus, daß:

1. Das S-Bahn-Grundnetz fertiggestellt und von den Regionalpendlern angenommen wird.
2. KVB, VRS und DB aggressiv Kunden werben und den Fahr- und Wartekomfort (an Haltestellen) wirksam verbessern,

damit die Hälfte der Pendler aus der Region die S-Bahn (bzw. KBE- und DB-Nahverkehrsstrecken) und mehr Kölner als heute das städtische Verkehrssystem benutzen (+ 60.000 innerstädtische Fahrten täglich).

Im Güterverkehr wird sich unter den Bedingungen EG-weiter Liberalisierung und vorherrschender Zeitvorteile des Lkw im Jahr 2000 ein gegenüber heute ungünstiger Modal-Split (bezogen auf Tonnen-Kilometer) von:

- 25 - 27 % Bahn-Güterverkehr
- 29 - 30 % Binnenschiff-Güterverkehr
- 43 - 46 % Lkw-Güterverkehr

ergeben. Da negative Umweltwirkungen des Güterverkehrs seinen Anteil am gesamten Verkehrsvolumen (ca. 5 % im Stadtstraßennetz, 19 % auf den Autobahnbrücken) übertreffen, sind Maßnahmen zur Verkehrsmittelsubstitution wo eben möglich zu ergreifen. Die Stadt Köln hat über ihre Tochterunternehmen HGK geeignete Instrumente zur Verfügung, die nicht allein nach betriebswirtschaftlichem Ergebnis, sondern auch nach volkswirtschaftlichen Kriterien bewertet werden müssen. Der Gemeinschaft entstehender Nutzen aus dem Betrieb sollte bei den Kosten mitgetragen werden.

Maßnahmen

Fußgängerverkehr

Fußgänger sind angesichts undiszipliniert parkender Kraftfahrer, ungünstiger Ampelschaltungen und hoher Umweltbelastungen in Straßenräumen in der Defensive. Mehr als die Hälfte aller Verkehrstoten auf Kölner Straßen sind Fußgänger.

Teil B
S. 5

Deshalb ist oberstes Gebot: Konsequente Prüfung aller zukünftigen Verkehrsvorhaben auf Fußgängerverträglichkeit. Fußgänger sind besonders umwegeempfindlich! Dem muß bei allen Planungen, insbesondere aber in Geschäftsstraßen, Rechnung getragen werden.

Teil B
S. 6 ff

Zusätzlich zu vorhandenen Fußgängerzonen der City, in Porz und Chorweiler, wird die Einrichtung temporärer Fußgängerzonen in der nördlichen Altstadt (Ehrenstraße), Eigelstein und Dellbrück (Hauptstraße) empfohlen. Der Innere Grüngürtel soll als Promenade ausgebildet werden. KVB-Haltestellen sollen besser erreichbar und einsehbar werden, wartende Fahrgäste vor Wettereinflüssen (Überdachung) geschützt und Wartezeiten überbrückt werden (Zeitungskioske, evtl. (audio)visuelle Medien).

Teil B
S. 10 ff

Radverkehr

Trotz der Erfolge beim Radwegeausbau ist ein zufriedenstellendes Netz bisher nicht geknüpft. Ziel ist, vor allem dort kostengünstig Radwege zu bauen, wo keine durchgehenden Verbindungen bestehen. Konflikten zwischen Fußgängern und Radfahrern soll dadurch begegnet werden, daß Radfahrer wieder mehr auf die Fahrbahn verwiesen werden. Wichtig ist die Ausweisung überbezirklicher Radverkehrs-Verbindungen sowie der Übergang zum regionalen Netz. Am Hauptbahnhof soll für Besucher der Stadt, aber auch für regelmäßige ÖPNV-Fahrgäste eine Fahrradstation eingerichtet werden.

Teil B
S. 14 ff

Teil B
S. 19

Teil B
S. 20

Straßenverkehr

Das Kölner Straßennetz hat einen hohen Ausbaustandard erreicht. Überörtliche Hauptverkehrszüge (Autobahnring, BAB Olpe-Köln und Köln-Aachen) unterliegen jedoch Belastungen aus regionalem Pendlerverkehr und überregionalem Transitverkehr. Der Autobahnring wird deshalb bis Mitte der Neunziger Jahre durchgehend sechsspurig ausgebaut.

Teil B
S. 27 f.

Ziele sind:

- Bündelung auf leistungsfähige Hauptverkehrsstraßen bzw. Haupterschließungsstraßen im Zusammenhang mit flächenhafter Verkehrsberuhigung in Wohngebieten. Auf verbleibenden, für den Durchgangsverkehr geeigneten Straßen sollen unter Beibehaltung ihrer Leistungsfähigkeit Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Verstärkung der Geschwindigkeit auf niedrigem Niveau durchgeführt werden.
- Die Dimensionierung neuer Straßenanlagen wird sich nicht mehr an Spitzenstundenbelastungen orientieren (maßgebliche Verkehrsmenge: Stundenmittel 10 - 15 Uhr). Der Wirtschafts- und Versorgungsverkehr genießt bei der Parkraumbewirtschaftung in zentralen Bereichen sowie beim fließenden Verkehr Vorrang vor Berufspendlerverkehr.
- Vorgesehene Rückbaumaßnahmen mit dem Ziel höherer Stadt- und Umweltverträglichkeit sollen erst verwirklicht werden, wenn attraktive Alternativangebote in ausreichendem Maße geschaffen sind.

Die vorgesehenen Maßnahmen im Hauptstraßennetz lassen sich gliedern nach:

- (a) Maßnahmen zur Umweltnachsorge ("Versäumnisse der Vergangenheit" nachbessern)
- (b) Maßnahmen zur Entlastung von Siedlungsbereichen (Verkehrslenkung, Bau von Ortsumgehungen, danach Rückbau überlasteter Ortsdurchfahrten)
- (c) Maßnahmen zur besseren Verbindung von Siedlungsbereichen, verbunden mit Straßenumbau in empfindlichen Bereichen.

Vom bestehenden Hauptstraßennetz wird ausgegangen ("A- und B-Netz" wie im Flächennutzungsplan mit einigen Modifikationen).

Bedeutsame Maßnahmen zur **Umweltnachsorge** und zu verbesserter Stadtgestaltung sind:

Teil B
S. 44

Die Abdeckelungen der Herculesstraße (EB 9) und der BAB A 1 in Weiden/Jungersdorf sowie der Bau von Tunneln unter dem Heumarkt, in einem Teilabschnitt der Nord-Süd-Fahrt (Offenbachplatz/Minoritenstraße) und der Rheinuferstraße (Severinsviertel).

Um größere Teile des über die Stadtgrenzen einfließenden Pendlerverkehrs aus der Region abzufangen, werden vermehrt **Park-and-Ride-Plätze** geschaffen. Attraktiv sind Plätze in der Nähe zu Einkaufszentren (Chorweiler, Dellbrück, Porz, Weiden-Zentrum, Marsdorf und Bergisch-Gladbach) im Sinne eines für Pendler angenehmen "Park, Shop and Ride". Wegweisungen zu P+R-Plätzen sind **im Rahmen des Aufbaus eines Verkehrsleitsystems** deutlich zu verbessern. Wirkungsvoll sind Park-and-Ride-Plätze in unmittelbarer Nähe regelmäßiger Staustellen des regionalen Einpendlerverkehrs.

Teil B
S. 54 u.
S. 57

Der **Entlastung von Siedlungsbereichen** durch "konstruktive Verkehrslenkung" dienen ca. 20 km neue Umgehungsstraßen: Meschenich mit Anbindung an BAB-AS-Eifeltor, Ausbau L 150/L 103n und K 27 im Bezirk Rodenkirchen, Nordumgehung Lövenich (B 55) im Bezirk Lindenthal. Die gestalterische und verkehrliche Verbesserung von Kempener und Longericher Str. im Bezirk Nippes, Ortsumgehung Fühlingen und Nordumgehungen Weiler, Esch und Roggendorf im Bezirk Chorweiler, Ostumgehung Zündorf im Bezirk Porz sowie Ausbau Markgrafenstraße und Dünwaldener Kommunalweg zur Entlastung der Berliner Str. im Bezirk Mülheim.

Teil B
S. 33-43

Der **besseren Verbindung von Siedlungsbereichen** dienen: Die ergänzte Innenstadttangente im Verlauf der Marktstr./Schönhauser Str., der Ausbau von Subbelrather Str. und Erftstr. sowie die teilweise neugeführte Luxemburger Str. in der Innenstadt. Ausbau der Zaunhofstraße als Ortsverbindung zwischen Im mendorf und Meschenich, jeweils mit Teilumgehungen beider Stadtteile im Bezirk Rodenkirchen. Der Neubau der Vogelsanger Str., der teilweise 4-spurige Ausbau der Äußeren Kanalstr. in Ehrenfeld nach Norden zunächst bis zur Longericher Str., sowie der Bau des Niehler Gürtels in Nippes. Ein neuer Hauptverkehrszug im Verlauf des heutigen Blumenbergwegs, der 2-spurige Weiterbau der Mercatorstr. nach Norden sowie die Nordanbindung des Autobahnanschlusses Chorweiler. Die Verbindung Grengeler Mauspfad - Linder Mauspfad, die Klammer Linder Mauspfad - Belgische Allee - Lindholzer Weg - Frankfurter Str., die Anbindung der ETW zur Verkehrszu- und -abführung über Linder Mauspfad - Belgische Allee (Entlastung Wahnheide) sowie langfristig die neue L 274n entlang der südlichen Stadtgrenze im Bezirk Porz.

Teil B
S. 33-43

Aufgrund hohen Finanzbedarfs und teilweise langer Planungsvorläufe kann dieses Programm nur mittelfristig umgesetzt werden.

Öffentlicher Personennahverkehr

Dem ÖPNV drohen durch Rückgang des Ausbildungsverkehrs schon heute, durch deutlichen Nachfrageschwund auf breiter Basis vor allem aber nach 2000, Einbußen, so daß die Grenze der Existenzfähigkeit einzelner Linien unterschritten werden könnte. Da ohne leistungsfähiges öffentliches Verkehrssystem auch erhaltenswerte historische Stadtstrukturen nicht zu erhalten wären - Verkehr der Stadt dienen und sie nicht beherrschen soll - müssen entschiedene Schritte zur Steigerung der Attraktivität des ÖPNV getan werden. Da öffentlicher Personennahverkehr heute nur etwa ein Viertel aller Fahrten (ohne Fuß- und Radwege) des innerstädtischen und Pendlerverkehrs bewältigt, liegen - mit dem Ziel der Verlagerung von Kfz-Verkehr - hier die Investitionsschwerpunkte der Zukunft. Dabei ist vor allem attraktiver Schienennahverkehr auszubauen und an veränderte Rahmenbedingungen anzupassen. Bis zur Wirksamkeit solcher Maßnahmen wird der Kfz-Verkehr weiterhin drei Viertel aller Fahrten (1.55 Mio. werktäglich) bewältigen - im günstigen Fall einer verwirklichten Zielsetzung 2000 immer noch zwei Drittel (ca. 1.37 Mio. werktäglich) aller Fahrten. Die Leistungsfähigkeit des gesamten Verkehrsnetzes muß zu jedem Zeitpunkt gewährleistet sein. Das bedeutet auch, daß das Straßennetz das jeweilige Kfz-Verkehrsaufkommen - und damit den überwiegenden Teil des motorisierten Verkehrs - aufnehmen muß. Im Bereich des ÖPNV notwendige Maßnahmenschwerpunkte sind:

- Teil B
S. 69 ff
 - Die Ausweitung von Taktverkehr in die Region, auch auf Nicht-S-Bahn-Strecken (DB-Nahverkehr, City-Bahn)
- Teil B
S. 66 ff
 - Optimierte Übergänge vom Regional- zum Stadtverkehr einschließlich verbesserter Aufgabenteilung zwischen regionalen und städtischen Bussen
- Teil B
S. 81 f
 - Deutlich komfortablere Haltestellen und Beschleunigung oberirdischer Strecken im Straßenraum und an Kreuzungen mit Straßenverkehr.
- Teil B
S. 78 ff
 - Mehr organisatorische Übersichtlichkeit und bessere Information für vorhandene und potentielle Kunden

- Das Schwergewicht liegt beim S-Bahn-Grundnetz Köln, bei Stadtbahnverlängerungen in begrenztem Umfang, dem Großbauvorhaben Wiener Platz/Frankfurter Str. sowie - längerfristig - der besseren Organisation des Knotenpunkts Barbarossaplatz und dem Bau der Nord-Süd-Stadtbahn und des Ost-West-Tunnels zwischen Heumarkt und Neumarkt. Daneben ist die Anbindung des Flughafens Köln/Wahn an das Schienennetz vorgesehen.
- Die folgenden einzelnen Maßnahmen sind geplant:
- S-Bahn:** S 12 (Düren - Hbf - Porz - Au/Sieg) Teil B
S 16 (Hauptbahnhof - Flughafen Köln/Bonn) S. 66 f
S 6 - Verlängerung (Hansaring - Kalscheuren).
- Hohe verkehrliche Bedeutung wird einer S-Bahn Köln Hbf - Opladen - Solingen/Ohligs beigemessen. Teil B
S. 71
- DB - Nahverkehr:** Vertaktung VRS 32 (Köln - Bonn) Teil B
und VRS 36 (Köln-Mönchengladbach) S. 83 ff
- Stadtbahn:** Schienenverlängerungen Bocklemünd/Mengenich, Weiden-Zentrum; Kreuzungsbauwerk Wiener Platz mit U-Bahn Frankfurter Str.; längerfristig Schienenverlängerung Neu-Brück, Umgestaltung und Neuorganisation am Barbarossaplatz und Nord-Süd-Stadtbahn (Hbf - Bonner Str.), einschließlich Stadtbahn Gürtel-Süd bis Rheinufer; Ost-West-U-Bahn (Heumarkt-Neumarkt) Teil B
S. 72 ff
- H-Bahn:** Hbf - MediaPark - Universität (automatischer Betrieb, alternativ oder ergänzend zur Verlängerung der S 6) Teil B
S. 75
- Flughafenverbindung:** Düsseldorf/Lohausen - Köln/Wahn über Deutz (Tief) oder Kalk (Gbf) und Abzweig zum Flughafen parallel zum ICE-Bogen. Teil B
S. 91 ff

Überregionaler Verkehr

Teil B
S. 83 ff

Von überragender Bedeutung für den Standort Köln in Westeuropa sind die **Schnellverkehrsplanungen der europäischen Eisenbahnen**. Mit der neuen Schnellverkehrsstrecke Paris - Brüssel - Köln wird die Stadt in Lille an die Hochgeschwindigkeitsstrecke London - Paris angebunden, die voraussichtlich 1993 mit Fertigstellung des Kanaltunnels in Betrieb geht. Köln wird damit zur Abzweigstelle des Bahnverkehrs von West- nach Mittel- und Nordeuropa. Über geplante Schnellverkehrsstrecken z. B. nach Frankfurt und Berlin wird es möglich sein, Direktverbindungen von London in bedeutende kontinentale Wirtschaftszentren einzurichten. Für Köln ergeben sich überaus günstige Verbindungen zu anderen großen Wirtschaftsregionen Europas und zur europäischen Verwaltungsmetropole Brüssel. Durch Ausbau der Strecke Köln - Münster - Bremen wird der Eisenbahnverkehr zwischen Westeuropa via Köln nach Nordeuropa (über die neue Sore-Belt-Verbindung auf dem Landwege bis Kopenhagen) optimiert. Die Planungen ergeben zusammengefasst die Chance, größere Teile des Personen-Fernverkehrs und des Güterverkehrs auf die umweltfreundlichere Schiene zu verlagern.

Die Stadt Köln sollte **wirtschaftliche Impulse**, die sich daraus entwickeln, konsequent umsetzen. Beispielsweise kann der Bereich um den Bahnhof Deutz hochwertig genutzt werden. In Kombination mit der Messe ergeben sich hier hervorragende Standortqualitäten, vor allem, wenn Deutz zum zweiten Kölner ICE-Systemhalt ausgebildet wird. Dies ist - trotz derzeit bestehender Bedenken der Bundesbahn - politisch zu fordern.

Teil B
S. 91 f

Im Bereich des Flugverkehrs bieten sich angesichts der Überlastung in Düsseldorf Aufgabenteilungen an, die längerfristig zum einheitlich betriebenen **"Großflughafen Rhein-Ruhr"** führen. Voraussetzung ist die Einrichtung einer schnellen Schiene-Direktverbindung zwischen beiden Verkehrsflughäfen. Ein regionaler Umsteigebahnhof der neuen (rechtsrheinischen) Schienen-Schnellverkehrsstrecke nach Frankfurt/Main wird der Kölner Flughafen sein, der an das ICE-Netz der Bundesbahn anzuschließen ist. Köln/Bonn sollte die begonnene Spezialisierung auf bestimmte Flugrelationen und auf Luftfrachtverkehr konsequent weiterbetreiben.

Der durchgehend sechsspurige **Ausbau des Kölner Autobahnring**s ist die geeignete Antwort auf zunehmenden Transitverkehr. Für systemwechselnden Güterverkehr ist die unmittelbare Anbindung des **Güterverkehrszentrums Eifellor** an die Autobahn von großer Bedeutung. Ein Autobahnanschluß bei Großkönigsdorf (BAB Köln-Aachen) wird dann befürwortet, wenn davon nachgewiesene Entlastungswirkungen für die B 55 (Aachener Str.) ausgehen. Zur Entlastung der südlichen Stadtteile im Stadtbezirk Porz wird ein Autobahnanschluß an die geplante Umgehungsstraße Niederkassel-Buchendorf/Linholzer Weg bzw. Belgische Allee/Linder-Mauspfad in Troisdorf vorgeschlagen.

Teil B
S. 96

Im regionalen und überregionalen **Ausflugsverkehr** sollen verstärkt Alternativen auf Schiene, Schiff und Bus geboten werden. Was für Großveranstaltungen begonnen wurde (z. B. Kombination Eintrittskarte/Fahrschein), kann für permanente Ausflugsziele weitergeführt werden (derzeit bereits zum Besuch des Phantasialands mit der KVB). Mit dem Rheintal kann - von Köln aus leicht erreichbar - eine der schönsten deutschen Landschaften umweltfreundlicher erschlossen werden. Auch Fahrten ins Bergische Land (z. B. Schloß Burg/Wupper) und in die Eifel mit dem ÖPNV sollen besser organisiert werden, verstärkte Werbeaktionen wie beim ÖPNV insgesamt vorausgesetzt (v. a. für Bike and Ride).

Teil B
S. 97 ff

Güternah- und -fernverkehr

Im Gütertransport wirken überregional der Rückzug des Massengutverkehrs und die Zunahme des Transports von Erzeugnissen des Investitions- und Verbrauchsgütergewerbes ungünstig auf Bahn- und Schiffverkehr. Daraus ergibt sich der dargestellte Modal Split für das Jahr 2000. Strukturelle Veränderungen im Produktionsbereich erfordern entsprechende Umorientierung im Bereich der betriebsexternen Logistik. Der Einzug der Informationstechnik betrifft alle Transportmittel. Ziel ist die Stärkung kombinierten Ladeverkehrs (KLV), Kernbereich jedes Güterverkehrszentrums. Der Kölner Rat hat am 26.04.1990 die Aufstellung eines umfassenden Güterverkehrskonzepts beschlossen.

Teil B
S. 101 ff

Teil B
S. 111

In Köln sollten neben dem geplanten Güterverkehrszentrum Eifeltor mindestens 2 Unterverteilzentren (in den Gbf. Nippes und Gremberg) eingerichtet werden. Diese UVZ ermöglichen das Umladen größerer Ladungen auf kleine Einheiten zur stadtreionalen Feinverteilung (ausreichende Zwischenlager - Kapazitäten vorausgesetzt). Zusammen mit dem Einsatz kleiner und umweltfreundlicher Lkw's könnte dadurch ein wesentlicher Schritt zum stadterträglichen Güterverkehr getan werden. Trotz logistischer Nachteile sollte auch die Bahn als Instrument zur Feinverteilung im Gespräch bleiben.

Teil B
S. 109 f

Wie im wegweisenden Hafen-Gesamtkonzept dargestellt, werden die Häfen Niehl I und Godorf Schwerpunkthäfen für die Region Köln. Köln wird Teilnehmer des im Aufbau befindlichen Logistiksystems "Electronic Rhine". Auch die Teilnahme an anderen Logistiksystemen - vornehmlich der Seehäfen Bremen und Hamburg - wird angestrebt.

Teil B
S. 112 f

Für innerstädtischen Lkw-Verkehr wurde ein Führungskonzept mit Vorrangrouten für den Straßengüterverkehr beschlossen. Konsequenter sind die Routen so festgelegt, daß die Unfallwahrscheinlichkeit zwischen Lkw und anderen Verkehrsteilnehmern (meist mit besonders schwerwiegenden Folgen) minimiert und Belästigungen der Wohnbevölkerung geringer werden. Nach und nach werden sich außerdem lärmärmere Lkw durchsetzen.

Ausgangssituation

Hohe Lagekunst Kölns, verbunden mit hohem Transportverbraufkommen

Erst ansatzweise Integrierter Regionalverkehr: kein S-Bahn-Netz

Konflikt Stadtstruktur-Verkehr Verkehr hat dienende Funktion

Hohe Verkehrsfolgekosten: Jährl. ca. 60 Tote, Tsch. Verluste: ca. 380 Mio. DM Unfallfolgeschäden: 320.000 Kölner beklagen Verkehrsplän

Anwachsende Bevölkerung, trotz sinkender Geburtenzahlen seit 20 Jahren

Ziele / Strategien

Struktur Kölns als Basisbahn-Knotenpunkt

Kooperation der Flughäfen Düsseldorf u. Köln: "Großflughafen NRW"

Ausbau S-Bahn-Grundnetz: Verteilung v. DB-Netzwerk

Aufgabenteilung Regionalverkehrs-/Stadtverkehrsnetz: keine Parallelverkehre im Stadtgebiet

Behandlung gebietsfremder Verkehrs auf Hauptstraßen: flächendeckende Verkehrsübertragung in Wohngebieten

Förderung stadt- und umweltverträglicher Verkehrsmittel (ÖPNV, Fußgänger, Rad): 50% der Regionalpläne auf den ÖV; Straßennetz für Vernetzung (nicht f. Spitzenbedarf); Verkehrsicherheitsmaßnahmen auch im Hauptstraßennetz: Fußgängerverträglichkeitsprüfungen; Radverkehrsträgerlichkeit der Hauptstraße

Straßenverkehr konsequent auf der Autobahrführung

Konzept für (über-) regionalen Erwerbsverkehr mit ÖV

Park-and-Ride Konzept: überarbeiten; Bike-and-Ride; Bike-and-Bike

kein Hauptstraßen/ausbau parallel zu Schienenströcken des vertikalisierten Regionalverkehrs

Stärkung der Bezirks-, Mittelbereichs- u. Nachbarbezirkszentren zur Erhaltung des hohen Fußgängeranteils beim Einkäufen

Rechtsprechung des ÖV vor dem MIV-Verkehr auch in den Verkehrsplänen

Lösungen / Maßnahmen

Stützung der DB-Schnellverkehrsplanung

Optimierung der Übergangsknotenstellen (z.B. Köln-Süd, Süf-Wilmer, Hönning) und verbesserte Zugänglichkeit von Bahnhöfen/Bahnsteigen

Flughäfen-Schnellverbindung Köln/Bonn - Düsseldorf; ÖV-Anschluss für Köln/Bonn

S-Bahn-Linien nach Hennen, Aylburg, Gladbach; Vernetzung Richtung Grovenbroich, Buskirchen, Bonn

Flughafen-Elferhorst im Unterverteilernetzen rth./lth.

Ausbau des Schienennetzes der Bundesbahn zur Bewältigung technischer Engpässe für Taktverkehr usw.

Schnellverbindungen Niehl I u. Coerhof; Ausbau Containerverkehr; Taxistrukturen, u.a. "Electronic Rhine"

Anbindung des Binnverkehrs an geeigneten Haltepunkten des Schienenverkehrs. Verbesserung Auskennung des Inlandes, u.a. Ausbildung der tangentialen Verbindungen mit Zubehörsystemen zu den radialen Schienenströcken

Park-and-Ride-Verbesserung v.a. in Porz/Wahn, Chorweiler, Weiden, Dellbrück, Bergisch Gladbach; Bike-and-Ride an allen Haltestellen d. Schienenverkehrs

Maßnahmen zur "Umwelt-nachbarschaft": Umgestaltung von Verkehrsstraßen u. Ortsdurchfahrten; Deckel, Werksstr., A 1, Tunnel Heumarck, Nord-Süd-Fahrt

Vorrang kostengünstiger Schwachstellenbeseitigung vor kostenintensiven Maßnahmen (Zeit-/Kosten-Effekt)

Minimierung der Anreizgalle durch Linienetzgestaltung und bei Bussen und Bussen

Abbau von Barrieren für den Fußgängerverkehr: Ausreichende, sichere und bequeme Querungsmöglichkeiten, akzeptable Rotphasen, freie und breite Bürgersteige

Straßenbau vornehmlich zur Entlastung von Siedlungsräumen (Umgehungsstr., gekoppelt mit Rückbau)

ÖV-Führungskonzept mit Folgenmaßnahmen zur Konflikt-abbau ÖV - andere Verkehrsteilnehmer/empfindliche Nutzungen

Verständliche Tarifgestaltung

Auszug aus dem Beschlußbuch

des

Rates der Stadt Köln

Sitzung vom 11. Juni 1992

Öffentliche Sitzung

Gegenstand der Tagesordnung

9. Allgemeine Vorlagen

9.11 Gesamtverkehrskonzept Köln
Ds-Nr. 0676/089

Beschlußbuch

Nr.

175

Der Rat beschließt gegen die Stimmen der Fraktionen Die Grünen, F.D.P., Deutsche Liga und Die Bürger:

Der Rat nimmt das Gesamtverkehrskonzept als Grundlage der Verkehrsplanung in Köln zur Kenntnis. Er beschließt, die im Gesamtverkehrskonzept enthaltenen Hauptzielsetzungen (Kapitel A 2) sowie die Teilkonzepte Hauptstraßennetz gemäß Anlageplan B 3/1, Fahrradwege gemäß Anlageplan B 2/1 und öffentlicher Personennahverkehr gemäß Anlageplan B 4/1 in der aktualisierten Fassung entsprechend der geltenden Beschluslage, jedoch ohne Einbeziehung der Beschlüsse der Bezirksvertretungen zum Gesamtverkehrskonzept.

Das Konzept ist mit seinen Hauptzielsetzungen sowie den strategischen Aussagen zugleich die Fortschreibung des Gesamtverkehrskonzeptes Stadtentwicklungsplanung, Kapitel C 7.

Die im Entwicklungskonzept Innenstadt getroffenen Festlegungen zum Thema Verkehr sind im Verhältnis zum Gesamtverkehrskonzept vorrangig zu beachten, soweit sie in diesem noch nicht berücksichtigt wurden.

Das dargestellte Verkehrsnetz (ÖV gemäß Anlageplan B 4/1 und IV gemäß Anlageplänen B 3/1 und B 2/1) stellt die mittel- bis langfristige Zielvorstellung der Verkehrsplanungen in Köln dar. Abweichungen hiervon sind unter Bezugnahme auf die Zielsetzungen des GVK zu begründen und den zuständigen Gremien zur Entscheidung vorzulegen.

Die im GVK vorgesehene Ergänzungen des Verkehrsnetzes, Maßnahmen zur attraktiven Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs und zur Verstärkung des Kfz.-Verkehrs sind Zug um Zug im Rahmen der mittelfristigen Investitionsplanung umzusetzen und ggf. zur Förderung anzumelden.

Der Rat nimmt die Beschlüsse und Anregungen der Bezirksvertretungen zum GVK sowie die Stellungnahme der Verwaltung hierzu zur Kenntnis.

Vor Planungsaufnahme von Einzelmaßnahmen auf der Basis des GVK sind die vom Verwaltungsvorschlag abweichenden Beschlüsse und Anregungen der Bezirksvertretungen nochmals zu prüfen und mit einer aktualisierten Stellungnahme der Verwaltung den Bezirksvertretungen und den zuständigen Ratsgremien zur Entscheidung vorzulegen. Bei den über die inhaltlichen Festlegungen des GVK hinausgehenden ergänzenden Anregungen der Bezirksvertretungen ist in Form von Einzelvorlagen gleichermaßen zu verfahren. Bei Beschlussempfehlungen der Verwaltung zu Maßnahmen, die im GVK nicht enthalten sind, ist hierauf besonders hinzuweisen und in den Beschlussempfehlungsvorschlag zusätzlich aufzunehmen, daß das GVK insoweit ergänzt oder - falls andere Maßnahmen hiervon tangiert werden - geändert wird.

Gleichermaßen ist in den Stellungnahmen der Verwaltung zu Anträgen der Fraktionen ein entsprechender Hinweis aufzunehmen.

Das GVK ist wie folgt zu ändern bzw. zu ergänzen, wobei die Maßnahmen zum "Fly over" - Niehler Kreisel, sogenannte Sammelschiene Porz und der Messetunnel Deutz entsprechend dem obigen Beschluß von der Weiterbearbeitung auszunehmen sind.

- Zu A 2:

Die Hauptzielsetzungen im Entwurf des GVK Köln (Kapitel A 2) werden durch folgenden Text ersetzt.

Die Einleitung bleibt unverändert.

(1) Die großräumige Verkehrsgunst ausbauen:

Sie ist der wichtigste, positiv wirkende Standortfaktor des Wirtschaftsraumes Köln. Die Schienenverbindungen zu den benachbarten deutschen und europäischen Zentren sind konsequent zu verbessern, einschließlich der Anbindung des Flughafens an das ICE- und S-Bahn-Netz. Die Flugverbindungen im Bereich unter ca. 500 km sind insoweit zugunsten der Intercontinentalflüge sobald wie möglich abzuschaffen.

(2) Den ÖPNV bevorzugen:

Der Lebens- und Arbeitsraum Stadt droht am motorisierten Individualverkehr zu ersticken. Die Zukunft liegt in der Stärkung der nicht motorisierten Verkehrsarten und in einem attraktiven, schnellen und leistungsfähigen öffentlichen Nahverkehr; dieser soll Vorrang vor dem motorisierten Individualverkehr haben. Die Akzeptanz soll durch ein besseres Angebot und durch offensive Werbung erhöht werden.

(3) Die Erreichbarkeit verbessern:

Berufsverkehr soll stärker von der Straße auf die Schiene verlagert werden (Park and Bike and Ride, Anschlußsicherung im innerstädtischen und Regionalbereich). Das Stadtzentrum, die Bezirks-, Mittelbereichs- und Nahbereichszentren sowie die Arbeitsplatzkonzentrationen sollen für den Wirtschaftsverkehr (Anliefer-, Dienstleistungsverkehr) erreichbar sein. Der vorhandene innerstädtische Parkraum soll nur noch dem Anwohner-, Einkaufs- und Wirtschaftsverkehr zur Verfügung stehen. Die Innenstadt soll mittelfristig vom reinen Durchgangsverkehr, vor allem vom durchgehenden Schwerlastverkehr, befreit werden. Wichtig sind direkte, hindernisfreie und sichere Wege für den Fuß- und Radverkehr.

(4) Die Sozialverträglichkeit des Verkehrs verbessern:

Der Bewegungsraum für die Menschen im Verkehr (insbesondere für Kinder, alte Menschen und Behinderte) soll erheblich erweitert werden. Bei der Gestaltung von Straßenräumen ist ihren Bedürfnissen (als Fußgänger, Radfahrer, ÖPNV-Benutzer) bevorzugt Aufmerksamkeit zu widmen.

(5) Die Umweltverträglichkeit des Verkehrs erhöhen:

Der motorisierte Individualverkehr ist mit seinen Abgasen und dem Lärm eine extreme Umweltbelastung. Die Stadt wird mit dem, was in ihrer Kompetenz liegt, zur Verminderung beitragen: geschwindigkeitsvermindernde und -verstetigende Maßnahmen, Verkehrseinschränkungen bis hin zu Zufahrtsverboten bei Grenzwertüberschreitung (§ 40 Ziff. 2 Bundesimmissionsschutzgesetz), Lärmschutzmaßnahmen vorrangig an der Quelle. Den besten Umweltschutz bieten der ÖPNV bzw. nicht-motorisierte Verkehr.

(6) Energie einsparen:

Verlagerung auf energiesparende Verkehrsformen. Der PKW-Verkehr im Kölner Stadtgebiet verbraucht jährlich etwa 480.000 Tonnen SKE (Steinkohleeinheiten) an Mineralöl. Neben Verbesserungen an der Fahrzeugtechnik läßt sich durch verkehrsplanerische Bemühungen, beispielsweise für eine selektive Nutzung des Automobils, eine Veränderung des Modal-Split zugunsten energiesparender Verkehrsmittel erreichen oder durch Verstetigung des Verkehrsflusses bei niedrigem Geschwindigkeitsniveau (Verkehrsrchner), der Energieverbrauch verringern.

(7) Verkehr stadtverträglicher gestalten:

Durch Straßenumbau, der geringe Geschwindigkeiten bewirkt, verringerte Trennwirkung breiter Straßenquerschnitte und separat geführte Gleiskörper soll Stra-

ßenraum Aufenthaltsqualität gewinnen und die Stadtgestalt bereichern, anstatt sie zu stören: Breite Gehsteige, Baumpflanzungen, Schaffung neuer Plätze, ruhender Verkehr - wenn überhaupt im Straßenraum - am Fahrbahnrand. Die Dimensionierung des gesamten Straßennetzes richtet sich nach der Verkehrslast zwischen 10.00 Uhr und 15.00 Uhr. Die Beschilderung im Straßenraum wird dort abgebaut, wo sie aufgrund ihrer Dichte kaum Wirkung erzielt, das Straßenbild aber nachhaltig stört.

(8) Die Verkehrssicherheit erhöhen:

Angesichts der Personen- und Sachschäden, die motorisierter Individualverkehr verursacht (in Köln 1986: 60 Tote, 4.800 Verletzte, 15.300 Unfälle) sind Maßnahmen, die schwächere Verkehrsteilnehmer schützen, konsequent einzusetzen. Diesem Ziel dienen geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen, Fahrbahnen mit Mindestbreiten entsprechend den Richtlinien (EA 85), viele sichere Straßenüberquerungsmöglichkeiten, kurze Ampel-Rot-Phasen für Fußgänger, Sicherheitsmaßnahmen an Kindertagesstätten, Schulen und Altersheimen, Entschärfung der Konflikte Fußgänger-Radfahrer sowie Radfahrer-Autofahrer an Einmündungen, Tempo 30 flächendeckend außerhalb des Hauptstraßennetzes, kommunale Geschwindigkeitsüberwachung.

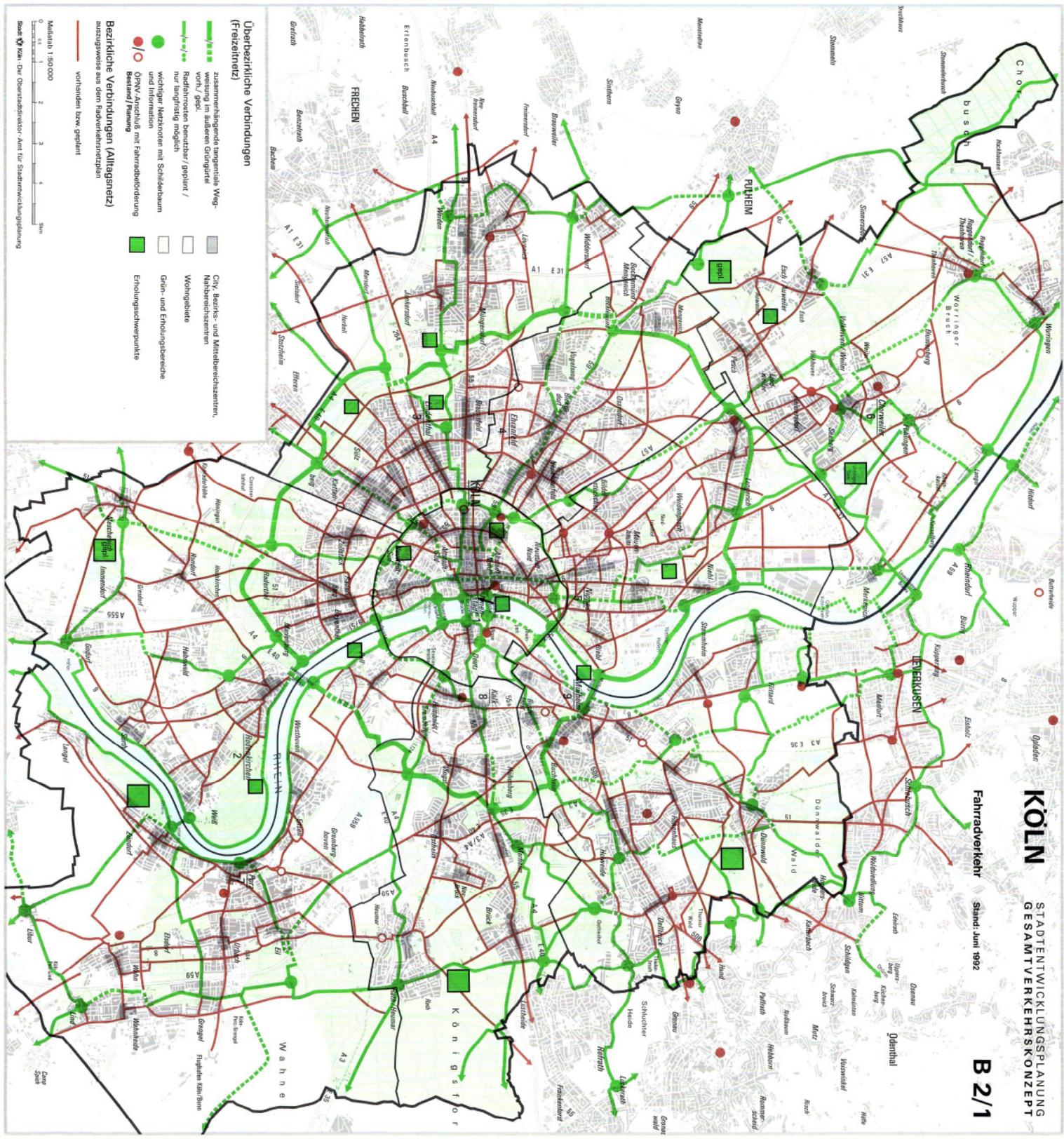
(9) Kostengünstige Maßnahmen vorziehen:

Die finanzielle Situation der Stadt und absehbare Entwicklungsperspektiven erfordern sparsamen Umgang mit Ressourcen. Das vorhandene ÖPNV-Netz soll systematisch verknüpft (Übergangshaltstellen!) und ergänzt werden. Für das Straßen-, das Radwege- wie das ÖPNV-Netz gilt, das bessere Ausgestaltung Vorrang hat. Vor Neubauten von Verkehrsanlagen soll spürbare Entlastung für große Stadträume im Einzelfall nachgewiesen sein (Aufmerksamkeit für tangentielle Verkehrsverbindungen gegenüber dem radialen Netz).

(10) Vor einschränkenden Maßnahmen Angebotsalternativen schaffen:

Dieses Hauptziel, auf das besonderen Wert gelegt wird, bezieht sich auf das Verfahren der Umsetzung des GVK. Vor beschränkenden Maßnahmen an Verkehrswegen, die im Interesse höherer Stadt- und Umweltverträglichkeit ergriffen wurden, sind Alternativangebote in ausreichendem Umfang und ausreichender Qualität nachzuweisen oder neu zu schaffen. Bei Kapazitätsbeschränkungen auf Einfallstraßen des Pendelverkehrs ist ebenso zu verfahren.

- Im Anlageplan B3/1 ist die Kategorie des Straßenzuges Bonner Straße zwischen Militärringstraße und Schönhauser Straße im Hinblick auf die Planungen Verteilerkreis Köln in eine örtliche Hauptstraße zu ändern.



Überbezirkliche Verbindungen (Freizeitnetz)

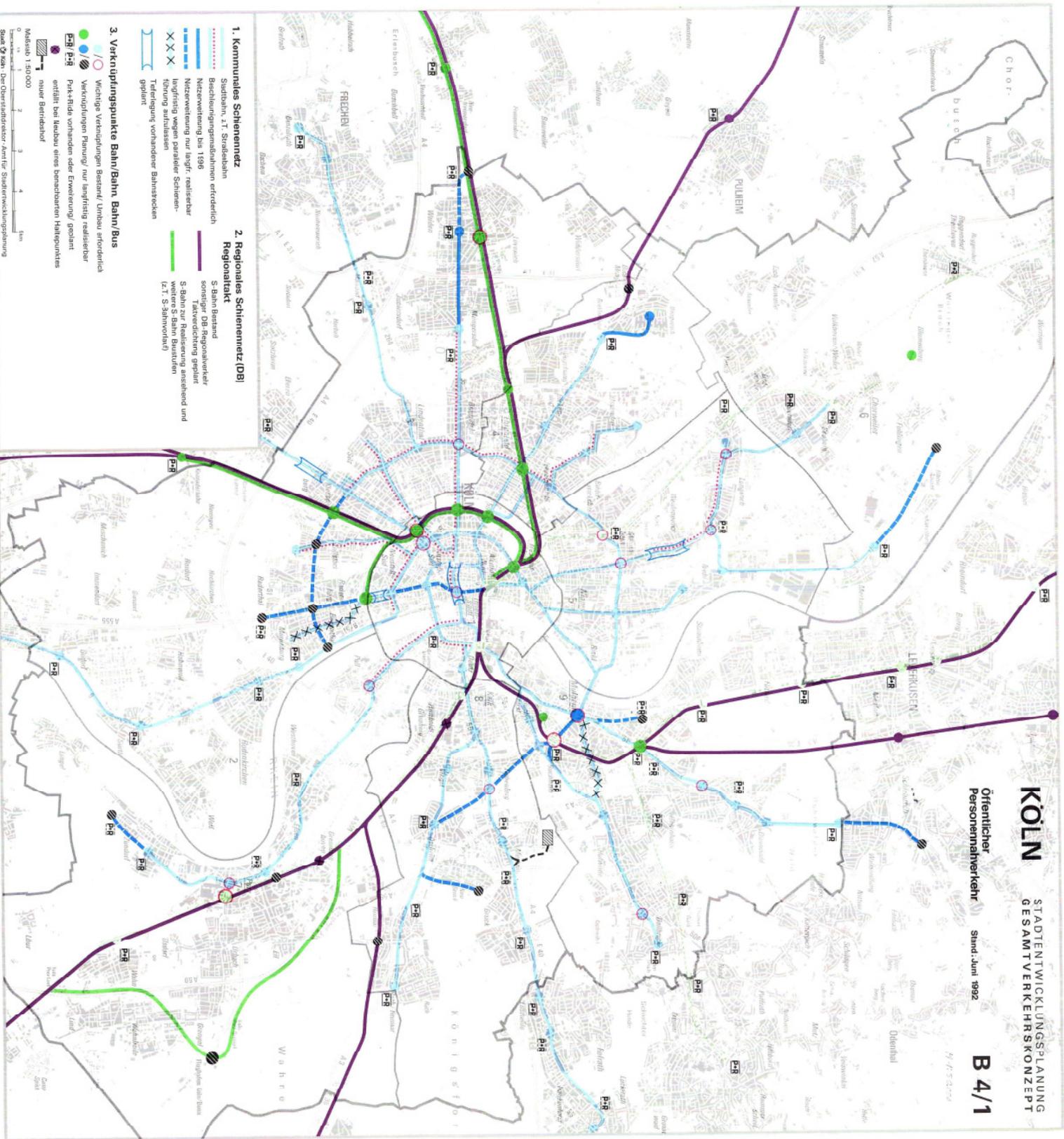
- zusammenhängende langstrecke Weg- vorzug im äußeren Grundriss
- Bedienungsmittel benutzt/ geplant / nur langfristig möglich
- wichtiger Netznoten mit Schilderbaum und Information
- ÖPNV-Anschluss mit Fahrradabfertigung Bestand/ Planung
- vorhanden bzw. geplant

- City, Bezirks- und Mittelbezirkzentren, Nahbereichszentren
- Wohngebiete
- Grün- und Erholungsbereiche
- Erholungsschwerpunkte

Bezirkliche Verbindungen (Alltagsnetz)

- vorhanden bzw. geplant

Maßstab 1:50.000
Stab 1/100m. Der Oberstabsdirektor Amt für Stadtentwicklung



1. Kommunales Schienennetz

- Straßenbahn, z.T. Stadteisenbahn
- Beschleunigungsmaßnahmen erforderlich
- Nutzerweiterung bis 1990
- Nutzerweiterung nur langfr. realisierbar
- Inführung wegen paralleler Schienenführung auflassen
- Teilungung vorhandener Bahnstrecken geplant

2. Regionales Schienennetz (DBI)

- S-Bahn Bestand
- sonstiger DB Regionalverkehr
- Taktverdichtung geplant
- S-Bahn zur Realisierung anstehend und weitere S-Bahn Baustufen (z.T. S-Bahnverlängerung)

3. Verknüpfungspunkte Bahn/Bahn, Bahn/Bus

- Wichtige Verknüpfungspunkte/Umknüpfungspunkte
- Verknüpfungen Planung/ nur langfristig realisierbar
- Punkt-fürs vorhanden oder Erweiterung/ geplant
- entfällt bei Umbau eines bestehenden Haltepunktes
- neuer Baustandort

Maßstab 1:50.000
Quelle: Köln - Der Oberstadtdirektor - Amt für Stadtentwicklungsplanung

KÖLN

STADTENTWICKLUNGSPLANUNG
GESAMTWERKEHRSKONZEPT

Hauptstraßennetz
Bestand und Planung Stand: Juni 1932

B 3/1

