

## Beschlussvorlage

zur Behandlung in **öffentlicher Sitzung**

### Betreff

**Verkehrsführungskonzept Altstadt**

### Beschlussorgan

Verkehrsausschuss

Gremium	Datum
Verkehrsausschuss	27.06.2017
Bezirksvertretung 1 (Innenstadt)	29.06.2017
Stadtentwicklungsausschuss	06.07.2017
Verkehrsausschuss	05.03.2018
Bezirksvertretung 1 (Innenstadt)	08.03.2018
Stadtentwicklungsausschuss	15.03.2018
Verkehrsausschuss	17.04.2018

### Beschluss:

Der Verkehrsausschuss nimmt die Variantenuntersuchung des Verkehrsführungskonzeptes Altstadt zur Kenntnis und beauftragt die Verwaltung, bei den weiteren planerischen Überlegungen die Variante 3 zu Grunde zu legen. ~~Nach der Sommerpause soll eine öffentliche Bürgerinformationsveranstaltung durchgeführt werden.~~

### Alternative:

keine

## Haushaltsmäßige Auswirkungen

**Nein**

### Begründung:

#### 1. Zielsetzung und Anlass

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

- Umgestaltung und Aufwertung des öffentlichen Straßenlandes insbesondere für den Bereich Miqua und die Via Culturalis,
- Stärkung des Fußgänger- und Radfahrverkehrs,
- 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,
- Erhaltung der Erreichbarkeit von Parkhäusern auf kurzen Wegen.

Das Untersuchungsgebiet umfasst den Bereich der historischen Altstadt (hier: Gesamttraum Via Culturalis; siehe Anlage 1).

#### 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 im Gesamtgebiet zur Verfügung (siehe Anlage 2). Die Auslastung der Parkhäuser beträgt in der Regel unter 50 %. Samstags sind die Parkhäuser Kaufhof und An Farina teilweise bis zu 100 % ausgelastet.
- 289 bewirtschaftete Stellplätze sind im öffentlichen Straßenland für das betrachtete Gebiet der Via Culturalis vorhanden. Davon sind 180 Stellplätze als Ladezonen ausgewiesen. Die höchste Auslastung im Untersuchungsgebiet beträgt hier auch samstags 91%. Der Bewohnerparkanteil auf Straßenstellplätzen ist mit 50% relativ gering.
- Mit Inbetriebnahme des nördlichen Astes der Nord-Süd Stadtbahn und der Verlängerung der Linie 5 bis Heumarkt im Dezember 2013 ist die die Altstadt querende Buslinie aufgegeben worden.
- Der Radverkehr wird innerhalb des Gebietes im Mischverkehr 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.
- Die Kfz-Verkehrsbelastung im Bericht zum Verkehrskonzept Altstadt basiert auf dem Verkehrsmodell des Jahres 2000. In den letzten fünf Jahren wurden im Bereich der Altstadt einige Verkehrserhebungen durchgeführt, aus denen eine abnehmende Tendenz der Verkehrsbelastungen erkennbar ist.

Die Verkehrsbelastungen innerhalb des Gebiets südlich Komödienstraße/Trankgasse setzen sich im Wesentlichen aus gebietsbezogenen Quell- und Zielverkehren zusammen. Dies belegt eine von der Stadt Köln am 17.06.2008 durchgeführte Kennzeichenverfolgung, wonach innerhalb des Gebietes östlich der Hohe Straße morgens zwischen 8.00 Uhr und 9.00 Uhr rund 13% und nachmittags zwischen 17.00 und 18.00 Uhr rund 19% auf Durchgangsverkehr entfallen. Inwieweit von diesen Verkehren Fahrten zwecks kurzer Erledigungen innerhalb des Gebiets entfallen, lässt sich aus der Erhebung nicht ablesen. Es ist jedoch davon auszugehen, dass der tatsächliche Durchgangsverkehr eher geringer anzunehmen ist.

In Anbetracht der abnehmenden Kfz-Verkehrsbelastungen in der Altstadt geht die Verwaltung davon aus, dass der durchschnittliche tägliche Anteil des Durchgangsverkehrs derzeit weniger als 10% beträgt.

- 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. 3 Varianten wurden bezüglich ihrer Auswirkungen von Verkehrsbelastungen auf das Straßennetz im Altstadtgebiet detailliert untersucht und für die weitere Entwicklung ausgewählt (siehe Anlagen 2 bis 4).

Für das Kolumbaquartier besteht bereits ein beschlossenes Verkehrskonzept. Daher wird der Bereich hier nicht weiter betrachtet (s. Vorlage Beschluss 0499/007).

#### Variante 1

Folgende Änderungen der Verkehrsführung und Einrichtung von Fußgängerzonen werden in der Variante 1 vorgeschlagen (Anlage 2):

- Fußgängerzonen:
  - Portalsgasse, Rathausplatz und Bürgerstraße,
  - Große und Kleine Budengasse, Bechergasse,
  - Obenmarspforten zwischen Unter Goldschmied und Martinstraße,
  - Unter Goldschmied zwischen Portalsgasse und Obenmarspforten,
  - westliche Gürzenichstraße zwischen Große Sandkaul und Quatermarkt,
- Fußgängerfreundliche Gestaltung der Straßen Am Hof, Unter Goldschmied, Quatermarkt und östliche Gürzenichstraße,
- Errichtung einer Einbahnstraßenführung Unter Goldschmied zwischen Große Budengasse und Salomonsgasse in Richtung Süden,
- Drehung der Einbahnstraßenführung Obenmarspforten zwischen Unter Goldschmied und Marspfortengasse in Richtung Osten.

#### Variante 2

Folgende Änderungen der Verkehrsführung und Einrichtung von Fußgängerzonen werden in der Variante 2 vorgeschlagen (Anlage 3):

- Fußgängerzonen:

- Portalsgasse, Rathausplatz und Bürgerstraße, Kleine Budengasse, Bechergasse, Am Hof,
  - Sporergasse und Unter Goldschmied zwischen Am Hof und Große Budengasse,
  - Heumarkt, Seidmacherinnengäßchen, Bolzengasse und Steinweg,
  - westliche Gürzenichstraße zwischen Große Sandkaul und Quatermarkt,
- Fußgängerfreundliche Umgestaltung der Straßen Unter Goldschmied, Obenmarspforten zwischen Unter Goldschmied und Martinstraße, Quatermarkt und östliche Gürzenichstraße,
  - Einrichtung einer Einbahnstraßenführung Unter Goldschmied zwischen Große Budengasse und Obenmarspforten in Richtung Süden.

### **Variante 3**

Folgende Änderungen der Verkehrsführung und Einrichtung von Fußgängerzonen werden in der Variante 3 vorgeschlagen (Anlage 4):

- Fußgängerzonen:
  - Portalsgasse, Rathausplatz und Bürgerstraße,
  - Obenmarspforten zwischen Unter Goldschmied und Martinstraße,
  - westliche Gürzenichstraße zwischen Große Sandkaul und Quatermarkt,
- Fußgängerfreundliche Umgestaltung der Straßen Am Hof, Unter Goldschmied, Quatermarkt und östliche Gürzenichstraße,
- Drehung der Einbahnstraßenführung Obenmarspforten zwischen Unter Goldschmied und Marspfortengasse in Richtung Osten.

## **4. Wirkungsanalyse der Erschließungsvarianten**

### **Variante 1**

Die Variante 1 führt zu einer Trennung der Erschließung der Parkieranlagen von Norden nach Süden und durchtrennt das Straßennetz für den Kfz-Verkehr im Bereich der Archäologischen Zone. Aufgrund der entsprechenden Verringerung des Verkehrsaufkommens wird die Via Culturalis in ihrer Funktion als Fußwegeachse gestärkt. Die Verlängerung der Fußgängerzone Gürzenichstraße schafft eine stärkere Vernetzung für den Fußgängerverkehr in Richtung Rhein.

Durch die Einrichtung der Fußgängerzonen in der Großen- und Kleinen Budengasse wird die Qualität der Via Culturalis, sowie auch die Ost-West-Beziehung für die Fußgänger stark verbessert.

### **Variante 2**

Die Variante 2 trennt das Straßennetz durch die geplanten neuen Fußgängerzonen im Bereich Unter Goldschmied zwischen Große Budengasse und Am Hof, sowie die Fußgängerzonen Am Hof, Kleine Budengasse und Sporergasse für den Kfz-Verkehr für beide Richtungen in einen nördlichen und südlichen Teil. Durch diese Trennung reduziert sich ebenfalls das KFZ-Verkehrsaufkommen der Via Culturalis. Die Aufenthaltsqualität für Fußgänger erhöht sich vorwiegend im nördlichen Bereich vom Rathausvorplatz bis zum Roncalliplatz. Während der Weihnachtszeit kann temporär die Durchfahrt durch die Altstadt in Nord-Süd-Richtung geöffnet werden.

Hierdurch wird die Aufenthaltsqualität auf der sehr stark von Fußgängern begangenen Verbindung zwischen dem Dom und dem Alter Markt deutlich verbessert.

### **Variante 3**

Die Variante 3 lässt die zentrale Nord-Süd-Achse Unter Goldschmied für den Verkehr in beiden Richtungen durchlässig. Fußgängerbereiche werden im Bereich des Rathausvorplatzes Miqua erweitert. Die Zufahrt zu den nördlichen Parkhäusern wird mittels des Parkleitsystems von der Straße Am Hof erfolgen, die zu den südlichen Parkhäusern von der Gürzenichstraße. Bei besonderen Verkehrssituationen, z.B. im Weihnachtsverkehr, bei Veranstaltungen o.Ä. können mittels Steckpfosten Lage angepasste Sperrungen realisiert werden. Durch die fußgängerfreundliche Umgestaltung der Bereiche Via Culturalis und der Straße Am Hof sowie der Gürzenichstraße wird eine Reduzierung des Durchgangsverkehrs erreicht.

Durch geeignete Maßnahmen der Verkehrsleitung, Verkehrsführung und Beschilderung sollen die Zielverkehre in Höhe der Straße Am Hof gelenkt werden. Eine Zufahrt für Anwohner, Lade- und Lieferverkehre, Taxen, Hotelvorfahrt und Parkhaus/Tiefgarage ist zu gewährleisten und das Ziel einer dem Domumfeld angemessenen fußgängerfreundlichen Gestaltung sicherzustellen. Der Umbau der Straße Am Hof ist aufgrund der in den nächsten Jahren anstehenden Baumaßnahmen „Historische Mitte“ am Roncalliplatz, Abriss und Neubau „WDR-Areal“ sowie Renovierung „Dom-Hotel“ zurückzustellen; über die straßenräumliche Gestaltung wird nach Abschluss dieser Maßnahmen entschieden.

### **Abschließende Bewertung**

Der wesentliche Unterschied der Variante 1 und 2 gegenüber Variante 3 ist die Durchtrennung der heutigen Hauptverkehrsachse Via Culturalis für den Kfz-Verkehr. Alle Varianten stärken im erheblichen Maße den Fußgängerverkehr, da größere Bereiche als Fußgängerzonen umgestaltet werden und somit letztendlich die Aufenthaltsqualität wesentlich erhöht wird.

Der Vergleich der Fahrleistungen zeigt gegenüber dem Status Quo bei allen Varianten eine Reduzierung. Die Varianten unterscheiden sich nur geringfügig. Die Entlastung variiert zwischen 8% und 12%.

Die Gesamt-Kfz-Fahrleistungen im Viertel (Kfz-km/24 h) wurden modellhaft ermittelt und ausgewertet und basieren auf erhobenen Querschnittsbelastungen.

In allen Varianten werden bei allen genannten Zielen Verbesserungen gegenüber dem heutigen Bestand erreicht.

## 5. Ruhender Verkehr

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.

Die Parkhäuser bleiben bei allen Varianten erreichbar. Bei der Variante 1 sind alle Parkhäuser von der südlichen Zufahrt erreichbar. Von Norden sind bei der Variante 1 nur die fünf nördlich gelegenen Parkhäuser (Hauptbahnhof, Dom, Philharmonie, Hohe Straße, und St. Martin) mit 1878 Stellplätzen erreichbar. Variante 2 trennt das Gebiet für Kraftfahrer in Höhe der Straße Am Hof komplett, so dass von Süden 3386 Parkplätze erreichbar sind und von Norden 1518 Plätze.

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 werden auf die öffentlichen Parkhäuser verwiesen. Dadurch kann die Anzahl der Stellplätze im öffentlichen Straßenland reduziert werden. In dem Gebiet sind 289 Stellplätze im öffentlichen Straßenland vorhanden. Davon sind 72 für Ladezonen vorgesehen. Weitere 76 Stellplätze werden von Bewohnern belegt. Daraus folgt, dass circa 140 Stellplätze (fast 50%) nur von Kurzzeitparkern belegt sind, die in die vorhandenen Parkhäuser verlegt werden sollen. Diese Flächen können dem Fußgänger zugeschlagen werden. Durch den Entfall der Kurzzeitparker werden zudem Parksuchverkehre vermieden.

Bei allen Varianten müsste und würde das vorhandene dynamische Parkleitsystem entsprechend angepasst werden.

## 6. Radverkehr

Die Maßnahmen zur Verbesserung des Radverkehrs werden entsprechend des Radverkehrskonzeptes Innenstadt umgesetzt. Hier wird die Straße Große Sandkaul zwischen Gürzenichstraße und Obenmarspforten und die Marspfortengasse/ Sporergasse bis zur Straße Am Hof als Fahrradstraße vorgesehen.

Die zweite Fahrradstraße ist für den Straßenzug An St. Agatha – Ludwigstraße - Richartzstraße vorgesehen.

Bei der Einrichtung von Fahrradstraßen kann der Fahrzeugverkehr weiterhin z. B. als Anliegerverkehr zugelassen werden. Auch Radverkehr kann tageszeitlich begrenzt in den Fußgängerzonen zugelassen werden. In den übrigen Straßen des Quartiers ist die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr vorgesehen. Somit ergänzen sich beide Konzepte.

## 7. Straßenräumliches Handlungskonzept Altstadt

Die Umgestaltung der Straßenräume und Plätze wird entsprechend der Vorgaben und Gestaltungsgrundsätze des Gestaltungshandbuchs und der Via Culturalis in den nächsten Schritten erfolgen. Hieraus ergibt sich auch die Festsetzung der Materialien. Die weitere Ausdifferenzierung der Planung alternativer Verkehrsführungen für besondere Anlässe etc. wird im Anschluss der Grundsatzentscheidung über die Verkehrsführung erarbeitet.

Die Entscheidung über die Verkehrsführungen im Bereich der Altstadt ist Vorgabe für die Querschnittsaufteilung der Straßenräume, hier insbesondere für die Breite der Fahrgasse. Grundsätzlich kann auf eine höhenmäßige Trennung zwischen der Fahrgasse und den Nebenanlagen

durch Hochborde verzichtet werden. Mit hochwertigen Materialien soll eine einheitliche Gestaltung des Straßenraumes mit einer großen Aufenthaltsqualität erzielt werden und der Shared-Space-Gedanke im Raum erlebbar. Durch eine einheitliche Materialität werden die Platzräume und Straßenräume miteinander verbunden. Durch die Reduzierung der Anzahl der Stellplätze im öffentlichen Straßenland werden zusätzlich mehr Räume gewonnen, die ebenfalls dem Aufenthalt für Fußgänger dienen können und somit die fußgängerfreundliche Straßenraumgestaltung zusätzlich erweitern.

Die Umgestaltung der Straße Unter Goldschmied erfolgt im Rahmen des Projektes Via Culturalis. Die derzeitige Grenze zwischen Außenanlage Archäologische Zone und Via Culturalis ist die östliche Bordsteinkante vor dem Museum. Die zeitlich späteren Entscheidungen zur Detailgestaltung der Via Culturalis werden auf Grundlage des Verkehrsführungskonzeptes Altstadt umgesetzt.

## 8. Fazit

Bei allen Varianten ist die Erschließung aller Ziele sicher gestellt. Insbesondere wurde hierbei auch auf die Erreichbarkeit des Rathauses und Haus Neuerburg geachtet.

Bei der Variante 1 erfolgt die Zufahrt zum historischen Rathaus von Süden über die Große Sandkaul und Obenmarspforten bis an den südlichen Rand der geplanten Fußgängerzone am Rathaus. Die Brautpaare und Hochzeitsgäste können an der Kreuzung Obenmarspforten/Gülichplatz vorfahren. Von Norden wäre eine Anfahrt über Unter Goldschmied bis Portalsgasse möglich.

Bei der Variante 2 erfolgt die Zufahrt nur von Süden. Eine Vorfahrt mit Ausstieg ist auf der Straße Unter Goldschmied oder auf der Straße Obenmarspforten, zwischen Gülichplatz und Martinstraße möglich.

Bei der Variante 3 kann die Vorfahrt aus Richtung Norden und Süden auf der Straße Unter Goldschmied erfolgen.

Bei allen Varianten wäre ein Bereich auszuweisen oder herzurichten, in dem die Fahrzeuge kurz halten können, um Fahrgäste aussteigen zu lassen. Hier bieten sich das Halten auf der Fahrbahn an, sowie Flächen mit eingeschränktem Halteverbot.

Zusätzlich kann die Zufahrt über den Alter Markt angeboten werden. Hierzu müssten die Voraussetzungen noch weiter gehend definiert werden. Ein Zugang zum Rathausplatz wäre dann über die Treppe bzw. später über den Aufzug im Roten Haus möglich.

Für den Weihnachtsverkehr können und werden - wie bisher auch gehandhabt - temporäre Verkehrsführungsänderungen angeordnet werden, um eine befriedigende Abwicklung sicherzustellen. Dies gilt für alle Varianten.

Alle Varianten sollen vor der abschließenden Beschlussfassung im Rahmen einer Bürgerbeteiligung mit der Öffentlichkeit diskutiert werden. Vor dem Hintergrund der größeren Flexibilität bei gleichzeitiger Erreichung der stadt- und verkehrsräumlichen Ziele empfiehlt die Verwaltung die Umsetzung der Variante 3.

## 9. Begründung der Dringlichkeit

Zur Vorbereitung der für Herbst 2017 geplanten öffentlichen Bürgerbeteiligung ist eine Beschlussfassung vor der Sommerpause zwingend erforderlich. Eine fristgerechte Einbringung der überarbeiteten Vorlage war auf Grund der umfangreichen verwaltungsinternen Abstimmung nicht möglich.