

Stellungnahme zu einem Antrag

öffentlicher Teil

Gremium	Datum
Verkehrsausschuss	06.12.2016

Verkehrsbelastung im Stadtbezirk Mülheim senken!

hier: Antrag der SPD-Fraktion sowie Ergänzungsantrag der Fraktion Die Linke in der Sitzung des Verkehrsausschusses am 06.09.2016, TOP 2.2 und 2.2.1

Antrag

„Vor dem Hintergrund der derzeitigen Verkehrssituation im Stadtbezirk Mülheim fasst der Ausschuss folgenden Beschluss:

1. Der Ausschuss fordert die Verwaltung auf, mit der Stadt Bergisch Gladbach bis Ende 2016 eine Verkehrsuntersuchung durchzuführen und ein gemeinsames Vorgehen zur Verbesserung der Verkehrssituation im Kölner Osten und Bergisch Gladbach zu erarbeiten.
2. Der Ausschuss fordert die Verwaltung auf, im Vorgriff auf die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung, umgehend Maßnahmen zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs im Stadtbezirk Mülheim zu ergreifen. Folgende Maßnahmen sind dabei kurzfristig besonders zu betrachten und zu erwägen:
 - Eine Veränderung der Streckenführung für den LKW-Transitverkehr zur groß-räumigen Umfahrung des Stadtbezirks Mülheim,
 - die Einrichtung von umweltsensitiven Ampelschaltungen (sogenannte "Pförtnerampeln") im Bereich der Stadtgrenze an der Bergisch Gladbacher-Straße,
 - der Ausbau der P&R-Kapazitäten an der KVB-Haltestelle Thielenbruch und am S-Bahnhof in Dellbrück,
 - die ganztägige Durchfahrt der Linie 3 bis zur Endhaltestelle Thielenbruch an Werktagen sowie die Verlängerung der Linie 3 nach Bergisch Gladbach,
 - der Einsatz von Verstärkerbahnen auf den Linien 3 und 4 im Rechtsrheinischen,
 - der Aufbau von Mobilitätshubs an den DB und KVB-Haltestellen im Stadtbezirk zur besseren Verknüpfung der unterschiedlichen Verkehrsmittel sowie
 - die Verlängerung der Linie 1 nach Moitzfeld/Herkenrath.
3. Darüber hinaus bittet der Ausschuss die Verwaltung, den Sachstand zum Beschluss des Verkehrsausschusses vom 22.9.2015 bezüglich
 - der Bewertung des Maßnahmenkatalogs der Bezirksvertretung Mülheim,
 - der Schaffung einer Schnellbusverbindung von Mülheim nach Bergisch Gladbach,
 - der Schaffung einer durchgängigen Radwegeverbindung von Köln nach Bergisch Gladbach sowie
 - der Gespräche mit den Tarifverbänden zur Schaffung eines einheitlichen Tarifes über die Stadtgrenzen Kölns und Bergisch Gladbach hinaus

zur nächsten Sitzung des Verkehrsausschusses darzustellen.“

Ergänzungsantrag:

„Die Verwaltung wird beauftragt, entsprechend dem Beschluss der Bezirksvertretung Mülheim vom 05.09.2016 zu TOP 8.1.5 „Schadstoffbelastung am Clevischen Ring in Köln-Mülheim“, die in diesem Beschluss aufgeführten Maßnahmen unverzüglich zu prüfen und je nach Ergebnis der Prüfung umzusetzen.“

Stellungnahme der Verwaltung:

Zu 1.

In den letzten Monaten sind verschiedene Gespräche bezüglich der Zusammenarbeit zur Lösung verkehrlicher Fragen zwischen dem Rheinischen Bergischen Kreis, der Stadt Bergisch Gladbach, dem Landesverkehrsministerium NRW, der KVB, dem VRS und dem Amt für Straßen und Verkehrstechnik durchgeführt worden. Die Gesprächsatmosphäre ist bei allen Beteiligten durch den Willen geprägt, gemeinsam die Verkehrsfragen zu lösen. Jeder der Beteiligten ist bereit, seinen Teil dazu beizutragen. Im letzten Gespräch am 26.09.2016 ist eine gemeinsame Maßnahmenliste entworfen worden. Diese wird zurzeit dahingehend abgestimmt, welche Vorhaben kurz-, mittel- und langfristig umgesetzt werden können. In den nächsten anstehenden Gesprächen am 04.11.2016 und 15.11.2016 sind die Inhalte weiter konkretisiert worden. Es ist davon auszugehen, dass Ende 2016 möglicherweise auch Anfang 2017 ein gemeinsames Papier allen zuständigen politischen Gremien vorgelegt werden kann. Damit erscheint es aus heutiger Sicht möglich, dass alle beteiligten Verwaltungen ein gemeinsames Papier ohne gutachterliche Unterstützung vorlegen können.

Zu den Vorschlägen für kurzfristig durchzuführende Maßnahmen ist Folgendes zu sagen:

Zu 2.

„Der Ausschuss fordert die Verwaltung auf, im Vorgriff auf die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung, umgehend Maßnahmen zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs im Stadtbezirk Mülheim zu ergreifen. Folgende Maßnahmen sind dabei kurzfristig besonders zu betrachten und zu erwägen:

- **Eine Veränderung der Streckenführung für den LKW-Transitverkehr zur groß-räumigen Umfahrung des Stadtbezirks Mülheim“**

Stellungnahme:

Im Rahmen der Diskussion des Lkw-Führungskonzeptes für Köln ist bereits eine Lkw-Durchgangsverkehrsverbotszone definiert worden. Diese Zone hat bislang allerdings nur einen empfehlenden Charakter. Aus diesem Grunde hat die Stadt Köln das Land Nordrhein-Westfalen gebeten, diese Zone mit in die Fortschreibung des Luftreinhalteplans zu übernehmen. Das Land Nordrhein-Westfalen prüft zurzeit die Wirksamkeit einer solchen Zone, um entscheiden zu können, ob diese in den Luftreinhalteplan für die Stadt Köln aufgenommen wird. Wenn diese Zone aufgenommen werden sollte, hat die Stadt Köln die rechtliche Grundlage, das Durchfahrtsverbot verbindlich festzulegen und durch die Polizei bzw. das Ordnungsamt der Stadt Köln überprüfen zu lassen.

- **„die Einrichtung von umweltsensitiven Ampelschaltungen (sogenannte „Pfortnerampeln“) im Bereich der Stadtgrenze an der Bergisch Gladbacher-Straße“ zu erwägen**

Stellungnahme:

Die Einrichtung von umweltsensitiven Ampelschaltungen im Bereich der Stadtgrenze zur Bergisch Gladbacher Straße sind nicht kurzfristig umzusetzen, da zunächst mit einem Gutachten deren Wirksamkeit und Funktionsweise untersucht werden muss. Eine solche Anlage kann einen Beitrag zur Reduktion von Kfz-Schadstoffausstößen beitragen.

Darüber hinaus ist auftragsgemäß eine schalltechnische Untersuchung zu den Straßenverkehrslärmimmissionen entlang der Bergisch Gladbacher Straße in Köln-Dellbrück, -Holweide, -Mülheim angefertigt worden. Das Gutachten kommt zu dem Ergebnis, dass Lärmgrenzwerte sowohl tagsüber als auch nachts in weiten Teilen der Bergisch Gladbacher Straße überschritten werden. Der Gutachter hat die Auswirkungen von zwei Lärmschutzmaßnahmen detailliert untersucht (siehe Anlage 1). Es handelt sich hier zum einen um die Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h (dies betrifft die Bergisch Gladbacher Straße auf kompletter Länge) und den Einsatz von lärmoptimierten Belägen. Die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h einerseits und der Einsatz lärmoptimierten Belags andererseits erfüllen – jeweils für sich betrachtet – die Mindestanforderung der *Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm*, da beide Maßnahmen für sich allein betrachtet eine wahrnehmbare Minderung um 3 Dezibel zur Folge haben. Die Verwaltung beabsichtigt, in einem ersten Schritt die Geschwindigkeitsbegrenzung einzuführen. Hierzu sind die Signalanlagen entsprechend umzuprogrammieren und zum Teil zu erneuern. In einem zweiten Schritt soll im Rahmen der Straßenunterhaltung lärmoptimierter Asphalt eingebaut werden. Im Rahmen des städtischen Erhaltungsprogramms werden Vorschläge für die konkrete Umsetzung gemacht werden. Da beide Vorhaben auch Einfluss auf die Luftschadstoffsituation in der Bergisch Gladbacher Straße haben wird, beabsichtigt die Verwaltung, auch gutachterlich untersuchen zu lassen, wie sich diese Veränderungen auf die Luftschadstoffsituation auswirken. In der Folge soll auch beurteilt werden, ob und wenn ja, wie eine umweltsensitive Signalsteuerung auch vor dem genannten Hintergrund aussehen könnte.

- **„der Ausbau der P&R-Kapazitäten an der KVB-Haltestelle Thielenbruch und am S-Bahnhof in Dellbrück“**

Stellungnahme:

Ein kurzfristiger Ausbau von P&R-Kapazitäten ist aufgrund fehlender Finanzierungsmöglichkeiten nicht möglich, da das entsprechende Gesetz 2019 ausläuft und zurzeit eine Anschlussregelung offen ist. Hinzu kommt, dass bei den beiden Standorten in Köln-Dellbrück noch weitere Realisierungshemmnisse hinzukommen.

So liegt die P&R-Anlage Thielenbruch im Bereich eines Wohngebietes, wodurch ein Kapazitätsausbau zu zusätzlichen Verkehren im Wohngebiet führen würde, was weder erwünscht ist und zudem Konflikte mit dort ansässigen Anwohnern erwarten lässt. Darüber hinaus wäre eine Erhöhung der Kapazitäten ausschließlich durch eine Aufstockung der bestehenden Anlage möglich, die auch baurechtlich zunächst im Detail geprüft werden müsste.

Die vorhandene Anlage im Bereich des S-Bahnhofes Dellbrück befindet sich in der Tiefgarage eines Wohnhauses. Eine Erweiterung an dieser Stelle ist daher nicht möglich. Inwieweit andere Flächen für die Errichtung einer P&R-Anlage zur Verfügung stehen, würde eine entsprechende Untersuchung erfordern.

- **„die ganztägige Durchfahrt der Linie 3 bis zur Endhaltestelle Thielenbruch an Werktagen sowie die Verlängerung der Linie 3 nach Bergisch Gladbach“**

Stellungnahme:

Eine ganztägige Durchfahrt der Linie 3 bis Endhaltestelle Thielenbruch an Werktagen würde nicht zu der gewünschten Entlastung in der Hauptverkehrszeit führen, da sie zu diesen Zeiten bereits nach Thielenbruch verkehrt. Zu den anderen Zeiten bietet die hier durchgehend verkehrende Linie 18 noch ausreichende Kapazitäten.

Anstelle der vorgeschlagenen Verlängerung dieser Linie nach Bergisch Gladbach eignet sich eher der zweigleisige Ausbau der parallel verlaufenden S 11, die neben einer höheren Leistungsfähigkeit auch eine kürzere Reisezeit in die Innenstadt bietet. Dieses Projekt ist vom NVR auch bereits konkret eingeplant.

- **„der Einsatz von Verstärkerbahnen auf den Linien 3 und 4 im Rechtsrheinischen“**

Stellungnahme:

Auf der vorhandenen Gleisinfrastruktur können derzeit keine zusätzlichen Züge auf den Linien 3 und 4 eingesetzt werden, da die Trasse vollständig mit Stadtbahn belegt ist. So lässt die heutige Zugfolgezeit im Bereich der Kölner Innenstadt keine weiteren Zugbewegungen zu. Bei der Linie 4 begrenzt zudem der eingleisige Abschnitt im Bereich zwischen Dünnwald und Schleichbusch eine Fahrplanerweiterung.

Letztlich würde der Einsatz von Verstärkerbahnen die Beschaffung zusätzlicher Züge bei der KVB erfordern, wozu im Minimum eine Vorlaufzeit von 5 – 6 Jahren erforderlich ist. Damit scheidet der Einsatz von Verstärkerbahnen als kurzfristige Maßnahme aus.

- **„der Aufbau von Mobilitätshubs an den DB und KVB-Haltestellen im Stadtbezirk zur besseren Verknüpfung der unterschiedlichen Verkehrsmittel“**

Stellungnahme

Im Zusammenhang mit dem Forschungsvorhaben Smart City Cologne werden zurzeit an den beiden Bahnhöfen Deutz (hier: Charles-de-Gaulle-Platz) und Mülheim (hier: Bahnhofsvorplatz) die ersten Module für die Mobilitätsstationen errichtet und in Betrieb genommen. Im Gelände der Stegerwaldsiedlung wird diese Station nach Abschluss der Hochbautätigkeit eingerichtet werden. Im öffentlichen Straßenland ist eine Sondernutzungserlaubnis für das ortsfeste Car-Sharing im Bereich der Von-Sparr-Straße sowie der Regentenstraße erteilt worden. An diesen Standorten sollen auch Elektroladesäulen installiert werden. Diese Angebote werden vermutlich noch im Jahr 2016 in Betrieb gehen. Ein weiterer Antrag im Bereich Berliner Straße/Am Emberg wird zurzeit innerhalb der Verwaltung geprüft. Weitere Stationen sind geplant.

Die Fahrradverleihstationen der KVB an den Mobilitätsstationen werden im Laufe des Jahres 2017 errichtet werden können. Es ist absehbar, dass im Zusammenhang mit der Realisierung von Mülheim Süd auch hier entsprechende Angebote unterbreitet werden.

- **„die Verlängerung der Linie 1 nach Moitzfeld/Herkenrath“**

Stellungnahme:

Die Verlängerung der Linie 1 nach Bergisch Gladbach/Bensberg ist Bestandteil der ÖPNV-Bedarfsplananmeldung für das Land NRW, die im kommenden Jahr beraten wird. Sollte sich hier die Möglichkeit eines Ausbaus ergeben, wird die Stadt Köln mit der Stadt Bergisch Gladbach und der KVB zeitnah die entsprechenden Planungen beginnen. Eine wesentliche Voraussetzung hierfür ist auch die zeitgleiche Ertüchtigung der Bestandsstrecke für den Einsatz längerer Zügeinheiten, die auch im Bedarfsplan angemeldet wurde und bereits untersucht wird. Dieses ist Voraussetzung, um zusätzliche Fahrgäste im nennenswerten Umfang aufnehmen zu können.

zu 3.

- **der Bewertung des Maßnahmenkatalogs der Bezirksvertretung Mülheim (Beschluss vom 05.09.2016)**

- „Die Bezirksvertretung Mülheim bittet den Rat der Stadt Köln, die Verwaltung mit der Prüfung zu beauftragen, ob eine Umweltzone im Bezirk Mülheim deutlich ausgedehnt werden kann, mindestens aber auf die kompletten Stadtteile Mülheim, Buchheim und Stammheim.“

Stellungnahme:

Die Verwaltung prüft derzeit vor dem Hintergrund der anhaltend hohen Luftschadstoffbelastung im Rahmen eines Runden Tisches mit den im Verkehrssektor beteiligten Akteuren sämtliche kurz- bis mittelfristigen Maßnahmen zur Reduzierung der Stickoxidbelastung. Hierzu zählt als Handlungsoption ebenfalls die weitere Ausdehnung der Umweltzone. Unter dem TOP 4.8 wurde dem Rat bereits zur Sitzung am 22.09.2016 der Projektplan zur Luftreinhaltung skizziert (AN/3119/2016).

- „Fahrverbote für Dieselfahrzeuge bei Überschreitung des Grenzwertes (eventuell aufgliedern nach Lkw, Pkw, unterschiedliche Euronorm) zu erlassen.“

Stellungnahme:

Auf Bundesebene wurde dem Wunsch der Automobilindustrie nachgegeben und die Einführung der „Blauen Plakette“ gestoppt. Damit geht den Kommunen ein wesentliches Steuerungsinstrument zur Reduzierung der Schadstoffbelastung verloren. Da nicht zu erwarten ist, dass sich durch die Motortechnik und das Immissionsverhalten der Fahrzeuge in naher Zukunft eine Verbesserung des Abgasverhaltens einstellen wird, prüft die Verwaltung derzeit die vorhandenen rechtlichen Möglichkeiten, um im Bedarfsfall Fahrverbote auszusprechen.

- **„der Schaffung einer Schnellbusverbindung von Mülheim nach Bergisch Gladbach“**

Stellungnahme:

Eine Schnellbusverbindung von Mülheim nach Bergisch Gladbach, die parallel zur S 11 und zur Stadtbahnlinie 18 verkehren würde, wäre nur dann attraktiv, wenn die Reisezeiten in etwa der der schienengebundenen Verkehrsmittel entsprechen würde. Da dieses bei der Verkehrssituation auf der Bergisch Gladbacher Straße auch langfristig nicht zu erwarten ist, wird von einer solchen Busverbindung wenig Entlastung erwartet.

- **„der Schaffung einer durchgängigen Radwegeverbindung von Köln nach Bergisch Gladbach“**

Stellungnahme:

Zwischen der Stadt Köln und dem Rheinisch Bergischen Kreis finden zurzeit intensive Gespräche mit dem Ziel statt, ein gemeinsames Konzept für Radschnellwege zu entwickeln. Nach Abschluss der Gespräche wird im Verkehrsausschuss das entsprechende Konzept zur Entscheidung vorgelegt.

- **„Gespräche mit den Tarifverbänden zur Schaffung eines einheitlichen Tarifes über die Stadtgrenzen Kölns und Bergisch Gladbach hinaus zu führen“**

Stellungnahme:

Die Forderung nach Schaffung eines einheitlichen Tarifs über die Stadtgrenzen Kölns hinaus, um bereits dort Pendlerverkehre auf den SPNV oder ÖPNV umzulenken, gibt es schon sehr lange und erfordern vermutlich langwierige Gespräche, so dass sie sich vermutlich nicht kurzfristig umsetzen lassen.

Dem VRS ist das Problem so genannter „Preishärten“ an den Grenzen der einzelnen Preisstufen bewusst, wenngleich nur ein Teil der Dauerkunden davon betroffen ist. Bereits rund 50 % aller Zeitkartennutzer haben Zeitkarten mit Netzbezug, die nicht preisstufenabhängig sind. In Zusammenarbeit mit anderen Verkehrsverbänden wird zurzeit darüber nachgedacht, wie die bestehenden „Preishärten“ abgemildert werden können. Ein Weg, der derzeit in Pilotprojekten getestet wird, ist ein auf der Nutzung von Smartphones aufbauender e-Tarif. Im Rahmen dieses Pilotprojektes wird geprüft, kleinere Tarifeinheiten anzubieten und ggf. sogar eine kilometerscharfe Abrechnung zu ermöglichen. Damit könnte ein Anreiz geschaffen werden, mög-

lichst frühzeitig vom Kfz auf den ÖPNV umzusteigen. Leider ist mit der Markteinführung eines solchen e-Tarifs in Verbindung mit der geeigneten Vertriebstechnik nicht kurzfristig zu rechnen.

- **„Bau einer neuen Rheinbrücke zwischen Stammheim und Niehler Hafen“**

Stellungnahme:

Eine zusätzliche Straßenbrücke zwischen der Leverkusener Brücke und der Mülheimer Brücke ist auf absehbare Zeit nicht realisierbar. Die angesprochene Rheinbrücke zwischen Stammheim und Niehler Hafen ist weder im Gesamtverkehrskonzept der Stadt noch im aktuellen Flächennutzungsplan aufgeführt und auch in keinem Bedarfsplan enthalten, was Voraussetzung für eine konkrete Projektplanung wäre. Die denkbare Trasse zwischen Flittard und Stammheim ist im Flächennutzungsplan als Grünzug ausgewiesen.

Die in früheren Jahrzehnten geplante Verlängerung der Autobahn A 542 vom Kreuz Langenfeld über den Rhein mit Anbindung an die A 57 im Bereich der Anschlussstelle Worringen wurde vom Land bereits vor Jahren aufgegeben und folglich auch nicht als Projekt für den neuen Bundesverkehrswegeplan angemeldet, der alle bis ca. 2030 vorgesehenen Autobahnvorhaben umfasst. Die ursprünglich vorgesehene Trasse ist im Regionalplan des Regierungsbezirks noch dargestellt, im Flächennutzungsplan der Stadt Köln jedoch aktuell nicht mehr aufgeführt. Stattdessen soll die A 1 im Bereich des Kölner Autobahnringes in den nächsten Jahren bedarfsgerecht ausgebaut werden. Die beiden Ersatzneubauten der Leverkusener Brücke sollen ebenfalls zusätzliche Fahrspuren bereitstellen.

- **„Bau einer Stadtbahnlinie Porz-Opladen“**

Stellungnahme:

Der Bau neuer Stadtbahnlinien setzt aufgrund des hohen Investitionsaufwandes eine Förderung durch das Land voraus. Die Förderung hängt dabei im Wesentlichen von den zu erwartenden Fahrgastzahlen ab. Nach Erkenntnissen bei den Kölner Verkehrs-Betrieben liegen die meisten Ziele der ÖPNV-Nutzer im Linksrheinischen, so dass bei einer Verbindung über den Rhein von einem höheren Fahrgastpotenzial auszugehen ist. Die Stadt Köln hat daher beim Land im Rahmen der Erarbeitung des nächsten ÖPNV-Bedarfsplans des Landes die Berücksichtigung sowohl einer Stadtbahntrasse von Mülheim nach Flittard (mit einer von Leverkusen beantragten Weiterführung bis Opladen) als auch eine rechtsrheinische Ringstrecke entlang der Frankfurter Straße von Köln-Mülheim über Ostheim bis zur S-Bahn-Station Frankfurter Straße beantragt. Diese Projekte werden wie alle landesweit eingereichten Projektvorschläge bis Mitte 2017 von einem Gutachterbüro einer volkswirtschaftlichen Nutzen-/Kosten unterzogen und ggfs. in den ÖPNV-Bedarfsplan des Landes aufgenommen, der alle vom Land zu fördernden Projekte bis 2030 umfasst. Eine Weiterführung der rechtsrheinischen Ringstrecke bis nach Porz wird sich im Geltungszeitraum dieses ÖPNV-Bedarfsplans nicht realisieren lassen.

- **„Durchsetzung der Umleitung des Lkw-Verkehrs über die Bundesautobahnen“**

Stellungnahme

Auf den Bundesautobahnen wird der Lkw-Verkehr großräumig mit Hinweisbeschilderung auf Autobahnen hingewiesen, die eine Querung des Rheins im Bereich von Düsseldorf Fleherbrücke und im Bereich von Köln Rodenkirchener Brücke ermöglichen. Es handelt sich hierbei nicht um zwingende Führungen, sondern um Empfehlungen. Diese Empfehlungen werden von vielen Lkw-Fahrern angenommen. Dennoch hat sich der Lkw-Verkehr auf der Mülheimer Brücke und damit in Mülheim nahezu verdoppelt. Es handelt sich hierbei im Wesentlichen nicht um überörtliche Verkehre, sondern Verkehre, die ihr Ziel im Niehler Hafen, im Gewerbegebiet Niehl/Merkenich oder in Leverkusen/Flittard suchen. Für diese Verkehre stünden als Alternati-

ve die Severinsbrücke und die Rodenkirchener Autobahnbrücke zur Verfügung. Die Umleitung der Lkw-Verkehre quer durch Köln und durch die Innenstadt ist nach Meinung der Verwaltung nicht die geeignete Alternative.

- **„Änderungsantrag zu TOP 2.1 der SPD „Verkehrsbelastung im Stadtbezirk Mülheim senken“ – Optimierung Pendlerverkehre zwischen Köln und dem Rheinisch-Bergischen Kreis“**

„Der Verkehrsausschuss der Stadt Köln beauftragt die Verwaltung, in Zusammenarbeit mit der KVB und dem NVR folgende Maßnahmen zu prüfen und die Ergebnisse dem Ausschuss zur weiteren Beschlussfassung vorzulegen:

Gemeinsam mit den Städten Leverkusen und Bergisch Gladbach sowie dem Rheinisch-Bergischen Kreis eine Verkehrsuntersuchung schnellstmöglich durchzuführen, um ein gemeinsames Vorgehen zur Verbesserung der Verkehrssituation im Kölner Osten und den angrenzenden Gemeinden des Rheinisch-Bergischen Kreises zu erarbeiten.

Bei dieser Untersuchung sollen – im Sinne von KölnMobil 2025 – vor allem die Möglichkeiten der Verkehrsverlagerung vom MIV auf den Umweltverbund untersucht werden. Parallel dazu sollen folgende Maßnahmen erarbeitet werden:

Kurzfristige Maßnahmen (Realisierung in den nächsten 5 Jahren):

1.) Verteilung des Anschlussverkehrs der S 11 rechtsrheinisch in Köln-Mülheim und Köln-Deutz auf die Linien der KVB, z. B. durch Marketingkampagne des VRS, bzw. NVR und eine Verbesserung der elektronischen Fahrbahnauskünfte (APP, Internet, etc.)

Erläuterung: Entlastung der Bahnhöfe Deutz und HBF, insbesondere vor der bekannten Problematik des „Kölner Bahnknotens“ und den mit sechs Gleisen erschöpften Kapazitäten der Hohenzollernbrücke, Herausstellung und Optimierung der Kapazitäten des Haltepunktes Mülheim mit der Verteilfunktion ins innerstädtische Netz.“

Stellungnahme:

Die Verwaltung begrüßt die Initiative der Antragsteller und wird bei der Umsetzung durch den VRS/NVR mitwirken.

„2.) Neuer Haltepunkt „Kalk West“ in Köln (S, R)

Erläuterung: Kalk als expandierender Stadtteil – bessere Erschließung für / durch den SPNV.“

Stellungnahme:

Der Haltepunkt „Kalk West“ ist Bestandteil des Programms Bahnknoten Köln. Als erster Schritt soll die S 11 ausgebaut werden. In diesem Zusammenhang soll auch der Haltepunkt Kalk West angelegt werden.

„3.) Schneller Zubringerverkehr an die Linie 4, z. B. von Altenberg-Odenthal-Schildgen bis zum Wiener Platz

Erläuterung: keine direkte Andienung aus der Richtung Altenberg/Odenthal/Schildgen, zum Umstieg auf SB 4 aus Richtung RBK; Fahrgäste müssen min. 1 x umsteigen.“

Stellungnahme:

Zunächst sind hierzu weitere Untersuchungen erforderlich, um das Potenzial und den Aufwand einer solchen Verbindung zu ermitteln. Sollten diese zu einem positiven Ergebnis führen, würden durch die Führung bis zum Wiener Platz auch direkte Verbindungen zu den Linien

13 und 18 geschaffen, wodurch die verkehrliche Wirkung noch verbessert wird. Im Weiteren wären dann noch Umsetzungsbeschlüsse durch die betroffenen Aufgabenträger zu fassen.

„4.) Schneller Zubringerverkehr an die Haltepunkte der RB 25 aus/in die Kreise RBK/OBK/RSK

Erläuterung: trichterförmige Erschließung der ländlichen Region des OBK/RBK/RSK mit einer Sammelfunktion des neuen Haltepunktes Overath Vilkerath.“

Stellungnahme:

Die Organisation dieser Zubringerverkehre ist im Wesentlichen Aufgabe der Nachbarkreise. Seitens der Verwaltung werden diese Initiativen ausdrücklich begrüßt, da sie potenziell die Nutzung des ÖPNV fördern.

„5.) Optimierung der Zubringerverkehre zur RB 48 / RE 7

Erläuterung: die Optimierung des Zubringerverkehres legt den Fokus auf ein Schnellbusssystem aus Richtung Wermelskirchen via Burscheid zum Bahnhof Opladen. Eine weitere Fortführung in östliche Richtung des Schnellbusses in Richtung Oberbergischer Kreis ist ergänzend auch im Gespräch.“

Stellungnahme:

Die Organisation dieser Zubringerverkehre ist im Wesentlichen Aufgabe der Nachbarkreise. Seitens der Verwaltung werden diese Initiativen ausdrücklich begrüßt, da sie potenziell die Nutzung des ÖPNV fördern.

„6.) Erhöhung der Kapazitäten auf den Schienenstrecken S 11, RB 25, RB 48 und RE 7 und den KVB-Linien sowie der bereits bestehenden Zubringerverkehre mit Bussen

Erläuterung: Insbesondere in den Hauptverkehrszeiten sind die Kapazitäten des SPNV erschöpft. Über eine Kapazitätserhöhung, d. h. den Einsatz von anderen Zugkonstellationen und in Teilen von Taktänderungen lassen sich dort ggf. Verbesserungen erzielen, Thematisch ist hier auch der NVR Adressat, Ähnliches gilt im Bereich der Buszubringerverkehre in den HVZ.“

Stellungnahme:

Grundsätzlich ist diese Initiative zielführend. Allerdings müssen die Möglichkeiten seitens der unterschiedlichen Akteure intensiv auf ihre Machbarkeit und die sich daraus ergebenden Konsequenzen geprüft werden. Insofern empfiehlt die Verwaltung, hier einen Prüfauftrag auszusprechen.

„- Langfristige Maßnahmen (Realisierung 10 Jahre +):

7.) Verlängerung der KVB-Linie 4 nach Leverkusen Schlebusch (im Vorlauf: Taktverdichtung)“

Stellungnahme:

Aus dem Rheinisch-Bergischen Kreis gibt es einen Auftrag die KVB-Linie 4 in Richtung Odenthal zu verlängern. Diese entspricht nicht dem Vorschlag der Antragsteller, die Linie 4 in Richtung Schlebusch zu verlängern. Im Ergebnis werden aktuell beide für den ÖPNV-Bedarfsplan angemeldeten Alternativen im Hinblick auf ihre verkehrliche Wirksamkeit und ihre Machbarkeit landesseitig geprüft.

- **Weitere ergänzende Informationen der Stadtverwaltung**

- Für den Umbau der Bergisch Gladbacher Straße im Einmündungsbereich zur Steyler Straße ist zurzeit ein Vorentwurf in Bearbeitung. Dieser Vorentwurf wird zurzeit nochmals wegen fehlendem Grunderwerb angepasst. Diese Planungsarbeiten werden Ende 2016 abgeschlossen, so dass im Anschluss unmittelbar die Ausführungsplanung begonnen werden kann.
- Die straßenbaulichen und signaltechnischen Umplanungen der versetzten Kreuzung Bergisch Gladbacher Straße/Buschfeldstraße/Johann-Bensberg-Straße sind weitestgehend abgeschlossen und werden voraussichtlich im Jahre 2017 umgesetzt werden können.
- Für die Einrichtung einer neuen Radverkehrsführung auf der Bergisch Gladbacher Straße, z. B. in Form eines durchgängigen Radfahrstreifens ist eine Gesamtplanung und Umgestaltung der Bergisch Gladbacher Straße fast auf der gesamten Länge erforderlich. Eine solche Planung ist kurzfristig nicht möglich.

Vorab sind erste punktuelle Maßnahmen zur Optimierung der vorhandenen Infrastruktur geplant. So wird beispielsweise kurzfristig die Verkehrssituation für den Radverkehr auf dem baulichen Radweg an der Kreuzung Dellbrücker Hauptstraße/Bergisch Gladbacher Straße verbessert. Darüber hinaus wird die in Kürze anstehende Kanalsanierungsmaßnahme im Abschnitt von Möhlstraße bis Eschenbruchstraße dazu genutzt werden, durch die Anlage eines Radfahrstreifens eine spürbare Verbesserung für den Radfahrer zu schaffen.