

ulrike böhm marchlewskistrasse 105 10243 berlin

Dezernat Stadtentwicklung, Planen und Bauen
Herr Beigeordneter Streitberger
Stadtplanungsamt
Willi-Brandt-Platz 2

50679 Köln

08.01.2009

Ottoplatz Köln/ Deutz, Befahrung der Vorfahrt mit Individualverkehr für Kurzzeitstellplätze (Kiss+Ride)

Sehr geehrter Herr Streitberger,

nach Auskunft des Amtes 66 stehen am 23.01.09 verkehrsplanerische Entscheidungen zum Ottoplatz an. Die Entscheidungen betreffen die Integration des Individualverkehrs auf der Platzfläche durch die Platzierung von Kurzzeitstellplätzen vor dem Bahnhofsgebäude.

Mit der Öffnung der Zufahrt für den Individualverkehr und der zusätzlichen Ausweisung von Kurzzeitstellplätzen im Bereich der Bahnhofsvorfahrt ergeben sich aus der Sicht der Arge Böhm/Isaplan eine Reihe von Konflikten. In Rücksprache mit Herrn Harzendorf habe ich nachfolgend die wichtigsten Argumente der Arge zu diesem Thema noch einmal zusammengefasst.

1 Planungstand

Der Ottoplatz liegt in einem baulich heterogenen Umfeld und hat einen eher kleinen Zuschnitt. Die Befahrung durch Liefer- und Taxi-Verkehr schränken seine nutzbare Fläche zusätzlich ein. Um die Erkennbarkeit der Platzfläche zu unterstützen, soll die Fläche einen einheitlichen Belag erhalten. Auch die Fahrspur wird nicht durch einen Versatz (Höhenunterschied) betont. Vorfahrt und Entreefläche vor dem Bahnhofsgebäude sind Teil der gesamten Platzfläche. Die Zufahrt und die Taxi-Wartepositionen sollen mit Nägeln und Pollern gekennzeichnet werden. Für individuelles kurzzeitiges Parken (Kiss + Ride) sind Stellplätze entlang des Auenweges gut erreichbar (Die Flächen sind vom Haupteingang des Bahnhofsgebäudes 60m entfernt). Der von der Arge Böhm/Isaplan favorisierte Planungsstand berücksichtigt die Bedürfnisse des Taxen- und Lieferverkehrs, räumt jedoch der Platznutzung durch Fußgänger Priorität ein.

2 Zunahme des Verkehrsaufkommens auf dem Otopplatz

Mit der Öffnung der Platzfläche für den Individualverkehr erhöht sich die Verkehrsbelastung für die Zu- und Abfahrtsspur deutlich. Mit der Ausweisung von Kurzzeitstellplätzen erhält die Fläche zusätzlich Parksuchverkehr.

Eine Einschränkung des Individualverkehrs nur auf die Vorfahrt ist verkehrsrechtlich kaum zu regeln und zu kontrollieren. Die derzeit für den ausschließlichen Verkehr mit Taxi- und Lieferfahrzeugen vorgeschlagenen zurückhaltenden Maßnahmen mit Pollern und Stahlnägeln werden voraussichtlich nicht ausreichen, um diesen zusätzlichen Verkehr zu regeln. Um eine Mitnutzung der übrigen Platzfläche zu verhindern wird ggf. eine stärkere Regelung durch zusätzliche Poller, Einbauten und Beschilderungen erforderlich. Diese zusätzlichen Maßnahmen mindern das Erscheinungsbild und die Aufenthaltsqualität des Platzes.

3 Bahnhofseingang

Die vorliegende Planung räumt Fußgängern und Reisenden gegenüber dem PKW-Verkehr vorrangige Bewegungsrechte ein. Wird der Individualverkehr auf Vorfahrt und Entreebereich zugelassen entsteht eine höhere Durchfahrtfrequenz. Dementsprechend werden auf Entreefläche und Vorfahrt zusätzliche Schutz- und Abgrenzungsmaßnahmen für Fußgänger notwendig, ihre Bewegungsfreiheit damit eingeschränkt.

4 Fuß- und Radwege, Kreuzungen am Auenweg und der Opladener Straße

Entlang und über die Platzfläche werden wichtige und stark frequentierte Fußgänger- und Radwegeströme geführt. Sie kreuzen die Fahrspur zum Bahnhofsgebäude entlang der Opladener Straße und entlang des Auenweges.

Zusätzlicher Individualverkehr auf der Zu- und Abfahrtsspur führt durch die Kreuzung der Fußgänger- und Radwegeströme zu einer Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit. Im Bereich der Ausfahrt ist mit auf dem Rad/Gehweg stehenden Fahrzeugen zu rechnen. Weiterhin wird der Zugang zum Bahnhofseingang erschwert.

5 Beeinträchtigung der Platzwirkung

Zur Zeit ist Wahrnehmung der Platzfläche überwiegend durch den PKW-Verkehr bestimmt. Vom Bahnhof aus ist der Blick auf den Platz durch wartende Fahrzeuge verstellt. Umgekehrt verschwindet der Bahnhofseingang hinter einer PKW Reihe. Demgegenüber sehen Wettbewerbsausschreibung und Förderprogramm einen qualitätvollen und repräsentativen Stadtplatz vor, der in erster Linie Aufenthaltsqualität für Fußgänger anbieten soll.

Es ist davon auszugehen, dass die im Zu- und Abfahrtsbereich vorgesehenen Kurzzeitstellplätze ständig genutzt werden. Im Vergleich zur bestehenden Situation wird daher keine erkennbare Verbesserung erzielt.

6 Stellenwert des Ottoplatzes im Masterplan Innenstadt, Büro Speer

Das Büro Speer greift in seinem Masterplan Innenstadt die Ziele der Wettbewerbsausschreibung zum Ottoplatz auf. Für den Interventionsraum 'Rechte Rheinseite' soll der Platz als 'urbaner Auftakt zum Deutzer Ringboulevard' entwickelt werden. In diesem Zusammenhang werden folgende Schwerpunkte genannt (entnommen Moderation Masterplan Innenstadt, Dokumentation 3. Innenstadtforum von Freischlad + Holz S.10 ff):

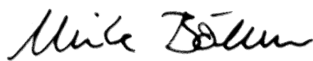
- Das Büro Speer sieht den Ottoplatz als 'großstädtisches Zentrum' von Gesamt Deutz, der zwischen rechtsrheinischer Innenstadt und Rheinufer vermittelt.
- Das Bahnhofsgebäude bildet eine 'Landmarke' und ist dementsprechend als 'Orientierungspunkt' im Stadtgefüge zu akzentuieren.
- Um das Kölner Bahnhofssystem zu stärken, ist die fußläufige Verbindung zwischen dem Hauptbahnhof und dem Bahnhof Köln Messe Deutz zu verbessern.

Mit der geplanten Öffnung der Platzfläche für den Individualverkehr fällt die Realisierung hinter die städtebaulich-planerischen Ziele der Wettbewerbsausschreibung und des Masterplans Innenstadt vom Büro Speer zurück.

Wenn möglich, bitte ich Sie den Entscheidungsprozess am 23.01.09 zugunsten der hier genannten Ziele zu beeinflussen.

Für Ihre Unterstützung bedanke ich mich.

Mit freundlichen Grüßen



Anlage: Schreiben Büro ISAPLAN vom 28.11.07 zu diesem Thema
Cc: Amt 66, ISAPLAN