

Beschlussvorlagezur Behandlung in **öffentlicher Sitzung****Betreff****Verkehrsberuhigung Friesenstraße/Friesenwall****Beschlussorgan**

Bezirksvertretung 1 (Innenstadt)

Gremium	Datum
Bezirksvertretung 1 (Innenstadt)	02.12.2021

Beschluss:

Die Bezirksvertretung Innenstadt beauftragt die Verwaltung mit der Planung einer autofreien Verkehrsführung im Bereich Friesenstraße/Friesenwall zwischen Römergasse und Im Klapperhof gemäß des Konzepts der Verwaltung in Anlage 2, dessen wesentliche Bausteine sind:

1. Die Friesenstraße zwischen Römergasse und Friesenwall wird zur Fußgängerzone mit Zusatzzeichen „Radfahrer frei“ sowie „Lieferverkehr werktags von 6-11 Uhr frei“.
2. Der Friesenwall zwischen Friesenstraße und Im Klapperhof verbleibt als Fahrradstraße, das Zusatzzeichen „Kfz frei“ wird ersetzt durch „Lieferverkehr werktags von 6-11 Uhr frei“.
3. Im genannten Bereich der Friesenstraße werden das Fahrradparken erweitert und Flächen für Bike-Sharing, E-Scooter und Lastenräder geschaffen.
4. Es wird zunächst eine Öffentlichkeitsbeteiligung über das Konzept durchgeführt. Die gegebenenfalls nach der Öffentlichkeitsbeteiligung angepasste Planung wird der Bezirksvertretung Innenstadt zum Umsetzungsbeschluss erneut vorgelegt.

Alternative:

Die Bezirksvertretung Innenstadt beauftragt die Verwaltung mit der Planung einer autofreien Verkehrsführung im Bereich Friesenstraße/Friesenwall zwischen Römergasse und Im Klapperhof gemäß des Konzepts der Verwaltung in Anlage 2, dessen wesentliche Bausteine sind:

1. Die Friesenstraße zwischen Römergasse und Friesenwall wird zur Fußgängerzone mit Zusatzzeichen „Radfahrer frei“ sowie „Lieferverkehr werktags von 6-11 Uhr frei“.
2. Der Friesenwall zwischen Friesenstraße und Im Klapperhof verbleibt als Fahrradstraße, das Zusatzzeichen „Kfz frei“ wird ersetzt durch „Lieferverkehr werktags von 6-11 Uhr frei“.
3. Im genannten Bereich der Friesenstraße werden das Fahrradparken erweitert und Flächen für Bike-Sharing, E-Scooter und Lastenräder geschaffen.
4. Die Verwaltung wird beauftragt den Verkehrsversuch zeitnah umzusetzen. Die Öffentlichkeit wird über das Vorhaben in geeigneter Form informiert.

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>6.000</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

Auswirkungen auf den Klimaschutz

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

Begründung:

Die Bezirksvertretung Innenstadt hat in ihrer Sitzung am 02.09.2021 beschlossen, eine nach ihren Vorgaben geänderte Verkehrsführung im Bereich Friesenstraße/Friesenwall zu prüfen (s. AN/1474/2020).

Sperrung des Abschnitts für den Kfz-Verkehr

Kern des beschlossenen Vorschlags ist, den Bereich Friesenstraße/Friesenwall autofrei zu gestalten. Der Lieferverkehr soll entsprechend der üblichen Regelung für autofreie Bereiche in der Innenstadt zwischen 6-11 Uhr zugelassen bleiben. Die Sperrung des Abschnitts für den Kfz-Verkehr ist grundsätzlich möglich, da der Straßenzug für die Erschließung des sonstigen Quartiers entbehrlich ist, da Alternativrouten genutzt werden können.

Kurz hinter der Kreuzung Friesenstraße/Römergasse befindet sich die Zufahrt zu dem gemeinsamen Wirtschaftshof und Parkhaus der Sartory-Säle und des Mercure-Hotels. Diese Zufahrt muss rund um die Uhr befahrbar bleiben. Aus diesem Grund kann der autofreie Bereich erst hinter der Zufahrt, rund 25 Meter hinter der Kreuzung beginnen. Das Konzept sieht vor, die Ausfahrt aus der genannten Zu-

fahrt über die Römergasse abzuwickeln. Das bedeutet, dass in diesen 25 Metern ein kurzer Zweirichtungsverkehr gelten würde.

Darüber hinaus befindet sich im weiteren Verlauf der Friesenstraße eine weitere Grundstückszufahrt. Diese muss ebenfalls ganzjährig erschlossen bleiben. Dies kann jedoch auch durch eine entsprechende Zusatzbeschilderung bewerkstelligt werden, die die Zufahrt zu dieser Grundstückszufahrt gestattet. Im Friesenwall befinden sich keine Zufahrten.

Durch die Maßnahme ist das Ausfahren von der Friesenstraße aus Osten kommend sowie für den ausfahrenden Verkehr aus dem Hof der Sartory-Säle nur noch zur Römergasse möglich. Dort ist heute ein verkehrsberuhigter Bereich angeordnet. Da die Römergasse die einzige Möglichkeit zur Ausfahrt aus der Friesenstraße darstellt, nimmt die verkehrliche Bedeutung der Straße zu. Die Verwaltung wird prüfen, ob weitere Maßnahmen erforderlich sind. Insgesamt ist die zu erwartende zusätzliche Verkehrsbelastung der Römergasse als Nachteil zu sehen.

Anordnung der autofreien Bereiche

Die Bezirksvertretung Innenstadt schlägt vor, den Bereich der Friesenstraße zwischen Römergasse und Friesenwall als Fußgängerzone mit Zusatzschild „Radfahrer frei“ anzuordnen. Die Verwaltung schließt sich dem Vorschlag an, da diese Anordnung der Nutzung der Straße am meisten gerecht wird. Damit ist der durch zu Fuß Gehende nutzbare Bereich nicht auf die zu schmalen Gehwege beschränkt. Im Radverkehrskonzept Innenstadt ist dieser Abschnitt nicht Teil eines Radnetzes. Mit dem neu eingerichteten, 2,5 Meter breiten Radfahrstreifen auf der Magnusstraße besteht eine sehr gute Radverkehrsführung in Ost-West-Richtung.

Der Friesenwall zwischen Friesenstraße und Im Klapperhof muss aus Sicht der Verwaltung dagegen als Fahrradstraße verbleiben. Die Straße ist Teil der Fahrradstraßenachse Wälle und wurde erst kürzlich als Fahrradstraße eingerichtet. Die Gehwege weisen hier zudem eine größere Breite auf.

Durchfahrtsperre an der Ecke Friesenstraße/Friesenwall

Die Bezirksvertretung Innenstadt schlägt im Beschlusspunkt Nr. 1 vor, dass die Durchfahrt an der Ecke Friesenstraße/Friesenwall durch eine Durchfahrtsperre (Pollerreihe) unterbunden wird. Gemäß der Beschlusspunkte Nr. 2 und 3 soll der Lieferverkehr dort weiterhin zeitweise zulässig sein und die Straßenabschnitte jeweils zur Sackgasse werden.

Dies ist verkehrstechnisch nicht umsetzbar, da entlang des Straßenzugs keine Wendemöglichkeiten bestehen. Dies würde Lieferfahrzeuge zwingen, rückwärts aus der Straße herauszufahren. Dies ist aus Gründen der Verkehrssicherheit aufgrund der daraus resultierenden Gefahren für Fußgänger*innen und Radfahrende nur mit Einweisung sicher abwickelbar und erlaubt (siehe auch § 9 Abs. 5 StVO), was nicht immer bewerkstelligt werden kann.

Versenkbare Poller an der Ecke Friesenstraße/Römergasse

Die Verwaltung empfiehlt der BV 1 von einer Durchfahrtsbeschränkung mittels versenkbarer Poller abzusehen. Hintergrund der Empfehlung ist die hohe Störanfälligkeit, und die damit verbundenen dauerhaften Kosten für Wartung und Reparatur. Zusätzlich kommt erschwerend hinzu, dass für den Einbau eine gewisse Tiefe benötigt wird (abhängig von der Art der Versenkung und Anforderung an die Stabilität). Diese kann nicht überall problemlos gewährleistet werden (vorhandene Leitungen, Kanäle, Bauwerke, etc.).

Des Weiteren sieht die Verwaltung die Positionierung von Durchfahrtsbarrieren an dieser Stelle kritisch. Aufgrund der Zufahrt für Wirtschaftsverkehr und Gäste zum Sartory können die Poller o. ä. nicht an die Ecke Friesenstraße/Römergasse platziert werden. Außerdem müssen die LKW, die den Wirtschaftshof beliefern, zunächst an der Zufahrt vorbei und rückwärts einfahren. Letztendlich könnte eine Durchfahrtsbarriere erst ca. 40 Meter hinter der Ecke Friesenstraße/Römergasse installiert werden. Bei einer solchen Positionierung ist zu befürchten, dass regelwidrig vor dieser Durchfahrtsbarriere geparkt wird. Dies würde Radfahrende, zulässige Anlieger*innen und Rettungswege blockieren. Aus

Sicht der Verwaltung ist eine Beschilderung ausreichend.

Verlegung des Taxenstands

Gemäß Beschlusspunkt Nr. 5 soll geprüft werden, ob der Taxenstand auf die andere Straßenseite gegenüber von den Sartory-Sälen verlegt werden kann mit dem Ziel, so eine repräsentative Vorfahrt zu den Sartory-Sälen zu ermöglichen.

Die Fahrbahn neben der baulichen Vorfahrt vor den Sartory-Sälen ist 4,00 Meter breit. Dies lässt die Anordnung jeglicher Stellplätze nicht zu, sodass der Vorschlag verkehrstechnisch nicht umsetzbar ist. Darüber hinaus befürchtet auch die Geschäftsführung der Sartory-Säle, dass der Taxistand dann durch andere Fahrzeuge belegt sein wird und die Nachteile damit schwerer wiegen.

Ruhender Verkehr

Durch die Maßnahme entfallen in der Friesenstraße 13 Kurzzeitparkstände mit Rotem Punkt sowie drei Stellplätze in Ladezonen (zwischen 18 und 8 Uhr freies Parken). Im Friesenwall entfallen 13 Kurzzeitparkstände mit Rotem Punkt sowie nächtlicher Bewohnerreservierung (18-9 Uhr). Insgesamt entfallen also 29 Stellplätze.

Erweiterung des Fahrradparkens

Die Verwaltung schlägt vor, die Flächen auf der Friesenstraße, die vom Ruhenden Verkehr freigeräumt werden, für eine bedarfsgerechte Erweiterung des Fahrradparkens zu nutzen. Des Weiteren sollen Flächen für Bike-Sharing, E-Scooter und Lastenräder eingerichtet und die Querbarkeit der Straße für zu Fuß Gehende verbessert werden. Im Friesenwall wurde bereits mit Einrichtung der Fahrradstraße das Fahrradparken erweitert.

Öffentlichkeitsbeteiligung

Die Verwaltung empfiehlt, zu dem Vorhaben zunächst eine Öffentlichkeitsbeteiligung durchzuführen. Hierfür würde die Verwaltung analog zum Verkehrsführungskonzept Ehrenstraße/Apostelviertel eine entsprechende Seite auf dem Online-Beteiligungsportal meinungfuer.koeln einrichten. Damit können vollumfänglich die Belange der Bürger*innen, Gewerbetreibenden, Gastronom*innen und Grundstückseigentümer abgefragt und berücksichtigt werden. Die Verwaltung wird der Bezirksvertretung Innenstadt eine Auswertung der eingegangenen Meinungen und eine ggf. daran angepasste Planung zum Umsetzungsbeschluss vorlegen. Der geschätzte Zeitbedarf hierfür beträgt vier Monate.

Alternativ beschließt die Bezirksvertretung Innenstadt mit dieser Vorlage die zeitnahe Umsetzung. Die Anlieger*innen würden dann eine Information zur Umsetzung erhalten.

Kostenschätzung

Die für die Umsetzung der Maßnahme erforderlichen konsumtiven Finanzmittel für Beschilderung und Poller in Höhe von rd. 6.000 € stehen im Haushaltsplan 2022 im Teilergebnisplan 1201, Straßen, Wege, Plätze (Teilplanzeile 13 - Aufwendungen für Sach- und Dienstleistungen) zur Verfügung.

Aufgrund des Wegfalls von bewirtschafteten Kurzzeitparkständen entfallen jährliche Einnahmen aus Parkraumbewirtschaftung in Höhe von ca. 11.200 €.

Auswirkungen für den Klimaschutz

Die Verwaltung verfolgt das Ziel, die sektorspezifischen Beiträge zum Klimaschutz zu erfüllen. Die hier dargestellte Maßnahme trägt dazu bei die Attraktivität des motorisierten Individualverkehrs zu reduzieren. Gleichzeitig wird der Umweltverbund im Bereich Rad- und Fußverkehr gestärkt 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

1. Übersichtsplan Bestand
2. Übersichtsplan Konzept