

## **Stellungnahmen zu Themen aus der Sitzung des Bürgervereins Porz am 15.01.2018**

Folgende Diskussionspunkte konnten in der Sitzung nicht bzw. nicht vollständig beantwortet werden. Diese haben Frau Blome und Herr Dörkes mitgenommen und durch die jeweils zuständigen Fachdienststellen beantworten lassen. Sie finden im Folgenden die Fragen und unmittelbar darunter die jeweiligen Antworten

### **1. Buslinie Porz-Rodenkirchen – Zusammenhang mit MiD-Befragung → Mitteilung an den Bürgerverein, ob die MiD-Daten zur Beurteilung der Buslinie aussagekräftig sind**

Der Hintergrund, warum auf die MiD-Daten zurückgegriffen wird, liegt in dem Umstand begründet, dass es keine verkehrlichen Verflechtungsdaten mit konkreten Start- und Zielbeziehungen unterhalb der Gemeindeebene gibt.

Die MiD-Untersuchung ist die größte Mobilitätsstudie weltweit mit über 120.000 untersuchten Haushalten bundesweit. Die Stadt Köln hat sich als „Aufstockerkommune“ finanziell an der Untersuchung beteiligt, so dass auch für die Kölner Bevölkerung repräsentative Ergebnisse vorliegen (Stichprobe rund 4.300 Personen). Leider liegen der Stadt Köln die „Rohdaten“ der Untersuchung noch nicht vor (Stand Ende Januar 2019).

In den Rohdaten sind unter Wahrung des Datenschutzes auch die Start- und Endpunkte der erhobenen Wegebeziehungen enthalten. Da die Ergebnisse der Untersuchung auch auf Stadtbezirksebene repräsentativ sind, kann dann vermutlich anhand der erhobenen Daten auch die Stärke der Wegebeziehungen zwischen den Stadtbezirken Rodenkirchen und Porz ermittelt werden und in die Entscheidungsfindung zur Einrichtung einer entsprechenden Busverbindung einfließen.

Nach heutigem Stand ist davon auszugehen, dass entsprechende Ergebnisse nach Auswertung der Rohdaten Ende des 1. Quartals 2019 vorliegen.

### **2. Umgehungsstraße L82-6n: Autobahnanschluss in beide Richtungen? → Mitteilung an Bürgerverein über den Stand der Planung**

Die ausbautechnische Machbarkeit einer Anschlussstelle der L 82n an die A 59 ist Bestandteil der Erweiterung der interkommunalen Machbarkeitsstudie der Entlastungsstraße Zündorf. Mit den Ergebnissen der Studie ist im 1. Quartal 2019 zu rechnen. Aus Sicht der Stadt Köln hat die Anbindung in Richtung Norden die deutlich höhere Priorität, da etwa 80 bis 90% der Verkehre Richtung Norden orientiert sind.

### **3. L-82n ist nicht ausreichend, der Rhein-Sieg-Kreis benötigt eine eigene Trasse, um die Verkehre aus dem Bereich südlich von Köln auf die Autobahn abzuleiten.**

Nicht nur für die Verkehre südlich von Köln, sondern auch für den weiträumigen Verkehr ist der Ausbau der sogenannten Rheinquerspange (A 553) vorgesehen. Die Autobahn A 553 soll die A 59 im Osten mit der A 555 im Westen verbinden. Im aktuellen Bundesverkehrswegeplan ist die A 553 als Maßnahme des vordringlichen Bedarfs beschlossen. Zusätzlich ist anzumerken, dass die vor Jahren geplante L 274n, als Verbindung zwischen der L 269 und der B 8, ohne Verknüpfung zur Autobahn A 59 vorgesehen war. Die gewünschte südlicher gelegene Querverbindung ist somit Bestandteil der Planungen.

#### **4. Verlängerung Linie 7 kann nur im Zusammenhang mit Takterhöhung funktionieren, da die Kapazitäten nicht mehr Fahrgäste zulassen**

Die Linie 7 führt im Innenstadtbereich über die zurzeit kapazitätsmäßig völlig ausgelastete Ost-West-Achse zwischen Deutz und Rudolfplatz. In diesem Abschnitt sind mittlerweile keine Taktverdichtungen der Linien in der Hauptverkehrszeit mehr möglich.

Um die Kapazitäten steigern zu können soll die Ost-West-Achse für den Einsatz von Langzügen (Dreifachtraktion) ertüchtigt werden. Die Lieferung der hierfür benötigten neuen Stadtbahnwagen für die KVB ist Mitte der 2020er zu erwarten. Bis dahin wird auch der Umbau der Haltestellen auf eine Länge von 80 m, zum Halt von Langzügen, vorangetrieben. Zudem besteht ein Auftrag aus der Politik, wenn möglich, kurzfristig durch den Einsatz von Bussen zusätzliche Kapazitäten auf der Ost-West-Achse bereitzustellen.

Der Einsatz von längeren Fahrzeugen auf der Linie 1, wird zur Entspannung der heute dichten Zugfolge auf der Ost-West-Achse führen und bietet dann die Möglichkeit, auch den Takt der Linie 7 ganztags zu verdichten. In der Hauptverkehrszeit (Schülerverkehr zw. 7:00 und 8:00 Uhr) konnte der Takt der Linie 7 zwischen Porz Markt und Neumarkt bereits um vier Fahrten verdichtet werden.

Hinsichtlich der Verlängerung der Linie 7 bis zur Ranzeler Straße ist zu sagen, dass diese nur unter der Prämisse einer Realisierung der geplanten Siedlungserweiterung Zündorf-Süd einen positiven Nutzen-Kosten-Indikator aufweist und somit wirtschaftlich ist.

Der Rat der Stadt Köln macht zugleich den ÖPNV-Anschluss zu einer notwendigen Voraussetzung für die geplante Siedlungserweiterung: „Eine Bebauung in Zündorf-Süd (kann) nur nach einer Realisierung der erforderlichen ÖPNV-Infrastruktur und der Entlastungsstraße erfolgen.“

Voraussetzung, um mit der Planung der Linienverlängerung bis zur Ranzeler Str. überhaupt zu beginnen ist daher, dass ein entsprechender Aufstellungsbeschluss des Bebauungsplanes für die Siedlungserweiterungen „Zündorf-Süd“ und „Loorweg, II. BA“ vorliegt sowie die Sicherstellung, dass die Ortsumgehungsstraße (L82n) gebaut werden wird.

Die dann zu erstellende Planung muss zudem ein formales Planfeststellungsverfahren durchlaufen. Erst wenn dieses erfolgreich durchlaufen ist, kann mit dem Ausbau begonnen werden. Die Siedlungsentwicklung bis hin zum Zuzug der ersten Bewohner nimmt darüber hinaus auch einige Jahre in Anspruch, so dass derzeit davon auszugehen ist, dass die Verlängerung der Linie 7 inklusive einer nennenswerten Nutzung durch zusätzliche Anwohner erst dann Realität ist, wenn auf der Ost-West-Achse bereits kapazitätserweiternde Maßnahmen in Betrieb sind.

**5. Erweiterung Evonik-Gelände Lülsdorf: Gab es Abstimmungen mit Niederkassel? Wo wird der zusätzliche Lkw-Verkehr geführt? Welche Vorgaben hat die Stadt Köln im Genehmigungsverfahren gemacht?**

Die Stadt Köln wurde im Rahmen des Bauantrags gebeten, zu prüfen inwieweit ihre Belange betroffen sind. Im Untersuchungsgebiet ist auf Kölner Stadtgebiet der Stadtteil Wahn betroffen. Ein entsprechendes Verkehrsgutachten hat die angenommene räumliche Verteilung des zusätzlichen Verkehrs dargestellt. Die Darstellung steht nicht im Widerspruch zu dem Lkw-Führungskonzept der Stadt Köln.

Im Frühjahr 2018 wurden zum Verkehrsgutachten des Containerterminals weiterführende Informationen über das Stadtplanungsamt der Stadt Köln bei der Stadt Niederkassel angefragt. Diese konnten durch den Gutachter nicht vollumfänglich geliefert werden. Da eine Konkretisierung der Angaben im Gutachten derzeit nicht möglich sein, so ist nach der Auswahl des Betreibers des Containerterminals eine Aktualisierung des Gutachtens erforderlich. Dabei sind dann auch die weiteren Planungen im Untersuchungsgebiet zu berücksichtigen.

**6. Wie werden die Lkw-Verkehre aus Lülsdorf während des Ausbaus der A59 geführt? (Sorge: zusätzliche Belastung des Porzer Straßennetzes)**

Der 6-spurige Ausbau der A 59 befindet sich noch in der Planfeststellung. Detaillierte Auskünfte über die Ausbauphasen können zum jetzigen Zeitpunkt nicht erfolgen. Bekannt ist jedoch, dass während der Bauzeit die bestehende Spurigkeits der A 59 beibehalten wird und die Fahrbeziehungen an den Anschlussstellen nicht eingeschränkt werden. Die Lkw-Verkehre werden somit weiterhin über die heutigen Routen geführt.

**7. Wie ist der Stand zum Ausbau der Porzer Ringstraße als Entlastung für die Ortslagen?**

Im Rahmen des Verkehrsgutachtens zur Entwicklung des Deutzer Hafens werden mehrere Varianten untersucht, um die Verkehrsbelastung auf der Siegburger Straße in Richtung Süden (Ortslage Poll) zu reduzieren. Der Ausbau der Porzer Ringstraße wird als eine denkbare Möglichkeit mit untersucht. Mit Ergebnissen des Gutachtens ist Mitte 2019 zu rechnen.

**8. Wann erfolgt der Ausbau der Stollwerkstraße in Westhoven?**

Die Erstellung einer Straßenplanung für die Stollwerckstraße ist aus Gründen der Priorisierung der vielfältigen Planungsvorhaben in den kommenden Jahren nicht vorgesehen. Der erforderliche Grunderwerb konnte nach Kenntnisstand im Amt für Straßen und Verkehrsentwicklung bis heute nicht abgeschlossen werden.

#### **9. Wann erfolgt die Ertüchtigung von Steinstraße/Hauptstraße**

Die Einholung des Baubeschlusses ist für die erste Jahreshälfte 2019 vorgesehen. Im Anschluss erfolgt die Übergabe an die Ausbauabteilung. Der Umsetzungszeitpunkt ist u.a. abhängig von der Entwicklung von Porz-Mitte aufgrund der Belastung durch den Baustellenverkehr.

#### **10. Die Kölner Straße könnte von einer 4-spurigen in eine stadtverträgliche 2-spurige Straße umgebaut werden. Der frei werdende Platz soll als Fahrradspur genutzt werden → Aufnahme in das RVK Porz?**

Die Bedeutung und die mögliche Umnutzung der Kölner Straße für den Radverkehr werden im Rahmen des Radverkehrskonzepts Porz untersucht. Dieses wird im Jahre 2019 beauftragt.

#### **11. Wie ist der Sachstand zur Verbreiterung der zu schmalen Fahrradtrasse am Rhein? Kann die Kölner Straße eine Alternative für schnelle Radler sein (s. Punkt 10)?**

Eine Verbreiterung des Geh- und Radwegs entlang des Rheins zwischen Westhoven und Zündorf ist unter den aktuellen Bedingungen schwer umsetzbar. Rechtliche Bedingungen des Landschaftsschutzes und des Hochwasserschutzes müssten bei einer Verbreiterung vorab intensiv geprüft werden. Zudem ist das Platzangebot durch die Baumreihen und die Uferböschung stark eingeschränkt. Die Verwaltung wird prüfen, ob der Leinpfad im Bereich Ensen/Westhoven punktuell verbreitert werden kann. Dazu wird ein gemeinsamer Termin vor Ort mit der Unteren Naturschutzbehörde und der Bundeswasserstraßenverwaltung stattfinden. Tiefergehende Informationen können aus nachfolgender Stellungnahme aus der Bezirksvertretung Porz entnommen werden:

[https://ratsinformation.stadt-koeln.de/to0050.asp?\\_ktonr=266662](https://ratsinformation.stadt-koeln.de/to0050.asp?_ktonr=266662)

Aktuell ist die Kölner Straße keine Alternative für schnelle Radfahrende zwischen Porz und der Innenstadt. Die Radverkehrsanlagen entsprechen nicht mehr den heutigen Anforderungen der Radfahrenden und die hohe Anzahl an Ampelanlagen kann erheblich zur Verringerung der Durchschnittsgeschwindigkeit führen. Ob die Kölner Straße in Zukunft für schnelle Radfahrende geeignet ist, wird im Rahmen des Radverkehrskonzepts für den Stadtbezirk Porz dargelegt.

**12. Wie sieht es mit der Nutzung der Kölner Straße/Hauptstraße als Fahrradverbindung aus? Es wurde mitgeteilt, dass die Zufahrt zu Parkhäusern ein Hemmnis für die Fahrradführung darstellt. Ist das richtig?**

Es ist vorgesehen, die Hauptstraße zwischen Steinstraße und Poststraße umzugestalten. Hierzu gehört auch die Einrichtung von Schutzstreifen für den Radverkehr, um damit die bestehende Netzlücke im Kernbereich von Porz zu schließen. Nach jetzigem Planungsstand muss der Schutzstreifen im Bereich der Parkhauseinfahrten zwischen Bahnhofstraße und Karlstraße unterbrochen werden, da die vorhandenen Fahrbahnbreiten hierfür nicht ausreichen.

**13. Zurzeit ist die Gilgaustraße in Ensen wegen einer Baumaßnahme (abschnittsweise?) nur im Einrichtungsverkehr befahrbar. Wäre dies eine tragfähige dauerhafte Lösung? Können jetzt Zählungen durchgeführt werden, um dies zu beurteilen?**

Aufgrund der halbseitigen Sperrung im Rahmen der Baumaßnahme stand nur die Lösung der Einbahnstraßenregelung zur Verfügung.

Unmittelbar nach Einrichtung der Verkehrsführung erreichten die Verwaltung zahlreiche Beschwerden von ansässigen Geschäftstreibenden, die sich über immense Umsatzeinbußen beklagten, da die Gilgaustraße nur über die Umleitungen Hohe Straße oder Berliner Straße zu erreichen sei. Diverse Anlieger äußerten zudem Bedenken, da der Verkehr aus Süden in der Hohe Straße an einer Grundschule entlang geführt wird.

Auf der Berliner Straße mussten, aufgrund des zunehmenden Verkehrs, Haltverbote eingerichtet werden, damit der Begegnungsverkehr aufrechterhalten werden kann. Auch hier gab es zahlreiche Beschwerden.

Zudem steht dem Lieferverkehr, beispielsweise für den EDEKA Markt, nur die Andienung über das Wohngebiet zur Verfügung, was auf Dauer gesehen sicherlich zu einem weiteren Beschwerdegrund führen wird.

**14. Wann wird der Beschluss der BV umgesetzt, zwei Fahrradstraßen in Langel einzurichten?**

Im letzten Runden Tisch Radverkehr, der Anfang Dezember 2018 stattfand, wurde gemeinsam mit den Fraktionsvorsitzenden der Bezirksvertretung Porz entschieden, dass die Planung für zwei Fahrradstraßen (Zündorf – Langel und Zündorf – Libur) kurzfristig umgesetzt wird. Die Planung soll im ersten Quartal 2019 abgeschlossen sein, so dass die beiden Fahrradstraßen voraussichtlich im zweiten Quartal 2019 eingerichtet werden können.

**15. In den Ortslagen sorgt das Zuparken von Bürgersteigen für ein großes Ärgernis. Das Ordnungsamt toleriert dies, auch wenn 1,50 m Restbreite unterschritten werden. Wie kann die Situation verbessert werden?**

Das Parken auf Gehwegen ist nach Maßgabe der Straßenverkehrs-Ordnung grundsätzlich verboten. In den Außenbezirken wird es jedoch teilweise geduldet, sofern keine Behinderung von den parkenden Fahrzeugen ausgeht. Hinsichtlich etwaiger Engstellen und/oder Einschränkungen kann jedoch jederzeit unter der Rufnummer (0221) 221-3200 bei der Funkzentrale des Amtes für öffentliche Ordnung Meldung gemacht und um Ahndung gebeten werden.

**16. In der Ortsdurchfahrt Langel (K22) darf weiterhin auf der Straße geparkt werden, obwohl die BV die Verwaltung beauftragt hat, die Situation zu verändern. Es wurde von vielfältigen Konflikten berichtet. Das Parkverbot sollte wieder eingerichtet werden.**

Die Anordnung von Haltverboten ist ein so genanntes Geschäft der laufenden Verwaltung, über das die Straßenverkehrsbehörde in eigener Zuständigkeit entscheidet. Die Verkehrssituation auf dem Loorweg/K22 zwischen Zündorf und Langel wurde zwischenzeitlich mehrfach überprüft. Dabei wurden Beeinträchtigungen, die zwingend eine Regelung bzw. ein Verbot des ruhenden Verkehrs erfordern, nicht festgestellt. Dies ist zum einen darauf zurückzuführen, dass die Verkehrsströme bei jeweils geringem Gegenverkehr in den Spitzenzeiten morgens gebündelt in Richtung Zündorf und spätnachmittags in Richtung Langel fahren. Auf dem Loorweg stehen zudem bedingt durch viele private Zufahrten ausreichend Flächen für den Begegnungsverkehr zur Verfügung. Die Verwaltung wird daher zum jetzigen Zeitpunkt von einer Veränderung der Verkehrssituation absehen.

**17. Die Situation in der Hohenstufenstraße mit geduldetem Parken wurde kritisch gesehen.**

Grundsätzlich kann zur Verkehrssituation auf der Hohenstufenstraße mitgeteilt werden, dass sie als einzige „echte“ Erschließungsstraße des Stadtteils Gremberghoven im Zweirichtungsverkehr (einschl. ÖPNV) befahren werden kann und naturgemäß stärker belastet ist als die benachbarten Straßen. Das Parken wird hier derzeit in beiden Richtungen halbseitig auf den Gehwegen geduldet. Einschränkungen, die zwingend eine Regelung bzw. ein Verbot des ruhenden Verkehrs erfordern, liegen hier nach Einschätzung der Straßenverkehrsbehörde nicht vor. Lediglich im Kurvenbereich an der S-Bahnhaltestelle Steinstraße wurden zuletzt seitens der BV 7 Probleme gemeldet. Mit Datum vom 10.01.2019 wurde hier ein Haltverbot angeordnet.

**18. Mit der Stadt Niederkassel sollte wie mit Bergisch Gladbach im 33-Punkte Programm eine gemeinsame Vereinbarung erzielt werden, um die Verkehrssituation zu verbessern.**

Die Stadt Köln arbeitet intensiv mit dem Rhein-Sieg-Kreis sowie der Stadt Niederkassel in verkehrlichen Belangen zusammen. Aus Sicht der Verwaltung bedarf es hier keines eigenständigen Programms, da über verschiedene Zusammenschlüsse und Arbeitskreise ein intensiver, regelmäßiger und konstruktiver Austausch zu verkehrlichen Themen und Projekten gewährleistet ist.

Zu nennen ist hier beispielhaft die „Kooperation Köln & rechtsrheinische Nachbarn“, in deren Rahmen unter anderem als ein Schlüsselprojekt die Erarbeitung eines flächendeckenden Netzes schneller Radwege verankert ist und welches sich bereits in der Planungsphase befindet.

Auch hat sich die Stadt Köln beispielsweise an der unter Federführung des Rhein-Sieg-Kreises durchgeführten Machbarkeitsuntersuchung für eine neue Stadtbahnverbindung zwischen Bonn und Köln (über Niederkassel und mit Rheinquerung zwischen Langel und Lülldorf; eine Mitteilung erfolgt zu den Sitzung von Verkehrsausschuss und Bezirksvertretungen im März) beteiligt.

Zu der im Bundesverkehrswegeplan verankerten Planung einer zusätzlichen Rheinquerung im Bereich Langel/Lülldorf besteht genauso ein die Stadtgrenzen überschreitender Austausch wie zu dem geplanten Containerterminal im Hafen Lülldorf.

**19. Die Bürgersteige in Porz befinden sich zum Teil in sehr schlechtem Zustand durch defekte oder herausstehende Gehwegplatten. Es wird um Ausbesserung gebeten. Genannt wurde beispielhaft die Hauptstr. in Porz Richtung Zündorf.**

Im Anbetracht der derzeitigen Wetterlage wird sich der Bauhof den vom Porzer Bürgerverein benannten Bereich (entlang der Porzer Hauptstr.) nach Abklingen der Wetterbedingungen näher anschauen. Für nachhaltige Reparaturmaßnahmen der losen Platten, Unebenheiten, evtl. Stolperkanten, etc. müssen die Böden komplett frostfrei sein.

Die bereits aufgenommenen Schäden werden dann erneut abgeglichen und kurzfristig in Augenschein genommen, um die Reparatur der Schäden entsprechend vornehmen zu können.

Bitte haben Sie Verständnis dafür, dass je nach Umfang des Schadens die Regulierung eine Zeitlang dauern kann. Akute Unfallgefahren werden selbstverständlich unverzüglich behoben.

Sollten großflächigere Sanierungen erforderlich sein, wird die Regulierung ggf. an das zuständige Sachgebiet abgegeben werden.