

Beschlussvorlage

zur Behandlung in **öffentlicher Sitzung**

Betreff

Verkehrsversuch Bayenthal/Marienburg

Beschlussorgan

Verkehrsausschuss

Gremium	Datum
Verkehrsausschuss	11.09.2018
Bezirksvertretung 2 (Rodenkirchen)	17.09.2018
Verkehrsausschuss	13.11.2018

Beschluss:

Der Verkehrsausschuss beauftragt die Verwaltung, den Verkehrsversuch Bayenthal/Marienburg mit folgenden Anpassungen (Variante 1) fortzuführen:

- Einfahrt in die Marienburg über den Schillingsrotter Weg nur vom Rheinufer kommend, Feuerwehrezufahrt vom Bonner Verteiler kommend über die Militärringstraße nach links frei. Keine Ausfahrt aus dem Schillingsrotter Weg in die Militärringstraße.
- Ausfahrt aus der Marienburg über die Leyboldstraße **in alle Richtungen**. Keine Einfahrt von der Militärringstraße und Konrad-Adenauer-Straße in die Leyboldstraße.
- Alternierendes Parken auf der Pferdmeßesstraße.

Die Anpassungen sollen nach bzw. sukzessive während der Bauzeit der 3. Baustufe Nord-Süd Stadtbahn umgesetzt werden.

Alternative:

Der Verkehrsausschuss beauftragt die Verwaltung, den Verkehrsversuch Bayenthal/Marienburg mit folgenden Anpassungen (Variante 2) fortzuführen:

- Einfahrt in die Marienburg über den Schillingsrotter Weg nur vom Rheinufer kommend, Feuerwehrezufahrt vom Bonner Verteiler kommend über die Militärringstraße nach links frei. Keine Ausfahrt aus dem Schillingsrotter Weg in die Militärringstraße.
- Ausfahrt aus der Marienburg über die Leyboldstraße **nur nach rechts** auf die Militärringstraße. Keine Einfahrt von der Militärringstraße und Konrad-Adenauer-Straße in die Leyboldstraße.
- Alternierendes Parken auf der Pferdmeßesstraße.

Die Anpassungen sollen nach bzw. sukzessive während der Bauzeit der 3. Baustufe Nord-Süd Stadtbahn umgesetzt werden.

Haushaltsmäßige Auswirkungen **Nein**

<input type="checkbox"/> Ja, investiv	Investitionsauszahlungen	_____€	
	Zuwendungen/Zuschüsse	<input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Ja	_____ %
<input checked="" type="checkbox"/> Ja, ergebniswirksam	Aufwendungen für die Maßnahme	<u>20.500,00</u> €	
	Zuwendungen/Zuschüsse	<input checked="" 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:

Die Vorlage gliedert sich in folgende Abschnitte:

1. Ausgangslage
2. Ergebnisse der Verkehrsuntersuchungen
 - 2.1 Querschnittszählungen und Geschwindigkeitsmessungen
 - 2.2 Knotenstromzählungen
 - 2.3 Durchgangsverkehrszählungen
 - 2.4 Verkehrssimulation
 - 2.5 Fazit
3. Das weitere Vorgehen
 - 3.1 Vorzugsvariante gemäß Bürgerinformationsveranstaltung
 - 3.2 Optimierungen gemäß Variante 1
 - 3.3 Optimierungen gemäß Variante 2
 - 3.4 Vergleich der Varianten 1 und 2
 - 3.5 Zeitschiene der Umsetzung
 - 3.6 Finanzierung

1. Ausgangslage

Das Plangebiet umfasst die Stadtteile Bayenthal und Marienburg im Stadtbezirk Köln-Rodenkirchen und wird durch die Bonner Straße, Militärringstraße, das Oberländer Ufer, Gustav-Heinemann-Ufer und die Schönhauser Straße eingegrenzt.

Bereits seit 2014 setzt sich der Arbeitskreis, derzeit bestehend aus

- Bürgerverein Bayenthal/Marienburg,
- Interessengemeinschaft Marienburg,
- Interessengemeinschaft Von-Groote-Straße,
- Bürgervereinigung Rodenkirchen,
- Aktionsgemeinschaft Rodenkirchen,
- Interessengemeinschaft Pferdmenesstraße,
- Interessengemeinschaft Leyboldstraße,
- Interessengemeinschaft Kölner-Süden,
- Mitgliederinnen und Mitglieder der Bezirksvertretung Rodenkirchen,
- Vertreterinnen und Vertretern der Verwaltung,

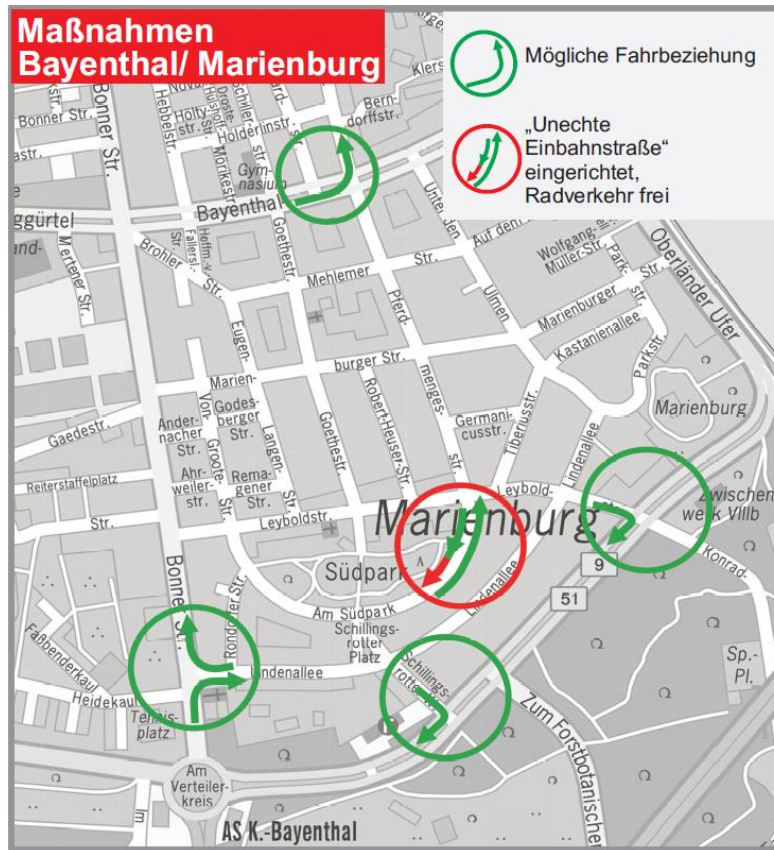
mit verschiedenen Konzepten für eine Verkehrsberuhigung der beiden Stadtteile auseinander. Seit der Gründung des Arbeitskreises haben sechs Arbeitskreissitzungen und ein Ortstermin stattgefunden.

Ziele des laufenden Verkehrsversuches:

- Reduzierung der Durchgangsverkehre über die Routen: Konrad-Adenauer-Straße/Leyboldstraße/Pferdmenesstraße/Goltsteinstraße und Schillingsrotter Weg/Schillingsrotter Platz/Am Südpark/Pferdmenesstraße/Goltsteinstraße sowie des Ost-West Verkehrs über die Leyboldstraße zur Bonner Straße,
- Begrenzung der Ausweichverkehre während der Bauzeit der Nord-Süd Stadtbahn in den Wohngebieten Bayenthal/Marienburg auf das unvermeidliche Maß,
- gleichmäßigere Verteilung der Verkehre und Geschwindigkeitsreduzierung innerhalb der Wohngebiete,
- Gewährleistung der verkehrlichen Verbindung zwischen Marienburg und Bayenthal und
- Aufrechterhaltung des leistungsfähigen Verkehrsflusses auf den Hauptverkehrsstraßen.

Die im Rahmen des Arbeitskreises erarbeitete Konsensvariante (Vorlagen-Nummer 0263/2015) wurde am 31.08.2015 von der Bezirksvertretung Rodenkirchen und am 22.09.2015 vom Verkehrsausschuss mit folgenden Maßnahmen beschlossen und am 15.09.2016 umgesetzt:

- Kreuzung Bayenthalgürtel/Goltsteinstraße: Einrichtung eines direkten Linksabbiegers vom Bayenthalgürtel in die Goltsteinstraße.
- Am Südpark: Einrichtung einer „unechten Einbahnstraße“ (von der Pferdmenesstraße und Leyboldstraße kommend keine Durchfahrt, Radverkehr frei).
- Kreuzung Militärringstraße/ Konrad-Adenauer-Straße/Leyboldstraße: Abbiegegebot von der Leyboldstraße auf die Militärringstraße mit vorgeschriebener Fahrtrichtung nur nach rechts und Änderung der Spurenaufteilung in der Konrad-Adenauer-Straße.
- Kreuzung Lindenallee/Bonner Straße: Einrichtung der Einfahrt von der Bonner Straße rechts in die Lindenallee und Ausfahrt von der Lindenallee rechts auf die Bonner Straße.
- Schillingsrotter Weg: Vorgeschriebene Fahrtrichtung nur nach rechts auf die Militärringstraße in Richtung Bonner Verteiler. Keine Einfahrt von der Militärringstraße in den Schillingsrotter Weg.



Die Maßnahmen wurden als Verkehrsversuch zunächst für ein Jahr beschlossen. Aufgrund weiterer Abstimmungen im Rahmen des ebenfalls beschlossenen Arbeitskreises und der Bürgerinformationsveranstaltung wird der Verkehrsversuch derzeit fortgeführt. Im Rahmen der Bürgerinformationsveranstaltung wurden die Anregungen aufgenommen und ausgewertet. Wesentliche Erkenntnisse sind in Anlage 2 dokumentiert.

Für Bayenthal wurden bereits vor dem Verkehrsversuch geschwindigkeits- und durchgangsverkehrsreduzierende Maßnahmen getroffen. So wurde beispielsweise die Alteburger Straße als Einbahnstraße eingerichtet. Eine weitere von der Verwaltung im Rahmen der Beschlussvorlage zum Verkehrskonzept Bayenthal/Marienburg vorgeschlagene Maßnahme war im Sinne einer zusätzlichen Entlastung und verbesserten Erreichbarkeit Bayenthals das Einrichten eines direkten Linksabbiegers vom Gustav-Heinemann-Ufer aus Richtung Rodenkirchen kommend in die Tacitusstraße. Diese Maßnahme wurde allerdings von dem zuständigen Verkehrsausschuss nach Vorberatung in der Bezirksvertretung Rodenkirchen nicht beschlossen.

Die Polizei und Feuerwehr haben keine Einwände gegenüber den derzeitigen Verkehrsregelungen. Die Polizei gab allerdings zu bedenken, dass es im Zuge des Verkehrsversuches und wahrscheinlich verstärkt während der Bauzeit in der Bonner Straße zu Verkehrsverlagerungen auf andere Stadtteile kommt bzw. verstärkt kommen wird. Aus den Anliegerstraßen zur Bonner Straße/Ecke Heidekaul und Sinziger Straße und aus der Brühler Straße/Ecke Swistalstraße, Schulze-Delitsch-Straße und Liblarer Straße liegen der Polizei diesbezüglich Anwohnerbeschwerden vor.

Im Laufe des Verkehrsversuches wurde die Erreichbarkeit für die Feuerwehr an der Militärringstraße in den Schillingsrotter Weg und Am Südpark optimiert.

Die Varianten möglicher Anpassungen des Verkehrsversuches gehen aus der Arbeitskreissitzung des Arbeitskreises zum Verkehrsversuch Bayenthal/Marienburg vom 16.05.2018 hervor (siehe Anlage 3). Seitens des Landesbetriebes Straßen NRW bestehen zu den beiden Varianten der Verkehrsführung keine Bedenken.

2. Ergebnisse der Verkehrsuntersuchungen

Vor und während des Verkehrsversuches wurden umfassende Verkehrsuntersuchungen durchgeführt und ausgewertet, um die Veränderungen bewerten zu können. Für den Vergleich des Verkehrsaufkommens wurden die Verkehrserhebungen vorher jeweils aus September 2012 und 2016 sowie die Erhebungen während des Versuches aus Januar 2017 analysiert. Alle Erhebungen wurden dem Arbeitskreis laufend präsentiert. Durch die Bürgerinformationsveranstaltung und Veröffentlichung auf der städtischen Internetseite sind diese auch der Öffentlichkeit zugänglich gemacht worden (vgl. Anlage 1, Plakate 2, 3 und 5).

2.1 Querschnittszählungen und Geschwindigkeitsmessungen

Wesentliche Erkenntnisse aus dem Vergleich der Querschnittszählungen 2017 (während des Verkehrsversuches) und 2016 (vor dem Verkehrsversuch) sind:

- deutliche Verkehrsabnahmen in der Straße Am Südpark (- 1.562 Kfz/24h) und in der Pferdengesstraße (- 1.157 Kfz/24h) und
- Verkehrsabnahmen auf der Goethestraße (-184 Kfz/24h) und Lindenallee (- 30 bis – 325 Kfz/24h).

Die Entwicklung der Fahrgeschwindigkeiten wurde mittels sogenannter V85-Parameter ermittelt. Die V85 zeigt die Geschwindigkeit an, die von 85 % der gemessenen Kfz nicht überschritten wurde. Die Auswertung während des Verkehrsversuches zeigt im Vergleich zu vorher:

- Reduzierung der Geschwindigkeiten um 13 km/h in der Straße Am Südpark und
- Erhöhung um 3-6 km/h auf der Pferdengesstraße, Goethestraße und Lindenallee (vgl. Anlage 1, Plakat 2).

Durch die Verkehrsberuhigung in Form vom alternierenden Parken soll auf der Pferdengesstraße die Geschwindigkeit reduziert werden.

2.2 Knotenstromzählungen

Anhand der durchgeführten Knotenstromzählungen können an Knotenpunkten, an denen die Verkehrsführung im Rahmen des Verkehrsversuches geändert wurde, Aussagen zu der neuen Verkehrsaufteilung gemacht werden. Durch den Vergleich der Knotenstrombelastungen (in Kfz/h) vor (2016) und während (2017) des Verkehrsversuches sind somit die Auswirkungen des Verkehrsversuches messbar.

Im Folgenden werden die Verkehrsmengen nur in der morgendlichen Spitzenstunde (Sph) betrachtet, da diese insgesamt an den relevanten Knoten höher als in der abendlichen Spitzenstunde sind. Das Verkehrsaufkommen entspricht somit den maximalen Tagesbelastungen. Die relevanten untersuchten Knoten sind jene, an denen Änderungen der Verkehrsführung vorgenommen wurden und wesentliche Veränderungen im Netzmodell erkennbar sind.

Nach der Einführung der vorgeschriebenen Fahrtrichtung rechts von der Leyboldstraße auf die Militärringstraße und der geänderten Spurenaufteilung auf der Konrad-Adenauer-Straße (Linksabbieger und Geradeausfahrer fahren aus der linken Spur und Rechtsabbieger aus der rechten Spur) sind in der Spitzenstunde 10 Kfz mehr als vorher in die Leyboldstraße eingefahren (285 Kfz/Sph). Dabei hat sich die Verteilung der Verkehre geändert. Es fahren mehr Fahrzeuge aus der Militärringstraße als aus der Konrad-Adenauer-Straße in die Leyboldstraße. Dies lässt sich durch die nun einzige südliche Verbindung in das Gebiet erklären, da keine Einfahrt mehr über den Schillingsrotter Weg besteht. Durch das Rechtsfahrgebot aus der Leyboldstraße fuhren in der Spitzenstunde nur noch 119 Fahrzeuge raus (vorher 147 Kfz/Sph).

Der neue Linksabbieger vom Bayenthalgürtel in die Goltsteinstraße wurde in der morgendlichen Spitzenstunde von 47 Kfz genutzt. In Fahrtrichtung Oberländer Ufer kam es im Vergleich zu

vorher zu einer Verkehrszunahme von 86 Kfz/Sph. Allerdings ist auf dem Bayenthalgürtel in der Gegenrichtung in Fahrtrichtung Bonner Straße der Verkehr von 921 auf 886 Kfz/Sph zurückgegangen.

Im Querschnitt ist die Verkehrsbelastung auf der Goltsteinstraße nahezu identisch geblieben.

Auf der Pferdengesstraße ist der Verkehr allerdings zurückgegangen; dies resultiert vor allem aus der Abnahme des aus Marienburg kommenden Verkehrs (213 zu 265 Kfz/Sph).

Nachdem die Einfahrt von der Militärringstraße mit Ausnahme der Einsatzfahrzeuge der Feuerwehr in den Schillingsrotter Weg unterbunden und ein Rechtsfahrgebot aus dem Schillingsrotter Weg auf die Militärringstraße eingeführt wurde, hat sich der Verkehr auf dem Schillingsrotter Weg von 311 auf 31 Kfz/Sph im Querschnitt reduziert. Das Verkehrsaufkommen auf der Militärringstraße hat sich ebenfalls um bis zu 166 Kfz/Sph im Querschnitt reduziert.

Durch die Regelung an der Kreuzung Bonner Straße/Lindenallee „rechts rein, rechts raus“ konnte die Verkehrsmenge auf der Lindenallee insgesamt nahezu halbiert werden (von 66 auf 38 Kfz/Sph). Leichte Abnahmen bis zu 143 Kfz/Sph sind auch auf dem übergeordneten Netz, der Bonner Straße, zu verzeichnen (vgl. Anlage 1, Plakat 3).

2.3 Durchgangsverkehrszählungen

Aufgrund der Größe des Plangebietes und den zur Verfügung stehenden Erhebungsmethoden wurden die Durchgangsverkehrszählungen vor dem Verkehrsversuch am 20.09.2012 für Bayenthal und Marienburg mit den Quellen und Zielen in Schillingsrotter Weg, Leyboldstraße, Schönhauser Straße und am 25.09.2012 für Marienburg an allen restlichen Ein- und Ausfahrten als Quellen und Ziele durchgeführt.

Während des Verkehrsversuches wurde die Erhebung des Durchgangsverkehrs in Marienburg und Bayenthal an allen Ein- und Ausfahrten durchgeführt. Somit konnten Rückschlüsse darüber gezogen werden, welche Durchgangsverkehrsrouten genutzt werden.

Bei der Erhebung der Durchgangsverkehre anhand der Kennzeichenerfassung werden die Fahrten dem Durchgangsverkehr zugeordnet, wenn ein Fahrzeug innerhalb kurzer Zeit eine Route von einer Quelle (Einfahrt von dem übergeordneten Netz, via Gustav-Heinemann-Ufer, Oberländer Ufer, Bonner Straße, Militärringstraße oder Schönhauser Straße, in die Marienburg oder nach Bayenthal) zu einem Ziel (Ausfahrten aus Marienburg oder Bayenthal auf das übergeordnete Netz) passiert hat.

Analysiert wurden die Routen mit einem Durchgangsverkehrsaufkommen ab 8 Kfz/Sph. Hierzu zählen in der morgendlichen Spitzenstunde:

- Bayenthalgürtel von Bonner Straße in Richtung Gustav-Heinemann-Ufer mit 219 Kfz/Sph,
- Schönhauser Straße – Goltsteinstraße – Bayenthalgürtel in Richtung Bonner Straße mit 28 Kfz/Sph,
- Bayenthalgürtel – Pferdengesstraße – Leyboldstraße in Richtung Militärringstraße mit 21 Kfz/Sph,
- Bayenthalgürtel – Goltsteinstraße – Schönhauser Straße in Richtung Bonner Straße mit 20 Kfz/Sph,
- Bayenthalgürtel – Goltsteinstraße – Alteburger Straße in Richtung Schönhauser Straße mit 18 Kfz/Sph,
- Leyboldstraße von der Bonner Straße bis Militärringstraße mit 9 Kfz/Sph und
- Leyboldstraße – Pferdengesstraße – Goltsteinstraße in Richtung Schönhauser Straße mit 8 Kfz/Sph.

a) Marienburg

Die Auswertung der Durchgangsverkehrserhebungen zeigt, dass im Schillingsrotter Weg am Knoten Militärringstraße das Durchgangsverkehrsaufkommen in der morgendlichen Spitzenstunde um 127 Kfz/Sph gesunken ist. In der abendlichen Spitzenstunde liegt der Rückgang bei 135 Kfz/Sph.

In der Leyboldstraße am Knoten Militärringstraße wurde der Durchgangsverkehr, absolut und prozentual am Gesamtverkehr gemessen, reduziert. In der morgendlichen Sph wurden vor dem Verkehrsversuch 186 Kfz als Durchgangsverkehr erfasst, nachher 82 Kfz. Anteilig am Gesamtverkehr hat sich der Durchgangsverkehr mehr als halbiert. In der abendlichen Spitzenstunde sinkt der Durchgangsverkehr von 151 auf 111 Kfz.

b) Bayenthal

Für Bayenthal kann kein unmittelbarer Vergleich während und vor dem Verkehrsversuch erfolgen. Während des Verkehrsversuches lag der Anteil des Durchgangsverkehrs am Gesamtverkehr im Straßenquerschnitt Koblenzer Straße am Knoten Schönhauser Straße und im Straßenquerschnitt Alteburger Straße am Knoten Schönhauser Straße bei jeweils etwa 25 %. Auf der Koblenzer Straße liegt der Durchgangsverkehr bei 24 Kfz zur morgendlichen und 56 Kfz zur abendlichen Sph. In der Alteburger Straße liegt dieser zu beiden Spitzenstunden bei 74 Kfz (vgl. Anlage 1, Plakat 2).

2.4 Verkehrssimulationen

Die Verkehrsbelastungen vor und während des Verkehrsversuches wurden, aufbauend auf den durchgeführten Verkehrszählungen, im Rahmen einer Simulation als durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV in Kfz/24 h) errechnet und als Verkehrsmodell dargestellt (vgl. Anlage 1, Plakat 5). Aufgrund von Tagesschwankungen und Ungenauigkeiten im untergeordneten Netzmodell werden lediglich die verkehrsrelevanten Zu- und Abnahmen ab 200 Kfz/24 h dargestellt. Somit entfällt in der Darstellung beispielsweise auf dem untergeordneten Netz die Leyboldstraße. In Bayenthal ist das Verkehrsaufkommen der meisten Wohnstraßen im Vergleich zu vorher nahezu unverändert und wurde aus diesem Grunde nicht dargestellt.

Wesentliche Verkehrsabnahmen sind in der nachfolgenden Tabelle 1 dargestellt. Mehrbelastungen auf dem übergeordneten Netz wurden bei der Erstellung des Konzeptes in Kauf genommen, um das untergeordnete Netz zu entlasten. Die Zunahme auf dem übergeordneten Netz von max. 5 % bzw. max. + 1.450 Kfz/24 h wurde aufgrund von Tagesschwankungen und Modellungenauigkeiten als verträglich eingestuft. Eine deutliche Verkehrsabnahme auf dem untergeordneten Netz und somit Reduzierung des Durchgangsverkehrs ist auf der Route Schillingsrotter Weg – Am Südpark – Pferdmenigesstraße erkennbar. Dies steht im Zusammenhang mit dem Verbot der Einfahrt in den Schillingsrotter Weg über die Militärringstraße und der „unechten Einbahnstraße“ Am Südpark. Dem Modell zufolge ergeben sich auch innerhalb des Gebietes Verkehrsverlagerungen, beispielsweise auf der Marienburger Straße. Allerdings lagen zum Zeitpunkt der Simulation keine Zählungen der Marienburger Straße vor, auf die das Modell aufbaut. Daher kann die dortige Verkehrszunahme nicht als gesichert angenommen werden.

Tabelle 1: Zu- und Abnahmen der Verkehrsbelastungen während des Verkehrsversuches (gemäß Simulation)

	Straße	Verkehrsbelastung vor dem Verkehrsversuch in Kfz/24 h	Absolute und prozentuale Zu- und Abnahmen während des Verkehrsversuches in Kfz/24 h (ab +/-200 Kfz/24h)
Übergeordnetes Netz	Bonner Straße	20.000 – 31.200	- 350 bis + 1.150 (- 2 % bis + 4 %)
	Militärringstraße	24.200 – 30.200	bis + 1.450 (bis + 5 %)
	Oberländer Ufer/ Gustav-Heinemann-Ufer	34.000 – 42.600	+ 1.150 (+ 3 %)
	Bayenthalgürtel	9.900 – 19.900	- 1.050 zwischen Goltsteinstr. und Unter den Ulmen und bis + 850 zwischen Bonner Str. und Hebbelstr. (- 9 % bis + 7 %)
Untergeordnetes Netz	Am Südpark	800-2.200	bis zu -1.600 (- 90 %)
	Schillingsrotter Weg	3.100	- 2.450 (- 79 %)
	Pferdmengesstraße	4.800 – 5.800	bis – 1.600 (-74 %)
	Marienburger Straße (modellhaft errechneter Wert)	400 - 4.100	bis + 850 im westlichen Bereich und bis + 152 % im östlichen Bereich

2.5 Fazit

Zusammenfassend zeigen die Ergebnisse für die Stadtteile Bayenthal und Marienburg insgesamt eine Reduzierung des Durchgangs- und Gesamtverkehrsaufkommens und damit den gewünschten Effekt. Eine zusätzliche geschwindigkeitsreduzierende Wirkung soll auf der Pferdengesstraße durch das alternierende Parken erreicht werden. Innerhalb der Gebiete sind die Umverteilungen und Abnahmen der Verkehre allerdings nicht gleichmäßig. Eine weitere Verkehrsentslastung kann erreicht werden, indem die Leistungsfähigkeit des übergeordneten Netzes, z. B. die Bonner Straße und der Bonner Verteiler, optimiert werden. Im Rahmen der Maßnahmen zur 3. Baustufe Nord-Süd Stadtbahn werden diese Anpassungen mit berücksichtigt.

3. Weiteres Vorgehen

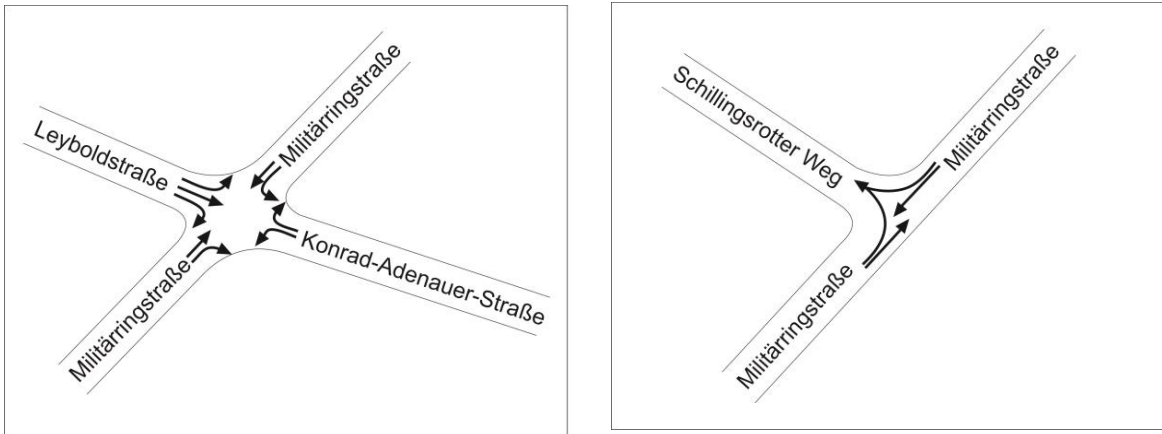
Aus der Auswertung der Verkehrserhebungen und den Anregungen der Bürgerschaft ergibt sich die Möglichkeit, die derzeitige Verkehrsführung weiter zu entwickeln. Hierzu hat die Verwaltung auf Basis der Anregungen Optimierungsvarianten erarbeitet, die sich lediglich durch die Ausfahrtsituation aus der Leyboldstraße unterscheiden. Eine Optimierung der derzeitigen Verkehrssituation wird grundsätzlich durch beide dargelegten Varianten erreicht.

3.1 Vorzugsvariante gemäß Bürgerinformationsveranstaltung

Die in der Bürgerinformationsveranstaltung am 20.02.2018 dargelegte Vorzugsvariante sollte

als Grundlage für weitere Diskussionen und Anpassungen dienen. Sie beinhaltet folgende Maßnahmen:

- einzige Einfahrt in die Marienburg aus Richtung Süden über den Schillingsrotter Weg, über die Militärringstraße vom Bonner Verteiler und vom Rheinufer kommend
- einzige Ausfahrt aus der Marienburg aus der Leyboldstraße in alle Richtungen in die Militärringstraße und Konrad-Adenauer-Straße und
- alternierendes Parken in der Pferdengesstraße.



Diese Variante, die zu einer weiteren Verkehrsberuhigung, einer gleichmäßigen, einheitlicheren Verkehrsverteilung und einer besseren Erreichbarkeit in Richtung Süden führen würde, fand insgesamt große Zustimmung bei den Bürgerinnen und Bürgern. Die Fahrbeziehung von der Bonner Straße über die Militärringstraße in den Schillingsrotter Weg wurde allerdings kritisch gesehen, da somit eine neue Durchgangsverkehrsbeziehung entstehen würde.

Im Nachgang zur Bürgerinformationsveranstaltung wurde untersucht, inwieweit das Straßennetz entsprechend der vorgestellten Vorzugsvariante zu den Spitzenstunden während der Bauzeit der Nord-Süd Stadtbahn leistungsfähig wäre. Es ist darauf hinzuweisen, dass drei von acht relevanten Knoten auf dem übergeordneten Netz (Oberländer Ufer, Gustav-Heinemann-Ufer, Militärringstraße) in den Spitzenstunden in der Vorzugsvariante während der Bauzeit der Stadtbahn nicht leistungsfähig wären. Gemäß Gutachten ist die Leistungsfähigkeit während der Bauzeit ohne die Anpassung des Verkehrsversuches ebenfalls nicht gewährleistet. Hervorzuheben ist, dass es sich nur um eine temporäre Einschränkung während der Bauzeit handelt.

Am Knotenpunkt Oberländer Ufer/An der Alteburger Mühle können zeitweise deutliche Störungen auftreten. Diese sind mit dem Linksabbieger im Abfluss nach Norden zu begründen, der den Gegenstrom in seiner Freigabezeit durchsetzen muss. Eine Freigabe der zu Fuß Gehenden nur nach Anforderung würde die Problematik minimieren.

Am Knotenpunkt Militärringstraße/Heinrich-Lübke-Ufer entstehen durch die stärkere Frequentierung der Stadtbahn zeitweise in den Spitzenstunden deutliche Störungen, die zu einem Rückstau führen.

Am Knotenpunkt Gustav-Heinemann-Ufer/Schönhauser Straße ist gemäß Gutachten während der Bauzeit die Leistungsfähigkeit in den Spitzenstunden nicht gewährleistet. Da die Verkehrsmenge in der Vorzugsvariante größer ist als die im Gutachten angenommene Verkehrsmenge während der Bauzeit, kann entsprechend auch in diesem Falle keine Leistungsfähigkeit erreicht werden.

Die übrigen fünf Knoten auf der Militärringstraße zwischen dem Bonner Verteiler und Oberländer Ufer und auf dem Oberländer Ufer zwischen Bayenthalgürtel und Militärringstraße sind als unkritisch zu bewerten.

Die Beurteilung der Leistungsfähigkeit beruht unter anderem auf Simulationen und Prognosen des Gutachtens zur 3. Baustufe der Nord-Süd Stadtbahn. Nach einer Eingewöhnungsphase sollte nach einer Anpassung der Verkehrsführung anhand von Knotenstromzählungen die Leistungsfähigkeit der relevanten Knoten neu berechnet werden.

Weitere Anmerkungen und Anregungen, die sich aus der Bürgerinformationsveranstaltung ergeben haben, sind in Anlage 2 einsehbar.

Im Rahmen der letzten Arbeitskreissitzung wurde die Vorzugsvariante gemeinsam mit der Bezirksvertretung Rodenkirchen und den Bürgerinitiativen modifiziert. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer sind sich mit den Bürgerinnen und Bürger einig, dass eine Einfahrt von der Militärringstraße (Fahrtrichtung Osten) in den Schillingsrotter Weg weiteren Verkehr anzieht und somit unterbunden werden sollte. Eine Ausnahmeregelung soll hierbei für Einsatzfahrzeuge der Feuerwehr bestehen bleiben. Diese entspricht dem derzeitigen Verkehrsversuch. Im Gegensatz zu der Bürgerinformationsveranstaltung begrüßen mehrere Arbeitskreisteilnehmerinnen und Arbeitskreisteilnehmer die Beibehaltung der vorgeschriebenen Fahrtrichtung rechts aus der Leyboldstraße auf die Militärringstraße.

Im Ergebnis der Diskussion entstanden zwei nachfolgend beschriebene Optimierungsvarianten (1 und 2).

3.2 Optimierungen gemäß Variante 1:

- Einfahrt in die Marienburg über den Schillingsrotter Weg nur vom Rheinufer kommend, Feuerwehrezufahrt vom Bonner Verteiler kommend über die Militärringstraße nach links frei, keine Ausfahrt aus dem Schillingsrotter Weg in die Militärringstraße und
- Ausfahrt aus der Marienburg über die Leyboldstraße in **alle** Richtungen. Keine Einfahrt von der Militärringstraße und Konrad-Adenauer-Straße in die Leyboldstraße.

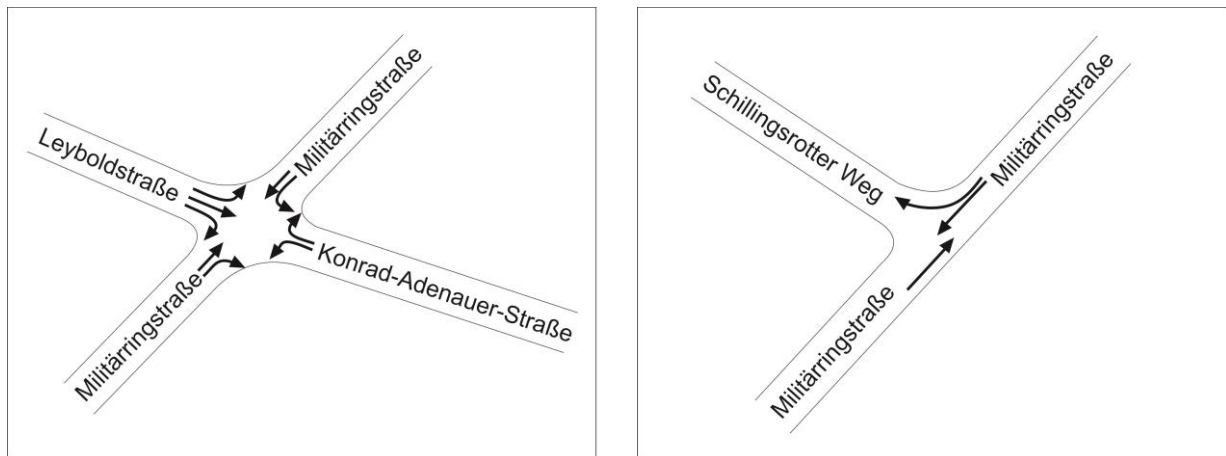


Abb. 1 Fahrbeziehungen gemäß Variante 1

Daraus ergeben sich folgende verkehrliche Auswirkungen:

- Der Verkehr wird gleichmäßiger im Wohngebiet verteilt.
- Die östliche Leyboldstraße wird mit einem Rückgang um - 2.700 Kfz/24 h (- 61 %) im Vergleich zu vor dem Verkehrsversuch und - 2.800 Kfz/24 h (- 56 %) im Vergleich zu heute stark entlastet (vgl. Anlage 3).
- Die Zunahmen auf dem Schillingsrotter Weg um 1.800 Kfz/24 h (450 % mehr) und Am Südpark um 1.200 Kfz/24 h (400 % mehr) stellen im Vergleich zu der Situation vor dem

Verkehrsversuch mit einer Abnahme von 700 bis 900 Kfz/24 h (29 bis 32 % weniger) weiterhin eine Verbesserung dar.

- Die Marienburger Straße würde durch diese Anpassung im Vergleich zum Status Quo um etwa bis zu 500 Kfz am Tag entlastet.
- Auf dem Oberländer Ufer kommt es im Abschnitt zwischen der Marienburger Straße und Militärringstraße im Vergleich zum heutigen Verkehrsversuch zu einer Verkehrszunahme von 700 Kfz/24 h.

Insgesamt ist diese Lösung im Sinne einer gleichmäßigen Verteilung der Verkehre und gerechten Aufteilung der Entlastungen zu präferieren. Des Weiteren wird die Erreichbarkeit Richtung Süden verbessert. Dies entspricht einem häufig im Rahmen der Bürgerinformationsveranstaltung geäußerten Wunsch. Grundsätzlich wird mit der vorgeschlagenen Variante das Ziel erreicht, die Wohngebiete in Marienburg und Bayenthal zu entlasten und Durchgangsverkehre auf das übergeordnete Netz zu verlagern.

3.3 Optimierungen gemäß Variante 2:

- Einfahrt in die Marienburg über den Schillingsrotter Weg nur vom Rheinufer kommend, Feuerwehrzufahrt vom Bonner Verteiler kommend über die Militärringstraße nach links frei, keine Ausfahrt aus dem Schillingsrotter Weg in die Militärringstraße und
- Ausfahrt aus Marienburg über die Leyboldstraße nur nach **rechts** auf die Militärringstraße. Keine Einfahrt von der Militärringstraße und Konrad-Adenauer-Straße in die Leyboldstraße.

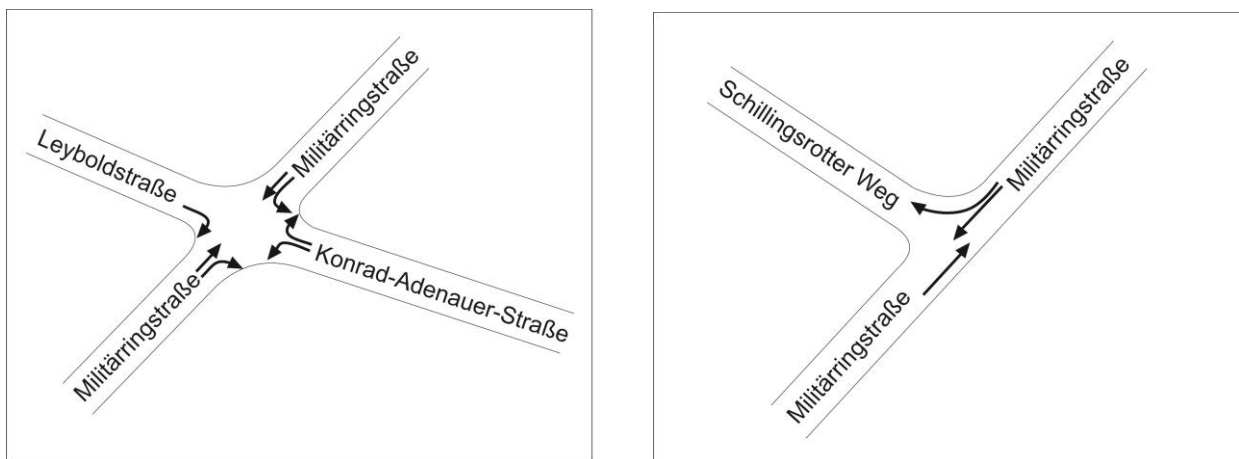


Abb. 2 Fahrbeziehungen gemäß Variante 2

Daraus ergeben sich folgende verkehrliche Auswirkungen:

- Der Verkehr wird gleichmäßiger im Wohngebiet verteilt.
- Die östliche Leyboldstraße wird mit einem Rückgang um – 3.300 Kfz/24 h im Vergleich zu vor dem Verkehrsversuch und - 3.400 Kfz/24 h im Vergleich zu heute stark entlastet (vgl. Anlage 3).
- Die Zunahmen auf dem Schillingsrotter Weg um + 1.800 Kfz/24 und Am Südpark bis zu – 1.200 Kfz/24 h stellen im Vergleich zu der Situation vor dem Verkehrsversuch mit der Abnahme von – 600 bis - 900 Kfz/24 h weiterhin eine Verbesserung dar.
- Die Marienburger Straße würde durch diese Anpassung im Vergleich zum Status Quo um etwa bis zu + 400 Kfz am Tag belastet.
- Auf dem Oberländer Ufer kommt es im Abschnitt zwischen der Marienburger Straße und Militärringstraße im Vergleich zum heutigen Verkehrsversuch zu einer Verkehrszunahme von 1.000 Kfz/24 h.

Diese Variante wurde vom Arbeitskreis favorisiert. Sie sorgt für zusätzliche Entlastungen in Marienburg, schränkt aber die Erreichbarkeit bzw. Durchlässigkeit des Gebietes ein.

3.4 Vergleich der Varianten 1 und 2

Die relevanten Unterschiede der Varianten 1 und 2 bestehen darin, dass die Leyboldstraße und Marienburger Straße unterschiedlich stark be- oder entlastet werden. Zudem wird die Erschließung in Richtung Süden je nach Variante verbessert bzw. verschlechtert.

Der derzeitige Verkehrsversuch hat bereits Verlagerungseffekte auf das übergeordnete Netz zur Folge. Im Vergleich zu der Verkehrssituation vor dem Verkehrsversuch kam es auf dem Oberländer Ufer zu einer Erhöhung um etwa + 1.150 Kfz/24 h.

Im Zuge weiterer Verschärfungen des Verkehrsversuches gemäß Beschlussvorschlag kommen auf dem Oberländer Ufer etwa + 700 Kfz/24 h (Variante 1) bis + 1.000 Kfz/24 h (Variante 2) im Vergleich zu heute hinzu.

Während der Bauzeit der 3. Baustufe Nord-Süd Stadtbahn kommen im Vergleich zur heutigen Situation geschätzt + 8.000 Kfz/24 h auf dem Oberländer Ufer hinzu.

Insgesamt ergeben sich während dieser Bauzeit für das übergeordnete Netz somit für beide Varianten gemäß Beschlussvorschlag im Vergleich zu heute geschätzte Verkehrszunahmen von etwa + 8.700 bis + 9.000 Kfz/24 h.

Im Vergleich zu der Situation vor dem Verkehrsversuch ergibt dies eine Erhöhung um + 9.850 bis + 10.150 Kfz/24 h.

Die Verwaltung ist der Auffassung, dass dies zu verkehrlichen Problemen führen kann.

Da sich die Verkehrsmengen der betrachteten Vorzugsvariante (siehe Kapitel 3.1) zu den Varianten 1 und 2 auf dem kritischen Oberländer Ufer nur marginal (Abweichungen der beiden Varianten von +100 bis -400 Kfz/24 h sind im Rahmen von Tagesschwankungen und Ungenauigkeiten der Simulation als gleichwertige Tageswerte anzusetzen) unterscheidet, kann auch hier während der Bauzeit der 3. Baustufe Nord-Süd Stadtbahn von Problemen im Verkehrsfluss ausgegangen werden.

Bei beiden Varianten sollen die Einbahnstraßen im Bereich der Leyboldstraße und des Schillingsrotter Weges für den Radverkehr freigegeben werden

Die Verkehrsbelastungen für Variante 1 werden im Vergleich zu heute auf der östlichen Leyboldstraße um bis zu 2.800 Kfz/24 h reduziert. Im Vergleich zu Variante 1 wird die östliche Leyboldstraße in Variante 2 zwar noch stärker entlastet, allerdings zu Lasten der östlichen Marienburger Straße. Variante 1 ergibt auch für die Marienburger Straße im Vergleich zum Status Quo eine Verbesserung mit einer Verkehrsabnahme von bis 500 Kfz pro Tag. Zudem ergeben sich auch für die Pferdengesstraße, Goethestraße und Von-Groote-Straße im Gegensatz zu Variante 2 in Variante 1 jeweils tägliche Entlastungen von zusätzlichen 200 Kfz. Auch das übergeordnete Netz (Bonner Straße und westlicher Bayenthalgürtel) wird in diesem Fall vergleichsweise entlastet. Insgesamt ist somit Variante 1 im Sinne einer gleichmäßigen Verteilung der Verkehre innerhalb der Wohngebiete und gerechten Aufteilung der Entlastungen zu präferieren. Des Weiteren wird die Erreichbarkeit Richtung Süden durch Variante 1 verbessert. Dies entspricht einem ebenfalls häufig im Rahmen der Bürgerinformationsveranstaltung geäußerten Wunsch.

3.5 Zeitschiene der Umsetzung

Grundsätzlich besteht hinsichtlich der Frage der zeitlichen Umsetzung der beschriebenen Optimierungen die Möglichkeit, **vor** oder **nach bzw. sukzessive während** der Bauzeit der 3. Baustufe Nord-Süd Stadtbahn zu beginnen. Während der Bauzeit der 3. Baustufe Nord-Süd Stadtbahn ergeben sich Verlagerungseffekte von der Bonner Straße auf die Rheinuferstraße. Die Hauptachsen sowie die dortigen Knotenpunktbereiche müssen dabei den Mehrverkehr aufnehmen können. Zusätzlich würde ein Mehrverkehr durch weitere Verlagerungen im Zuge weiterer Verkehrsberuhigungsmaßnahmen entstehen. Die Verwaltung empfiehlt daher eine schrittweise

Näherung an Variante 1. Zunächst sollte dabei der Status Quo des Verkehrsversuches beibehalten werden. Danach sollte man während der Bauzeit nach einer Eingewöhnungsphase und der damit verbundenen verlagerten Verkehre reagieren. Verlagerungen während der Bauzeit sind stets dynamische Effekte, die heute nicht genau zu prognostizieren sind.

Sollten die Maßnahmen **vor** Beginn der Baumaßnahmen umgesetzt werden, so muss der Verkehr laufend überwacht und bei Problemen die Maßnahmen ggf. aufgehoben werden. Sollten die Maßnahmen **nach** Beginn der Baumaßnahmen umgesetzt werden, hat man die Möglichkeit, zunächst die Verkehrsbelastungen zu erfassen. Der Vorteil liegt hierbei darin, dass man vor einer Umsetzung prüfen kann, ob das übergeordnete Netz die zusätzlichen Verkehre im Rahmen der Änderungen aufnehmen kann. Der Arbeitskreis hat sich für die Umsetzung der Optimierung der Verkehrsberuhigung ausgesprochen. Im Gegensatz dazu spricht sich die Verwaltung für die sukzessive Umsetzung weiterer Verkehrsberuhigungsmaßnahmen während der Bauzeit der Stadtbahn aus, um Stauerscheinungen insbesondere auf der Rheinuferstraße zu minimieren.

Das alternierende Parken in der Pferdengesstraße entspricht der Konsensmeinung und soll eine Geschwindigkeitsreduzierung und somit Erhöhung der Verkehrssicherheit mit sich bringen. Indirekt kann durch diesen erhöhten Widerstand auch insgesamt eine Verkehrsberuhigung erreicht werden. Diese Maßnahme wird bei beiden Varianten und unabhängig von deren Umsetzungszeitraum voraussichtlich Anfang 2019 umgesetzt.

3.6 Finanzierung

Die geschätzten Umsetzungskosten in Höhe von etwa 20.500,00 € beziehen sich für beide Verkehrsführungsvarianten auf die Markierungen und Beschilderungen für die Errichtung der neuen Fahrbeziehungen, Anpassungen an den Lichtsignalanlagen am Knoten Leyboldstraße/Militärringstraße/Konrad-Adenauer-Straße und Schillingsrotter Weg/Militärringstraße sowie Umsetzung des alternierenden Parkens auf der Pferdengesstraße.

Entsprechende Finanzmittel stehen im Teilergebnisplan 1201, Straßen, Wege, Plätze, in der Teilplanzeile 13, Aufwendungen für Sach- und Dienstleistungen, im Haushaltsjahr 2018 zur Verfügung.

Anlagen

Anlage 1: Plakate Bürgerinformationsveranstaltung

Anlage 2: Bürgerreaktionen

Anlage 3: Simulation Anpassungen des Verkehrsversuches