

Beschlussvorlage

zur Behandlung in **öffentlicher Sitzung**

Betreff

Verkehrskonzept City/Altstadt

Beschlussorgan

Verkehrsausschuss

Gremium	Datum
Verkehrsausschuss	08.11.2016
Stadtentwicklungsausschuss	10.11.2016
Bezirksvertretung 1 (Innenstadt)	10.11.2016
Verkehrsausschuss	

Beschluss:

Der Verkehrsausschuss beauftragt die Verwaltung, die Änderung der Verkehrsführung und die erforderlichen weiteren Planungen durchzuführen und den daraus folgenden Ausbau der Verkehrsräume gemäß den Vorgaben zur optimierten Variante 1b des vorliegenden Verkehrskonzeptes City/Altstadt, umzusetzen. Die Bechergasse ist als Fußgängerzone zu gestalten. Vor der abschließenden Beratung ist eine Bürgerbeteiligung in Form einer öffentlichen Veranstaltung durchzuführen. Deren Ergebnisse sind dem Verkehrsausschuss vorzulegen.

Alternative:

Der Verkehrsausschuss beauftragt die Verwaltung mit der Umsetzung der Variante 2c des vorliegenden Verkehrskonzeptes City/Altstadt. Die Bechergasse, die Kleine Budengasse und die Bürgerstraße sind als Fußgängerzone einzurichten. Vor der abschließenden Beratung ist eine Bürgerbeteiligung in Form einer öffentlichen Veranstaltung durchzuführen. Deren Ergebnisse sind dem Verkehrsausschuss vorzulegen.

Haushaltsmäßige Auswirkungen

Nein

Begründung:

1. Zielsetzung und Anlass

Aufgrund der laufenden städtebaulichen Entwicklungsprozesse (insbesondere Masterplan, Via Culturalis, Via Sacra, Archäologische Zone) sowie dem fortgeschrittenen Bau der Nord-Süd Stadtbahn im Bereich der Kölner Altstadt wurde es notwendig, das Verkehrskonzept „City/Altstadt“ mit folgender Zielsetzung zu aktualisieren.

- Stärkung des Fußgänger- und Radfahrverkehrs durch Flächenreduzierung für den motorisierten Individualverkehr
- Reduzierung des Parkens im öffentlichen Raum durch Rückbau von Parkplätzen zugunsten von Aufenthalts- und Funktionsflächen für Fußgänger und Radfahrer
- Senkung der Verkehrsbelastung und Reduzierung von Durchgangsverkehren durch Netztrennungen und Einbahnstraßensysteme
- Optimierung der Erreichbarkeit von Parkhäusern auf kurzen Wegen durch Änderung der Verkehrsführung

Das Untersuchungsgebiet umfasst neben dem Bereich der historischen Altstadt das städtebauliche Umfeld von Hauptbahnhof und Breslauer Platz sowie den Bereich westlich der Hohe Straße (Kolumbaviertel).

2. Ausgangslage

Das Untersuchungsgebiet wird durch das umliegende Hauptstraßennetz gut erschlossen. Die Erreichbarkeit der Parkhäuser und Tiefgaragen von Norden und Süden ist gegeben. Durch Einbahnstraßenregelungen, Tempo 30-Zonen und Fußgängerbereiche ist der Kfz-Verkehrsfluss verkehrsberuhigt und somit das Geschwindigkeitsniveau unkritisch.

- Es stehen 5.804 Stellplätze (davon 4.381 Kurzzeitparkplätze) in Parkieranlagen und 670 bewirtschaftete Stellplätze im öffentlichen Straßenland zur Verfügung, weitere 180 Stellplätze sind als Ladezonen ausgewiesen. Die höchste Auslastung im Untersuchungsgebiet beträgt samstags 91%. Der Bewohnerparkanteil auf Straßenstellplätzen ist mit 42% relativ gering. Daher kann der Parkraum im öffentlichen Straßenland deutlich reduziert werden.
- Der ÖPNV erschloss das Untersuchungsgebiet mit zwei Buslinien und zwei Stadtbahnhaltestellen. Mit Inbetriebnahme der Haltestelle der Stadtbahn „Rathaus“ ist die Altstadt durchfahrende Buslinie aufgegeben worden.
- Der Radverkehr wird innerhalb des Gebietes überwiegend auf der Fahrbahn geführt. Aufgrund der niedrigen Fahrgeschwindigkeiten ist dies als unproblematisch zu bewerten. Die Einbahnstraßen sind weitgehend in Gegenrichtung für Radfahrer freigegeben und viele Fußgängerbereiche dürfen befahren werden, so dass der Raum innerhalb des Viertels für den Radverkehr gut durchlässig ist.
- Alle Ziele im Altstadtgebiet (Ausdehnung 700 bis 1100 m) sind fußläufig in kurzer Zeit erreichbar. Durch die überregionale Bedeutung der Kölner Innenstadt für Kultur, Tourismus, Einkauf, Erholung und Freizeit beträgt der Fußgängeranteil am Gesamtverkehr über 30%.
- Das Unfallaufkommen im Untersuchungsgebiet ist unauffällig.

3. Erschließungsvarianten

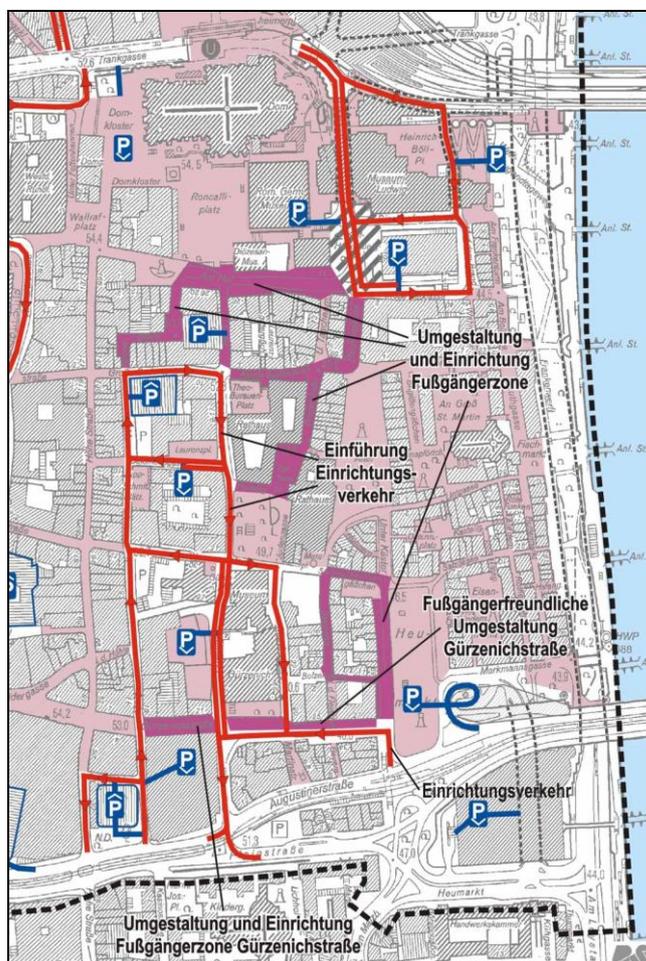
Unter Berücksichtigung der Ausgangslage und Zielsetzung wurden mehrere mögliche Erschließungsvarianten entwickelt (siehe Anlagen 2 bis 6). Nach eingehender Planungsdiskussion wurden insgesamt vier Varianten bezüglich ihrer Auswirkungen von Verkehrsbelastungen auf das Straßennetz im Altstadtgebiet detailliert untersucht.

Das für die Planung zugrunde gelegte Verkehrsgutachten „Verkehrskonzept Altstadt“ ist als Anlage 7 (Teile 7.1-7.3) beigefügt.

Für das Kolumbaquartier besteht bereits ein beschlossenes Verkehrskonzept. Daher wird der Bereich hier nicht näher betrachtet.

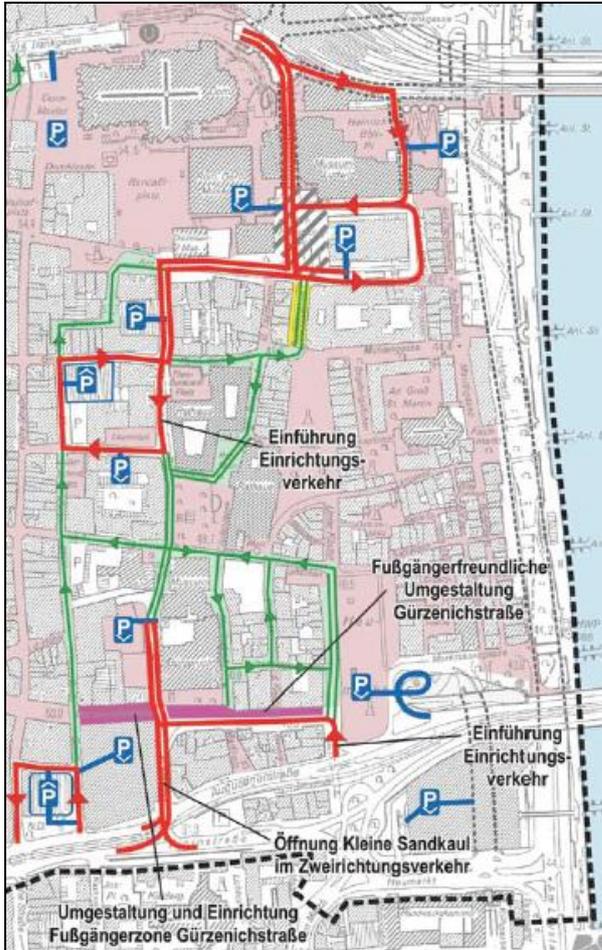
Die Nummerierung der nachfolgenden Varianten wurde so übernommen, wie im o. a. Verkehrskonzept Altstadt“ (Teil 3, Anlage 7.3) ursprünglich vorgegeben wurde.

Die unteren Abbildungen zeigen diese vier Varianten als Planungsausschnitte, in denen die wesentlichen Änderungen der Verkehrsführung konzipiert wurden.



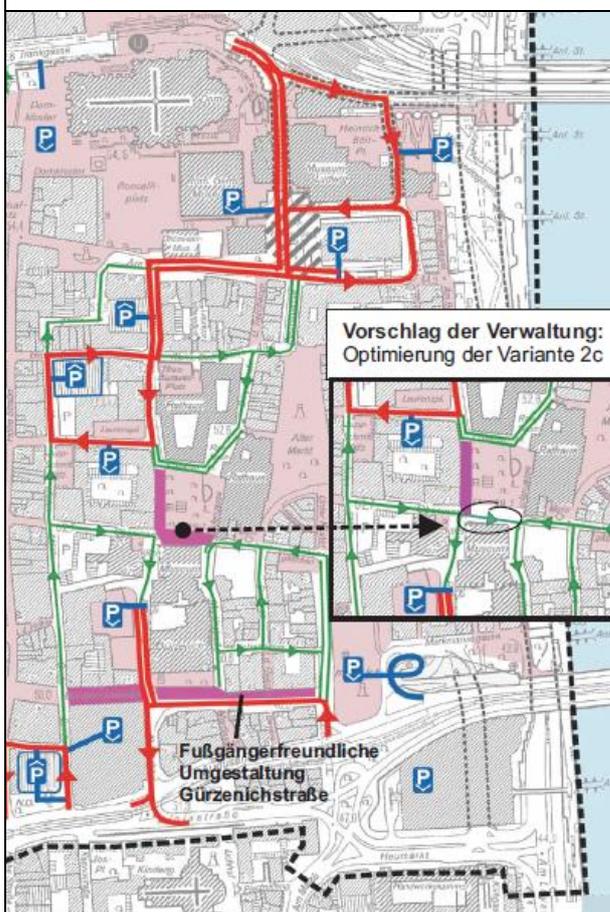
Variante 1 b

- Kleine Sandkaul bleibt Einbahnstraße in Richtung Süden
- Östliche Gürzenichstraße als Einbahnstraße in Richtung Westen und fußgängerfreundliche Umgestaltung
- Fußgängerzone in der westlichen Gürzenichstraße zwischen Große Sandkaul und Quatermarkt
- Einbahnstraße Unter Goldschmied zwischen Große Budengasse und Obenmarspforten Richtung Süden
- Fußgängerzone in Sporengasse, Am Hof, Kleine Budengasse, Bechergasse, Portalsgasse, Rathausplatz und Bürgerstraße
- Fußgängerzone Heumarkt, Seidenmacherinnengäßchen, Steinweg, Bolzengasse



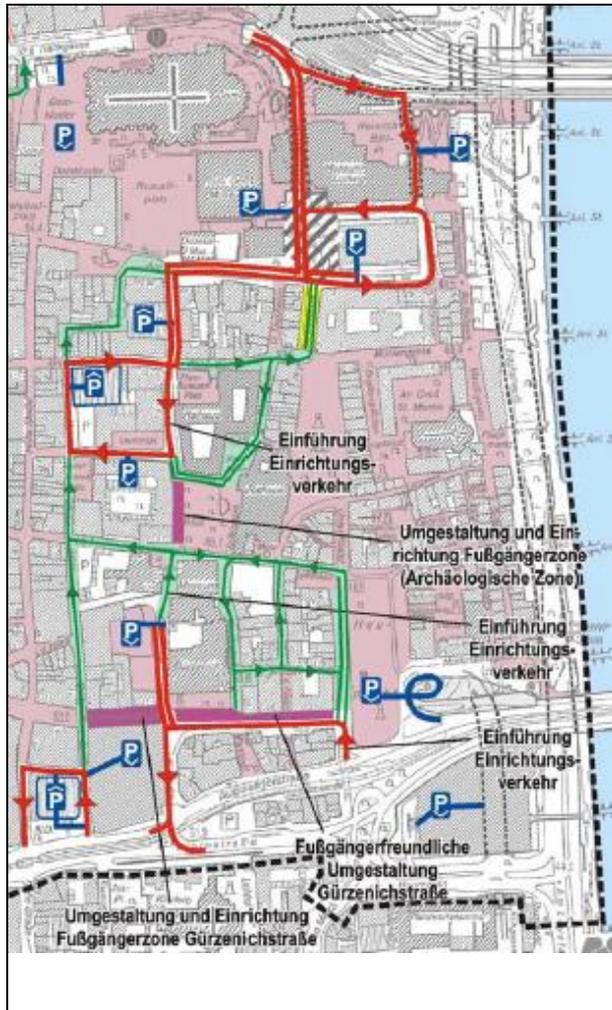
Variante 2 b

- Zweirichtungsverkehr Kleine Sandkaul
- Fußgängerzone in der westlichen Gürzenichstraße zwischen Große Sandkaul und Quatermarkt
- Östliche Gürzenichstraße fußgängerfreundliche Einkaufsstraße
- Einbahnstraße Unter Goldschmied zwischen Große Budengasse und Salomonsgasse in Richtung Süden



Variante 2 c

- Kleine Sandkaul Einbahnstraße Richtung Süden
- Fußgängerzone in der westlichen Gürzenichstraße zwischen Große Sandkaul und Quatermarkt
- Östliche Gürzenichstraße fußgängerfreundliche Einkaufsstraße/nur Lade-/Lieferverkehr zulässig
- Fußgängerzone Unter Goldschmied zwischen Portalsgasse und Obenmarspforten
- Einbahnstraße Unter Goldschmied zwischen Große Budengasse und Salomonsgasse in Richtung Süden
- Drehung der Einbahnstraße Obenmarspforten zwischen Unter Goldschmied und Marspfortengasse in Richtung Osten



Variante 2 d

- Kleine Sandkaul Einbahnstraße Richtung Süden
- Fußgängerzone in der westlichen Gürzenichstraße zwischen Große Sandkaul und Quatermarkt
- Östliche Gürzenichstraße fußgängerfreundliche Einkaufsstraße/nur Lade-/Lieferverkehr zulässig
- Einbahnstraße Unter Goldschmied zwischen Große Budengasse und Salomonsgasse in Richtung Süden
- Drehung der Einbahnstraßenrichtung der Straße Quatermarkt zwischen Parkhauszufahrt Gürzenich und Obermarspforten nach Norden
- Einrichtung des Fußgängerbereichs in der Straße Obermarspforten zwischen Quatermarkt und Martinstraße und Einführung einer Einbahnstraße in Richtung Osten zwischen Parkraumzufahrt und Obermarspforten

4. Wirkungsanalyse

Der Vergleich der Erschließungsvarianten unter dem Gesichtspunkt der Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen zeigt die nachfolgende Tabelle, in der in den ausgewählten Straßen die Verkehrsab- und zunahmen in allen Varianten gegenübergestellt sind. Hell unterlegte Zellen stellen Verkehrsentslastungen dar, dunkel unterlegte Zellen kennzeichnen Verkehrszunahmen.

Die Verkehrsbelastungen des Straßennetzes wurden mittels Computersimulation errechnet.

Straßenabschnitt	Status Quo (Kfz/24 h)	Variante 1b (Kfz/24 h)	Variante 2b (Kfz/24 h)	Variante 2c (Kfz/24 h)	Variante 2d (Kfz/24 h)
Am Hof	8.100	0	6.000	6.000	6.100
Unter Goldschmied (Höhe Theo-Burauen-Platz)	7.400	4.700	3.400	2.200	2.200
Unter Goldschmied (Archäologisches Fenster)	7.600	5.500	3.500	0	0
Große Budengasse	1.000	4.700	2.900	3.300	3.500
Obenmarspforten (Museumseingang)	800	1.500	900	0	800
Quatermarkt (St. Alban)	7.700	8.100	5.900	3.600	4.600
Martinstraße (Gürzenichvorfahrt)	500	2.500	1.400	900	1300
Große Sandkaul (Überfahrt)	1.800	4.200	1.300	1.800	1.400
Gürzenichstraße - Ost	1.700	2.000	1.900	1.900	3.300
Kleine Sandkaul	6.600	9.500	7.100	4.800	4.700
Minoritenstraße (Höhe Kolumbahof)	5.700	5.700	500	700	700
Kolumbastraße	1.100	1.100	900	900	900
Perlenpfuhl	800	800	300	300	300

Die höchsten und wirksamsten Entlastungen für das Altstadtgebiet östlich der Hohe Straße werden bei der Variante 2c erzielt. Die Durchtrennung des Straßennetzes für den Kfz-Verkehr im Bereich der Archäologischen Zone führt zu einer klaren Trennung der Erschließung der Parkieranlagen von Norden und Süden. Gleichzeitig bewirkt die Variante 2c eine Stärkung der Via Culturalis. Die Verlängerung der Fußgängerzone Gürzenichstraße schafft eine stärkere Vernetzung für den Fußgängerverkehr in Richtung Rhein. Durch die Reduzierung des Kfz-Verkehrs in der Kleinen Sandkaul wird die Überquerbarkeit des Knotenpunktes Gürzenichstraße/Quatermarkt/Kleine Sandkaul für Fußgänger verbessert. Im Kolumbaviertel kann sich durch die starke Reduzierung des MIV auf der Minoritenstraße eine durchgängige Achse in die Einkaufsbereiche westlich der Nord-Süd-Fahrt entwickeln.

Neben den Querschnittsbelastungen wurden die Gesamt-Kfz-Fahrleistungen im Viertel (Kfz-km/24 h) in den vier Varianten ermittelt und gegenübergestellt.

	Status Quo	Variante 1b	Variante 2b	Variante 2c	Variante 2d
Fahrleistung (Kfz-km/24 h)	15.100	13.600	13.900	13.300	13.900
Veränderung zu Status Quo (Kfz-km/24 h)		-1.500	-1.200	-1.800	-1.200
Veränderung zu Status Quo (%)		-10%	-8%	-12%	-8%

Der Vergleich der Fahrleistungen zeigt gegenüber dem Status Quo bei allen Varianten eine Reduzierung. Bei Variante 2c ist mit 12% der größte Rückgang zu erzielen. Den Zielerreichungsgrad

stellt die nachfolgende Tabelle dar:

Bewertung gegenüber Status Quo				
Zielsetzungen	Variante 1b	Variante 2b	Variante 2c	Variante 2d
Aufwertung der zentralen Nord-Süd-Achse für den Fußgängerverkehr mit Reduzierung des Kfz-Verkehrs				
Umgestaltung Gürzenichstraße zugunsten der Bedürfnisse von Fußgängern und Radfahrern				
Erhöhung der Aufenthaltsqualität von Plätzen				
Erreichbarkeit der vorhandenen Parkhäuser	X		X	X
Neuordnung des Parkens im Straßenraum unter Berücksichtigung der Bewohnernachfrage				
Stärkung der Fußgängerachse Dom/Alter Markt				

X	Verschlechterung
	keine Änderung
	geringe Verbesserung
	Verbesserung
	deutliche Verbesserung

In den Varianten 1b, 2b, 2c und 2d werden bei allen genannten Zielen überwiegend Verbesserungen gegenüber dem heutigen Bestand erreicht.

Die Varianten 2 unterscheiden sich von Variante 1 im Wesentlichen dadurch, dass bei Variante 1 die Aufenthaltsqualität auf der sehr stark von Fußgängern begangenen Verbindung zwischen dem Dom und dem Alter Markt deutlich verbessert wird. Bei Variante 2c und 2d wird die Aufenthaltsqualität im Bereich der Archäologischen Zone gestärkt.

Der wesentliche Unterschied der Varianten 2c und 2d gegenüber Variante 2b, die Durchtrennung der heutigen Hauptverkehrsachse und damit die Stärkung der vorhandenen Kulturachse bei gleichzeitiger Schaffung einer zusätzlichen Platzsituation mit Aufenthaltsqualität spricht für eine dieser beiden Varianten. Erst der Vergleich der Kfz-Verkehrslastungen an ausgewählten, für die städtebauliche und stadträumliche Entwicklung relevanten Straßenabschnitten zeigt, dass sich die wirksamsten Entlastungen mit Variante 2c erreichen lassen.

Variante 2d ermöglicht wie Variante 2c eine starke Reduzierung der Verkehre im Untersuchungsbereich bei insgesamt guter Erreichbarkeit der Altstadt. Das Reduzierungspotential liegt mit 8% jedoch unter dem der Variante 2c mit 12%.

Variante 2d weist bei der qualitativen Zielerreichung (siehe Tabelle oben) dieselben Zielerreichungsgrade wie Variante 2c auf. Zieht man die Verkehrsab- und zunahmen als Bewertungsmaßstab hinzu, so zeigt sich ein Defizit gegenüber Variante 2c. In Variante 2d weisen insbesondere Quatermarkt und Gürzenichstraße deutlich mehr Verkehr gegenüber Variante 2c aus. Zudem wird die Aufenthaltsqualität für Fußgänger verschlechtert, wenn die in Variante 2c vorgesehene Fußgängerzone an der Archäologischen Zone in der Straße Obenmarspforten zwischen Quatermarkt und Martinstraße entfällt. Dafür kann das Parkhaus Gürzenich besser erreicht werden, was auch für das Rathaus aus Richtung Süden zutrifft.

5. Ruhender Verkehr:

Zur Verbesserung der städtebaulichen Situation soll die Stellplatzanzahl im öffentlichen Straßenland reduziert werden. Nur für Bewohner, den Lade- und Lieferverkehr, Taxen und Behinderte sollen ausreichend Stellplätze angeboten werden. Kurzzeitparker sollen öffentliche Parkhäuser in Anspruch nehmen. Durch fußgängerfreundliche Umgestaltung und die Einrichtung von Fußgängerzonen entfallen etwas über hundert bewirtschaftete Stellplätze im öffentlichen Straßenland. Die Reduzierung der bewirtschafteten Stellplätze bedeutet Mindereinnahmen an Parkgebühren von etwa 90.000 Euro jährlich.

Innerhalb des Gebietes der Altstadt zwischen Rhein im Osten, Augustinerstraße im Süden, Hohe Straße im Westen und Trankgasse im Norden gibt es 5.804 Parkplätze in Parkhäusern. Das Parkplatzangebot in Parkhäusern übersteigt das Angebot im öffentlichen Straßenland um das Vierfache. Deswegen ist auch die Frage der Erreichbarkeit der Parkhäuser von Bedeutung. Die Varianten unterscheiden sich hier. Bei Variante 2b können alle Parkhäuser wie heute sowohl von Norden als auch von Süden angefahren werden. Bei den Varianten 2 c und 2 d sind alle Parkhäuser von der südlichen Zufahrt erreichbar. Von Norden sind nur die fünf nördlich gelegenen Parkhäuser (Hauptbahnhof, Dom, Philharmonie, Hohe Straße, und St. Martin) mit 1878 Stellplätzen erreichbar. Variante 1 b trennt das Gebiet für Kraftfahrer in Höhe der Straße Auf dem Hof komplett, so dass von Süden 3386 Parkplätze erreichbar sind und von Norden 1518 Plätze.

Die Erschließung der Tiefgarage „Brückenstraße“ mit 720 Stellplätzen über Nord-Süd- Fahrt bleibt unverändert

6. Fazit:

Aus genannten Gründen empfiehlt die Verwaltung die Änderungen der Verkehrsführung entsprechend der Variante 1b zu folgen.

Als Alternative empfiehlt die Verwaltung Variante 2c als Grundlage des Erschließungskonzeptes City/ Altstadt.

Die Maßnahmen zur Verbesserung des Radverkehrs werden entsprechend dem beschlossenen Radverkehrskonzept Innenstadt umgesetzt.