Anlage 6

Beantwortung von Fragen und Anregungen zu TOP 3.4 „Aufwertung Neumarkt - Arbeitspaket 1 „Mobilität“ Baubeschluss für die attraktivere Verbindung der Platzinnenfläche“ (Verwaltungsvorlage 1011/2023) aus der Sitzung des Verkehrsausschusses vom 25.04.2023

In der 24. Sitzung des Verkehrsausschusses am 25. April 2023 präsentierte die Verwaltung eine Planung zur Errichtung von Fußgängerüberquerungen am Neumarkt, um eine verbesserte Anbindung des Neumarktes für zu Fuß Gehende herzustellen.

Gemäß Auszug aus dem Entwurf der Niederschrift kamen dabei die folgenden Fragen/Anregungen auf:

Frage 1:

„RM Wahlen merkt eingangs an, dass die Situation etwas absurd sei. Man möchte etwas verändern und verbessern, dürfe aber bedauerlicher Weise nicht zu viel ändern. Er schlage auch hier vor, die Vorlage zunächst in die Bezirksvertretung Innenstadt zu verweisen, da er einige Fragen habe und noch Beratungsbedarf bestehe.

So möchte er wissen, ob die Gleisübergänge und die versetzten Ampelübergänge etwas gradliniger gestaltet werden können. Zudem verweist er auf den Abriss der Kreissparkasse an der Richmodstraße und fragt, wie die Verkehrsführung insbesondere für den Fuß- und Radverkehr dort aussehen werde. Es werde sicherlich eine Baustelleneinrichtungsfläche geben und viel Platz sei dort nicht vorhanden.“

Antwort der Verwaltung:

Die Gleis- und Ampelübergänge werden zueinander versetzt, um die Sicherheit der Gleisquerungen zu erhöhen. Zu Fuß Gehende werden durch den Versatz und die Richtungsänderung gezwungen in Richtung von sich nähernden und anfahrenden Bussen und Bahnen zu schauen.

Für den Bauzustand sind vom Bauherrn entsprechende Verkehrsführungs- und Verkehrszeichenpläne, die sich an den baulogistischen Notwendigkeiten orientieren, vorzulegen. Eine entsprechende Antragstellung ist bisher nicht erfolgt. Diese berücksichtigen unter Beachtung der Richtlinie für die Sicherung von Arbeitsstellen die Belange des Fuß- und Radverkehrs.

Frage 2:

„RM Lorenz bittet seitens der SPD-Fraktion um Mitteilung, warum der Linksabbieger an der Richmodstraße entfallen werde. Die Notwendigkeit werde nicht gesehen. Bei der jetzigen Ampelschaltung verändere dies nichts. Das Problem, was bestehen bleiben werde, sei der spitze Winkel auf die Apostelnstraße. Zudem rege seine Fraktion an, das Gespräch mit Taxiruf zu suchen. Es sei sehr bedauerlich, dass etliche Taxiplätze wegfallen werden. Diese seien eine sinnvolle Ergänzung zum ÖPNV-Angebot.“

Antwort der Verwaltung:

Im Bereich der Einmündung Richmodstraße wird die Anzahl der Fahrstreifen nicht verändert.

Die indirekte Führung für Radfahrende im Bereich Neumarkt/Richmodstraße mit dem Ziel Im Laach soll im Rahmen der Maßnahme zurückgebaut und an die geplante Querung vor der Apostelnstraße verlegt werden.

Hintergrund ist, dass Radfahrende bei Beibehaltung der indirekten Führung aus der Richmodstraße kommend das erste Mal an der Radampel warten müssten, das nächste Mal an der Aufstellfläche vor dem Wechsel auf die Fahrbahn und dann noch einmal vor der neuen Querung an der Apostelnstraße, ehe sie zur Aufstellfläche in Richtung im Laach vorfahren können. Idealerweise kann mit dem Amt für Verkehrsmanagement im Rahmen der Umgestaltung ein Grünpfeil für Radverkehr installiert werden, sodass Radfahrende aus der Richmodstraße kommend – Vorfahrt gewährend – nach rechts abbiegen können und letztlich nur noch einmal warten müssen, um über die Querung an der Apostelnstraße zur Aufstellfläche Richtung Im Laach geraten.

Hinzu kommt, dass die bestehende indirekte Fahrbeziehung aufgrund der Distanz zur Aufstellfläche Im Laach nicht die größte Akzeptanz erfährt. Von der geplanten Querung an der Apostelnstraße zur Aufstellfläche Richtung Im Laach ist die zurückzulegende Distanz deutlich geringer, das subjektive Sicherheitsempfinden sicherlich höher.

Es handelt bei der Planung um eine „Zwischenmaßnahme“, deren Maßgabe es war, möglichst nah am Bestand zu planen, um eine kurz- bis mittelfristige Verbesserung am Neumarkt zu erreichen. Daher ist der Winkel zum Ansteuern der Furt an der Apostelnstraße relativ „spitz“.

Im Zuge der Planungen wurden mehrfach Abstimmungen mit Taxi Ruf Köln eG geführt. Mit der Versetzung der Ladezone konnte im Zuge der Planung ein Kompromiss gefunden werden und somit Platz für 9 Taxen geschaffen werden.

Frage 3:

„SE Wienke möchte wissen, wer das Konzept erarbeitet habe, wie es politisch legitimiert sei und in wie weit Fahrrad-, Fußverkehrs- und Behindertenbeauftragte eingebunden wurden. Des Weiteren weist sie auf den Beschluss des Radverkehrskonzeptes Innenstadt und die darin enthaltene Nord-Süd-Achse zwischen Bildungslandschaft Nord und Eifelplatz hin. Die Führung verlaufe über den Neumarkt und sie frage sich, warum diese noch nicht umgesetzt wurde.

Aus ihrer Sicht sollte zudem die Umfahrung des Neumarktes komplett unterbunden und stattdessen eine Radspur von 2,50 m errichtet werden.

SB Dr. Beese erinnert an einen Beschluss aus der Sitzung des Verkehrsausschusses am 23.11.2021 (AN/2309/2021) und zeigt sich erfreut über die nun vorliegenden Planungen der Verwaltung. Er hatte seiner Zeit das Gefühl von Resignation bei der Verwaltung. Dennoch möchte er konkret zum damaligen Beschluss wissen, ob auch dieser von der Verwaltung weiterverfolgt werde, insbesondere die Führung des Radverkehrs über die Platzinnenfläche.“

Antwort der Verwaltung:

Wie bereits in der Beschlussvorlage beschrieben, hat die Arbeitsgruppe (AG) Neumarkt, die im September 2020 erstmals tagte, konkrete Maßnahmen zu Schwerpunktthemen am Neumarkt entwickelt. Diese Maßnahmen sollen in den Bereichen, Stadtraum, Kultur, Mobilität und Soziales kurz- und mittelfristig umgesetzt und dabei Verbesserungen herbeigeführt werden.

Federführend wurde die Entwurfsplanung für die attraktivere Verbindung der Platzinnenfläche von der Abteilung Straßenplanung des Amtes für Straßen und Radwegebau erarbeitet.

Es erfolgten durchgängig enge Abstimmungen mit dem Team des Fahrradbeauftragten, dem Fußverkehrsbeauftragten und der Abteilung Lichtsignalanlagen-Planung. Die Ausgestaltung der geplanten Fußgängerüberquerungen erfolgte entsprechend den mit den Behindertenverbänden abgestimmten Regeldetails.

Diese Vorlage bezieht sich auf eine „Zwischenmaßnahme“ mit der schon kurz- und mittelfristig Verbesserungen am Neumarkt herbeigeführt werden sollen. Die angesprochenen Änderungen erfordern umfassende Planungsprozesse und Baumaßnahmen, die mit der Kapazitätserweiterung der Ost-West-Achse und der damit verbundenen Neugestaltung des Neumarktes betrachtet werden.

Frage 4:

„SB Dr. Beese erinnert an einen Beschluss aus der Sitzung des Verkehrsausschusses am 23.11.2021 (AN/2309/2021) und zeigt sich erfreut über die nun vorliegenden Planungen der Verwaltung. Er hatte seiner Zeit das Gefühl von Resignation bei der Verwaltung. Dennoch möchte er konkret zum damaligen Beschluss wissen, ob auch dieser von der Verwaltung weiterverfolgt werde, insbesondere die Führung des Radverkehrs über die Platzinnenfläche.

Zu den geplanten Fahrradständern merkt er an, dass diese offensichtlich westlich des U-Bahn-Abgangs errichtet werden sollen. Hier herrsche aber viel Fußverkehr, so dass er um Prüfung bitte, ob diese nicht besser auf der großen Fläche östlich des Übergangs platziert werden können.“

Antwort der Verwaltung:

Der angesprochene Beschluss wird im umfassenden Planungsprozess zur Kapazitätserweiterung der Ost-West-Ache und der damit verbundenen Neugestaltung des Neumarktes betrachtet und weiterverfolgt.

Die Fahrradständer werden konzentriert in einem Bereich errichtet. Damit werden die in diesem Bereich bereits vorhandenen Abstellanlagen in der Lage optimiert. Dabei wurde darauf geachtet, dass die Laufrichtungen (Zeppelinstr.-Fußgängerüberquerung, Schildergasse-Fußgängerüberquerung) nicht beeinträchtigt werden. Eine Umplanung ist aus Sicht der Verwaltung nicht nötig.

Frage 5:

„SB Pargmann sieht die Errichtung neuer Lichtsignalanlagen kritisch, da sie lediglich eine Interimsmaßnahme seien und von der Verwaltung „verkauft“ werden, als hätten sie keinen Einfluss auf den Verkehrsfluss. Dem möchte er jedoch widersprechen und rege daher vorherige mikroskopische Simulationen auch im Hinblick auf die Schließung der Nordschleife an.“

Antwort der Verwaltung:

Diese Vorlage bezieht sich auf eine „Zwischenmaßnahme“. Die Maßnahmen sind als interimistische Ausführung zur Verbesserung der Situation vorgesehen, die die Förderfähigkeit der geplanten Ost-West-Achse nicht beeinträchtigen sollen.

Frage 6:

„SE Caris-Taube macht auf eine aktuelle Petition aufmerksam und bittet um eine Einordnung der Verwaltung."

Antwort der Verwaltung:

In der angesprochenen Petition „Neumarkt – Eine Radspur am, um und um den Neumarkt herum!" wird unter anderem gefordert, die Benutzungspflicht der baulichen Radwege am Neumarkt aufzuheben und den Radverkehr unter Wegnahme eines Kfz-Streifens auf einem Radfahrstreifen zu führen.

Im Beschluss durch den Verkehrsausschuss „Umsetzung durchgehender Achsen für den Radverkehr" (AN/2374/2021)heißt es unter (B)-5) „Die Führung soll keine der geplanten Varianten der Ost-West-Achse (ober- oder unterirdische Führung der Straßenbahn) bevorzugen sowie ebenfalls nicht die Förderfähigkeit beider Varianten gefährden." Da eine Förderschädlichkeit zum jetzigen Planungsstand noch nicht ausgeschlossen werden kann, sind Vorabmaßnahmen, wie die Einrichtung eines Radfahrstreifens in der kompletten Umfahrung des Neumarktes unter Reduzierung einer Kfz-Fahrspur, aktuell noch nicht möglich.

Bei der im Rahmen dieser Vorlage angedachten Radverkehrsführung wird die Querungsdistanz für zu Fuß Gehende auf zwei Fahrstreifenbreiten durch eine großzügig dimensionierte Aufstellfläche reduziert. Hierdurch wird der Konflikt zwischen wartenden zu Fuß Gehenden und Radfahrenden entschärft. Der vorhersehbare Konflikt zwischen Radverkehr und rangierenden Taxen ist ebenfalls gelöst. Außerdem müssen Radfahrende vor der geplanten Fußgängerquerung zur Schildergasse in dieser Variante nicht anhalten und können zum Beispiel direkt in die Zeppelinstraße abbiegen. In Anlehnung an die am Barbarossaplatz gut funktionierende Lösung mit einem zwischen fließendem Kfz- und fließendem Radverkehr angelegten Streifen für Taxen und Lieferverkehr wurde die vorgelegte Variante vonseiten der Verwaltung entwickelt und anderen Varianten vorgezogen.