

Der Oberbürgermeister

Dezernat, Dienststelle
VI/66/661/5
661/5

Vorlagen-Nummer

0293/2015

Freigabedatum 17.08.2015

Beschlussvorlage

zur Behandlung in **öffentlicher Sitzung**

Betreff

**Fahrbahnsanierung Ulrichgasse
hier: Berücksichtigung Radverkehr**

Beschlussorgan

Verkehrsausschuss

Gremium	Datum
Verkehrsausschuss	25.08.2015
Bezirksvertretung 1 (Innenstadt)	27.08.2015

Beschluss:

Der Verkehrsausschuss nimmt die Planung, vorbehaltlich der Zustimmung der Bezirksvertretung Innenstadt, zur Kenntnis und beauftragt die Verwaltung, den Radverkehr in Form eines Radfahrstreifens auf der Ulrichgasse zu berücksichtigen und die Planung umzusetzen. Auf eine Wiedervorlage wird verzichtet.

Haushaltsmäßige Auswirkungen **Nein**

<input type="checkbox"/> Ja, investiv	Investitionsauszahlungen	_____€	
	Zuwendungen/Zuschüsse	<input 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:

a) Personalaufwendungen	_____€
b) Sachaufwendungen etc.	_____€
c) bilanzielle Abschreibungen	_____€

Jährliche Folgeerträge (ergebniswirksam): ab Haushaltsjahr:

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

Einsparungen: ab Haushaltsjahr:

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

Beginn, Dauer

Begründung:

Die Ulrichgasse als südlicher Teil der so genannten Nord-Süd-Fahrt ist eine vom motorisierten Verkehr dominierte Hauptverkehrsstraße. Sie ist insgesamt sechsspurig zuzüglich Abbiegespuren und weist keine Radverkehrsanlage auf. Die tägliche Verkehrsbelastung liegt bei etwa 23.000 bis 25.000 Fahrzeugen pro Tag. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.

Für den Radverkehr ist dieser Teil der Nord-Süd-Fahrt eine wichtige Achse aus den südlichen Stadtteilen in die Innenstadt, die derzeit wegen fehlender Infrastruktur kaum genutzt wird. Um dort eine Radverkehrsanlage zu schaffen, muss der vorhandene Verkehrsraum neu aufgeteilt werden. Auf Grund der vorhandenen Verkehrsbelastung ist aus Sicherheitsgründen das Separationsprinzip umzusetzen. Die Verwaltung schlägt hier einen Radfahrstreifen vor. Die Mindestbreite eines Radfahrstreifens liegt bei 1,85 m. Auf Grund des Straßencharakters und dem Wegfall einer Kfz-Fahrspur kann hier der Radfahrstreifen mit 2,50 m geplant werden. Bei der derzeitigen Verkehrsbelastung sind zwei Fahrspuren pro Fahrtrichtung für den MIV auf der Strecke grundsätzlich ausreichend, um einen flüssigen Verkehrsablauf zu gewährleisten.

Im Zuge einer anstehenden Fahrbahndeckensanierung soll bei der Neumarkierung der Radverkehr berücksichtigt werden. Dafür ist eine Planung erstellt worden, die eine Neuaufteilung des Verkehrsraumes beinhaltet.

Folgende Grundsätze wurden bei der Planung zur Radverkehrsförderung berücksichtigt:

- Neuschaffung eines durchgängigen Radfahrstreifens mit einer Breite von 2,50 m
- Aufstellflächen in den Nebenrichtungen
- Vorgezogene Haltelinien für den Radverkehr auf der Hauptrichtung
- Direktes und indirektes Linksabbiegen für den Radverkehr auf der Hauptrichtung
- Roteinfärbung an Einmündungen.

Folgende Änderungen für den motorisierten Verkehr sind berücksichtigt:

- Reduzierung der Fahrspuranzahl um eine durchgängige Fahrspur auf zwei durchgängige Fahrspuren in beiden Fahrtrichtungen
- Wegfall der Linksabbiegespur von der Ulrichgasse in den Kartäuser Wall, wegen der beschlossenen Drehung der Einbahnstraße im Kartäuser Wall
- Erschließung des Parkplatzes Kartäuser Wall / Ulrichgasse dann nur noch von der Ulrichgasse, dafür muss die Fahrtrichtung auf dem Parkplatz und Ausrichtung der Stellplätze geändert werden
- Umgestaltung des separaten signalisierten Rechtsabbiegers mit Dreiecksinsel von der Ulrichgasse in den Sachsenring in eine signalisierte Rechtsabbiegespur
- Wegnahme der Wendefahrt in der Vorgebirgsstraße.

Weiterhin soll der Knoten insgesamt baulich als auch signaltechnisch sehbehindertengerecht ausgestattet und bei der Erneuerung der Lichtsignalanlage die Stadtbahnlinien auf der Ringstrecke voll bevorrechtigt werden.

Fazit:

Die Neuschaffung einer Radverkehrsanlage auf diesem Abschnitt der Nord-Süd-Fahrt schafft für den Radverkehr eine schnelle und verkehrssichere Alternative zur Erreichung der Kölner Innenstadt aus südlicher Richtung und eine Anbindung des Pantaleons- und des Severinsviertels. Durch dieses Angebot wird sich der Radverkehrsanteil auf dieser Achse deutlich erhöhen.

Durch die veränderten Querschnittsaufteilungen und daraus resultierend der Reduzierung der Stauräumen vor den Lichtsignalanlagen kann es in vereinzelt am Knoten Vorgebirgsstraße/Sachsenring/Ulrichgasse in Spitzenstunden zu kurzen Rückstauerscheinungen kommen.

Mögliche kurze Rückstauerscheinungen in den Spitzenstunden sind durch den enormen Sicherheits- und Qualitätsgewinn für den Radverkehr und den wichtigen Lückenschluss im Radverkehrsnetz auf einer der zentralen Innenstadtachsen aus Sicht der Verwaltung vertretbar.

Begründung der Dringlichkeit:

Die Planung ist Vertretern des Verkehrsausschusses und der Bezirksvertretung bereits im Juni 2015, zusammen mit dem Zielkonzept des Radverkehrsgutachten Innenstadt, in einem Gespräch im Amt für Straßen und Verkehrstechnik vorgestellt und erläutert worden, mit der Maßgabe, dass die Beschlussvorlage nach der Sommerpause in die politische Beratung eingebracht wird. Am 01.09.2015 wird in einer Abschlussveranstaltung das Radverkehrskonzept Innenstadt öffentlich mit den Bürgern diskutiert. Für das Radverkehrskonzept, das an diesem Abend auch von Herrn BG Höing vorgestellt wird, ist ein Votum des Verkehrsausschusses zur Planung Ulrichgasse unverzichtbar.

Anlage