

## **Zusammenfassung der Argumente bezüglich der geplanten P&R-Anlage am Verteilerkreis im Zusammenhang mit dem 3. Und 4. Bauabschnitt der Nord-Süd-Stadtbahn**

Das Thema P&R-Parkhaus am Verteilerkreis und in Verbindung damit auch Buswendeschleife am Verteilerkreis war neben den Fragen zur Gestaltung der Bonner Straße mit ihren Kreuzungen ein weiterer wichtiger Gegenstand bei den beiden Expertenworkshops am 18.7. und 7.9. 2016 mit international und national ausgewiesenen Verkehrsplanungsexperten.

Dabei ergab sich anders als bei den anderen Punkten, zu denen durchaus differenzierte Positionen vorgetragen wurden, durchgängig und eindeutig eine grundlegende Kritik an der P&R-Anlage hinsichtlich des Standortes, der Dimensionierung, der ÖPNV-Anbindung und des geplanten Zeitpunkts. Da die P&R-Anlage und die Buswendeschleife in einem engen räumlichen Zusammenhang stehen, wurde auch die Buswende-Schleife einhellig in diese Kritik einbezogen.

Nachfolgende werden die inhaltlichen Aspekte in der zeitlichen Reihenfolge ihrer Formulierung aufgeführt:

### **Auszug aus dem Forderungskatalog vom November 2016**

Gefordert wird.....

den **Bau des P&R-Parkhauses** nordwestlich des Verteilerkreises ganz entfallen zu lassen, weil es - spätestens nach Inbetriebnahme der 4. Baustufe der Nord-Süd Stadtbahn - am falschen Standort liegt, und stattdessen allenfalls einen ebenerdigen Parkplatz auf dem Gelände des dortigen Tennisclubs vorzusehen.

die **Buswendeschleife** an der Arnoldshöhe ganz entfallen zu lassen und den Bus stattdessen mit Fahrgästen bis zum Bayenthalgürtel fahren und erst im dortigen Bereich mit einem U-Turn wenden zu lassen, mit weiteren Haltestellen.

### **Auszug aus dem Protokoll zu dem zweiten Expertenworkshop am 7.9.2016**

#### **Generelle Bewertung von P+R**

Zunächst sind kurz die Aussagen des 1. Workshop zu P+R in Erinnerung zu rufen. P+R ohne parallele Reduktion von Parkraum in den Zentren führt meist nicht zu weniger sondern zu mehr Autoverkehr, weil der von Berufspendlern frei gemachte Parkraum dann deutlich häufiger am Tag genutzt wird, aus vorher 2 PKW-Fahrten im Berufsverkehr werden dann plötzlich 10-14 Fahrten im Einkaufs- und Freizeitverkehr. Weiter kannibalisiert P+R oft den ÖPNV an der Peripherie, weil anstelle von Zubringerbussen zur Schiene der PKW genutzt wird. Zudem gerät das P+R in die Ausgabenkonkurrenz zu sonstigen ÖPNV- Investitionen (Fahrzeuge, Fahrwege), weil es aus dem gleichen Topf finanziert wird. Statt in Parkkapazitäten für Autos sollte der ÖPNV hauptsächlich in Busse und Bahnen investieren. Und schließlich kann P+R das Bahnhofs- und Haltestellenumfeld

beeinträchtigen, weil dort dann Autoverkehrsbelange dominieren, statt ein besonders fußgängerfreundliches Umfeld zu gestalten.

**Dezentrales P+R:** Wenn aber dennoch P+R realisiert werden soll, dann braucht es klare konzeptionelle Grundlagen, die im Falle der Großanlage am Verteilerkreis nicht gegeben sind. Anstelle von sehr teuren, großen, konzentrierten P+R-Anlagen sollte man eher in Konzepte mit vielen kleineren P+R-Anlagen längs der radial einströmenden Schienenstrecken investieren. Die S-Bahnen in Hamburg oder München sind dafür gute Beispiele.

**Standort:** Die zweite Empfehlung betrifft den großräumigen Standort. Tendenziell sollen P+R-Anlagen eher peripher und nicht zu nah an der kompakten Kernstadt lokalisiert werden. Vor diesem Hintergrund wird der Standort Verteilerkreis als zu stadtnah eingeschätzt. Dieser Standort orientiert sich am Verlauf der Autobahn und des Ringstraßensystems. Aber erfahrungsgemäß sinkt die Umsteigebereitschaft, wenn man schon so nah am eigentlichen Ziel ist.

**ÖPNV-Anbindung:** Die dritte Empfehlung betrifft die ÖPNV-Anbindungsqualität. Je besser eine ÖPNV-Schienenachse bedient wird, desto eher kann sie auch P+R-Aufgaben übernehmen. So gesehen eignen sich die Standorte Godorf und Rodenkirchen aufgrund ihrer jetzigen und künftig noch verbesserten ÖPNV-Anbindung wesentlich besser für P+R-Aufgaben. Von dort gibt es auch kommunalpolitische Ausbauwünsche.

**Zeitpunkt der Errichtung einer P+R-Anlage:** Die vierte Kritik betrifft die primär temporäre Wirkung der P+R-Anlage für die 3. Baustufe. Mit Vollendung der 4. Baustufe wird diese Anlage relativ obsolet, weil dann der Standort Meschenich der sehr viel besser geeignete Standort wäre.

**Verkehrliche Relevanz dieser P+R-Anlage:** Die fünfte Kritik betrifft die Überschätzung der verkehrlichen Relevanz angesichts einer geplanten Kapazität von 600 Plätzen. Diese Kapazität ist angesichts der Gesamtbelastung der Bonner Straße und der geplanten Kapazität der Stadtbahn so marginal, dass von ihr keine nennenswerte Entlastung ausgeht. Dann fragt sich aber, ob die hohen Kosten in einem angemessenen Verhältnis zum ÖPNV-Nutzen stehen.

**Fazit: P+R-Anlage in diesem Bereich nicht weiterverfolgen:** Angesichts der massiven Eingriffe in den Baumbestand des Wäldchens und der gravierenden Konsequenzen für die Lokalisierung und Gestaltung der Buswendeschleife (und im Zusammenhang damit auch der Eingriffe in den historischen Friedhof) wird dringend empfohlen, von diesem Projekt Abstand zu nehmen (zumal es nicht Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens ist) und den damit frei werdenden Spielraum zu nutzen:

- zur Rettung des Baumbestandes und der Tennisplätze im Wäldchen und des Baumbestandes und Denkmalwertes des Friedhofs
- zur stärker kundenorientierten und damit stärker nach Norden verschobenen Lokalisierung der Endhaltestelle der Stadtbahn
- zum Verzicht auf die Buswendeschleife mit ihren gravierenden Eingriffen in den Baumbestand und die Gestaltkonzeption. Stattdessen liegt es nahe, den Bus mit normalen Haltestellen zur Stadtbahn zu verknüpfen und die Buswende in Form einer Blockumfahrung zu realisieren, evtl. durch eine zusätzliche Verknüpfung zu einer weiteren Buslinie am Südpark
- der Wunsch nach verstärktem P+R sollte weiter südlich in Godorf und Rodenkirchen befriedigt werden, bei besserer ÖPNV-Anbindung und größerem Platzangebot und ohne gravierende städtebauliche Eingriffe.

**Veränderte Busanbindung:** Ohnehin wird die Linienführung der Buslinie 132 aus Kundensicht kritisiert. Es wird angeregt, die Hauptlast über eine neue Verbindung nach Rodenkirchen mit den besser bedienten Schienenanschlüssen zu bedienen und die bisherige Linie 132 mehr als typische Stadtrandlinie über Rondorf und Meschenich zu führen, ggf. mit kleineren Fahrzeugen und einem dem dann noch verbleibenden Fahrgastaufkommen angepasstem Takt. Die Linie könnte dann im Außenbereich eine verbesserte Erschließungsfunktion übernehmen.

## **Auszug aus dem Protokoll des ersten Expertenworkshops vom 18.7. 2016**

### **P&R Anlage**

Die P&R-Anlage wird auf verschiedenen Betrachtungsebenen problematisiert.

Zunächst wird darauf verwiesen, dass sie nicht Bestandteil der Planfeststellung sei.

Der massive Eingriff in das Wäldchen, die Tennisplätze und den alten Friedhof wird als extrem nachteilig problematisiert.

Auf der Metaebene wird auf vielfach empirisch gesicherte Erkenntnisse verwiesen, dass P&R für die ÖPNV-Entwicklung eher schädlich ist, weil es die busbasierten Zubringerverkehre konkurrenziert, in klarer Ausgabenkonkurrenz zu den sonstigen ÖPNV-Investitionen steht und im Umfeld der P&R Anlagen zu massiven Konflikten mit den städtebaulichen Zielen und Zielen der fußgänger- und radfahrfreundlichen Gestaltung des Haltestellenumfeldes steht.

Vielfach führt P&R am Ende zu mehr Autoverkehr, weil die im Zielgebiet frei werdende Parkraumkapazität nicht eingezogen, sondern bewirtschaftet wird, was zu einem höheren Parkrumschlag führt. Anstelle von 2-4 Berufspendler- und Einkäuferfahrten vorher ergeben sich dann oft 10-15 zusätzliche KFZ-Fahrten in das ohnehin meist schon überlastete Zielgebiet. Daher wird generell vor einer Überschätzung von P&R gewarnt.

Zudem wird darauf verwiesen, dass der Effekt bei einer Kapazität von 600 Stellplätzen im Hinblick auf die Gesamtverkehrsbedeutung minimal ist, was weder einen solch starken Eingriff noch eine solch große Investition rechtfertigt.

Zudem ist es nicht mehr zeitgemäß, reine P&R Anlagen zu konzipieren. Sie müssen heute eher den Charakter eines multi- und intermodalen Verknüpfungspunktes erhalten, also mit integrierter Car Sharing, Bike Sharing und Rider-Sharing Funktion und der Funktion einer sog. „Mobilstation“, dafür ist aber eine sehr viel kleinere Kapazität ausreichend.

Wenn aber schon mit P&R gearbeitet werden soll, dann macht nur ein sehr viel dezentralerer Ansatz Sinn, bei dem am äußersten Rand des Netzes entsprechende Anlagen lokalisiert werden. Dafür kommt dann eher ein Standort an der Endhaltestelle der vierten Baustufe in Meschenich in Frage.

### **Buswendeschleife**

Die gewählte Lage und Gestaltung der Buswendeschleife wird in mehrfacher Hinsicht problematisiert. Auf der Netzebene ist fraglich, ob die Busse aus dem

Kölner Süden nicht besser mit anderen, schon bestehenden Linien zu verknüpfen sind, die besser bedient werden.

Die geplante Wendeschleife ist sehr flächenaufwändig und rechtfertigt eigentlich nicht den damit verbundenen starken Eingriff in den Baumbestand des Wäldchens und alten Friedhofs. Da die geplante P&R-Anlage in einem räumlichen Zusammenhang mit der Buswendeschleife steht, ist ohnehin sinnvoll, die Planung in diesem Bereich zu überdenken, sowohl hinsichtlich der grundlegenden Netzverknüpfung als auch hinsichtlich der Detailgestaltung der Bus- und Stadtbahnhaltestellen.