

Beschlussvorlagezur Behandlung in **öffentlicher Sitzung****Betreff****Weiterplanungsbeschluss Niehler Gürtel sowie Freigabe von investiven
Auszahlungsermächtigungen im Teilfinanzplan 1201 – Straßen, Wege, Plätze,****Beschlussorgan**

Rat

Gremium	Datum
Verkehrsausschuss	05.12.2017
Bezirksvertretung 5 (Nippes)	07.12.2017
Ausschuss für Umwelt und Grün	07.12.2017
Stadtentwicklungsausschuss	14.12.2017
Bezirksvertretung 9 (Mülheim)	22.01.2018
Bezirksvertretung 4 (Ehrenfeld)	29.01.2018
Verkehrsausschuss	05.03.2018
Finanzausschuss	19.03.2018
Rat	20.03.2018

Beschlussvorschlag:

1.1 Der Rat nimmt die vorgelegte Planung des Büros WEST 8 für den Bereich der Gürteltrasse zwischen der Merheimer Straße und der Amsterdamer Straße zur Kenntnis und beauftragt die Verwaltung mit der Konkretisierung der Planung auf der Grundlage der in der Anlage 1 beigefügten Variante „Rad-, Fußwege- und Grünverbindung“. Diese Variante entspricht dem Ratsbeschluss vom 10.05.2016.

Weiterhin beauftragt er die Verwaltung, mit der Konkretisierung der in der Anlage 2 dargestellten Vorentwurfsplanung für eine Radverkehrsverbindung von der Amsterdamer Straße bis zur Mülheimer Brücke. Dabei soll auch untersucht werden, wie eine Fuß- und Radwegeverbindung auf der Nordseite der Gürtelbahn zwischen Boltens Sternstraße und Amsterdamer Straße realisiert werden kann.

1.2 Die Planungen sind der Öffentlichkeit in einem Bürgerbeteiligungsverfahren vorzustellen. Die Ausgestaltung der entstehenden Parklandschaft wird im Rahmen eines bürgerschaftlichen Beteiligungsverfahrens fortentwickelt. Die Ergebnisse sind dem Rat vorzustellen.

1.3 Der Rat beschließt die Freigabe von investiven Auszahlungsermächtigungen für die Konkretisierung der Planung gemäß Punkt 1.1. der Beschlussvorlage in Höhe von 250.000 € im Teilfinanzplan

1201 – Straßen, Wege und Plätze bei Finanzstelle 6602-1201-5-5051 – Ausbau Gürtelstraße (Merheimer Straße bis Mülheimer Brücke), Teilplanzeile 8 – Auszahlungen für Baumaßnahmen - im Haushaltsjahr 2017.

Alternative:

2.1 Der Rat nimmt die vorgelegte Planung des Büros WEST 8 für den Bereich der Gürteltrasse zwischen der Merheimer Straße und der Amsterdamer Straße zur Kenntnis und beauftragt die Verwaltung mit der Konkretisierung der Planung auf der Grundlage der Varianten 7.1 „Trassenführung brückennah“ und 7.3 „südliche Stadtstraße“. Diese Varianten entsprechen dem Ratsbeschluss vom 13.07.2010. Nähere Erläuterungen zu den Varianten sind der Anlage 4 zu entnehmen. Weiterhin beauftragt er die Verwaltung mit der Planung einer Radverkehrsverbindung von der Amsterdamer Straße zur Mülheimer Brücke.

2.2 Die Planungen sind der Öffentlichkeit in einem Bürgerbeteiligungsverfahren vorzustellen. Die Ausgestaltung der entstehenden Parklandschaft wird im Rahmen eines bürgerschaftlichen Beteiligungsverfahrens fortentwickelt. Die Ergebnisse sind dem Rat vorzustellen.

2.3 Der Rat beschließt die Freigabe von investiven Auszahlungsermächtigungen für die Konkretisierung der Planung gemäß Punkt 1.1. der Beschlussvorlage in Höhe von 250.000 € im Teilfinanzplan 1201 – Straßen, Wege und Plätze bei Finanzstelle 6602-1201-5-5051 – Ausbau Gürtelstraße (Merheimer Straße bis Mülheimer Brücke), Teilplanzeile 8 – Auszahlungen für Baumaßnahmen - im Haushaltsjahr 2017.

Der Verkehrsausschuss verzichtet auf Wiedervorlage, sofern der Ausschuss für Umwelt und Grün, der Stadtentwicklungsausschuss und die Bezirksvertretung Nippes uneingeschränkt zustimmen.

Haushaltsmäßige Auswirkungen **Nein**

<input checked="" type="checkbox"/> Ja, investiv	Investitionsauszahlungen	250.000,00	_____ €
	Zuwendungen/Zuschüsse	<input checked="" type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Ja	_____ %
<input type="checkbox"/> Ja, ergebniswirksam	Aufwendungen für die Maßnahme	_____	_____ €
	Zuwendungen/Zuschüsse	<input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Ja	_____ %

Jährliche Folgeaufwendungen (ergebniswirksam): ab Haushaltsjahr: 2018 ff

a) Personalaufwendungen	_____ €
b) Sachaufwendungen etc.	_____ €
c) bilanzielle Abschreibungen	<u>5.000,00 €</u>

Jährliche Folgeerträge (ergebniswirksam):

ab Haushaltsjahr:

a) Erträge	_____ €
b) Erträge aus der Auflösung Sonderposten	_____ €

Einsparungen:

ab Haushaltsjahr:

a) Personalaufwendungen	_____ €
b) Sachaufwendungen etc.	_____ €

Beginn, Dauer

Begründung

Der Rat der Stadt Köln hat in seiner Sitzung vom 10.05.2016 zur Planungsänderung für den Niehler Gürtel folgenden Beschluss gefasst:

Es wird den zuständigen Gremien eine Vorlage zur Beratung vorgelegt, in der die Neuplanung im Beschlusstext als Hauptvorschlag und die bisherigen Planungen als Alternative(n) enthalten sind. Die Planungsunterlagen von bisheriger und neuer Planung sind der Vorlage beizufügen:

Bei der Neuplanung sind folgende Faktoren zu berücksichtigen:

Es werden zeitnah neue Planungen mit dem Ziel aufgenommen, zwischen der Geldernstraße und der Mülheimer Brücke eine attraktive Rad- und Fußwegeverbindung in beiden Richtungen herzustellen. Dabei ist ein direkter Anschluss an die Mülheimer Brücke zu berücksichtigen.

Der Freiraum entlang der Rad- und Fußwegeverbindung wird im Rahmen der Neuplanung als bürgerfreundlicher Grün- und Freiraum gestaltet.

Die Verwaltung soll darstellen, wie der bereits heute vorhandene Durchgangsverkehr reduziert und in den Wohnquartieren im Umfeld der Gürteltrasse vermieden werden kann.

Die Ausgestaltung der entstehenden Parklandschaft wird im Rahmen eines bürgerschaftlichen Beteiligungsverfahrens erarbeitet.

Die Vorlage zur Weiterplanung der Gürteltrasse entspricht dem Auftrag des v.g. Ratsbeschlusses.

Die Beschlussvorlage ist derart aufgebaut, dass zunächst die Ergebnisse aus den Beschlüssen des Rates vom 10.05. 2016 vorgestellt und beschrieben werden.

Als Alternative werden in einem nächsten Schritt die Varianten 7.1 und 7.3 „Trassenführung Brückennah und Südliche Stadtstraße“ beschrieben. Diese Varianten entsprechen dem Ratsbeschluss vom 13.07.2010 und beinhalten eine zweispurige Straßenverbindung von der Merheimer Straße bis zur Mülheimer Brücke.

Erläuterungen:

Allgemeines

Der Ratsbeschluss vom 10.05.2016 zur Planung des Gürtelumfeldes beinhaltet auch den Planungsauftrag für eine durchgehende Radverkehrsverbindung von der Geldernstraße bis zur Mülheimer Brücke.

Um die nun folgenden Erläuterungen zur Beschlussvorlage verständlicher zu gestalten wird der gesamte Planungsraum von der Geldernstraße bis zur Mülheimer Brücke in drei Abschnitte gegliedert. Die Abbildung 1 verdeutlicht diese Abschnitte:

1. Abschnitt 1: **von der Geldernstraße bis zur Merheimer Straße:** in diesem Abschnitt ist eine Radverkehrsanlage vorhanden.
2. Abschnitt 2: **von der Merheimer Straße bis zum Nordpark:** für diesen Bereich hat das Planungsbüro WEST 8 aus Rotterdam prinzipielle Überlegungen geliefert, welche die Ausgestaltung des Planungsraumes als Grün- und Freifläche umfassen. Dabei wird auch eine Rad- und Fußverkehrsverbindung berücksichtigt.
3. Abschnitt 3: **vom Nordpark bis zur Mülheimer Brücke:** zur Schließung der Netzlücke für den Radverkehr hat die Verwaltung Vorüberlegungen für eine bequeme, sichere und schnelle Strecke entwickelt.

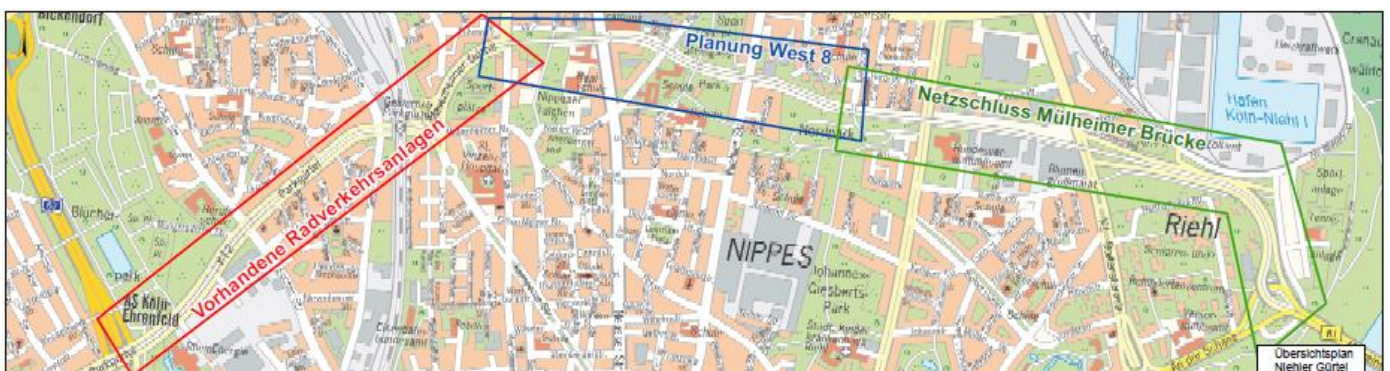


Abbildung: Gliederung des gesamten Planungsraumes

Abschnitt 1 bestehende Verkehrsinfrastruktur zwischen der Geldernstraße und der Merheimer Straße

Im ersten Abschnitt von der Geldernstraße bis zur Merheimer Straße verfügt die Gürtelstraße über zwei Fahrspuren je Richtung. Für den Rad- und den Fußverkehr sind separate Anlagen vorhanden. Ein Handlungsbedarf ist hier nicht erkennbar, sodass dieser Abschnitt derzeit planerisch nicht betrachtet wird.

Abschnitt 2 Radverkehrsverbindung sowie Grün- und Freiraumplanung „Niehler Gürtel“

Der zweite Abschnitt von der Merheimer Straße bis zum Nordpark ist vom Planerbüro WEST 8 aus Rotterdam untersucht worden. WEST 8 hat für diesen Bereich insgesamt 6 Varianten entwickelt. Zuletzt, auf der Grundlage des Ratsbeschlusses vom 10.05.2016, eine Variante, die für den Planungsraum eine durchgehende Rad- und Fußverkehrsverbindung und eine Freiraumplanung berücksichtigt. Den Plan enthält die Anlage 1 „Überörtliche Rad-, Fußwege- und Grünverbindung“.

Alle von WEST 8 entwickelten Varianten werden hinsichtlich der verkehrlichen-, der städtebaulichen- und Freiraumaspekte sowie hinsichtlich des Lärmschutzes und des Brückenbauwerks der Hochbahn in der Anlage 4 kurz beschrieben.

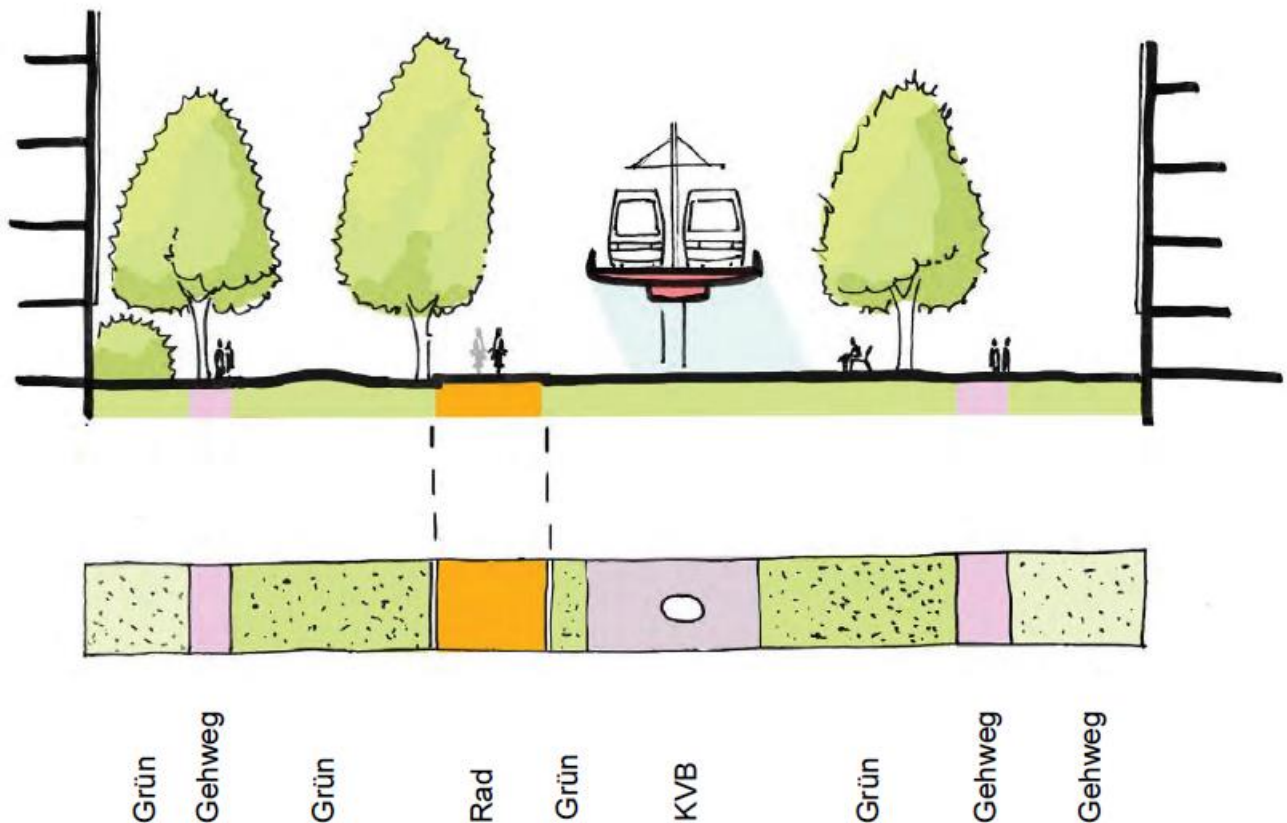


Abb. Querschnitt der Variante „Überörtliche Rad-, Fußwege- und Grünverbindung“



Abb. Lageplan der Variante „Überörtliche Rad-, Fußwege- und Grünverbindung“

Verkehrliche Aspekte:

Als reine Radwegeverbindung wird diese zu keiner zusätzlichen Belastung der Bebauung am Gürtel durch Lärm und Abgasen führen. Andererseits aber auch keine spürbare Entlastung der Siedlungsgebiete vom Kfz-Verkehr entlang der Friedrich-Karl-Straße und der Merheimer Straße bewirken. Die

Verkehrsmengen auf der Merheimer- und Friedrich-Karl-Straße erfahren keine Veränderung und variieren zwischen 13.000 Kfz/24h und 20.600 Kfz/24h. Im zentralen Bereich der Friedrich-Karl-Straße zwischen der Neusser Straße und der Amsterdamer Straße ist der Kfz-Verkehr so stark, dass kein Rückbau möglich erscheint. Auf der Merheimer Straße und dem westlichen Bereich der Friedrich-Karl-Straße ist ein Rückbau auch unter diesen Rahmenbedingungen möglich.

Für die Radwegquerungen der Merheimer Straße, der Neusser Straße, des Niehler Kirchweges und der Niehler Straße sind Detaillösungen zu erarbeiten.

Städtebauliche Aspekte und Freiraumplanung

Der Verzicht auf die geplante Straßenverbindung eröffnet die Möglichkeit, einen durchgehenden Freiraum zu schaffen, bzw. vorhandene Freiräume ideal miteinander zu verbinden.

Lärmschutz

Diesbezüglich ergibt sich gegenüber der heutigen Situation keine Änderung. Anforderungen an den Lärmschutz stellen sich nicht.

Bauwerksprüfung und Sanierungsarbeiten an der Hochbahn

Die Zugänglichkeit zum Bauwerk der Hochbahn ist sicherzustellen, d.h. es sind Unterhaltungswege anzulegen, bzw. die Radwegeverbindungen sind als solche zu nutzen.

Abschnitt 3 Radwegeverbindung bis zur Mülheimer Brücke

Der Bereich vom Nordpark bis zur Mülheimer Brücke soll im Folgenden näher betrachtet werden.

Dabei ist zunächst zu berücksichtigen, dass die Mülheimer Brücke saniert wird und im Rahmen dieser Sanierung auch die Radverkehrsanlagen auf der Mülheimer Brücke optimiert werden. Nach erfolgter Sanierung wird eine Radverkehrsverbindung auf beiden Seiten der Brücke jeweils in beiden Fahrrichtungen eingerichtet sein.

Das bedeutet, dass auf beiden Seiten ein Anschluss an bestehende, bzw. im Rahmen der Gürtelplanung zu errichtende, Radverkehrsverbindungen in beiden Richtungen berücksichtigt werden muss. Zu beachten ist dabei, dass im Verlauf des Gürtels zwischen der Boltensternstraße und der Mülheimer Brücke bereits heute eine Nutzung durch den Kfz-Verkehr erfolgt. Auf der Südseite der KVB-Trasse wird der Verkehr dabei in Richtung Mülheimer Brücke geführt und auf der Nordseite der Trasse von der Mülheimer Brücke in Richtung Boltensternstraße. Dem Kfz-Verkehr stehen dabei jeweils zwei Richtungsfahrbahnen zur Verfügung.

Die Kfz-Belastungszahlen, die heute auf dem Niehler Gürtel im Bereich zwischen der Mülheimer Brücke und der Boltensternstraße vorhanden sind, liegen in einer Größenordnung von ca. 8.000 – 8.800 Kfz/24h je Richtung. Dies bedeutet, dass hier eine Zweistreifigkeit pro Richtung, wie heute vorhanden, nicht zwingend notwendig ist.

Auf beiden Seiten der Stadtbahn könnte demnach eine Fahrspur dem Radverkehr zur Verfügung gestellt werden. Im Konkreten stellt sich dies für die Südseite, bzw. die Nordseite wie folgt dar:

Die Radwegeverbindungen werden ausnahmslos in einer Breite hergerichtet, dass sie auch dem Fußverkehr zur Verfügung stehen können.

Südseite der KVB-Trasse

Von den beiden Fahrspuren, die heute dem Kfz-Verkehr zur Verfügung stehen, soll die südliche Fahrspur für den Radverkehr umgewidmet werden. Für die heute vorhandene Verkehrsbelastung von ca. 8.000 Kfz/24h ist eine Fahrspur ausreichend. Vor der Mülheimer Brücke erfolgt dabei eine Querung der Zufahrt zur Brücke (An der Schanz). Diese Querung muss durch eine Lichtsignalanlage gesichert werden, da eine gefahrlose Querung aufgrund der hohen Kfz-Geschwindigkeiten ansonsten nicht möglich ist.

Im Verlauf der Gürtelstrecke kann dann die vorhandene südliche Fahrspur ohne großen baulichen Aufwand für den Fahrradverkehr umgenutzt werden. Sie ist dann in beiden Richtungen für den Rad-

verkehr nutzbar.

An der Auffahrt des Kfz-Verkehrs von der Boltensternstraße zum Gürtel erfolgt dann die nächste Querung des Radweges mit dem Kfz-Verkehr. Der Fahrradverkehr soll hier einerseits in Richtung Boltensternstraße mit der dort vorhandenen Radverkehrsinfrastruktur verknüpft werden, aber auch weiter in Richtung Nippes parallel zur KVB-Trasse geführt werden. Auch hier kann die Querung nicht ungeschützt erfolgen.

Vorgeschlagen wird die Querung der Boltensternstraße auf der Südseite der Gürtelbahnstrecke unter Nutzung des vorhandenen Brückenbauwerks. Die Anbindung an diese Brücke geschieht durch ein neues Bauwerk über die Kfz-Zufahrt von der Boltensternstraße zum Gürtel. Über eine Rampe wird die Verbindung zum „Radweg Gürtel“ und zum bestehenden Radweg in Richtung Kuhweg hergestellt.

Die Planung ist den Anlagen 2.1 und 2.2 zu entnehmen.

Nordseite der KVB-Trasse

Hier gestaltet sich die Führung des Radverkehrs schwieriger als auf der Südseite. Grund hierfür sind die häufigen Querungen mit dem Kfz-Verkehr. Zu nennen sind die Zufahrt vom Niehler Hafen (Kuhweg), die Ausfahrt zum Niehler Hafen und die Abfahrt zur Boltensternstraße. Diese Querungen müssten ausnahmslos gesichert werden, da vor allem der hohe Lkw-Anteil (Hafen) eine Gefährdung der Radfahrer und Radfahrerinnen darstellt. Vor diesem Hintergrund wird folgender Lösungsweg vorgeschlagen (vgl. Anlage 2.1).

Der Radverkehr folgt dem Verlauf des Gürtels und wird auf der dann wegfallenden nördlichen Fahrspur weiter geführt. Auch hier reicht eine Fahrspur für die vorhandene Kfz- Belastung aus. Über eine neue Rampe wird dann ein Anschluss an den Radweg vom Kuhweg in Richtung Boltensternstraße hergestellt. Über diesen vorhandenen Radweg (vorbei an der Kleingartenanlage) wird dann der Anschluss zu der unter Punkt 2.1 beschriebenen Radverkehrsführung hergestellt.

Eine durchgängige Führung mit Lückenschluss an der Amsterdamer Straße kann aufgrund der geschilderten Problematik im Bereich der Zu- und Abfahrten am Niehler Hafen und der Boltensternstraße nicht empfohlen werden. Die durchgängige Führung mit Lückenschluss zur Mülheimer Brücke findet sich deshalb auf der Südseite der Gürteltrasse.

Zwischen der Boltensternstraße und der Amsterdamer Straße haben sich Trampelpfade ausgebildet. Daher wird empfohlen, unabhängig von der durchgehenden Fuß- und Radwegverbindung, hier ein geeignetes Wegesystem in den weiteren Planungsschritten zu erarbeiten.

Vorhandene Durchgangsverkehre im Umfeld der Gürteltrasse

Entsprechend des Ratsbeschlusses vom 10.05.2016 soll die Verwaltung darstellen, wie bereits heute vorhandene Durchgangsverkehre reduziert und in den Wohnquartieren im Umfeld der Gürteltrasse vermieden werden können.

Anhand des Verkehrsmodells der Stadt Köln sind die Durchgangsverkehre vom Mauenheimer Gürtel in Richtung Mülheimer Brücke und umgekehrt ausgewertet und dargestellt worden. Dabei zeigt sich, dass die hier auftretenden Verkehre, die das Gebiet gänzlich durchfahren, sehr gering sind. Wie in den Anlagen Nr. 3.1 und Nr. 3.2 dargestellt, bewegt sich der Anteil der Durchgangsverkehre zwischen einem und zwei Prozent und ist damit vernachlässigbar gering. Das bedeutet, es ist kaum Kfz-Verkehr aus dem Gebiet zu verlagern.

Alternativplanung: Niehler Gürtel als Straßen- und Radwegeverbindung

Die Vorzugsvariante (reine Rad- und Fußwegeverbindung) entlastet den Raum parallel der Hochbahntrasse von Lärm und Abgasen des Autoverkehrs. Allerdings sind Entlastungswirkungen, insbesondere auf der Friedrich-Karl-Straße und der Merheimer Straße, nicht erreichbar, so dass ein entsprechender Rückbau und die städtebauliche Aufwertung dieser Straßen im ursprünglichen Umfang nicht umsetzbar sind.

Aus diesem Grund werden als Alternative zur Vorzugsvariante die Varianten 7.1 und 7.3, die auf Grundlage des Ratsbeschlusses vom 13.06.2010 erstellt wurden, vorgeschlagen. Bei beiden Varianten wird die Stadtbahn in der heutigen Form beibehalten.

Zunächst ist anzumerken, dass die im Rahmen der Planfeststellung durchgeführte Verkehrsuntersuchung vor mittlerweile mehr als 12 Jahren erstellt wurde und diese deshalb aktualisiert wurde. Wesentlicher Grund hierfür war, dass der Vergleich aktueller Verkehrszählungen mit älteren Verkehrszählungen belegte, dass keine Steigerung der Verkehrsbelastung eingetreten ist, sondern die Belastungen stagnieren, bzw. sogar leicht rückläufig sind, obwohl im Nahbereich etliche Aufsiedlungen realisiert wurden. Dies steht im Gegensatz zu der in der älteren Verkehrsuntersuchung enthaltenen Verkehrsprognose, die demgegenüber deutliche Zuwächse aufweist.

Bei der ursprünglichen Prognose für den geplanten Gürtel wurde von einer Entwurfsgeschwindigkeit von Tempo 70 ausgegangen. Allein dadurch werden große Verkehrsmengen angezogen.

In der neuen Untersuchung wird für den Gürtel eine Entwurfsgeschwindigkeit von Tempo 50 angesetzt.

In der Verkehrsuntersuchung wird eine vierspurige und eine zweispurige Straße für den Niehler Gürtel betrachtet. Es zeigt sich, dass für die zu erwartenden Belastungen auf der Gürteltrasse eine zweispurige Lösung ausreicht.

Die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung sind in der Anlage 5 dargestellt.

Im nächsten Schritt hat die Verwaltung das Büro West 8 mit der Planung verschiedener Varianten für den Gürtel beauftragt. Neben verkehrlichen Aspekten sollten stadtplanerische und freiraumplanerische Gesichtspunkte betrachtet werden.

West 8 hat fünf Varianten entwickelt und dabei auch die ebenerdige Führung der Stadtbahn betrachtet. In allen Varianten wird eine zweispurige Straßenführung zugrunde gelegt (Anlage 7.1 bis 7.5).

Im Einzelnen stellen sich die Varianten 7.1 bis 7.5 wie folgt dar:

Variante 7.1: Erhalt der Hochbahn mit einer durchgehenden Fahrspur je Fahrtrichtung und breiten Schutzstreifen für Radverkehr/Radfahrstreifen unmittelbar parallel zum Brückenbauwerk nah an der Hochbahntrasse. Der Fußverkehr ist vom Straßenraum abgesetzt in den Grünbereichen bzw. zur Bebauung hin orientiert mit einer ausreichenden Anzahl an Querungsmöglichkeiten der Fahrbahn. Es wurde eine neue Stadtbahnhaltestelle an der Niehler Straße eingeplant.

Variante 7.2: Erhalt der Hochbahn mit einer richtungsbezogenen Straßenführung nahe der Bebauung (von der Hochbahn abgesetzt). Die Radverkehrsführung wurde analog Variante 1 geplant. Der Fußverkehr wurde innerhalb der Grünbereiche von Fahrbahn abgesetzt vorgesehen. Ausreichende Querungsmöglichkeiten der Fahrbahn für Fußverkehr wurden eingeplant.

Variante 7.3: Erhalt der Hochbahn mit einer Straßenführung komplett auf der südlichen Seite der Hochbahn. Der Radverkehr Richtung Osten ist als Schutzstreifen/Radfahrstreifen angedacht. In Richtung Westen wird der Radfahrer im Grünbereich geführt. Der Fußgänger wird auf der Südseite straßenbegleitend geführt. Auf der Nordseite der Fahrbahn wird der Fußgänger im Grünbereich geführt.

Auch hier werden in ausreichender Zahl Fußgängerquerungen vorgesehen.

Variante 7.4: Ebenerdige Führung der Stadtbahn mittig zwischen den Fahrspuren (entsprechend Ehrenfeldgürtel). Der Radfahrer wird fahrbahnbegleitend auf Schutzstreifen bzw. Radfahrstreifen geführt. Führung des Fußgängerverkehrs weitestgehend straßenbegleitend. Quermöglichkeiten der Verkehrsachse für Fußgänger und Radfahrer als Z-Überweg im Grünbereich. Linksabbiegende Kfz-Verkehre werden indirekt über Umfahrten geführt. Dies gilt für die Knotenpunkte des Gürtels mit der Neusser Straße und der Niehler Straße.

Variante 7.5: Ebenerdige Führung der Stadtbahn. Die Fahrbahn der Straße wird südlich der Stadtbahn angelegt. Der Radfahrer in Richtung Osten wird auf der Fahrbahn als Schutz- oder Radfahrstreifen geführt. In Gegenrichtung wird der Radfahrer von der Fahrbahn abgesetzt im Grünbereich geführt. Der Fußgänger wird unmittelbar neben dem Radfahrer verortet. Auch in dieser Variante werden in ausreichender Zahl Fußgängerquerungen vorgesehen. Die linksabbiegenden Kraftfahrer wurden analog Variante 7.4 geführt.

Die ebenerdige Führung einer Stadtbahn und eine Straßenplanung analog zur Ehrenfelder Situation (entsprechend dem Ratsbeschluss vom 13. Juli 2010) ist in zwei Varianten (Variante 7.4 und 7.5) dargestellt worden. Die Bewertung dieser Planung führt dazu, dass eine solche Lösung nicht empfehlenswert ist. Ausschlaggebend dafür ist, dass der Stadtbahnbetrieb für die Dauer des Umbaus eingestellt werden muss, Straße und Stadtbahn eine hohe Trennwirkung für die betroffenen Stadträume darstellen und die Finanzierung eines Umbaus von der Stadt Köln allein zu tragen sein wird.

Die Variante 7.2 wird gegenüber den anderen beiden Varianten bei Erhalt der Hochbahn (7.1 und 7.3) als nachteilig angesehen, da die näher an den Wohngebäuden liegende Straßenführung dort zu mehr Lärm- und Schadstoffimmissionen führt.

In den Anlagen 4 und 6 sind die hier vorgestellten Varianten ausführlich beschrieben.

Finanzierung

Die erforderlichen Haushaltsmittel für die Weiterführung und Konkretisierung der Planung stehen im Teilfinanzplan 1201 - Straßen, Wege, Plätze bei Finanzstelle 6602-1201-5-5051 – Ausbau Gürtelstraße, Teilplanzeile 8, Auszahlungen für Baumaßnahmen im Hpl. 2016/2017 im Haushaltsjahr 2017 in ausreichender Höhe zur Verfügung.

Des Weiteren wird im Teilergebnisplan 1201 ab 2018 ff ein entsprechender Ansatz in der Teilplanzeile 14 – Bilanzielle Abschreibungen – für die jährlichen Abschreibungen in Höhe von 5.000 € budgetneutral berücksichtigt.

Dringlichkeitsbegründung

Die Realisierung der überörtlichen Rad-, Fußwege- und Grünverbindung dient der Erreichung der verkehrspolitischen Ziele des Konzeptes Köln Mobil 2025. Damit dieses „Leuchtturmprojekt“ weiter verfolgt und die entsprechenden Schritte eingeleitet werden können, wird die Beschlussvorlage in die Beratung eingebracht.

Anlagenverzeichnis

Teil 1: zum Ratsbeschluss zur Gürtelplanung vom 10.05.2016

Anlage 1 Variante „Rad-, Fußwege- und Grünverbindung“ WEST 8

- Anlage 2 Radverkehrsplanung bis zur Mülheimer Brücke
- Anlage 2.1 Radverkehrsführung Gürtel Nord und Süd
 - Anlage 2.2 Querung Boltensterstraße „Brücke“

- Anlage 3 Durchgangsverkehre im Untersuchungsraum
- Anlage 3.1 westwärts gerichtete Verkehre
 - Anlage 3.2 ostwärts gerichtete Verkehre

Teil 2: zum Ratsbeschluss vom 13.07.2010

- Anlage 4 Erläuterungsbericht zur Verkehrsuntersuchung und den Varianten 1 bis 5 von WEST 8

- Anlage 5 Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung

- Anlage 5.1 zukünftige Verkehrsentwicklung ohne Gürtel (Planfall 0)
- Anlage 5.2 Differenzen Planfall 0 zu 4-streifigen Ausbau des Gürtels
- Anlage 5.3 Durchgangsverkehre auf dem Gürtel bei 4-streifigem Ausbau
- Anlage 5.4 Differenzen Planfall 0 zu 2-streifigem Ausbau des Gürtels
- Anlage 5.5 Durchgangsverkehre auf dem Gürtel bei 2-streifigem Ausbau

- Anlage 6 Auszug aus dem Abschlussbericht zur Untersuchung von WEST 8 zur Gürtelplanung

- Anlage 7 Varianten der Gürtelplanung des Planungsbüros WEST 8

- Anlage 7.1 „Trassenführung brückennah“
- Anlage 7.2 „Parkway, separierte Trassenführung“
- Anlage 7.3 „südliche Stadtstraße“
- Anlage 7.4 „Stadtbahn ebenerdig mittig“
- Anlage 7.5 „ebenerdige Stadtbahn und südliche Stadtstraße“