

Beantwortung einer Anfrage nach § 4 der Geschäftsordnung

öffentlicher Teil

Gremium	Datum
Verkehrsausschuss	20.04.2021

Mehr kostengünstige, klimaschonende Park&Ride-Plätze am Stadtrand hier: Anfrage der Volt-Fraktion in der Sitzung des Verkehrsausschusses am 02.03.2021, TOP 5.2.5

Die Volt-Fraktion bittet um die Beantwortung folgender Fragen:

Frage 1:

„An welchen Einfallstraßen der Stadt kommt es im Berufsverkehr zu besonders hohem Verkehrsaufkommen?“

Antwort der Verwaltung:

Zur Beantwortung der Frage greift die Verwaltung auf die jeweils aktuellsten tatsächlichen Kfz-Verkehrsbelastungswerte zurück, die im Rahmen der jährlichen Verkehrszählungen erhoben wurden. Hierbei handelt es sich jeweils um die werktäglichen durchschnittlichen Verkehre auf 24-Stundenbasis.

Die nachfolgende Tabelle gibt Aufschluss über die jeweiligen 24-Stundenwerte der Einfallstraßen. Als Einfallstraßen wurden zunächst einmal alle Bundesstraßen des klassifizierten Straßennetzes aufgefasst, die aus dem Umland ins Stadtzentrum führen. Diese wurden um diejenigen Landes- und Kreisstraßen ergänzt, die ebenfalls aus dem Umland auf Stadtzentrum zulaufen und sehr hohe Belastungszahlen aufweisen. Die so ausgewählten Straßen wurden außerdem zu Korridoren zusammengefasst. Die Korridore werden dann unter Frage 2 erneut herangezogen, wenn es um die notwendigen Kapazitätserweiterungen des städtischen ÖPNVs geht.

Es muss aber an dieser Stelle betont werden, dass es sich bei der Beschreibung um eine sehr grobe Betrachtung handelt. So spielt beispielsweise auch die Spurigkeit der Straßen eine wesentliche Rolle für die Kapazitäten und mithin die Belastungen. Diese wechseln aber vielfach abschnittsweise und können daher auf dieser Betrachtungsebene ebenso wenig Gegenstand sein, wie etwa Fragestellungen im Zusammenhang mit vorhandenen Lichtsignalanlagen, die wiederum bei der Abwicklung der Verkehrsströme eine wichtige Rolle spielen.

Tabelle: Verkehrsaufkommen auf Einfallstraßen auf Basis der Zählwerte des DTVw

Korridor	Straßenname	Klassifizierung	Abschnitt	DTVw-Zählwerte*	Erhebungsjahr	Bewertung Verkehrsaufkommen
Nord (lrh.)	Industriestraße	Kreisstraße (11)	östl. Worringen	13.000	2019	mäßig
	Neusser Landstraße	Bundesstraße (9)	westl. Worringen	5.000	2018	gering
West	Venloer Straße	Bundesstraße (59)	östl. BAB 1	22.000	2016	sehr hoch
	Aachener Straße	Bundesstraße (55)	Weiden Zentrum	24.000	2019	sehr hoch
	Dürener Straße	Bundesstraße (264)	östl. BAB 4	25.000	2017	sehr hoch
Süd (lrh.)	Luxemburger Straße	Bundesstraße (265)	Militärstraße	23.000	2019	sehr hoch
	Brühler Landstraße	Bundesstraße (51)	nördl. Meschenich	11.000	2017	hoch
	Industriestraße	Landesstraße (300)	östl. Godorf	19.000	2019	hoch
Nord (rrh.)	Düsseldorfer Straße	Bundesstraße (8)	Chempark	24.000	2019	sehr hoch
	Berliner Straße	Landesstraße (188)	nördl. Dünnwald	13.000	2016	mäßig
Ost	Bergisch Gladbacher Straße	Bundesstraße (506)	Dellbrück	18.000	2019	hoch
	Olpener Straße	Bundesstraße (55)	östl. Rath	12.000	2018	mäßig
Süd (rrh.)	Frankfurter Straße	Bundesstraße (8)	südl. BAB-AS Lind	20.000	2017	hoch

*DTVw= Durchschnittlicher Täglicher Verkehr werktags (Werte auf 1000 gerundet)

Frage 2:

„Welche Kapazitätserweiterungen des städtischen ÖPNVs wären hier angezeigt?“

Antwort der Verwaltung:

Grundsätzlich gibt es verschiedene Möglichkeiten, die Kapazitäten im ÖPNV zu erweitern. Das können zum einen Taktverdichtungen oder Verlängerungen der Bedienzeiten bestehender Bus- oder Stadtbahnlinien sein, zum anderen die Schaffung neuer, bislang nicht vorhandener Bus- oder Bahnlinien. Auch der Einsatz längerer Züge oder Busse erweitert die Kapazitäten im ÖPNV.

Es muss an dieser Stelle allerdings deutlich darauf hingewiesen werden, dass – neben dem städtischen ÖPNV-Angebot – insbesondere dem regionalen Schienenpersonennahverkehr (SPNV)-Angebot eine wichtige Rolle bei der Verlagerung von heute automobil zurückgelegten Pendlerströmen aus dem Umland nach Köln zukommt. Auf die geplanten Maßnahmen wird an dieser Stelle nur einzeln eingegangen. Klar ist aber, dass insbesondere die Maßnahmen zur Ertüchtigung des Bahnknoten Köln und die damit geplante deutliche Ausweitung des S-Bahnangebots perspektivisch eine ganz entscheidende Rolle spielen werden, regionale Pendlerströme vom Pkw auf den Umweltverbund zu verlagern.

Da die Anfrage aber explizit auf den städtischen ÖPNV abzielt, werden nachfolgend die in der vorangegangenen Tabelle definierten Korridore hinsichtlich ihrer Bedarfe zur Erweiterung des ÖPNV-Angebots betrachtet und zugleich aufgezeigt, welche Maßnahmen hierfür bereits fest vorgesehen sind. Dabei wird deutlich, dass insbesondere die projektierten ÖPNV-Roadmapmaßnahmen (Vorlagen-Nr. 0808/2020 und 0300/2021) und ihre Priorisierung konsistent zum Befund der Belastungen auf den Einfallstraßen sind.

Nord (linksrheinisch)

Die DTVw-Zählwerte für die nördlichen linksrheinischen Einfallstraßen zeigen, dass hier kein ÖPNV-Erweiterungsbedarf bis zur Stadtgrenze oder darüber hinaus besteht. Dies verwundert nicht, da angrenzend industrielle Nutzungen überwiegen und Dormagen sowie die daran anschließenden Gemeinden bereits eher Richtung Düsseldorf orientiert sind.

Außerdem verfügt der Kölner Norden mit den S-Bahnlinien S6 und S11 bereits über eine gute Anbindung an das SPNV-Netz sowie mit den Linien 12 und 15 auch an das Stadtbahnnetz. Das sich nördlich anschließende Umland ist ebenfalls über die S11 sowie darüber hinaus in Dormagen mit den RE-Linien 6 (RRX) und 7 sehr gut mit der Kölner Innenstadt verknüpft. Ein grundsätzlicher Erweiterungsbedarf besteht daher in diesem Korridor nicht.

West

Die Verkehrsbelastung auf den Einfallstraßen im Kölner Westen ist durchweg sehr hoch. Um eine

substanzielle Entlastung zu erreichen, sind sowohl Kapazitätserweiterungen im bestehenden ÖPNV-Netz, als auch die Schaffung neuer Angebote im ÖPNV unerlässlich. Dies betrifft den Kölner Westen und das angrenzende Umland gleichermaßen. Das vorrangige Ziel sollte dabei sein, die Menschen möglichst so wohnortnah mit einem leistungsfähigen und schnellen ÖPNV-Angebot abzuholen, dass diese gänzlich auf den Einsatz eines Pkw in der Wegeketten verzichten können.

Mit den Expressbuslinien 172 und 173, die zwischen Widdersdorf bzw. Weiden und der Innenstadt verkehren, wurde diesem Bedarf in einem ersten Schritt in Köln bereits Rechnung getragen (Vorlagen-Nr. 1103/2019). Die im Dezember 2020 eingerichtete neue Schnellbuslinie 91 im Rhein-Erft-Kreis mit ihren Anschlüssen an das auf Köln zulaufende SPNV-Netz in Köln-Worringen und Weiden West macht das ÖPNV-Angebot im Umland, insbesondere für Pendelnde, deutlich attraktiver (Vorlagen-Nr. 2844/2020).

Gleichzeitig werden die notwendigen Planungen zur Umsetzung der wichtigen ÖPNV-Roadmapmaßnahmen zur 50%igen Kapazitätssteigerung auf der Ost-West-Achse auf der einen Seite und der Anbindung Widdersdorfs und des Rhein-Erft-Kreises an das Stadtbahnnetz auf der anderen Seite vorangetrieben. Auf der Linie 4 werden außerdem Bahnsteigverlängerungen für den künftigen Einsatz von 70 m langen Stadtbahnen geplant (Vorlagen-Nr. 2723/2018). Hierdurch steigt auf dieser Linie die Kapazität perspektivisch um ca. 20 %.

Für die geplante S-Bahnlinie 6, die über Pulheim und Rommerskirchen nach Mönchengladbach fahren und die derzeitige RB27 ersetzen wird, ist zudem ein S-Bahnhaltepunkt in Bocklemünd vorgesehen. Gepaart mit dem engen Takt der S-Bahn entsteht hier ein sehr attraktives Angebot für Einpendelnde und eine bedarfsgerechte Anzahl an P+R-Plätzen wird im Rahmen der Planungen zum S-Bahnhaltepunkt Bocklemünd berücksichtigt werden.

Zur Entlastung der Dürener Straße soll unter anderem die Buslinie 136 über den Militärring hinaus verlängert werden.

Damit die bereits umgesetzten und die geplanten zusätzlichen Maßnahmen im ÖPNV möglichst optimal angenommen werden, wird auch das P+R-Angebot bedarfsgerecht ausgeweitet. Die Planungen für den Ausbau der P+R-Anlage in Weiden West laufen in Kürze an, so dass nach dem derzeitigen Stand im Jahr 2024 an dieser Stelle das bestehende Angebot nahezu verdoppelt wird.

Wie komplex das Thema P+R ist, zeigt sich exemplarisch an der P+R-Anlage Haus Vorst. Obwohl die Dürener Straße, wie der gesamte West-Korridor, eine sehr hohe Belastung aufweist und an der P+R-Anlage Haus Vorst ein großzügiges Angebot an Stellplatzangeboten mit direktem Anschluss an die Stadtbahnlinie 7 besteht, ist diese Anlage regelmäßig nur schwach ausgelastet. Die Beispiele Weiden West und Haus Vorst belegen auch die große Bedeutung, die insbesondere der SPNV mit seinen schnellen Reisezeiten für die regionalen Pendlerströme hat.

Süd (linksrheinisch)

Die Verkehrsbelastung auf den Einfallstraßen im linksrheinischen Kölner Süden ist insgesamt hoch. Auch hier ist daher eine deutliche Erweiterung des ÖPNV-Angebots angezeigt. Für viele Pendelnde aus dem Bonner Raum ist zudem die BAB 555 und ab dem Verteilerkreis die Bonner Straße eine wichtige Achse. Um hier künftig eine Entlastung der Bonner Straße zu erzielen, ist die Errichtung der P+R-Anlage Arnoldshöhe am Verteilerkreis geplant, die im Zuge der 3. Baustufe der Nord-Süd Stadtbahn errichtet werden wird. Mit der weiteren Verlängerung der Linie 5 über Rondorf nach Meschenich soll am geplanten Endpunkt in Meschenich ebenfalls eine P+R-Anlage entstehen, um die Verkehre bereits am Stadtrand auf den ÖPNV zu lenken.

Die Verlängerung der Nord-Süd-Stadtbahn bis Rondorf und Meschenich ist eine der vordringlichen Maßnahmen der ÖPNV-Roadmap. Nach aktuellem Stand kann ab 2025 mit dem Bau begonnen werden. Aufgrund des Bedarfs ist auch ein busbasierter Vorlaufbetrieb in der Diskussion.

Nach der niveaufreien Ertüchtigung des Knotens Militärringstraße/Luxemburger Straße soll zudem das bestehende Angebot der Stadtbahnlinie 18 mittels eines 5-Minuten-Takts bis Hürth deutlich verdichtet werden. Darüber hinaus ist eine Anbindung des ZOB-Hürth über einen neuen Streckenast

geplant und durch den Ausbau der eingleisigen Abschnitte Richtung Bonn ist dort perspektivisch ein 10-Minuten-Takt möglich.

Im SPNV ist zudem die Einrichtung eines S-Bahnbetriebs auf der Strecke Köln-Bonn geplant. Voraussetzung hierfür ist aber die Ertüchtigung der sogenannten Westspange für den S-Bahnbetrieb. Beide Maßnahmen sind Teil des Gesamtprojekts Bahnknoten Köln.

Nord (rechtsrheinisch)

Die Verkehrsbelastung in diesem Korridor ist insbesondere auf der Düsseldorfer Str. und im weiteren Verlauf auf dem Clevischen Ring sehr hoch. Auch die Berliner Str. weist eine hohe Belastung auf.

Um diesen Bedarfen zu begegnen, ist sowohl die Anbindung von Stammheim und Flittard an die Stammstrecke der Linie 4 Bestandteil der ÖPNV-Roadmap als auch die unter Korridor West bereits genannte Kapazitätserhöhung auf der Linie 4 nach Schlebusch durch eine entsprechende Verlängerung der Bahnsteige. Voraussetzung für die Anbindung nach Stammheim und Flittard ist jedoch zunächst die Schaffung des geplanten Bypasses der Linie 4 im Zusammenhang mit der Entwicklung des Mülheimer Hafens.

Mit der Linie 6 ist der Korridor zudem an das S-Bahnnetz angeschlossen. Es ist außerdem davon auszugehen, dass die Attraktivität des SPNV in dem Korridor durch die Umstellung der RE-Linien auf RRX-Betrieb und der damit verbundenen Infrastrukturmaßnahmen noch einmal deutlich gesteigert werden kann.

Durch das Angebot der Regionalbuslinien 250 und 260 verfügen zudem auch schienenferne Räume im Umland bereits heute über eine ÖPNV-Direktanbindung nach Köln.

Ost

Die Verkehrsbelastung auf den Haupteinfallsstraßen im Korridor Ost ist mit Blick auf die durchschnittlichen werktäglichen Tageswerte als mäßig bis hoch einzustufen. An dieser Stelle muss noch einmal auf die grobe Flughöhe der Bewertung hingewiesen werden, da insbesondere die Bergisch Gladbacher Straße auf einigen Abschnitten, insbesondere in der Spitzenstunde erhebliche Belastungen aufweist.

Der Korridor Ost wird, ebenso wie der Korridor West, erheblich von den geplanten Kapazitätserweiterungen auf der Linie 1 profitieren. Mittel- bis langfristig ist die Verlängerung der Linie 1 bis Moitzfeld bzw. darüber hinaus bis Kürten angedacht. Ein weiterer wesentlicher Baustein, der sich aktuell bereits in einem fortgeschrittenen Planungsstadium befindet, ist die Ertüchtigung der S11, die Köln mit Bergisch Gladbach verbindet. Dort wird zukünftig ein durchgehender 10-Minuten-Takt möglich sein, wenn die eingleisigen Abschnitte erweitert sind.

Süd (rechtsrheinisch)

Der rechtsrheinische Kölner Süden weist auf seiner Haupteinfallsstraße, der Frankfurter Straße, stark schwankende Belastungszahlen auf, je nachdem, welcher Streckenabschnitt betrachtet wird. Im unmittelbaren Bereich an der Stadtgrenze, südlich der Anschlussstelle Köln-Lind, beträgt der DTVw-Zählwert beispielsweise ca. 20.000, nördlich der Anschlussstelle dann ca. 8.000. Die starken Schwankungen sind auf den weitestgehend parallelen Verlauf der Frankfurter Str. zur BAB 59 zurückzuführen, die im weiteren Verlauf über die BAB 559 und den Östlichen Zubringer eine attraktive Direktverbindung für den motorisierten Individualverkehr (MIV) in die rechtsrheinische Innenstadt bietet.

Insgesamt ist die Anbindung wichtiger Kommunen des Rhein-Sieg-Kreises, wie etwa Troisdorf und Siegburg über den SPNV heute schon sehr gut. Das gleiche gilt für Porz Wahn, weshalb für Pendelnde aus den derzeit noch schlecht durch den ÖPNV erschlossenen Kölner Stadtteilen, wie etwa Langel oder Libur, eine große P+R-Anlage S-Bahnhalt Porz Wahn errichtet wurde.

Im Rahmen der ÖPNV-Roadmap ist zudem die Verlängerung der Stadtbahnlinie 7 nach Zündorf-Süd bereits fest projektiert. Gemeinsam mit dem Rhein-Sieg-Kreis laufen darüber hinaus derzeit Prüfungen, wie eine Stadtbahnverbindung (Linie 17) von Bonn über Niederkassel und Lülldorf/Langel mit

einer Rheinquerung bis in die Kölner Innenstadt sowie die weitere Verlängerung der Linie 7 bis zu einem Verknüpfungspunkt mit der Linie 17 realisiert werden können.

Nach Umsetzung der geplanten Kapazitätserweiterungen auf den Linien 1 und 9 ist außerdem eine Taktverdichtung zwischen Porz und Deutz auf dem Linienweg der Linie 7 geplant. Durch eine neu geschaffene Linie 8 kann auf dem genannten Streckenabschnitt dann ein 5-Minuten-Takt gegenüber dem heutigen 10-Minuten-Takt gefahren werden.

Frage 3:

„Wie hoch ist der Nicht-Pendler-Anteil (z.B. Dauerparkende) an ausgelasteten P+R-Anlagen und wie könnte dieser Anteil reduziert werden?“

Antwort der Verwaltung:

Entsprechende Untersuchungen werden nur anlassbezogen durchgeführt, da aktuell die hierzu erforderlichen Erhebungen manuell durchgeführt werden müssen und so mit einem erheblichen Aufwand verbunden sind. Eine entsprechende Auswertung in Weiden West im November 2019 kam dabei zu einer Fehlbelegung (mehrtägige Nutzung) von ca. 30 Fahrzeugen, was 5 % der Kapazitäten entspricht. Um dem entgegenzuwirken, überarbeitet die Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB) in Abstimmung mit dem Zuwendungsgeber Nahverkehr Rheinland zurzeit die Nutzungsbedingungen dahingehend, dass die kostenlose Nutzung auf 24 Stunden begrenzt werden soll. Ein entsprechender Pilotbetrieb wird derzeit in Weiden West durchgeführt und soll auf weitere Plätze mit hohem Fehlbelegungspotenzial (Beispielsweise den Anlagen in Porz Wahn und an der Frankfurter Straße aufgrund ihrer räumlichen Nähe zum Flughafen) erweitert werden.

Frage 4:

„Wie groß sind die an den ausgelasteten Park&Ride-Plätzen vorhandenen Ausbaureserven?“

Antwort der Verwaltung:

Zu den Ausbaureserven hat die Verwaltung nach Vorarbeit der KVB im Januar 2020 eine Mitteilung (Vorlagen-Nr. 4468/2020) in den Verkehrsausschuss eingebracht. Darin sind die vordringlichen Ausbaubedarfe benannt worden. Es ist jedoch darauf hinzuweisen, dass die tatsächlichen Reserven in jedem Einzelfall in Abhängigkeit des für eine Erweiterung noch einzuholenden Baurechts zu bewerten sind.

Frage 5:

„Falls keine Ausbaureserven vorhanden sind, gibt es Planungen zu alternativen Standorten oder zusätzlichen Aufbauten oder, sofern keine Ausbaureserven bei ausgelasteten P+R-Parkplätzen vorhanden sind, gibt es Planungen in Zusammenarbeit mit anderen Gemeinden, etwaige Anlagen an den Stadtgrenzen einzurichten?“

Antwort der Verwaltung:

Das Thema der Verortung ist im Zusammenhang mit den P+R-Standorten von besonderer Bedeutung. Schließlich sollen die Nutzenden möglichst den Großteil der Wegeketten mit dem öffentlichen (Schienen-)Personenverkehr (ÖPNV/SPNV) zurücklegen. Es liegt daher nahe, die P+R-Parkmöglichkeiten möglichst in räumlicher Nähe zu den Wohnorten der Einpendelnden anzusiedeln.

Die Verwaltung begrüßt daher jegliche Initiative in der Region, welche auf die Schaffung attraktiver P+R-Standorte an den Haltestellen des SPNV abzielt. Mit Blick auf das Kölner Stadtgebiet bedeutet dies, dass sich sowohl die Attraktivierung der bestehenden Standorte – sei es durch eine Sanierung oder durch eine Kapazitätserhöhung – als auch die Einrichtung neuer Standorte auf die stadtgrenznahen Räume konzentrieren muss.

Aktuell lässt die für den SPNV zuständige Nahverkehr Rheinland GmbH (NVR) ein P+R-Konzept für den Verbundraum erarbeiten. Die Verwaltung wird sich im Rahmen ihrer Möglichkeiten aktiv in den Erstellungsprozess einbringen.

Die Verwaltung plant zudem eine Neuaufstellung des städtischen P+R-Konzepts. Aufgrund der großen regionalen Wechselwirkungen werden hier zunächst die Ergebnisse des NVR-Konzepts abgewartet. Zudem sollte sichergestellt sein, dass die Ausrichtung des Konzepts mit den Zielen des SUMP (vgl. Vorlagen-Nr. 2609/2019) korrespondiert, dessen Erstellung voraussichtlich in der zweiten Jahreshälfte startet und der in der ersten Stufe ein Zielsystem für die Verkehrsentwicklung unserer Stadt definieren wird.

Gez. Blome