

Beschlussvorlage

Kölner Straße – Festlegung der Variante für die weitere Planung

Beratungsfolge

	Gremium	Sitzungstermin	Beratungsform
1	Ausschuss für Wirtschaftsförderung und Mobilität	22.08.2024	Vorberatung
1	Bezirksvertretung 3 - Lennep	18.09.2024	Vorberatung
1	Hauptausschuss und Ausschuss für nachhaltige Entwicklung, Digitalisierung und Finanzen	10.10.2024	Entscheidung

Öffentlichkeit

Die Beratung erfolgt in öffentlicher Sitzung.

Eilentscheidung / Dringlichkeitsentscheidung

nicht erforderlich

Federführung

4.12 Stadtentwicklung, Verkehrs- und Bauleitplanung

Beteiligte Stellen

0.11 Personal und Organisation

1.20 Kämmerei

3.32 Bürger, Sicherheit und Ordnung

Beschlussvorschlag

Die Variante 3 der langen Einbahnstraße (Anlage 3) wird in den nächsten Planungsphasen weiterbearbeitet. Die anderen beiden Varianten finden keine Berücksichtigung mehr.

Finanzielle Folgen und Auswirkungen

Derzeit sind 2.760.000 € auf der INV128224 Kölner Str. (Kreishaus bis Poststraße) für das Projekt vorgesehen gewesen. Durch die allgemeinen Baukostensteigerungen gerade in den vergangenen beiden Jahren, die verlängerte Planungsphase mit zusätzlichen Verkehrsuntersuchungen und die Konkretisierungen der Varianten muss dieser Ansatz auf insgesamt 3.782.000 € erhöht werden. Die drei Varianten unterscheiden sich finanziell im aktuellen Stadium nicht. Nach derzeitigem Stand ist mit einer Förderung i.H.v. 2.028.000 € zu rechnen.

Voraussichtlicher Aufwand und voraussichtliche Auszahlungen im laufenden Jahr und in Folgejahren

In den neuen Doppelhaushalt werden 150.000 € gesamt für die Planungsphase in 2025 und 2026 eingebracht sowie 3.432.000 € gesamt für die Umsetzung in 2027 und 2028 vorgesehen. Die Differenz zu den o.g. Gesamtkosten von 3.782.000 € i.H.v. 200.000 € entspricht den in Vorjahren verausgabten- sowie in diesem Jahr benötigten Mitteln.

Die erforderlichen Haushaltsmittel sind im Ergebnis- und Finanzplan enthalten

Ja, vorbehaltlich des neuen Haushaltsbeschlusses für 2025/2026 auf der INV128224 Kölner Str. (Kreishaus bis Poststraße).

Folgekostennachweis des FD 1.20 – Kämmerei:

Vorbehaltlich der endgültigen bilanziellen Darstellung nach Fertigstellung der Maßnahme, fällt bei einer angenommenen Nutzungsdauer von 50 Jahren voraussichtlich nachfolgend dargestellter jährlicher Abschreibungsaufwand an. Der kreditfinanzierte Teil der Maßnahme verursacht voraussichtlich nachfolgend dargestellte Kreditzinsen (durchschnittlich angenommener Zinssatz: 3,38 % bei 0,8 % Tilgung, Stand: 07/2024). Im Finanzplanungszeitraum bzw. bis zum Ende der Nutzungsdauer ergibt sich zusammenfassend folgende Darstellung:

Bezeichnung	2024	2025	2026	2027	2028	...	Gesamt
Abschreibungsaufwand p.a.	0	0	0	0	0		3.782.000
Auflösung von Sonderposten	0	0	0	0	0		-2.028.000
Zinsaufwand p.a.	0	0	0	0	0		1.893.100
Summe	0	0	0	0	0		3.647.100

Produkt(e)

12.01.01 Verkehrsflächen und -anlagen

Klima-Check

Durch die Pflanzung von Bäumen und die damit einhergehende Entsiegelung von nahegelegenen Flächen zur Bewässerung können CO2 Emissionen gebunden werden. Dadurch kann ein Beitrag zu einem besseren Klima geleistet werden. Zusätzlich wird in der Variante der langen Einbahnstraße der Radverkehr gefördert, wodurch der Umweltverbund gestärkt wird.

Begründung

Im vergangenen Jahr hat die Verwaltung mehrfach in der Bezirksvertretung 3 - Lennep und im Ausschuss für Wirtschaftsförderung und Mobilität das Thema der Kölner Straße vorgestellt.

Abschließend wurde die Verwaltung damit beauftragt, sich mit drei Varianten tiefer zu beschäftigen und diese anschließend der Politik vorzustellen und zum Beschluss vorzulegen.

Wie schon in vorangegangenen Vorlagen beschrieben, handelt es sich bei der Kölner Straße um eine Straße mit überörtlicher Bedeutung. Daher müssen gemäß Hauptsatzung der Stadt Remscheid der Ausschuss für Wirtschaftsförderung und Mobilität sowie die Bezirksvertretung Lennep den Beschluss empfehlen und der Hauptausschuss und Ausschuss für nachhaltige Entwicklung, Digitalisierung und Finanzen hat anschließend den Beschluss zu fassen.

Im Einzelnen handelt es sich bei den Varianten um drei verschiedene Verkehrsführungen. Einmal die „Status Quo“ - Variante 1, welche wie bisher auch einen Zweirichtungsverkehr auf der Kölner Straße vorsieht (siehe Anlage 1). Als zweites die schon vorgestellte „Kurze Einbahnstraße“ - Variante 2, welche einen Einbahnstraße auf der Kölner Straße in dem Abschnitt zwischen der Straße Am Johannisberg und Bahnhofstraße vorsieht (siehe Anlage 2) und als drittes die „Lange Einbahnstraße“ Variante 3, welche eine Einbahnstraße auf der Kölner Straße zwischen der Ringelstraße und der Bahnhofstraße vorsieht (siehe Anlage 3). Die drei Anlagen zeigen die jeweiligen Varianten und bestehen jeweils aus mehreren Plänen.

Im Folgenden werden die Varianten kurz vorgestellt und es wird auf die Besonderheiten eingegangen. Hierbei wird immer im Norden von der Kreuzung Poststraße, Wupperstraße und Kölner Straße ausgegangen Richtung Trecknase.

Bei allen Varianten ist für die Kreuzung Poststraße, Wupperstraße und Kölner Straße zukünftig ein Kreisverkehr vorgesehen. Dieser hat einen Durchmesser der Fahrbahn von 22 Metern. Der Kreisverkehr bietet die bestmögliche Lösung für diese Stelle. Er kann sowohl alle Verkehrsströme gut abbilden und bevorrechtigt dabei sogar den Fußverkehr und gleichzeitig bietet er durch die großen Seitenräume eine hohe Aufenthaltsqualität. Die Mittelinsel wird für große Fahrzeuge (wie Busse und lange LKWs) überfahrbar ausgebildet. Eine Mittelinsel, welche nicht überfahren werden könnte, kann an dieser Stelle nicht gebaut werden, da dann die Gehwege um den Kreisverkehr herum unterhalb der Mindestbreite liegen würden. Die großen Seitenräume (Gehwegflächen) bieten hier Platz für eine Gestaltung. In den Vorschlägen sind hier beispielsweise Bäume, Bänke, Mülleimer und ein Trinkbrunnen vorgesehen; denkbar sind hier jedoch auch andere aufenthaltsqualitätsbietende Gestaltungselemente der Stadtentwicklung wie Kleinspielgeräte. Die Ausstattungselemente sind im Moment als Vorschläge zu verstehen. Die endgültige Festlegung erfolgt in späteren Planungsphasen.

Alle Ausfahrten des Kreisverkehrs sind mit Fußgängerüberwegen (Zebrastreifen) vorgesehen, sodass der Fußverkehr nahezu ungehindert den Knotenpunkt passieren kann.

Variante 1 „Status Quo“:

Weiter die Kölner Straße bergauf werden die Fahrstreifen zunächst von einem Mittelbeet getrennt. Dieses wird unterbrochen, um den bestehenden Zufahrten das Fahren in beide Richtungen zu ermöglichen.

Die heute schon bestehende Querungshilfe vor den Supermärkten wird auf die Breite des darauffolgenden Abbiegestreifens verbreitert, damit Nutzende nur ein Mindestmaß der Fahrbahnbreite am Stück überqueren müssen.

Eine weitere Querungshilfe nahe des Kreuzungsbereiches der Bahnhofstraße hilft die Verbindung des Bahnhofs und des Hardtparks zu stärken.

Diese wurde absichtlich so platziert, dass alle Fahrbeziehungen, welche heute möglich sind, auch zukünftig möglich sind. Ein Pkw kann also auch aus der Ausfahrt der Supermärkte heraus die Bahnhofstraße oder die Kölner Straße in südliche Richtung befahren. Gleichzeitig müssen die Nutzenden der Querungshilfe nicht mehr den heute unübersichtlichen Kreuzungsbereich in einem Zug queren.

Bei dem Planungsspaziergang kam der Wunsch aus der Bevölkerung nach einer weiteren Bushaltestelle auf. Diese ist in Höhe der Kölner Straße 54 vorgesehen und wird Teil der weiteren Abstimmungen mit den Stadtwerken sein. Aufgrund der Linienführung ist diese Haltestelle nur auf dieser Seite möglich, da die Linien, welche in Richtung der Trecknase verkehren, vorher die Bahnhofstraße herauffahren.

Da ein Hauptaugenmerk der Planung die Aufenthaltsqualitätssteigerung sein sollte, mussten auch bei dieser Variante Maßnahmen ergriffen werden, um den Verkehr zu verlangsamen oder zu verdrängen. Dies kann entweder durch eine Aufpflasterung (siehe Variante A) oder durch eine Engstelle (siehe Variante B, kleiner Kasten auf Seite 2 Anlage 2) geschehen.

Beide Varianten führen zu einer schlechteren Durchfahrbarkeit der Straße, wobei die Engstelle ein größeres Potenzial hat, mögliche Fahrten zu unterbinden.

Beide Varianten sind verkehrstechnisch nicht beliebt, dennoch muss hier in einer solchen Weise eingegriffen werden, damit das städtebauliche Ziele der Aufenthaltsqualität verfolgt werden kann.

Dennoch sind diese Eingriffe voraussichtlich nicht ausreichend, um eine wirkliche Veränderung auf der Kölner Straße anzustoßen.

In der Kreuzung Kölner Str, Am Johannisberg und Rotdornallee wurde der südliche Gehweg der Straße Am Johannisberg hervorgezogen, damit die Fußgänger eine kürzere Strecke auf der Fahrbahn verbringen während des Querungsvorgangs. Hierdurch entfällt einer der beiden Streifen für die Abbiegevorgänge, sodass diese künftig auf einem Fahrstreifen stattfinden müssen. Dies ist jedoch aufgrund der dort vorliegenden Verkehrsbelastung unproblematisch. Weiter können durch diese Maßnahme in der Straße am Johannisberg zwei zusätzliche Parkplätze geschaffen werden.

Auf Höhe der Kölner Straße 68 wird die Fahrbahn verschwenkt, um das gefahrene Tempo einzudämmen.

Bei der Verteilung der Parkplätze wurde darauf geachtet, dass diese möglichst gleich verteilt und dennoch vor Geschäften liegen, welche potentiell einen höheren Bedarf an Parkplätzen haben. So wurden beispielsweise vor der Apotheke in der Kölner Straße 74 zwei Parkplätze vorgesehen, welche zu Kurzzeitparkplätzen ausgewiesen werden könnten, um den erhöhten Kundenverkehr abzubilden.

Hierbei sei darauf hingewiesen, dass auch die in den Hinterhöfen vorgehaltenen Parkplätze häufig berücksichtigt wurden. Diese werden derzeit selten voll ausgenutzt. Da diese jedoch sehr naheliegend und gut erreichbar sind, könnten diese künftig eine höhere Nutzung erfahren, um dem Parkdruck entgegen zu wirken.

Weniger Parkverkehr führt ebenso zu einer höheren Aufenthaltsqualität wie weniger fließender Verkehr.

Im Umfeld des Kreishauses werden die Gehwege teils aufgeweitet und die gewonnenen oder schon vorhandenen Flächen mit Bänken, Mülleimern, Trinkbrunnen und Beeten abgerundet. Zusätzlich sind hier weitere Potenzialflächen für städtebauliche Gestaltungselemente.

Die Bushaltestelle gegenüber des Kreishauses vor der Kölner Str. 77 wird zu einem Buskap (Fahrbahnrandhaltestelle) ausgebaut, damit die Gehwegflächen erweitert werden können. Derzeit sind die Flächen für die wartenden Fahrgäste und den durchgehenden Fußverkehr beengt, da an dieser Haltestelle ein erhöhtes Fahrgastaufkommen zu verzeichnen ist. Während der Bus hält, ist das Vorbeifahren für den dahinterliegenden Verkehr nicht erlaubt, was zu kleineren Rückstaus führen wird und damit die Attraktivität dieser Route für den Individualverkehr weiter verringern kann. Hierdurch kann eventuell ein kleiner Rückgang am Gesamtverkehr erreicht werden.

Insgesamt lassen sich mit dieser Variante keine komplett neuen Wege gehen, da ein Großteil der Flächen für die Abwicklung des fließenden und ruhenden Verkehrs benötigt werden.

Shared Space:

In diesem Zusammenhang hat sich die Verwaltung, dem Beschluss der Bezirksvertretung 3 entsprechend, auch intensiv mit der Thematik Shared Space auseinandergesetzt.

Das Instrument Shared Space findet man häufig bei innerstädtischen Plätzen, wie z.B. der Roermonder Platz in Kevelaer, der Brühler Stern in Brühl oder der Opernplatz in Duisburg. Die Grundidee wurde in den Niederlanden entwickelt, wo man natürlich auch zahlreiche Beispiele für die Umsetzung finden kann (z.B. in Haren).

Dabei wird der zur Verfügung stehende Raum gemeinsam genutzt. Eine Trennung der Verkehrsarten ist nicht vorgesehen. Eine Grundlage von Shared Space ist auch der fast vollständige Verzicht auf den ruhenden Verkehr sowie ein geringes Verkehrsaufkommen des motorisierten Verkehrs.

Aus diesen Gründen ist es aus Sicht der Verwaltung nur schwer möglich, die langgestreckte Kölner Straße als Shared Space auszuweisen; allerdings sollten einige positive Merkmale von Shared Space in die Planung mit einfließen, wie z.B.:

- Autofahrende passen ihr Verhalten an
- die Kölner Straße soll zum Verweilen einladen und nicht nur als Verkehrsraum empfunden werden
- möglichst wenige Verkehrsregeln und wenig Beschilderung
- Steigerung der Verkehrssicherheit
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität
- Zunahme der Querungsmöglichkeiten für den Fußverkehr
- weniger Lärm

Diese Ziele finden sich teilweise schon in der Planung wieder und lassen sich aus Sicht der Verwaltung bei zentralen städtischen Bereichen auch gut mit der schon früher vorgeschlagenen Zone - 20 „Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich“ erzielen. Die straßenverkehrsrechtliche Anordnung ist allerdings erst in späteren Leistungsphasen relevant, weshalb hierzu noch keine abschließende Festlegung erforderlich ist.

Variante 2 „Kurze Einbahnstraße“:

Bei der zweiten Variante, der kurzen Einbahnstraße (siehe auch Anlage 2), unterscheidet sich lediglich der Bereich zwischen Bahnhofstraße und Am Johannisberg zu der vorherigen Variante, sodass nur dieser Bereich beschrieben wird.

Als erstes fällt auf, dass die Kreuzung Kölner Straße und Bahnhofstraße verändert wurde. Da hier keine Einfahrt in die Kölner Straße in südliche Richtung mehr möglich ist, abgesehen von dem Radverkehr, konnte hier direkt eine Aufweitung des Gehweges vorgenommen werden. Der Radfahrstreifen, welche bergauf entgegen der Einbahnstraße führt, ist im Kreuzungsbereich rot markiert, um die Aufmerksamkeit der abbiegenden Autofahrenden darauf zu lenken, dass Radfahrende hier kreuzen können.

Nach dem Kreuzungsbereich wird der Radfahrstreifen auf das Niveau des Gehweges angehoben und setzt sich dadurch mit einer kleinen Bordanlage gegenüber der Fahrbahn ab.

Auch in dieser Variante wurde die schon aufgeführte Bushaltestelle vorgesehen.

Durch die Aufweitung der Gehwege besonders im westlichen Bereich ergeben sich sowohl Flächen für Beete und weitere städtebauliche Elemente, wie auch deutlich mehr Platz für eine Außengastronomie. Die Bereiche für Außengastronomie und die städtebaulichen Elemente verstehen sich als Vorschläge und können natürlich durch Anregungen im weiteren Planungsverfahren verschoben, verändert oder vergrößert werden.

Variante 3 „Lange Einbahnstraße“:

In der Variante der Langen Einbahnstraße wird das volle städtebauliche Potenzial der Kölner Straße aktiviert. Neben dem schon vorgestellten Kreisverkehr an der Kreuzung Poststraße, Wupperstraße und Kölner Straße und dem neu gestalteten Bereich zwischen Bahnhofstraße und Am Johannisberg wird nun auch der weitere Bereich städtebaulich aufgewertet.

Die zusätzlich zur Verfügung stehenden Flächen wurden hauptsächlich für breitere Gehwege, Bäume, Bänke und weiteren städtebaulichen Elementen genutzt. Hier sind auch noch weitere Potenzialflächen vorhanden, auf welchen beispielsweise Kunst oder Spielgeräte ihren Platz finden könnten. Im Vergleich zum Bestand werden die Fahrbahflächen deutlich reduziert und die Gehwegflächen deutlich vergrößert. Darüber hinaus entstehen neue Flächen für den Radverkehr.

Für den Supermarkt im oberen, südlichen Bereich der Kölner Straße ist eine Lieferzone geplant, da in dieser Variante der Lieferverkehr nicht, wie heute auch, auf der Fahrbahn halten kann.

In dem Bereich des Kreishauses wurden, wie auch schon in der „Status Quo“ Variante 1, die Gehwegflächen erweitert. Da in dieser Variante die Bushaltestelle vor Hausnummer 77 jedoch nicht weiter benötigt wird, ergeben sich auch hier weitere städtebauliche Potenzialflächen, welche genutzt werden könnten.

Durch die in dieser Variante durchgängig verfügbaren Potenzialflächen ließe sich auch ein Gesamtkonzept für die Kölner Straße entwickeln, welches beispielsweise von immer wiederkehrenden Gestaltungselementen wiederholt wird.

Als ein Beispiel würde sich das Element Wasser anbieten, da dieses am nördlichen Ende schon an zwei Bereichen des Kreisverkehrs in Form von Brunnen vorkommt.

Dieses Element könnte man in Form von kleinen Wasserspielgeräten oder oberirdisch verlaufenden Rinnen in Gehwegen (nicht an Stellen, welche gequert werden müssen) gestalterisch aufgreifen.

Da in der Langen Einbahnstraßen Variante der Gesamtverkehr, welcher in nördliche Richtung fährt, umgelenkt wurde, muss die Kreuzung Alte Kölner Straße und Kölner Straße am Kreishaus zu einer abknickenden Vorfahrtsstraße umgebaut werden.

Die hat gleichzeitig zur Folge, dass der Durchgangsverkehr in nördlicher Richtung, welcher beispielsweise in Richtung Lüttringhausen will, künftig über die Robert-Schuhmacher-Straße fährt.

Durch diesen stark verringerten Verkehr auf der Kölner Straße kann auf die Fußgängerschutzanlage (Fußgängerampel) auf Höhe des Kreishauses verzichtet werden und stattdessen ein Fußgängerüberweg (Zebrastreifen) gestaltet werden. Dies hebt gleichzeitig den Teil der Kölner Straße optisch für den aus Richtung Trecknase kommenden Verkehr ab.

Die abknickende Vorfahrtsstraße wird so ausgebildet, dass in Höhe der Kölner Straße 85 eine Querungshilfe für zu Fußgehende gebaut wird. Diese soll besonders auch die Fahrgastwechsel der Busse unterstützen.

Als Ersatz für die Haltestelle vor der Kölner Straße 79-77 wird eine Bushaltestelle vor der Kölner Straße 87 a positioniert.

Diese wird als Buskap-Haltestelle geplant. Dennoch ist hier ein Vorbeifahren des Individualverkehrs in der Zeit des Fahrgastwechsels möglich. Dadurch kommt es nicht zu Rückstausituationen. Dies wurde durch das beauftragte Ing.-Büro mit einer Simulation überprüft.

Auch bezüglich des Outletverkehrs wurden sich Gedanken gemacht. Sowohl das Projekt Outlet als auch die Kölner Straße können separat wie auch gemeinsam umgesetzt werden. Gemäß dem vorläufigen Ergebnis der Verkehrsuntersuchung des Outlets hat das Outlet keine

oder nur sehr geringe Auswirkungen auf die Bereiche der Kölner Straße. Auf diese Fragestellung wird aber dennoch in den kommenden Wochen bei den Planungen beider Projekte der Fokus gelegt.

Nach Beschluss der Variante wird die Verwaltung auch auf die Handelstreibenden in der Kölner Straße zugehen und die Planungen abstimmen.

Mit dieser Vorlage werden auch Antworten auf vorliegende Anfragen und Anträge gegeben, damit diese nicht einzeln beantwortet werden müssen. Im Einzelnen waren dies die DS16/5146 „Optionen zur zukünftigen Verkehrsführung auf der Kölner Straße“ der Ratsfraktion DIE LINKE und die DS16/5186 „Wie soll die Kölner Straße künftig aussehen? - die Einrichtung einer Gemeinschaftsstraße prüfen (Shared Space)“ der Ratsfraktion CDU.

In Vertretung

Heinze
Beigeordneter

Mast-Weisz
Oberbürgermeister

Anlage(n)

Anlage 1 Variante 1 - Status Quo
Anlage 2 Variante 2 - Kurze Einbahnstraße
Anlage 3 Variante 3 - Lange Einbahnstraße