

Beschlussvorlage

zur Behandlung in **öffentlicher Sitzung**

Betreff

Radverkehrskonzept Innenstadt

Neuordnung der Verkehre am Zülpicher Platz einschließlich Sperrung für den Kfz-Verkehr

Beschlussorgan

Verkehrsausschuss

Gremium	Datum
Verkehrsausschuss	08.06.2021
Bezirksvertretung 1 (Innenstadt)	10.06.2021
Verkehrsausschuss	31.08.2021
Stadtarbeitsgemeinschaft Behindertenpolitik	21.06.2021

Beschluss

Der Verkehrsausschuss beauftragt die Verwaltung,

1. die Neuordnung der Verkehre am Zülpicher Platz gemäß vorgelegter Planung umzusetzen, einschließlich Sperrung der Zufahrt für den Kfz-Verkehr. Ausgenommen sind Lieferverkehre werktags zwischen 6 und 11 Uhr und Anwohnende mit Garage in dem Abschnitt. Die Kurzzeitparkplätze entfallen zugunsten von Fahrradabstellanlagen im Zuge eines vorgezogenen Umsetzungsschrittes.
2. Im Zuge der Sperrung des Zülpicher Platzes den nicht mehr benötigten Kfz-Rechtsabbiegefahrstreifen vom Hohenstaufering in Richtung Zülpicher Platz/Zülpicher Straße in einen Radfahrstreifen umzuwandeln.
3. Den nicht mehr benötigten baulichen Radweg auf der Westseite des Hohenstauferings zurückzubauen und die Flächen nach den Vorgaben des Gestaltungshandbuchs in einen Gehweg umzuwandeln.

Der Verkehrsausschuss verzichtet auf Wiedervorlage sofern die Bezirksvertretung Innenstadt der Vorlage 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>85.000</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 Folgeerträge (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**Zu Beschlusspunkt 1:**

Im Juni 2016 ist das Radverkehrskonzept Innenstadt (RVKI) als Handlungsrahmen für künftige Verkehrsplanungen in der Innenstadt/Deutz beschlossen worden (vgl. Vorlagen-Nr. 1171/2016). Darin sind als Maßnahmen für den Zülpicher Platz die Wegnahme der Rechtsabbiegebeziehung aus dem Hohenstaufering sowie die Wegnahme des Parkens definiert. Weiterführend wird die Einrichtung einer „Umweltverbundachse“ mit Radverkehr, Straßenbahn und Anlieger*Innen aufgeführt.

Im Oktober 2019 hat die Bezirksvertretung Innenstadt mit dem Antrag AN/0673/2019 in sieben Beschlusspunkten eine Neuordnung der Verkehre am Zülpicher Platz beschlossen (siehe **Anlage 2**). Nach eingehender Prüfung kommt die Verwaltung zu folgendem Ergebnis:

- Die Beschlusspunkte werden mit Ausnahme des Beschlusspunktes 5 von der Verwaltung zur Umsetzung empfohlen.
- Der Beschlusspunkt 2 wird mit geänderten Zeiten empfohlen, die sich an den Zufahrtszeiten für angrenzende Stadträume Ehrenstraße und Rudolfplatz orientieren.

Im Bestand ist es Kraftfahrzeugen an jedem Arm des Knotenpunktes Zülpicher Platz / Roonstraße

möglich geradeaus zu fahren und rechts abzubiegen (vgl. Abbildung 1). Die mit Beschlusspunkt 5 des Antrages beschriebene Neueinrichtung von zwei Linksabbiegemöglichkeiten (vgl. Abbildung 2) soll nach Empfehlung der Verwaltung nicht umgesetzt werden (vgl. Abbildung 3), die Gründe werden nachfolgend genannt.

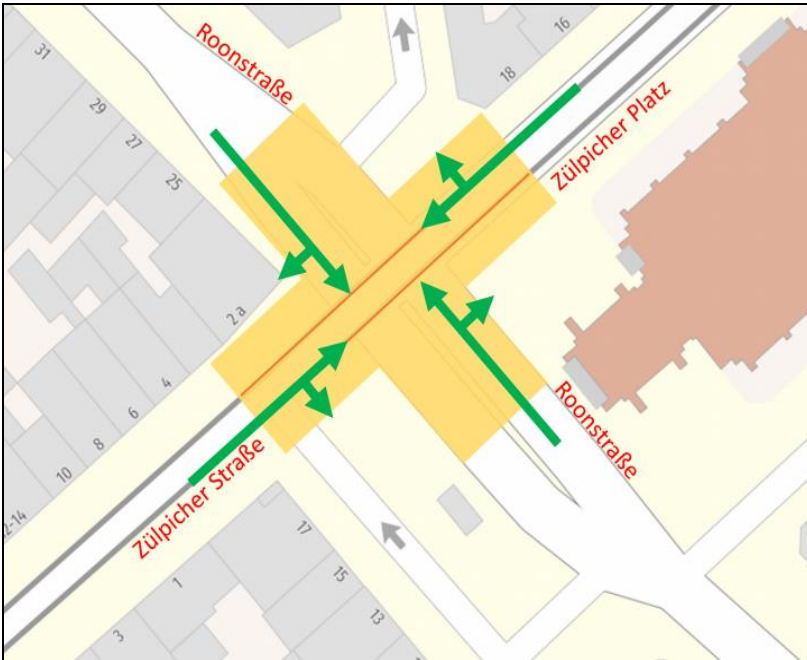


Abbildung 1: Mögliche Fahrbeziehungen im **Ist-Zustand** am Knotenpunkt Zülpicher Platz / Roonstraße

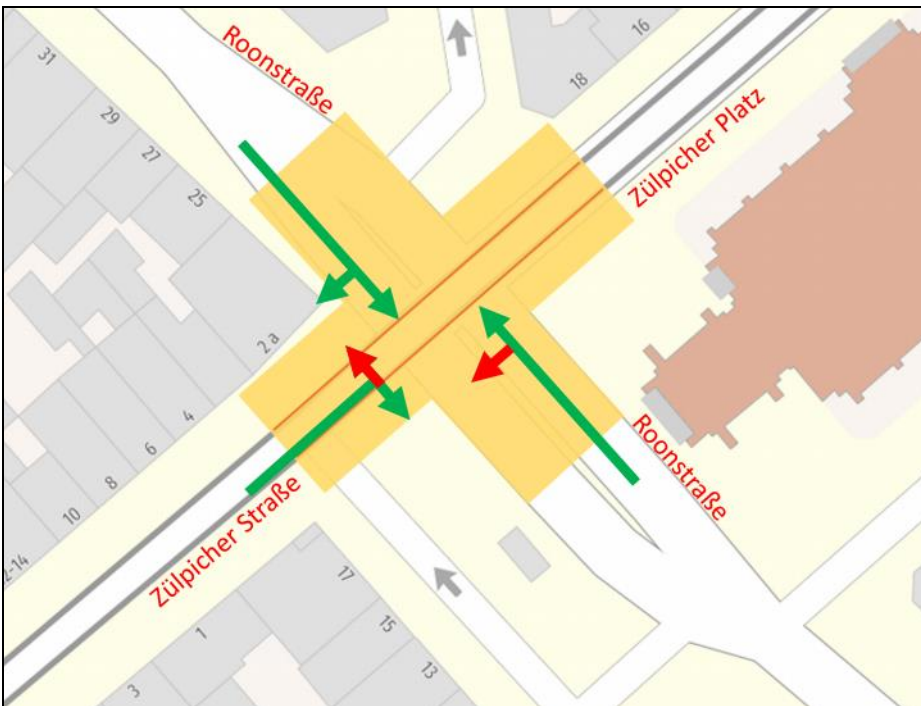


Abbildung 2: Mögliche Fahrbeziehungen gemäß **BV-Beschluss**

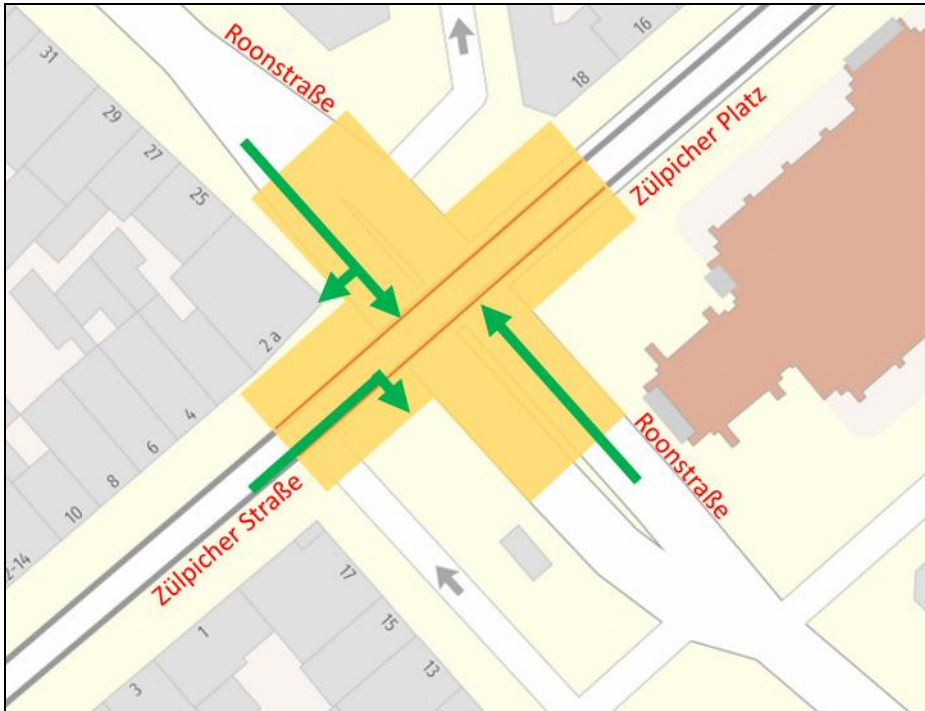


Abbildung 3: Mögliche Fahrbeziehungen gemäß **Empfehlung der Verwaltung**

In der makroskopischen Betrachtung mit dem Verkehrsmodell der Stadt Köln wird dabei neben dem Analysefall der Planfall BV-Beschluss, **im Folgenden nur „Beschluss“ genannt**, (mit Öffnung der Linksabbiegemöglichkeiten) und der Planfall Empfehlung der Verwaltung, **im Folgenden nur „Empfehlung“ genannt** (ohne Öffnung der Linksabbiegemöglichkeiten) unterschieden.

I. Auswirkungen des Planfalls „Beschluss“ durch Erzeugung von Durchgangsverkehren (makroskopische Betrachtung)

Nach Auswertung des makroskopischen Verkehrsmodells der Stadt Köln ist im Planfall „Beschluss“ mit Öffnung beider Linksabbiegemöglichkeiten nahezu eine Verdopplung der Kfz-Verkehrsmengen auf der Zülpicher Straße von ca. 2.500 Kfz/Tag auf über 4.500 Kfz/Tag zu erwarten (**siehe Anlage 3, Seite 3**). Ohne Öffnung der Linksabbiegemöglichkeiten (Planfall „Empfehlung“) ist demgegenüber mit einem weiteren, leichten Rückgang der Kfz-Verkehrsmengen auf der Zülpicher Straße auf unter 2.000 Kfz/Tag zu rechnen (**siehe Anlage 3, Seite 5**).

Durch die Öffnung der Linksabbiegemöglichkeiten werden Durchgangsverkehre über die Zülpicher Straße ermöglicht, die heute dort nicht (mehr) vorhanden sind. Zuvorderst ist hier durch die Öffnung des Linksabbiegers von der Zülpicher Straße in die Roonstraße die Möglichkeit zu nennen, auf der Verbindung Moselstraße – Zülpicher Straße – Roonstraße die stark belegten Hauptverkehrsstraßen (u.a. Kölner Ringe) zu umfahren.

Es soll hier der Vollständigkeit halber darauf hingewiesen werden, dass derzeit im näheren Umfeld des Zülpicher Platzes weitere Verkehrsuntersuchungen u. a. zur Entlastung der Moselstraße sowie im Zusammenhang mit dem geplanten Umsteigepunkt KVB/DB an der Luxemburger Straße durchgeführt werden. Hierdurch ergeben sich jedoch keine grundlegenden Auswirkungen auf das Vorhaben „Sperrung Zülpicher Platz für den Kfz-Verkehr“.

II. Auswirkungen des Planfalls „Beschluss“ auf die Verkehrssicherheit

(a) Linksabbiegemöglichkeit von der Zülpicher Straße in die Roonstraße

Die Geradeausspur zum Zülpicher Platz wird zwar vom Kfz-Verkehr nicht mehr, dafür aber sowohl von der Stadtbahn als auch vom Radverkehr stadteinwärts in Anspruch genommen (**siehe Anlage 4, Plan 2**). Es bestehen daher folgende Risiken:

- Der neue linksabbiegende Verkehrsstrom muss sich mit dem stadtauswärts gerichteten Geradeausstrom aus Stadtbahn und Radverkehr durchsetzen, dies wird kritisch mit Blick auf die Verkehrssicherheit gesehen (z. B. linksabbiegender Radverkehr mit Stadtbahn in Gegenrichtung und Stadtbahn im Rücken).
- Aufgrund der Führung auf einem Mischfahrstreifen geradeaus/links werden stadteinwärts fahrende Bahnen durch wartepflichtige Linksabbieger (Kfz-Verkehr, Radverkehr) behindert.

(b) Linksabbiegemöglichkeit von der Roonstraße in die Zülpicher Straße

Die Abwicklung eines Linksabbiegers von der Roonstraße in die Zülpicher Straße über den vorhandenen linken Geradeausfahrstreifen über zwei Richtungsfahrbahnen in Gegenrichtung hinweg (Roonstraße) kann aus Gründen der Verkehrssicherheit und Leistungsfähigkeit nicht realisiert werden. Um das Linksabbiegen von der südlichen Roonstraße in die Zülpicher Straße zu realisieren, müssten zusätzliche Verkehrsflächen für einen separaten Linksabbiegefahrstreifen in Anspruch genommen werden (vrsl. Wegfall der Mittelinsel, Neuaufteilung der Verkehrsflächen). Dies erfordert den Umbau des Knotenpunktes.

Darüber hinaus werden die Handlungsspielräume zur verkehrlichen Entwicklung rund um den Barbarossaaplatz und den Zülpicher Platz einschränkt (z. B. stehen Flächen, die jetzt für einen Linksabbiegefahrstreifen zur Verfügung gestellt werden, zukünftig nicht mehr für Radinfrastruktur zur Verfügung).

III. Kein Erfordernis für neue Linksabbiegemöglichkeit

Durch die Sperrung des Zülpicher Platzes bleibt das Quartier rund um die Zülpicher Straße (Rathenauviertel, Quartier Latäng) erschlossen. Ein Erfordernis für neue Linksabbiegemöglichkeiten im Sinne einer Kompensation der wegfallenden Erschließungsoptionen besteht somit nicht. Vielmehr würde mit der neuen Linksabbiegemöglichkeit – wie oben dargestellt – gebietsfremder Verkehr angezogen werden.

Zielverkehr aus den Quartieren an der Zülpicher Straße:

Mit der Herstellung der Linksabbiegemöglichkeit von der Roonstraße in die Zülpicher Straße würde ein überwiegend neues Verkehrsangebot geschaffen, da in der bestehenden Situation weder eine Linksabbiegemöglichkeit vom Hohenstauenring in Richtung Zülpicher Straße noch eine Durchfahrt von der Jahnstraße zum Zülpicher Platz möglich ist. Für den Zielverkehr entfällt lediglich die Zufahrtmöglichkeit über den Hohenstauenring; alternative Führungen stehen jedoch über die angrenzenden Hauptverkehrs- und Hauptsammelstraßen zur Verfügung (u. a. Lindenstraße – Roonstraße oder Luxemburger Straße – Moselstraße).

Quellverkehr aus den Quartieren an der Zülpicher Straße:

Für den Quellverkehr aus den Quartieren an der Zülpicher Straße bedeutet die Sperrung des Zülpicher Platzes eine größere Einschränkung als für den Zielverkehr. Alternative Führungen bestehen über die Wendefahrt Neue Weyerstraße (Ziel Ringe Nord) oder Dasselstraße – Lindenstraße Roonstraße (Ziel Aachener Straße).

Aus den genannten Gründen soll die mit AN/0673/2019 beschlossene Neueinrichtung von zwei Linksabbiegemöglichkeiten am Knotenpunkt Zülpicher Platz/Roonstraße nach Empfehlung der Verwaltung nicht umgesetzt werden.

Die Umsetzung des Beschlusspunktes 1 ist in den Entwurfsplänen in **Anlage 4** dargestellt.

Zu Beschlusspunkten 2. und 3.:

Mit der in Beschlusspunkt 2 empfohlenen Umwandlung des Kfz-Rechtsabbiegefahrstreifens in einen benutzungspflichtigen Radfahrstreifen wird der Radverkehr nun auch in südlicher Richtung vollständig in den Bereich des Fahrbahnquerschnitts verlagert. Die Flächen in der westlichen Nebenanlage zwi-

schen Beethovenstraße und Zülpicher Platz können zukünftig vollständig dem Fußverkehr zur Verfügung gestellt werden und werden entsprechend nach den Vorgaben des Gestaltungshandbuchs der Stadt Köln in einen Gehweg umgewandelt (Beschlusspunkt 3).

Die Verkehrsflächen am Hohenstaufering werden hierdurch für den Rad- und Fußverkehr neu und eindeutig geordnet.

Die Umsetzung der Beschlusspunkte 2 und 3 ist in den Entwurfsplänen in **Anlage 4** dargestellt.



Abbildung 44: Ausführungsbeispiel Radwegerückbau Kölner Ringe

Finanzierung:

Die für die Umsetzung der Maßnahme erforderlichen Finanzmittel in Höhe von 85.000 € stehen im Haushaltsplan 2020/2021 für das Haushaltsjahr 2021 im Teilergebnisplan 1201, Straßen, Wege, Plätze (Teilplanzeile 13 - Aufwendungen für Sach- und Dienstleistungen) zur Verfügung.

Auswirkungen auf den Klimaschutz:

Die Verwaltung verfolgt das Ziel, die sektorspezifischen Beiträge zum Klimaschutz zu erfüllen. Die hier dargestellte Maßnahme stärkt den Umweltverbund im Bereich ÖPNV, Radverkehr und Fußverkehr 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.

Anlagen:

- Anlage 1 – Öffentlichkeitsbeteiligung
- Anlage 2 – AN/0673/2019 der Bezirksvertretung Innenstadt, ungeändert beschlossen
- Anlage 3 – Verkehrsuntersuchung im VISUM-Modell der Stadt Köln (Analysenetz; Planfall „Beschluss“; Planfall „Alternative“)
- Anlagen 4.1 – 4.3 – Lagepläne (1 : 250)