

Beschlussvorlage

zur Behandlung in **öffentlicher Sitzung**

Betreff

Lkw-Führungskonzept 2012

Beschlussorgan

Verkehrsausschuss

Gremium		Datum
Verkehrsausschuss	<i>verwiesen in nachfolgende Gremien, s. Anlage 11</i>	30.10.2012
Bezirksvertretung 2 (Rodenkirchen)	<i>vertagt</i>	05.11.2012
Bezirksvertretung 2 (Rodenkirchen)	<i>vertagt</i>	10.12.2012
Bezirksvertretung 2 (Rodenkirchen)	<i>geändert, s. Anlage 13</i>	04.02.2013
Bezirksvertretung 3 (Lindenthal)	<i>vertagt</i>	05.11.2012
Bezirksvertretung 3 (Lindenthal)	<i>geändert, s. Anlage 14</i>	03.12.2012
Bezirksvertretung 8 (Kalk)	<i>vertagt</i>	06.11.2012
Bezirksvertretung 8 (Kalk)	<i>geändert, s. Anlage 15</i>	06.12.2012
Bezirksvertretung 1 (Innenstadt)	<i>vertagt</i>	08.11.2012
Bezirksvertretung 1 (Innenstadt)	<i>vertagt</i>	13.12.2012
Bezirksvertretung 1 (Innenstadt)	<i>geändert, s. Anlage 16</i>	31.01.2013
Bezirksvertretung 5 (Nippes)	<i>vertagt</i>	08.11.2012
Bezirksvertretung 5 (Nippes)	<i>geändert, s. Anlage 17</i>	24.01.2013
Bezirksvertretung 6 (Chorweiler)	<i>einstimmig <u>abgelehnt</u>, Enthaltung pro Köln und Linke – s. Anlage 18</i>	08.11.2012
Bezirksvertretung 4 (Ehrenfeld)	<i>vertagt</i>	12.11.2012
Bezirksvertretung 4 (Ehrenfeld)	<i>vertagt</i>	17.12.2012
Bezirksvertretung 4 (Ehrenfeld)	<i>vertagt</i>	28.01.2013
Bezirksvertretung 4 (Ehrenfeld)	<i>geändert, s. Anlage 20</i>	18.02.2013
Bezirksvertretung 7 (Porz)	<i>vertagt</i>	13.11.2012
Bezirksvertretung 7 (Porz)	<i>geändert, s. Anlage 12</i>	11.12.2012

Bezirksvertretung 9 (Mülheim)	vertagt	03.12.2012
Bezirksvertretung 9 (Mülheim)	geändert, s. Anlage 19	21.01.2013
Wirtschaftsausschuss	ohne Votum mit erneuter Wiedervorlage nach Beratung in den Bezirksvertretungen	03.12.2012
Wirtschaftsausschuss		25.04.2013
Ausschuss Umwelt und Grün	vertagt	13.11.2012
Ausschuss Umwelt und Grün	vertagt	24.01.2013
Ausschuss Umwelt und Grün		18.04.2013
Verkehrsausschuss		04.06.2013

Beschluss:

Der Verkehrsausschuss nimmt die Untersuchungsergebnisse zum Lkw-Führungskonzept zur Kenntnis und beauftragt die Verwaltung, die vorgeschlagene Beschlussvariante aus Anlage 10 weiter zu verfolgen. Der Beschlussvorschlag setzt sich zusammen aus den Varianten 1 und 3 und Teilmaßnahmen der Variante 2.

Weiterhin wird die Verwaltung beauftragt, das Konzept mit den Kölner Nachbargemeinden abzustimmen und Verhandlungen mit den Herstellern von Navigationssoftware zur Übernahme der Lkw-Daten ins Navigationssystem zu führen.

Die Verwaltung wird beauftragt, beim Bundesgesetzgeber über den Deutschen Städtetag die Einführung einer Lkw-Durchfahrtsverbotszone anzuregen.

Haushaltsmäßige Auswirkungen **Nein**

<input type="checkbox"/> Ja, investiv	Investitionsauszahlungen	_____€	
	Zuwendungen/Zuschüsse	<input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Ja	_____ %
<input type="checkbox"/> Ja, ergebniswirksam	Aufwendungen für die Maßnahme	_____€	
	Zuwendungen/Zuschüsse	<input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Ja	_____ %

Jährliche Folgeaufwendungen (ergebniswirksam): ab Haushaltsjahr:

a) Personalaufwendungen	_____€
b) Sachaufwendungen etc.	_____€
c) bilanzielle Abschreibungen	_____€

Jährliche Folgeerträge (ergebniswirksam): ab Haushaltsjahr:

a) Erträge	_____€
b) Erträge aus der Auflösung Sonderposten	_____€

Einsparungen: ab Haushaltsjahr:

a) Personalaufwendungen	_____€
b) Sachaufwendungen etc.	_____€

Beginn, Dauer

Begründung:

Der Stadtentwicklungsausschuss der Stadt Köln hat am 19.11.1992 das derzeit gültige Lkw-Führungskonzept beschlossen.

Ziel eines Lkw-Führungskonzeptes ist es, Routen festzulegen auf denen sich der Lkw-Durchgangsverkehr bewegen soll. Dies hat in aller Regel empfehlenden Charakter und wird nur im begründeten Ausnahmefall durch restriktive Eingriffe durchgesetzt.

Dieses Konzept berücksichtigt nicht die zahlreichen in großen Teilen noch nicht bekannten Sanierungsmaßnahmen an Brücken und Tunneln. Wenn derartige Baustellen vorbereitet werden ist im Einzelfall zu klären welche Alternativen bestehen. Diese werden ausgeschrieben, die Navigationshersteller werden informiert und die Informationen im Verkehrskalender hinterlegt. Ein anderes Vorgehen wäre nicht realisierbar, da nicht alle temporären Änderungen in Rahmen dieses Konzeptes abgebildet werden können.

Seit 1992 hat sich das Straßennetz im Stadtgebiet in einigen Bereichen verändert. Es wurden neue Straßen gebaut, die einerseits für den Lkw-Verkehr eine wesentliche Verbesserung gebracht und andererseits Wohngebiete verkehrlich entlastet haben. Eine Aktualisierung des Lkw-Führungskonzeptes nach heutigen Gesichtspunkten war notwendig.

Ziel des neuen Lkw-Führungskonzeptes ist, für den Lkw-Verkehr die besten, sichersten, geeigneten Fahrrouten im Kölner Stadtnetz festzulegen, ohne dass Gebiete mit überwiegender Wohnnutzung unnötig von Lkw-Durchgangsverkehr belastet werden. Eine Bündelung dieser Verkehre auf Hauptverkehrsstrecken und eine Verlagerung in weniger sensible Bereiche, wie beispielsweise gewerblich genutzte oder anbaufreie Strecken und eine daraus resultierende Entlastung von Wohngebieten soll hier angestrebt werden.

Angaben zum Luftreinhalteplan und Lärmaktionsplan der Stadt Köln wurden in dieser Untersuchung mit berücksichtigt. Ein Ziel dieser Untersuchung ist es auch, die Luft- und Lärmbelastungen insbesondere in Wohngebieten durch geeignete Routenempfehlungen zu reduzieren.

Das Konzept ist nach der verwaltungsinternen Abstimmung auch Externen, wie der Bezirksregierung Köln, dem Landesbetrieb Straßenbau, der Polizei, der IHK und Vertretern der Logistikbranche vorgestellt worden. Ihre Stellungnahmen sind in dieses Konzept mit eingeflossen bzw. werden textlich erwähnt.

Die Untersuchung behandelt zwei Varianten, die sich hinsichtlich der Anzahl der für die Abwicklung des Lkw Verkehrs vorgeschlagenen Routen und Straßenabschnitte unterscheiden. Bei zwei weiteren Varianten wird für einen fest definierten Bereich ein Lkw-Durchfahrtsverbot vorgeschlagen.

- Bei Variante 1 handelt es sich weitestgehend um eine Aktualisierung des heutigen Straßennetzes gegenüber dem Konzept von 1992. Hier werden bereits einige Vorschläge gemacht, Lkw-Routen des alten Konzeptes im neuen nicht mehr zu berücksichtigen, um hier aus Sicht der Verwaltung unnötige Fahrten durch Wohngebiete zu unterbinden und diese Wohngebiete somit vom Lkw-Verkehr zu entlasten.
- Bei Variante 2 werden gegenüber der Variante 1 noch weitere Routen für einen Wegfall vorgeschlagen. Auch hierdurch werden Gebiete mit überwiegender Wohnnutzung vom Lkw-Verkehr entlastet. Der Wegfall dieser Routen hat jedoch zum Teil viel gravierendere Auswirkungen für Gewerbetreibende, als das bei Variante 1 der Fall ist.
- Bei Variante 3 wird eine Zone um die Innenstadt definiert, für die ein Durchfahrtsverbot für Lkw über 7,5t gelten soll. Hohe Lkw-Anteile auf der Rheinuferstraße, der Nord-Süd-Fahrt bis zur Vorgebirgstraße und zahlreiche Luft- und Lärmschwerpunkte im Bereich der Innenstadt machen diese Zone erforderlich. Hierdurch erhofft sich die Verwaltung eine Reduzierung des Lkw-Durchgangsverkehrs und eine Verbesserung der Luft- und Lärmemissionen.
- Die Variante 4 stellt eine Erweiterung vorgenannter Zone aus Variante 3 bis zum Autobahnring der BAB 1, BAB 3 und BAB 4 dar. Diese Variante ist vorrangig für Lkw gedacht, die das Kölner Stadtgebiet nicht zum direkten Ziel haben oder außerhalb dieser Zone ihre Quelle und Ziel haben. Auch für diese Zone soll ein Durchfahrtsverbot für Lkw über 7,5t gelten.

Die Verwaltung schlägt vor, die im Beschlussvorschlag der Anlage 10 genannten Maßnahmen weiter zu verfolgen. Der Beschlussvorschlag setzt sich zusammen aus den Varianten 1 und 3 und Teilmaßnahmen der Variante 2. Die Gründe der einzelnen Maßnahmen werden im nachfolgenden näher erläutert.

Begründung zu Variante 1:

Wie zuvor bereits erwähnt, wurde in der Variante 1 in erster Linie eine Aktualisierung des Straßennetzes und deren Auswirkungen vorgenommen. So ist z.B. der Lindweiler Weg in Longerich schon heute für den Lkw-Durchgangsverkehr gesperrt und sollte somit als Lkw-Route im Konzept nicht mehr erwähnt werden.

Ebenso verhält es sich mit der Waldecker Straße in Buchforst, die als Ortsmittelpunktstraße umgestaltet wird. Nach dem Bau der Westtangente in Kalk mit Anschluss an die B55a ist die alte Route über die Vietorstraße und Wipperfürther Straße nicht mehr notwendig und kann somit ebenfalls aus dem Konzept gestrichen werden. Der gleiche Sachverhalt stellt sich in Lövenich dar, wo seit dem Bau des Lise-Meitner-Rings und der direkten Anbindung des Gewerbegebietes Lövenich an diese Umgehungsstraße die Lkw-Route über die Bahnstraße/Widdersdorfer Landstraße entfallen kann.

Neben vor genannten Aktualisierungen wurden in Variante 1 noch weitere Strecken aus dem Konzept genommen, weil sie durch Gebiete mit überwiegender Wohnnutzung führen ohne direkt ein Gewerbegebiet zu erschließen. Das trifft im Linksrheinischen auf die Kempener Straße mit dem weiteren nördlichen Verlauf über Merheimer Straße bis Neußer Straße zu, wie auch auf die Subbel-

rather Straße, die Vogelsanger Straße, die Dürener Straße, Kerpener Straße und Roonstraße. Im Rechtsrheinischen trifft das auf die Olpener Straße in Brück und die Siegburger Straße in Poll zu. Darüber hinaus haben die Olpener Straße in Brück und der Linder Mauspfad in Wahnheide mit der BAB 4 und der BAB 59 Parallelrouten, die wesentlich besser geeignet sind Lkw-Verkehr aufzunehmen und daher im Konzept nicht mehr als Lkw-Routen genannt werden sollten. Weiterhin werden mit Variante 1 die Roggendorfstraße in Flittard, die Odenthaler Straße in Dünnwald, die Honschaftsstraße in Holweide und die Kalker Hauptstraße östlich der Rolshover Straße für eine Streichung aus dem Konzept vorgeschlagen.

Begründung zu Variante 2:

Die Variante 2 wurde ebenfalls mit dem Ziel konzipiert, weitere Gebiete mit überwiegender Wohnnutzung von Lkw-Verkehr zu entlasten. Jedoch hat in dieser Variante der Wegfall der vorgeschlagenen Routen gravierendere Auswirkungen auf den Lkw-Verkehr, als das bei Variante 1 der Fall ist.

Ein solcher Problempunkt liegt z.B. in Rath Heumar, wo mit der Lützerathstraße, dem Brücker Mauspfad, der Rösrather Straße und der Eiler Straße vier Straßen in Rath Heumar zusammen treffen, die Lkw-Verkehre in den Ortskern führen bzw. verteilen.

Auf dem Rather Mauspfad zwischen der Rösrather Straße und der Lützerathstraße, sowie in der Eiler Straße nördlich des Maarhäuser Weges bestehen heute schon Lkw-Fahrverbote für die Nachtzeit. Um im Ortskern von Rath/Heumar den Lkw-Verkehr zu reduzieren, wird vorgeschlagen, die Eiler Straße für den Lkw-Durchgangsverkehr zu sperren. Die Lkw, die das Gewerbegebiet Gremberghoven zum Ziel haben, sollten dieses über die Autobahn und die Anschlussstelle Gremberghoven anfahren und nicht, wie heute, zu einem gewissen Teil über die Eiler Straße. Die Eiler Straße und der Ortskern von Rath Heumar könnten hierdurch eine gewisse Entlastung vom Lkw-Verkehr erfahren. Es besteht jedoch die Gefahr, dass nicht alle Lkw das Gewerbegebiet über die Autobahn anfahren, sondern je nach Ziel auch über den Hirschgraben z.B. zur BAB 3 fahren. Die Industrie- und Handelskammer Köln (IHK) hat in ihrer Stellungnahme den Wegfall der Eiler Straße und die ausschließliche Erreichbarkeit des Gewerbegebietes Gremberghoven über die Autobahn kritisiert, da das Autobahnkreuz Köln-Ost und das Heumarer Dreieck sehr stauanfällig sind und somit eine Alternativroute für das Gewerbe entfallen würde.

Weiterhin wird in Variante 2 vorgeschlagen, die Frankfurter Straße in Porz-Eil zwischen der L84 und der Straße „Hirschgraben“ als Lkw-Route aus dem Konzept zu nehmen. Gewerbegebiete liegen südlich und nördlich dieses Straßenabschnittes. Diese sollen aber über die L84 und die Anschlussstelle Porz-Gremberghoven angefahren werden. Da dieser Straßenabschnitt überwiegend durch Wohngebiet führt und direkt kein Gewerbegebiet erschließt, sollte diese Strecke für Lkw-Durchgangsverkehre nicht mehr zur Verfügung stehen. Lediglich Anlieger bzw. Anlieferverkehre sind hier noch erlaubt. Als Ausweichroute steht hier alternativ die parallel verlaufende BAB 59 zur Verfügung.

Als weiterer Streckenabschnitt wird die Kölner Straße zwischen Westhoven und Porz als Lkw-Route zur Diskussion gestellt. Dieser Streckenabschnitt führt teilweise durch Wohngebiet. Die Straße ist jedoch für ein größeres Verkehrsaufkommen entsprechend vierspurig ausgebaut und weist heute ein Lkw-Aufkommen von circa 1.300 bis 1.500 Lkw/24Std. auf. Eine Alternativroute zur Aufnahme dieses Verkehrs ist nicht gegeben. Daher wird diese Strecke seitens der Verwaltung nicht für eine Streichung aus dem Lkw-Führungskonzept vorgeschlagen.

Ein weiterer Diskussionspunkt stellt sich im Bereich Zündorf, Libur, Wahn. Auf der Liburer Landstraße wurden nördlich von Libur circa 1.300 Lkw/24Std. gezählt. Südlich von Libur sind es circa 1.150 Lkw/24Std., die danach das Stadtgebiet in südlicher Richtung von und nach Niederkassel und in östliche Richtung von und nach Ranzel verlassen bzw. einfahren. Auf Kölner Stadtgebiet befindet sich lediglich eine Deponie südöstlich von Libur, die von Lkw angefahren wird. Danach belasten über 1.000 Lkw/24Std. die Liburer Landstraße und im weiteren Verlauf die Sebastianusstraße und Heidestraße bis zur Autobahn 59, die ihre Quelle oder Ziel nicht auf Kölner Stadtgebiet haben. Diese Straßen sollten nur den örtlichen Lkw-Verkehr aufnehmen. Die Liburer Landstraße sollte dann aus dem Lkw-Führungskonzept als Route für den Lkw-Durchgangsverkehr gestrichen werden.

Ähnlich verhält es sich mit der Wahner Straße und der Lülsdorfer Straße. Über diese Strecken wird kein Gewerbegebiet der Stadt Köln erschlossen. Daher müssen auch diese Strecken im Lkw-Führungskonzept nicht als Lkw-Routen ausgewiesen werden. Lediglich Anlieger bzw. Anlieferverkehre sollten hier erlaubt sein.

Begründung zu Variante 3:

Wie Eingangs bereits erläutert, haben hohe Lkw-Anteile auf der Rheinuferstraße, der Nord-Süd-Fahrt bis zur Vorgebirgstraße und etliche Lärm- und Luftproblempunkte im Innenstadtbereich zu der Variante 3 geführt, bei der für eine genau definierte Zone um die Innenstadt ein Durchfahrtsverbot für Lkw über 7,5t gelten soll. Mit dieser Variante erhofft sich die Verwaltung Lkw aus der Innenstadt heraus zu halten, die heute lediglich zur Abkürzung ihrer Gesamtroute die Innenstadt durchfahren, ohne diese zum Ziel zu haben. Neben der Reduzierung der Lkw-Fahrten kann hiermit auch eine Verbesserung der Lärm- und Luftemissionen im Innenstadtbereich erzielt werden.

Die IHK merkt hier an, dass bei dieser Variante alle Verkehre aus dem Niehler Hafen, die heute über die Rheinuferstraße Richtung Süden fahren, zukünftig weiträumig über den Autobahnring ausweichen müssten. Hierfür wären Umwegfahrten über die ohnehin überlastete A1 von über 20 km notwendig, was für die Transportunternehmen erhebliche Nachteile und eine starke Kostensteigerung bedeuten würde. Von der IHK wird daher vorgeschlagen, die Rheinuferstraße nicht in die Lkw-Verbotszone mit aufzunehmen. Die Rheinuferstraße sollte für Lkw frei befahrbar bleiben bis der Gorderfer Hafen ausgebaut ist und diese Fahrten dann ohnehin entfallen würden.

Begründung zu Variante 4:

Mit der Variante 4 soll die Durchfahrtsverbotszone für Lkw über 7,5t bis zum Autobahnring aufgeweitet werden. Diese Zone ist in ihrem Umfang jedoch so groß, dass Verstöße nicht zu kontrollieren sind. Sinnvoller und effektiver erscheint hier die Variante 3. Auch hier ist eine Kontrolle sehr schwierig, für Teilbereiche z.B. der Rheinuferstraße aber durchaus denkbar.

Die Realisierung einer solchen Lkw-Durchfahrtsverbotszone ist von der Stadt Köln heute nicht umsetzbar. Hierzu bedarf es, analog der Umweltzone, einer entsprechenden Verordnung mit Zustimmung des Bundes. Die Verwaltung schlägt daher vor, das Verfassen einer solchen Verordnung im Rahmen des Deutschen Städtetages anzuregen.

Fazit:

Mit diesem Lkw-Führungskonzept soll letztendlich eindeutig festgelegt werden, auf welchen Straßen sich der Lkw-Durchgangsverkehr in unserem Stadtgebiet bewegen soll. Auf Routen, die in diesem Konzept nicht als Lkw-Routen definiert wurden, soll zukünftig kein Lkw-Durchgangsverkehr mehr stattfinden. Lediglich Lkw-Anliegerverkehre sind hier noch erwünscht.

Die Verwaltung schlägt vor, das Konzept nach Beschluss durch den Verkehrsausschuss mit den Nachbargemeinden abzustimmen, um die gebietsübergreifenden Straßen und Lkw-Routen miteinander abzugleichen.

Die Umsetzung dieses Konzeptes nach Beschluss ist individuell für jeden Fall einzeln zu betrachten. So kann zur Umsetzung einer Maßnahme das einfache Aufstellen eines Verkehrsschildes ausreichen. Die Umsetzungen anderer Maßnahmen erweisen sich eventuell schwieriger oder werden sehr zeitaufwendig sein (z.B. Lkw-Durchgangsverkehrszone). Ziel der Verwaltung ist es, die mit diesem Konzept beschlossenen Routen in die Datenbasis von Lkw-Navigationsgeräten und Routenplanern zu integrieren. Lkw sollen dann zielorientiert nur noch auf diesen Routen durch das städtische Verkehrsnetz geführt werden. Voraussetzung wird hierfür sein, dass die Lkw mit einem Lkw-Navigationssystem ausgerüstet sind. Nur so können sie nicht unnötig in Wohngebiete fehlgeleitet werden.