

## Anlage 6

Ergänzende Stellungnahme zu Fragen aus dem Verkehrsausschuss vom 23.01.2007 zu der Beschlussvorlage

### **Nord-Süd Stadtbahn (3. Baustufe) von der Schönhauser Straße bis zum Verteilerkreis in Köln-Marienburg**

Ds-Nr. 0010/007

- 1.) In welchen Bereichen kann der Radfahrer auf der Fahrbahn mitgeführt werden (Radfahrstreifen oder Schutzstreifen)?

#### **Stellungnahme der Verwaltung:**

Die Einsatzgrenzen für Schutzstreifen sind in der StVO eindeutig definiert. Liegt die Verkehrsbelastung über 10.000 Fahrzeugen/24h (Lkw < 5 %) sind Schutzstreifen nicht zulässig.

Radfahrstreifen sind bei zweispurigen Straßen bei einer Verkehrsbelastung von 18.000 Kfz/24h, bei vierspurigen Straßen bei einer Verkehrsbelastung von bis zu 25.000 Kfz/24h zulässig.

- 2.) Ergänzende Erläuterungen zu Verkehren, die in Wohngebiete verlagert werden und zur Verkehrsqualität auf den Hauptstraßen bei einem zweispurigen Ausbau der Bonner Straße

#### **Stellungnahme der Verwaltung:**

In einer umfangreichen Verkehrsuntersuchung ist sowohl der zweispurige, wie auch der vierspurige Ausbau der Bonner Straße untersucht worden. Im Ergebnis ist festzuhalten, dass es in beiden Fällen **nicht** zu einer signifikanten Verkehrszunahme in den angrenzenden Stadtteilen kommt.

Der durchgehend vierspurige Ausbau führt dazu, dass große Verkehrsmengen in Richtung Innenstadt geleitet werden, die dann zu Problemen am Knoten Schönhauser Straße bzw. auf der Bonner Straße zwischen Schönhauser Straße und Chlodwigplatz führen können.

Der durchgehend zweispurige Ausbau führt zu ungünstigen Verkehrszuständen. Regelmäßige und größere Stauerscheinungen sind zwar nicht zu erwarten, eine Zähflüssigkeit im Verkehrsablauf kann jedoch nicht ausgeschlossen werden.

Bei der von der Verwaltung vorgeschlagenen Lösung wird der Verkehr an den Knotenpunkten Bonner Straße/Verteilerkreis und Bonner Straße/Gürtel gebrochen und über die Militärringstraße bzw. den Gürtel verteilt. Um beide „Verteilpunkte“ gleichwertig nutzen zu können soll die Bonner Straße zwischen diesen Punkten vierspurig ausgebaut werden. Durch diese Maßnahme wird der unerwünschte Durchgangsverkehr durch die Wohngebiete reduziert. Die Verringerung des Durchgangsverkehrs-

teils der Variante mit der durchgängigen Vierstreifigkeit entspricht in etwa dem Anteil der vorgeschlagenen Lösung.

Kommt es zu Störungen und Stauungen im Verkehrsablauf, so werden sich diese jedoch auf die morgendlichen und abendlichen Spitzenverkehrszeiten beschränken. Nur zu diesen Zeiten wird ein möglicher Verdrängungseffekt in die Wohnquartiere stattfinden.

Am Beispiel der Pferdmenesstraße in Marienburg kann die Problematik des Durchgangsverkehrs verdeutlicht werden. Nach der Verkehrsuntersuchung liegt die Verkehrsbelastung im Planfall 3 bei 2.350 Kfz/24 h in der Summe beider Richtungen. Für die Spitzenstunde bedeutet dies eine Belastung von ca. 230 Kfz, wovon ca. 45 % Durchgangsverkehr ist.

Im Planfall 1 wurde eine Verkehrsbelastung von 2.700 Kfz/24 h ermittelt. Verteilt man die 350 Kfz Mehrverkehr auf geschätzte Stauzeiten von maximal zwei Stunden pro Tag, so könnte es zu den Spitzenstunden zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen von 175 Kfz/h in der Pferdmenesstraße kommen.

**Verteiler:**

01  
660/12

VI  
661/5 Hr. Möllers z. Mitz.

661/5 z. V.