

Die Oberbürgermeisterin

Dezernat, Dienststelle

VI/66/660/1

661/12

Vorlagen-Nummer

**1519/2016**

Freigabedatum

---

## Beschlussvorlage

zur Behandlung in **öffentlicher Sitzung**

### Betreff

**Konzept zur Umgestaltung des Bereiches Alteburger Straße/ Bayenthalgürtel/ An der Alteburger Mühle im Bereich der Bismarcksäule**

### Beschlussorgan

Bezirksvertretung 2 (Rodenkirchen)

Gremium	Datum
Bezirksvertretung 2 (Rodenkirchen)	06.06.2016

### Beschluss:

Die Bezirksvertretung Rodenkirchen beauftragt die Verwaltung, für den Bereich Alteburger Straße/Bayenthalgürtel/An der Alteburger Mühle (Bismarcksäule) eine Entwurfsplanung entsprechend der Konzeptvariante 1 zu erstellen.

#### Alternative:

Die Bezirksvertretung Rodenkirchen beauftragt die Verwaltung, für den Bereich Alteburger Straße/Bayenthalgürtel/An der Alteburger Mühle (Bismarcksäule) eine Entwurfsplanung entsprechend der Konzeptvariante 2 zu erstellen.

**Haushaltsmäßige Auswirkungen** **Nein**

<input type="checkbox"/> <b>Ja, investiv</b>	Investitionsauszahlungen	_____€	
	Zuwendungen/Zuschüsse	<input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Ja	_____ %
<input type="checkbox"/> <b>Ja, ergebniswirksam</b>	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 Bezirksvertretung Rodenkirchen beschloss am 30.01.2006, ergänzend zum Verkehrskonzept Bayenthal/Marienburger Straße, den Kreuzungsbereich Bayenthalgürtel/Alteburger Straße/ An der Alteburger Mühle hinsichtlich der Schulwegsicherung neu zu gestalten. Hierzu sollen verschiedene Varianten entwickelt werden.

Einige Maßnahmen des Verkehrskonzeptes, wie beispielsweise die Einrichtung der Tempo 30-Zone Bayenthal (Alteburger Straße) und Neugestaltung der Goltsteinstraße, sind bereits abschließend umgesetzt.

Die Planungen zu dem Projekt mussten allerdings aufgrund geänderter Prioritäten und zusätzlichen Aufgaben der Planungsabteilung mehrfach unterbrochen werden, so dass es bedauerlicherweise zu Verzögerungen gekommen ist.

**1. Ausgangslage und Verkehrsuntersuchungen**• **Kraftfahrzeugverkehr**

Um einen Überblick über die Verkehrssituation zu erhalten, wurden im Kreuzungsbereich, in Höhe der Mittelallee Bayenthalgürtel, umfangreiche Verkehrsuntersuchungen durchgeführt. Hierbei wurden die Anzahl und Art der Kraftfahrzeuge und Verteilung der Verkehre ermittelt. Des Weiteren wurde die Verkehrssituation zu den verschiedensten Zeiten mehrmals beobachtet und dokumentiert.

In der Kreuzung ergaben sich u.a. folgende Verkehrsdaten aus den Zählungen am 04.12.2014 und 06.12.2011 (Klammerwerte):

Aus Fahrtrichtung An der Alteburger Mühle kommend und in Fahrtrichtung Alteburger Stra-

ße/ Bayenthalgürtel:

Spitzenstunde morgens 534 (599) KFZ

Spitzenstunde nachmittags 417 (539) KFZ

davon in Fahrtrichtung Bayenthalgürtel/ Bonner Straße

Spitzenstunde morgens 230 (246) KFZ

Spitzenstunde nachmittags 238 (277) KFZ

davon in Fahrtrichtung Gustav-Heinemann-Ufer

Spitzenstunde morgens 255 (288) KFZ

Spitzenstunde nachmittags 161 (202) KFZ

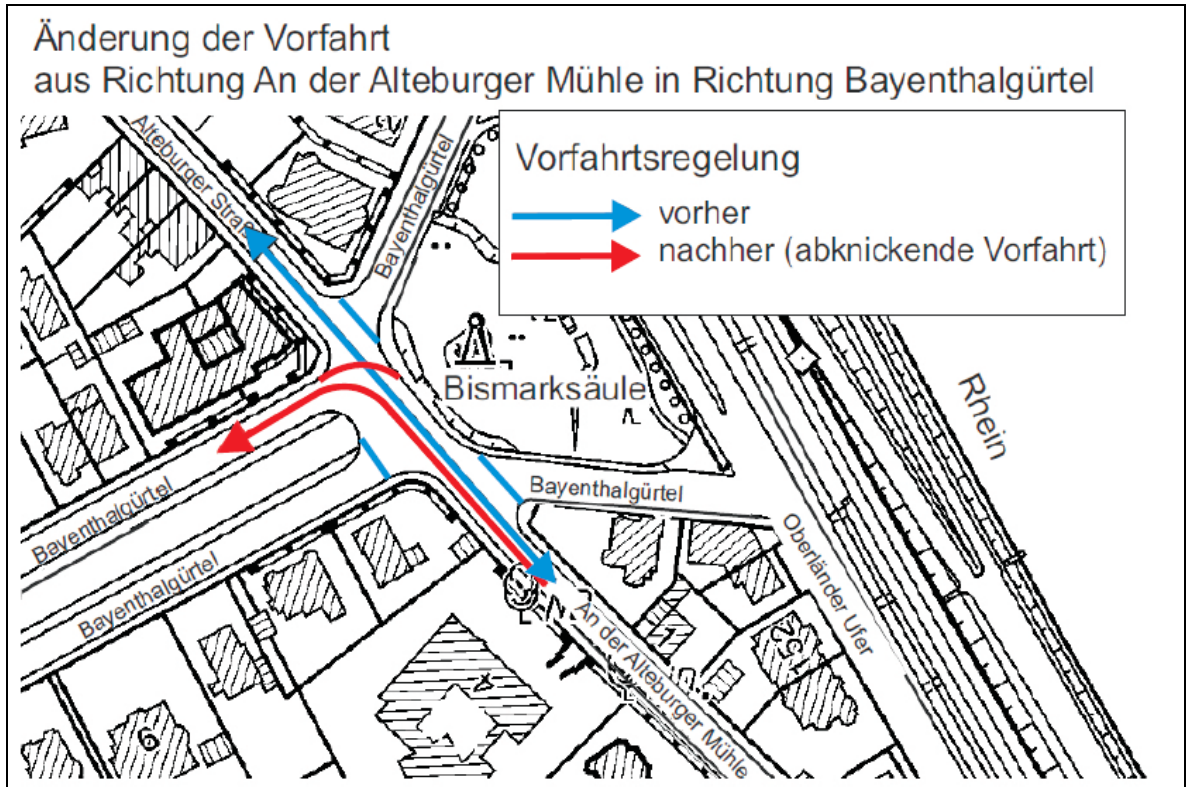
Die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchungen zeigen auf, dass es zwei folgende Hauptverkehrsströme gibt:

- aus südlicher Richtung stadteinwärts kommend von der Straße An der Alteburger Mühle teilt sich der Verkehrsstrom in Richtung Gustav-Heinemann-Ufer und in Richtung Bonner Straße über den Bayenthalgürtel,
- den zweiten Verkehrsstrom bildet die Fahrbeziehung Bayenthalgürtel aus westlicher Richtung von der Bonner Straße kommend über den Kreuzungsbereich in Richtung Gustav-Heinemann-Ufer.

Der Abschnitt der Alteburger Straße nördlich des Bayenthalgürtels liegt in einer Tempo 30 – Zone. Aufgrund einer Einbahnstraßenregelung im nördlichen Teil der Straße besteht keine Durchfahrtmöglichkeit zur Tacitusstraße. Dieser Straßenabschnitt weist nur geringe verkehrliche Mengen auf.

Um den Hauptverkehrsströmen gerecht zu werden und ein möglichst reibungsloses Abfließen des Durchgangsverkehrs aus dem Kreuzungsbereich zu gewährleisten, ist es sinnvoll, die derzeitige Vorfahrtsregelung zugunsten der Fahrbeziehung An der Alteburger Mühle – Bayenthalgürtel West (Bonner Straße) zu ändern.

Kraftfahrer aus Fahrtrichtung An der Alteburger Mühle müssen derzeit, wenn sie links in den Bayenthalgürtel einbiegen wollen, den gegenläufigen Verkehr aus der Alteburger Straße und vom Rheinufer kommend Vorrang gewähren. Durch eine abknickende Vorfahrt auf den Bayenthalgürtel in Richtung Bonner Straße können die Kraftfahrer künftig vorfahrtsberechtigt einbiegen, siehe Bild unten.



- **ÖPNV**

Im Rahmen der Umgestaltung des Bereiches Alteburger Straße/Bayenthalgürtel/Alteburger Mühle ist zusätzlich die Errichtung zweier neuer Buskaps vorgesehen. Beide Buskaps werden barrierefrei ausgestaltet. Die Routenführung der Busse bleibt bestehen.

- **Fußgängerverkehr**

Morgens und mittags gibt es starke Fußgängerströme von der KVB Haltestelle Gustav-Heinemann-Ufer-Bayenthalgürtel. Hierbei handelt es sich überwiegend um Schüler der Höheren Fachschule für Augenoptik und des Erzbischöflichen Irmgardis Gymnasiums. Die Schüler durchqueren das Gelände der Bismarcksäule und gehen anschließend auf direktem Wege Richtung Alteburger Straße/Bayenthalgürtel. Hier sind Maßnahmen zur gesicherten Fußgängerquerungen geplant.

- **Radverkehr**

Die Radfahrer werden über den Kreuzungsbereich neu geführt. Anstatt auf den alten Radwegen am Bayenthalgürtel werden sie nun auf neu angelegten Schutzstreifen auf die Fahrbahn des Bayenthalgürtels geführt.

In Höhe der Straße An der Alteburger Mühle bzw. Alteburger Straße ist es für Radfahrer dann möglich, parallel zu den neu eingerichteten Fußgängerüberwegen über die flachen Rampen auf das Gelände der Bismarcksäule zu fahren und umgekehrt.

- **Abstimmung**

Nach Auswertung der ermittelten Verkehrsdaten und Verkehrsbeobachtungen wurden Abstimmungen mit dem Amt für Landschaftspflege und Grünflächen vorgenommen, da dort zeitgleich die Planung zur Sanierung bzw. Neugestaltung des Geländes der Bismarcksäule vorgenommen wird. Ziel dieser Abstimmungen war, die Fußgänger- und Radverkehrsführung

durch Schaffung einer durchläufigen Wegebeziehung der Achse KVB-Haltestelle Gustav-Heinemann-Ufer über Gelände Bismarcksäule in Richtung Bayenthalgürtel, sicherzustellen.

## 2. Entwurfsvarianten

Für den Kreuzungsbereich wurden zwei Entwurfsvarianten erarbeitet. Beide Varianten sehen eine Neuordnung bzw. Einfassung des Kreuzungsbereiches vor. Geplant ist eine Reduzierung der überdimensionierten Verkehrsfläche für Kfz-Verkehr und Schaffung von sicheren Querungsmöglichkeiten für Fußgänger und Radfahrer zu und von dem Bereich der Bismarcksäule. Des Weiteren wurden zwei neue Buskaps auf dem Bayenthalgürtel mitgeplant.

Der gesamte Bereich wird durch die vorgesehenen Maßnahmen räumlich enger gestaltet und somit verkehrsberuhigt.

### • **Entwurfsvariante 1, (Plan s. Anlage 1)**

An der Variante 1 sind zwei gesicherte Querungen in der direkten Laufrichtung der o.a. Wegebeziehungen vorgesehen. In der Verlängerung dieser beiden Fußgängerüberwege gelangt man über Rampen auf das Gelände der Bismarcksäule.

Der nördliche Zugang ist mit einer Neigung von 4 % barrierefrei gestaltet und kann somit von Gehbehinderten und Rollstuhlfahrer genutzt werden. Radfahrer können die Rampen ebenfalls benutzen.

Die Querungen werden ebenfalls mit taktilen Elementen ausgestattet.

Die Vorfahrtsregelung wird dem Hauptverkehrsstrom entsprechend geändert.

Merkmale der Lösung sind:

- Neuordnung der überdimensionierten Verkehrsflächen für Kraftfahrzeuge und damit eine Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer,
- Verbesserung des Verkehrsflusses durch die Vorfahrtsänderung zugunsten des Hauptverkehrsstromes An der Alteburger Mühle – Bayenthalgürtel-Bonner Straße,
- Vergrößerung der Verkehrsflächen für Fußgänger und Radfahrer,
- Direkte im Verlauf der Fußgängerachsen liegende und gesicherte Querungen des Kreuzungsbereiches für Fußgänger an zwei Stellen,
- Schutzstreifen für Radfahrer auf dem Bayenthalgürtel und barrierefreie Führung auf das Gelände der Bismarcksäule,
- Neuaufstellung von Fahrradständern vor der Höhere Fachschule für Augenoptik und am östlichen Zugangsbereiches der Bismarcksäule,
- Errichtung zweier Buskaps an den beiden bisherigen Haltestellen der KVB Buslinien im Bayenthalgürtel,
- Barrierefreie Umgestaltung.

### • **Entwurfsvariante 2, Plan, s. Anlage 2**

Im Gegensatz zur Entwurfsvariante 1 erfolgt die Querung zum Bayenthalgürtel für Fußgänger über einen, mit einer Mittelinsel versehenen Fußgängerüberweg in der Verlängerung der Mittelallee des Bayenthalgürtels.

Die mögliche Mittelinsel stellt bei dieser Variante einen Vorteil dar.

Diese Variante hat den Nachteil, dass sich diese Mittelinsel mit Fußgängerüberweg nicht an den beiden barrierefreien Zugängen des Geländes der Bismarcksäule und damit auch nicht in den Lauflinien der Fußgänger befindet. Die Fußgänger, insbesondere die zahlreichen Schüler der Höheren Fachschule für Augenoptik und des Erzbischöflichen Irmgardis Gymnasiums müssten von der KVB Haltestelle am Rheinufer über die Gelände der Bismarcksäule kommend, einen größeren Umweg auf sich nehmen, um gesichert den Kreuzungsbereich zu überqueren. Erfahrungsgemäß werden solche Umwege von den Fußgängern nicht angenommen.

Des Weiteren befindet sich die Fußgängerquerung in dem am stärksten befahrenen Abschnitt des Kreuzungsbereiches.

Die Vorfahrtsregelungen des Kraftfahrzeugverkehrs, Zugänge und Zufahrten zu und von dem Gelände der Bismarcksäule und Radverkehrsführungen sind bei beiden Entwurfsvarianten identisch.

### **3. Empfehlung**

Nach Abwägung der Vor- und Nachteile der jeweiligen Entwurfsvarianten empfiehlt die Verwaltung der Bezirksvertretung Rodenkirchen, die Erstellung der Ausführungsplanung auf der Grundlage der Entwurfsvariante 1 zu beschließen.

### **4. Ergänzende Stellungnahme**

Die Verwaltung nimmt nachfolgend die Stellung zum Beschluss der Bezirksvertretung Rodenkirchen vom 07.03.2016; TOP 8.1.9 Getrennte Querungsstelle mit differenzierter Bordhöhe.

Die aktuell gültige Vereinbarung zwischen der Stadt Köln und den örtlichen Behindertenverbänden zum barrierefreien Ausbau des öffentlichen Straßenraums sieht an Querungsstellen eine Absenkung der Bordsteine auf eine Höhe von durchgehend 3 cm vor. Für den Bau einer getrennten Querungsstelle, bei der ein Teil der Borde im Querungsbereich auf eine Höhe von 0 cm abgesenkt wird, muss diese Vereinbarung entsprechend geändert werden. Da es in den übergeordneten Regelwerken verschiedene Lösungen zur Ausbildung einer getrennten Querungsstelle gibt (insbesondere bei der Breite der Nullabsenkung) und am Markt verschiedene Bordsteinsysteme für getrennte Querungsstellen angeboten werden, sind zuvor umfangreiche Abstimmungen mit den örtlichen Behindertenverbänden und ggf. auch ergänzende Bemusterungen erforderlich.

Grundsätzlich scheint der Knotenpunkt Alteburger Straße/ Bayenthalgürtel für den Einbau von Querungsstellen mit differenzierter Bordhöhe geeignet zu sein. Sollten die Abstimmungen mit den Behindertenverbänden vor Fertigstellung der Ausführungsplanung abgeschlossen sein, wird die Verwaltung die getrennten Querungsstellen bei der Ausführungsplanung berücksichtigen.

Anlagen