

Aktueller Stand Planung Neugestaltung Münsterstraße/Schumacherstraße/Brauergasse:

Das mit der Vorentwurfsplanung beauftragt Büro RaumPlan hatte zunächst die Neugestaltungsvarianten 1a, 1b, 2a und 2b erarbeitet. Die Kurzerläuterungen dazu (und zur Variante 3) einschließlich der Übersichtskarten zur jeweiligen Verkehrsführung sind in der **Anlage 1** beigefügt.

Variante 1a: Status quo mit Erhalt der 12 Stellplätze in Münsterstraße und Beibehaltung der Durchfahrt Münsterstraße (Tempo 10) und der Einbahnstraßenrichtung Brauergasse (Plan siehe **Anlage 2**)

Variante 1b: Verbesserter Status quo mit 8 Stellplätzen: Reduktion der Stellplätze auf 8 Stück zugunsten von etwas mehr Aufenthalts- und Nutzungsqualität und Beibehaltung der Durchfahrt Münsterstraße (verkehrsberuhigter Bereich ‚Spielstraße‘) und der Einbahnstraßenrichtung Brauergasse (Plan siehe **Anlage 3**)

Variante 2a: Fußgängerbereich ohne Stellplätze: Verzicht auf alle Stellplätze zugunsten von deutlich mehr Aufenthalts- und Nutzungsqualität, Sperrung der Durchfahrt Münsterstraße mit Ausnahme von Anlieferverkehr (Fußgängerzone, evtl. nur temporär). Drehung der Einbahnstraße in der Brauergasse. Hierdurch kann die Fahrgasse auf 2,60 m reduziert werden (+ beidseitige 50 cm breite Rinnen) (Plan siehe **Anlage 4**)

Variante 2b: Temporärer Fußgängerbereich ohne Stellplätze: Verzicht auf alle Stellplätze zugunsten von deutlich mehr Aufenthalts- und Nutzungsqualität, Temporäre Sperrung der Durchfahrt Münsterstraße mit Ausnahme von Anlieferverkehr (Fußgängerzone). Drehung der Einbahnstraße in der Brauergasse. Aufgrund der temporären Befahrung bleibt die Fahrgassenbreite bei 3,0 m (+ beidseitige 30 cm breite Rinnen). (Plan siehe **Anlage 5**)

In Abstimmung mit der Verwaltung wurde aufbauend auf den Varianten 1a, 1b, 2a und 2b eine weitere **Variante 3** erarbeitet. Der Ausbau erfolgt so flexibel, dass keine Verkehrsführung baulich festgelegt wird und zukünftig auch **alternative Verkehrsführungen** und **Straßenraumnutzungen** möglich sind. Dies bedeutet, dass z.B. nach dem erfolgten Umbau im Rahmen eines zeitlich befristeten **Verkehrsversuchs** die beschlossene Verkehrsführung ausprobiert und gegebenenfalls wieder geändert werden kann.

Variante 3: Flexibler Verkehrsberuhigter Bereich/ Spielstraße: (versuchsweiser) Verzicht auf Stellplätze zugunsten von deutlich mehr Aufenthalts- und Nutzungsqualität, aber Beibehaltung der Durchfahrtsmöglichkeit Münsterstraße, (versuchsweise) Drehung der Einbahnstraße in der Brauergasse. (Plan siehe **Anlage 6**)

Der zukünftige Ausbau sollte folgende Parameter berücksichtigen:

- Der Ausbau soll so erfolgen, dass alle zukünftigen Verkehrsführungsoptionen offen gehalten werden. Die Nutzung der multifunktionalen Flächen (Haltebereiche/ Stellplätze/ Außengastronomie) ist dann abhängig von der gewählten Verkehrsführung.
- Ziel der Neugestaltung ist eine deutliche Verbesserung der Aufenthaltsqualität für Fußgängerinnen und Fußgänger sowie eine Verbesserung der Rahmenbedingungen für Außengastronomie und Außenwarenpräsentationen. Dies gelingt z.B. dadurch, dass heute

noch beengte Gehwegbereiche verbreitert werden können durch den Verzicht auf gegenüberliegende Haltebereiche/ Stellplätze.

- Klimagerechte Baumneupflanzungen mit ausreichen bemessenen Baumscheiben sollen einen wichtigen Beitrag zur Steigerung der Aufenthalts- und Gestaltqualität leisten.
- Im Sinne einer denkmalgerechten, an die historische Straßenraumgestaltung angepassten Straßenplanung soll das Prinzip der weichen Separation beibehalten werden, d.h. es werden durchgehende beidseitige (fast niveaugleiche) Rinnen angestrebt, die zur Entwässerung dienen und gleichzeitig den multifunktional nutzbaren Straßenraum gliedern. Die Rinnen könnten – sofern an einzelnen Stellen nicht funktional erforderlich – auch niveaugleich optisch nachvollzogen werden. Die Rinnen sollten entsprechend der bereits ausgebauten Straßen (Anpassung an Münstertorplatz) als dreizeilige Natursteinrinnen ausgebildet werden.
- Der Ausbau soll so erfolgen, dass eine gestalterische Anpassung an die bereits zur Landesgartenschau ausgebauten Straßenabschnitte Kinat, Schumacherstraße und Münstertorplatz erfolgt. Die Fahrgasse sollte deshalb eine Fahrbahnbreite von 3,0 m mit beidseitig anschließenden 30 cm breiten Rinnen aufweisen. Die in Variante 2a vorgeschlagene lediglich 2,6 m breite Fahrgasse einschl. beidseitiger 50 cm breiter Rinnen weist zwar ebenfalls eine Fahrbahnbreite von insgesamt 3,6 m ($2,6 + 0,5 + 0,5$) auf, hat jedoch den entscheidenden Nachteil, dass bei entgegenkommenden Fahrrädern ein gefährliches Ausweichen in die seitlichen Rinnen notwendig ist.
- Der Einmündungsbereich in die Brauersgasse soll so ausgebaut werden, dass die Verkehrsführung in die Brauersgasse nicht im Straßenbelag als Vorzugsführung vorgegeben wird. Damit werden für die Zukunft evtl. Änderungen der Verkehrsführung offen gehalten. Die Brauersgasse soll in die Neugestaltung miteinbezogen werden, da deren bisheriger Ausbau wenig fußgänger- und fahrradfreundlich ist (unterdimensionierte Gehwegflächen, hohe Bordsteine, schlecht befahrbares Pflaster). Außerdem ist dieser Abschnitt ein wichtiger Bestandteil des angestrebten durchgehenden Stadtmauerrundweges.
- Für die Fahrbahn wird ein dunkles Betonsteinpflaster analog Bestand Neuausbau Kinat/ Schumacherstraße angestrebt. Die gliedernde und geschwindigkeitsdämpfende Fahrbahnbänderung soll in hellem Betonsteinpflaster analog Ausbau Kinat erfolgen.
- Für die Gehwege und Haltebereiche/ Stellplätze wären hochwertigere Materialien anzustreben, z.B. gestrahltes Betonsteinpflaster, idealerweise gesägtes Natursteinpflaster (analog Ausbau Münstertorplatz).
- Die Kreuzungsbereiche (Einmündungen Brauersgasse, Juhlsgasse) könnten zur Kenntlichmachung mit einem einheitlichen, evtl. höherwertigeren Belag versehen werden, analog Münstertorvorplatz.
- In der Ausbauplanung sollte geprüft werden, ob die möglichen multifunktionalen Bereiche (Haltebereich, Stellplatz, Außengastronomie) wieder mit historischem Pflaster oder gesägtem historischen Pflaster belegt werden.

In der **Anlage 7** ist der Vorentwurf zur Umgestaltung der Brauersgasse enthalten.

Aktueller Stand Verkehrsgutachten:

Das Verkehrsplanungsbüro AB Stadtverkehr hat die möglichen Ausbauvarianten 1a, 1b, 2a, 2b und 3 für die Münsterstraße einschl. Auswirkungen auf die umliegenden Straßen im Rahmen einer gutachterlichen Bewertung untersucht. Das Gutachten ist als **Anlage 8** beigefügt.

Der Gutachter kommt darin in seinem **FAZIT** zu folgendem **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. 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 Kölnortorkreisel 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, Warenauslagen 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.