

Beschlussvorlage

 zur Behandlung in **öffentlicher Sitzung**
Betreff
Neugestaltung der Berliner Straße in Köln-Mülheim zur Geschäftsstraße im Rahmen des Integrierten Handlungskonzeptes Mülheim 2020
Beschlussorgan

Verkehrsausschuss

Beratungsfolge	Abstimmungsergebnis							
	Gremium	Datum/ Top	zugestimmt Änderungen s. Anlage Nr.	abge- lehnt	zu- rück- ge- stellt	verwiesen in	ein- stim- mig	mehr- heitlich gegen
Veedelsbeirat	02.05.2011	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>	
Verkehrsausschuss	10.05.2011	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>	
Bezirksvertretung 9 (Mülheim)	16.05.2011	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>	
Stadtentwicklungsausschuss	19.05.2011	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>	

Beschlussvorschlag einschl. Deckungsvorschlag, Alternative

Der Verkehrsausschuss beauftragt die Verwaltung - vorbehaltlich der Zustimmung der Bezirksvertretung Mülheim und des Stadtentwicklungsausschusses - auf Basis des vorgelegten Vorentwurfes (Anlage 1) die Bürgerinformationsveranstaltung durchzuführen und auf Grundlage der sich daraus ergebenden Ergebnisse die Entwurfs- und Ausführungsplanung zu erarbeiten.

Alternative 1:

Es ergibt sich keine Alternative.

Haushaltsmäßige Auswirkungen

<input checked="" type="checkbox"/> Nein	<input type="checkbox"/> ja, Kosten der Maßnahme € _____	Zuschussfähige Maßnahme ggf. Höhe des Zuschusses _____ %	<input checked="" type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ja € _____	Jährliche Folgekosten a) Personalkosten b) Sachkosten € _____ € _____
Jährliche Folgeeinnahmen (Art, Euro) _____		Einsparungen (Euro) _____		

Problemstellung des Beschlussvorschlages, Begründung, ggf. Auswirkungen**Erläuterung**

Die Umgestaltung der Berliner Straße ist im Integrierten Handlungskonzept MÜLHEIM 2020 als städtebauliches Projekt 3.1.8 „Gestaltung Berliner Straße als Geschäftsstraße“ definiert.

Mit der Herstellung der Markgrafenstraße wird die Berliner Straße weitgehend vom Durchgangsverkehr entlastet. Die bisher sehr großzügig bemessene Fahrbahnbreite kann dann auf das notwendige Maß beschränkt werden. Der Platzgewinn soll den Seitenanlagen zu Gute kommen.

Bestehende Situation

Die Berliner Straße ist als Hauptverkehrsstraße ausgebaut. Sie besitzt eine ca. 9,50 m breite Fahrbahn mit beidseitig angeordneten Gehwegen. Im betroffenen Abschnitt verkehren die Buslinien 151 und 152 der Kölner Verkehrsbetriebe AG (KVB AG), die 260 der Regionalverkehr Köln GmbH (RVK) und die 434 der Kraftverkehr Wupper-Sieg AG (Wupsi).

Abschnitt Clevischer Ring bis Von-Sparr-Straße

Die Gehwege in diesem Abschnitt sind in der Regel circa 3,00 m bis 3,50 m breit. Der Gesamtstraßenraum, der bis auf wenige Ausnahmen von den bis zu 6-geschossigen Gebäuden begrenzt wird, weist eine Gesamtbreite von circa 16,00 m auf. Er öffnet sich nur im Bereich des Marktplatzes und in geringerem Maß auf der Südseite vor den Gebäuden 50 und 52, sowie auf der Nordseite vor den Gebäuden 53 und 55.

Öffentliches Parken auf der Fahrbahn oder auf straßenbegleitenden, abgetrennten Stellplätzen ist nicht vorgesehen. Der ruhende Verkehr wird auf dem Marktplatz oder in unmittelbarer Nähe angeordneten Parkplätzen oder Tiefgaragen organisiert.

Abschnitt Von-Sparr-Straße bis neue Einmündung Markgrafenstraße

In diesem Abschnitt ist die Fahrbahn zwar ebenfalls circa 9,50 m breit, jedoch wird sie hier von beidseitig angeordneten Längsparkplätzen, die zum Teil auf der Fahrbahn, jedoch überwiegend auf den Gehwegen angeordnet sind, auf circa 8,50 m eingeengt. Die Breite der auch hier beidseitig vorhandenen Gehwege wird im Bereich der Parkplätze auf circa 1,50 m beschränkt. Dort wo Parkplätze angeordnet sind, beträgt die Breite circa 3,00 m bis 3,50 m. Die insgesamt zur Verfügung stehende Ausbaubreite der Straße liegt unverändert bei circa 16,00 m.

Auch hier wird der Straßenraum begrenzt durch die geschlossene Bebauung. Ausnahme ist nur der Bürgerpark, der jedoch mit einer Mauer eingefasst ist. Am Ende des Ausbauabschnittes ist eine Tankstelle auf der Nordseite vorhanden, die den Straßenraum durch die zurückliegende Überdachung optisch öffnet.

Gesamter Bereich

Straßenbegrünung ist nur durch vereinzelt stehende Bäume gegeben, die unmittelbar aus der Gehwegoberfläche wachsen. Baumscheiben oder begehbare Roste fehlen. Die Längsparkplätze sind lediglich durch eine Längsmarkierung kenntlich gemacht, eine bauliche Trennung ist nicht vorhanden.

Die Kreuzung Von-Sparr-Straße ist signalisiert und weist keine separaten Abbiegespuren auf. Die vorhandene und bereits zu Buskaps ausgebaute Haltestelle „Von-Sparr-Straße“ liegt versetzt in der Kreuzung. Der Haltepunkt in Fahrtrichtung Stammheim befindet sich gegenüber dem Bürgerpark im nördlichen Kreuzungsbereich, die Haltestelle in Fahrtrichtung Porz befindet sich dagegen im südlichen Kreuzungsbereich.

Die signalisierte Einmündung auf den Clevischen Ring besitzt keinen markierten Linksabbiegestreifen, jedoch ist hier eine überbreite Fahrspur vorhanden, die das Passieren der Kreuzung zweispurig erlaubt. Der Rechtsabbieger hat eine durch einen Fahrbahnteiler abgetrennte Fahrspur. Hier gibt es den einzigen Zebrastreifen im Ausbaubereich.

Vor dem Marktplatz ist eine bauliche Mittelinsel zur Erleichterung der Fußgängerquerungen vorhanden. Ebenfalls ist auf Höhe der Tiefentalstraße eine Querungshilfe markiert.

Entwurfskonzept

Neben der Erhöhung der Aufenthaltsqualität für Fußgänger, werden die Übergangsbereiche zum Marktplatz und dem Bürgerpark mit dem Mülheimer Bürgerhaus MütZe im Straßenraum erkennbar gestaltet.

Fahrbahn

Die bisherige Fahrbahn von circa 9,50 m Breite soll auf einen Querschnitt von 6,20 m im Abschnitt zwischen Clevischer Ring und Von-Sparr-Straße bzw. 6,50 m zwischen Von-Sparr-Straße und neuer Einmündung Markgrafenstraße reduziert werden. Diese Breiten lassen den Begegnungsfall Bus/Bus bzw. Bus/Lkw zu.

Die erlaubte Fahrgeschwindigkeit soll nach dem Ausbau auf 30 km/h begrenzt werden. Bei dieser geplanten Geschwindigkeit und dem geringen zu erwartendem Verkehrsaufkommen kann der Radfahrer im Mischprinzip im Verkehrsraum des Individualverkehrs geführt werden. Eine separate Ausweisung hätte zudem zu einer größeren Fahrbahnbreite auf Kosten der Gehwege geführt.

Gehwege, Parken und Beleuchtung

Die bisherigen, für eine innerstädtische Einkaufsstraße zu schmal bemessenen Gehwege sollen entsprechend verbreitert werden. Sie erhalten überall eine Mindestbreite von circa 3,00 m.

Im Abschnitt zwischen Clevischem Ring und Von-Sparr-Straße sind die Längsparkstände auf der nördlichen Seite angeordnet. Hier kann für den Gehweg eine Breite von circa 5 m vorge-

sehen werden. Auf der Südseite verbleibt eine Gehwegbreite von durchgängig circa 3 m. Unmittelbar vor der Kreuzung Von-Sparr-Straße wechselt dann die Anordnung der Parkstreifen von der Nordseite auf die Südseite. Dies setzt sich dann auch im zweiten Abschnitt bis zur Einmündung der Markgrafenstraße fort. Die Gehwegbreiten liegen hier zwischen mindestens circa 3,00 m und maximal circa 4,30 m.

In allen Bereichen des umzuplanenden Bereiches der Berliner Straße wird der ruhende Verkehr durchgängig in Längsparkstreifen geordnet. Die Anordnung der Längsparkstände ist konsequent einseitig vorgesehen. Sie werden durch regelmäßig angeordnete Baumscheiben strukturiert. Die Bepflanzung soll durch Bäume mit einer schlanken Krone erfolgen.

Im Bestand sind derzeit circa 57 Parkplätze vorhanden. Mit der Planung werden circa 68 auf der Berliner Straße geschaffen. Die Parkstreifen können im Bedarfsfall zeitweise als Ladezone ausgewiesen werden.

Die vorhandene Straßenbeleuchtung soll ergänzt werden. Die bisherigen Leuchten, die über der Fahrbahn zwischen den Gebäuden gespannt sind, sollen entfallen. Stattdessen werden Einzelleuchten, wie sie bereits zum Teil vorhanden sind, eingebaut.

Einengungen

Im Bereich vor dem Marktplatz und vor der MÜTZe in unmittelbarer Nähe des Bürgerparks sind zwei Fahrbahneinengungen vorgesehen. Die Fahrbahn soll hier auf eine Breite von 4,10 m reduziert werden. Die Durchfahrtsbreite lässt den Begegnungsfall Pkw/Pkw bei reduzierter Geschwindigkeit zu. Hingegen müssen größere Fahrzeuge ggf. das entgegenkommende Fahrzeug erst passieren lassen. Diese Elemente tragen wesentlich zur geplanten Verkehrsberuhigung der Berliner Straße bei.

Die Länge der Einmündung im Bereich des Marktplatzes beträgt circa 27 m, die der Einengung vor dem Bürgerpark circa 23 m.

Die Fahrbahnfläche innerhalb dieser Einengungen soll entweder durch einen farblich von der eigentlichen Fahrbahn unterschiedlichen Asphalt oder durch den Einbau einer Pflasterfläche betont werden.

Bushaltestellen

Die Haltestelle „Von-Sparr-Straße“ wird im Gegensatz zum heutigen Zustand für beide Richtungen in Höhe des Bürgerparks nördlich der Kreuzung mit der Von-Sparr-Straße vorgesehen. Dies ermöglicht die Anordnung einer zusätzlichen neuen Haltestelle in der Nähe des Marktplatzes, um hier die Erreichbarkeit zu verbessern. Die Bushaltestellen werden als Buskaps barrierefrei ausgebaut.

Kreuzung Von-Sparr-Straße

Durch die zu erwartende Reduzierung des Verkehrsaufkommens wird die Lichtsignalanlage (LSA) an der Kreuzung Von-Sparr-Straße entbehrlich. Sie kann als „normale“ Kreuzung vorgesehen oder alternativ mit einem Minikreislauf ausgestattet werden.

Der Vorteil eines Minikreislaufs liegt in der deutlichen Geschwindigkeitsreduzierung im Kreuzungsbereich, was als zusätzliches Element der Verkehrsberuhigung zur Aufenthaltsqualität auf der umgestalteten Berliner Straße beiträgt. Darüber hinaus erhöht er durch die reduzierten Geschwindigkeiten erheblich die Verkehrssicherheit.

Der Minikreisel kann maximal einen Außendurchmesser von 16 m erhalten, um die angrenzenden Gehwegbereiche nicht übermäßig einzuschränken. Der Mittelkreis erhält einen Durchmesser von 5 m und wird baulich erhöht ausgeführt. Größere Fahrzeuge und Busse können ihn überfahren.

Kreuzung Clevischer Ring

Die LSA an der Kreuzung mit dem Clevischen Ring bleibt weiterhin bestehen. Auf den vorhandenen Fahrbahnteiler und die freilaufende Rechtsabbiegespur wird jedoch aus Sicherheitsgründen verzichtet. Die Fläche fällt dem Gehwegbereich zu.

Fazit

Durch die Umsetzung der beschriebenen Maßnahmen soll die Berliner Straße aufgewertet wieder als Geschäftsstraße erlebbar gemacht werden. Der Schwerpunkt wird durch die konsequente Verbreiterung der Gehwege und der linienhaften Einengungen eindeutig auf die Erhöhung der Aufenthaltsqualität gelegt. Das Geschäftszentrum soll wieder gestärkt und attraktiviert werden.

Die KVB AG stimmt der Planung nicht zu. Die linienhaften Einengungen in Höhe des Marktplatzes und in Höhe des Bürgerparks erscheinen der KVB AG für den Linienverkehr nicht geeignet. Die von der KVB AG geforderten rein punktuellen Einengungen stellen keine Alternative dar, da sonst keine angemessene Verkehrsberuhigung zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität möglich ist. Eine alternative Buslinienführung über die Markgrafenstraße und die Von-Sparr-Straße wurde ebenfalls von der KVB AG abgelehnt.

Begründung der Dringlichkeit

Um das städtebauliche Projekt 3.1.8 „Gestaltung Berliner Straße als Geschäftsstraße“ des Integrierten Handlungskonzeptes MÜLHEIM 2020 im vorgegebenen Zeitrahmen umsetzen zu können, muss der qualifizierte Förderantrag fristgerecht beim Fördergeldgeber im Mai 2011 eingereicht werden. Bestandteil dieses Förderantrags müssen unter anderem die Entwurfsplanung und die darauf fußende Kostenberechnung sein.

Aufgrund des sich daraus ergebenden sehr engen Zeitrahmens, soll – um die Beratungsfolge zu verkürzen und somit Zeit für die Bürgerbeteiligung und die Ausarbeitung der weiteren Planung gewinnen zu können - der Veedelsbeirat als rein beratendes Organ vor dem beschlussfassenden Gremium Verkehrsausschuss beteiligt werden.

Ein Verzicht des Verkehrsausschusses auf den zweiten Durchgang ist zwingend erforderlich, da dieser frühestens am 28.06.2011 stattfinden könnte und somit die Frist zur Einrichtung des qualifizierten Förderantrages nicht mehr eingehalten werden kann. Aufgrund umfangreicher Planungen war es nicht möglich die Vorlage früher in die Beratung einzubringen.

Weitere Erläuterungen, Pläne, Übersichten siehe Anlage(n) Nr. 1