

Beschlussvorlage

zur Behandlung in **öffentlicher Sitzung**

Betreff

Interkommunale Maßnahmen zur Senkung des Verkehrsaufkommens für den Kölner rechtsrheinischen Norden

Beschlussorgan

Verkehrsausschuss

Gremium	Datum
Verkehrsausschuss	02.05.2017
Bezirksvertretung 9 (Mülheim)	29.05.2017
Verkehrsausschuss	27.06.2017

Beschluss:

Der Verkehrsausschuss beauftragt die Verwaltung, folgende Maßnahmen aus dem Interkommunalen Programm umzusetzen bzw. zu initiieren und weiter zu verfolgen:

Maßnahmen aus dem 33-Punkte-Programm mit den Nachbargemeinden

1. Auf der Bergisch Gladbacher Straße im Abschnitt vom Clevischen Ring bis zur Stadtgrenze Erneuerung der LSA, Einrichtung von Tempo 30 und Einbau von lärmoptimiertem Asphalt. Nach Einbau des lärmoptimierten Asphalts wird die Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h angehoben,
2. Entwickeln eines gemeinsamen Konzeptes für regionale Fernradwege zwischen Köln und dem Rheinisch-Bergischem Kreis,
3. Planung und Einrichtung weiterer Mobilitätsstationen innerhalb von Mülheim,
4. Die Verwaltung wird beauftragt, ein Lichtsignalanlagenkonzept für eine umweltsensitive Steuerung an der Stadtgrenze zu Bergisch Gladbach einschließlich einer Wirkungsanalyse bezogen auf die Luftschadstoffsituation auf der Bergisch Gladbacher Straße zu prüfen,
5. Planung der Anbindung der Autobahnanschlussstelle Mülheim an den Dünwaldler Kommunalweg.

Begründung:

Einleitung:

Ergebnisse „Runder Tisch Verkehr – Köln und Bergisch Gladbach“

Aufgrund drängender Verkehrsfragen in Bergisch Gladbach und im Kölner rechtsrheinischen Norden, insbesondere auf der Bergisch Gladbacher Straße, ist ein Runder Tisch „Verkehr im Rechtsrheinischen“ mit dem Ziel einberufen worden, gemeinsame Lösungsvorschläge zu erarbeiten und diese auch gemeinsam voranzubringen. Konkrete Vorschläge hierzu haben die Stadt Köln, die Stadt Bergisch Gladbach, der Rheinisch-Bergische Kreis, der Region Köln/Bonn e. V., Straßen NRW, der (Verkehrsverbund Rhein-Sieg) VRS, die Verkehrsbetriebe WUPSI und KVB sowie der Regionalverkehr Köln erarbeitet.

Inhaltlich bedeutsam ist, dass die Maßnahmen nicht priorisiert sind. Alle Projekte werden von den Beteiligten gleich bedeutsam eingestuft. Hinsichtlich ihrer Realisierungszeiten unterscheiden sich die einzelnen Projekte stark, da der Aufwand sehr unterschiedlich hoch ist. Daher wurden die Vorhaben wie folgt eingeteilt:

- Kurzfristige Vorhaben, deren Umsetzung innerhalb der nächsten 4 Jahre zu erwarten ist.
- Mittelfristige Vorhaben mit einem Umsetzungszeitraum von 5 bis 8 Jahren.
- Langfristige Vorhaben, deren Umsetzung frühestens nach 8 Jahren möglich ist.

Die Zuständigkeiten für die Bearbeitung sind sehr unterschiedlich. Die Städte Köln und Bergisch Gladbach, der Rheinisch-Bergische Kreis, das Land Nordrhein-Westfalen, der Nahverkehrsverbund Rheinland und die Verkehrsunternehmen KVB, RVK, DB AG und WUPSI müssen aktiv werden. Alle Organisationen haben sich an der Erarbeitung des Maßnahmenpaketes beteiligt. Somit ist es gelungen, ein sehr umfangreiches und wirkungsvolles gemeinsames Maßnahmenkonzept zur Mobilitätssicherung und -entwicklung zu erarbeiten.

Der Schwerpunkt der Lösung liegt eindeutig auf der Stärkung des öffentlichen Verkehrs, unabhängig davon, ob es sich um Projekte der DB AG, des Nahverkehrsverbundes Rheinland, der KVB oder der RVK handelt.

Beispielhaft ist auch der Ansatz zwischen dem Rheinisch-Bergischen Kreis und der Stadt Köln, ein gemeinsames Konzept für regionale Radwege zu entwickeln und umzusetzen.

Neben dem Vollanschluss der Autobahnanschlussstelle Köln-Mülheim der BAB A 3 in Köln wurden weitere große Straßenbauprojekte, die L 286 n und der sechsspurige Ausbau der BAB A 4 zwischen Moitzfeld bis zum Autobahnkreuz Ost vereinbart, die eine Leistungssteigerung und zusammen auch Entlastungseffekte der Bergisch Gladbacher Straße erzielen.

Zur Reduzierung der Luftschadstoffe auf der Bergisch Gladbacher Straße ist vereinbart, die Sinnhaftigkeit einer Umweltampel im Bereich der Stadtgrenze zu Bergisch Gladbach auf Grundlage der Erfahrungen mit der Umweltampel auf dem Clevischen Ring zu prüfen.

Das bedeutet, dass die konkreten Auswirkungen auf die Luftschadstoffsituation, aber auch die verkehrlichen Auswirkungen im Nahbereich und die Verdrängungseffekte auszuwerten sind. Die umweltsensitive Steuerung der Ampeln im Verlauf des Clevischen Ringes befindet sich seit April 2017 im Testbetrieb. Derzeit geprüft werden die Auswirkungen der Pfortnerungen auf die Reisezeiten der KFZ.

Die Städte Köln, Bergisch Gladbach und der Rheinisch-Bergische Kreis arbeiten aktuell gemeinsam mit Leverkusen, Rösrath, Troisdorf, Niederkassel und dem Rhein-Sieg-Kreis an integrierten Planungskonzepten für den rechtsrheinischen Verflechtungsraum. Das Thema Mobilität spielt hierbei

eine wichtige Rolle.

Es ist beabsichtigt, die bisherigen Ergebnisse und Vereinbarungen sowie die Prüfung, Planung und Realisierung der erarbeiteten Maßnahmen in den interkommunalen Abstimmungs- und Planungsprozess des Stadt-Umland-Verbundes „Köln und rechtsrheinische Nachbarn“ einzuspeisen und dort gemeinsam weiter zu verfolgen.

(Siehe Anlage 1 und 2)

Mobilitätsstation Mülheim als Beispiel für weitere Mobilitätsstationen

Mobilitätsstationen vernetzen SPNV, ÖPNV, Fahrräder und Elektromobilitätsverkehrsmittel an einem Punkt. Ideale Standorte sind Bahnhöfe, von denen aus die Reisenden oder Berufspendler den Weg zu ihren persönlichen Zielen mit umweltfreundlichen Verkehrsmitteln fortsetzen können. Zum einen sind dies in erster Linie E-Fahrzeuge der unterschiedlichen CarSharing-Anbieter und zum anderen Leihfahrräder der KVB oder der Deutschen Bahn. Natürlich gehört dazu auch der ÖPNV. Je nach persönlichem Gusto und in Abhängigkeit von der Wetterlage setzt der Ankommende seinen Weg zum Ziel umweltfreundlich und klimaneutral mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln zurück.

Elektroladestationen im öffentlichen Straßenland sind ein wichtiges Element zur Senkung der Umweltbelastungen im Stadtteil Mülheim. Diese sollen im Bereich von Mobilitätsstationen aufgestellt werden. So wird ein Anreiz geschaffen, die Elektromobilität privat zu nutzen und den Anreiz zum Kauf eines Elektro- oder ggf. Hybridfahrzeuges zu steigern. Wenn der Elektrofahrzeugbesitzer die Möglichkeit hat, sein privates Fahrzeug während seiner berufsbedingten Abwesenheit an einer Mobilitätsstation aufzuladen, während er seine Wege zum und vom Arbeitsplatz mit Verkehrsmitteln wie Stadtbahn, S-Bahn oder Eisenbahn zurücklegt, ist das ein Baustein zur Steigerung der Attraktivität von Elektromobilität.

Im Zusammenhang mit dem EU-Förderprojekt Grow Smarter werden zurzeit an den beiden Bahnhöfen Deutz (hier: Charles-de-Gaulle-Platz) und Mülheim (hier: Bahnhofsvorplatz) die ersten Module für die Mobilitätsstationen errichtet und in Betrieb genommen. Im Gelände der Stegerwaldsiedlung wird diese Station nach Abschluss der Hochbautätigkeit eingerichtet. Im öffentlichen Straßenland ist eine Sondernutzungserlaubnis für das ortsfeste Car-Sharing im Bereich der Von-Sparr-Straße sowie der Regentenstraße erteilt worden. An diesen Standorten sollen auch Elektroladesäulen installiert werden. Ein weiterer Antrag im Bereich Berliner Straße/Am Emberg wird zurzeit innerhalb der Verwaltung geprüft. Weitere Stationen sind geplant.

Maßnahmen und Untersuchungen auf der Bergisch Gladbacher Straße

Lärm und Luftschadstoffuntersuchung

Auftragsgemäß ist vom Umweltamt eine schalltechnische Untersuchung zu den Straßenverkehrslärmimmissionen entlang der Bergisch Gladbacher Straße in Köln-Dellbrück, -Holweide und -Mülheim angefertigt worden. Das Gutachten kommt zu dem Ergebnis, dass Lärmgrenzwerte sowohl tagsüber als auch nachts in weiten Teilen der Bergisch Gladbacher Straße überschritten werden. Der Gutachter hat die Auswirkungen von zwei Lärmschutzmaßnahmen detailliert untersucht. Es handelt sich hier zum einen um die Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h (dies betrifft die Bergisch Gladbacher Straße auf kompletter Länge) und den Einsatz von lärmoptimierten Belägen. Die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h einerseits und der Einsatz lärmoptimierten Belags andererseits erfüllen – jeweils für sich betrachtet – die Mindestanforderung der Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm, da beide Maßnahmen für sich allein betrachtet eine wahrnehmbare Minderung um 3 Dezibel zur Folge haben.

Die Verwaltung beabsichtigt, in einem ersten Schritt die Geschwindigkeitsbegrenzung einzuführen. Hierzu sind die Signalanlagen entsprechend umzuprogrammieren und zum Teil zu erneuern. In einem zweiten Schritt soll lärmoptimierter Asphalt eingebaut und die Höchstgeschwindigkeit wieder auf 50

km/h angehoben werden.

Im Rahmen des städtischen Erhaltungsprogramms werden Vorschläge für die konkrete Umsetzung unter Berücksichtigung durchgehender Radverkehrsanlagen auf der gesamten Bergisch Gladbacher Straße gemacht werden. Da beide Vorhaben auch Einfluss auf die Luftschadstoffsituation in der Bergisch Gladbacher Straße haben werden, beabsichtigt die Verwaltung, gutachterlich untersuchen zu lassen, wie sich diese Veränderungen auf die Luftschadstoffsituation auswirken. Das ist deswegen sinnvoll, weil der ermittelte Wert mit $42 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (im Mittel) nur geringfügig über dem Grenzwert liegt. In der Folge soll auch beurteilt werden, ob und wenn ja, wie eine umweltsensitive Signalsteuerung auch vor dem genannten Hintergrund aussehen könnte.

Hierzu sind bereits Verkehrszählungen durchgeführt worden.

Die Ausführungsplanung des Knotenpunktes Bergisch Gladbacher Straße/ Buschfeldstraße/ Johann-Bensberg-Straße zur Verbesserung des Verkehrsflusses für den Linienbus aber auch für den Rad- und Kfz-Verkehr wird derzeit vom Amt für Straßen und Verkehrstechnik erstellt. Die Planung wird voraussichtlich im Frühjahr 2017 fertiggestellt. Eine Umsetzung der Baumaßnahme ist für Anfang 2018 geplant.

Die Verwaltung arbeitet an der Beseitigung der Unfallhäufungsstelle Bergisch Gladbacher Straße – Anschluss Steyler Straße. Auf der Bergisch Gladbacher Straße ist an den Anschlussbereichen zur Steyler Straße eine Neuordnung der Fahrspuren vorgesehen, um den Kfz-Verkehrsfluss zu optimieren, die Situation für Radfahrer zu verbessern und die Unfallhäufungsstelle zu beseitigen. Die Steyler Straße soll dann den Verkehr nur in eine Richtung aufnehmen (Einbahnstraße). Eine Umsetzung der Maßnahmen ist ab 2018 vorgesehen.

Im Abschnitt der Bergisch Gladbacher Straße zwischen Eschenbachstraße und Möhlstraße werden im ersten Schritt Radschutzstreifen auf der Bergisch Gladbacher Straße angelegt. Ebenfalls kurzfristig soll die in einem kurzen Teilstück der Bergisch Gladbacher Straße vorhandene dritte Fahrspur eingezogen werden, weil diese Aufweitung Autofahrer animiert, schneller zu fahren. Im Bereich der darauf folgenden Einengung führt das regelmäßig zu Stauerscheinungen.

In Kürze wird der Bezirksvertretung Mülheim und dem Verkehrsausschuss das Ergebnis der Prüfung bezüglich des Ersatzes von LSA-gesteuerten Kreuzungen auf der Bergisch Gladbacher Straße durch Kreisverkehre vorgelegt.

Prüfung möglicher Radschnellwege oder regionaler Radwegverkehrsverbindungen

Seit geraumer Zeit finden regelmäßige Gespräche zwischen dem Rheinisch-Bergischen Kreis und der Stadt Köln statt, um zwischen den Beteiligten ein regionales Radwegekonzept abzustimmen. Vor kurzem wurden diese Gespräche auch auf die Stadt Leverkusen erweitert. Wenn ein Grundkonzept erarbeitet ist, wird das Konzept dem Verkehrsausschuss zur Beratung und zum Beschluss vorgelegt. Im Anschluss daran beabsichtigt die Verwaltung, gemeinsam mit den Partnern ein Gutachten zu beauftragen, das das Radkonzept weiter qualifiziert.

Ausbau des ÖPNV- und SPNV-Systems

Die bedeutsamste Verbesserung des SPNV ist der zweigleisige Ausbau der S 11 und die Erweiterung der Bahnhöfe Hauptbahnhof und Messe/Deutz sowie die Neuanlage des Haltepunktes Kalk-West. Hierdurch wird die Bahnkapazität deutlich erhöht und die Erreichbarkeit von Kalk verbessert. Diese Erweiterung wird den Anteil der Bahnfahrer deutlich erhöhen. Diese Vorhaben sind Bestandteil des Maßnahmenpaketes „Bahn Knoten Köln“ und Voraussetzung für eine Taktverdichtung auf der S 11 von 20 auf 10 Minuten. Hierdurch wird der Kfz-Verkehr innerhalb von Mülheim spürbar gesenkt.

Ein weiteres sehr wirksame Ausbaivorhaben des ÖPNV ist die Verlängerung der Linie 1 im ersten Schritt ggf. bis nach Moitzfeld. Um mehr regionalen Kfz-Verkehr zum Umstieg auf die Linie 1 zu be-

wegen, ist beabsichtigt, in Herkenrath eine bedarfsgerechte P+R-Anlage anzulegen. Wegen der heute bereits sehr hohen Auslastung der Linie 1 in den Spitzenbelastungszeiten ist die Kapazitätsausweitung auf den gesamten Streckenzug der Linie 1 Voraussetzung.

Neben der Kapazitätserhöhung der Stadtbahnwagen der Linie 4 soll diese von Köln-Dünnwald in Richtung Leverkusen/Schlebusch oder alternativ in Richtung Odenthal verlängert werden.

Sowohl die Verlängerung der Linie 1 als auch der Linie 4 sind zum ÖPNV-Bedarfsplan des Landes NRW angemeldet worden.

Für die regionale Anbindung an einen Schienenverkehr ist die Neuanlage des S-Bahnhofes an der Berliner Straße und der RRX-Halt Bahnhof Mülheim von zentraler Bedeutung. Deswegen sind diese beiden Projekte Bestandteil der Vereinbarung.

Um die Situation im ÖPNV bereits mittelfristig spürbar zu verbessern, ist geplant, aus dem Rheinisch-Bergischen Kreis folgende fünf Schnellbuslinien bis an das leistungsfähige Schienennetz der KVB oder DB AG zu führen:

- von Kürten bis Bensberg zur Linie 1,
- von Kürten nach Bergisch Gladbach bis zur Endhaltestelle der S 11,
- von Altenberg-Odenthal-Schildgen bis nach Köln-Mülheim (Wiener Platz),
- vom Rheinisch-Bergischen Kreis/Oberbergischen Kreis und Rhein-Sieg-Kreis zu Haltestellen der Regionallinie 25,
- von Wermelskirchen und Burscheid unter Einbeziehung von Haltestellen des Schienenverkehrs entlang der Rheinschienen.

Da nur ein Teil des Rheinisch-Bergischen Kreises direkt von leistungsfähigem ÖPNV und SPNV erschlossen ist, hat der Ausbau des P+R- sowie B+R-Systems eine besondere Bedeutung. Die Erhöhung bzw. die Neuanlage von P+R-Plätzen an den Haltestellen Thielenbruch, Bahnhof Dellbrück und Duckterath stehen hier im Vordergrund. Der flächendeckende Ausbau des B+R-Systems an allen wichtigen Haltestellen wird angestrebt.

Um eine möglichst gleichmäßige Auslastung der P+R-Anlagen zu erzielen, ist die Tarifstruktur im Bereich der Kölner Stadtgrenze zu überprüfen.

Als eine der ersten Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssituation wird schon heute der Bahnhof von Bergisch Gladbach barrierefrei ausgebaut.

Langfristig wird die neue S-Bahnlinie S 16 von Köln nach Leverkusen - Rheindorf angestrebt. In Verbindung mit der bestehenden Linie S 6 soll hier ein 10-Minutentakt eingeführt werden. In Verbindung mit dem bereits geschilderten Schnellbussystem wird hier attraktiver Personennahverkehr entstehen. Um die Auslastung der Linie S 11 und den Stadtbahnlinien 3 sowie 4 in den Spitzenbelastungszeiten zu vergleichen, soll durch die Verkehrsunternehmen eine Öffentlichkeitskampagne gestartet werden.

Neben den sehr großen Anstrengungen zur Verbesserung des öffentlichen Personenverkehrs und des Radverkehrs ist es zwingend erforderlich, Engpässe im Straßennetz zu beseitigen. Hier ist neben dem Ausbau der BAB 4 von der Autobahnanschlussstelle Moitzfeld bis zum Autobahnkreuz Köln-Ost die Anbindung der Anschlussstelle Köln Mülheim an den Dünnwalder Kommunalweg und der Ausbau der L 286 n von Bergisch Gladbach über Bensberg bis an die BAB 4 vorgesehen. Insbesondere das letztgenannte Projekt wird zu einer besseren Verteilung des Verkehrs innerhalb von Bergisch Gladbach als auch auf der Bergisch Gladbacher Straße führen. Die Ausgestaltung dieser wichtigen Ver-

bindungen soll sich selbstverständlich nicht nur auf den Kfz-Verkehr beschränken, sondern ein attraktives Radverkehrsangebot erhalten. Die gesamte Verbindung soll modernen Anforderungen des Umweltschutzes gerecht werden. Das betrifft z. B. Lärmschutz, aber auch die gute Einbindung des Vorhabens in bestehende Strukturen.

Heute kann von der BAB 3 an der Anschlussstelle Mülheim nicht direkt zum Dünwalder Kommunalweg gefahren werden. Diese Situation führt dazu, dass weite Teile des Kfz-Verkehrs auf die BAB 3 über die Anschlussstelle Dellbrück auf- und abfahren. Eine weitere Verbindung zur Autobahnananschlussstelle Mülheim würde für eine bessere Verteilung und weniger starke Konzentration des Autoverkehrs auf der Bergisch Gladbacher Straße führen. Deswegen empfiehlt die Verwaltung, den Vollausbau der Anschlussstelle Mülheim und die Verbindung zum Dünwalder Kommunalweg planerisch aufzunehmen.

Begründung der Dringlichkeit:

Die Verkehrsfragen bedürfen einer schnellstmöglichen Klärung, um mit den Maßnahmen kurzfristig beginnen zu können. Die Vorlage erfolgt für den Verkehrsausschuss im 1. Durchlauf zur Sitzung am 02.05.2017, damit nach Beteiligung der Bezirksvertretung Mülheim mit der Umsetzung der Maßnahmen noch vor der Sommerpause begonnen werden kann.