

KLIMA FREUNDE

Laurenzplatz 5
50667 Köln

Fraktion Die FRAKTION
Unter Goldschmied 6
50677 Köln

Eingang beim Amt der Oberbürgermeisterin: 17.01.2023

AN/0077/2023

Änderungs- bzw. Zusatzantrag gem. § 13 der Geschäftsordnung des Rates

Gremium	Datum der Sitzung
Verkehrsausschuss - Stadtentwicklungsausschuss	19.01.2023

Änderungsantrag zur Vorlage 3195/2022 - Beschluss über Stellungnahmen sowie Satzungsbeschluss betreffend den Bebauungsplan-Entwurf Nr. 68439/03; Arbeitstitel: Deutzer Hafen – Teilplan Infrastruktur und Planungsbeschluss über die für die innere und äußere Erschließung notwendigen verkehrlichen Maßnahmen

An den Vorsitzenden des Verkehrsausschusses
Herrn Lino Hammer

Frau Oberbürgermeisterin
Henriette Reker

Sehr geehrter Herr Vorsitzender, sehr geehrte Frau Oberbürgermeisterin,

die Sachkundigen Einwohner von KLIMA FREUNDE und der Fraktion Die FRAKTION bitten Sie, folgenden Änderungsantrag in die Tagesordnung der gemeinsamen Sitzung von Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss am 19.01.2023 aufzunehmen:

Beschluss

Der Rat

1. beschließt den Bebauungsplan Nr. 68439/03 nach § 10 Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 03.11.2017 (BGBl. I S. 3634) in Verbindung mit § 7 Gemeindeordnung Nordrhein-Westfalen (GO NW) in der Fassung der Bekanntmachung vom 14.07.1994 (GV NW S. 666/SGV NW 2 023) —jeweils in der bei Erlass dieser Satzung geltenden Fassung— als Satzung mit der nach § 9 Absatz 8 BauGB beigefügten Begründung **vorerst nicht und**

2. **fordert die Überarbeitung des Verkehrsgutachtens (Anlage 10) Deutzer Hafen inkl. Mobilitätskonzept (Anlage 11) in wesentlichen und vor allem das Gebiet Alt-Poll betreffenden Punkten.**

Begründung

1. **In der Verkehrsuntersuchung fehlt die Offenlegung einer ausführlichen Darstellung zum Verkehrsaufkommen in Deutz und Poll. Insbesondere für gravierend betroffene Straßen** in Alt-Poll, wie z.B. Alfred-Schütte-Allee, Maifischgasse, Poller Hauptstraße und Poller Damm oder auch Am Altenberger Kreuz und in Deutz am Gotenring und auf der Mindener Straße, **liegen keine Verkehrszahlen für den Prognose-Nullfall, Planfall 1 und Planfall 2+8 vor.** Der Untersuchungsbereich des Verkehrsgutachtens ist daher so auszudehnen, dass die angrenzenden Stadtteile in Poll und Deutz mit allen wesentlichen Verkehrsstraßen vollständig erfasst und dargestellt sind.
2. Der für das Plangebiet angesetzte **MIV-Anteil von 26% ist nicht geeignet, um eine sichere Prognose zu erzeugen.** Lt. den Kölner statistischen Nachrichten von 1/2019¹ waren in Köln in 2017 im Schnitt 363 Privat-Pkw je 1.000 Einwohner zugelassen. Das entspricht einem MIV-Anteil von 36,3% in Gesamt-Köln. **Im Stadtteil Deutz lag der MIV-Anteil bei unter 30%, in Poll bei 40% - 50%. Die Abweichung ist gravierend und hat unmittelbar Einfluss auf das Ergebnis der Verkehrsuntersuchung.** Dies ist zu überprüfen und den Tatsachen entsprechend zu korrigieren.
3. Zur Ermittlung der maßgebenden Verkehrsmengen in der Verkehrsuntersuchung wurde das Szenario 1 (kurzfristig umsetzbar) aus dem Mobilitätskonzept zugrundegelegt, welches mit Blick auf den ÖPNV lediglich eine neue Buslinie 150, aber keine Veränderung der Stadtbahnanbindung und kein Anschluss an die S-Bahn vorsieht. **Die erwarteten Verlagerungen der MIV-Wege auf den Fuß-, den Radverkehr und ÖV sind jedoch nicht nachvollziehbar hergeleitet und nicht plausibel.** Es finden sich im Mobilitätskonzept und auch in der Verkehrsuntersuchung **keine konkreten Ausführungen, wie diese %-Zahlen der Verlagerung tatsächlich erreicht werden sollen.** Auch fehlen Angaben zur Prognosesicherheit.
4. **Die angesetzten Kennwerte der Verkehrserzeugung des Deutzer Hafens** lt. Anhang 1 der Verkehrsuntersuchung **sind nicht nachvollziehbar und führen zu einer Unterschätzung des tatsächlich zu erwartenden Verkehrsaufkommens.** Bei vielen Kategorien sind die Ansätze nicht hergeleitet und spiegeln eher eine untere Abschätzung der zu erwartenden Fahrbewegungen wieder, was eine entsprechend **hohe Prognoseunsicherheit** nach sich zieht.
5. Zur Verkehrsverteilung wird in der Planfallvariante 1 der Verkehrsuntersuchung angenommen, dass der **Deutzer-Hafen-Verkehr überwiegend in Richtung Norden** abfließt und **nur ca. 30% in Richtung Süden durch Poll.** **Diese Annahme wird in dem Abwägungsmaterial nicht ausreichend hergeleitet und begründet.** Es fehlt eine konkrete Herleitung, weshalb diese Daten für den Deutzer Hafen geeignet sein sollen und welche Korrekturwerte im Sinne der Prognosesicherheit ggf. in Ansatz zu bringen sind.

¹ https://www.stadt-koeln.de/mediaasset/content/pdf15/kapitel_4_verkehr_2018.pdf (Blatt 16 Seite 174)

6. **Wenn sich ein Plangeber auf die Ergebnisse einer vorgelegten Untersuchung stützt und darauf die weitere Planung ausrichtet, muss diese Untersuchung in sich klar, nachvollziehbar und hinreichend transparent sein. Sowohl das Mobilitätskonzept, als auch die Verkehrsuntersuchung leiden an solcher Klarheit, Nachvollziehbarkeit und Transparenz.** Selbst fachkundige Personen können auf Basis der Angaben im Abwägungsmaterial die entsprechenden Sachverhalte nicht plausibel nachvollziehen.

Beispielhaft fehlen für den Analyse-Fall belastbare Zählwerte für die Alfred-Schütte-Allee, Maifischgasse, Poller Hauptstraße, Poller Damm, Auf dem Sandberg und für die Auf- und Abfahrten an der Autobahnanschlussstelle Poll.

Insgesamt steht somit in Zweifel, dass mit den Ausgangswerten und Annahmen des Mobilitätskonzeptes und der Verkehrsuntersuchung vom Plangeber eine qualifizierte und belastbare Verkehrsplanung aufgebaut werden kann. Vielmehr sieht es so aus, dass sich mit den gewählten Ansätzen für Poll eher eine untere Abschätzung der zu erwartenden Verkehrsaufkommen ergibt. Die Herleitung der Verkehrsaufkommen und der Verkehrsaufteilung ist daher transparent und nachvollziehbar darzustellen. **Auch sollten die Maßnahmen zur Sicherstellung der Einhaltung der Modal-Split Szenarien konkreter beschrieben und entsprechende Maßnahmen festgesetzt werden. Dabei ist im Hinblick auf die Planungssicherheit auch zu untersuchen, was passiert, wenn die getroffenen Annahmen nicht oder nur teilweise eintreten werden.**

7. Die Prognose-Planfälle bauen auf dem Prognose-Nullfall auf. **Es werden verschiedene Entwicklungen im Umfeld des Plangebietes namentlich genannt, die für den Prognose-Nullfall berücksichtigt wurden. Jedoch fehlen hierzu nachvollziehbare Zahlen, so dass die Eingangsdaten für den Prognose-Nullfall nicht auf Plausibilität geprüft werden können. Dies stellt einen erheblichen Mangel dar.**

Die Eingangsdaten für die in Kapitel 4.2.1 des Verkehrsgutachtens auf Seite 20 genannten Entwicklungen im Umfeld des Bauvorhabens sind offenzulegen, damit eine Plausibilitätsprüfung vorgenommen werden kann. **Dem Verkehrsgutachten ist nicht zu entnehmen, welche Rolle geplante Straßen-Neubauprojekte wie z.B. Autobahnneubauten und -ausbauten und die geplanten Maßnahmen zum Mülheimer Süden spielen und welche Auswirkungen auf Deutz und Poll zu erwarten sind, wenn diese Planungen nicht realisiert werden können.**

Die überarbeitete Version soll nicht den Bau weiterer Straßen voraussetzen, wie z.B. den Ausbau der Autobahnen A4, A 553 und A 559 und den Bau der Westumgehung Kalk („Östlicher Ringschluss Mülheimer Süden“ bzw. „Netzelement 4“ der Verkehrsmaßnahmen für Mülheim-Süd). **Straßen-Neubau-Projekte sind sowohl von den Klimaauswirkungen als auch von den Kosten her umstritten.** In der gegenwärtigen Krisensituation steht auch die beschlossene Westumgehung Kalk auf der „Liste der Großbauprojekte“, die die Verwaltung jüngst dem Rat vorgelegt hat, um Einsparpotentiale auszumachen (Vorlage 3165/2022, Anlage 1, Nummer 40). Eine neue Verkehrsuntersuchung soll das Plangebiet unter heutigen Voraussetzungen untersuchen, denn auch die angedachten Verbesserungen im öffentlichen Personennahverkehr werden (bis auf die Buslinie 150) erst Jahrzehnte später wirksam.

8. Das Verkehrsgutachten geht im Prognose-Planfall 1 davon aus, dass der Bau eines neuen Stadtteils mit ca. 7.000 Bewohnern und 7.000 Arbeitsplätzen bereits ohne jegliche Verkehrsmaßnahmen zu einer **ungewöhnlichen Reduktion von 1.500 Fahrten/Tag auf der Alfred-Schütte-Allee (unmittelbar südlich Am Schnellert)** führen wird, **obwohl**

diese Strecke (Alt-Poll) die zweitkürzeste und womöglich zweitattraktivste Strecke zwischen Deutzer Hafen und A4-Autobahnanschlussstelle Poll darstellt. Das Gutachten präsentiert diesen unerklärlichen Verkehrsrückgang von 1.500 Fahrzeugen/Tag als Ergebnis einer "schwarzen Box". Die Basis dafür wird nicht mit konkreten Zahlen belegt, sodass auch hier die Eingangsdaten und die Ergebnisse nicht nachvollziehbar sind und auch nicht theoretisch von einem dritten Fachexperten kontrollierbar oder rekonstruierbar sind.

Hinzu kommt, dass die Ergebnisse des Planfalls 1 der Logik und allen veröffentlichten und offengelegten Daten und Sachverhalten erheblich widersprechen. Daher sind auch für den Prognose-Planfall 1 nachvollziehbare und plausible Daten offen zu legen und es ist eine entsprechend ausreichende Frist anzubieten, in der die betroffenen Anwohner mit ihren Fachleuten das Zahlenmaterial und die Ergebnisse analysieren und bewerten können.

9. In der Verkehrsuntersuchung werden Planfallkombinationen betrachtet mit dem Ziel, die Siegburger Straße im Bereich der Ortsdurchfahrt Poll vom Durchgangsverkehr merklich zu entlasten. **Laut Verkehrsuntersuchung wird die Planfallvariante 2+8 als Vorzugsvariante weiterverfolgt.** Diese Variante ist eine Kombination aus Umgestaltung der Siegburger Straße in Poll (Planfall 2) verbunden mit der Ertüchtigung Im Hasental / Östlicher Zubringer (Planfall 8). **Vereinfacht gesagt soll die Durchfahrt über die Siegburger Straße zur A4 unattraktiver werden und die Durchfahrt über Hasental / Östlicher Zubringer zur A4 soll attraktiver werden. In der Verkehrsuntersuchung wird nicht ausreichend nachvollziehbar hergeleitet und begründet, wieso die Planfallvariante 2+8 zu den genannten Verkehrszahlen führen sollte.**

Nach intensiven Gesprächen mit betroffenen Poller Bürger*innen mit entsprechender Ortskenntnis teilen wir deren Zweifel, dass die gesetzten Ziele mit den dargestellten Maßnahmen auch nur annähernd erreicht werden können.

Es dürfte unstrittig sein, dass Verkehrsteilnehmende als Durchfahrtstrecke zwischen Plangebiet Deutzer Hafen und A4 diejenige Fahrstrecke wählen werden, die nach Lage der Dinge am attraktivsten erscheint. Dabei spielen u.a. die Fahrzeit, die Wegstreckenlänge und auch bekannte Stauzonen eine wesentliche Rolle für die Wahl oder Abwahl bestimmter Fahrstrecken. **Die Verkehrsuntersuchung verkennt die tatsächlichen Verhältnisse vor Ort.** Sie unterstellt, dass die Verkehrsteilnehmenden nach Umsetzung der Planfallvariante 2+8 bevorzugt über Im Hasental / Östlicher Zubringer die Verbindung zur A4 aufsuchen werden. **An Werktagen staut sich auf der A4 morgens und abends der Verkehr rund um die Rodenkirchener Brücke . Daher besteht ein großes Interesse aller Verkehrsteilnehmenden, diese Staustrecke soweit wie möglich abzukürzen. Dies hat zur Folge, dass auch nach Umsetzung der Planfallvariante 2+8 die Strecken a) Siegburger Straße und b) Alt-Poll über die Alfred-Schütte-Allee ff. und c) Kaltenbornweg weiterhin als attraktive Fahrstrecken berücksichtigt werden. Darauf geht die Verkehrsuntersuchung nicht ein.**

Die Stausituation rund um die Rodenkirchener Brücke ist in der Verkehrsuntersuchung nicht erwähnt und dargestellt. Die Verkehrsuntersuchung geht vielmehr nur von den DTV-Werten aus, also von durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärken über 24h, welche Verkehrsspitzen und Verkehrsstaus in keiner Weise berücksichtigen. **Somit werden in der Verkehrsuntersuchung die tatsächlichen örtlichen Verhältnisse und damit der spezifische Einzelfall nicht reflektiert.** Das angestrebte Ziel der Planfallkombination 2+8 kann nicht erreicht werden, da die Strecke Im Hasental / Östlicher Zubringer durch die Staus im Bereich der Rodenkirchener Brücke

nicht die gewünschte Attraktivität erreichen kann.

Es ist daher sehr zu bezweifeln, dass sich die vorliegende Untersuchung als zuverlässige Prognosegrundlage für die planbedingten Verkehrsauswirkungen und die damit einhergehende, prognostizierte Lärmbelastung eignet. Daran ändert auch nichts, dass bereits ein Ausbau der A4 im Bereich der Rodenkirchener Brücke diskutiert wird, da zum heutigen Zeitpunkt weder eine finale Planung, noch die Umsetzung, die Art der Ausführung oder der Zeithorizont dieses Vorhabens feststehen. Die Planung Deutzer Hafen muss daher planerische Lösungen entwickeln, die auch unabhängig vom Ausbau der Rodenkirchener Brücke funktionieren.

Weiterhin ist zu bezweifeln, dass die geplanten verkehrlichen und baulichen Maßnahmen an der Siegburger Straße lt. Planfall-2 ausreichen, damit die Verkehrsteilnehmer diese Strecke in dem in der Verkehrsuntersuchung skizzierten Umfang meiden werden. **Denn speziell der Planfall 2 stellt keine wesentliche Veränderung gegenüber der heutigen Situation auf der Siegburger Straße dar.** Vielmehr soll die heutige Situation durch wenige bauliche Maßnahmen in Verbindung mit intelligenten Ampeln mit Vorrangschaltung für den ÖPNV ergänzt werden. Dabei wird aber übersehen, dass sich schon heute die Radfahrer, der ÖPNV und die Kfz auf der engen Strecke arrangieren und insbesondere der ÖPNV faktisch bereits eine Bevorrechtigung genießt. **Die Verkehrsuntersuchung verkennt hier die tatsächlichen örtlichen Verhältnisse. In der Folge werden die Auswirkungen der Planfallmaßnahmen 2 und 8 stark überschätzt.**

Die Verkehrsuntersuchung enthält keine detaillierten Ausführungen für Alt-Poll. Aus den wenigen Daten im Kartenmaterial der Verkehrsuntersuchung lässt sich ablesen, dass die Planer nach Umsetzung der Planvariante 2+8 von einer Verkehrsreduzierung auf der Alfred-Schütte-Allee und angrenzende Straßen in Alt-Poll ausgeht. Wir haben erhebliche Zweifel an der Richtigkeit dieser Prognose. **Es besteht große Sorge, dass Alt-Poll nach Realisierung des Plangebietes Deutzer Hafen verstärkt als Durchfahrtstrecke zwischen dem Plangebiet und der A4, sowie den weiter südlich gelegenen Stadtteilen genutzt wird.** Die teilweise engen Straßen des ehemaligen Fischerdorfs Alt-Poll werden bereits heute von vielen Autofahrern als Schleichweg oder zur Umfahrung von Verkehrsstaus genutzt. **Für die Anwohner und auch für die Kinder auf dem Weg zur Alt-Poller Schule und zum Kindergarten ist das eine hohe Belastung und auch Gefährdung. Die Verkehrsuntersuchung verkennt offenbar das verkehrliche Dilemma, mit dem die Alt-Poller Anwohner bereits heute konfrontiert sind.** Trotz der engen Straßen scheint Alt-Poll für viele Verkehrsteilnehmer eine attraktive Fahrstrecke zu sein und es ist zu befürchten, dass nach Umsetzung des Planvorhabens Deutzer Hafen viele weitere Verkehrsteilnehmer hinzukommen werden. **Es ist sehr wahrscheinlich, dass Alt-Poll gerade nach Realisierung der Planvariante 2+8 (= beabsichtigte Unattraktivität der Siegburger Straße) nochmals attraktiver wird als Schleichweg zwischen Deutzer Hafen und Autobahn.** Weder dieser Umstand wird in der Verkehrsuntersuchung reflektiert, noch die vorstehend beschriebene Stauproblematik auf der Rodenkirchener Brücke. Dadurch kommt die Verkehrsuntersuchung erkennbar fehlerhaft zu dem Ergebnis, dass in Alt-Poll das Verkehrsaufkommen beim Planfall 2+8 gegenüber dem Prognose Nullfall sogar sinken soll. Für die Alfred-Schütte-Allee wird eine Reduzierung um 1200 Fahrbewegungen prognostiziert.

Unserer Ansicht nach weist die Verkehrsuntersuchung für Alt-Poll insgesamt ein erhebliches Ermittlungs- und Bewertungsdefizit auf. Die Ergebnisse sind nicht plausibel. Die KLIMA FREUNDE regen an, die Verkehrsuntersuchung zu erweitern und

zu verbessern. Die Verkehrsauswirkungen in Alt-Poll sind im Detail zu untersuchen. Dabei sollte eine Einzelfallbetrachtung erfolgen, die den tatsächlichen örtlichen und verkehrlichen Verhältnissen in Alt-Poll und im weiteren Verkehrsumfeld gerecht wird. Eine ‚reguläre‘ Verkehrsprognose mit DTV-Werten über 24h und ohne die Berücksichtigung der konkreten örtlichen Verhältnisse und Stauzonen ist nicht ausreichend und wird zu keinen tragfähigen Ergebnissen führen können.

10. **Es steht zu befürchten, dass bei einem Beschluss des vorliegenden Bebauungsplans die weiteren Plaungen der Stadt Köln (vergleichbar mit Städten wie Offenbach, Neuss und Hamburg) gerichtlichen Kontrollen nicht Stand halten und zu unnötigen Verzögerungen und Kostensteigerungen führen werden, denn eine beachtliche Verletzung des § 2 Abs. 3 BauGB liegt nach § 214 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BauGB vor, wenn die von der Planung berührten Belange, die dem Plangeber bekannt sind oder hätten bekannt sein müssen, in wesentlichen Punkten nicht zutreffend ermittelt oder bewertet worden sind und der Mangel ganz offensichtlich für das Ergebnis des Bebauungsplanverfahrens von relevantem Einfluss ist.** Dies ist vorliegend der Fall, denn die örtlichen und verkehrlichen Verhältnisse inkl. Stauzonen sind hinreichend bekannt und werden schon in den Medien regelmäßig diskutiert. Trotz dieser Kenntnis sind sie in der Verkehrsuntersuchung unzureichend reflektiert

Eine Prognose hat sich immer an den jeweiligen konkreten Umständen zu orientieren, die für den jeweils vorherzusagenden Wert bedeutsam sind. Dies gilt auch für die Bestimmung des ungünstigsten Falles, den die Prognose gegebenenfalls abbilden muss, um auf der sicheren Seite zu liegen (vgl. OVG NRW, Urteil vom 5. Dezember 2017 - 10 D 97/15.NE).

Das vorliegende Verkehrsgutachten verfehlt diese Anforderungen. Die Fehler sind offensichtlich und auf das Ergebnis von Einfluss. Daher steht in Zweifel, dass die Verkehrsuntersuchung mit der dort vorgestellten Prognose und Planung als Abwägungsmaterial für den Bebauungsplan geeignet ist.

Die Verkehrsuntersuchung ist umfangreich nachzubessern, damit eine sachgerechte Abwägung stattfinden kann. Dabei sind die Planfälle 2 und 8 genauer zu definieren und zu untersuchen. Es ist im Detail transparent und nachvollziehbar herzuleiten, wie sich die genannten Verkehrszahlen für den Prognose-Planfall ergeben. Die verkehrsbaulichen Maßnahmen für die Planfälle 2 und 8 sind zu überprüfen und bei Bedarf anzupassen und festzusetzen. Ziel der Maßnahmen muss es sein, die gewünschte Verkehrsreduzierung auf der Siegburger Straße auch tatsächlich sicherzustellen und keine neuen Schleichwege wie z.B. über Alt-Poll entstehen zu lassen.

11. Weitere aus unserer Sicht erforderliche Maßnahmen zur Reduzierung des MIV im Plangebiet und den unmittelbar betroffenen Gebieten in Poll und Deutz, die den ÖPNV betreffen, werden in einem separaten Antrag aufgeführt.

Mit freundlichen Grüßen

Frank Caris-Taube
Rolf Beierling-Hemonet
Nicolin Gabrysch
Karina Syndicus