



Vorlagen-Nummer

3169/2022

Dezernat, Dienststelle
III/66/664/3
664

Freigabedatum

16.11.2022

Beschlussvorlage

zur Behandlung in **öffentlicher Sitzung**

Betreff

Planungsbeschluss für die Umgestaltung der Neusser Straße zwischen Niehler Kirchweg und Kempener Straße

Beschlussorgan

Verkehrsausschuss

Gremium	Datum
Bezirksvertretung 5 (Nippes)	01.12.2022
Verkehrsausschuss	24.01.2023

Beschluss:

Der Verkehrsausschuss beauftragt die Verwaltung, auf Grundlage der vorgelegten Vorplanung für die Variante 1 (Mischverkehr zwischen Kempener- und Blücherstraße) die Entwurfsplanung für die Umgestaltung der Neusser Straße zwischen Niehler Kirchweg und Kempener Straße zu erstellen.

Alternative

Der Verkehrsausschuss beauftragt die Verwaltung, auf Grundlage der vorgelegten Vorplanung für die Variante 2 (Mischverkehr zwischen Nelken- und Blücherstraße) die Entwurfsplanung für die Umgestaltung der Neusser Straße zwischen Niehler Kirchweg und Kempener Straße zu erstellen.

Haushaltsmäßige Auswirkungen

Nein

Auswirkungen auf den Klimaschutz

Nein

Ja, positiv (Erläuterung siehe Begründung)

Ja, negativ (Erläuterung siehe Begründung)

Begründung:

1. Ausgangssituation

Die Neusser Straße übernimmt zwischen Kempener Straße und Niehler Kirchweg für den Stadtbezirk Nippes als Stadtteilzentrum eine wichtige Funktion. Der dichte Geschäftsbesatz deckt den täglichen Bedarf mit Waren und Dienstleistungen ab und ist somit wichtiges Ziel der hier lebenden Bevölkerung. Angesichts der verkehrlichen Mängel, aber auch aufgrund gestalterischer Defizite wird der Straßenzug dieser wichtigen Funktion für den Bezirk seit geraumer Zeit nicht mehr gerecht. Dadurch, dass die Neusser Straße auf gesamter Länge nach wie vor als Bundesstraße B9 Teil des klassifizierten Straßennetzes ist, kommt ihr ausweislich dessen für den Kfz-Verkehr nicht nur überbezirkliche sondern auch überörtliche Bedeutung zu. Eine so genannte Verkehrsbedeutungsänderung der Neusser Straße ist dem Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen gegenüber angezeigt worden. Zielsetzung dabei ist, den Streckenzug nördlich des Ebertplatzes zu einer Gemeindestraße abzustufen. Das Ergebnis ist noch offen, da das Verfahren noch nicht abgeschlossen worden ist.

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass der Straßenausbau mittlerweile in die Jahre gekommen ist und von einer Reihe funktionaler und gestalterischer Mängel geprägt wird. Der aktuelle Zustand entspricht nicht mehr den heutigen Ansprüchen, die an diesen Straßenraum gestellt werden. Die Umgestaltung hat nun zum Ziel, den Streckenzug verkehrlich zu verbessern und die Aufenthaltsqualität zu optimieren.

2. Planungshistorie

Ursprünglich war vorgesehen, die Planung auf einzelne Knotenpunkte zu begrenzen und die dazwischen liegenden Streckenabschnitte unberührt zu lassen. Im fortschreitenden Prozess hat sich jedoch ergeben, dass die herrschenden verkehrlichen und stadträumlichen Defizite nur durch eine Überplanung des gesamten Straßenraumes behoben werden können. Seit 2016 wurde die darauf basierende Vorplanung über mehrere Jahre hinweg mit der Bezirksvertretung Nippes und dem Verkehrsausschuss, mit dem Ziel einen Planungsbeschluss zu erwirken, diskutiert und immer wieder überarbeitet. 2017 und 2019 wurden auch Bürgerinnen und Bürger zu den jeweils aktuellen Planständen beteiligt.

Nach der Kommunalwahl 2020 hat die Bezirksvertretung am 18.03.2021 einen Grundsatzbeschluss zur Umgestaltung des Straßenzuges gefasst, in dem wesentliche Planungsvorgaben sowie die Durchführung einer mehrstufigen systematischen Öffentlichkeitsbeteiligung enthalten sind.

Im August 2021 wurden Bürgerinnen und Bürger nach ihren Wünschen, Hinweisen und Anregungen zur geplanten Umgestaltung befragt. Die Ergebnisse dieses Prozesses sind im Beteiligungsportal der Stadt Köln veröffentlicht und unter folgendem Link einsehbar:

<https://meinungfuer.koeln/archiv/auswertung-der-ersten-oeffentlichkeitsbeteiligung-zur-neusser-strasse.html>.

Die Ergebnisse der Beteiligung sowie die Planungsvorgaben aus dem Grundsatzbeschluss der Bezirksvertretung Nippes wurden seitens der Verwaltung in eine Neuplanung überführt, welche Bestandteil dieser Vorlage ist. Am 15.08.2022 hat die Verwaltung die Planung dem Verkehrsausschuss und am 17.08.2022 der Bezirksvertretung Nippes im Rahmen eines Fachgespräches vorgestellt und dabei offene Punkte geklärt und Fragen zur Planung beantwortet.

3. Mängelanalyse

Die unterschiedlichen und teilweise konkurrierenden Nutzungsansprüche an den Straßenraum führen derzeit zu einer unbefriedigenden Situation für nahezu alle Verkehrsarten. Diese stellt sich wie folgt dar:

- Aufgrund der Nutzungsdichte im Planungsbereich prägt das sehr hohe Fußverkehrsaufkommen

sowohl im Längs- als auch im Querverkehr das verkehrliche Geschehen. Im Gehwegbereich beansprucht eine Vielzahl von Stadtmobiliar und Straßenzubehör, aber auch Auslagen der ansässigen Geschäfte den ohnehin knappen Raum. Dass die derzeitige Anzahl der Fahrradabstellmöglichkeiten den aktuellen Bedarf nicht deckt, äußert sich an der hohen Anzahl von wild abgestellten Fahrrädern. Eine barrierefreie Nutzung ist in weiten Teilen nicht möglich. Insgesamt wirken die Gehwegbereiche gemessen am Fußverkehrsaufkommen unterdimensioniert und aufgrund der vielfältigen Nutzungen ungeordnet.

- Die Fahrbahn wird beidseitig von Längsparkständen gesäumt, wobei zwischen Viersener- und Baudristraße auch mehrere Parkstände in Schrägaufstellung angeordnet sind. Dies führt zu Konflikten mit dem fließenden Radverkehr auf der Fahrbahn. Die Längsparkstände werden in unregelmäßigen Abständen von Straßenbäumen unterbrochen. Die Größe der Baumscheiben entspricht nicht mehr den heutigen Ansprüchen eines vitalen Baumes, so dass in einigen Bereichen die Gehwege durch Wurzeleinwuchs massiv Schaden genommen haben.
- Für den Radverkehr sind Schutzstreifen mit einer durchschnittlichen Breite von 1,30 m auf der Fahrbahn markiert. Um einen ausreichend breiten Sicherheitstrennstreifen zwischen fließendem Radverkehr und ruhendem Kfz-Verkehr einzuhalten, wurden die Längsparkstände mit einer Markierungslösung zulasten des Gehwegs verschoben. Diese Lösung hat sich jedoch als wenig praktikabel erwiesen, so dass der Sicherheitsabstand zum fließenden Radverkehr an vielen Stellen nicht eingehalten wird. In einigen Abschnitten, unter anderem im Bereich der Schrägparkstände, entfällt aufgrund der beengten Platzverhältnisse der Sicherheitstrennstreifen vollständig. Die verhältnismäßig hohe Fluktuation im ruhenden Kfz-Verkehr verschärft das Sicherheitsdefizit für den weniger geschützten Radverkehr zusätzlich.
- Innerhalb des Planungsraums befindet sich eine Vielzahl von Einmündungen- und Kreuzungen, die größtenteils signalisiert sind. Ein Queren der Fahrbahn ist heute für den Fußverkehr aufgrund der hohen Verkehrsbelastung außerhalb der signalisierten Querungsmöglichkeiten nicht gefahrlos möglich, so dass das Fußverkehrsaufkommen an den signalgeregelten Knotenpunkten sehr hoch ist.
- Ein weiteres Problem stellt aufgrund des dichten Geschäftsbesatzes das hohe Lieferverkehrsaufkommen dar. Mangels geeigneter Ladezonen blockieren Lieferfahrzeuge den Schutzstreifen und zwingen den Radverkehr dadurch zu gefährlichen Überholmanövern.
- Die Fahrbahn selbst ist an mehreren Stellen beschädigt und weist Risse bis hin zu Schlaglöchern auf. Auf den bereits instandgesetzten Abschnitten fehlen die Markierungen, so dass die Radverkehrsführung in diesen Bereichen unterbrochen ist.

Die Fotodokumentation in Anlage 5 stellt die oben beschriebenen Mängel dar.

4. Planungs- und Gestaltungsgrundsätze

Aus der Mängelanalyse, den Vorgaben aus dem politischen Raum sowie den Ergebnissen der 2021 durchgeführten Bürgerbeteiligung sind folgende Planungsgrundsätze formuliert worden:

- Aufenthaltsqualität erhöhen
- Begrünung/Entsiegelung/Wasserflächen vorsehen
- Parkplätze reduzieren
- mehr Abstellmöglichkeiten für Fahrräder einplanen
- mehr (gesicherte) Querungsmöglichkeiten anbieten
- quartiersbezogenen Verkehr reduzieren und beruhigen und quartiersfremden Durchgangsverkehr vermeiden
- umliegende Wohnstraßen nicht mit mehr Verkehr belasten
- Gehwege frei räumen/ordnen
- Geschwindigkeit durch ergänzende bauliche Maßnahmen reduzieren
- verkehrsberuhigten Geschäftsbereich/Zone 20 einrichten
- ausreichend Lade- und Lieferzonen vorsehen
- Multifunktionsflächen einrichten
- Gehwege und Multifunktionsflächen durch bauliche Strukturen von der Fahrbahn trennen
- Bestandsbäume erhalten und zusätzliche Bäume pflanzen
- Barrierefreiheit sicherstellen
- Lichtsignalanlagen abbauen

Die Vorgabe, die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h zu reduzieren, ist bereits umgesetzt worden.

Für die Umgestaltung sind verschiedene verkehrliche Prinzipien denkbar. Der verkehrsberuhigte Geschäftsbereich sowie eine streckenbezogene Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h sind in diesem Kontext geeignete straßenverkehrsrechtliche Grundlagen und lassen sich wie folgt charakterisieren:

- **Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich:**
 - empfohlen für Straßenzüge mit hohem Fußverkehrsaufkommen und gleichzeitiger Bedeutung für den Kfz-Verkehr
 - straßenverkehrsrechtlich zwischen Tempo-30-Zone und verkehrsberuhigten Bereich eingeordnet, meistens als Tempo-20-Zone ausgewiesen
 - es gelten die Regeln der Tempo-30-Zone:
 - Vorfahrtsregelung rechts vor links
 - benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen entbehrlich
 - Fußgängerüberwege (Zebrastrifen) und Lichtsignalanlagen (Ampeln) unzulässig
 - Probleme mit Busbetrieb aufgrund der Rechts-vor-links-Regelung
 - nur auf Straßen ohne Funktion für den überörtlichen Verkehr umsetzbar
- **Geschäftsstraße mit Tempo 30:**
 - Keine Zonenbeschilderung, sondern streckenbezogene Regelung
 - mögliche Planungsparameter:
 - Radverkehrsführung möglich
 - Fußgängerüberwege (Zebrastrifen) und Lichtsignalanlagen (Ampeln) bei Bedarf einsetzbar
 - mit Gehwegüberfahrten Abgrenzung gegenüber angrenzenden Wohnquartieren baulich erkennbar
 - Busbetrieb wird nicht beeinträchtigt

Der vorliegenden Planung liegt das Prinzip der Geschäftsstraße mit einer Temporeduzierung auf 30 km/h zugrunde. Mit dieser Einordnung kann auf die zukünftigen Anforderungen hinsichtlich der verkehrlichen Funktion und der Aufenthaltsqualität, die an die Neusser Straße gestellt werden, am besten eingegangen werden:

- Die Umwandlung der heutigen Bundesstraße mit überörtlicher Verkehrsbedeutung in eine Geschäftsstraße mit hoher Aufenthaltsqualität ist möglich.
- Eine straßenbündige Radverkehrsführung ist dort, wo erforderlich, realisierbar.
- Für den Fußverkehr können gesicherte Querungsmöglichkeiten angelegt werden.
- Der Busverkehr kann weiterhin bevorrechtigt auf der Neusser Straße geführt werden.
- Die Einmündungen der angrenzenden Straßen können als Gehwegüberfahrten ausgebildet werden, womit die Bevorrechtigung des Fußverkehrs gegenüber ein- und abbiegenden Verkehren auf der Neusser Straße auch baulich hervorgehoben wird.

Die aufgeführten Vorteile sind mit einem verkehrsberuhigten Geschäftsbereich nicht umsetzbar.

Die Abstufung der heutigen Bundesstraße wird, wie weiter vorne dargestellt, forciert. Da das Verfahren noch kein verbindliches Ergebnis hervorgebracht hat, besteht mit dem gewählten Prinzip größtmögliche Planungs- und Umsetzungssicherheit auch für den Fall, dass das Abstufungsverfahren nicht zeitnah zu dem gewünschten Ergebnis führt.

5. Querschnittsgestaltung und Variantenentwicklung

Auf den oben dargestellten Planungsgrundsätzen basierend hat die Verwaltung eine Vorplanung ausgearbeitet, welche zwei verschiedene Möglichkeiten der Querschnittsgestaltung, die sich insbesondere auf die Radverkehrsführung auswirkt, vorsieht:

- Querschnitt 1: Radverkehr im Mischprinzip
- Querschnitt 2: Radfahrstreifen im Separationsprinzip

Eine Darstellung sowie eine Gegenüberstellung der Vor- und Nachteile für die beiden Lösungen finden sich in den Anlagen 3 und 4.

Bei der Übertragung der beiden Querschnitte in den Planungsraum zwischen Kempener Straße und Niehler Kirchweg ergeben sich zwei Variationsmöglichkeiten, die sich an der zur Verfügung stehenden Breite des Straßenraumes und der Umfeldnutzung orientieren. Im nördlichen Bereich bis zur Blücherstraße ist der Geschäftsbesatz deutlich weniger dicht ausgeprägt und die Nutzung der Nebenanlagen nicht so intensiv als südlich davon. Daher ist in beiden Varianten der Querschnitt mit Radfahrstreifen vorgesehen. Im Kernbereich zwischen Blücher- und Nelkenstraße kann aufgrund räumlicher Zwangspunkte, welche die Bebauung und die Zugänge zur Stadtbahn setzen, nur der Querschnitt 1 eingepasst werden. Letztendlich unterscheiden sich die beiden Varianten, die der vorliegenden Vorplanung zugrunde liegen, lediglich in der Querschnittsaufteilung auf dem Abschnitt zwischen Nelken- und Kempener Straße.

- Variante 1: Mischverkehr zwischen Kempener- und Blücherstraße (Vorzugsvariante)
- Variante 2: Mischverkehr nur im Kernbereich zwischen Nelken- und Blücherstraße (Alternative)

Eine Prinzipskizze beider Varianten enthält Anlage 5.

Die Planung sieht für beide Varianten vor, mit Ausnahme von Behindertenparkständen auf reine Pkw-Parkstände vollständig zu verzichten. Lediglich in den geplanten Ladezonen soll außerhalb der Lade- und Lieferzeiten das Parken ermöglicht werden. Zur Verbesserung der Überquerbarkeit des Streckenzuges sind über die Strecke verteilt an geeigneten Stellen Fußgängerüberwege vorgesehen, die den Fußverkehr gegenüber dem Kfz-Verkehr bevorzugen. Teilweise werden die Fußgängerüberwege aufgrund der Fahrbahnbreite durch zusätzliche Mittelinseln ergänzt. In den Kreuzungs- und Einmündungsbereich der angrenzenden Straßen werden diese Mittelinseln über den Kreuzungsbereich hinweg verlängert, um das Queren der Straße auch für den Radverkehr zu erleichtern. Die Bushaltestelle „Cranachstraße“ wird auf die Neusser Straße verlegt, weil die Buslinie 147 zum Schutz der Anwohnerschaft in der Cranachstraße zukünftig über den geplanten Kreisverkehr Neusser Straße/Kempener Straße geführt werden soll. Alle Bushaltestellen werden nach dem Kölner Standard barrierefrei ausgebaut. Die Lichtsignalanlagen im Planungsbereich werden mit Ausnahme der Anlage an der Blücherstraße sowie an der Wilhelmstraße bei Variante 2 zurückgebaut. Die Anlagen 6 und 7 enthalten die Vorplanung im Lageplan.

Die Verwaltung empfiehlt aus folgenden Gründen, die Variante 1 als Vorzugsvariante weiterzuentwickeln:

- Die besonders breiten Nebenanlagen lassen eine Vielzahl an Nutzungen zu und eröffnen damit größeres Potenzial zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität.
- Dem hohen Fußverkehrsaufkommen, das unter anderem aus dem intensiven Geschäftsbesatz zwischen Kempener- und Blücherstraße resultiert, wird besser Rechnung getragen.
- Die Fahrbahn ist flächenmäßig gegenüber den Nebenanlagen untergeordnet.
- Der Kfz-Verkehr wird entschleunigt und die Verkehrssicherheit für die weniger geschützten Verkehrsarten damit erhöht.
- Durch die reduzierte Fahrbahnbreite wird die Barrierewirkung der Straße reduziert und sie ist auch außerhalb der gesicherten Querungsmöglichkeiten leichter zu überqueren.

6. Weiterer Planungsprozess und Kosten

Die konkrete Ausgestaltung der Nebenanlagen wird im Rahmen der Entwurfsplanung behandelt und ist deshalb nicht Gegenstand dieser Planungsphase. Mit Ausnahme der Bestandsbäume, welche erhalten bleiben sollen, der Bushaltestellen sowie der notwendigen Ladezonen, sind die Nebenanlagen daher noch unbespielt. Mit der anstehenden Konkretisierung werden diese Flächen im Sinne einer multifunktionalen Nutzung mit zusätzlichen Baumpflanzungen, Fahrradabstellanlagen, Flächen für Außengastronomie und Stadtmobiliar, wie beispielsweise Sitzgelegenheiten, versehen. Auf Grundlage der Entwurfsplanung wird der Baubeschluss eingeholt.

Planungskosten fallen nicht an, da die Weiterplanung mit eigenen Ressourcen durchgeführt wird. Die Kosten für den Ausbau der Gesamtmaßnahme werden derzeit auf ca. 12 Millionen Euro (brutto) geschätzt. Dabei wird der Baubeginn für das Jahr 2026 unterstellt. Im Rahmen der Entwurfsplanung werden die anfallenden Kosten weiter konkretisiert.

7. Erläuterungen zum Klimaschutz

Die Verwaltung verfolgt das Ziel, die sektorspezifischen Beiträge zum Klimaschutz zu erfüllen. Die hier dargestellte Maßnahme fördert eine verkehrssichere und bedarfsgerechte Infrastruktur und trägt somit zur Verbesserung des Verkehrssystems bei. Dies ist systemimmanent und fördert eine effiziente sowie ressourcenschonende Verkehrsabwicklung. Somit trägt dies zu einer möglichen Reduktion des Treibhausgasausstoßes bei. Insgesamt kann die hier dargestellte Maßnahme als positiver Beitrag zum Klimaschutz bewertet werden.

Anlagen

- Anlage 1: Öffentlichkeitsbeteiligung
- Anlage 2: Mängelanalyse – Fotodokumentation
- Anlage 3: Querschnitt Radverkehr im Mischprinzip
- Anlage 4: Querschnitt Radfahrstreifen im Separationsprinzip
- Anlage 5: Prinzipskizze der Varianten
- Anlage 6: Lageplan Maßstab 1:500 - Variante 1
- Anlage 7: Lageplan Maßstab 1:500 - Variante 2