



Unterlage zur Sitzung im öffentlichen Teil

Gremium	am	TOP
Verkehrsausschuss	07.09.2010	

Anlass:

Mitteilung der
Verwaltung

Beantwortung von
Anfragen
aus früheren Sitzungen

Beantwortung einer
Anfrage
nach § 4 der
Geschäftsordnung

Stellungnahme zu
einem
Antrag nach § 3 der
Geschäftsordnung

Lkw-Verkehrsführungskonzept

**hier: Anfrage der SPD-Fraktion aus der Sitzung des Verkehrsausschusses vom
29.06.2010, TOP 1.3**

Zurzeit wird durch die Verwaltung das Lkw-Verkehrsführungskonzept überarbeitet. Dabei soll einerseits Sorge dafür getragen werden, dass die Wirtschaft im Großraum Köln gute Verkehrsverhältnisse vorfindet. Andererseits hat sich das Stadtgefüge in den letzten Jahrzehnten verändert und wird sich auch in den nächsten Jahren weiter verändern (z. B. Großmarktverlagerung an den Stadtrand). Die von Gewerbe und Industrie freigestellten innenstadtnahen Flächen werden vorwiegend zum Wohnen oder für Dienstleistungszwecke genutzt. Daher muss das Lkw-Führungskonzept auch Aussagen dazu machen, wie unter den genannten Rahmenbedingungen die Belastungen durch Lärm- und Abgasemissionen für die Wohnbevölkerung reduziert werden kann.

Daher stellen sich folgende Fragen:

Frage 1:

Sieht die Verwaltung Möglichkeiten, bekannte neuralgische Bereiche der Stadt von

durchfahrendem Lkw-Verkehr freizustellen? Dies gilt ausdrücklich nicht für Ziel- oder Quellverkehr.

Antwort der Verwaltung:

Im Zuge der Überarbeitung des Lkw-Führungskonzeptes sieht die Verwaltung durchaus die Möglichkeit, bestimmte Bereiche der Stadt von durchfahrendem Lkw-Verkehr zu entlasten. Ziel des neuen Lkw-Führungskonzeptes ist es, die Lkw-Verkehre noch stärker auf die Hauptrouten zu bündeln und von reinen Wohngebieten weitestgehend fernzuhalten. Dies kann selbstverständlich nicht für die reinen Quell- und Zielverkehre gelten.

Frage 2:

Gibt es technische Möglichkeiten die Lärm- und Abgasbelastungen auf den Strecken, auf denen sich der Lkw-Verkehr schwerpunktmäßig bewegen muss, nachhaltig zu reduzieren?

Antwort der Verwaltung:

Es gibt verschiedenartige Möglichkeiten zur Reduzierung des Lärms.

- Abschnittsweise Reduzierung der Geschwindigkeit:
Die Einführung von Tempo 30 vermindert den Vorbeifahrtpegel an Straßen um bis zu 5 dB(A) und den Mittelungspegel um bis zu 3 dB(A). Bei einem Modellversuch in Rostock wurde die Geschwindigkeit von Tempo 50 auf 30 während der Nachtstunden (22 bis 6 Uhr) reduziert. Die Umweltentlastung wurde von den Anwohnern stärker empfunden, als sie messtechnisch nachgewiesen werden konnte (ca. 1 bis 1,5 Dezibel).
- Verstetigung des Verkehrsflusses:
Die Höhe der Fahrzeuggeräusche wird nicht nur von der Geschwindigkeit, sondern auch vom Geschwindigkeitsverlauf bestimmt. Häufiges Beschleunigen verursacht viel Lärm. Daher können insbesondere Maßnahmen zur Verstetigung des Verkehrsflusses zur Lärmreduktion beitragen. Z. B. sind Kreisverkehre lichtsignalgeregelten Kreuzungen vorzuziehen.

- Lärmarme Straßenoberflächen und Reifen:

Die Abrollgeräusche der Reifen werden durch lärmindernde Fahrbahnbeläge verringert. Bei niedrigen Geschwindigkeiten überlagern die Motorengeräusche allerdings die Reifen-Fahrbahn-Geräusche. Lärmoptimierte Straßenbeläge (LOB) werden derzeit z.B. auf dem Konrad-Adenauer-Ufer und in der Boltensternstraße eingebaut. Hier sind Lärmreduzierungen von ca. 2-5 dBA möglich.

Frage 3:

Wie beurteilt die Verwaltung den Plan der Bundesregierung, die Lkw-Maut auch auf Bundesstraßen auszudehnen? Können zusätzliche, kommunale Aufwendungen zur Reduzierung der Lärm- und Abgasemissionen auf den Straßen, auf den sich der Lkw-Verkehr konzentrieren wird, durch dieses Mautsystem erwirtschaftet werden?

Frage 4:

Wenn negative Auswirkungen auf den Stadtverkehr zu erwarten wären, welche Reaktionsmöglichkeiten sieht die Verwaltung, um diesen Effekt auf die Stadt abzumildern?

Antwort der Verwaltung zu Frage 3 und 4:

Die Erweiterung der Mautgebühren für Bundesstraßen bezieht sich nur auf vierspurige Bundesstraßen. In Köln könnte dafür nur die B55a (Zoobrücke) zwischen Autobahnkreuz Köln-Ost und der Amsterdamer Straße in Betracht kommen. Negative Auswirkungen auf den Stadtverkehr wären bei der Stadt Köln daher eher nicht zu erwarten. Die Einnahmen aus der Maut sind zweckgebunden und können nur zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur, überwiegend im Bundesfernstraßenbau, verwendet werden.

Frage 5:

Welche Maßnahmen sind geeignet, unzulässige Lkw-Parkverkehre zu unterbinden?

Antwort der Verwaltung:

Das Problem der unzulässigen Lkw-Parkverkehre im städtischen Netz ist ein für die gesamte Bundesrepublik Deutschland bestehendes Problem und kann nicht allein durch die Städte und Kommunen gelöst werden. Der stark zunehmende Lkw-Verkehr hat auf den Bundesautobahnen dazu geführt, dass die vorhandenen Parkeinrichtungen nicht mehr ausreichen. Der Bund unternimmt erhebliche Anstrengungen, um dieses Angebot zu erhöhen. Kurz- bis mittelfristig müssen aber auch Lösungen in Zusammenarbeit mit dem Landesbetrieb Straßen NRW gefunden werden. Weiterhin ist es denkbar, das Thema im Rahmen der Aufstellung des Stadtentwicklungskonzeptes Verkehr (vormals Gesamtverkehrskonzept) aufzugreifen und gegebenenfalls auch in einen regionalen Kontext zu stellen.

gez. Streitberger