

**Beschlussvorlage**

zur Behandlung in **öffentlicher Sitzung**

**Betreff**

**Bürgereingabe gem. § 24 GO, betr.: Fahrbahnmarkierung in der Domumgebung (Az.: 02-1600-170/16)**

**Beschlussorgan**

Ausschuss für Anregungen und Beschwerden

<b>Gremium</b>	<b>Datum</b>
Bezirksvertretung 1 (Innenstadt)	08.12.2016
Ausschuss für Anregungen und Beschwerden	13.12.2016

**Beschluss:**

Der Ausschuss für Anregungen und Beschwerden dankt dem Petenten für seine Eingabe. Der Ausschuss bekräftigt den Beschluss des Rates vom 08.04.2014 und die darin beschlossenen Maßnahmen für die Umgestaltung der östlichen Domumgebung.

## Haushaltsmäßige Auswirkungen

**Nein**

### **Begründung:**

Die Petenten wenden sich gegen die von der Verwaltung gemäß dem Beschluss des Rates vom 08.04.2014 umgesetzte Umgestaltung des östlichen Domumfeldes. Ein Petent regt verschiedene Maßnahmen zur Änderung der Verkehrssituation an (vgl. Anlage 1).

### Stellungnahme der Verwaltung:

Im Rahmen des Verkehrsgutachtens für die Umgestaltung der östlichen Domumgebung wurde die Verkehrsführung im Bereich Trankgasse und der Straße Am Domhof untersucht und geändert (Zufahrt Domgarage). Da die Trankgasse die Haupterschließung der Altstadt darstellt, ist die 2-Streifigkeit erforderlich. Durch die Verlegung der alleinigen Ausfahrt der Tiefgarage am Dom in die Trankgasse konnte das Verkehrsaufkommen im Bereich der Altstadt, wie z.B. am Kurt-Hackenberg-Platz reduziert werden. Die entsprechenden baulichen und verkehrlenkenden Maßnahmen sind vom Rat am 08.04.2014 beschlossen worden.

### Ampelschaltung:

Die ortsfeste Ampel an der Kreuzung Am Domhof/Trankgasse wurde am 06.10.2016 in Betrieb genommen, sodass sich die von den Petenten beschriebene Situation am Fußgängerüberweg über die Trankgasse auf die Baustellenampel bezieht.

Bei der jetzigen Ampelschaltung werden zurzeit tageszeitabhängig zwei Signalprogramme mit festen Zyklen geschaltet. Tagsüber ein längeres Programm mit einer Umlaufzeit von 90 Sekunden und nachts ein kurzes Programm mit einer Umlaufzeit von 65 Sekunden. Die derzeit festen und variablen Grünzeiten der Signalprogramme, wurden anhand der Verkehrsbelastungen berechnet und eingeplant. Ziel war es, eine möglichst für alle Verkehrsteilnehmer nachvollziehbare Signalschaltung zu realisieren. Anfang des kommenden Jahres wird hier eine verkehrsabhängige Steuerung in Betrieb genommen, die auf Verkehrsbelastungsschwankungen reagieren kann.

Der angesprochene, in der Verlängerung der Johannisstraße liegende, signalisierte Fußgängerüberweg über die Trankgasse hat im Tagesprogramm 18 Sekunden und im Nachtprogramm 13 Sekunden Grünzeit. Die maximalen Wartezeiten liegen daher bei 72 im Tages- und 47 Sekunden im Nachtprogramm, die mittleren bei 29 und 19 Sekunden. Längere Grün- und kürzere Wartezeiten lassen sich derzeit aufgrund der hohen Verkehrsbelastung nicht realisieren. Die Verwaltung wird die Ampelschaltung weiterhin beobachten und bei Bedarf anpassen.

### Rechtsabbieger:

Der Rechtsabbieger aus der Straße Am Domhof in Richtung Rheinufer ist für die Erschließung der Altstadt an das übergeordnete Straßennetz von großer Bedeutung. In der o.g. Verkehrsuntersuchung wurde die Ausbildung des Rechtsabbiegers aus verkehrlicher und geometrischer Sicht überprüft. Die Entlastung der Straßen Am Domhof, die aus der Änderung der Erschließungssituation der Tiefgarage am Dom resultiert, wurde entsprechend berücksichtigt. Dabei hat man sich für eine Variante des Rechtsabbiegers als Gehwegüberfahrt entschieden, die einerseits die Fußgänger bevorrechtigt und andererseits für alle Verkehrsteilnehmer eindeutig ist. Die entsprechende Leistungsfähigkeit wurde ebenfalls nachgewiesen.

### Schutzstreifen:

Die Breite des Schutzstreifens entspricht den Vorgaben der RAS 2006 (Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen) und der ERA 2010 (Empfehlung für Radverkehrsanlagen). Ein Schutzstreifen ist Teil der Fahrbahn und darf von Kraftfahrzeugen nur im Bedarfsfall befahren werden. Er ist mindestens

1,25 m breit (Regelbreite 1,50 m). Die Rinne ist Bestandteil der Fahrbahn und dementsprechend auch des Schutzstreifens. Für die Rinne wurden Betonsteinplatten gewählt, die fast bündig mit der Asphaltoberfläche eingebaut wurden und dadurch gut befahrbar sind. Die für den motorisierten Individualverkehr zur Verfügung stehende Restbreite des Fahrstreifens beträgt 2,25 m (die nicht unterschritten werden darf). Aufgrund der baulichen Gegebenheiten (Stützenstandorte) war es nur möglich, sowohl für den Kfz- als auch den Radverkehr mit Mindestmaßen zu arbeiten. Da hier kein Parken im öffentlichen Straßenland vorgesehen ist, ist auch eine sehr gute Übersichtlichkeit des Knotenpunktes gegeben. Darüber hinaus geht die Verwaltung durch die kompakte eindeutige Gestaltung dieses Bereiches von einer hohen Verkehrssicherheit aus.

#### Vorschläge der Petenten:

Grundsätzliches Ziel der Verwaltung ist es, den Radverkehr so weit wie möglich zu berücksichtigen und zu fördern, um auch eine Veränderung des Modal Splits zu Gunsten des Umweltverbundes zu bewirken.

Die von den Petenten vorgeschlagenen Änderungen in der Verkehrsführung widersprechen den vom Rat der Stadt Köln am 08.04.2014 beschlossenen Maßnahmen. Zudem wäre die notwendige Verkehrserschließung für den motorisierten Individualverkehr im Bereich der Domumgebung gemäß Verkehrsgutachten nicht mehr gewährleistet.

Die Verwaltung empfiehlt daher, der Eingabe nicht zu folgen.

Da die Verwaltung an den bestehenden Beschluss des Rates gebunden ist, wird auf den Vorschlag einer Beschlussalternative verzichtet.