

Fortschreibung des Gutachtens Werkstattverfahren
Mülheimer Süden inkl. Hafen aus 2013

7 ZUSAMMENFASSUNG

Im Jahr 2013 wurde im Rahmen des Werkstattverfahrens für den Mülheimer Süden inkl. Hafen eine Verkehrsuntersuchung durchgeführt, welche die vollständige Aufsiedlung des betroffenen Bereichs beinhaltet. Zwischenzeitlich haben sich Nutzungsanahmen für einzelne Plangebiete konkretisiert und zum Teil gegenüber der bisherigen Betrachtung erhöht. Im Plangebiet Mülheimer Süden ist die Ausnutzung der Flächen gegenüber 2013 um ca. zwei Drittel angestiegen (siehe Abbildung 36). Auch für weitere städtebauliche Aufsiedlungen sind deutlich mehr Konzepte bekannt, als dies 2013 der Fall war. Die Verkehrsmenge, die für diese sonstigen Aufsiedlungen berücksichtigt wird, ist ca. um den Faktor 3,6 angestiegen, u. a. durch die Berücksichtigung des Deutzer Hafens, der MesseCity Köln, der Entwicklungen in Kalk und Mülheim.

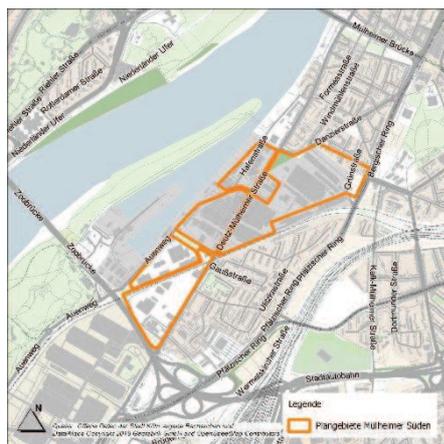


Abbildung 36: Plangebiete Mülheimer Süden und Nutzungsentwicklung zwischen 2013 und 2017

Vor diesem Hintergrund hat die Stadt Köln entschieden, eine Fortschreibung der Verkehrsuntersuchung aus dem Jahr 2013 zu erstellen. Die Verkehrsuntersuchung wurde durch einen Lenkungskreis begleitet, der aus Mitgliedern der Verwaltung, den Investoren, der Koelnmesse und der KVB zusammengesetzt war. Im Lenkungskreis wurden Zwischenergebnisse präsentiert und Festlegungen für die weitere Bearbeitung getroffen. Wichtige Erkenntnisse und Festlegungen der 2. Lenkungkreissitzung vom 07.03.2018, in der die Zwischenergebnisse der Verkehrsuntersuchung diskutiert wurden, waren:

1. Das Verkehrsaufkommen im Bestand ist gegenüber 2013 besonders im Bereich Kalk angewachsen. Die Verkehrszählwerte haben dabei an einzelnen Knotenpunkten bereits Belastungen erreicht, welche die Prognosebelastungen der Untersuchung aus 2013 erreichen. Vor diesem Hintergrund startet die Fortschreibung auf einer höheren Belastungsbasis.
2. Aufgrund der im Punkt 1 beschriebenen Verkehrsentwicklung und zusätzlich höheren Verkehrsmengen aus den berücksichtigten Aufsiedlungen steigen die Prognosewerte für die Verkehrsbelastungen im Kfz-Verkehr gegenüber 2013 in der Prognose 2017/2018 nochmals an. Dieser Entwicklung sollen die Festlegungen der 2. Lenkungskreissitzung entgegentreten.
3. Für den Mülheimer Süden wurde festgelegt, dass die Maßnahmen des durch die Investoren beauftragten Mobilitätskonzeptes (erstellt durch ARGUS) in jedem Fall umgesetzt werden müssen. Das Mobilitätskonzept beinhaltet Bausteine zur Förderung des Car-Sharing, des Radverkehrs und der Nahmobilität im Allgemeinen. Darüber hinaus geht das Mobilitätskonzept von einer Förderung des ÖPNV aus.
4. In der Sitzung des Lenkungskreises wurde darüber hinaus festgelegt, dass für den Mülheimer Süden ein Stellplatzreduzierungsfaktor von 0,5 angesetzt wird. Dieser bedeutet, dass verpflichtend nicht mehr als 50 % der nach Landesbauordnung notwendigen Stellplätze gebaut werden dürfen. Die Zielsetzung ist, das Aufkommen im Kfz-Verkehr auf diese Weise zu dämpfen.
5. Eine weitere Festlegung war, dass beim ÖPNV sowohl die Entwicklung der Buslinien als auch eine Stadtbahnerweiterung im Bereich der Route Deutz-Mülheimer Straße → Danzierstraße als Grundlage für die weitere Entwicklung als notwendig angesehen wird, um den Modal Split zu Gunsten des Umweltverbundes zu beeinflussen.
6. In der Abwägung der zusätzlich notwendigen Netzelemente wurde deutlich, dass neben der Verlängerung des Auenwegs an den Bergischen Ring (siehe Abbildung 37, Netzelement N1), der Planstraße A im Bereich Cologneo I/II (Netzelement N2) und der Verbindungsstraße über den Messeparkplatz P21 zwischen Deutz-Mülheimer Straße und Pfälzischer Ring (Netzelement N3) der so genannte Ringschluss Ost (Netzelement N4) gegenüber einer Anbindung des Auenwegs an die Zoobrücke vorzuziehen ist. Der Ringschluss Ost hat eine verkehrlich deutlich ausgeprägtere Wirkung und ermöglicht damit eine

Entlastung des Kernbereichs von Deutz (Messe-Kreisel, AS Messe). Dies wird erreicht, weil Verkehre außerhalb der Bahninfrastruktur (Deutzer Feld, ICE-Trasse) geführt werden können.

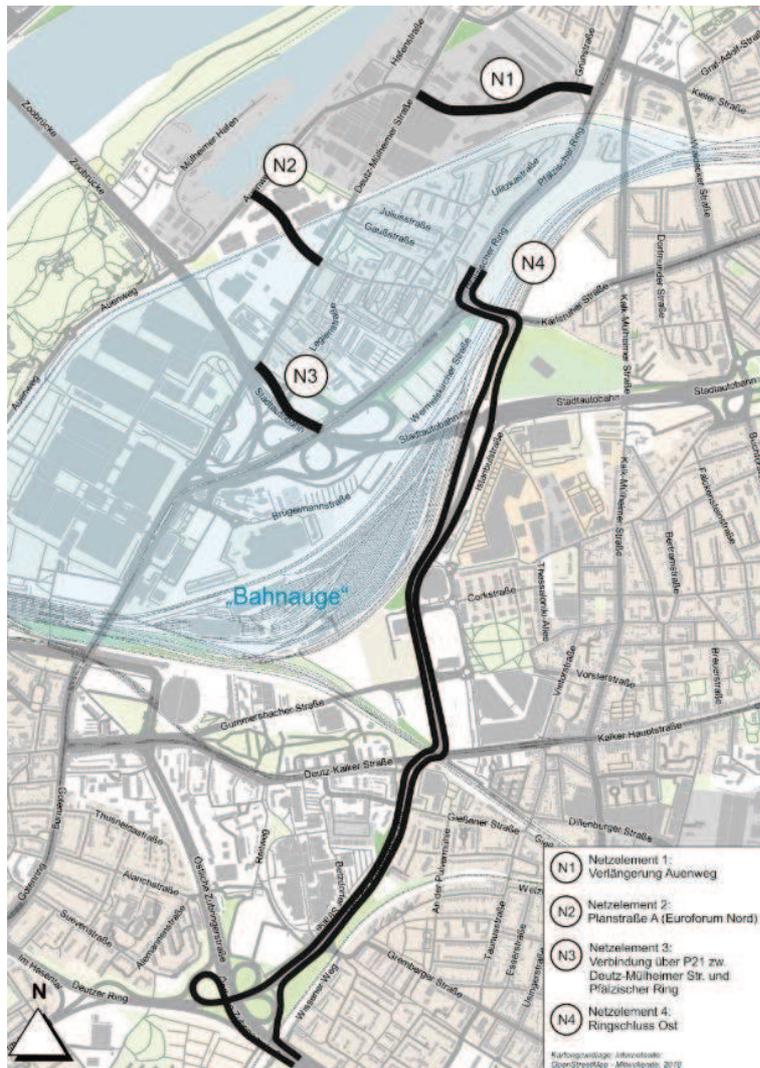


Abbildung 37: Darstellung Basisnetzelemente und Variante A (Ringschluss Ost)

Die Netzelemente N1 bis N4 ermöglichen auch, dass der Messe-Kreisel in seiner heutigen Form aufgelöst und in Verbindung mit Netzelement N3 umgestaltet werden kann. Auf diese Weise ist auch die Integration der Stadtbahn in Form einer geraden Führung von der Haltestelle Kölnmesse in die Deutz-Mülheimer Straße einfacher möglich. Die Haltestelle Kölnmesse muss auf der Nordseite angepasst werden, so

dass nur an der Südseite ein behindertengerechter Zugang aufrechterhalten werden kann. Da für die Stadtbahn aber eine Haltestelle im Bereich des Nordeingangs der Kölnmesse vorgesehen wird, der ebenfalls behindertengerecht zugänglich ist, erscheint dies vertretbar. Hierzu ist eine vertiefende Prüfung sinnvoll.

Für die Entwicklung der Straßenräume mit Stadtbahnerweiterung werden auf dem Streckenabschnitt zwischen der Haltestelle Kölnmesse und Wiener Platz drei Haltestellestellen in Mittellage empfohlen: eine im Bereich des Nordeingangs der Kölnmesse, eine im Bereich der Querung der ICE-Trasse über die Deutz-Mülheimer Straße und eine im Bereich Deutz-Mülheimer Straße/Danzierstraße. Bei dieser groben Empfehlung für die Lage der Haltestellen wird der Mülheimer Süden gut durch die Einzugsbereiche der Haltestellen abgedeckt. Die Lage wird durch spätere Planungen konkretisiert. Die Straßenräume sollen darüber hinaus angemessen für Radfahrende und zu Fuß Gehende gestaltet werden. Der Kfz-Verkehr wird weitgehend gemeinsam mit der Stadtbahn den Straßenraum teilen. In Bereichen von wichtigen signalisierten Knotenpunkten wird empfohlen, Stadtbahn und Kfz-Verkehr nach Möglichkeit zu separieren, um eine durchgehend gute Betriebsqualität der Stadtbahn zu erreichen und die Eingriffe durch den ÖPNV-Vorrang auf den Kfz-Verkehr zu minimieren.

Mit Hilfe einer Schwachstellenanalyse mit einer mikroskopischen Verkehrsflusssimulation wurden für die Morgen- und Abendspitze (jeweils Besuchertage von Normalmesse und Großmesse berücksichtigt) die Schwachstellen analysiert. Es zeigt sich, dass die künftigen Verkehrsmengen an den betrachteten Knotenpunkten im Allgemeinen zu bewältigen sind, auch wenn es anspruchsvolle Anforderungen an die Umsetzung der Maßnahmen geben wird.

Als maßgebende Empfehlungen lassen sich die folgenden, auch in Anlage 6.4 dargestellten Maßnahmen und Erkenntnisse benennen:

1. Für das Plangebiet Mülheimer Süden ist das Mobilitätskonzept sowie die aktive Stellplatzbegrenzung auf 50 % umzusetzen, um das hier entstehende Verkehrsaufkommen zu dämpfen.

2. Für sonstige Aufsiedlungen, die einen ähnlich großem Umfang haben, ist ebenso zu empfehlen, die Systematik der Mobilitätskonzepte und Stellplatzbegrenzungen zu verfolgen.
3. Damit dies auch in der Praxis umsetzbar ist, muss die Angebotsverbesserung im ÖPNV gleichzeitig vorangetrieben und realisiert werden. Hierzu gehört die Anpassung von Busverbindungen sowie die Stadtbahnerweiterung im Bereich zwischen Messe-Kreisel → Deutz-Mülheimer Straße → Danzierstraße → Bergischer Ring. Für den Fall, dass die Stadtbahn nicht fertiggestellt werden kann, wenn die ersten Nutzer die Neubauten im Mülheimer Süden beziehen, sind durch angemessene Erweiterungen des Buskonzeptes Interimslösungen zu schaffen.
4. Zusätzlich ist zu empfehlen, dass die Nahmobilität gefördert wird. Dies bedeutet insbesondere, dass Bewohner für die alltäglichen Zwecke wie Ausbildung und Einkauf möglichst zu Fuß gehen oder das Fahrrad nutzen.
5. Im Kfz-Bereich sind folgende Netzelemente zu schaffen:
 - a. Netzelement N1: Verlängerung Auenweg
 - b. Netzelement N2: Planstraße A (Bereich Cologneo I/II)
 - c. Netzelement N3: Verbindungsstraße über P21 inkl. Auflösung Messe-Kreisel
 - d. Netzelement N4: Ringschluss Ost (über Deutzer Ring und Westumgehung Kalk)
6. Im Hinblick auf die Signalisierung wird es notwendig, die Signalsteuerungen insbesondere im Kernbereich Deutz und entlang des Ringschluss Ost in regelmäßigen Abständen auf die Verkehrsbelastungen anzupassen, die mit steigender Aufsiedlung erreicht werden.
7. Im Kernbereich von Deutz muss bei der Integration einer dritten Stadtbahnlinie der uneingeschränkte ÖPNV-Vorrang im Einzelfall überprüft werden. In der Analyse gibt es Anzeichen, dass die Beibehaltung des heutigen Vorrangs bei einer zusätzlichen Stadtbahnlinie zu problematischen Auswirkungen im Kfz-Verkehr führen wird.
8. Der Bereich zwischen dem Plangebiet Deutzer Hafen und der Östlichen Zubringerstraße war nicht simulationsrelevant in der vorliegenden Untersuchung. Die Prognosebelastungen in diesem Bereich sind jedoch so hoch,

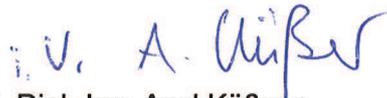
Fortschreibung des Gutachtens Werkstattverfahren Mülheimer Süden inkl. Hafen aus 2013

dass sie im weiteren Verlauf einer genauen Betrachtung sowie einer Analyse über notwendige Änderungen der Infrastruktur bedürfen.

Die Komplexität dieser Untersuchung zeigt, dass viele kleine und größere Maßnahmen auf verschiedenen Ebenen umgesetzt werden müssen, um derartige städtebauliche Herausforderungen verkehrlich zu ermöglichen. Nur in Summe dieser unterschiedlichen Maßnahmen lassen sich ausreichende Verkehrsabläufe im Untersuchungsgebiet erreichen.

Aufgestellt: Köln, 10.09.2018

brenner BERNARD ingenieure GmbH



i.V. Dipl.-Ing. Axel Küssner

Verkehrstechnik