

Lkw - Führungskonzept Köln



Stadt Köln

Lkw-Führungskonzept 2012

Endbericht

Bearbeitet:

Amt für Straßen und Verkehrstechnik

661/5 Verkehrsplanung

Köln, März 2012

Inhalt

1	Ausgangssituation und Aufgabenstellung	2
2.	Lkw-Verkehrsbelastung	3
3	Umweltschwerpunkte	3
3.1	Lärm	3
3.2	Luftschadstoffe	4
4	Varianten	4
4.1	Variante 1	5
4.2	Variante 2	7
4.3	Variante 3/4	9
5	Gesamtergebnis und Zielsetzung	10
6	Anlagen	12

1. Ausgangssituation und Aufgabenstellung

Der Stadtentwicklungsausschuss der Stadt Köln hat am 19.11.1992 das derzeit gültige Lkw-Führungskonzept beschlossen. Seit dem hat sich das Straßennetz der Stadt in einigen Bereichen verändert. Das sind z.B. der Bau der Umgehungsstraßen Roggendorf und Lövenich, der Ausbau der Rheinuferstraße, der Anschluss des Containerbahnhofs Eifeltor an die BAB 4, die Schließung der Lücke im Zuge der Robert-Perthel-Straße in Longerich, die Verlängerung der Mercatorstraße in Chorweiler bis zum Blumenbergsweg, der Ausbau des Bischofsweges in Raderberg oder der Bau der so genannten Westtangente, die Straße des 17. Juni mit Anschluss an die B55a. Das sind Strecken, die zum Einen Lkw-Verkehr aufnehmen können und sollen und zum Anderen Wohngebiete entlasten.

Vermehrte Anfragen aus der Politik bezüglich Lkw-Führungen und Lkw-Beschränkungen aber auch vor genannte Veränderungen im Straßennetz machten eine Überarbeitung des Lkw-Führungskonzeptes notwendig.

Ziel des neuen Lkw-Führungskonzeptes ist, für den Lkw-Verkehr die besten, sichersten, geeignetesten Fahrtrouten im Kölner Stadtnetz festzulegen, ohne dass Gebiete mit überwiegender Wohnnutzung unnötig von Lkw-Durchgangsverkehr belastet werden.

Eine Bündelung dieser Verkehre auf Hauptverkehrsstrecken und eine Verlagerung in weniger sensible Bereiche, wie beispielsweise gewerblich genutzte oder anbaufreie Strecken und eine daraus resultierende Entlastung von Wohngebieten soll hier angestrebt werden. Je nach Lage und Erreichbarkeit von Industrie- und Gewerbegebieten ist teilweise aber eine Inanspruchnahme von Wohngebieten durch Lkw-Verkehr nicht ganz auszuschließen.

Angaben zum Luftreinhalteplan und Lärmaktionsplan der Stadt Köln sind in dieser Untersuchung mit berücksichtigt worden. Ein Ziel dieser Untersuchung ist es auch, die Luft- und Lärmbelastungen insbesondere in Wohngebieten durch geeignete Routenempfehlungen zu reduzieren. Lkw-Führungssysteme sind vor diesem Hintergrund in den letzten Jahren verstärkt in das Blickfeld eines modernen Verkehrsmanagements gerückt und werden außer in Köln auch in verschiedenen anderen bundesdeutschen Städten praktiziert.

Das Konzept ist speziell auf die Quelle-/Zielverkehre ausgerichtet, also auf alle Güterverkehre, die von außerhalb Kölns kommen oder innerhalb von Köln ihre Quelle oder Ziel haben und eine oder mehrere Gewerbe- und Industriestandorte in Köln aufsuchen, um Güter anzuliefern bzw. abzuholen. Aus diesem Grunde sind die Gewerbegebiete und deren Anbindungen in diesem Konzept farblich besonders hervorgehoben.

Das Lkw-Führungskonzept konzentriert sich hierbei auf Lkw-Verkehre über 3.5t. Lkw unter 3.5 t bzw. Lieferwagen und Busse sind keine Schwerlastverkehre im Sinne dieses Konzeptes. Die Fahrzeuge sollen danach so geführt werden, dass der Weg auf innerstädtischen Straßen minimiert und für Durchgangsverkehre weitestgehend die Möglichkeit der Umfahrung der Stadt über die Autobahnen (Autobahnring) genutzt wird.

In diesem Zusammenhang ist auch das Regionale Logistikkonzept der Stadt Köln zu nennen, dessen Bearbeitung in 2012 beginnt. Hier werden in Kooperation mit den kommunalen Nachbarn über das Lkw-Führungskonzept hinaus noch detaillierter Aussagen zu dem Status quo und zu der zukünftigen Entwicklung im Güterverkehr getroffen und eine Bewertung der Infrastruktur für den Güterverkehr vorgenommen. Die Ergebnisse dieser Untersuchung sollen, wenn sie für das Lkw-Führungskonzept relevant sind, im Rahmen einer Fortschreibung in das Konzept einfließen.

2. Lkw-Verkehrsbelastung

Die Lkw-Belastungen im Kölner Stadtnetz sind in Anlage 1 dargestellt. Hierfür wurden circa 250 Zählungen im Bereich potenzieller Lkw-Routen ausgewertet. Als Lkw im Sinne dieses Lkw-Führungskonzeptes wurden alle Lkw über 3,5t erfasst (siehe Anlage 2). Lieferwagen und Busse wurden hier nicht berücksichtigt, da sie weitestgehend der Versorgung der Wohngebiete dienen und daher nicht aus Wohngebieten ausgeschlossen werden können.

In Anlage 1 wurden die erfassten Strecken in Belastungsgruppen eingeteilt. Dabei wurde unterschieden in Gruppen mit weniger als 400 Lkw/24h, von 400–1000 Lkw/24h und die stärker belasteten Strecken von 1000–2000 Lkw/24h und 2000–4000 Lkw/24h.

Der Plan zeigt, dass der größte Lkw-Anteil weitestgehend von und zu den Autobahnen führt. Das zeigt sich daran, dass größtenteils die höchsten Lkw-Belastungen im Bereich von Autobahnauf- und -abfahrten zu verzeichnen sind. Davon abweichend haben wir noch eine sehr hohe Lkw-Belastung auf der Militärringstraße im Bereich Longerich und Vogelsang und ebenfalls im Kölner Norden auf der Industriestraße, Amsterdamer Straße, Boltensternstraße, Mülheimer Brücke und Zoobrücke. Diese hohen Belastungen erscheinen aber bei der dichten und konzentrierten Ansiedlung von Industrie- und Gewerbegebieten im Bereich Merkenich und dem Niehler Hafen als plausibel.

Im linksrheinischen Süden sind die stärksten Lkw-Belastungen (1000-2000 Lkw/24h) in Meschenich auf der Brühler Landstraße, in Marienburg auf der Bonner Straße und in Godorf auf dem Kiesgrubenweg festzustellen. Im Rechtsrheinischen sind das von Norden nach Süden betrachtet die Bergisch Gladbacher Straße, die Frankfurter Straße, die Kölner Straße, die Liburer Landstraße und in der Weiterführung die Heidestraße.

Im Innenstadtbereich haben wir hohe Lkw-Zahlen auf der Rheinuferstraße, der Nord-Süd Fahrt und im weiteren Verlauf im nördlichen Teil der Vorgebirgstraße bis zum Bischofsweg/Am Vorgebirgstor. Da es in diesem Bereich bis auf den Großmarkt keine Gewerbegebiete gibt, ist davon auszugehen, dass es sich hierbei weitestgehend um Lkw-Fahrten handelt, die z.B. der Versorgung der Innenstadtgeschäfte dienen und somit Anliegerverkehre sind.

Für ein so großes Gebiet, wie den Innenstadtbereich, ist es nicht praktikabel den Durchgangsverkehr seriös und realitätsnah zu ermitteln bzw. festzustellen. Da hier aber auch ein nicht unerheblicher Anteil an Durchgangsverkehren vermutet werden kann, soll mit diesem Konzept auch ein Durchfahrverbot für Lkw über 7,5t für einen genau zu definierenden Innenstadtbereich festgelegt werden (siehe hierzu Variante 3).

3. Umweltschwerpunkte

3.1 Lärm

Im Rahmen der derzeit bei der Stadt Köln vorgenommenen Lärmaktionsplanung nach EU Umgebungsrichtlinie werden Lärmarten nach Straßenlärm, Schienenverkehrslärm Fluglärm und Lärm durch industrielle Anlagen und Großhäfen unterschieden. Der Straßenverkehr ist in Köln, wie bei der Mehrheit der Städte, der Hauptverursacher von Lärm.

In Anlage 3 sind in grün die Belastungsschwerpunkte dargestellt, die aus dem Straßenlärm resultieren. Die Lärmschwerpunkte sollen in diesem Lkw-Führungskonzept mit aufgezeigt werden bzw. zum Teil auch schon Berücksichtigung finden.

Des Weiteren wurde im Rahmen der oben genannten Lärmaktionsplanung eine Öffentlichkeitsbeteiligung durchgeführt, bei der die Bürger die Möglichkeit hatten in einem Online-Portal, telefonisch oder schriftlich Lärmschwerpunkte aus ihrer Sicht zu benennen und gegebenenfalls auch Lösungsvorschläge zu formulieren. Die Anregungen der Bürger, die das Lkw-Führungskonzept betreffen, sind in Tabellenform in Anlage 4 aufgeführt. Doppelbenennungen von Straßen wurden zusammengefasst, sodass jeder Straßename hier nur noch 1x als Problempunkt genannt ist. In der Spalte „Maßnahmenvorschläge“ sind in rot die Maßnahmen formuliert, die konkret im Lkw-Führungskonzept als Maßnahmen zur Reduzierung des Lkw-Aufkommens bzw. des Lkw-Lärms berücksichtigt werden konnten. Die anderen, in schwarz aufgeführten Maßnahmen sind Vorschläge zur Reduzierung des Lkw-Lärms (z.B. lärmoptimierter Asphalt, Änderung der Ampelschaltung, Geschwindigkeitsreduzierung), deren Notwendigkeit oder Machbarkeit aber jeweils im Detail überprüft und veranlasst werden muss, aber nicht im Zuge dieses Lkw-Führungskonzeptes behandelt werden kann.

3.2 Luftschadstoffe

Die Luftqualität in Nordrhein Westfalen wird vom Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen (LANUV) überwacht. Hierzu gibt es im Kölner Stadtgebiet im Messjahr 2011 zwei Messeinrichtungen in Rodenkirchen und Chorweiler, sogenannte „Hintergrund-Messstandorte“, abseits von Hauptverkehrsstraßen und 13 Passivsammler an viel befahrenen Straßen bzw. an industrienahen Standorten.

Somit liegen an verschiedenen Stellen Kölns auch außerhalb der Umweltzone Erkenntnisse zu Überschreitungen der 39. Bundes-Immissionsschutzverordnung hinsichtlich der Luftschadstoffe Stickstoffdioxid und Feinstaub (PM10) vor. Diese Erkenntnisse stammen zum Teil aus Messungen der Stadt Köln oder des LANUV oder ergeben sich aus mikroskaligen Simulationsrechnungen. Die Bereiche, an denen Überschreitungen festgestellt worden sind, sind in Anlage 3 in rot dargestellt.

Diese Messungen bzw. Berechnungen sind überwiegend aufgrund von Planungen oder Bürgerbeschwerden durchgeführt worden und stellen somit keinen repräsentativen Überblick von Grenzwertüberschreitungen des Stadtgebietes dar. Die bekannten und eindeutig nachgewiesenen Problemstellen durch Luftschadstoffbelastungen sollen aber in diesem Konzept benannt und gegebenenfalls berücksichtigt werden.

4. Varianten

Im Rahmen dieser Untersuchung werden 2 Varianten vorgestellt, die sich hinsichtlich der Anzahl der für die Abwicklung des Lkw-Verkehrs vorgeschlagenen Routen und Straßenabschnitte unterscheiden. In einer 3. Variante wird für die Innenstadt die Anordnung einer Zone vorgeschlagen, die den Durchgangsverkehr für Lkw über 7,5t untersagt. Mit der Varianten 4 wird diese Verbotzone bis zum Kölner Autobahnring erweitert.

Das Konzept ist so aufgebaut, dass für den Lkw-Verkehr 4 verschiedene Straßenkategorien definiert wurden (siehe hierzu Anlage 5). Die erste Kategorie sind die Autobahnen, die in gelb dargestellt sind. Der Lkw-Verkehr, der das Stadtgebiet von Köln nicht zum direkten Ziel hat, soll sich nur auf diesen Strecken bewegen, um die Stadt zu umfahren. Werden Ziele im Stadtgebiet angestrebt, gelten die gelben Strecken als 1. Verteilerebene. Die Lkw sollen sich auf diesen Strecken ihrem eigentlichen Zielgebiet im groben nähern. Als 2. Verteilerebene für den innerstädtischen Verkehr sollen dann die blauen Strecken genutzt werden.

Im Linksrheinischen steht hier mit dem Autobahnring Köln-Nord – Köln-West – Köln-Süd als äußere Verteilungsebene und der Militärringstraße, der Inneren- und Äußeren Kanalstraße als

2. Verteilungsebene ein gutes Ringsystem zur Verfügung. Im Rechtsrheinischen gibt es ein solches Ringsystem in dieser Form nicht. Mit der BAB 3 und im südlichen Bereich mit der BAB 59 haben wir hier eher eine klare Nord-Süd Ausrichtung.

Die roten Strecken (mit schwarzem Rand) sind als 3. Kategorie Lkw-Routen, die vorrangig keine Verteilerfunktion haben, sondern die Lkw zielorientiert zu den jeweiligen Industrie- und Gewerbegebiete führen. Die letzte Straßenkategorie sind die roten Pfeillinien, die die direkte Anbindung der jeweiligen Industrie- und Gewerbegebiete darstellen. Hier sollten ausschließlich nur die Lkw fahren, die das entsprechende Gewerbe- oder Industriegebiet direkt als Ziel haben. Diese Darstellung ist besonders wichtig für Industrie- und Gewerbegebiete, die nur durch die Inanspruchnahme von Wohnstraßen erschlossen sind und eine andere Anbindung derzeit nicht möglich ist.

Zur klareren Definition der Quell-/Zielgebiete sind die Industrie- und Gewerbegebiete in beige und die Wohngebiete in rot dargestellt.

Als weitere Darstellungsformen wurden gestrichelte Strecken gewählt, die eine geplante Straße, wie in Anlage 5 z.B. die Umgehungsstraße Meschenich zeigen und weiterhin rot/schwarz gepunktete Strecken, die als Lkw-Strecken zukünftig entfallen können, wenn eine geplante Alternativstrecke dafür realisiert wird.

Die Lkw, die den Einzelhandel im gesamten Stadtgebiet versorgen, müssen natürlich in ihrem Zielbereich die vorgeschlagenen Routen verlassen und die Wohngebiete frequentieren, da ihre Ziele stets in Wohngebieten liegen. Dieselben Ausnahmen gelten auch für die Müllabfuhr und für Möbeltransporter bzw. allgemein für Lkw-Anliegerverkehre.

4.1 Variante 1

In Anlage 5 ist die 1. Variante für ein Lkw-Führungskonzept dargestellt. Die Routen wurden so gewählt, dass gewährleistet ist, dass alle Industrie- und Gewerbegebiete durch entsprechende Lkw taugliche Strecken angeschlossen und somit erschlossen sind.

Ausgangslage für diese Variante war das Lkw-Führungskonzept von 1992. In Anlage 6 sind in grün die Strecken dargestellt, die im neuen Konzept bei Variante 1 als Lkw-Routen zukünftig entfallen sollen. Auf Routen bzw. Streckenabschnitten, die im neuen Konzept entfallen, soll zukünftig kein Lkw-Durchgangsverkehr mehr stattfinden. Nur Anliegerverkehre sollen hier noch möglich sein. Das gleiche gilt natürlich auch für alle Strecken, die im Konzept generell nicht als Lkw-Routen gekennzeichnet sind. Entfallende Routen sind, nach Bezirken aufgeteilt, folgende Strecken bzw. Straßenabschnitte:

Bezirk 1:

1. Roonstraße
2. Vogelsanger Straße (östlich der Inneren Kanalstraße) - Antwerpener Straße - Brüsseler Straße - Venloer Straße – Magnusstraße – Burgmauer - Zeughausstraße

Bezirk 2:

3. Bonner Straße zwischen Raderberggürtel und Marktstraße
4. Wesselingener Straße - Sürther Hauptstraße - Falderstraße - Unter Buschweg

Bezirk 3:

5. Bahnstraße - Brauweilerstraße - Widdersdorfer Landstraße

6. Dürener Straße zwischen Universitätsstraße und Militärringstraße
7. Kerpener Straße zwischen Universitätsstraße und Lindenthalgürtel
8. Gleueler Straße zwischen Lindenthalgürtel und Militärringstraße

Bezirk 4:

9. Vogelsangerstraße zwischen Innerer Kanalstraße und Ehrenfeldgürtel
10. Subbelratherstraße zwischen Innerer Kanalstraße und Äußerer Kanalstraße

Bezirk 5:

11. Merheimerstraße - Kapuzienerstraße - Neusser Straße
12. Kempener Straße
13. Lindweilerweg

Bezirk 7:

14. Heidestraße - Linder Mauspfad

Bezirk 8:

15. Siegburger Straße von der Autobahnausfahrt Köln-Poll bis Auf dem Sandberg/Rolshover Straße
16. Olpener Straße in Brück bis Stadtgrenze
17. Kalker Hauptstraße zwischen Rangierbahnhof Kalk Nord und der Rolshover Straße
18. Vietorstraße – Kalk-Mülheimer Straße - Wipperfürther Straße

Bezirk 9:

19. Waldecker Straße
20. Honschaftsstraße - Im Weidenbruch
21. Odenthaler Straße in Dünwald
22. Roggendorfstraße

Hauptkriterium für den Wegfall vorgenannter Lkw-Routen aus dem alten Konzept war, dass diese Strecken durch Wohngebiete führen, ohne dass über diese Strecken ein Gewerbegebiet zu erreichen wäre bzw. erreicht werden muss. Ein weiteres Kriterium für den Wegfall einer Lkw-Route ist, wie das Beispiel der Olpener Straße im Bezirk 8 zeigt, dass parallel zu dieser Straße eine leistungsmäßig höher eingestufte Straße, wie in diesem Fall die BAB 4, verläuft, die diesen Lkw-Verkehr besser aufnehmen kann.

Im Bezirk 3 stehen die Straßen Dürener Straße, Kerpener Straße, Gleueler Straße im Konzept als Lkw-Routen nicht mehr zur Verfügung, weil durch diese Straßen, die durch reine Wohngebiete führen, keine Gewerbegebiete erschlossen werden. Außer dem Lkw-Anliegerverkehr und dem Busverkehr der KVB sollte in diesen Straßen kein zusätzlicher Lkw-Durchgangsverkehr zugelassen werden. Auch besteht die Gefahr, dass das weiter westlich gelegene Gewerbegebiet Marsdorf teilweise auch über diese Straßen angefahren wird. Das vorliegende Lkw-Führungskonzept regelt hier eindeutig, dass dieses Gewerbegebiet in erster Linie über die Autobahn erschlossen wird und in zweiter Priorität über die Dürener Straße bzw. Militärringstraße angefahren werden soll.

Weiterhin gibt es die Möglichkeit eine Lkw-Route im Konzept nicht mehr anzubieten, wenn für diese Route ein Ersatz geschaffen worden ist. Das ist z.B. in Meschenich der Fall, wo die Brühler Landstraße für den Lkw-Verkehr gesperrt werden kann, sobald die Umgehungsstraße fertig gestellt ist.

Ein weiterer Fall wäre die Ortsumgehung Esch. Mit dieser Maßnahme könnte der Lkw-Verkehr und natürlich auch der Pkw-Verkehr im Ortskern von Esch merkbar reduziert werden. Derzeit gibt es jedoch einen Beschluss des Stadtentwicklungsausschusses vom 31.03.2011, der die Umgehungsstraße Esch aus dem Flächennutzungsplan genommen hat. Dieser Beschluss sollte im Hinblick auf das vorliegende Lkw-Führungskonzept erneut überdacht werden.

Ähnlich verhält es sich mit der „Neuen Vogelsanger Straße“ im Bezirk 4. Durch den Bau dieser Straße könnte die Venloer Straße entsprechend verkehrlich entlastet werden. Hierzu gibt es einen Beschluss der Bezirksvertretung Ehrenfeld vom 30.01.2006, nach dem diese Planung nicht weiter verfolgt werden soll. Im Zuge der Überarbeitung des Gesamtverkehrskonzeptes der Stadt Köln soll diese Planung nochmals detailliert bewertet werden.

Die Bonner Straße wird im Bereich zwischen Raderberggürtel und Marktstraße nach dem Bau der Nord-Süd Stadtbahn in Mittellage nur noch eine Fahrbahn je Richtung haben und somit für den Lkw-Verkehr nur noch sehr beengte Verhältnisse bieten können. Daher wird dieser Straßenabschnitt nach neuem Konzept als Lkw-Route nicht mehr angeboten. Die ebenfalls vom Lkw-Verkehr betroffenen Straßen Schönhauser Straße und Gustaf-Heinemann Ufer werden mit der Verlagerung des Großmarktes eine Entlastung vom Lkw-Verkehr erfahren. Ebenso verhält es sich im Bereich Zollstockgürtel bis Bayenthalgürtel und den nach Süden führenden Straßen, wie z.B. Brühler Straße oder Bonner Straße, die ebenfalls von Lkw-Verkehren entlastet werden, wenn das Gewerbegebiet am Neuer Weyerstraßerweg nach Süden hin direkt zur Militärringstraße und zur BAB 4 Anschlussstelle Eifeltor erschlossen ist.

Im Rechtsrheinischen soll das Gewerbegebiet Köln-Poll ausschließlich über den Östlichen Zubringer, Anschlussstelle Am Grauen Stein und Köln-Kalk angefahren werden. Die An- und Abfahrt über die Siegburger Straße durch das Wohngebiet Poll soll untersagt werden.

Durch den Bau der Westtangente (Straße des 17. Juni) mit Anschluss an die B55a wurde für den Lkw-Verkehr eine optimale Anbindung geschaffen. Die bisherigen Lkw-Routen durch die Vietorstraße bzw. Kalk-Mülheimer Straße und Wipperfürther Straße werden dadurch entlastet und als Lkw-Routen im neuen Konzept nicht mehr benannt. Weitere entfernte Lkw-Verbindungen können der Anlage 6 entnommen werden.

Der Wegfall vorgenannter Lkw-Routen bewirkt, wie zuvor bereits erwähnt, eine Entlastung von Wohngebieten. An 14 dieser Straßen befinden sich aber auch registrierte Luftschadstoff- und Lärmbelastungspunkte (siehe Anlage 3). Der Wegfall dieser Routen würde somit auch zu einer Entlastung dieser Umweltbelastungsschwerpunkte beitragen.

4.2 Variante 2

Auf Grundlage vor beschriebener Variante 1 wurde durch Reduzierung weiterer Lkw-Routen eine Variante 2 entwickelt. Die zusätzlich zur Variante 1 entfallenden Lkw-Routen sind in Anlage 6 als blaue durchkreuzte Strecken kenntlich gemacht. Hierbei handelt es sich um 11 weitere Strecken, die nachfolgend bezirksweise aufgelistet sind.

Bezirk 7:

1. Wahner Straße - Lülsdorfer Straße - Liburer Landstraße
2. Kölner Straße von Westhoven bis Porz
3. Frankfurter Straße in Eil
4. Eiler Straße - Maarhäuser Weg
5. Heumarer Mauspfad in Rath/Heumar bis Bensberger Straße

Bezirk 8:

6. Eiler Straße in Rath/Heumar
7. Heumarer Mauspfad - Rather Mauspfad in Rath/Heumar
8. Brücker Mauspfad in Brück
9. Rösrather Straße in Rath/Heumar
10. Lützeratherstraße In Rath/Heumar

Bezirk 9:

11. Dellbrücker Mauspfad

Bei vorgenannten Strecken handelt es sich weitestgehend, wie bei Variante 1, um eine Entlastung von Wohngebieten. In diesen Fällen hat der Wegfall der Routen jedoch zum Teil gravierende Auswirkungen auf den Lkw-Verkehr, als das bei Variante 1 der Fall ist.

So wird in Variante 2 der Wegfall der Lkw-Routen in Rath/Heumar vorgeschlagen. Somit wäre der Lkw-Durchgangsverkehr in der Rösrather Straße, der Lützerathstraße, des Rather Mauspfades und der Eiler Straße untersagt. Wie aber schon unter Punkt 4 „Varianten“ erläutert, gibt es im Rechtsrheinischen nicht dieses Ringsystem zur besseren Verteilung des Lkw-Verkehrs, wie wir es im Linksrheinischen vorfinden. Daher hat der Mauspfad zurzeit die Funktion einer Ringverteilungsstrecke. Die Lützerathstraße ist eine direkte Verbindungsstrecke zwischen dem Bergisch Gladbacher Raum und dem Kölner rechtsrheinischen Süden. Diese Strecken haben somit eine überregionale Bedeutung.

Die Eiler Straße hingegen hat derzeit eine direkte Zubringerfunktion für Lkw, die das Gewerbegebiet in Gremberghoven zum Ziel haben. Die Anbindung des Gewerbegebietes Gremberghoven sollte aber ausschließlich über die Autobahn und die Anschlussstelle Porz-Gremberghoven erfolgen. Der Wegfall der Eiler Straße als Lkw-Route würde schon eine gewisse Entlastung für die Eiler Straße und für den Ortsteil Rath/Heumar vom Lkw-Verkehr bewirken.

Im Bereich Brück müsste dann im nördlichen Verlauf auch der Dellbrücker Mauspfad als Lkw-Route entfallen. Problematisch erscheint hier, dass damit eine südliche Anbindung der Gewerbegebiete in Dellbrück entfallen würde. Eine Anbindung wäre dann nur noch über die ohnehin hoch belastete Bergisch Gladbacher Straße möglich. Eine südliche Erschließung von Dellbrück wäre über eine Querverbindung von der Anschlussstelle Köln-Merheim über die Eggerbachstraße zum Dellbrücker Mauspfad möglich, die dann auch für den Ortsteil Brück einen Verkehrsrückgang bewirken würde.

Eine Entlastung der Bergisch Gladbacher Straße würde die bereits erwähnte Querverbindung zwischen der Eggerbachstraße und dem Dellbrücker Mauspfad und die sogenannte „Bahndammstrecke“, eine direkte Verbindung von der BAB 4 nach Bergisch Gladbach, bringen. Voruntersuchungen zu diesen Vorhaben haben jedoch gezeigt, dass hier die erste Priorität bei der Realisierung der Bahndammstrecke liegt, da nur hierdurch den Gladbachern die Möglichkeit geboten wird, den Dellbrücker Bereich weiträumig zu umfahren und somit Verkehrlich zu entlasten.

Als weiterer Streckenabschnitt, bei dem in Variante 2 der Wegfall als Lkw-Route vorgeschlagen wird, ist die Kölner Straße zwischen Westhoven und Porz. Dieser Streckenabschnitt führt in weiten Teilen durch Wohngebiet. Das Gewerbegebiet Westhoven sollte dann ausschließlich nur von der BAB 4 (Anschlussstelle Köln-Poll) angefahren werden, das Porzer Gewerbe wird dann ausschließlich über die BAB 59 erschlossen.

Weiterhin wird mit der Variante 2 vorgeschlagen, die Frankfurter Straße zwischen der L84 und dem Hirschgraben in Porz-Eil für den Lkw-Durchgangsverkehr zu sperren. Das Gewerbegebiet Gremberghoven soll, wie vor bereits beschrieben, über die Autobahn und die Anschlussstelle Porz-Gremberghoven angefahren werden, sodass dieser Abschnitt als Lkw-Route aus dem Konzept genommen werden kann.

Im Bereich Zündorf, Langel, Libur sind nach altem Konzept von 1992 die Wahner Straße, die Lülsdorfer Straße und die Liburer Landstraße als Lkw-Routen ausgewiesen. In diesen Orten gibt es jedoch kein ausgewiesenes Gewerbegebiet, sodass aus Sicht der Verwaltung nicht die Notwendigkeit besteht, diese Straßen als Lkw-Routen zu deklarieren. Nur die Kiesgrube südöstlich von Libur muss durch Lkw angefahren werden und wird in diesem Konzept auch entsprechend berücksichtigt.

Aus Kölner Sicht sollten diese Straßen nur den örtlichen Lkw-Anliegerverkehr aufnehmen. Eine spürbare Entlastung dieses Straßennetzes wird durch den Bau der L274n auf Niederrheinisches Gebiet oder durch die geplante nördliche Umfahrung von Wahn mit Anschluss an die BAB 59 erfolgen.

Unter den wegfällenden Straßen der Variante 2 sind an der Eiler Straße in Rath/Heumar und am Brücker Mauspfad in Brück registrierte Lärmbelastungspunkte gemäß Anlage 3. Diese Straßen könnten bei einer Sperrung des Lkw-Durchgangsverkehrs neben einer Entlastung vom Lkw-Verkehr somit auch eine Verbesserung der Luft- und Lärmsituation erfahren.

In Anlage 7 ist die Variante 2 unter Wegfall vorgenannten Strecken dargestellt.

4.3 Varianten 3,4

Wie in Anlage 1 bereits dargestellt und unter Punkt 2 „Lkw-Verkehrsbelastung“ beschrieben, wurden auf der Rheinuferstraße und auf der Nord-Süd-Fahrt bis zur Vorgebirgstraße hohe Lkw-Anteile festgestellt. Dieser starke Lkw-Verkehr ist besonders für den Innenstadtbereich, der weitestgehend frei von Gewerbegebieten ist, besonders belastend. Jegliche Minderung dieses Verkehrs ist daher sehr wichtig. Um hier eventuelle Durchgangsverkehre zu unterbinden, wurde nachfolgend erläuterte Variante 3 entworfen.

In der Variante 3 (Anlage 8) wird eine Zone um die Innenstadt definiert, die den Durchgangsverkehr für Lkw über 7,5 t untersagt. Diese Zone orientiert sich weitestgehend an der bestehenden Umweltzone. Die Abgrenzung verläuft im linksrheinischen Süden von der Südbrücke ausgehend entlang des Eisenbahnringes und orientiert sich ab der Vorgebirgstraße an die Universitätsstraße und weiter an die Innere Kanalstraße, die als Umfahrroute der Innenstadt weiter frei befahrbar bleiben soll.

Im rechtsrheinischen sind in dieser Zone weitestgehend Teile von Deutz und Mülheim enthalten. Als Rheinübergänge werden die Zoobrücke als Verlängerung der Inneren Kanalstraße und die Severinsbrücke frei gehalten. Aus Süden kommend kann man dann linksrheinisch die Rheinuferstraße als Durchfahrer nur noch bis zur Severinsbrücke befahren. Eine Zufahrt zur Lanxess Arena bleibt über den östlichen Zubringer und die Gummersbacher Straße weiter bestehen.

Durch diese Maßnahme erhofft sich die Verwaltung eine Reduzierung des Lkw-Durchgangsverkehres und somit auch eine Verbesserung der Lärm- und Luftemissionen im Bereich der Innenstadt. Profitieren könnten von dieser Maßnahme auch die außerhalb dieser Zone befindlichen Amsterdamer Straße und Boltenssterstraße, die derzeit ebenfalls einen hohen Lkw-Anteil haben.

Lkw, die ihre Quelle und Ziel nicht im Kölner Stadtgebiet haben, sind Durchgangsverkehre, die für das gesamte Stadtgebiet belastend und nicht gewollt sind. Diese Verkehre sollen sich nur auf den Autobahnen bewegen und so das Stadtgebiet umfahren. Zur Unterbindung dieser Durchgangsverkehre muss eine Verbotszone bis zum Kölner Autobahnring aufgeweitet werden. Eine solche Zone ist in Anlage 9 als Variante 4 dargestellt.

5 Gesamtergebnis und Zielsetzungen

Nach Beschluss des zuvor beschriebenen Lkw-Führungskonzeptes liegt damit ein Lkw-Routenplan vor, der die Erreichbarkeit aller Gewerbegebiete auf optimaler Strecke sicherstellt und Lkw-Durchgangsverkehre vermeiden soll. Komplettiert wird dieser Routenplan noch durch weitere Informationen, wie Lkw-Beschränkungen hinsichtlich Höhenbegrenzungen an Unterführungen oder Lastbegrenzungen auf Brücken. Erweitern könnte man dieses Leitsystem noch durch entsprechende Beschilderungen. Der beschriebene Lkw-Routenplan sollte entsprechend vervielfältigt und z.B. an Speditionsfirmen verteilt werden.

Mit dieser Information kann aber letztendlich nur ein begrenzter Kreis aller Lkw-Fahrer erreicht werden, die sich im Kölner Stadtgebiet bewegen. Daher ist weiterhin vorgesehen, das Lkw-Führungskonzept in das Online Portal „Kölner Verkehrskalender“ zu integrieren. Hier werden derzeit auf einem Stadtplan Baustellen auf Hauptverkehrsstraßen und deren Auswirkungen auf den Straßenverkehr, sowie Großveranstaltungen im Stadtgebiet abgebildet. Ebenso erhält man online aktuelle Empfehlungen über Ausweichmöglichkeiten und alternative Strecken. Die Technik zur Übertragung dieser Informationen auf mobile Endgeräte, also in die Fahrzeuge, sind heute schon bei der Stadt Köln vorhanden und es ist beabsichtigt diese Daten zu übertragen.

Darüber hinaus werden diese Daten über das Mobilitätsportal der Region Köln/Bonn www.mobil-im-rheinland.de kommuniziert. Auf Grundlage einer mit dem Ministerium für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr abgeschlossenen Kooperationsvereinbarung münden sie in naher Zukunft über den vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung initiierten Mobilitätsdatenmarkt (MDM) im landesweiten Verkehrsinformationsportal VIP-NRW. Von hier aus ist die Bereitstellung aller verkehrsrelevanten Informationen aus dem übergeordneten sowie dem nachgeordneten Straßennetz auf mobilen Endgeräten vorgesehen. Das VIP-NRW beinhaltet darüber hinaus einen verkehrsmittelübergreifenden (intermodalen) Routenplaner, der alle Informationen zur aktuellen Verkehrslage berücksichtigt.

Im Rahmen eines Gesamtkonzeptes zur Unterstützung der KEP Logistikbranche (Kurier-, Express- und Paketdienste) mit dem Ziel eines verbesserten Verkehrsflusses in Köln, wird derzeit ein Projekt unter Beteiligung zweier Hochschulen und der Wirtschaft initiiert, welches die Tourenoptimierung für Logistikverkehre auf Grundlage innerstädtischer Verkehrsdaten der Stadt Köln zum Inhalt hat.

Neben den auf das Kölner Stadtgebiet bezogenen Verkehrsdaten bietet www.mobil-im-rheinland.de und später auch das VIP-NRW die Möglichkeit, die Logistikverkehre schon in den angrenzenden Regionen in Abhängigkeit der Verkehrslage in Köln entsprechend zu lenken. Weiterhin werden durch den öffentlich rechtlichen Betrieb der beiden vorgenannte Portale die verkehrspolitischen Belange bei der Routenwahl berücksichtigt.

In dieses System könnten die im Rahmen des Lkw-Führungskonzeptes vorgesehenen Lkw-Routen eingearbeitet werden und Lkw-Fahrer bei ihrer Routenplanung unterstützen. Vor genannte Informationen, wie die Lkw-Beschränkungen könnten durch weitere Infos über Lkw-Werkstätten oder auch Hinweise auf Lkw-Parkplätze ergänzt werden, um hiermit das „wilde“ Parken von Lkw in Wohngebieten unterbinden zu können. In den Lageplänen der Varianten 1 und 2 sind die derzeit existierenden Lkw-Parkplätze im Bereich der Autobahnen darge-

stellt. Vom Landesbetrieb Straßen NRW werden zurzeit weitere Standorte für Lkw-Raststätten entlang der BAB 4 zwischen dem Autobahnkreuz Kerpen und dem Autobahndreieck Heumar untersucht.

Um letztendlich aber auch alle Lkw-Betreiber, auch die aus dem Ausland kommenden, zu erreichen, ist vorgesehen die Daten des Lkw-Führungskonzeptes in die Datenbasis von Navigationsgeräten und Routenplanern zu integrieren.

Ein derzeit aktuelles Pilotprojekt in den Städten Dortmund und Hamm hat als wichtigste Erkenntnis ergeben, dass das größte Zukunftspotenzial, Lkw schnell und stadtverträglich durch unsere Kommunen zu lotsen, die Satellitennavigation hat. Forscher in Dortmund und Hamm haben ein Leitsystem für Lkw entwickelt, das seit 2011 online verfügbar ist. Lkw können mit speziellen Karten für ihre Navigationsgeräte besser und zielorientierter durch städtische Verkehrsnetze geleitet werden. Der Lkw-Fahrer spart Umwege und damit Zeit und Kosten für die Unternehmen, der Ausstoß von Emissionen, wie Lärm und Abgase werden deutlich verringert. Darüber hinaus erhöht sich in nicht unerheblichem Maße die Verkehrssicherheit auf unseren Straßen.

Die Verwaltung plant auch die Kölner Daten des Lkw-Führungskonzeptes in dieses System zu integrieren.

6 Anlagen

Anlage 1	Schwerverkehrsanteile
Anlage 2	Fahrzeugtypen der Verkehrserhebung
Anlage 3	Umweltschwerpunkte
Anlage 4	Maßnahmen im Rahmen der Lärmaktionsplanung
Anlage 5	Variante 1
Anlage 6	Differenznetz (entfernte Lkw-Verbindungen)
Anlage 7	Variante 2
Anlage 8	Variante 3
Anlage 9	Variante 4
Anlage 10	Beschlussvorschlag