

Die Oberbürgermeisterin

Dezernat, Dienststelle
VIII/66/661/3
661/3

Vorlagen-Nummer

3547/2018

Freigabedatum

Beschlussvorlage

zur Behandlung in **öffentlicher Sitzung**

Betreff

Verkehrskonzept Ossendorfer Straße/Baadenberger Straße

Beschlussorgan

Bezirksvertretung 4 (Ehrenfeld)

Gremium	Datum
Bezirksvertretung 4 (Ehrenfeld)	08.07.2019

Beschluss:

Die Bezirksvertretung Ehrenfeld nimmt die Auswertung der Verkehrserhebungen zur Kenntnis und beauftragt die Verwaltung, folgende Maßnahmen durchzuführen:

1. auf der Ossendorfer Straße im Abschnitt zwischen der Äußeren Kanalstraße und Baadenberger Straße eine Einbahnstraße aus Richtung Äußere Kanalstraße kommend in Fahrtrichtung Osten (Baadenberger Straße) einzurichten, diese für den Radverkehr in beide Richtungen freizugeben und
2. auf der Ossendorfer Straße zwischen der Äußeren Kanalstraße und der Baadenberger Straße gemäß Variante 2 beidseitiges Längsparken und auf der Baadenberger Straße zwischen der Äußeren Kanalstraße und der Ossendorfer Straße alternierendes Parken einzuführen.

Alternative:

Die Verwaltung wird beauftragt, auf der Ossendorfer Straße gemäß Variante 1 zwischen der Äußeren Kanalstraße und der Baadenberger Straße und auf der Baadenberger Straße zwischen der Äußeren Kanalstraße und der Ossendorfer Straße alternierendes Parken einzuführen.

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>10.000</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

Gemäß Beschluss der Bezirksvertretung Ehrenfeld vom 18.01.2010 wurde die Verwaltung beauftragt, für den Bereich Ossendorfer Straße/Baadenberger Straße ein Verkehrskonzept zu erstellen (s. AN/1612/2009).

Die Verwaltung ist entsprechend der Mitteilung zur Sitzung der Bezirksvertretung Ehrenfeld am 03.05.2010 (s. Anlage 1) vorgegangen.

1. Städtebauliche Gegebenheiten

Die untersuchte Ossendorfer Straße wird als untergeordnete Straße von der Baadenberger Straße und Äußeren Kanalstraße eingegrenzt. An der Ecke Ossendorfer Straße/Baadenberger Straße befindet sich eine Hauptschule. Die Ossendorfer Straße und Baadenberger Straße liegen in einer Tempo-30-Zone. Die Fahrbahnbreiten betragen auf der Baadenberger Straße etwa zwischen 5,5 und 7 m und auf der Ossendorfer Straße 6 bis 9 m und sind für den Zweirichtungsverkehr ausgelegt. Auf beiden Straßen wird jeweils auf beiden Fahrbahnseiten zum Teil illegal auf dem Gehweg und zum Teil legal auf der Fahrbahn geparkt, sodass der Straßenquerschnitt an einigen Stellen eingeengt wird. Im östlichen Verlauf der Ossendorfer Straße wird der Straßenquerschnitt zunehmend breiter. An dieser Stelle sind zudem in Höhe der Schule eine Bring- und Holverkehrzone und eine Haltestelle für Schulbusse eingerichtet. Der Radverkehr wird – wie üblich in Tempo-30-Zonen – auf der Fahrbahn abgewickelt.

2. Verkehr

Die Durchführung von notwendigen Verkehrsuntersuchungen, wie die Erhebung der Verkehrsmengen, Prüfung des ruhenden Verkehrs und Geschwindigkeitsmessungen wurden abgeschlossen und ausgewertet. Die Lage der Messstellen ist der Anlage 2 zu entnehmen. Die Ergebnisse und entsprechenden Vorschläge der Verwaltung werden nachfolgend aufgeführt. Des Weiteren wurden zwei

Ortstermine durchgeführt. Diese Erkenntnisse sind im Weiteren ebenfalls aufgeführt.

2.1 Ossendorfer Straße

Auf der Ossendorfer Straße wurden im Abschnitt zwischen Baadenberger Straße und Äußere Kanalstraße Querschnittszählungen und Geschwindigkeitsmessungen durchgeführt. Demnach liegt die V 85 (Geschwindigkeit, die von 85 % der Kfz nicht überschritten wurde) im Querschnitt bei 48 km/h, was für eine Tempo-30-Zone deutlich zu hoch ist. Das Verkehrsaufkommen beträgt im Querschnitt 1.188 Kfz/Tag.

Die Parkraumerhebungen ergeben, dass die Ossendorfer Straße morgens zu 53 %, mittags zu 6 % und abends zu 108 % ausgelastet ist. Bei diesen Parkraumauslastungen wurde allerdings häufiger illegal als legal geparkt, zumal die meisten Pkw halb auf dem Gehweg abgestellt wurden. Dies ist allerdings weder durch Markierungen noch durch Beschilderungen zulässig und somit als illegal zu bewerten.

Auslastungen über 100 % bedeuten, dass der Parkbedarf größer ist als der Bestand und beispielsweise in zweiter Reihe, in Kurvenbereichen oder vor Zufahrten die Fahrzeuge illegal abgestellt wurden.

2.2 Baadenberger Straße

Auf der Baadenberger Straße wurden im Abschnitt zwischen der Äußeren Kanalstraße und Ossendorfer Straße ebenfalls Querschnittszählungen und Geschwindigkeitsmessungen durchgeführt. Demnach liegen im Querschnitt die V 85 bei 37 km/h (für eine Tempo-30-Zone noch tolerabel) und die tägliche Verkehrsbelastung bei 1.374 Kfz.

Gemäß der Parkraumerhebung ist die Baadenberger Straße morgens zu 98 %, mittags zu 123 % und abends zu 187 % ausgelastet. Bei diesen Auslastungen wurde häufiger illegal als legal geparkt, zumal die meisten Pkw komplett auf dem Gehweg abgestellt wurden. Dieses illegale Abstellen der Fahrzeuge ist weder durch Markierungen noch durch Beschilderungen zulässig und somit als illegal zu bewerten.

2.3 Knotenstromzählungen

a) Knoten Ossendorfer Straße/Baadenberger Straße

Die Knotenstromzählung am Knoten Ossendorfer Straße/Baadenberger Straße ergibt, dass die maximale Tagesbelastung zur morgendlichen Spitzenstunde (Sph.) zwischen 7:15 und 8:15 Uhr erreicht wird. Dies kann mit dem Schulbringverkehr einhergehen. Die stärkste Belastung findet mit bis zu 199 Kfz/Sph. im Querschnitt auf der südlichen Baadenberger Straße statt. Auf der Ossendorfer Straße sind es im Querschnitt bis zu 111 Kfz/Sph. Dabei liegt mit 83 Kfz in der morgendlichen Sph. aus Richtung Süden von der Baadenberger Straße in Richtung Äußere Kanalstraße der verkehrsstärkste Strom.

In der abendlichen Spitzenstunde zwischen 15:15 und 16:15 Uhr ist im Querschnitt die Verkehrsstärke auf der westlichen Ossendorfer Straße genauso hoch wie in der morgendlichen Spitzenstunde. Dabei ist der stärkste Strom mit 73 Kfz/Sph. von der Ossendorfer Straße kommend rechts in die Baadenberger Straße abbiegend. Genauso wie morgens ist auch abends die südliche Baadenberger Straße mit 159 Kfz/Sph. im Querschnitt am stärksten belastet. Auffallend ist, dass die Verkehre der östlichen Ossendorfer Straßen nachmittags im Vergleich zu morgens nahezu halbiert sind (38 Kfz/Sph. im Querschnitt). Demnach müssen nachmittags mehr Verkehre von der Baadenberger Straße kommend in die Ossendorfer Straße abgewickelt werden.

Die sich an der Schule befindliche Kreuzung Ossendorfer Straße/Baadenberger Straße ist im Hinblick auf Unfälle unauffällig.

Insgesamt ist das Verkehrsaufkommen für eine Wohnstraße mit Erschließungsfunktion als gering und verträglich zu bewerten.

b) Knoten Ossendorfer Straße/Äußere Kanalstraße

Die Knotenstromzählung am Knoten Ossendorfer Straße/Äußere Kanalstraße ergibt, dass die maximale Tagesbelastung zur abendlichen Spitzenstunde zwischen 15:15 und 16:15 Uhr erreicht wird. Dies kann mit dem Schulholverkehr und Berufsverkehr einhergehen. Auf der Ossendorfer Straße sind es im Querschnitt bis zu 415 Kfz/Sph. Dabei befährt mit 804 Kfz/Sph. in der nachmittäglichen Sph. der verkehrsstärkste Strom die Äußere Kanalstraße von der südlichen Äußeren Kanalstraße kommend auf der Äußeren Kanalstraße, um weiter in Richtung Norden (Bickendorf) zu fahren.

In der morgendlichen Spitzenstunde fahren aus der östlichen Ossendorfer Straße und der Baadenberger Straße etwa 50 Kfz/Sph. weniger in die westliche Ossendorfer Straße ein als abends (154 Kfz/Sph.). Auffallend ist morgens eine höhere Belastung durch Verkehre von der nördlichen Äußeren Kanalstraße in die westliche Ossendorfer Straße abbiegend (198 Kfz/Sph. morgens zu 161 Kfz/Sph. nachmittags).

2.4 Ortsbesichtigungen

Während der Ortstermine wurde festgestellt, dass der ruhende Verkehr nicht straßenverkehrsordnungskonform abgewickelt wird. Das Parken auf dem Gehweg hat zur Folge, dass die verbleibende Gehwegbreite für zu Fuß Gehende, insbesondere Schulkinder, nicht ausreicht. Zum Teil ist an Engstellen ein zeitgleiches Vorbeikommen von zwei Personen nicht möglich, wenn ein Fahrzeug zu weit in Richtung Gehweg geparkt wurde. Vor allem zu Schulbeginn stellt dies zur Spitzenstunde des Schüleraufkommens einen Konflikt dar. Teilweise nutzen Rad- und Rollerfahrende den Gehweg und weichen dann bei Gegenverkehr auf die Straße aus. In Abschnitten der Ossendorfer Straße mit einem geringen Straßenquerschnitt stellt bei einem Begegnungsfall Pkw-Rad/Roller bei gleichzeitig beidseitig zugeparkten Pkw diese Situation ein deutliches Verkehrssicherheitsdefizit dar.

3. Zusammenfassung der Analysen

Mit den auf dem Gehweg unzulässig abgestellten Fahrzeugen gehen verengte Gehwegbreiten einher, die vor allem für den Schulweg ein Verkehrssicherheitsdefizit darstellen.

Je nachdem wie weit die beidseitig abgestellten Autos auf dem Gehweg bzw. auf der Straße stehen, ist die verbleibende Restfahrbahnbreite bei einem Begegnungsfall Pkw-Pkw nicht ausreichend. Die Ergebnisse der Parkraumerhebung zeigen demnach für den Untersuchungsbereich deutliche Defizite im Bereich des ruhenden Verkehrs.

Sowohl auf der Ossendorfer als auch Baadenberger Straße wird die zulässige Geschwindigkeit von 30 km/h mit einer V 85 zwischen 37- 48 km/h nicht eingehalten. Hierbei sind zwischen den beiden angrenzenden Straßen große Unterschiede hinsichtlich der gefahrenen Geschwindigkeiten festzustellen.

Das Verkehrsaufkommen am Knotenpunkt Ossendorfer Straße/Baadenberger Straße liegt mit unter 200 Kfz/Spitzenstunde deutlich unter dem Maximalrichtwert für Tempo-30-Zonen. Mit etwa 800 Kfz/Spitzenstunde wurden am Knotenpunkt Ossendorfer Straße/Äußere Kanalstraße aufgrund des Übergangs in das übergeordnete Straßennetz (Äußere Kanalstraße) deutlich höhere Verkehrsbelastungen ermittelt.

Neben dem fließenden Quell- und Zielverkehr ist sowohl auf der Ossendorfer Straße als auch auf der Baadenberger Straße zusätzlich von einem Parksuchverkehr auszugehen.

Die verkehrlichen Gegebenheiten auf der Ossendorfer Straße und Baadenberger Straße sind in Anlage 6 dargestellt.

4. Lösungsansätze

a) Verkehrsführung des fließenden Verkehrs

Zur Einhaltung der Geschwindigkeiten auf der Ossendorfer Straße und Baadenberger Straße wurden das Amt für öffentliche Ordnung der Stadt Köln und die Polizei um entsprechende Kontrollen gebeten.

Die Verwaltung empfiehlt auf der Ossendorfer Straße im Abschnitt zwischen der Äußeren Kanalstraße und Baadenberger Straße die Einrichtung einer Einbahnstraße aus Richtung Äußere Kanalstraße kommend in Fahrtrichtung Osten zur Baadenberger Straße.

Da die Verkehrsmengen auf der Ossendorfer Straße in die Gegenrichtung gering sind (höchste Tagesbelastung an der Kreuzung Äußere Kanalstraße 90 Kfz/Sph. und an der Kreuzung Baadenberger Straße 32 Kfz/Sph.), sind diese von Richtung Osten kommenden Verkehre auch über die Baadenberger Straße abzuwickeln. Neben den Zielverkehren wird größtenteils der Parksuchverkehr auf der Ossendorfer Straße im Falle des Einrichtungsverkehrs von Bedeutung sein. Da die Ossendorfer Straße an die übergeordnete Äußere Kanalstraße grenzt, muss die Abstimmung noch vor einer möglichen Umsetzung mit dem Landesbetrieb Straßen.NRW erfolgen. Die bestehenden Fahrbahnmarkierungen für den heutigen Zweirichtungsverkehr müssten entfernt werden. Die Fahrbeziehungen zu den Seitenstraßen der Ossendorfer Straße (vorgeschriebene Fahrtrichtung rechts aus der Rektor-Schmitz-Straße, Husumer Straße und Steinkrügerstraße auf die Ossendorfer Straße) müssten angepasst werden. Die Signalisierung für den aus der Ossendorfer Straße auf die Äußere Kanalstraße fließenden Verkehr würde aufgrund des Einrichtungsverkehrs entfallen. Somit soll die Fahrtrichtung der Einbahnstraße so eingerichtet werden, dass der stärkste Verkehrsstrom abgewickelt wird. Dadurch sollen Verlagerungseffekte auf die Seitenstraßen der Ossendorfer Straße und auf die Baadenberger Straße auf das geringste Maß beschränkt werden. Gleichzeitig wird so erreicht, dass die Gehwege bei Variante 1 (siehe Anlage 3) vollständig für zu Fuß Gehende zur Verfügung stehen. Bei Variante 2 würde die für zu Fuß Gehende verbleibende Gehwegbreite im Vergleich zum heutigen Bestand verbreitert werden.

Allerdings würde die Einführung einer Einbahnstraße die Erreichbarkeit für die AnliegerInnen verschlechtern. Aufgrund des geringen Verkehrsaufkommens ist dies dennoch vertretbar.

Für den Radverkehr soll es weiterhin möglich sein, in beide Fahrtrichtungen zu fahren, in diesem Falle dann auch entgegen der Einbahnstraße.

Um trotz des künftig fehlenden Gegenverkehrs eine Verkehrsberuhigung in der geplanten Einbahnstraße in der Ossendorfer Straße zu erzielen, wird im Teilabschnitt zwischen der Äußeren Kanalstraße und Baadenberger Straße die Einrichtung von beidseitigem Längsparken und somit eine reduzierte Fahrbahnbreite vorgeschlagen (gemäß Variante 2). Das heute bestehende Problem des ruhenden Verkehrs wäre somit entschärft.

b) Abwicklung des ruhenden Verkehrs

Grundsätzlich ergeben sich zwei mögliche Umsetzungen: entweder es wird beidseitig alternierend auf der Fahrbahn geparkt (Variante 1 in Anlage 4) oder es wird auf beiden Seiten zum Teil auf der Fahrbahn und zum Teil auf dem Gehweg geparkt (Variante 2 in Anlage 4).

Aus Variante 2 ergeben sich ein eingengter Straßenquerschnitt und dadurch eine geschwindigkeitsreduzierende Wirkung. Dennoch ist die verbleibende Restfahrbahnbreite für eine verkehrssichere Abwicklung bei einer Begegnung zwischen Pkw und Rad ausreichend.

Es würden bei Variante 2 in der Ossendorfer Straße 11 Stellplätze entfallen. Durch die Neuordnung des ruhenden Verkehrs sowohl auf der Baadenberger Straße (Zugewinn von 36 Stellplätzen) als auch auf der Ossendorfer Straße werden allerdings insgesamt 25 Stellplätze im Vergleich zum heutigen zulässigen Stellplatzbestand hinzugewonnen. Dies würde den oben beschriebenen Parkdruck in dem Bereich entschärfen.

Die verbleibende Fahrbahnbreite wurde so gewählt, dass Radfahrende die Einbahnstraße in beide Richtungen befahren könnten. Würde man die Fahrbahnbreite wie in Variante 1 noch weiter einengen, müssten zwischen dem alternierenden Parken Ausweichstellen für Radfahrende geschaffen

werden. Somit würden zusätzlich Stellplätze entfallen. Bei Variante 1 müsste zusätzlich aufgrund der Schleppkurve für Busse die Entfernung zwischen zwei Bereichen des alternierenden Parkens ausreichend sein. Durch diese lange Entfernung zwischen den Parkmarkierungen wird keine geschwindigkeitsreduzierende Wirkung erzielt. Hinzu kommen die Einfahrten, die vom Parken freigehalten werden müssen. Aus beiden Punkten ergibt sich für Variante 1 eine deutliche Stellplatzreduzierung in der Ossendorfer Straße um 30 Stellplätze. Gemeinsam mit dem alternierenden Parken auf der Baadenberger Straße würden nur 6 Stellplätze hinzugewonnen. Die Gegenüberstellung der Parkbilanz ist in Anlage 5 dargestellt.

Aufgrund der Nachteile, die sich durch Variante 1 ergeben, wird diese Variante von der Verwaltung nicht zur Umsetzung empfohlen.

In der Baadenberger Straße mit breitem Straßenquerschnitt und der leicht erhöhten Geschwindigkeit wird auch im Teilabschnitt zwischen der Äußeren Kanalstraße und Ossendorfer Straße alternierendes Parken empfohlen. Neben der geschwindigkeitsreduzierenden Wirkung würde an diesen Stellen das Gehwegparken unterbunden, indem ausschließlich auf der Fahrbahn bzw. den Nebenanlagen geparkt werden (Anlage 4).

Somit soll die Verkehrssicherheit erhöht und insbesondere der Schulweg sicherer gestaltet werden. Im Gegensatz zu heute wäre der ruhende Verkehr dann klar geregelt. Da die Schule westlich liegt, könnte auch das halbseitige Gehwegparken gemäß Variante 2 in Anlage 3 auf der von der Schule gegenüberliegenden Seite verträglich abgewickelt werden, ohne die Gehwegbreite des an der Schule angrenzenden Gehweges einzuengen. Die verbleibenden Gehwegbreiten würden dann auf beiden Seiten der Ossendorfer Straße jeweils etwa 2 m betragen (siehe Variante 2 in Anlage 3).

Das sowohl im Beschlussvorschlag als auch in der Alternative enthaltene alternierende Parken führt zu erhöhter Verkehrssicherheit. Dies würde sich insbesondere aufgrund der schützenswerten Einrichtung, der Schule an der Ossendorfer/Baadenberger Straße, positiv auf den Schulweg der Schülerinnen und Schüler auswirken, aber auch allen anderen zu Fuß Gehenden zugutekommen.

Die Auswirkungen beider Varianten in Bezug auf den ruhenden und fließenden Verkehr sind in Anlage 6 gegenübergestellt.

c) Anpassung der Lichtsignalanlage

Für die Einrichtung einer Einbahnstraße im Teilabschnitt der Ossendorfer Straße zwischen der Äußeren Kanalstraße und der Baadenberger Straße muss die vorhandene Lichtsignalanlage an der Kreuzung Ossendorfer Straße/Äußere Kanalstraße angepasst werden. Dieser Knoten wird des Weiteren im Rahmen des Lichtsignalanlagen- Erneuerungsprogramms unter Priorität 3 auf alternative Betriebsformen hin geprüft.

d) Weiteres Vorgehen

Nach einer Eingewöhnungsphase von etwa sechs Monaten werden erneut Verkehrszählungen durchgeführt und ausgewertet, um die verkehrlichen Auswirkungen auswerten zu können. Bei Bedarf werden im Anschluss weitere Maßnahmen geprüft.

5. Finanzierung

Die Kosten für die Markierungs- und Beschilderungsmaßnahmen und Anpassungen der Lichtsignalanlage in Höhe von etwa 10.000 € stehen im Hpl 2019 ff. im Teilergebnisplan 1201, Straßen, Wege, Plätze in der Teilplanzeile 13, Aufwendungen für Sach- und Dienstleistungen zur Verfügung.

Anlagen

Anlage 1: Mitteilung aus 2010

Anlage 2: Verortung der Messstellen

Anlage 3: Querschnitte

Anlage 4: Beispiele Alternierendes Parken

Anlage 5: Parkbilanz

Anlage 6: Gegenüberstellung beider Varianten