

Beschlussvorlagezur Behandlung in **öffentlicher Sitzung****Betreff****Bürgereingabe: Verkehrsbelastung in der Vorgebirgstraße (02-1600-18/12)****Beschlussorgan**

Ausschuss für Anregungen und Beschwerden

Gremium	Datum
Bezirksvertretung 2 (Rodenkirchen)	10.12.2012
Bezirksvertretung 1 (Innenstadt)	13.12.2012
Ausschuss für Anregungen und Beschwerden	17.12.2012

Beschluss:

Der Ausschuss für Anregungen und Beschwerden dankt den Petenten für ihre Eingabe. Der Ausschuss bittet die Verwaltung, die Petenten, die betroffenen Bezirksvertretungen und den Ausschuss für Anregungen und Beschwerden über die Ergebnisse der weiteren Prüfung, beispielsweise die Ergebnisse der Lärmuntersuchung zu informieren.

Begründung:

Die Petenten beklagen sich über die Belastung durch den ständig steigenden Straßenverkehr in der Vorgebirgstraße und regen verschiedene Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung an.

Die Verwaltung hat die Eingabe und die eingereichten Vorschläge geprüft und kommt zu folgenden Ergebnissen:

I. Unfallgeschehen auf der Vorgebirgstraße

In dem Zeitraum von 2007 bis 2011 wurde die Vorgebirgstraße zwischen Sachsenring und dem Bischofsweg in den Jahren 2007 und 2008 nur für den Bereich des Knotens Vorgebirgstraße/Bischofsweg/ Vorgebirgsglaciweg als Unfallhäufungsstelle eingestuft. Aufgrund des diffusen Unfallgeschehens, das sich auf den gesamten Knoten verteilte, konnten keine sinnvollen verkehrstechnischen Maßnahmen zur Reduzierung des Unfallgeschehens erkannt werden. Der Knoten wurde daher lediglich weiter beobachtet.

Die weiteren Kreuzungen im genannten Abschnitt wurden in den letzten fünf Jahren nicht als Unfallhäufungsstelle gemeldet.

In den Jahren 2005 bis 2012 ist lediglich ein tödlicher Verkehrsunfall im Jahr 2005 festgestellt worden. Bei diesem tragischen Unfall wurde ein Kraftradfahrer, der eine Kolonne überholte, im Bereich Vorgebirgstraße/Volksgartenstraße von einem linksabbiegenden Pkw erfasst und getötet.

II. Ein Kreisverkehr an der Kreuzung Vorgebirgstraße/Volksgartenstraße

Die Vorgebirgstraße verfügt in beiden Fahrtrichtungen über eine überbreite Fahrbahn, so dass i.d.R. ein zweispuriger Verkehr möglich ist. Innerstädtisch werden nur Kompaktkreisel mit einer Fahrspur gebaut. Somit müsste die faktisch zweite Fahrspur vor dem Kreisel eingezogen werden. Dies hätte nicht zu vertretende Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit der Straße (siehe Ausführungen unter V.).

III. Tempo 30-Zone

Die Einführung von Tempo 30-Zonen in Köln erfolgt entsprechend der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) und nach einer vom Rat der Stadt Köln und seiner Fachausschüsse sowie von den Bezirksvertretungen festgelegten Vorgehensweise.

Die vorgesehene flächendeckende Einführung von Tempo 30-Zonen für das Kölner Stadtgebiet erfordert darüber hinaus zur notwendigen Abwicklung anderer Verkehre ein leistungsfähiges Netz übergeordneter Straßen, die nicht in Tempo 30-Zonen liegen. Diese Straßen sind im Konzept über "Tempo 30-Zonen in allen geschlossenen Wohngebieten Kölns und das Netz der Vorfahrtsstraßen (Vorbehaltsnetz)" enthalten.

Das Vorbehaltsnetz beinhaltet dabei Vorfahrtstraßen, die aufgrund ihrer verkehrlichen Bedeutung wie z. B. ihrer Verkehrsfunktion für den überörtlichen und innerstädtischen Verkehr, ihres Charakters oder Ausbaus, ihrer Bedeutung für Rettungsdienste sowie aufgrund ihrer verkehrlichen Ausstattung nicht innerhalb von Tempo 30-Zonen liegen können. In der Regel wird dort eine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h oder höher zugelassen. Dieses Konzept bildet die Grundlage für alle Tempo 30-Zonen in Köln und entspricht den diesbezüglich definierten Vorgaben der Straßenverkehrs-Ordnung zu deren Planung und Einrichtung.

Die Vorgebirgstraße ist Bestandteil des erläuterten Vorbehaltsnetzes. Sie eignet sich daher nicht zur Einbeziehung in eine Tempo 30-Zone.

Aus demselben Grunde kommt auch eine Einzelbeschilderung mit Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h nicht in Betracht. Nach den Vorschriften der Straßenverkehrs-Ordnung dürfen örtliche Anordnungen durch Verkehrszeichen nur dort getroffen werden, wo dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend geboten ist. Dies ist hier nicht der Fall.

IV. Zunahme der Verkehrsbelastung

Aktuell liegen Verkehrszählungen von 2001, 2005 und 2009 vor. Insgesamt ist die Verkehrsbelastung mit ca. 33.000 Fahrzeugen pro Tag gleich geblieben. Eine allgemeine Zunahme, wie von den Peten-

ten angeführt, konnte nicht festgestellt werden. Allerdings ist der Anteil des Schwerverkehrs von 7 auf 8% gestiegen, was allerdings noch in der täglichen Schwankungsbreite liegt.

V. Eine andere Verkehrsführung, die den Verkehr reduziert / Einspurige Verkehrsführung

Bereits im Jahre 1998 wurde die Leistungsfähigkeit der Vorgebirgstraße im Abschnitt Sachsenring und Bonner Wall (ca. 33.000 Fahrzeuge/Tag) auf eine einspurige Verkehrsführung hin überprüft, um einen Radfahrstreifen einrichten zu können. Eindeutiges Ergebnis war, dass dies zu erheblichen Rückstaus in beiden Fahrtrichtungen führt, die den Verkehr zum Stillstand bringen würden.

Aus 2012 liegt eine Überprüfung des Abschnitts Vorgebirgstor bis Zollstockgürtel vor, die zu dem Schluss kommt, dass eine Fahrstreifenreduzierung nicht umsetzbar ist, obwohl dort das Verkehrsaufkommen ein Drittel niedriger ist als im nördlichen Abschnitt.

Eine Reduzierung der Verkehrsmenge ist daher kurzfristig nicht möglich, da Alternativstrecken, die zusätzliche Verkehrsmengen aufnehmen könnten, nicht vorhanden sind.

VI. Anbringung einer Tafel mit Geschwindigkeitsmessungen (wie in Marienburg)

Die angesprochenen Anlagen in Marienburg wurden durch die dortige Bezirksvertretung erworben und werden im Gebiet der Bezirksvertretung Rodenkirchen eingesetzt. Der sonstige Einsatz auf dem Kölner Stadtgebiet erfolgt häufig durch Bürgervereine, die privat – nach entsprechender Genehmigung – die Aufstellung veranlassen.

Der Ordnungs- und Verkehrsdienst besitzt eine mobile Geschwindigkeitsanzeigetafel, die wechselnd im gesamten Stadtgebiet, oft auf Wunsch der Bezirksvertretungen, eingesetzt wird. Diese Anzeigetafel misst die gefahrenen Geschwindigkeiten der vorbeifahrenden Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer und zeigt diese mit Leuchtschrift an. Geschwindigkeitsüberschreitungen werden dem Fahrenden damit unmittelbar ins Bewusstsein gerufen. Die erfassten Geschwindigkeitsübertretungen haben jedoch keine Rechtsfolgen in Form von Verwarnungs- oder Bußgeldern.

Die Anzeigetafel ist momentan im Einsatz. Sobald sie wieder zur Verfügung steht, wird die Tafel auf der Vorgebirgsstraße im Bereich zwischen Ulrepforte und Bischofsweg angebracht. Dies wird einige Zeit in Anspruch nehmen. Mit dem Anbringen der Anzeigetafel bis Ende November 2012 kann jedoch gerechnet werden.

Die Durchführung kommunaler Geschwindigkeitsüberwachungen ist streng reglementiert. Nach Anweisung des Innenministeriums NRW können solche Kontrollen von den Ordnungsbehörden nur an Unfallhäufungsstellen und in schutzwürdigen Bereichen (unmittelbar vor Schulen, Kindergärten, Altenheime usw.) vorgenommen werden.

Nach Prüfung dieser Kriterien wurde die Vorgebirgstraße nun in das Überwachungskonzept des Verkehrsdienstes aufgenommen. Die Messbegründungen ergeben sich aus den Spielplätzen im Volksgarten, verschiedenen Kindergärten und der Gemeinschaftsgrundschule und Michaeli-Waldorfschule in der Loreleystraße. Insgesamt wurden vier Messstellen für die Überwachung der Höchstgeschwindigkeiten des fließenden Verkehrs eingerichtet. Diese befinden sich in Höhe des Volksgartens und zwischen den Straßen Volksgartenstraße und Lothringer Straße jeweils in beide Fahrtrichtungen.

VII. Einrichtung eines Park-and-Ride-Platzes (P+R-Platz) auf dem Fortunaparkplatz mit Busverkehr in die Innenstadt

Ein P+R-Platz an diesem Standort in Verbindung mit einem Busverkehr ist besonders wegen seiner Nähe zur Innenstadt nicht sinnvoll, da P+R-Anlagen mehr Verkehr anziehen. Dies würde daher zu keiner spürbaren Entlastung der Vorgebirgstraße führen.

VIII. Einrichtung eines Fahrradweges

Die Einrichtung einer Radverkehrsanlage zum Beispiel in Form eines Radfahrstreifens oder Schutzstreifens ist ohne Einschränkungen für den motorisierten Individualverkehr nicht möglich. Eine kurzfristige Lösung ist daher nicht realisierbar. Die Prüfung zur Einrichtung eines Fahrradweges außerhalb der Fahrbahn wird in das Arbeitsprogramm für das geplante Radverkehrskonzept aufgenommen. Die Prüfungsergebnisse werden den jeweiligen Bezirksvertretungen vorgestellt.

IX. Verminderung der verkehrsbedingten Lärmbelastung

Der angesprochen Straßenbereich ist erheblich durch Lärmimmissionen aus dem Straßenverkehr

belastet. In den vom Bundesminister für Verkehr erlassenen Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) sind folgende Grenzwerte festgelegt:

- In reinen und allgemeinen Wohngebieten, Kleinsiedlungsgebieten sowie an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altenheimen gilt als Richtwert 70 dB(A) am Tage (6.00 bis 22.00 Uhr) und 60 dB(A) in der Nacht (22.00 bis 6.00 Uhr).
- In Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten sind 72 dB(A) am Tage und 62 dB(A) in der Nacht vorgegeben,
- In Gewerbegebieten sind die Richtwerte 75 dB(A) am Tage und 65 dB(A) in der Nacht.

Das Umweltamt der Stadt Köln hat auf Grundlage der Richtlinien des Bundes für Lärmschutz an Straßen einen Schallimmissionsplan erstellt. Danach muss in dem angesprochenen Bereich der Vorgebirgstraße mit Lärmpegeln in der Größenordnung von 75 dB(A) am Tage (6:00 bis 22:00 Uhr) und 65 dB(A) in der Nacht (22:00 bis 6:00 Uhr) gerechnet werden.

Die Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV für Wohngebiete werden nach dem Schallimmissionsplan somit um 5 Dezibel, die Richtwerte für Kern-, Dorf- und Mischgebiete um 3 Dezibel überschritten.

Nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie gibt es keine Grenzwerte, bei deren Überschreitung der Einzelne Anspruch auf Umsetzung bestimmter Maßnahmen zur Lärmreduzierung hat. Es gibt jedoch Auslösewerte bei deren Überschreitung die Behörde die Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen in Erwägung ziehen oder einführen muss.

Die Stadt Köln hat daher mittlerweile eine zweiphasige Bürgerbeteiligung zur Lärmaktionsplanung nach EU-Umgebungslärmrichtlinie durchgeführt, die letzte wurde gerade ausgewertet. Nach Herstellung einer einheitlichen Verwaltungsmeinung werden die Maßnahmenvorschläge dem Rat zur Entscheidung vorgelegt.

Außerdem ermächtigt die Straßenverkehrsordnung die Straßenverkehrsbehörde, zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen, geeignete Maßnahmen zu ergreifen. Die Verwaltung wird daher eine gesonderte Lärmuntersuchung für die Vorgebirgstraße zwischen Bonner Wall und Sachsenring beauftragen und anhand der Ergebnisse prüfen, ob konkrete Maßnahmen erforderlich sind.

X. Luftbelastung

Zu dem Straßenabschnitt der Vorgebirgsstraße zwischen Bischofsweg und Ulrepforte liegen dem Umweltamt keine Erkenntnisse zur Luftschadstoffbelastung aus Messungen bzw. Ausbreitungsrechnungen vor. Auf den Straßenabschnitten mit beidseitiger Bebauung kann jedoch aufgrund der Verkehrszahlen von einer erhöhten Kfz-bedingten Luftschadstoffbelastung ausgegangen werden.

Für den Innenstadtbereich wurde daher im Rahmen der Luftreinhalteplanung bereits im Jahr 2008 eine Umweltzone ausgewiesen, die durch Verkehrsbeschränkungen langfristig zu einer Reduzierung der Luftschadstoffbelastung führen wird. Mit der ersten Fortschreibung des Luftreinhalteplans wurde zum 1. April 2012 die Abgrenzung der Umweltzone deutlich erweitert.

Im Süden reicht die Abgrenzung bis zur Militärringstraße. Weitere Fahrzeugbeschränkungen innerhalb der Umweltzone sind zum 1. Januar 2013 mit dem Ausschluss von Fahrzeugen mit roter Plakette vorgesehen, und ab dem 1. Juli 2014 dürfen nur noch Fahrzeuge mit grüner Plakette den Bereich der Umweltzone befahren.

Anlage