



Stellungnahme

**Einschätzungen zur verkehrlichen Wirkung der geplanten Neugestaltung der Einkaufsstraßen Münsterstraße und Schumacherstraße sowie der Brauergasse
11.2020**



AB Stadtverkehr – Büro für Stadtverkehrsplanung

Inhaber Arne Blase

1 Ausgangslage und Ziel des Projekts – Einordnung der Stellungnahme

Die Stadt Zülpich schreibt das „Integrierte Handlungskonzept südöstlicher Stadtkern“ fort. Wichtige Themen sind hierbei u.a.

„Funktionsstärkung der Altstadt“ (Infrastruktur, Einzelhandel, Gastronomie und Dienstleistung) und die „Gestaltung öffentlicher Räume“ (Straßen, Plätze, Mobilität, Verkehr und Barrierefreiheit).

Ein zentrales Handlungsfeld betrifft hierbei die Mobilitätsgestaltung zur Aufrechterhaltung und Verbesserung der Erreichbarkeit der Altstadt für alle Bevölkerungsgruppen, der Verkehrssicherheit und Steigerung der Aufenthaltsqualität der öffentlichen Straßenräume.

In der aktuell diskutierten Projektphase des Integrierten Handlungskonzepts liegt der Betrachtungsschwerpunkt auf die Straßenräume der Münsterstraße, Schumacherstraße und der Brauersgasse. Für diese Straßen liegen unterschiedliche Varianten der Verkehrsregelung und -führung vor, diese werden mit der Stellungnahme bewertet.

Für die Stellungnahme zu den verkehrlichen Belangen fanden keine Verkehrserhebungen statt. Es handelt sich um Einschätzungen aus fachlicher Sicht, die auf Ortsbesichtigungen, früheren Untersuchungen und den fachlichen Grundlagen wie technischen Regelwerken und Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) basieren.

Folgend aufgeführten früheren Untersuchungen und Stellungnahmen wurden berücksichtigt:

- Verkehrskonzept Kernstadt & Hoven (2006).
- Begutachtung einer möglichen Abbindung der Kölnstraße am Kölntor und einer Führung des abfließenden Verkehrs über Am Bildchen und Von-Lutzenberger-Straße (2007).
- Stellungnahme zur Verkehrssituation Kinat / Schumacherstraße (2011).
- Stellungnahme zur Einführung einer alternativen Verkehrsregelung für den Bereich „Münsterstraße – Kölnstraße“ mit Öffnung der Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung (2013).

Die Schumacherstraße wird hier nicht näher behandelt, da keine Änderungen bei der Verkehrsregelung vorgesehen sind.

2 Heutige Situation

Mit dem Verkehrskonzept (2006) wurden die einzelnen Straßen nach Kategorien eingestuft. Diese Einstufung basiert auf der Verkehrsbedeutung der Straßen und hat Konsequenzen auf deren Ausgestaltung. Die Münsterstraße, Kölnstraße und Von-Lutzenberger-Straße wurden damals als Sammelstraßen eingestuft, die Erschließungsverkehre zum übergeordneten Hauptverkehrsstraßennetz zuführen. Bis auf die Fußgängerbereiche sind die umliegenden Straßen (Brauersgasse, Mühlenberg, Guinbertstraße, etc.) als Erschließungsstraßen festgelegt worden. Auch wenn sich seit damals einzelne Verkehrsregelungen geändert haben, trifft diese Einteilung noch heute zu, auch wenn die Begrifflichkeiten der Kategorien nach Einführung der „Richtlinien zur integrierten Netzgestaltung“ (RIN) im Jahr 2011 heute anders gewählt werden würden.



Straßenkategorien (Quelle: Verkehrskonzept 2006)

Verkehrsregelungen

Mit Erstellung des Verkehrskonzepts (2006) wurden verschiedene alternative Verkehrsführungskonzepte für die Zülpicher Altstadt diskutiert. Letztendlich einigte man sich damals auf die Variante „Alles blieb wie es – nur besser!“, da bei alle anderen Varianten größere negative Effekte auf Durchlässigkeit und Aufenthaltsqualität der Straßen befürchtet wurden.

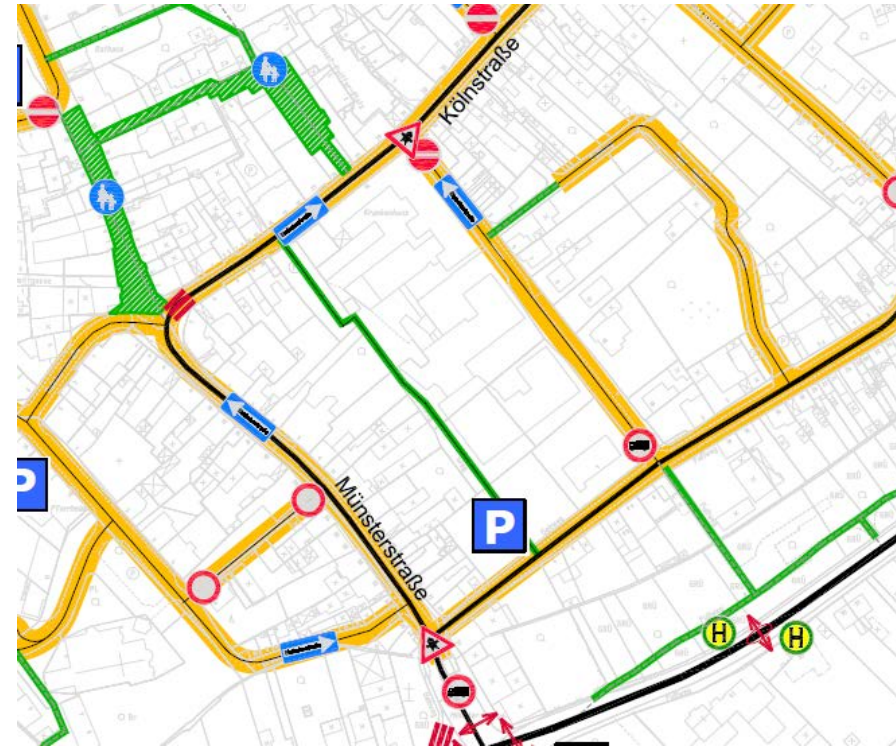
Angestrebt wurde mit der Vorzugsvariante:

- „Beibehaltung der Grundzüge der Verkehrsführung.
- Konzentration des Parkens am Rand des Geschäftsbereichs.
- Stärkung der kulturellen und gastronomischen Nutzungen.
- Stärkung der Aufenthaltsqualitäten durch verkehrliche und städtebauliche Maßnahmen.“




Im Vordergrund stand damals die „Sicherung und Verbesserung der Aufenthaltsqualität“. Die Sicherung der „Erreichbarkeit“ der Altstadt sollte durch Bereitstellung eines ausreichenden Parkraumangebots in den Randbereichen der Geschäftslage sowie durch eine Verbesserung / Aufwertung der Fußwegeverbindungen erfolgen.

Zusammen mit zusätzlichen Maßnahmen wurden seither umgesetzt:

- Anordnung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs (v_{zul} : 10 km/h) mit Parkzone entlang der Münsterstraße und Kölnstraße (Parkscheibenregelung 1h).
- Verbot der Einfahrt in die Guinbertstraße von der Straße Mühlenberg.



Verkehrsregelungen Altstadt 2006
(Quelle: Verkehrskonzept 2006)

Verkehrsregelungen	
	Tempo-30-Zone - überiger Bereich 50 km/h
	Durchfahrt verboten, Anleger freil
	Verkehrszzeichen nach StVO etc.

Verkehrsstärken

Verkehrsstärken für den relevanten Straßenabschnitt der Münsterstraße liegen nicht vor.

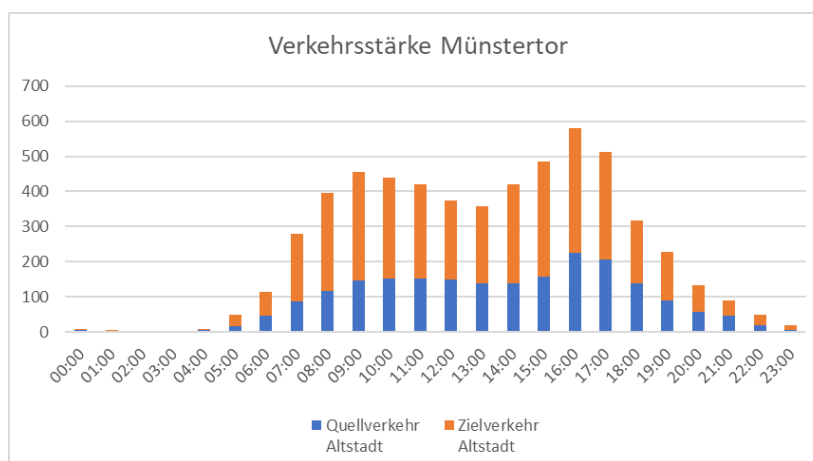
Eine Größenordnung kann jedoch abgeschätzt werden, da der Kreisverkehr Bonner Straße / Frankengraben am 05.03.2020 (zeitlich vor dem Lockdown) gezählt worden ist.

Über die Zufahrt Münsterstraße wurden somit die Quell- und Zielverkehre der Altstadt innerhalb eines 24h-Zeitraums an einem Werktag ermittelt.

Bei den Quellverkehren handelt es sich in der Summe um Verkehre der Brauersgasse und der Von-Lutzenberger-Straße. Die Zielverkehre betreffen Verkehre entlang der Münsterstraße und Von-Lutzenberger-Straße.

Parksuchverkehre im Verlauf der Münsterstraße – Mühlenberg – Brauersgasse - Münsterstraße werden nicht abgebildet.

Inklusive der Parksuchverkehre ist mit einer Verkehrsbelastung von rund 3.000 Kfz/Tag im Zuge der Münsterstraße auszugehen.



Ergebnisse der Verkehrszählung vom 5.3.2020

Zeitintervall		Münsterstraße	
		Quellverkehr Altstadt	Zielverkehr Altstadt
von	bis	Kfz	Kfz
00:00	01:00	4	5
01:00	02:00	3	1
02:00	03:00		1
03:00	04:00		1
04:00	05:00	4	2
05:00	06:00	17	32
06:00	07:00	47	66
07:00	08:00	86	192
08:00	09:00	117	280
09:00	10:00	145	311
10:00	11:00	151	287
11:00	12:00	151	269
12:00	13:00	148	225
13:00	14:00	138	219
14:00	15:00	138	281
15:00	16:00	156	329
16:00	17:00	225	354
17:00	18:00	206	307
18:00	19:00	139	179
19:00	20:00	90	138
20:00	21:00	57	77
21:00	22:00	45	45
22:00	23:00	18	32
23:00	00:00	4	14
Summe		2.089	3.647
		5.736	
Maximal		225	354
		579	

Eindrücke von der Münsterstraße



Eingeengt zwischen
Hauswand – Mobiliar –
parkenden/fahrenden
Fahrzeugen

Eindrücke von der Münsterstraße



Lineare Barrieren entlang
der Straßen verhindern
Querungsmöglichkeiten

Eindrücke von der Münsterstraße



Gänsemarsch verhindert
Kommunikation und
Begegnungsverkehr

Eindrücke von der Münsterstraße



Während große Erwachsene - teils zwar von parkenden Fahrzeugen verdeckt - herannahende Fahrzeuge noch erkennen können, ...

Eindrücke von der Münsterstraße



... werden Kinder vollständig von den Fahrzeugen verdeckt.

Eindrücke von der Münsterstraße



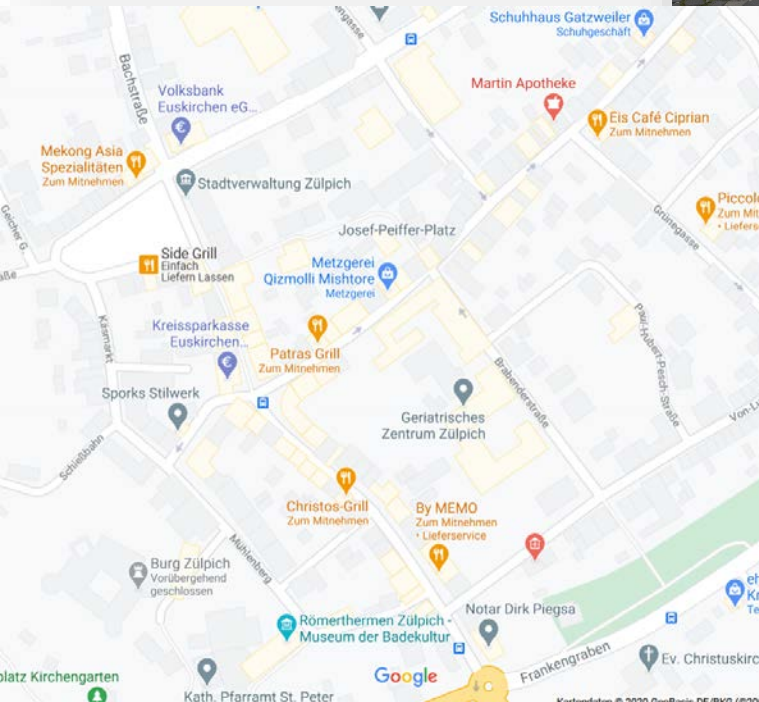
Haltestellen werden teils zugestellt
und sind nicht barrierefrei ausgebaut.

Eindrücke von der Parkraumsituation

Bei einer Begehung (werktags, ca. 10-11 Uhr) wurde eine hohe Auslastung der Stellplätze/Parkplätze im westlichen Altstadtbereich im direkten Umfeld des Geschäftsbereichs wahrgenommen. Dies betrifft v.a.

- Münsterstraße
- Parkplatz V.-Lutzenberger-Straße
- Parkplatz an der ev. Kirche (Frankengraben)
- Mühlenberg
- Parkplatz Weiherstraße / Markt

(Es fanden keine Erhebungen statt)



...kungen zur verkehrlichen Wirkung der ge

Geriatisches Zentrum Kölnstr.

Im Bereich der westlichen Altstadt war die Auslastung der Stellplätze/Parkplätze teils sehr gering (ca. 300-500m Entfernung vom Kinat, rd. 3-6 Minuten Fußweg). Dies betrifft v.a.

- V.-Lutzenberger-Straße
- Tiefgarage Brabenderstraße
- Parkplatz P.-Hubert-Pesch-Straße
- Östliche Kölnstraße



Einschätzung zur verkehrlichen Situation

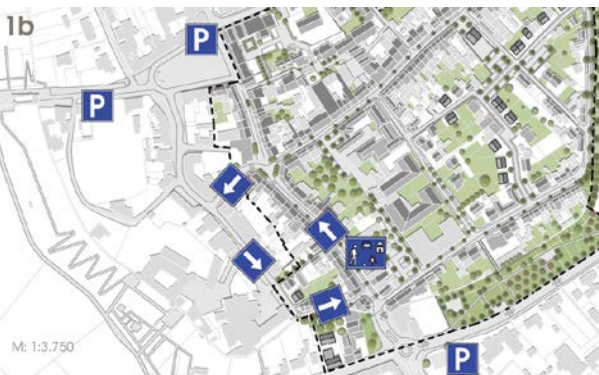
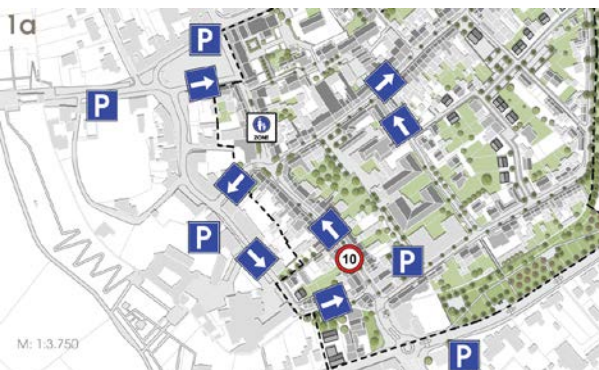
- Die Aufenthaltsqualität entlang der Münsterstraße kann trotz Einführung des verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs noch deutlich gesteigert werden. Die Straße wird weiterhin stark durch den Kfz-Verkehr (ruhend und fließend) dominiert. Insbesondere parkende Fahrzeuge – aber auch Mobiliar – führen dazu, dass die zu schmalen Seitenräume / Gehbereiche weiter eingeengt werden und für Fußgänger ein „Tunneleffekt“ entsteht. Durch diese fehlende Aufenthaltsqualität wird der Gehbereich zu einem Transitraum, der schnell durchschritten werden will.
- Parkende Fahrzeuge und Mobiliar entlang der Münsterstraße verhindern Querungsvorgänge des Fußverkehrs, die im Zuge einer Geschäftsstraße häufig vorkommen. Zudem werden Sichtbeziehungen zwischen Kfz-Verkehr und querenden Fußgängern behindert.
- Schmale Gehbereiche und nicht barrierefrei ausgebaute Haltestellen machen es insbesondere für Menschen mit einer Behinderung und älteren Menschen mit Rollator schwer, den Straßenraum zu nutzen.
- Aufgrund des relativ hohen Parkdrucks im Bereich der westlichen Altstadt im direkten Umfeld des Geschäftsbereichs der Münsterstraße – Schumacherstraße und des Verwaltungsstandorts am Rathaus wird das Parkraumangebot von den Autofahrern (vermutlich) als zu gering wahrgenommen. In unmittelbarer Nähe (östliche Altstadt) – teils sogar wie bei der Tiefgarage Brabenderstraße direkt neben einem gut ausgelasteten Parkplatz – sind jedoch zahlreiche Stellplätze frei. Diese liegen auch zu Fuß kaum weiter entfernt wie beispielsweise der Parkplatz an der evangelischen Kirch (Frankengraben), werden dennoch nicht genutzt, da sie (wahrscheinlich) nicht im Bewusstsein der Menschen sind und/oder die Straßenräume als unattraktiv empfunden werden.
- Nach der Ortsbesichtigung besteht der subjektive Eindruck, dass sich viel Pkw-Verkehr im Zuge der Münsterstraße aus Parksuchverkehr (Parkrunde Münsterstraße – Mühlenberg) und aus kurzen - auch regelwidrigen – Halten zum Bäcker / zur Änderungsschneiderei etc. zusammensetzt. Üblich in solchen Geschäftsstraßen ist auch, dass Ladenbesitzer bzw. deren Angestellte den Parkraum im direkten Umfeld des Ladens nutzen.

3 Varianten bei Verkehrsführung und Regelung

Vom Büro RaumPlan und der Stadt Zülpich sind vier Varianten für die Münsterstraße entwickelt worden, deren Hauptunterscheidungsmerkmale – neben den gestalterischen Details - in der unterschiedlichen Verkehrsführung und –regelung liegen.

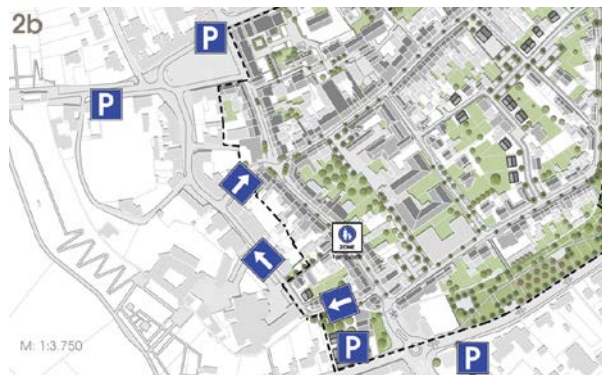
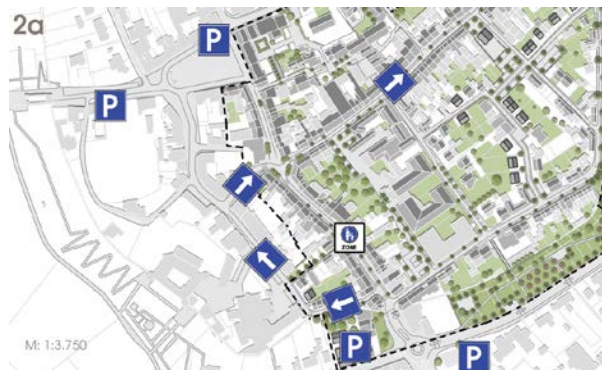
Variante 1

heutige Verkehrsführung bleibt bestehen, verschiedene Verkehrsregelungen entlang der Münsterstraße



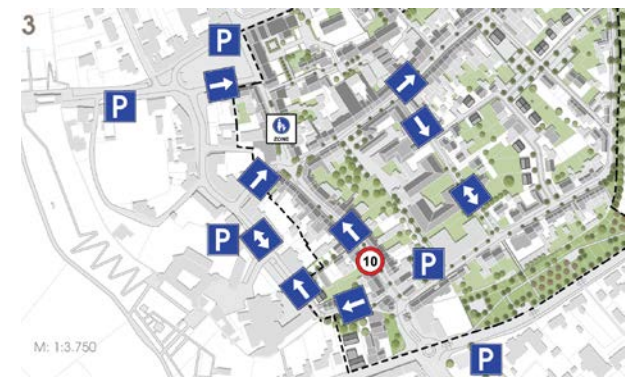
Variante 2

Münsterstraße (temporär)
Fußgängerbereich, Fahrtrichtungen
Brauergasse u. Guinbertstr. gedreht



Variante 3

Fahrtrichtungen
Brauergasse, Guinbertstr.
und Brabenderstr. gedreht



Variantenvergleich

	1a	1b	2a	2b	3
Verkehrsregelung Münsterstraße	Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich 10km/h (keine Änderung)	Verkehrsberuhigter Bereich Schrittgeschwindigkeit / Mischverkehrsfläche mit Fußgängervortritt	Fußgängerbereich („Fußgängerzone“) nur Lieferverkehr und Radverkehr zugelassen	„Temporärer“ Fußgängerbereich (z.B. nur samstags für Kfz-Verkehr gesperrt)	Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich 10km/h (keine Änderung)
Anzahl Stellplätze	12 (keine Änderung)	8	-	-	-
Brauersgasse und Guinbertstraße	Heutige Regelung / Fahrtrichtung	Heutige Regelung / Fahrtrichtung	Umgedrehte Fahrtrichtung	Umgedrehte Fahrtrichtung	Umgedrehte Fahrtrichtung
Brabenderstraße	Heutige Regelung / Fahrtrichtung	Heutige Regelung / Fahrtrichtung	Heutige Regelung / Fahrtrichtung	Heutige Regelung / Fahrtrichtung	Umdrehung Fahrtrichtung / Einfahrt Kölnstraße möglich

4 Ziele der Straßenraumgestaltung

Die Ziele könnten sich beispielsweise an den Entwurfszielen der „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen“ (RASt 06, 2006) orientieren:

„Hauptziel bei Planung und Entwurf von Stadtstraßen ist die **Verträglichkeit der Nutzungsansprüche untereinander und mit den Umfeldnutzungen**. Voraussetzung für die Verträglichkeit ist, dass Straßenräume in ihrer ganzen Vielfalt erfasst und unter **Abwägung aller Nutzungsansprüche** und ihrer jeweiligen Bedeutung bewertet und entworfen werden.“

Straßenraumspezifischen Ziele:

- soziale Brauchbarkeit einschließlich Barrierefreiheit,
- Straßenraumgestalt,
- Umfeldverträglichkeit,
- Verkehrsablauf,
- Verkehrssicherheit,
- Wirtschaftlichkeit.

Auch die „Empfehlungen zur Straßenraumgestaltung“ (ESG, 2011) formulieren Entwurfsziele, wobei zwischen funktionalen und gestalterischen Anforderungen unterschieden wird.

„Straßenräume übernehmen vielfältige, teils einander ergänzende, teils auch konkurrierende Aufgaben. Ihre Gestaltung muss sich an den Anforderungen und Bedürfnissen der Menschen orientieren, die dort wohnen, sich aufhalten oder fortbewegen. Die Straßenraumgestaltung muss sich dabei gleichermaßen mit objektiv definierbaren funktionalen Anforderungen wie mit eher subjektiv geprägten gestalterischen Anforderungen auseinandersetzen. Dabei ist eine gerechte Abwägung dieser Anforderungen und eine gerechte Aufteilung der zur Verfügung stehenden Flächen zu suchen.“

Entwurf einer Zieldefinition auf Basis des Regelwerks und der Analyse

- Entsprechend den Nutzungsanforderungen an den Straßenraum ist eine gerechte Aufteilung der vorhandenen Fläche anzustreben.
- Entsprechend des Behindertengleichstellungsgesetzes ist die Gestaltung in der Form auszuführen, dass für alle Menschen ohne fremde Hilfe die Zugänglichkeit und die Nutzbarkeit des Straßenraums eingerichtet und ihnen somit die Teilhabe am öffentlichen Leben ermöglicht wird („Design für Alle“).
- Die Straßenraumgestaltung sollte allgemeine Entwicklungen, soweit möglich, berücksichtigen. Beispielsweise gehören hierzu: verstärkter Online-Handel mit Druck auf lokalem Einzelhandel, Folgen des Klimawandels mit häufigeren Hitzeperioden und notwendiger Verschattung – insbesondere auch für ältere Menschen wichtig beim Aufenthalt im öffentlichen Raum, demographischer Wandel mit mehr älteren Menschen und damit zunehmenden Einschränkungen bei Beweglichkeit und den Sinnen Sehen und Hören, Pandemiebedingte Konsequenzen der Straßenraumgestaltung (?).
- Die Gestaltung hat objektive und subjektive Verkehrssicherheitsaspekte zu berücksichtigen, wobei die Freihaltung von Sichtbeziehungen zwischen den Verkehrsteilnehmenden und die gefährlichen Geschwindigkeiten herausragende Rollen einnehmen.
- Der funktionierende Verkehrsablauf und die Erreichbarkeit des Zentrums mit allen Verkehrsmitteln müssen gewahrt bleiben.

Anforderungen

Straßenraumaufteilung

Bei der Münsterstraße handelt es sich um eine „Altstadt-Straße“, die aufgrund ihrer Straßenraumbreite von rund 8-11 m nicht den heutigen Anforderungen gerecht werden kann. Eine Straßenraumaufteilung nach dem „Streifendenken“ (für jede Verkehrsart eine separate Verkehrsfläche nebeneinander) funktioniert nicht. Daher muss mit Mischverkehrsflächen und einer hohen Verträglichkeit bei der Verkehrsabwicklung „gearbeitet“ werden.

Neben der Flächenzuweisung im Querschnitt einer Straße sind auch Nutzungszuweisungen im Zuge der Strecke oder in der Fläche möglich. Flächen für einzelne Nutzungen (wie z.B. Parken oder Liefern) können in andere Bereiche verlagert werden, in denen Flächenpotenzial vorhanden ist. Oder es werden multifunktionale Flächen definiert, die beispielsweise zu verschiedenen Zeiten (Sommer – Winter, werktags – Wochenende) unterschiedlich genutzt werden.

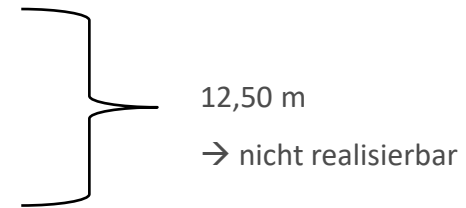
Breitenanforderungen Münsterstraße nach technischem Regelwerk

Fußverkehr/Seitenraumbreite: $\geq 3,50$ m

Pkw-Längs-Parken: 2,00 m

Radverkehr: im Mischverkehr mit Kfz-Verkehr empfohlen (separate Radwege $\geq 2,50$ m)

Kfz-Verkehr/Fahrbahnbreite: 3,50 m (bei eingeschränkter Flächenverfügbarkeit 3,00 m)



Anforderungen

Barrierefreiheit

Barrierefreiheit betrifft im öffentlichen Straßenraum die Anforderungen aller Menschen, auch wenn in der Regel die Bedürfnisse von seh- und gehbehinderten Menschen und ggf. noch kleinwüchsigen Menschen besonders betont werden. Leitprinzipien einer barrierefreien Ausgestaltung sind:

- Zwei-Sinne-Prinzip: Die Informationsvermittlung soll immer über mindestens zwei Sinne erfolgen (Hören – Sehen – Tasten). Im Straßenraum sind dies in der Regel die Berücksichtigung taktiler Elemente (Borde, Oberflächenwechsel) und visueller Kontraste (Leuchtdichteunterschiede bei den Materialien).
- Grundfunktionen barrierefreier Räume: Zonierung (Unterteilung der Seitenräume in frei zu haltende Gehbereiche und Wirtschaftsbereiche für Warenauslagen/Mülleimer/Straßenmobiliar), Nivellierung (Abbau von Stufen/Kanten), Linierung (Bereitstellung einer visuellen und taktilen Leitlinie für eine durchgängige ertastbarkeit), Kontrastierung (Einhaltung von Leuchtdichtekontrasten zum Erkennen von Gefahren/Barrieren).
- An den Menschen angepasste Geschwindigkeiten des Fahrverkehrs, um Gefahren zu minimieren.

Entlang der Münsterstraße sind – von privaten Ladeneingängen abgesehen - heute bereits kaum Stufen/Borde vorhanden, der Raum ist weitestgehend nivelliert. Oft fehlt eher die Berücksichtigung eines zweiten Sinns, v.a. eine fehlende Kontrastierung. Eine Zonierung bzw. Freihaltung eines Gehbereichs und eine Linierung ist aufgrund der geringen Seitenraumbreiten kaum möglich. Die Haltestelle ist ebenfalls nicht barrierefrei ausgebaut.

Anforderungen

Verkehrssicherheit

Probleme ergeben sich bei der Münsterstraße insbesondere bezüglich fehlender Sichtbeziehungen zwischen querenden Fußgängern (v.a. für kleiner Menschen wie Kinder oder Rollstuhlnutzende) und dem Kfz-Verkehr aufgrund der Verdeckung durch parkende Fahrzeuge.

Vor Querungsstellen müssten mind. 10m von parkenden Fahrzeugen freigehalten werden.

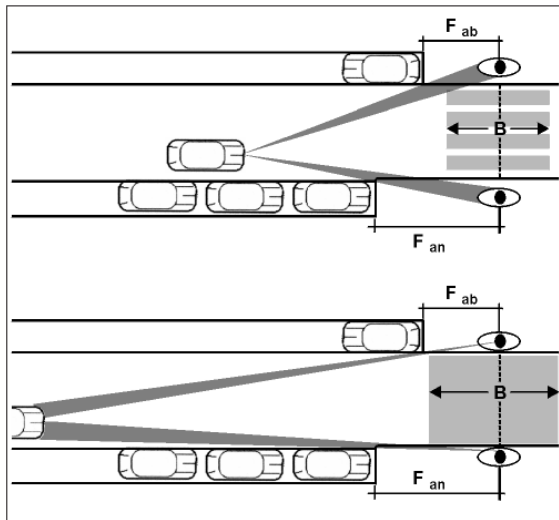


Bild 78: Freizuhaltenen Bereiche an Überquerungsstellen mit und ohne Fußgängervorhang

Tabelle 31: Freizuhaltenen Bereiche an Überquerungsstellen

Seitenräume	V _{zul}	F _{an} *)	F _{ab} *)
Nicht vorgezogen	30 km/h	10 m	5 m
	50 km/h	20 m	15 m
Vorgezogen**)	30 km/h	5 m	3 m
	50 km/h	12 m	6 m

*) Mindestwert: $F_{an} \geq B/2$, $F_{ab} \geq B/2$

***) Bei Vorsprüngen von mehr als 30 cm (maximal 70 cm) vor die Begrenzungslinie der Sichthindernisse gilt der Mindestwert von $B/2$, an Fußgängerüberwegen der Mindestwert der StVO von 5 m vor dem Überweg

Quelle: RAST 06

Erreichbarkeit / Verkehrsablauf

Die Erreichbarkeit bezieht sich auf alle Verkehrsarten. Beim Pkw-Verkehr müssen insbesondere die Parkplätze mit einem höheren Stellplatzangebot gut erreichbar sein.

Vereinzelte Stellplätze wie entlang der Münsterstraße führen in der Regel zu stärkerem Parksuchverkehr.

Haltestellen des ÖPNV sollten relativ nah zu den wichtigen Zielen/ Geschäften liegen, da dieser gefördert werden soll und ggf. häufiger von älteren Menschen genutzt wird.

Lieferverkehr sollte freie Flächen im nahen Umfeld der Geschäfte vorfinden.

Der Verkehrsablauf sollte möglichst reibungslos funktionieren und nicht durch unnötige Fahrten (z.B. Parksuchverkehr) gestört werden. Die Kfz-Belastung sollte nicht komplett durch einzelne Knotenpunkte und Straßen getragen werden müssen, eine gewisse Verkehrsverteilung sollte weiterhin angestrebt werden.

Anforderungen

Entwicklungen

Online-Handel – Stärkung der Innenstadtfunktion und des lokalen Einzelhandels

Warenangebot, Dienstleistungsqualität, etc. können nur privat gesteuert werden. Die Stadt kann jedoch Attraktivität und Erreichbarkeiten beeinflussen. Ein als attraktiv empfundener Straßenraum ist in der Regel ein Straßenraum, der die menschliche Fußgängerdimension berücksichtigt und u.a. ausreichend breite Gehbereiche vorsieht. Die Erreichbarkeit mit den motorisierten Verkehren sollte gegeben sein, schließt aber auch Fußwege bis zum Erreichen des Ziels mit ein.

Abminderung der Folgen des Klimawandels

Hitzeperioden sind insbesondere für ältere Menschen schwer zu verkraften. In den italienischen Fußgängerstädten wurden früher im Zuge von Straßen Sommer- und Winterseiten geplant. Eine Reihe Bäume spendet Schatten, erleichtert das Zufußgehen und verbessert das Stadtklima.

Demographischer Wandel

Mehr ältere Menschen, u.a. mit Gehhilfen wie Rollatoren, stellen weitergehende Anforderungen an den Straßenraum. Diese decken sich mit den Anforderungen an Barrierefreiheit. Aber auch die Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Verkehr und die Lage der Haltestellen spielen hierbei eine große Rolle.

Pandemiebedingte Folgen (Resilienz des Verkehrssystems)

Die Möglichkeit des Einhaltens von Abstand hat sich als größeres Problem unter Pandemiebedingungen herausgestellt. Breitere Seitenräume tragen dazu bei, dass notwendige Abstände zwischen Fußgängern und ggf. wartenden Personen besser eingehalten werden können.

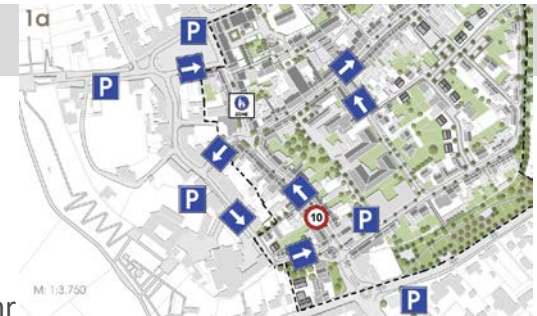
5 Bewertung der Varianten bei Verkehrsführung und Regelung

1a – keine Änderungen gegenüber heute, lediglich Straßenraumumgestaltung

Aus verkehrlicher Sicht wird es kaum spürbare Änderungen gegenüber heute geben.

Der Straßenraum wird aufgewertet und aufgeräumter, in Teilabschnitten ergeben sich somit höhere Aufenthaltsqualitäten und bessere Querungsbeziehungen.

In den Abschnitten mit Parken werden sich aber kaum Verbesserungen ergeben, für den Fußverkehr werden weiterhin fehlende / schlechte Sichtbeziehungen und enge Gehbereiche aufgrund des Parkens vorliegen.



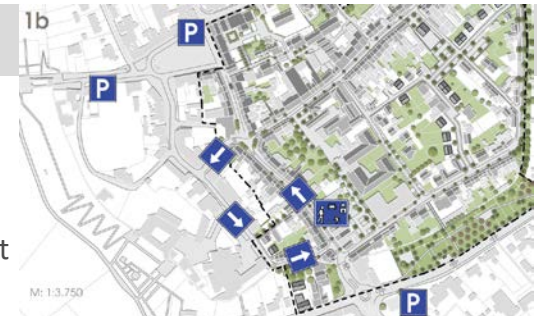
1a – Anordnung eines verkehrsberuhigten Bereichs, heutige Verkehrsführung

Auch bei dieser Variante wird es aus verkehrlicher Sicht kaum spürbare Änderungen gegenüber heute geben.

Aufgrund der Reduktion der Stellplatzanzahl von 12 auf 8 wird der Straßenraum weiter aufgewertet und aufgeräumter. In längeren Teilabschnitten gegenüber der Variante 1a ergeben sich somit höhere Aufenthaltsqualitäten und bessere Querungsbeziehungen.

In den Abschnitten mit Parken werden sich aber kaum Verbesserungen ergeben, für den Fußverkehr werden weiterhin fehlende / schlechte Sichtbeziehungen und enge Gehbereiche aufgrund des Parkens vorliegen.

Die Änderung der Verkehrsregelung räumt dem Fußverkehr zwar größere Rechte ein (z.B. gilt dann Fußgängervortritt, der gesamte Straßenraum wäre eine Mischverkehrsfläche ohne Trennung Fahrbahn/Seitenraum), diese werden in der Praxis aber kaum durchgesetzt werden können. Auch ist nicht zu erwarten, dass die Verträglichkeit durch langsamere gefahrene Geschwindigkeiten gesteigert wird.



2a – Anordnung eines Fußgängerbereichs, Umdrehung Fahrtrichtung Brauersgasse

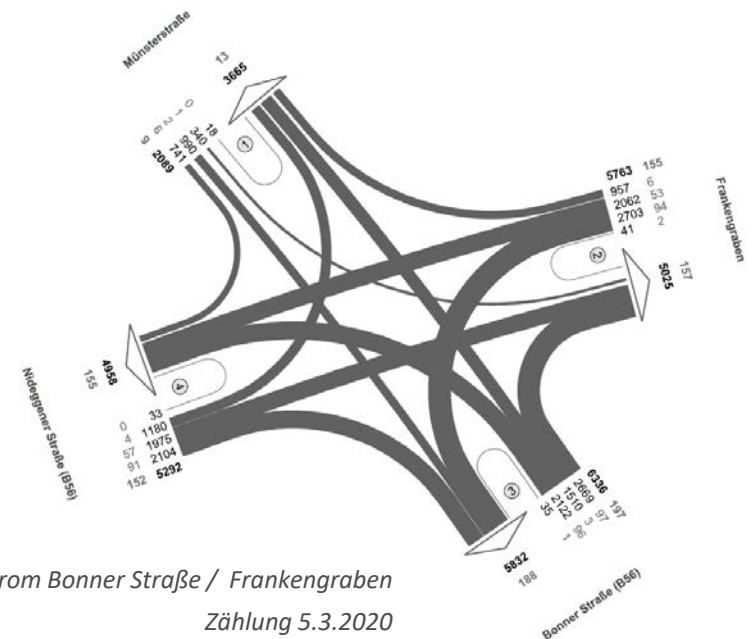
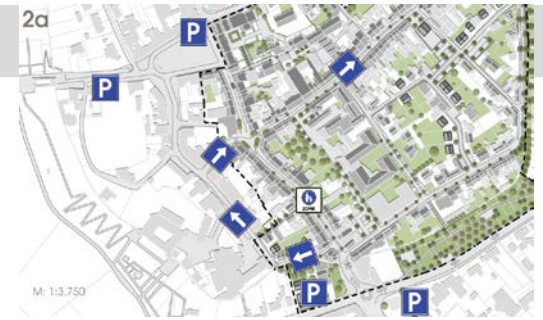
Die Münsterstraße wird für den Kfz-Verkehr gesperrt (Teilentwidmung der Straße notwendig) und erhält eine deutliche Aufwertung. Der gesamte Zielverkehr, der bislang durch die Münsterstraße geflossen ist, müsste nun durch die Straßen Brauersgasse und Mühlenberg fahren, wodurch diesem Straßenzug eine deutlich höhere Verkehrsbedeutung zufallen würde. Probleme im

Verkehrsablauf könnten sich aufgrund der vorhandenen Stellplätze am Mühlenberg (Parkwechselforgänge bei Senkrechtparkständen) und der winkligen Straßenführung ergeben. Die Prüfung von Schleppkurven auch längerer Fahrzeuge und das Freihalten weiterer Bereiche um die Kurven wären zwingend notwendig.

Die Zählung im März 2020 ergab, dass rund 2.100 Kfz/Tag in der Zufahrt zum Münstertorkreisel erfasst worden sind. Abzüglich der Fahrzeuge, die hiervon von der Von-Lutzenberger-Straße kamen (geschätzt ca. 50%), müssten alle anderen Fahrzeuge über den Kreisverkehr am Kölntor – über die Kölnstraße oder Martinstraße - abfließen und diesen zusätzlich

belasten. Da am Kreisverkehr Münstertor über 80% der zufließenden Fahrzeuge aus der Münsterstraße in Richtung Bonner Straße bzw. Nideggener Straße fahren, ist davon auszugehen, dass bei geänderter Verkehrsführung rund 800 – 900 Kfz/Tag zusätzlich über den Frankengraben fahren müssten.

In diesem Fall würde am Münstertorkreisel die heute bereits stärker belastete Zufahrt Frankengraben zusätzlich belastet, wodurch der Kreisverkehr an seine Kapazitätsgrenze gelangen könnte.



24h-Knotenstrom Bonner Straße / Frankengraben
Zählung 5.3.2020

2b – Anordnung eines temporär eingerichteten Fußgängerbereichs

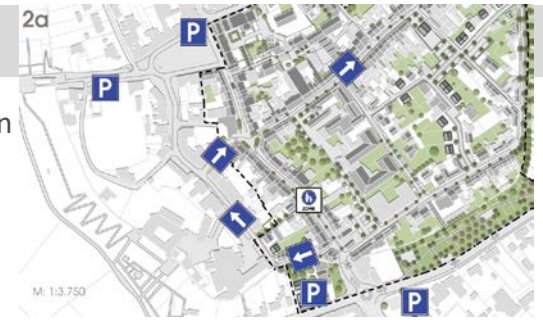
Die Variante 2b ist bezüglich der Verkehrsführung mit der Variante 2a identisch, das Sperren für den Kfz-Verkehr soll jedoch nur temporär erfolgen.

Verkehrlich gilt die gleiche Einschätzung wie bei Variante 2a, nur dass dann die potenziellen „Belastungsprobleme“ einzelner Straßen und Knotenpunkte auf eine definierte Zeitspanne begrenzt wäre.

Eine juristische Einschätzung der rechtlichen Lage wäre jedoch zu prüfen, da zum Zeitpunkt der Sperrung der Gemeingebrauch der Straße eingeschränkt wird. Es gibt jedoch bei der Einrichtung „temporärer Spielstraßen“ (vergleichbare Sachlage) die Einschätzung, dass dies straßenrechtlich ohne Folgen bleibt, „da ein zeitlich begrenzter Ausschluss des Kraftfahrzeugverkehrs keinen nachhaltigen Eingriff in den Gemeingebrauch darstellt und somit keine Teilentwidmung der betroffenen Straße erforderlich macht.“ *(Zitat aus dem Gutachten über die Einrichtung von temporären Spielstraßen vom Wissenschaftlichen Parlamentsdienst des Abgeordnetenhauses von Berlin, 10.11.2017)* Straßenverkehrsrechtlich könnte die Münsterstraße auch temporär durch Zeichen 260 StVO „Verbot für Kraftfahrzeuge“ ausgeschildert werden.

Neben der reinen Beschilderung wird empfohlen, dass bei einer temporären Sperrung auch Sperren wie Poller oder Absperrgitter eingesetzt werden, um die Einfahrt von Kraftfahrzeugen effektiv zu unterbinden. Das Ändern der Verkehrszeichen und das potenzielle Einsetzen von Sperren erfordert Personaleinsatz oder eine automatisierte technische Ausstattung.

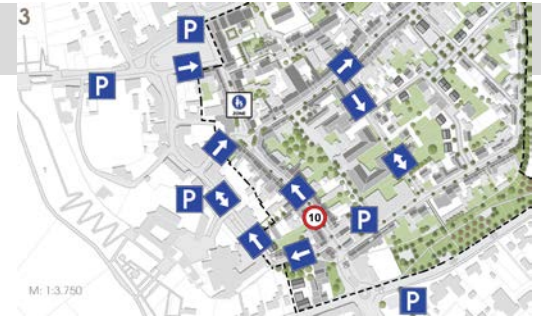
Der Umfang der technischen Ausstattung ist auch davon abhängig, in welcher Häufigkeit die Münsterstraße gesperrt werden soll. Bei wenigen Malen innerhalb eines Monats können die Arbeiten eventuell personell geleistet werden. Bei Sperrung an allen Samstagen oder Wochenenden oder ggf. noch häufiger (z.B. werktags nach Geschäftsschluss) ist sicherlich eine automatisierte Ausstattung notwendig. Die Regelungen sollten für alle jedoch klar und eindeutig sein, dies betrifft die Sperrzeiten genauso wie die übrige Verkehrsführung, die möglichst nicht zusätzlich zu den Sperrzeiten verändert werden sollte (z.B. Fahrtrichtung Brauersgasse).



Zeichen 260 StVO

3 – Umgedrehte Fahrtrichtung Brauersgasse

Bei Variante bleibt die Verkehrsregelung entlang der Münsterstraße bestehen, die direkte Durchfahrt für den Kfz-Verkehr in Richtung Kölnstraße bleibt offen. Zugunsten der Einrichtung von Lieferbereichen, der Freihaltung von Sichtbeziehungen und des Flächengewinns zur Steigerung der Aufenthaltsqualität wird jedoch auf die Anlage von Stellplätzen verzichtet. Zur Verhinderung von Parksuchverkehren entlang der Münsterstraße wird die Fahrtrichtung der Brauersgasse umgedreht.



Der Vorteil gegenüber den Varianten 2a und 2b wäre, dass nicht der komplette Verkehr der Münsterstraße auf die Brauersgasse verlagert würde, die Verkehre in Richtung Kölnstraße könnten weiterhin durch die Münsterstraße fahren.

Durch die Öffnung der Einfahrt in die Brabenderstraße von der Kölnstraße (Umdrehung der Fahrtrichtung im Abschnitt Kölnstraße – Paul-Hubertus-Pesch-Straße) wird Fahrzeugen die Möglichkeit eingeräumt, über die Von-Lutzenberger-Straße und den Münstertorkreisel abzufließen. Somit wird eine Mehrbelastung des Kölntorkreisels und des Frankengrabens verhindert bzw. reduziert.

Mit dieser neuen Verkehrsführung würde auch eine Verbindung geschaffen zwischen den Parkplätzen am Mühlenberg und den Parkplätzen an der Von-Lutzenberger-Straße. Sollte sich in der Praxis hierdurch ein erweiterter „Ring“ für Parksuchverkehr ergeben, könnte das Linksabbiegen an der Von-Lutzenberger-Straße bei einer Nachjustierung vorgeschrieben werden.

6 Fazit mit Einschätzungen und Empfehlungen

Verkehrsrechtliche Anordnung

Ob nun weiterhin ein verkehrsberuhigter Geschäftsbereich (zul. Höchstgeschwindigkeit 10km/h) oder zukünftig ein verkehrsberuhigter Bereich (Schrittgeschwindigkeit) angeordnet wird, wird für die Praxis als nicht besonders relevant angesehen. Das Verhalten der Autofahrer wird sich dadurch kaum verändern. Um nicht zu häufig wechselnde Regelungen innerhalb kurzer Abschnitte vorzufinden, wird empfohlen, die heutige Regelung beizubehalten.

Die Einrichtung eines Fußgängerbereichs („Fußgängerzone“) wird nicht empfohlen, da hierdurch eine zu starke Verlagerung der Verkehrsbedeutung und Belastung von der Münsterstraße auf den Straßenzug Brauersgasse – Mühlenberg erfolgen würde.

Eine temporäre Sperrung der Münsterstraße wäre vorstellbar. Zur Steigerung der Aufenthaltsqualität und Förderung des „Shoppings“ (Einkaufserlebnis, Bummeln) würden sich insbesondere das Wochendende (Samstag/Sonntag) oder Zeiten nach 18 Uhr (Attraktivitätssteigerung der Außengastronomie) anbieten, wenn die Stärke der Quell- und Zielverkehre der Altstadt deutlich abnimmt.

Verkehrsführung

Eine veränderte Verkehrsführung muss für zwei Bereiche betrachtet werden. Einerseits hat solch eine Maßnahme direkte Auswirkungen auf die Straßen der Altstadt, andererseits haben veränderte Zu- und Abflüsse in/aus der Altstadt auch Auswirkungen auf das umliegende Straßennetz, insbesondere den Frankengraben und die beiden anbindenden Kreisverkehre am Köln- und Münstertor.

Die Sperrung der Münsterstraße kann aufgrund der einseitigen Verkehrsverlagerungen nicht empfohlen werden (siehe oben). Bei Sperrung der Münsterstraße wäre es jedoch notwendig, die Fahrtrichtung der Brauersgasse umzudrehen (und in der Folge auch die Einfahrt in die Guinbertstraße wieder zuzulassen), da ansonsten die Von-Lutzenberger-Straße zu stark belastet würde.

Ziel sollte es sein, dass Parksuchverkehre aus der Münsterstraße weitestgehend herausgehalten werden, und dass Verkehre möglichst auf mehrere Straßen und Knotenpunkte verteilt werden, so dass keine Kapazitätsüberschreitungen an einzelnen Stellen auftreten.

Da das Umdrehen der Fahrtrichtung der Kölnstraße aufgrund der dann zu erwarteten Belastung der Kölnstraße und des Münstertorkreisels (Umfahrung des Frankengrabens) bereits im Verkehrskonzept 2006 nicht empfohlen werden konnte und dieser Empfehlung damals politisch gefolgt wurde und da der Straßenzug Brauersgasse – Mühlenberg nicht zu stark belastet werden soll, verbleiben zwei Möglichkeiten:

- a) Umdrehen der Fahrtrichtung Brauersgasse bei gleichzeitig Beibehaltung der Befahrbarkeit und Fahrtrichtung der Münsterstraße (Variante 3)
- b) Beibehaltung der heutigen Verkehrsführung (Variante 1a).

a) Umdrehen der Fahrtrichtung Brauersgasse bei gleichzeitig Beibehaltung der Befahrbarkeit und Fahrtrichtung der Münsterstraße

Diese Variante hätte den Vorteil, dass Parksuchverkehre entlang der Münsterstraße verhindert werden würden. Nachteilig ist, dass ggf. mehr Verkehre über den Kölntorkreisel abfließen würden und dadurch zusätzlich den Frankengraben belasten würden, wenn keine weiteren Maßnahmen ergriffen würden. Abgefedert werden kann diese Problematik durch die Öffnung der Einfahrt Brabenderstraße von der Kölnstraße aus (Umdrehung der Einrichtungsregelung), so dass Verkehre vom Mühlenberg kommend weiterhin über die Von-Lutzenbergerstraße und den Münstertorkreisel aus der Altstadt abfließen können.

b) Beibehaltung der heutigen Verkehrsführung

Diese Variante funktioniert im Großen und Ganzen in der heutigen Praxis. Nachteilig ist, dass hierdurch Parksuchverkehr erzeugt wird, indem die Fahrzeuge über Münsterstraße – Mühlenberg – Brauersgasse – Münsterstraße im Kreis fahren.

Pkw-Parken

Im Parken entlang der Münsterstraße besteht das Kernproblem. Dieses verursacht Parksuchverkehre, engt die Seitenräume/Gehbereiche deutlich ein und verhindert gute Sichtbeziehungen zwischen Fußgängern und Autofahrern.

Eine Reduktion der Stellplätze entlang der Münsterstraße (Variante 1b) wird nur in den Abschnitten Verbesserungen bringen, in denen dann auf das Parken verzichtet wird. Die Problematik der Parksuchverkehre wird jedoch nicht gelöst, eventuell aber noch verschlechtert, da das Stellplatzangebot reduziert wird.

Die heutige Regelung mit 1h Parkdauer auf den Stellplätzen entlang der Münsterstraße ist deutlich zu lang. Wenn der Handel nah gelegene Parkplätze benötigt, muss auf diesen eine hohe Parkwechselfrequenz stattfinden, da ansonsten wenige Kunden oder Angestellte die Plätze über den Tag belegen.

Empfehlungen

- Die Gestaltung sollte in der Form erfolgen, dass alle Möglichkeiten bei Verkehrsführung und –regelung offen gehalten werden.
- Es wird empfohlen (verschiedene) Maßnahmen/Varianten auszuprobieren und zu evaluieren. Nur in der Verkehrspraxis können Veränderungen erlebt werden, oftmals stellen sich vermutete Probleme/Ängste als weniger schlimm dar, oder treten gar nicht auf, da sich das Verhalten der Menschen an veränderte Situationen anpasst.
- Es wird empfohlen, dass die Münsterstraße für den Kfz-Verkehr in der heutigen Form – bezogen auf Fahrtrichtung und Verkehrsregelung mit verkehrsberuhigtem Geschäftsbereich – offen bleibt.

- Empfohlen wird, das Kernproblem der Münsterstraße anzugehen und auf das Angebot von Pkw-Stellplätzen zu verzichten. Zur Vermeidung von Parksuchverkehren sollten die Fahrtrichtungen an der Brauersgasse und Guinbertstraße umgedreht werden. Die Einfahrt in die Brabenderstraße von der Kölnstraße sollte ebenfalls geöffnet werden, damit Fahrzeuge aus Richtung Mühlenberg weiterhin über den Münstertorkreisel abfließen können.

Diese Regelung könnte auch zunächst über einen längeren Versuch (mind. 6 Monate) getestet werden. Unabhängig von der Verkehrsführung und Regelung könnten bei einem Straßenumbau Stellplatzflächen baulich realisiert werden, diese aber (zunächst) für Außengastronomie, Waren- auslagen oder flexible Aufbauten genutzt werden.

Auch die geänderte Verkehrsführung sollte zur Evaluierung der Auswirkungen möglicher Verkehrsverlagerungen auf das übrige Straßennetz zunächst getestet werden.

- Grundsätzlich sollte die Funktion der Parkplätze / Parkmöglichkeiten in der Altstadt bevorzugten Nutzergruppen (Kunden, Touristen, Bewohner, Arbeitende) zugewiesen werden. Auf dieser Basis können dann Nutzungsdauer für Kurz- oder Langzeitparker und eine Parkraumbewirtschaftung festgelegt werden. Die Wahrnehmbarkeit des heute kaum genutzten Stellplatzangebots sollte verbessert werden.
- Die Straßenraumgestaltung muss Anforderungen der Barrierefreiheit erfüllen, dies betrifft insbesondere die Berücksichtigung von visuellen Kontrasten bei Stadtmobiliar und bei der Trennung von zugewiesenen Verkehrsflächen.
- Grundsätzlich sollte auch die Erreichbarkeit der Altstadt mit dem ÖPNV näher betrachtet werden. Dies betrifft vor allem den Linienweg und die Lage der Haltestellen. Diese müssen – entsprechend des Personenbeförderungsgesetzes – zukünftig barrierefrei ausgebaut werden. Wenn solch ein barrierefreier Ausbau nicht entlang der Münsterstraße erfolgen kann, sollten Alternativstandorte für Haltestellen gesucht werden, die im Nahbereich des Geschäftszentrums liegen.



Mobiler Aufbau für Stellplätze
www.citydecks.de