
FWK Hoffmann, Klaus,
Rathaus Spanischer Bau,
Raum B 229
50667 Köln

Tel. 0221 / 221-23840

Fax 0221 / 221-28770

E-Mail klaus.hoffmann1@stadt-koeln.de

An den
Vorsitzenden des
Verkehrsausschusses
Herrn Manfred Waddey

Herrn
Oberbürgermeister Jürgen Roters

Eingang beim Amt des Oberbürgermeisters: 31.08.2010

AN/1538/2010

| Gremium | Datum der Sitzung |
|-------------------|--------------------------|
| Verkehrsausschuss | 07.09.2010 |

Geplanter Turbokreisel Großkreuzung Roonstraße/Lindenstraße

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

wir bitten Sie folgende Anfrage auf die Tagesordnung der kommenden Sitzung des Verkehrsausschusses zu setzen:

Geplanter Turbokreisverkehr für die Großkreuzung Roonstrasse/Lindenstrasse

Der sechsarmige Kreuzungsbereich Roonstrasse/Lindenstrasse ist zweifellos im Bereich Linksabbieger ein Gefahrenpunkt. Zusätzlich ist die hohe Frequentierung im Morgen- und Feierabendverkehr eine hohe Belastung für Verkehrsteilnehmer wie Anwohner. Auffällig ist aber auch, dass gerade die Kreuzung Roonstrasse / Lindenstrasse zu den weniger staugefährdeten Kreuzungen gehört.

Problematisch und damit die Unfallgefahr deutlich erhöhend ist nach Auskunft von Verkehrsexperten, dass man von weitem bereits das Ampelsignal z.B. Grün sieht und dies einen sogenannten Beschleunigungseffekt nach sich zieht. Die Fahrzeuge überfahren die Kreuzung zu schnell und zu spät und die Linksabbieger schätzen die Geschwindigkeit des Gegenverkehrs falsch ein.

Die Bezirksvertretung Innenstadt hat sich so nach Vorlage einer Leistungsfähigkeitsuntersuchung einstimmig für den Abbau der Ampelanlagen und die Errichtung eines sogenannten modifizierten Turbokreisels 2/2 (2-spurige Einfahrt und 2-spurige Ausfahrt) ausgesprochen. Eine solche Umgestaltung würde allerdings auch den stolzen Preis von 260.000 € kosten.

Angesichts der nicht gesicherten Wirkung sowie der hohen Baukosten ist es mehr als angezeigt, ungeklärte Fragen vor einer Bauentscheidung aber auch Auftragsvergabe kritisch zu hinterfragen. Darum bitten wir um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Warum ist nicht schon früher für die 4 Hauptrichtungen auf Linksabbiegerampeln zurückgegriffen worden oder über eine stationäre Geschwindigkeitskontrolle (Blitzanlage) auf der Roonstrasse zwischen Synagoge und Kreuzung nachgedacht worden (siehe Beschleunigungseffekt)?
2. Durch die Planung einer exzentrisch angeordneten Mittelinsel kann der Verkehr auf der Roonstrasse aus der Richtung Richard-Wagner Strasse Richtung Zülpicher Strasse fast (ungebremst) geradeaus durch den Kreiseln fahren. Der von der Lindenstrasse aus Richtung Ringe kommende Verkehr muss direkt in die 2. Spur wechseln, um in die Lindenstrasse Richtung Universität zu gelangen. Welche Studien hat es dazu gegeben, wie dadurch, und durch den für einen Turbokreisels außerordentlich kleine Durchmesser, die Sicherheit der Benutzer der Kreisels, insbesondere der Gelenkbusse beeinflusst wird und welches sind die Ergebnisse?
3. In den bisherigen Planung ist vorgesehen, dass die Radwege auf der Lindenstrasse aufhören und sich die Radfahrer, viele von ihnen sind Schüler auf dem Weg in das benachbarte Berufskolleg, in den fließenden Verkehr einreihen müssen. Wie ist die Abschätzung eines daraus resultierenden Gefahrenpotentials erfolgt, mit welchen Experten und mit welchem Ergebnis?
4. Wie wurde die Feststellung der ADAC-Broschüre „Der Kreisverkehr“ berücksichtigt, dass das Sicherheitsniveau zweistreifig befahrbarer Kreisverkehre besonders hoch ist, wenn kein oder nur geringer Fußgänger- oder Radverkehr herrscht, obwohl an dieser Stelle gerade zur Hauptverkehrszeit besonders reger Fußgänger- oder Radverkehr herrscht (Schulkolleg und Universität)?
5. Durch die angedachte Sperrung der Schaafenstrasse Richtung Lindenstrasse wird ein nicht unbedeutender paralleler Rettungsweg zu Universitäts- und anderen Kliniken aus dem Stadtzentrum heraus bei Spitzenverkehrszeiten versperrt bleiben. Ist dies mit den Universitätskliniken und den zuständigen Landesbehörden abgestimmt worden?

Der Masterplan, der für die Fortentwicklung unserer Stadt eine zentrale Leitlinie ist, sieht eine Neugestaltung der Verkehrsflüsse vor allem am und um den Rudolfplatz als wesentliche Schritte einer Verbesserung der Aufenthalts- und Lebensqualität in der Innenstadt vor. Der Masterplan erkennt hier tiefgreifende Einflüsse auf den gesamten Parallelbetrieb vom Barbarossaplatz bis zum Friesenplatz. Sie sind eine Schlüsselfrage. Hier sind verkehrstechnische Fakten zu überdenken, die in den davon betroffenen Räumen ein Gestaltungshindernis darstellen könnten und/oder dem Risiko eines baldigen Rückbaus unterliegen.

Mit freundlichen Grüßen

Klaus Hoffmann