

Beschlussvorlage

 zur Behandlung in **öffentlicher Sitzung**
Betreff
**Entwicklungskonzept Porz-Mitte
 hier: Gestaltungskonzept der Hauptstraße von Steinstraße bis Poststraße**
Beschlussorgan
 Verkehrsausschuss

Beratungsfolge	Abstimmungsergebnis							
	Gremium	Datum/ Top	zugestimmt Änderungen s. Anlage Nr.	abge- lehnt	zu- rück- ge- stellt	verwiesen in	ein- stim- mig	mehr- heitlich gegen
Verkehrsausschuss	06.12.2011	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>	
Bezirksvertretung 7 (Porz)	13.12.2011	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>	
Verkehrsausschuss	31.01.2012	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>	

Beschlussvorschlag einschl. Deckungsvorschlag, Alternative

Der Verkehrsausschuss beauftragt die Verwaltung auf der Grundlage des vom Rat der Stadt Köln beschlossenen Entwicklungskonzeptes vom 13.03.2010 das als Anhang beigefügte Gestaltungskonzept der Hauptstraße von Steinstraße bis Poststraße in detaillierter Form als Entwurfsplanung auszuarbeiten.

Des Weiteren wird die Verwaltung gebeten die Finanzierung für die Umbaumaßnahme einzuplanen und sicherzustellen.

Der Verkehrsausschuss verzichtet auf Wiedervorlage sofern die Bezirksvertretung Porz der Maßnahme zustimmt.

Haushaltsmäßige Auswirkungen

<input type="checkbox"/> Nein	<input checked="" type="checkbox"/> ja, Kosten der Maßnahme ca. 3.800.000 €	Zuschussfähige Maßnahme ggf. Höhe des Zuschusses _____ %	<input checked="" type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja	Jährliche Folgekosten a) Personalkosten € _____	b) Sachkosten € _____
Jährliche Folgeeinnahmen (Art, Euro)		Einsparungen (Euro)				

Problemstellung des Beschlussvorschlages, Begründung, ggf. Auswirkungen

Der Rat der Stadt Köln hat am 23.02.2010 das Entwicklungskonzept Porz-Mitte beschlossen. Ein wichtiger Bestandteil des Entwicklungskonzeptes Porz-Mitte ist unter anderem die Umsetzung der Entwicklungsziele für die Verkehrsplanung.

Als Schwerpunkt ist die Hauptstraße zu nennen, die im Gesamtverkehrskonzept die Funktion einer örtlichen Haupt- und Umgehungsstraße (L 82) wahrnimmt und gleichzeitig als Geschäftsstraße mit Wohnnutzung einzustufen ist. Die Hauptstraße ist die einzige direkte Verbindungsstraße zwischen dem Stadtteil Zündorf und der Innenstadt Porz, so dass infolge des überdurchschnittlichen Verkehrs und der Lärmemission die Belastung für die Anlieger hoch ist.

Aus diesem Grund soll der Abschnitt der Hauptstraße von Steinstraße bis zur Poststraße umgestaltet werden, mit dem Ziel die derzeitigen Konflikte zwischen Wohnen/Einkaufen und dem Durchgangsverkehr mit einer hohen Verkehrsbelastung unter stadtgestalterischen und funktionalen Ansprüchen aus der angrenzenden Nutzung verträglicher zu gestalten. In das Umgestaltungskonzept wurden nachfolgende Änderungen einbezogen:

- Überplanung des Knotens Hauptstraße/Bergerstraße/Rathausstraße
- die Einrichtung einer Linksabbiegespur von der Hauptstraße in die Tiefgarage unter dem Friedrich-Ebert-Platz, um eine direkte Zufahrt von Norden kommend zu ermöglichen
- Aufwertung der Fußgängerbereiche
- die Anordnung von Schutzstreifen für Radfahrer, die gleichzeitig als Verknüpfungspunkte zum bestehenden Radnetz dienen, um somit den Radwegnetzschluss zum bestehenden Netz zu ermöglichen.
- Ordnung des ruhenden Verkehrs mit zusätzlichen Baumscheiben zwischen den öffentlichen Parkplätzen
- Gestalterische Aufwertung der Fußgängerquerung über die Hauptstraße im Zuge der Bahnhofstraße

Die Hauptstraße unterteilt sich in 5 Abschnitte, die sich wie folgt gliedern:

1. Abschnitt (südlich Steinstraße bis einschließlich Kreuzung Bergerstraße)

Angrenzend an die von der Bezirksvertretung Porz beschlossene Planung mit Datum vom 04.11.2008 zur Umgestaltung der Steinstraße/Hauptstraße wurde der Bauanfang für das vorliegende Konzept festgelegt. Der als Anlage beigefügte Querschnitt 1 beinhaltet den Bestand sowie die Planung der Hauptstraße. Parallel zur Hauptstraße werden beidseitige Schutzstreifen für Radfahrer angeboten und gleichzeitig das Parken geordnet. Ergänzend werden zwischen den Parkständen Baumstandorte berücksichtigt. Mit dieser Maßnahme soll auch das widerrechtliche Parken in 2. Reihe verhindert werden. Zu beachten ist, dass für die Anordnung von öffentlichen Parkplätzen zum Teil Grunderwerb seitens der Stadt zu tätigen ist.

Der Kreuzungsbereich Hauptstraße/Bergerstraße wird mit einem Kreisverkehr, D=30 m, überplant und gestalterisch durch Baumstandorte ergänzt. Die geplanten Schutzstreifen werden in Richtung Bergerstraße bis zu dem Bestand östlich der Josefstraße ergänzt. Für den Radfahrer wird in der Rathausstraße das Fahren gegen die Einbahnstraße ermöglicht. Im Rahmen der Kreuzungsänderung wird auch die öffentliche Fläche an der Hauptstraße Nr. 419, die als Parkplatz genutzt wird, neu gestaltet. Aus Verkehrssicherheitsgründen wird die Zufahrt ausschließlich über die Rathausstraße und die Ausfahrt über die Hauptstraße erfolgen.

2. Abschnitt (südlich Bergerstraße bis einschließlich Karlstraße)

Analog dem 1. Abschnitt erfolgt die Fortführung der beidseitigen Schutzstreifen für Radfahrer sowie die Ordnung des öffentlichen Parkens, siehe Querschnitt 2. Zur Umsetzung der geplanten Nebenanlagen ist die Reduzierung des Linksabbiegers in Richtung Karlstraße erforderlich. Die Möglichkeit, den Kreuzungsbereich Hauptstraße/Karlstraße ebenfalls durch einen Kreisverkehr zu ersetzen, ist separat zu prüfen. Hier bedarf es weiterer Untersuchungen im Zusammenhang mit der angrenzenden Bausubstanz der Unterführung und der Anordnung der Knotenpunktsgeometrie unter Einbeziehung der vorhandenen Neigungen.

Aufgrund des Zwangspunktes (Unterführung) mit einem Gefälle größer 6 % enden die Schutzstreifen im Kreuzungsbereich Hauptstraße/Karlstraße. Die Radwegführung wird im Zweirichtungsverkehr über das Friedrich-Ebert-Ufer geleitet und im westlichen Abschnitt der Bahnhofstraße wieder auf die Hauptstraße geführt. Entsprechende bauliche Voraussetzungen werden vorgesehen. Als separate Maßnahme wird der Radnetzschluss auf der Karlstraße in Richtung des Kreisverkehrs Josefstraße/Philipp-Reiss-Straße durch Schutzstreifen ergänzt.

Die im Entwicklungskonzept Porz ausgewiesene Fußweg- und Radwegverbindung auf der östlichen Seite der Hauptstraße in Richtung Josefstraße ist nicht Bestandteil der Untersuchung. Der Bereich wird mit Wohnbebauung und öffentlichen Einrichtungen überplant. Aufgrund des Planungsstandes für das Gebiet kann zum heutigen Zeitpunkt keine konkrete Aussage über erforderliche Maßnahmen getroffen werden.

3. Abschnitt (südlich Karlstraße bis einschließlich Bahnhofstraße)

Dieser Abschnitt befindet sich im Unterführungsbereich mit dem Querschnitt 3. Maßgebend ist hier die geplante Linksabbiegespur in die Tiefgarage unter dem Friedrich-Ebert-Platz vom Norden, um die Erschließung der Garage aus beiden Fahrtrichtungen zu ermöglichen. Unter Berücksichtigung des Zwangspunktes Widerlager bzw. Stützwände erfolgt eine Änderung der Spuraufteilung und des baulichen Mittelstreifens. Die vorhandenen Fahrspuren werden geringfügig unter teilweiser Einbeziehung des Rechtsabbiegers zum Hotel reduziert, so dass eine separate Linksabbiegespur zur Tiefgarage umsetzbar ist.

In Höhe der westlichen Bahnhofstraße wird der Radverkehr wieder auf die Hauptstraße geführt. Der Übergang für Fußgänger über die Hauptstraße im Zuge der Bahnhofstraße wird fußgängerfreundlich gestaltet, z.B. durch Anhebung der Fahrbahn und Materialwechsel, so dass auch dem Autofahrer die besondere Situation bewusst wird. Aufgrund der sehr hohen Kfz-Verkehrsmenge auf der Hauptstraße kann nicht auf eine Lichtsignalanlage verzichtet werden.

Um den Zugang für Fußgänger und Radfahrer zur Rheinpromenade über die westliche Bahnhofstraße optisch aufzuwerten, wird angestrebt das Teilstück der Bahnhofstraße ebenfalls analog der östlichen Bahnhofstraße baulich umzugestalten. Das derzeitige Separationsprinzip in Form einer Einbahnstraße wird aufgehoben und als verkehrsberuhigter Bereich gestaltet. Ziel ist es die Erschließung der angrenzenden Anlieger aufrecht zu erhalten und den derzeitigen Suchverkehr für parkende Fahrzeuge im Bereich der Bennauer Straße und dem Friedrich-Ebert-Ufer zu verringern.

Mit dem Umbau des Teilstücks der Bahnhofstraße kann ein niveaufreier Zugang zur Rheinpromenade geschaffen und Fußgängern und Radfahrern mehr Aufenthaltsqualität angeboten werden.

4. Abschnitt (südlich Bahnhofstraße bis einschließlich Ernst-Mühlendyck-Straße/Bennauer Straße)

Aufgrund der Trassenbreite ist die Anordnung des ruhenden Verkehrs nur einseitig möglich. Die Lage der Parkplätze kann erst in einer späteren Planungsphase festgelegt werden. Die im Entwicklungskonzept Porz-Mitte festgeschriebenen Änderungen in der Ernst-Mühlendyck-Straße sind nicht Bestandteil der vorliegenden Untersuchung und werden als Einzelmaßnahme zu einem späteren Zeitpunkt betrachtet. Dies betrifft auch die Fortführung der Schutzstreifen für Radfahrer in der Ernst-Mühlendyck-Straße. Allerdings wird das Radfahren entgegen der Einbahnstraße regelgerecht in der Ernst-Mühlendyck-Straße eingeplant.

5. Abschnitt (südlich Ernst-Mühlendyck-Straße/Bennauer Straße bis einschließlich Poststraße)

Vorrang hat auch in dem letzten Abschnitt die Anordnung beidseitiger Schutzstreifen für Radfahrer sowie die Ordnung des ruhenden Verkehrs. Soweit umsetzbar werden Bäume vorgesehen. Details sind dem Querschnitt 5 zu entnehmen. Aufgrund der vorhandenen Geschäfte werden die öffentlichen Parkplätze auf der östlichen Seite angeordnet.

Die Schutzstreifen schließen an der Hauptstraße an die vorhandenen baulichen Radwege an. Des Weiteren ist geplant den Radverkehr auch gegen die Einbahnrichtung der Mühlenstraße zu führen. Die Umsetzbarkeit von Schutzstreifen für Radfahrer auf der Poststraße ist aufgrund der geringen Verkehrsbelastung entbehrlich.

Als gesonderte Maßnahme ist der Knoten Hauptstraße/Poststraße/Mühlenstraße zu betrachten. Ein weiterer Kreisverkehr wäre erstrebenswert, dieser scheidet aber nach Prüfung der zu erwartenden Leistungsfähigkeit aus. Die Berechnung ergab, dass je nach Spitzenstunde (vormittags bzw. nachmittags) nur die Qualitätsstufe „E“ erreicht wird. Dies bedeutet, dass der Kreislauf überlastet ist und sich dadurch lange Wartezeiten ergeben.

Die Anordnung eines Kreisverkehrs im Knoten Hauptstraße/Mühlenstraße/Poststraße stellt auch massive Eingriffe in die angrenzenden privaten Grundstücke dar. Eine rechtliche Grundlage, in Form eines Bebauungsplanes, liegt nicht vor, lediglich ein Bebauungsplan aus dem Jahr 1974, der nur die Wohnbebauung zwischen der Hauptstraße und dem Friedrich-

Ebert-Ufer beinhaltet. In den Anlagen 1 und 2 wurden die Auswirkungen bei der Überplanung mit einem Kreisverkehr dargestellt. Die Anlage 1 beinhaltet den Eingriff in das Gelände der Kirchengemeinde. Trotz der Mindestparameter reicht der Eingriff bis unmittelbar zur Treppenanlage der Kirche. In Anlage 2 ist dargestellt, wie der Eingriff in das Gelände des Ärztehauses an der Hauptstraße 309 und dem Wohnhaus, Hauptstraße 315 erfolgt.

Die Überplanung der Fläche vor dem Gebäude 315 wäre möglich, da sich Teilflächen bereits im städtischen Besitz befinden. Die Fläche vor dem Gebäude kann somit nur eingeschränkt zum Abstellen von parkenden Fahrzeugen genutzt werden. Der Stellplatznachweis für die Hauptstraße 315 befindet sich auf der rückwärtigen Seite des Gebäudes.

Der Eingriff vor dem Ärztehaus ist gravierender, da die vorhandenen Stellplätze entfallen. Es kann zwar eine geringe Anzahl (4 Stellplätze) in Blockaufstellung im Bereich der Grundstückszufahrt nachgewiesen werden, die derzeitige Anzahl an Stellplätzen (8 Stellplätze) wird jedoch nicht erreicht. Auch die Lage der Zufahrt muss auf die südliche Seite verschoben werden. In diesem Fall ist mit erhöhten Lärmwerten in den angrenzenden Gebäuden zu rechnen, da die Fahrbahn bei einem Kreisverkehr näher an die Bebauung heranrückt.

Da die Umsetzung bzw. Überplanung des Knotens Hauptstraße/Poststraße/Mühlenstraße mit einem Kreisverkehr aufgrund der oben genannten Zwangspunkte derzeit nicht realisierbar ist, schlägt die Verwaltung gestalterische Änderungen des Kreuzungsbereichs (Anlage 4) vor. Der vorhandene Fahrbahnteiler auf der östlichen Seite der Hauptstraße zwischen der Poststraße und der Mühlenstraße entfällt, so dass beide Straßen separat an die Hauptstraße angebunden werden. So entsteht vor der Kirche ein kleiner Platz. Dieser bietet mehr Gestaltungsmöglichkeiten. Denkbar ist eine Öffnung der vorhandenen Einfriedung vor der Kirche, um einen direkten Zugang zur Treppenanlage und dem Portal der Kirche zu erhalten.

Fazit:

Zusammenfassend ist festzustellen, dass auf der Hauptstraße zwischen Steinstraße und Poststraße durchgehende Schutzstreifen für Radfahrer umsetzbar sind. Auf dieser Grundlage wird gleichzeitig der ruhende Verkehr geordnet. Eine detaillierte Ermittlung hinsichtlich der zur Verfügung stehenden Parkplätze kann erst nach Fertigstellung der Entwurfsplanung vorgelegt werden. Vorab wurden die oben genannten Straßenabschnitte einzeln betrachtet und das Ergebnis nachfolgend dargestellt.

<u>Abschnitt</u>	<u>vorhandene Parkplätze</u>	<u>geplante Parkplätze</u>
1. Abschnitt (südlich Steinstraße bis einschließlich Kreuzung Bergerstraße)	33	36
2. Abschnitt (südlich Bergerstraße bis einschließlich Karlstraße)	30	15
3. Abschnitt (südlich Karlstraße bis einschließlich Bahnhofstraße)	6	2
4. Abschnitt (südlich Bahnhofstraße bis einschließlich Ernst-Mühlendyck-Straße/Bennauer Straße)	26	10

5. Abschnitt

17

20

(südlich Ernst-Mühlendyck-Straße/
Bennauer Straße bis einschließlich
Poststraße)

Im 2. Abschnitt ist anzumerken, dass in Höhe der Berufsschule ein öffentlicher Parkplatz vorhanden ist. Dieser wurde nicht in die Stellplatzbilanz einbezogen, da gemäß dem Entwicklungskonzept Porz-Mitte die angrenzenden Bereiche mit Wohnbebauung und öffentlichen Einrichtungen überplant werden. Auch im Hinblick darauf, dass der Bereich entsprechend dem Konzept für Fußgänger und Radfahrer zu erschließen ist, kann über die derzeitige Lage des Parkplatzes keine Aussage getroffen werden. Aus diesem Grund wäre es erstrebenswert in dem geplanten Wohn- und Geschäftsgebiet auch eine akzeptable Lösung für den ruhenden Verkehr zu finden.

Die obige Bilanz zeigt auf, dass durch die Umgestaltung der Hauptstraße nicht alle öffentlichen Parkplätze erhalten bleiben. Zu erwähnen ist, dass auch die Fahrzeuge gezählt wurden, die nicht ordnungsgemäß zu dem ruhenden Verkehr gezählt werden können. Des Weiteren wurde festgestellt, dass die Parkraumbilanz abhängig von den Wochentagen und Tageszeiten ist. Aus diesem Grund kann die oben genannte Darstellung nicht als abschließendes Ergebnis betrachtet werden. Geht man davon aus, dass nur die offiziellen Parkplätze in die Zählung eingehen, sieht die Bilanz ausgewogener aus.

Die gestalterische Aufwertung der Hauptstraße durch die Anordnung von Baumstandorten ist punktuell möglich, aber abhängig von der Lage der Ver- und Entsorgungsträger. Sofern sich größere Abschnitte als geeignet erweisen, werden diese so angeordnet, dass diese einem Alleecharakter entsprechen.

Da die Umgestaltung der Hauptstraße mit einem erhöhten Kostenaufwand verbunden ist, sind die oben genannte Abschnitte auch gleichzeitig als Ausbaustufen zu betrachten.

Weitere Erläuterungen, Pläne, Übersichten siehe Anlage(n) Nr. 1-6