

Stellungnahme der Verwaltung zur ergänzenden Beschlussempfehlung der Bezirksvertretung Innenstadt in der Sitzung am 19.04.2018, TOP 3.8

Baubeschluss für die Umgestaltung des Knotenpunktbereiches Sachsenring/Ulrichgasse/Vorgebirgstraße sowie für die Änderung der Verkehrsführung im Knotenpunktbereich mit gleichzeitiger Freigabe von investiven Auszahlungsermächtigungen im Teilfinanzplan 1201, Straßen, Wege, Plätze, Finanzstelle 6601-1201-1-2140, Bahnübergang Ulrepforte (Vorlagen-Nummer: 0670/2018)

Stellungnahme zu Punkt 3:

Ausgangslage: Über den Knotenpunkt Ulrichgasse/Sachsenring werden werktags in der Nord-Süd-Achse (Ulrichgasse, Vorgebirgstraße) knapp 30.000 Kfz/24h und in der Ost-West-Achse knapp 15.000 Kfz/24h abgewickelt. In der Ost-West-Achse verkehren zudem auf besonderem Bahnkörper die Straßenbahnlinien 15 und 16. Radverkehrsanlagen sind heute nicht vorhanden. In den werktäglichen Spitzenstunden wird die Kapazitätsgrenze erreicht.

Mit der aktuellen Planung werden anspruchsgerechte Radverkehrsanlagen sowohl in der Nord-Süd- als auch in der Ost-West-Achse in den Kreuzungsbereich integriert. Darüber hinaus wird die unfallträchtige Wendefahrbahn in der Vorgebirgstraße entfernt. Zusätzlich ist eine Bahnvorrangschaltung zu berücksichtigen. Die Anforderungen an die verkehrstechnische Abwicklung der Verkehrsströme steigen insgesamt.

Die Abbiegespur am Sachsenring liegt über der äußeren Mauer der Caponniere.

Zusätzlich zu den o. g. verkehrlichen Anforderungen kommt eine weitere hinzu. Konkret soll der Verkehrsraum oberhalb der Caponniere aus dem Fahrbahnbereich herausgenommen und dem Gehweg zugeschlagen werden. Hierfür wurden drei Ansätze diskutiert:

- a) Wegfall der Rechtsabbiegemöglichkeit
- b) Wegfall der Rechtsabbiegespur bei Beibehaltung der Rechtsabbiegemöglichkeit
- c) Verziehung der Fahrbahnachse in Richtung des Grünstreifens in Mittellage

Stellungnahme:

zu a): Die Rechtsabbiegemöglichkeit ist für das Verkehrssystem von erheblicher Bedeutung (knapp 300 Kfz in Spitzenstunden in 2017). Der Verzicht auf diese Rechtsabbiegemöglichkeit hätte erhebliche, unerwünschte Auswirkungen auf das Verkehrssystem (z. B. deutliche Mehrbelastung Kartäuserwall). Die Bedeutung der Rechtsabbiegemöglichkeit wurde mit politischem Beschluss vom 10.11.2016 (Vorlagen-Nr.: 1875/2016) anerkannt.

zu b): Der Wegfall der Rechtsabbiegespur bei Beibehaltung der Rechtsabbiegemöglichkeit wurde von der Verwaltung als Planvariante skizziert. Die Variante wurde aus verschiedenen Gründen nicht weiterverfolgt: Hauptgrund war, dass der Radverkehr rechts neben dem starken Kfz-Rechtsabbiegestrom geführt werden müsste. Diese Führung wäre mit erheblichen Sicherheitsrisiken für den Radverkehr verbunden (Stichwort: Unfallrisiko „toter Winkel“) und steht damit auch in unmittelbarem Konflikt zur Umsetzung der im Dezember 2017 beschlossenen „Ringe-Vorlage“ zur Führung des Radverkehrs an den Ringen (Vorlagen-Nr.: 2825/2017).

zu c): Ein Verziehen der Fahrbahnachse in Richtung des Grünstreifens ist möglich; je nach erforderlichem Maß der Verziehung sind bauliche Anpassungen bis hin zu einer kompletten Neutrassierung mit erheblichen Eingriffen in die Parkanlage erforderlich. Aus Gründen der

Anlage 10

Verkehrssicherheit kann eine Verziehung der Fahrbahnachse jedoch grundsätzlich nicht empfohlen werden. Im aktuellen Planentwurf wird der Radverkehr nahezu geradlinig an die Haltlinie herangeführt, der Rechtsabbiegefahrstreifen entwickelt sich rechts der Radverkehrsanlage aus dem vorgeschalteten Parkstreifen. Der abbiegende Kfz-Verkehr muss sich zum Erreichen des Abbiegestreifens nach rechts orientieren. Ein Verziehen des Fahrstreifens würde demgegenüber zwangsläufig geometrische Bedingungen erzeugen, bei denen der geradeausfahrende Radverkehr nach links geführt wird, die geometrische Fahrlinie des rechtsabbiegenden Kfz würde eher geradeaus gerichtet.

Die Verwaltung empfiehlt, den ergänzenden Beschlusspunkt 3 nicht zu beschließen. Mit der aktuellen Maßnahme werden auf dem fraglichen Teilabschnitt des Sachsenrings Anpassungen im Bestand vorgenommen, u.a. eine Deckensanierung findet hier nicht statt. Die Situation kann näher untersucht, beobachtet und zu einem späteren Zeitpunkt angepasst werden. Verkehrssicherheitsgründe stehen dem jedoch entgegen (siehe o.g. Ausführungen).

Stellungnahme zu Punkt 4:

Mit der vorgelegten Planung Sachsenring (Blatt 5) wird ab der Eifelstraße in Fahrtrichtung Chlodwigplatz an die vorhandene Radverkehrsstruktur angeknüpft. Die bestehende Radverkehrsanlage endet heute im engeren Kreuzungsbereich des Knotenpunktes Salierring/Eifelstraße.

Die im Änderungsantrag zur Prüfung dargestellte Führung setzt früher an und erfordert somit eine geringfügige Anpassung der vorhandenen Radverkehrsanlagen. Die Führungsprinzipien für den Kfz-Verkehr (überbreiter Kfz-Fahrstreifen) und Radverkehr (Radfahrstreifen mit 2,5 Metern Breite) werden allerdings in der Variante des Änderungsantrags konsequenter herausgearbeitet.

Der Mehraufwand durch Demarkierungen bzw. Neumarkierungen ist im Verhältnis zur Gesamtmaßnahme gering und kann daher erfolgen.

Die Verwaltung empfiehlt, den ergänzenden Beschlusspunkt 4 zu beschließen.

Stellungnahme zu Punkt 5:

Die Verbreiterung der Radspuren in der Zufahrt Kartäuserwall ist möglich und entspricht der zukünftigen Bedeutung dieser Straße als Fahrradstraße.

Die Verwaltung empfiehlt, den ergänzenden Beschlusspunkt 5 zu beschließen.

Stellungnahme zu Punkt 6:

Die Markierung einer unterbrochenen Linie, die dem Radverkehr als Hinführung zu einer vorgezogenen Aufstellfläche dient, hat sich in Köln bewährt und wird aktuell nach einheitlichem Muster angewendet.

Anlage 10

Das Amt für Straßen und Verkehrsentwicklung überarbeitet derzeit seine Markierungsstandards für den Radverkehr. Das hier beschriebene Muster wird in diesem Kontext noch einmal aufgegriffen. Das nachträgliche Aufbringen einer durchgezogenen Linie ist nach Überarbeitung der Markierungsstandards mit geringem Aufwand möglich.

Die Verwaltung empfiehlt, den ergänzenden Beschlusspunkt 6 nicht zu beschließen. Der genannte Aspekt soll jedoch im Zuge der Überarbeitung der Markierungsstandards überprüft werden.

Stellungnahme zu Punkt 7:

Bei einem Abstimmungstermin zwischen der Verwaltung und #Ringfrei sowie ADFC im August 2017 wurde die Notwendigkeit der Pkw-Stellplätze im fraglichen Abschnitt des Sachsenrings zwischen Kartäuserhof und Ulrichgasse allgemein anerkannt. Die Umsetzung der Regellösung mit Radfahrstreifen hätte einen Entfall aller Stellplätze am Fahrbahnrand zur Folge; es wird ein erhebliches Akzeptanzproblem befürchtet.

Diskutiert wurde, ob eine geringfügige Verringerung der Breite der Kernfahrbahn (2,4 m statt 2,5 m) zugunsten des Sicherheitstrennstreifens zwischen Parken und Schutzstreifen günstiger sei.

Die Verwaltung empfiehlt, den ergänzenden Beschlusspunkt 7 nicht zu beschließen.