

Beschlussvorlagezur Behandlung in **öffentlicher Sitzung****Betreff****Neue Verkehrsführung im Bereich der Straße Eigelstein - Auswertung
Bürgerinformationsveranstaltung und Baubeschluss****Beschlussorgan**

Bezirksvertretung 1 (Innenstadt)

Gremium	Datum
Bezirksvertretung 1 (Innenstadt)	11.03.2021

Beschluss:

Die Bezirksvertretung Innenstadt nimmt die Anregungen, die im Rahmen der Bürgerinformationsveranstaltung eingegangen sind, und deren Bewertung durch die Verwaltung zur Kenntnis und beauftragt die Verwaltung mit der Realisierung des autofreien Eigelsteins gemäß den Planungen, die der Bezirksvertretung Innenstadt in der Sitzung vom 08.12.2020 (Vorlagen-Nr.: 3336/2020) vorgelegt worden ist, mit folgenden Maßgaben:

1. Der Eigelstein wird zwischen Felix-Rexhausen-Platz und Eigelsteintorburg als Fahrradstraße mit dem Zusatzzeichen „Lieferverkehr werktags von 6 bis 11 Uhr frei“ angeordnet. Zwischen Felix-Rexhausen-Platz und Machabäerstraße wird zusätzlich das Zusatzzeichen „Kfz-Verkehr frei“ angeordnet.
2. Eine Sperrung der Durchfahrt von Unter Krahenbäumen in die Eintrachtstraße wird nicht vorgenommen.
3. Die Ladezone auf dem Eigelstein zwischen Machabäerstraße und Felix-Rexhausen-Platz wird verkürzt und entsprechend der bestehenden Planungen von 18 bis 7 Uhr für das Bewohnerparken freigegeben. Die Fläche vor den Gastronomiebetrieben an den Hausnummern 25 bis 33 wird für potenzielle Außengastronomie berücksichtigt.

Des Weiteren beauftragt die Bezirksvertretung Innenstadt die Verwaltung mit der Planung des Umbaus der Zufahrt zum Parkplatz westlich der Turiner Straße zur Anlieferung des REWE-Markts von der Dagobertstraße aus. Die Lichtsignalanlage muss hierfür angepasst werden.

Darüber hinaus beauftragt die Bezirksvertretung Innenstadt die Verwaltung mit der Planung einer behindertengerechten Ausstattung der Straße Eigelstein in Abstimmung mit Vertreter*innen von Blinden und Sehbeeinträchtigten. Die kurzfristige Umsetzung der unter Beschlusspunkt 1.-3. aufgeführten Maßnahmen bleibt hiervon unberührt.

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>194.000</u> €	
	Zuwendungen/Zuschüsse	<input checked="" type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Ja	_____ %

Jährliche Folgeaufwendungen (ergebniswirksam): **ab Haushaltsjahr:** 2021

a) Personalaufwendungen	_____ €
b) Sachaufwendungen etc.	<u>44.000</u> €
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 _____

Auswirkungen auf den Klimaschutz

- Nein
- Ja, positiv (Erläuterung siehe Begründung)
- Ja, negativ (Erläuterung siehe Begründung)

Begründung:

Gemäß Beschluss der Bezirksvertretung Innenstadt vom 08.12.2020 hat die Verwaltung am 17.12.2020 eine Bürgerinformationsveranstaltung über die geplante Einrichtung einer autofreien Zone auf dem Eigelstein gemäß Variante 4 der Beschlussvorlage vom 31.01.2020 durchgeführt. Angesichts der aktuellen Restriktionen durch die Corona-Pandemie fand diese mittels Videoübertragung ins Internet statt. Zunächst stellte der Leiter des Amtes für Straßen und Verkehrsentwicklung die Planungen vor. Während der Veranstaltung konnten die Bürgerinnen und Bürger in einem Livechat Fragen und Meinungen äußern, die vom Leiter des Amtes für Straßen und Verkehrsentwicklung, dem Bezirksbürgermeister Innenstadt sowie dem 1. Vorsitzenden des Bürgervereins Kölner Eigelstein e. V. beantwortet bzw. diskutiert wurden. Darüber hinaus konnten die Bürgerinnen und Bürger vor und nach der Veranstaltung Anregungen per E-Mail äußern. Der Veranstaltung folgten ca. 100 Personen live im Internet.

Nachfolgend werden die Schwerpunkte der Anregungen und Diskussionen vorgestellt und von der Verwaltung bewertet.

Radverkehr in den Kfz-freien Bereichen

Im Radverkehrskonzept Innenstadt ist die Straße Eigelstein auf den Achsen Altstadt/Hauptbahnhof – Neusser Straße und Altstadt/Hauptbahnhof – Weidengasse – Krefelder Straße als Teil einer Radvorrangroute vorgesehen. Die Radverkehrsmengen sind mit ca. 5.000 Radfahrenden pro Tag hoch. Die bei der Bürgerinformationsveranstaltung vorgestellten Planungen der Verwaltung sahen eine Beschilderung der Kfz-freien Bereiche als Fußgängerzone mit dem Zusatzzeichen „Radfahrer frei“ vor.

Grundsätzlich stellt eine Fußgängerzone im Eigelstein einen Zielkonflikt mit dem Radverkehrskonzept Innenstadt dar, der von der Verwaltung für die einzelnen Achsen wie folgt bewertet wird:

Achse Altstadt/Hauptbahnhof – Eigelstein – Neusser Straße

Für die Achse von und in Richtung zur Neusser Straße soll durch die geplante, radverkehrsfreundliche Gestaltung der Turiner Straße (Radfahrstreifen) eine parallel verlaufende Hauptroute entwickelt werden. Untersuchungen zur funktional vergleichbaren Situation Severinstraße/Ulrichgasse lassen erwarten, dass eine anteilige Verlagerung von Radverkehr auf die neue Hauptroute Turiner Straße stattfindet, dies jedoch nicht zu einer deutlichen Abnahme, sondern lediglich zu einer Stagnation der Radverkehrsmengen auf dem Eigelstein führen wird. Es wird daher dauerhaft eine gemeinsame Führung Fuß/Rad im Bereich der neuen Fußgängerzone Eigelstein geben.

Achse Altstadt/Hauptbahnhof – Eigelstein-Süd – Weidengasse – Krefelder Straße

Eine adäquate Alternative zu dieser Achse in Richtung Krefelder Straße steht für den Radverkehr nicht zur Verfügung. Der funktionale Zielkonflikt zwischen den Ansprüchen des Radverkehrs und der Ausweisung als Fußgängerzone muss somit auf dem Teilabschnitt zwischen Machabäerstraße und Weidengasse mit zu erwartenden weiter steigenden Radverkehrsmengen dauerhaft in Kauf genommen werden.

Die Meinungen zu diesem Bestandteil der Planungen sind unter den eingegangenen Anregungen gespalten. Aufgrund der Zielkonflikte zwischen Fuß- und Radverkehr sind auch fachlich Vor- und Nachteile abzuwägen.

Ein Teil der Bürgerinnen und Bürger fordert, die Straße Eigelstein im Radverkehrsnetz ohne Einschränkungen als Hauptroute beizubehalten. Der andere Teil der Bürgerschaft sieht in schnellem Radverkehr eine Gefahr für zu Fuß Gehende aufgrund der Gefahr von Kollisionen. Sie verweisen auch auf die Sicherheit für Kinder sowie mobilitätsbeeinträchtigte Menschen. Außerdem sehen sie die Aufenthaltsqualität beeinträchtigt. Gegensätzlich sind die Meinungen, ob dies durch eine Trennung der Flächen oder durch eine Verlangsamung des Radverkehrs am besten gelöst wird.

Eine Trennung der Flächen für Rad- und Fußverkehr wäre mit einer Fahrradstraße verkehrsrechtlich gewährleistet, denn die Radfahrenden dürften ausschließlich die Fahrbahn in der Mitte befahren. Die Trennung ist jedoch aufgrund des bordfreien Ausbaus nur durch die unterschiedliche Pflasterung gegeben. Des Weiteren sind sie von Sehbeeinträchtigten nicht ertastbar (die Situation ändert sich damit aber nicht gegenüber heute, denn wie auch auf der Severinstraße wurde der höhengleiche Ausbau realisiert). Mit einer Fahrradstraße hat der Radverkehr auf der Fahrbahn vollen Vorrang. Radfahrende dürfen nebeneinander fahren; es gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Zu Fuß Gehende müssen auf der gesamten Länge Radfahrende zunächst passieren lassen. Aufgrund der häufigen Querungen von zu Fuß Gehenden, die es typischerweise in Geschäftsstraßen wie dem Eigelstein gibt, sieht das Radverkehrskonzept Innenstadt dort keine Fahrradstraße vor.

Für einen Teil der Bürgerschaft entspricht eine Ausgestaltung mit Radspur nicht einer „Wohlfühlzone“. Ein Teil der Zuschriften fordert gar ein gänzlich Verbot von Radfahrenden in den betreffenden Bereichen. Mit einer Fußgängerzone mit dem Zusatz „Radfahrer frei“ hätten die zu Fuß Gehenden uneingeschränkten Vorrang. Radfahrende dürfen den Bereich nur mit Rücksichtnahme auf den Fußverkehr und mit Schrittgeschwindigkeit befahren und müssen, wenn nötig, warten. Ob diese auf einer

Hauptachse des Radverkehrs eingehalten wird, ist fraglich, jedoch würden die (bei einer Fußgängerzone zulässigerweise) auf der gesamten Fahrbahnbreite zu Fuß Gehenden den Radverkehr zu langsameren Geschwindigkeiten zwingen.

Eine weitere Möglichkeit besteht in der Beschilderung eines Einfahrverbots für Kfz mit Verkehrszeichen 260 StVO („Verbot für Krafträder, auch mit Beiwagen, Kleinkrafträder und Mofas sowie für Kraftwagen und sonstige mehrspurige Kraftfahrzeuge“). Damit würden weder zu Fuß Gehende noch Radfahrende direkt der anderen Verkehrsart übergeordnet. Diese Bereiche könnte man in die bestehende Tempo-20-Zone (verkehrsberuhigter Geschäftsbereich) einbinden. An den Kreuzungen würde, wie im Bestand, rechts vor links gelten. Nachteilig ist, dass diese Beschilderung unter den Nutzenden der Straße die größten Unklarheiten des Vorrangs hervorrufen könnte. Die Regelung wäre am wenigsten begreifbar. Seitens der Verwaltung wird angezweifelt, ob eine solche Beschilderung in der Praxis den Kfz-Verkehr in gleichem Maße vom regelwidrigen Einfahren abhält, wie eine Fußgängerzone oder eine Fahrradstraße.

Nach Abwägung der Vor- und Nachteile für die einzelnen Verkehrsträger empfiehlt die Verwaltung die Einrichtung einer Fahrradstraße. Die Bedenken der Bürgerinnen und Bürger und Sehbeeinträchtigten, die Konflikte zwischen Radfahrenden und zu Fuß Gehenden befürchten, werden von der Verwaltung dabei ernst genommen. Gleichzeitig ist darauf hinzuweisen, dass sich der Radverkehr mit Herausnahme des Kfz-Verkehrs zukünftig in beiden Fahrtrichtungen fahrbahnmittig orientieren kann und somit erwartet wird, dass es zu weniger Konflikten zwischen Radfahrenden und zu Fuß Gehenden kommen wird. Die Verwaltung wird die Situation beobachten und der Bezirksvertretung einen Bericht bzw. eine Vorlage vorlegen, sofern die Verkehrssituation mit einer Fahrradstraße zu einer unbefriedigenden Situation führt. Eine kurzfristige Änderung der Anordnung wäre dann möglich.

Anordnung der Elemente

Die Planungen der Verwaltung sehen vor, für die Möblierungselemente (Baumkübel, Sitzmöglichkeiten, Fahrradabstellanlagen, Außengastronomie, südlich der Machabäerstraße auch Ladezonen) einen Multifunktionsstreifen einzurichten. Dieser soll sich durchgängig auf der westlichen Straßenseite im Bereich der heutigen PKW-Parkstände befinden. Gestalterisch folgen die Planungen dem Beispiel der Severinstraße. Einige Bürgerinnen und Bürger regen an, die Elemente nicht durchgängig auf einer Seite, sondern alternierend zu platzieren.

Verkehrlich spricht für eine durchgängig einseitige Anordnung, dass zu Fuß Gehende durchgängig einen breiten Seitenraum auf einer Straßenseite vorfinden. Damit gehen weniger Menschen in der Fahrbahnmittigkeit, was die Konfliktsituation mit dem Radverkehr entzerzt. Dieser Aspekt kommt besonders zum Tragen, wenn sich die Bezirksvertretung Innenstadt für eine Fahrradstraße entscheidet. Darüber hinaus schafft die durchgängig einseitige Anordnung einen Bereich hinter den Elementen, der nicht von Radfahrenden genutzt wird. Das stellt ein Angebot eines geschützten Bereichs für diejenigen zu Fuß Gehenden dar, die eine vom Radverkehr oder zeitweise auch vom Lieferverkehr ausgehende Gefahr sehen, bspw. Eltern mit Kindern oder Sehbeeinträchtigte.

Auch unter gestalterischen Gesichtspunkten favorisiert die Verwaltung eine Platzierung jeglichen Mobiliars auf lediglich dem westlichen Parkstreifen. Auch auf der östlichen Straßenseite wird Außengastronomie möglich sein und dadurch ein lebendiges, keinesfalls langweiliges Straßenbild entstehen. Durch die einseitige Platzierung wird eine klarere und ruhigere sowie hierdurch auch sicherere Zonierung sowie Orientierung für zu Fuß Gehende, Radfahrende und Anwohner-/Lieferverkehre in dieser teilweise sehr hektischen und schmalen Straße entstehen. Durch eine alternierende Platzierung würde ggf. ein geringerer funktionaler und gestalterischer Raumgewinn durch die Herausnahme des ruhenden Verkehrs entstehen. Hinzu kämen dann ggf. Unsicherheiten bei querenden Kindern, Seniorinnen und Senioren sowie mobilitätseingeschränkten Personen etc.

Durch den mobilen Charakter des ‚BauMkastensystems‘ besteht zudem die Möglichkeit, im späteren Verlauf und nach einer gewissen Eingewöhnungszeit die Wohlfühlstraße noch einmal neu oder anders zu strukturieren und weitere Konstellationen zu testen.

Die Anordnung von Elementen in der Fahrbahnmittle, um die Geschwindigkeit des Radverkehrs zu reduzieren, wird seitens der Verwaltung abgelehnt. Die Elemente müssten ohnehin so platziert sein, dass auch Rettungs-, Müll- und Lieferfahrzeuge (von 6 bis 11 Uhr) störungsfrei verkehren können. Damit ist eine geschwindigkeitsreduzierende Wirkung für den Radverkehr nicht zu erwarten. Des Weiteren würde dies Radfahrende und Fahrzeuge in die Seitenräume drängen und verstärkt Konflikte mit zu Fuß Gehenden hervorrufen bzw. auch eine potenzielle Unfallgefahr darstellen.

Barrierefreiheit

Im Zusammenhang mit den Planungen zur Verkehrsberuhigung des Eigelsteins kam seitens von Vertreter*innen der Blinden und Sehbeeinträchtigten die Forderung, die Straße Eigelstein sehbeeinträchtigtengerecht zu gestalten. Eine Ausstattung mit taktilen Leitelementen erfolgt im Regelfall bei baulichen Änderungen der Straße, die im Rahmen der beschriebenen Planungen nicht erfolgen soll, mit Ausnahme des Knotenpunkts Dagobertstraße/Turiner Straße. Daher waren in den bisherigen Planungen keine besonderen Maßnahmen zur Verbesserung der Situation für Sehbeeinträchtigte vorgesehen. Der Beschlussvorschlag enthält nun den Planungsauftrag, die Straße Eigelstein nachträglich behindertengerecht zu machen. Der Vorschlag aus dem Fachgespräch, taktile Leitelemente aufzukleben, ist aufgrund der kurzen Haltbarkeit keine geeignete Lösung. Daher erfordert dies bauliche Maßnahmen und einen entsprechenden Planungsvorlauf. Daher schlägt die Verwaltung vor, die sonstigen Maßnahmen unabhängig vom barrierefreien Ausbau kurzfristig umzusetzen.

Ruhender Verkehr

Einige Bürgerinnen und Bürger sowie ein Geschäftstreibender bemängeln den Wegfall von öffentlichen Parkständen sowie eine Benachteiligung des Autoverkehrs. Die neu eingerichteten reinen Bewohnerparkstände werden begrüßt und es wird angeregt, weitere einzurichten. Grundsätzlich sieht die aktuelle Planung eine ausgewogene Lösung vor, die auch Alternativen für wegfallende Kurzzeitparkstände vorsieht. Die wegfallenden Parkstände mit „Rotem Punkt“ werden teilweise durch reine Bewohnerparkstände kompensiert.

Darüber hinaus wird angeregt, dass Bewohnerinnen und Bewohner mit Parkausweis „Eigelstein“ auch im angrenzenden Kunibertsviertel parken dürfen. Dies ist nicht möglich, da Bewohnerparkgebiete nach einem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts eine maximale, diagonale Ausdehnung von 1.000 Meter nicht überschreiten dürfen. Die maximale Ausdehnung des Gebietes ist in diesem Fall erreicht.

Situation „Im Stavenhof“ sowie Anregung Durchfahrverbot mit „Anlieger frei“

Anwohnerinnen und Anwohner in der Straße „Im Stavenhof“ beschwerten sich über eine Zunahme des Kfz-Verkehrs, seitdem die Fußgängerzone zwischen der Torburg und der Dagobertstraße eingerichtet worden ist. Zeitweise war die Straße auch eine Umleitungsstrecke im Zuge einer Baumaßnahme im Gereonswall, die mittlerweile abgeschlossen ist. Die Situation habe sich nach Beendigung der genannten Baumaßnahme nicht vollständig beruhigt. Die dortigen Anwohnenden fürchten, dass im Stavenhof dauerhaft mehr Kfz-Verkehr auftritt. Im Hinblick auf den schmalen Querschnitt, der Beschilderung eines Verkehrsberuhigten Bereichs, das Kopfsteinpflaster (Lärm, Beschädigungen) sowie den historischen Wert der Gasse ist die Akzeptanz hierfür nicht vorhanden.

Die Verwaltung verweist hier auf die weiteren Maßnahmen des Gesamtkonzepts, mit denen auch zusätzlicher Verkehr aus dem Stavenhof herausgehalten werden soll. Derzeit sind über den Stavenhof die Straße Eigelstein zwischen Dagobertstraße und Weidengasse mit den dortigen Kurzzeitparkständen sowie der Parkplatz auf der Dagobertstraße erschlossen. Nach vollständiger Umsetzung des Gesamtkonzepts fallen diese Möglichkeiten größtenteils weg. Es verbleibt lediglich die Erschließung der Dagobertstraße, wo nach Umsetzung des Gesamtkonzepts nur noch acht Bewohnerparkstände und zwei Behindertenparkstände verbleiben.

Darüber hinaus sind ein Anwohner sowie Fr. Dr. Börschel, Mitglied der Bezirksvertretung Innenstadt (vgl. Niederschrift der Sitzung 08.12.2020), der Auffassung, ein Teil des zusätzlichen Verkehrs sei Durchgangsverkehr, der eine Abkürzung vom Hansaring auf die Turiner Straße am Ebertplatz vorbei nimmt. Ein Fahrversuch hat ergeben, dass die Fahrzeiten beider Routen vergleichbar sind. In Abhängigkeit vom Zeitpunkt, an denen man die Ampel erreicht, kann mal die eine und mal die andere Route schneller sein.

Eine Anregung aus der Bürgerinformationsveranstaltung lautet, den Kfz-Verkehr im Quartier auf Anwohnende zu beschränken. Die Straßenverkehrsordnung (StVO) sieht hierzu lediglich die Möglichkeit einer Einschränkung auf Anliegerinnen und Anlieger vor. Für den Stavenhof ist ein Bürgerantrag nach § 24 (Gemeindeordnung (GO) anhängig, der eine Beschilderung der Einfahrt in den Stavenhof mit Verkehrszeichen 250 StVO („Verbot für Fahrzeuge aller Art“) mit dem Zusatzschild „Anlieger frei“ fordert.

Die Beschilderung „Anlieger frei“ ist möglich und kommt dort zur Anwendung, wo der Transitverkehr unterbunden werden soll. Der Begriff „Anlieger“ umfasst nach herrschender Rechtsprechung nicht nur die Bewohnenden einer Straße. Anliegerin oder Anlieger ist jeder, der dort etwas privat, geschäftlich oder dienstlich zu besorgen hat. Hierzu zählen beispielsweise auch Kundinnen und Kunden eines Geschäftes oder einer Ärztin/eines Arztes oder auch das Abholen eines Bewohnenden. Dabei liegt ein Anliegen bereits dann vor, wenn man mit einem Bewohnenden oder Grundstückseigentümer bzw. der Grundstückseigentümerin in Beziehung treten möchte, auch ohne dass diese Beziehung auch tatsächlich zustande kommt. Die Absicht ist hierfür ausreichend. Selbst unerwünschte Besucherinnen oder Besucher einer Anliegerin oder eines Anliegers sind zum Einfahren berechtigt.

Für den Stavenhof würde eine solche Beschilderung zwar möglich sein. Da sowohl die Zufahrt zur Dagobertstraße, als auch zum nach Süden verlaufenden Eigelstein im aktuellen Zustand nur über den Stavenhof ermöglicht wird, liegt die Berechtigung des Durchfahrens als Anliegerin oder Anlieger vor. Darüber hinaus ist eine Kontrolle der Einhaltung der Beschilderung, also welche Fahrenden tatsächlich vom Hansaring zur Turiner Straße ohne Anliegen im Quartier durchfahren, in der Praxis nicht möglich. Zusammenfassend ist eine derartige Beschilderung möglich, die Verwaltung hält die Maßnahme jedoch für nicht geeignet, den Verkehr im Stavenhof oder auch anderswo im Quartier zu reduzieren. Vielmehr soll zunächst die verkehrliche Entwicklung im Quartier nach Umsetzung der Maßnahmen beobachtet werden. Sollte es wider Erwarten dauerhaft zu höheren Verkehrsmengen als bisher im Stavenhof kommen, müssen geeignete Vorkehrungen getroffen werden.

Unter Krahnensäumen, Weidengasse, Eintrachtstraße

Fr. Dr. Börschel, Mitglied der Bezirksvertretung Innenstadt, bittet die Verwaltung um Information, inwieweit die Verwaltungsvorlage insofern anschlussfähig sei, dass sie auch dafür sorgt, dass Raserverkehr aus der Eintrachtstraße herausgehalten werde und man perspektivisch eine Verkehrsberuhigung in der Weidengasse erreiche. Beide Aspekte fanden sich auch in den Zuschriften der Bürgerschaft wieder. Der Bürgerverein Kölner Eigelstein e. V. und die Verwaltung sehen die Verkehrsberuhigung in der Weidengasse als zukünftiges Projekt an.

Voraussetzung für eine Verkehrsberuhigung in der Weidengasse ist, dass die Zufahrt in die Eintrachtstraße von Unter Krahnensäumen möglich ist. Neben den in der Beschlussvorlage 3336/2020 genannten Aspekten ist dies ein weiterer Punkt, der gegen eine Durchfahrtsperre in diesem Bereich spricht.

Der Auftrag zur Verkehrsberuhigung auf der Straße Eigelstein umfasst keine Lösungsansätze für eventuelle Geschwindigkeitsüberschreitungen auf der Eintrachtstraße. Die Planungen beeinträchtigten mögliche künftige Lösungsansätze aber auch nicht.

Einige Bürgerinnen und Bürger bemängeln, dass die Zahl der Ladezonen in der Weidengasse nicht ausreichend sei. Dem Hinweis wird nachgegangen und ggf. abgeholfen.

Südlicher Eigelstein zwischen Machabäerstraße und Felix-Rexhausen-Platz

Südlich der Machabäerstraße sieht das Verkehrsführungskonzept vor, dass die Straße Eigelstein weiterhin vom Kfz-Verkehr befahren wird. Dort ist in der derzeitigen Planung auf der westlichen Straßenseite eine Ladezone vorgesehen. Von 18 bis 7 Uhr sollen diese Flächen dem Bewohnerparken dienen.

Ein Vorschlag lautet, die Ladezone zu verkürzen und die Fläche vor den Hausnummern 25-33 für potenzielle Außengastronomie der dort ansässigen Gastronomiebetriebe zu berücksichtigen. Diesem Vorschlag kann seitens der Verwaltung gefolgt werden. Zu entscheiden ist, welche Nutzung diese Fläche in Zeiten ohne Außengastronomie erhalten soll. Der Bereich könnte abgepollert oder für Bewohner- oder Fahrradparken genutzt werden. Das Konzept sieht in dem Bereich kein bewirtschaftetes Kurzzeitparken vor, um die Verkehrsmengen dort zu reduzieren.

Darüber hinaus wird angeregt, die Ladezone nachts nicht für Bewohnende freizugeben, damit die Flächen zu möglichst wenig Zeit von Kfz belegt sind. Dies stünde konträr zu dem Ziel, mehr Möglichkeiten für das Bewohnerparken zu schaffen. Außerdem werden die Stellplätze außerhalb der Lieferzeiten dann erfahrungsgemäß von allgemein Parkenden fehlbelegt, weshalb dem Vorschlag nicht gefolgt werden sollte.

Zufahrt Parkplatz Dagobertstraße

Eine notwendige Maßnahme ist es, eine neue Möglichkeit der Einfahrt zum Parkplatz Turiner Straße/Dagobertstraße einzurichten. Der Parkplatz mit 17 bewirtschafteten Kurzzeitstellplätzen wird heute über die Straße Eigelstein und die Dagobertstraße erschlossen. Dieser Weg ist mit der Umsetzung der Fußgängerzone zwischen Torburg und Dagobertstraße nicht mehr möglich. Über diesen Parkplatz wird auch die Belieferung des REWE-Marktes abgewickelt. Damit der Lieferverkehr des REWE-Marktes und der Parksuchverkehr zu diesem Parkplatz nicht über die schmale Gasse und den verkehrsberuhigten Bereich Im Stavenhof läuft, soll eine alternative Zuwegung eingerichtet werden. Bei der Zuwegung auf den Parkplatz über den Knotenpunkt Turiner Straße/Dagobertstraße ist zu beachten, dass sie für LKW-Verkehre ausgelegt sein muss, wodurch ein Umbau der Einmündung und die Anpassung der Lichtsignalanlage erforderlich sind. Dies wird gemeinsam mit einem Rückbau des freilaufenden Rechtsabbiegers von der Dagobertstraße in die Turiner Straße, der heute abgepollert ist, betrachtet.

Der Beschlussvorschlag enthält einen Planungsauftrag für diesen Knotenpunkt. Aufgrund des längeren zeitlichen Planungsvorlaufs dieser baulichen Maßnahme wird sie voraussichtlich später realisiert als die Verkehrsberuhigung des Eigelsteins.

Kosten und Finanzierung

Die Kosten für die verkehrlichen Maßnahmen (insbesondere Beschilderung, Poller, Fahrradabstellanlagen, Entfernung Parkscheinautomaten) belaufen sich auf ca. 44.000 €. Die Mittel stehen im Teilergebnisplan 1201, Straßen, Wege, Plätze in der Teilplanzeile 13, Aufwendungen für Sach- und Dienstleistungen im Hpl. 2020/2021 im Haushaltsjahr 2021 zur Verfügung. In dieser Summe nicht enthalten sind die Kosten für den Umbau des Knotenpunkts Dagobertstraße/Turiner Straße. Diese werden im Rahmen des Planungsprozesses ermittelt und der Bezirksvertretung anschließend mit einer separaten Vorlage zum Beschluss vorgelegt. Die Beschaffung, Aufstellung, Bepflanzung, wetterabhängige Befüllung der Langzeit-Wassertanks und Pflege sowie das Versetzen der Kübel bei Großveranstaltungen oder Nutzungsänderungen erfolgt durch die Kölner Gesellschaft für Arbeits- und Berufsförderung (KGAB). Die Kosten belaufen sich auf ca. 150.000 € für die Beschaffung. Die Mittel stehen in Höhe von 86.355,79 € im Teilergebnisplan 1301, Öffentliches Grün, Wald- und Forstwirtschaft, Erholungsanlagen, in der Teilplanzeile 13, Aufwendungen für Sach- und Dienstleistungen sowie in Höhe von 63.644,21 € im Teilergebnisplan 0901, Stadtplanung in der Teilplanzeile 13, Aufwendungen für Sach- und Dienstleistungen im Hpl. 2020/2021 im Haushaltsjahr 2021 zur Verfügung. Für die jährliche

Pflege der Baumkübel in Höhe von 44.000 € stehen für 2021 Mittel im Teilplan 0901, Stadtplanung in der Teilplanzeile 13, Aufwendungen für Sach- und Dienstleistungen zur Verfügung, die Mittel in gleicher Höhe für 2022 ff. werden bei der Aufstellung des HPL 2022 berücksichtigt. Dezernat VI wird im Rahmen des Haushaltsplanaufstellungsprozesses 2022 ff. innerhalb des dann zugewiesenen Budgets die erforderlichen Mittel ggf. durch Umschichtungen vorsehen. Ehrenamtliche Pflegetätigkeiten durch Anwohnerinnen und Anwohner sind in Ergänzung möglich.

Auswirkungen auf den Klimaschutz

Die Verwaltung verfolgt das Ziel, die sektorspezifischen Beträge zum Klimaschutz zu erfüllen. Die hier dargestellte Maßnahme stärkt den Umweltverbund im Bereich Radverkehr und bietet den Bürgerinnen und Bürgern eine adäquate Mobilitätsmöglichkeit im Vergleich zur Nutzung des privaten Pkw. Somit trägt dies zu einer möglichen Reduktion des Treibhausgasausstoßes bei.

Insgesamt kann die hier dargestellte Maßnahme als positiver Beitrag zum Klimaschutz bewertet werden.

Begründung für die Dringlichkeit:

Um die von der Bezirksvertretung Innenstadt beabsichtigte möglichst zeitnahe Umsetzung der Planungen mit Beginn noch im Jahr 2021 zu ermöglichen, ist ein Beschluss der Planungen einschließlich eventueller Änderungen zwingend in der nächsten Sitzung erforderlich. Die Planungen sehen unter anderem eine Ausweitung der Flächen für zu Fuß Gehende und Radfahrende vor, wodurch das Einhalten der aktuell gebotenen Abstandsregeln schneller unterstützt werden könnte. Durch die notwendige Aufarbeitung und fachliche Prüfung der Anregungen aus der Bürgerinformationsveranstaltung vom 17.12.2020 sowie die Frage der Finanzierung der dauerhaften Pflege der Baumkübel, deren Klärung eine längere Zeit beanspruchte, war ein früheres Einbringen der Vorlage nicht möglich.

Anlagen

Anlage 1: Zusammenstellung der Anregungen der Bürgerinnen und Bürger

Anlage 2: Antrag nach § 24 GO NRW betr. Durchfahrverbot Im Stavenhof.