

Beschlussvorlage

zur Behandlung in **öffentlicher Sitzung**

Betreff

Einrichtung von Radfahrstreifen auf der Achse Friesenplatz/Magnusstraße/Burgmauer im Rahmen der Umsetzung des Radverkehrskonzepts Innenstadt

Beschlussorgan

Verkehrsausschuss

Gremium	Datum
Verkehrsausschuss	18.06.2019
Bezirksvertretung 1 (Innenstadt)	27.06.2019
Verkehrsausschuss	

Beschluss:

1. Der Verkehrsausschuss begrüßt die vorgelegte Planung für den Straßenzug Friesenplatz/Magnusstraße/Zeughausstraße zwischen Kamekestraße und Auf dem Berlich und beauftragt die Verwaltung, diese umzusetzen. Damit wird in beiden Fahrrichtungen bei Umnutzung einer Kfz-Fahrspur ein Radfahrstreifen eingerichtet. Die Kreuzungsbereiche mit den Nebenrichtungen werden nach den örtlichen Erfordernissen fahrradfreundlich angepasst.
2. Der Verkehrsausschuss begrüßt die vorgelegte Planung für die Straße Burgmauer zwischen Auf dem Berlich und Neven-DuMont-Straße und beauftragt die Verwaltung, diese umzusetzen. Mit Umsetzung der Planung wird auf der Straße Burgmauer ein Radfahrstreifen eingerichtet. Die Lichtsignalanlage an der Kreuzung Burgmauer/Neven-DuMont-Straße wird abgebaut und durch einen Fußgängerüberweg (Zebrastrreifen) ersetzt.

Der Verkehrsausschuss verzichtet auf eine Wiedervorlage, sofern die Bezirksvertretung Innenstadt uneingeschränkt zustimmt.

Haushaltsmäßige Auswirkungen **Nein**

<input type="checkbox"/> Ja, investiv	Investitionsauszahlungen	_____ €	
	Zuwendungen/Zuschüsse	<input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Ja	_____ %
<input checked="" type="checkbox"/> Ja, ergebniswirksam	Aufwendungen für die Maßnahme	<u>240.000</u> €	
	Zuwendungen/Zuschüsse	<input checked="" type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Ja	_____ %

Jährliche Folgeaufwendungen (ergebniswirksam): ab Haushaltsjahr:

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

Jährliche Folgerträge (ergebniswirksam): ab Haushaltsjahr:

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

Einsparungen: ab Haushaltsjahr:

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

Beginn, Dauer _____

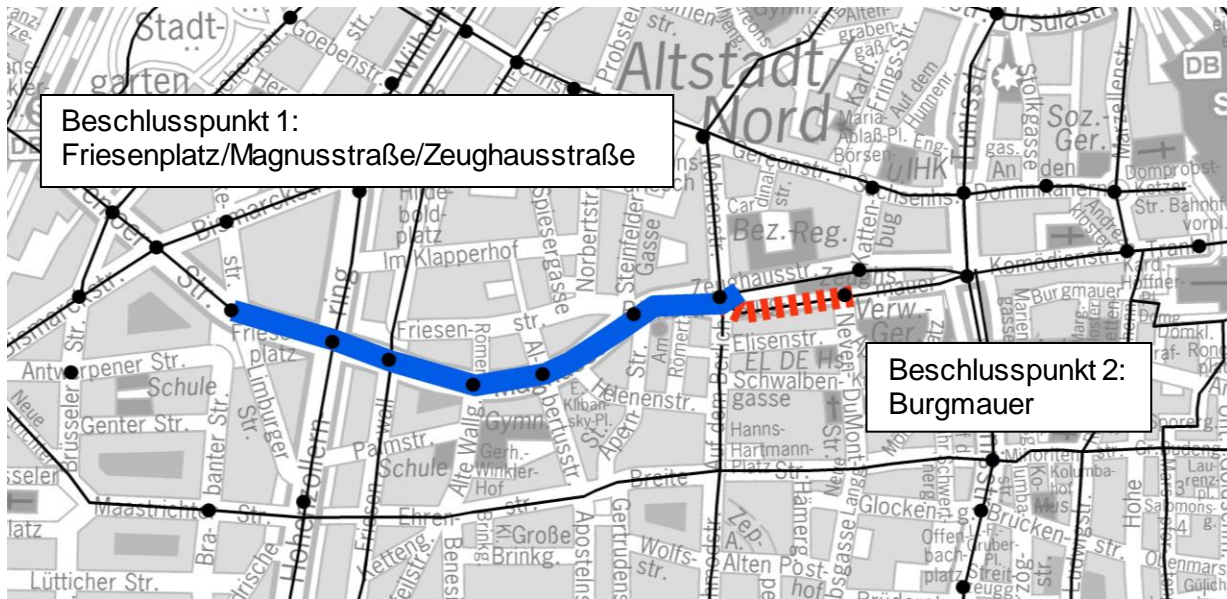
Begründung:

Mit dem Radverkehrskonzept Innenstadt (RVKI) wurde im Juni 2016 für den Straßenzug Magnusstraße/Zeughausstraße zwischen Friesenplatz und Auf dem Berlich beschlossen, dass ein Radfahrstreifen nach Wegnahme jeweils einer Kfz-Fahrspur je Fahrtrichtung eingerichtet werden soll (RVKI; Maßnahme BZ1-703, Vorlagen-Nr.: 1171/2016). Die Maßnahme wurde als Sofortmaßnahme in den „Eimerplan“ aufgenommen (siehe Anlage 1).

Es kommt das Grundprinzip mit 2,5 m breitem Radfahrstreifen zuzüglich 0,5 m Sicherheitsraum zum Parken am rechten Fahrbahnrand zur Anwendung; dieses wurde bereits im Rahmen weiterer RVKI-Maßnahmen z. B. auf dem Theodor-Heuss-Ring, dem Hohenstaufenring oder der Ulrichgasse erfolgreich umgesetzt und wird parallel auch zur Anwendung auf der Christophstraße vorgehen.

Der überplante Bereich wurde aus Gründen der Führungskontinuität für den Radverkehr sowie aus verkehrstechnischen Gründen um den westlich angrenzenden Abschnitt Friesenplatz erweitert.

In östlicher Richtung wurden die angrenzenden Teilabschnitte Burgmauer und Zeughausstraße in die Planung einbezogen.

Abbildung 1: Beschlusspunkte

Nach Beschlussfassung ist mit einer Vorlaufzeit von ca. 9 Monaten bis zum Beginn der Umsetzung zu rechnen. Die Maßnahme soll in 2020 umgesetzt werden.

Die Umwandlung der Kfz-Fahrspur in einen Radfahrstreifen erfolgt im Zuge der Erneuerung der Lichtsignalanlagen an den Knotenpunkten Magnusstraße/Alte Wallgasse, Magnusstraße/Albertusstraße, Magnusstraße/Zeughausstraße/St.-Apern-Straße und Zeughausstraße/Mohrenstraße/Burgmauer. Durch den Entfall der bewirtschafteten Stellplätze für die neu eingerichteten Radfahrstreifen ist insgesamt mit einer Reduzierung der Parkgebühreneinnahmen in Höhe von 12.000 € pro Jahr zu rechnen. Darüber hinaus ergeben sich für den hier überplanten Streckenzug Änderungen der Parkgebühreneinnahmen durch die Haltestellen der Expressbuslinie (siehe Vorlagen-Nr.: 1103/2019). In Summe beider Maßnahmen ergibt sich eine Reduzierung der Parkgebühreneinnahmen von 43.000 € pro Jahr.

Zu Beschlusspunkt 1:

Der Straßenzug Friesenplatz/Magnusstraße/Zeughausstraße ist zwischen Kamekestraße und Auf dem Berlich als vierspurige Straße ausgebaut und weist in den höchstbelasteten Abschnitten eine Kfz-Verkehrsstärke von ca. 13.500 Kfz/24h auf. Bereits bei der derzeitigen Verkehrsbelastung ist eine Kfz-Fahrspur pro Fahrtrichtung für den Kfz-Verkehr ausreichend, um einen flüssigen Verkehrsablauf zu gewährleisten. In den letzten Jahren ist die Kfz-Verkehrsmenge auf der Magnusstraße in der Tendenz rückläufig, sodass für die Zukunft eher von einem weiteren Rückgang auszugehen ist.

Die heutige Verkehrsanlage mit vierspurigem Fahrbahnquerschnitt ist damit bezogen auf die aktuelle und die zu erwartende zukünftige Kfz-Verkehrsbelastung überdimensioniert.

Gleichzeitig entsprechen die vorhandenen, überwiegend baulich angelegten Radwege weder bautechnisch noch hinsichtlich ihrer Breite den aktuellen Anforderungen an sichere und komfortable Radverkehrsanlagen.

Mit dem RVKI wurde daher beschlossen, den vorhandenen Verkehrsraum neu aufzuteilen.

Folgende Grundsätze für die Führung des Radverkehrs werden bei der Planung berücksichtigt:

- Herstellung eines durchgängigen Radfahrstreifens mit einer Breite von 2,50 m,
- mittelfristig: Rückbau des vorhandenen Radwegs; zunächst Rückbau nur im Bereich der Aufstellflächen an den lichtsignalgeregelten Kreuzungen (im Bereich der taktilen Leitelemente),
- Herstellung bzw. Erweiterung der Aufstellflächen in den Nebenrichtungen,
- Herstellung vorgezogener Haltelinien für den Radverkehr auf der Hauptrichtung,
- direktes und indirektes Linksabbiegen für den Radverkehr aus der Hauptrichtung,
- Roteinfärbung des Radfahrstreifens an Einmündungen und Tiefgaragenzufahrten außerhalb der lichtsignalgeregelten Knotenpunkte,
- Herstellung von zusätzlichen Fahrradparkplätzen nach den örtlichen Gegebenheiten.

Folgende Änderungen bzw. Besonderheiten für den Kfz-Verkehr sind berücksichtigt:

- Reduzierung der Fahrspuranzahl auf eine durchgängige Fahrspur in beiden Fahrtrichtungen,
- Erhalt der vorhandenen Ladezonen, im Einzelfall in kleinräumig angepasster Lage,
- Wegfall von 7 Stellplätzen durch die Radverkehrsplanung im gesamten Streckenverlauf,
- Beibehaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h.

Folgende Besonderheiten sind darüber hinaus zu berücksichtigen:

- Im Bereich Friesenplatz wird entlang der Kölner Ringe zurzeit die Verlegung der Radverkehrsführung vom baulichen Radweg auf die Fahrbahn geplant (Prinzip „Umwandlung eines Kfz-Fahrstreifens“). Zudem werden die Streckenzüge entlang der Wälle zur Fahrradstraßenachse weiterentwickelt. Entsprechende Vorüberlegungen sind in den hier vorgelegten Plänen berücksichtigt. Am Friesenplatz wird zudem der Rückbau des freien Rechtsabbiegers von der Venloer Straße in den Hohenzollernring vorbereitet; bau- oder verkehrstechnische Konflikte mit der hier vorgelegten Planung bestehen nicht. Allerdings sind Einschränkungen der Verkehrsqualität in der Zufahrt Friesenplatz durch die Kombination beider Maßnahmen zu erwarten (siehe Verkehrsuntersuchung im Rahmen der Vorlage Nr. 1202/2019). In den Spitzenstunden können Rückstauerscheinungen bis über den Knotenpunkt Kamekestraße hinaus auftreten.
- Das Grundprinzip mit 2,5 m breitem Radfahrstreifen zuzüglich 0,5 m Sicherheitsraum zum Parken hat sich auf den bisher umgesetzten Abschnitten des Radverkehrsnetzes für die Kölner Innenstadt bewährt. In Abhängigkeit von den besonderen örtlichen Gegebenheiten wird auf der Magnusstraße abschnittsweise ein zusätzlicher Sicherheitsraum markiert (siehe Pläne in den Anlagen 2.1 - 2.3).
- Bereits vor Umsetzung der hier vorgelegten Planung werden Änderungen der Verkehrsführung durch die Einführung der Expressbuslinie (siehe Vorlagen-Nr.: 1103/2019) umgesetzt. Die entsprechenden Planungen sind in den hier vorgelegten Lageplänen bereits berücksichtigt. Hierdurch entfallen weitere Stellplätze.

Die lichtsignalgeregelten Kreuzungen werden sowohl baulich als auch signaltechnisch sehbehindertengerecht ausgestattet.

Zu Beschlusspunkt 2:

Der Straßenzug Burgmauer weist eine Kfz-Verkehrsstärke von knapp 8.000 Kfz/24h auf (Einrichtungsverkehr). Bei der derzeitigen Verkehrsbelastung ist eine Kfz-Fahrspur pro Fahrtrichtung für den Kfz-Verkehr ausreichend, um einen flüssigen Verkehrsablauf zu gewährleisten. Die heutige Verkehrsanlage ist damit bezogen auf die Kfz-Verkehrsbelastung überdimensioniert.

Gleichzeitig sind für den Radverkehr keine Radverkehrsanlagen vorhanden. Der Radfahrstreifen aus Beschlusspunkt 1 soll hier fortgeführt werden. Der vorhandene Verkehrsraum wird entsprechend bei Umnutzung einer Kfz-Fahrspur neu aufgeteilt.

Die im Verlauf der Burgmauer vorhandene Lichtsignalanlage an der Kreuzung Burgmauer/Neven-DuMont-Straße ist im Programm „alternative Betriebsformen“ (Priorität 2) enthalten und soll im Zuge der aktuellen Maßnahme abgebaut und durch einen Fußgängerüberweg (Zebrastreifen) ersetzt werden. Nach der Reduzierung auf eine Kfz-Fahrsspur sind die erforderlichen Voraussetzungen für die Anlage eines Fußgängerüberwegs gegeben.

Finanzierung:

Die Mittel für die erforderlichen Ummarkierungen und kleineren baulichen Anpassungen in Höhe von ca. 240.000 € wurden im Rahmen des Hpl.-Aufstellungsverfahrens 2020/2021 im Teilergebnisplan 1201, Straßen, Wege, Plätze in der Teilplanzeile 13, Aufwendungen für Sach- und Dienstleistungen budgetneutral berücksichtigt.

Mit der Umsetzung der Planung zur Einrichtung des Radfahrstreifens ist ab 2020 der Wegfall von Parkgebührenerträgen in Höhe von jährlich 12.000 € verbunden. Die Einführung der Expressbuslinie im Planungsgebiet (Vorlagen-Nr.: 1103/2019) führt, bedingt durch die Einrichtung von Haltestellen, zu einem weiteren Wegfall von Stellplätzen. Dies führt zu zusätzlichen Ertragsausfällen von 31.000 €. Insgesamt belaufen sich diese somit auf 43.000 €. Die im Rahmen des Hpl.-Aufstellungsverfahrens 2020/2021 angemeldeten Erträge wurden bereits unter Berücksichtigung des absehbaren Wegfalls von Stellplätzen durch Neuordnung von Verkehrsflächen kalkuliert.

Begründung der Dringlichkeit:

Für die Erneuerung der Lichtsignalanlagen werden Fördermittel des Bundes aus dem 3. Förderprogramm zur Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme in Anspruch genommen. Auf Grund zeitlicher Vorgaben des Fördergebers ist eine schnellstmögliche Umsetzung der Maßnahmen erforderlich. Aufgrund der umfangreichen Abstimmungsbedarfe konnte die Vorlage nicht fristgerecht fertiggestellt werden.

Anlagen

- Anlage 1 –Radverkehrskonzept Innenstadt - Eimerplan
- Anlage 2.1 – Plan 01_Markierungs- und Beschilderungsplan Friesenplatz/Magnusstraße
Abschnitt Friesenplatz bis Friesenwall (1:250)
- Anlage 2.2 – Plan 02_Markierungs- und Beschilderungsplan Magnusstraße
–Abschnitt Alte Wallgasse bis Römerturm (1:250)
- Anlage 2.3 – Plan 03_Markierungs- und Beschilderungsplan Magnusstraße/Zeughausstraße –
Abschnitt Römerturm bis Neven-DuMont-Straße (1:250)