

**Beschlussvorlage**

zur Behandlung in **öffentlicher Sitzung**

**Betreff**

**Südliche Ringe Süd  
hier: Erweiterter Planungsbeschluss für die Knoten Ubierring/Alteburger Straße und Ubierring/Mainzer Straße**

**Beschlussorgan**  
Verkehrsausschuss

Beratungsfolge	Abstimmungsergebnis						
	Datum/ Top	zugestimmt Änderungen s. Anlage Nr.	abge- lehnt	zu- rück- ge- stellt	verwiesen in	ein- stim- mig	mehr- heitlich gegen
Verkehrsausschuss	25.08.2009	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	
Bezirksvertretung 1 (Innenstadt)	03.09.2009	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	
Verkehrsausschuss		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	

**Beschlussvorschlag einschl. Deckungsvorschlag, Alternative**

Der Verkehrsausschuss beauftragt die Verwaltung, für den Knotenpunkt Ubierring/Alteburger Straße gemäß Anlage 2.1, Variante 1 (LSA, Seitenlage) die Ausbauplanung zu erstellen und die Maßnahme im Rahmen des Projektes Nord-Süd Stadtbahn, 1. Baustufe von der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB AG) zeitnah nach Fertigstellung der Stadtbahnhaltestelle Chlodwigplatz auf dem Ubierring umsetzen zu lassen.

Die Planung des Knotens Ubierring/Mainzer Straße sollte in gleicher Weise/Variante erfolgen wie die der Alteburger Straße. Der signalisierte Fußgängerüberweg an der heutigen Haltestelle Ubierring entfällt. Dieser Bereich wird einstreifig umgebaut.

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

**Alternative :**

Der Verkehrsausschuss beauftragt die Verwaltung, für den Knoten Ubierring/Alteburger Straße die Ausbauplanung Anlage 2.2, Variante 2 (LSA in Mittellage) zu erstellen. Adäquat sind die übrigen oben genannten Maßnahmen des ursprünglichen Beschlusses auch bei der alternativen Planung umzusetzen.

Der Verkehrsausschuss verzichtet auf die Wiedervorlage, sofern die Bezirksvertretung Innen-

stadt uneingeschränkt zustimmt.

**Haushaltsmäßige Auswirkungen**

<input type="checkbox"/> Nein	<input checked="" type="checkbox"/> ja, Kosten der Maßnahme siehe Anlage 6 €	Zuschussfähige Maßnahme ggf. Höhe des Zuschusses _____ %	<input type="checkbox"/> nein <input checked="" type="checkbox"/> ja *) €	Jährliche Folgekosten a) Personalkosten € _____	b) Sachkosten € _____
Jährliche Folgeeinnahmen (Art, Euro)		*) Die Höhe des Zuschusses wird zu einem späteren Zeitpunkt ermittelt			
		Einsparungen (Euro)			

**Problemstellung des Beschlussvorschlages, Begründung, ggf. Auswirkungen****Ubierring/Alteburger Straße**

Mit Beschluss des Verkehrsausschusses vom 06.05.2008 wurde die Verwaltung beauftragt, alle möglichen Steuerungsmöglichkeiten für den Verkehr auf dem Ubierring darzustellen und die Auswirkungen für den Verkehr zu bewerten. Unter dem Gesichtspunkt, eine stadtraumverträgliche und die Sicherheitsinteressen von Fußgängern und Radfahrern garantierende Lösung zu realisieren, ist ein Vorschlag zu unterbreiten.

In den Anlagen 2.1 bis 2.5 sind fünf verkehrssichere Varianten dargestellt, wie der Knoten Ubierring/Alteburger Straße künftig gestaltet werden könnte. In der Anlage 5 sind in der Tabelle stichpunktartig die positiven wie auch negativen Punkte der einzelnen Varianten dargestellt.

- |            |            |  |
|------------|------------|--|
| Anlage 2.1 | Variante 1 | Lichtsignalanlage (LSA), Fußgängerquerungen in Seitenlage            |
| Anlage 2.2 | Variante 2 | LSA, Querung in Mittellage   |
| Anlage 2.3 | Variante 3 | Z-Überweg in Seitenlage  |
| Anlage 2.4 | Variante 4 | Z-Überweg in Mittellage mit erweiterter Aufstellfläche für Radfahrer |
| Anlage 2.5 | Variante 5 | Z-Überweg in Mittellage  |

**Grobe Beschreibung der fünf Varianten:**

Für die Anlagen 2.1 und 2.2, den Varianten mit Lichtsignalanlagen, ist eine Signalisierung von Individualverkehr und öffentlichen Personennahverkehr notwendig. Beide Varianten haben geradlinige Fußgängerquerungen sowie signalisierte Radwege über den Ubierring.

In den Anlagen 2.3 bis 2.5 sind die Querungsmöglichkeiten über den Ring als Z-Überwege dargestellt. Die Z-Überwege könnten unsignalisiert betrieben werden. Die Fußgängerquerungen in der Anlage 2.1 sowie in der Anlage 2.3 sind beidseitig der Alteburger Straße und der Anlagen 2.2, 2.4 und 2.5 in der Mittelallee angelegt.

Die Anlage 2.4 hat eine Radverkehrsanlage bis zum Drängelgitter vor dem Gleisbereich auf der Mittelinsel. In der Anlage 2.5 endet die Radwegführung vor der Straßenquerung.

**Spezifische Punkte der einzelnen Varianten sowie Stellungnahmen seitens der KVB und Polizei:**

Variante 1: LSA, Querungen in Seitenlage

Variante 2: LSA, Querung in Mittellage

In der Anlage 2.1 ist für die Abwicklung der Verkehre eine komplexe Lichtsignalanlage notwendig, da es sich um eine Drei-Phasen-Steuerung handelt. Die Stadtbahn wird bevorzugt. Ob eine 100 prozentige Bevorrechtigung der Stadtbahn, insbesondere für die aus Richtung Mainzer Straße, aufgrund der langen Fußgängerquerungen möglich ist, wird sich in der Detailplanung ergeben. Grund ist, dass die Lage der Erfassungseinrichtung sehr weit von der Kreuzung entfernt platziert werden muss, damit die Stadtbahn ohne Halt den Knoten Alteburger Straße passieren kann. Ist die Lage der Erfassungseinrichtung vor Einfahrt in die Haltestelle Ubierring, so kann es bei Schwankungen der Fahrgastwechselzeit in der Haltestelle Ubierring an der Lichtsignalanlage Alteburger Straße zu Rot-Zeiten kommen, deren Ursache an der Alteburger Straße nicht zu erkennen sind. Dieser Effekt ist nicht gewünscht. Daher können derzeit Wartezeiten für die Stadtbahn nicht ausgeschlossen werden.

Die Fußgänger und Radfahrer müssen den Überweg in einem Zug queren können. Die langen Fußgängerquerungen der Anlage 2.1 erfordern lange Räumzeiten, wodurch lange Wartezeiten für alle Verkehrsteilnehmer entstehen. Die daraus resultierenden langen Rotzeiten für Fußgänger und Radfahrer werden eine hohe Anzahl von Rotläufern erzeugen. Aus Sicht der Polizei ist sie aufgrund der Vollsinalisierung die sicherste Variante, unabhängig der Erfahrungen mit Rotläufern bei langen Wartezeiten.

Die geradlinige Verbindung der Bürgersteige der Alteburger Straße über den Ubierring, zwei direkte und somit kurze Wegstrecken, ist als Komfort anzusehen.

Die Fußgängerquerungen in den Anlagen 2.1 und 2.2 haben bewusst keine Aufstellfläche zwischen Straße und Gleisbereich erhalten, da ansonsten noch längere Wege entstehen. Die Aufstellflächen würden zudem das Rotlaufen begünstigen.

Die Gefahr von Rotläufern ist auch bei der Anlage 2.2 einer Lichtsignalanlage in Mittellage nicht auszuschließen. Die Polizei hält die Variante für den querenden Verkehr aufgrund der Signalisierung für eine sichere Lösung.

Eine Signalisierung ist für Verkehrsteilnehmer grundsätzlich mit Wartezeiten verbunden. Ohne Signalisierung minimieren sich die Wartezeiten für alle Verkehrsteilnehmer.

Die städtebauliche Einbindung ist durch den geradlinigen Verlauf der Straße in den Anlagen 2.1 und 2.2 als positiv zu bewerten.

### **Variante 3: Z-Überweg in Seitenlage**

Die KVB fordert für die Gleisquerung in Anlage 2.3 eine bahnabhängige Rot-/Dunkelsignalisierung.

Die Polizei ist der Auffassung, dass zwei Fußgängerquerungen vom Fahrzeugverkehr schlechter akzeptiert werden als die Alternativen in Mittellage. Darüber hinaus beurteilt sie die fehlende Radfahrerquerung des Ubierrings als ungünstig.

### **Variante 4: Z-Überweg in Mittellage mit erweiterter Aufstellfläche für Radfahrer**

In der Anlage 2.4 ist über die Fahrbahn parallel zu der Fußgängerquerung eine Radwegfurt markiert. Diese Lösung ist in der Straßenverkehrsordnung nicht beschrieben. Das Problem ist, dass der Fußgänger Vorrang gegenüber dem Individualverkehr hat, der Radfahrer jedoch nicht. Die KVB sieht eine höhere Unfallgefahr durch Radfahrer, die den Z-Überweg per Rad durchfahren könnten, obwohl dies nicht zulässig ist. Diese Auffassung teilt die Stadtverwal-

tung nicht, weil der Radfahrer diesen Bereich nur sehr langsam passieren kann, da nur die Aufstellflächen entsprechend groß dimensioniert worden sind, die eigentliche Gleisquerung jedoch nicht.

Die Polizei kritisiert, dass die Radfahrer ohne Beschilderung durch den Z-Überweg fahren werden, obwohl sie nur bis zur Insel (siehe Anlage 4, hellblau dargestellte Radwegführung) fahren dürfen und über den eigentlichen Gleisbereich das Rad schieben müssten. Zudem hält es die Polizei für ungünstig, dass schnelle Fahrradfahrer, die aus der Mittelallee kommen und über die Straße zum Z-Überweg fahren, von Fahrzeugführern nicht rechtzeitig erkannt werden.

### **Variante 5: Z-Überweg in Mittellage**

In Anlage 2.5 muss der Radfahrer, um den Ubierring zu queren, bereits vor Querung der Straße absteigen und als Fußgänger den Ring queren. Die Variante 5, Anlage 2.5 wird seitens der Polizei gegenüber der Variante 4, Anlage 2.4 bevorzugt.

Die Ein- und Ausfädelung des Radverkehrs im Südbereich der Alteburger Straße auf und von der Mittelallee ist nach Meinung der Polizei in den Varianten 2, 4 und 5 klärungsbedürftig.

Die Angabe der Anzahl der zu fällenden Bäume ist unter Vorbehalt, da sie erst im Rahmen der Detailplanung exakt ermittelt werden kann.

Zwei parallele geradlinige Radwege ergänzend zu einem Z-Überweg anzulegen wird seitens der Verwaltung aus der Erfahrung heraus abgelehnt, da Fußgänger häufig den Radweg nutzen werden um den Ring zu queren und nicht mehr den sicheren Z-Überweg. Hierdurch haben sich in der Vergangenheit an mehreren anderen Stellen in Köln schwere Unfälle ereignet. Daher wird diese Lösung nicht diskutiert.

### **Knoten Ubierring/Mainzer Straße**

Für die Umgestaltung des Knotens Ubierring/Mainzer Straße schlägt die Verwaltung vor, die Variante der Alteburger Straße auch am Knoten Mainzer Straße umzusetzen, so dass beide Knoten eine ähnliche Ausgestaltung erhalten. Dies bedeutet, dass der heutige Linksabbieger aus der Mainzer Straße in der Anlage 2.1 erhalten bleibt. In allen übrigen Varianten entfällt die Linksabbiegemöglichkeit. Kraftfahrzeuge aus der Mainzer Straße mit Ziel Chlodwigplatz müssen rechts abbiegen und die begrünte Platzanlage Ubierring über die Rheinuferstraße umfahren. Die Signalisierung des Gleisbereichs ist erforderlich, da diese Anlage bereits heute eine Schulwegsicherungsanlage ist.

Eine Anbindung der Fußgängerquerung über den Ubierring an die Platzfläche Ubierring entfällt aus städtebaulichen Gründen und ist kostenmäßig nicht vertretbar. Fußgänger von der Haltestelle Ubierring können nach wie vor den Ubierring in Höhe der Haltestelle bis zum Südbereich des Ubierring queren, um dann entlang des Ubierrings Süd die Mainzer Straße zu erreichen. Diese Wegebeziehung wird derzeit von der überwiegenden Zahl der Stadtbahnbenutzer genutzt.

Die Signalisierung der Fußgängerquerung an der heutigen Haltestelle Ubierring entfällt. Dieser Bereich wird einstreifig umgebaut, um für Fußgänger eine sichere alternative Querungsstelle anzubieten.

## Fazit

In der folgenden Tabelle werden die wichtigsten Kriterien der Tabelle Pro/Contra der fünf Varianten zusammengefasst.

Varianten	städtebauliche Einbindung	Wartezeiten	Verkehrssicherheit	Kosten
1 LSA, Querung in Seitenlage	+	-	0	-
2 LSA, Querung in Mittellage	+	0	0	+
3 Z-Überwege in Seitenlage	-	+	0	0
4 Z-Überwege in Mittellage mit erweiterter Aufstellfläche für Radfahrer	0	+	+	+
5 Z-Überweg, Mittellage	0	+	+	+

(Die detaillierte Darstellung der Vor- und Nachteile der Varianten sind in der Anlage 5 dargestellt).

Die beiden Varianten 1 und 2 mit LSA werden trotz der negativen Punkte in Sachen Kosten und Wartezeit für den Bürger in Sachen Wegeverbindung für Fußgänger (geradlinige Verbindung der Bürgersteige) als komfortablere Lösung angesehen.

**Die Verwaltung empfiehlt**, dass der Knoten Ubierring/Alteburger Straße und Ubierring/Mainzer Straße, wie in Anlage 2.1, Variante 1 dargestellt ist, umgebaut wird (LSA in Seitenlage). Dieser Variante stimmt die Polizei zu.

Die signalisierte Fußgängerquerung an der Haltestelle Ubierring entfällt und die Zweistreifigkeit wird auf eine Spur zurückgebaut.

Als **Alternative** kann auch die Anlage 2.2, Variante 2, LSA in Mittellage umgesetzt werden. Diese Variante 2 ist verkehrstechnisch einfacher im Vergleich zur Variante 1 und verursacht geringe Kosten. Aufgrund der kürzeren Fußgängerquerungen sind die Wartezeiten geringer als bei Variante 1 und tragen dem vorhandenen Wohngebiet Rechnung.

## Finanzierung

Die Finanzierung für den Umbau des Knotens Ubierring/Alteburger Straße soll im Rahmen der Maßnahme Nord-Süd-Stadtbahn, 1. Baustufe (Folgemaßnahme) erfolgen.

Die Baukosten für den Kreuzungsbereich Mainzer Straße/Ubierring werden nach § 13 Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) zwischen dem Land NRW, der KVB AG und der Stadt Köln gedrittelt. Da die Stadtbahnlinie hier nicht über einen unabhängigen Bahnkörper im Sinne des EKrG verfügt, sondern im Verkehrsraum der Straße liegt, können keine Zuwendungen nach den Förderrichtlinien Stadtverkehr beansprucht werden. Für die Z-Überwege ist jedoch unter Umständen eine Förderung nach dem Gesetz für den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW) möglich. Für die Finanzierung des Überweges Mainzer Straße/Ubierring sind im Doppelhaushalt 2008/2009 im Teilfinanzplan 1201, Verkehrsflächen und -anlagen, ÖPNV, entsprechende Finanzmittel veranschlagt. Die Mittel für das

ÖPNV-Drittel werden über die Finanzstelle 6903-1201-0-9090 – Beschleunigungsmaßnahme Linie 12, nördlicher Ast (Überwegsicherung) und Beschleunigungsmaßnahme Ringe südlicher Ast (Überwegsicherung) bereitgestellt.

Knoten Ubierring/Mainzer Straße:

Nach Beschluss über die Planungsvariante erarbeitet die Verwaltung die Ausbauplanung und sichert die Finanzierung. Es erfolgt anschließend eine erneute Vorlage zwecks Bau- und Finanzierungsentscheidung.

Knoten Ubierring/Alteburger Straße:

Nach Beschlussfassung wird die KVB AG die Ausbauplanung fortführen und die Maßnahme umsetzen.

**Weitere Erläuterungen, Pläne, Übersichten siehe Anlage(n) Nr.**

- 1 Übersichtslageplan
- 2.1 Entwurfslageplan Variante 1 Ubierring/Alteburger Straße
- 2.2 Entwurfslageplan Variante 2 Ubierring/Alteburger Straße
- 2.3 Entwurfslageplan Variante 3 Ubierring/Alteburger Straße
- 2.4 Entwurfslageplan Variante 4 Ubierring/Alteburger Straße
- 2.5 Entwurfslageplan Variante 5 Ubierring/Alteburger Straße
- 3 Entwurfslageplan Haltestelle Ubierring
- 4 Entwurfslageplan Haltestelle Chlodwigplatz
- 5 Tabelle Pro/Contra der fünf Varianten
- 6 Kostenvergleich der Varianten