

# Bürgerinformationsveranstaltung Flaniermeile Frankfurter Straße / Umgestaltung Bahnhofsvorplatz Mülheim

16.03.2011, 20:00 Uhr, Aula Genovevagymnasium

Moderation:	Norbert Fuchs	Bezirksbürgermeister Mülheim
Podium:	Jürgen Roters	Oberbürgermeister der Stadt Köln
	Bernd Streitberger	Dezernent Bauen und Verkehr
	Klaus Harzendorf	Amt für Straßen und Verkehrstechnik
	Maria Kröger	Amt für Stadtentwicklung und Statistik
	Dr. Markus Kilian	v-Architekten

Herr Fuchs begrüßt die zahlreich erschienenen Anwesenden und stellt die Vortragenden vor.

Oberbürgermeister Roters begrüßt die Anwesenden und ist über das große Interesse an der Umgestaltung der Frankfurter Straße sehr erfreut.

Um den immer wieder geäußerten Klagen der Stadtrandbezirke, über die Konzentration der Verwaltung auf die Innenstadt entgegenzuwirken möchte er durch seine Anwesenheit an dieser Veranstaltung die Aufmerksamkeit auch auf andere Stadtteile lenken.

Das Integrierte Handlungskonzept MÜLHEIM 2020 ist eine große Chance für die Stadtteile Mülheim, Buchheim und Buchforst, um die die Stadt Köln von vielen anderen Kommunen beneidet wird. Es stellt einen ersten Schritt in die Zukunft dar. Hr. Roters freut sich auf die hoffentlich zahlreichen Anregungen der Anwesenden.

## 1. Vorentwurf Flaniermeile Frankfurter Straße

Herr Harzendorf vom Amt für Straßen und Verkehrstechnik stellt die für die Frankfurter Straße entwickelte Straßenvorentwurfsplanung vor. Er weist im Vorfeld darauf hin, dass im Rahmen der Veranstaltung erste Überlegungen vorgestellt werden, um die Bürger sehr früh mit einbinden zu können. Die Planung befindet sich in einem Bearbeitungsstadium, in dem Anregungen und Überlegungen noch aufgenommen werden können. Er weist jedoch auch darauf hin, dass aufgrund des frühen Planungsstadiums noch nicht jedes Detail geklärt ist.

- Planungsgegenstand ist die Frankfurter Straße zwischen dem Wiener Platz und dem Bahnhofsvorplatz an der Montanusstraße.
- Die vorhandene Geradlinigkeit der Straße soll durch den Straßenausbau unterstützt werden.
- Die Straße erhält einen Alleecharakter durch beidseitige Baumpflanzungen.
- In Höhe der Elisabeth-Breuer-Straße entsteht eine neue Platzsituation durch das Abbinden der Elisabeth-Breuer-Straße von der Frankfurter Straße.
- Die Querschnittsaufteilung nimmt Rücksicht auf den starken Busverkehr auf der Frankfurter Straße

- Vorgesehen wird eine 9,00 m breite Fahrbahn, die flexible Nutzungen ohne Bordverschwenkungen zulässt.
- Die Nebenanlagen werden durch ein Rundbord (Auftritt 3 cm) von der Fahrbahn abgetrennt. Parken und Gehweg befinden sich höhenmäßig auf einer Ebene, was eine „Multifunktionszone“ ergibt und ebenfalls unterschiedliche Nutzungen (Parken, Außengastronomie, Möblierung, Laden) ermöglicht.
- Als Planungsalternative wurde eine Fahrbahnbreite von 8,50 m ausgearbeitet, die von der Verwaltung jedoch nicht empfohlen wird, da dadurch an diversen Stellen Bordverschwenkungen erforderlich werden. Der Gewinn von 50 cm für die Nebenbereiche wiegt diesen Umstand nicht auf.
- Im Folgenden wird die Planung im Detail vorgestellt.
- Nördlicher Bereich:

Am Wiener Platz bleibt der breite gepflasterte Überweg erhalten. In der Einmündung der Eulenbergstraße sollen als Fortführung des Wiener Platzes Baumpflanzungen vorgenommen werden. Die Bushaltestelle wird ein Stück in Richtung Platzbereich verschoben, um die Aus- und Umsteigebeziehungen zu verbessern. Etwas weiter südlich wird eine weitere Querungsmöglichkeit für Fußgänger über die Frankfurter vorgesehen.
- Mittlerer Bereich:

An der Einmündung der Elisabeth-Breuer-Straße soll die bestehende Platzfläche ausgedehnt und neu gestaltet werden. Die Platzfläche soll vom ruhenden wie auch vom fahrenden Verkehr freigestellt werden. Um die Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln in diesem Bereich zu verbessern wird eine zusätzliche Bushaltestelle auf dieser Höhe eingerichtet. Zusätzlich ist eine weitere Querungsmöglichkeit für Fußgänger eingeplant.
- Südlicher Bereich:

Hier erfolgt der Anschluss an den ebenfalls umzugestaltenden Bahnhofsvorplatz. Der in die Signalisierung eingebundene Rechtseinbieger aus der Montanusstraße in die Frankfurter Straße ist aus verkehrstechnischer Sicht nicht mehr erforderlich und kann entfallen. Die Fläche kann in die Nebenanlagen integriert werden.
- Die Querschnitte zeigen die möglichen flexiblen Nutzungen sowohl der Fahrbahn wie auch der Nebenanlagen bei den gewählten Breiten.

Vorgesehen sind beidseitige Schutzstreifen von 1,75 m (incl. Sicherheitsabstand zu den parkenden Fahrzeugen). Die Fahrbahnbreite dazwischen beträgt 5,50 m und ist ausreichend dimensioniert für den Begegnungsverkehr Lkw-Pkw. Im Begegnungsfall Bus-Bus können die Schutzstreifen überfahren werden. Bei Bedarf können bei Unterbrechung der Schutzstreifen in der Mitte der Fahrbahn Linksabbiegerspuren oder Mittelinseln vorgesehen werden.

In den Nebenanlagen stehen zusätzlich zu den ca. 3,20 m breiten Gehwegen zusätzlich die Multifunktionszonen mit einer Breite von 2,00 m zur Verfügung.
- Insgesamt wird es durch die Neuplanung Parkplatzverluste geben. Diese resultieren überwiegend aus dem Wegfall der Parkfläche auf dem neuen „Elisabeth-Breuer-Platz“. Auf der Frankfurter Straße kann die Anzahl der Parkplätze erhöht werden, weil sie im Gegensatz zum heutigen Zustand in den Nebenanlagen angeordnet und somit näher an die Einmündungen herangerückt werden können. In der Summe entfallen nach derzeitigem Planungsstand 5 Parkplätze.
- Durch die Abbindung der Elisabeth-Breuer-Straße muss die vorhandene Verkehrsführung angepasst werden.

- Erste Variante:  
Öffnung der westlichen Steinkopfstraße für den Zweirichtungsverkehr und Drehung der Einbahnstraßenrichtung im östlichen Teil. Die Einbahnstraßenrichtung der nördlichen Lasallestraße muss ebenfalls gedreht werden.  
Die Erreichbarkeit wird anhand von Schaubildern verdeutlicht.  
Nach ersten Einschätzungen hat dies eine Verkehrserhöhung von ca. 115 Fahrzeugen in der Spitzenstunde für die Steinkopfstraße zur Folge.
- Alternative:  
Die Zufahrt in die Elisabeth-Breuer-Straße von der Frankfurter Straße aus wird weiter zugelassen. Eine Platzgestaltung und eine damit einhergehende Erhöhung der Aufenthaltsqualität sind nach wie vor möglich. Die Änderungen im Verkehrssystem sind marginal, die zusätzlichen Verkehrsmengen (40 Fahrzeuge in der Spitzenstunde) in den anliegenden Straßen sind kaum spürbar.

## 2. Vorentwurf Umgestaltung Bahnhofsvorplatz Mülheim

Herr Dr. Kilian von v-Architekten stellt die Vorentwurfsplanung für den Bahnhofsvorplatz vor.

- Der Bahnhofsvorplatz bildet den End- bzw. Anfangspunkt der Geschäftsstraße Frankfurter Straße und steht somit in Kontakt mit dem Wiener Platz.
- Er wurde seit über 50 Jahren nicht mehr gestalterisch aufgewertet und wird derzeit vom ruhenden Verkehr dominiert.
- Der Bahnhofsvorplatz besitzt als Platz hohes Potential: die Fußgängerfrequenz ist durch die bestehenden Haltepunkte des Öffentlichen Personennahverkehr gegeben und er ist durch Bebauung gut gefasst, womit der Rahmen für einen Stadtraum gegeben ist.
- Ziel der Planung ist es, die Aufenthaltsqualität des Platzes zu erhöhen, die Verträglichkeit der unterschiedlichen Nutzergruppen herzustellen und ihn als Stadtraum wieder erlebbar zu machen, was derzeit durch falsch platzierte Nutzungen nicht der Fall ist.
- Elementares Ziel der Planung ist es, die zentrale Platzfläche von ruhendem und fahrendem Verkehr freizustellen und die besonderen Elemente (KVB-Eingang, Kiosk) besser zur Geltung kommen zu lassen.
- Der Flächentausch ist wie folgt geplant:  
Wo derzeit die Stellplätze der DB AG sind (nördlich des Bahnhofs), werden eine kompakte Parkplatzanlage sowie fünf Aufstellplätze für Taxen angeordnet.  
Die Mitarbeiterstellplätze der DB AG können reduziert und im rückwärtigen Bereich des Bauwerkes der Stadtbahnhaltestelle am Bahndamm untergebracht werden. Da es sich um Langzeitparker mit geringer Fluktuation handelt, erfolgt die Zufahrt über die Platzfläche, was mit dem Planungsgedanken vereinbar ist.  
Die Fahrradabstellanlage wird ebenfalls in den rückwärtigen Bereich verlagert; die Anzahl der Fahrradstellplätze wird gleichzeitig erhöht.  
Entlang der Montanusstraße entsteht eine Aufstellfläche für den Opernbus und Kiss+Ride-Plätze.
- Für das Bahnhofsgebäude werden neue Nutzungen, wie z. B. eine Fahrradwerkstatt vorgeschlagen, um die soziale Kontrolle zu erhöhen. Hierauf hat die Planung jedoch keinen Einfluss, da dies in der Zuständigkeit der DB AG liegt.

- Die dem Bahnhofsvorplatz gegenüberliegenden Parkplätze in der Montanusstraße bleiben erhalten, werden aber neu sortiert. Die Fahrbahnbreite der Montanusstraße wird auf das notwendige Maß reduziert.
- Durch den Wegfall des in die Signalisierung eingebundenen Rechseinbiegers von der Montanusstraße in die Frankfurter Straße wird ein deutlicher Platzgewinn erreicht.
- Als Gestaltungselement wird für die Platzfläche des Bahnhofsvorplatzes ein großes Sitzelement in Nähe der Montanusstraße vorgesehen.
- Die Ausleuchtung der zentralen Platzfläche findet über die Reaktivierung des vorhandenen großen Lichtmastes sowie zusätzlichen Lichtstelen entlang des Bahnhofsgebäudes als zusätzlichem gestalterischem Akzent statt.

Herr Streitberger erläutert die Vorgehensweise bei der Erhebung von Anliegerbeiträgen:

- Die vollständige Erneuerung einer Straße ist nach dem Kommunalabgabengesetz für das Land Nordrhein-Westfalen (KAG) beitragspflichtig.
- Die Kostenschätzung für die Umgestaltung beläuft sich derzeit auf ca. 2,8 Mio. Euro. Ca. die Hälfte der Kosten ist beitragspflichtig. Die Anlieger werden bis zu 70 % bei den Nebenanlagen und bis zu 30 % bei der Beleuchtung herangezogen. Die Fahrbahn bleibt beitragsfrei.
- Die europäischen Fördergelder kommen „nur“ der Stadt zugute, nicht aber den Anliegern.
- Derzeit ist die Kostenschätzung noch zu grob, als dass eine genaue Berechnung der Beiträge, die auf die Anlieger zukommen, erstellt werden könnte. Erste Kostenschätzungen belaufen sich derzeit auf 10-20 € pro qm Grundstücksfläche.
- Sobald die Kosten ermittelt werden konnten, wird eine erneute Veranstaltung für die betroffenen Eigentümer stattfinden, in der die Ermittlung der Belastungen dargelegt und die Zahlungszeiträume erläutert werden.

Nach der Vorstellung der beiden Planungen eröffnet Herr Fuchs die Diskussionsrunde.

Die wesentlichen Einwände bzw. Anregungen können wie folgt zusammengefasst werden:

#### Frankfurter Straße:

- Geplante Platzfläche an der Elisabeth-Breuer-Straße: die Idee wird aufgrund der Verkehrsverlagerungen und der damit verbundenen teilweise erheblichen Mehrbelastungen der anliegenden kleinen Wohnstraßen abgelehnt. Der Nutzen durch die Abbindung der Elisabeth-Breuer-Straße wird nicht gesehen.

Auch die Sperrung der Platzfläche für den Motorisierten Individualverkehr (MIV) wird nicht gewünscht; die vorhandenen möglichen Verkehrsbeziehungen sollen aufrecht erhalten werden.

Die Bausubstanz der alten Häuser in den anliegenden Wohnstraßen sei nicht belastbar genug für weiteren Durchgangsverkehr.

- Die Anordnung der Schutzstreifen für Radfahrer wird grundsätzlich positiv gesehen. Es besteht jedoch Diskussionsbedarf über die vorgesehen Breiten der Schutzstreifen.

Es ist das erklärte Ziel der Stadtverwaltung, die Bedingungen im gesamten Stadtgebiet für Radfahrer zu verbessern. Die Grundsatzentscheidung ist dabei für die Führung der

Radfahrer auf der Fahrbahn gefallen, was auch der Meinung der meisten Radverbände entspricht. Das Angebot muss jedoch für alle Radfahrer verbessert werden. Eine Führung der Radfahrer auf den Gehwegen oder ausschließlich auf der Fahrbahn stellt keine Alternative dar. Der vorgesehene Schutzstreifen ist eine sinnvolle Alternative für alle Radfahrer.

- Es besteht der Wunsch gemäß des Ratsbeschlusses an den Lichtsignalanlagen Aufstellflächen für Radfahrer vorzusehen.

Die Verwaltung sagt dies zu.

- Die Frage nach der geplanten Höchstgeschwindigkeit (30 oder 50 km/h) kann derzeit noch nicht abschließend beantwortet werden.
- Den Vorschlag, die Beschilderung der Radwegführung über die Jan-Wellem-Straße zu stärken, nimmt die Verwaltung gerne auf.
- Die Gehwege werden als zu schmal empfunden, da sie im Vergleich zu dem derzeitigen Zustand noch schmaler werden sollen.

Der Gehweg wird durch die Planung zwar geringfügig schmaler, es kommt jedoch zusätzlich die Multifunktionszone hinzu, die sämtliche Möblierung aufnehmen soll, die derzeit im Gehwegbereich untergebracht werden muss und diese einengt. Somit entsteht für die Fußgänger ein tatsächlich breiterer Flanierbereich mit einer deutlich höheren Qualität, der im Gegensatz zum heutigen Zustand störungsfrei nutzbar sein wird.

- Im Eingangsbereich des Wiener Platzes wird ein barrierefreier Gehwegbereich um eine Baumscheibe auf der Nord-Ost Seite gewünscht. Dies könnte die Fußgängerströme im Bereich der Bushaltestelle entzerren, da dort nicht genug Fläche für wartende und querende Fußgänger vorhanden ist.

Die Verwaltung nimmt den Vorschlag auf und wird ihn im Rahmen der Planung Optimierung Wiener Platz, die ebenfalls Bestandteil des Programms MÜLHEIM 2020 ist, prüfen.

- Sämtliche neuen Querungsstellen für Fußgänger über die Frankfurter Straße sollten mit Fußgängerüberwegen (FGÜs) ausgestattet werden, um dem Fußgänger Vorrang im Straßenverkehr einzuräumen.

Die Verwaltung nimmt den Vorschlag auf und wird ihn prüfen.

- Es wird vorgeschlagen, alle verbleibenden Lichtsignalanlagen mit Allgrünschaltungen für Fußgänger vorzusehen.

Die Verwaltung nimmt den Vorschlag auf und wird ihn prüfen.

- Da ein hoher Anteil des Verkehrs auf der Frankfurter Straße aus Durchgangsverkehr auf den Clevischen Ring ist, sollten Überlegungen angestellt werden, wie dieser Durchgangsverkehr zur Entlastung der Anwohner reduziert werden kann.

Bei der Frankfurter Straße handelt es sich nicht nur um eine Geschäftsstraße sondern auch um eine Hauptverkehrsstraße mit ca. 16.000 Fahrzeugen am Tag. In der unmittelbaren Umgebung gibt es keine Alternative zur Frankfurter Straße. Verkehr, der von hier verdrängt würde, müsste in die anliegenden Wohnstraßen ausweichen. Da dies nicht gewünscht ist, finden bei der Verwaltung keine weiteren Überlegungen dahingehend statt.

- Die Frage nach mehr Parkplätzen in der Steinkopfstraße muss negativ beantwortet werden, da es hier ganz offensichtlich einfach mehr Bedarf als Deckungsmöglichkeiten im öffentlichen Raum gibt.
- Die barrierefreie Ausbildung des Straßenraums wird zugesagt.

- Auf Nachfrage wird erläutert, dass mit dem Umbau 2012 begonnen werden soll. Die Bauzeit wird –abhängig von den begleitenden Arbeiten - voraussichtlich ca. ein Jahr betragen. Die Maßnahme wird unter laufendem Verkehr in Teilabschnitten gebaut werden, da die Vollsperrung einer solchen Hauptverkehrsstraße nicht vertretbar ist.

- Von den Anliegern wird die Vereinbarkeit der Maßnahme mit dem Sozialgefüge in Mülheim hinterfragt.

Im Rahmen des Programms MÜLHEIM 2020 werden über die Straßengestaltungsmaßnahmen hinaus auch ineinander greifende soziale und integrative Maßnahmen umgesetzt. Der Umbau der Frankfurter Straße kann nur ein Beitrag zur Verbesserung der Lebensverhältnisse in der Straße sein, um die Defizite vor Ort zu mindern. Hier wird versucht, die unterschiedlichsten Interessen im zur Verfügung stehenden Raum in Einklang zu bringen und die Optimierungsmöglichkeiten, die im Spannungsverhältnis der Frankfurter Straße zwischen Geschäftsstraße und Hauptverkehrsstraße vorhanden sind, zu nutzen.

- Es wird nachgefragt, ob ein Wechsel der Einkaufsqualität auf der Frankfurter Straße vorgesehen ist.

Seitens der Verwaltung gibt es auf die privaten Entscheidungen der Eigentümer, an wen die Ladenlokale vermietet werden, keine Einflussmöglichkeit. Die Erfahrung der letzten Jahre belegt jedoch, dass mit der Attraktivierung des Straßenraums automatisch ein qualitativ höheres Angebot folgt.

Die Verwaltung ist bemüht, den Einzelhandel wieder auf die Geschäftsstraßen zu ziehen. Dies geschieht z. B. durch das von der Verwaltung erarbeitete Einzelhandelskonzept, das derzeit in den politischen Gremien des Rates und in den Bezirksvertretungen beraten wird. Ziel ist es Baugenehmigungen für die Ansiedlung von Einzelhandel „auf der grünen Wiese“ zu verhindern, um die bestehenden Zentren zu stärken.

Ein weiterer Teil des Programms MÜLHEIM 2020 ist es, ein Zentrenmanagement aufzubauen und private Initiativen zu starten.

- Die Bahnunterführung an der Frankfurter Straße, die von vielen Fußgängern von Mülheim nach Buchheim genutzt wird muss dringend aufgewertet und umgestaltet werden.

Unter 3.1.5 „Gestalterische Aufwertung der Bahnüberführung Frankfurter Straße“ ist diese Maßnahme im Programm MÜLHEIM 2020 vorhanden.

#### Bahnhofsvorplatz:

- Die Frage nach einer Toilette auf der Platzfläche muss verneint werden. Ein solitäres Toilettenhäuschen ist derzeit nicht vorgesehen, um das Mobiliar auf der Platzfläche zu minimieren.

Der Vorschlag Toiletten im Bahnhofsgebäude vorzuhalten, wird an die DB AG weitergetragen.

- Es wird kritisiert, dass auf dem Bahnhofsvorplatz kein einziger Baum vorgesehen ist, der die Aufenthaltsqualität erhöhen und vor Sonne schützen könnte.

Diese Anregung wird aufgenommen und geprüft. An den Rändern des Platzes sind Baumpflanzungen bereits vorgesehen.

- Die Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes wird als sinnlos empfunden, wenn nicht gleichzeitig eine weitere Nutzung im Bahnhofsgebäude stattfindet. Eine soziale Kontrolle des Platzes, evtl. durch Gastronomie, wird gewünscht.

Es wird seitens der Verwaltung zugesagt, auch diesbezüglich noch mal auf die DB AG zuzugehen.

- Die Wahl des Standortes für die Fahrradabstellanlagen wird sehr kritisch gesehen, da hier keine soziale Kontrolle vorhanden ist.

Initiativen zur Nutzung des Bahnhofsgebäudes zur Entwicklung einer sozialen Kontrolle werden von der Verwaltung sehr begrüßt.

Die Planung sieht vor, dass die Fahrräder auf dem Platz bleiben, jedoch nicht im unmittelbaren Eingangsbereich des DB-Gebäudes, um die unansehnlich kreuz und quer aufgestellten Fahrräder aus dem Blickfeld zu holen und den Blick auf den Bahnhof freizugeben.

- Vermietbare Fahrradboxen würden von vielen Pendlern dankbar angenommen.

Sie sind vorgesehen.

- Die DB AG ist Eigentümerin des Bahnhofsvorplatzes. Warum finanziert die Öffentlichkeit den Ausbau einer „privaten“ Fläche und warum steuert die DB AG keine finanziellen Mittel zum Umbau bei?

Ein Erwerb der Fläche ist für die Stadt Köln nicht möglich. Allgemeines Geschäftsfeld der DB AG ist die Unterhaltung und Finanzierung des Bahnbetriebes, Investitionen im Bereich von Bahnhofsanlagen und –vorplätzen sind nicht vorgesehen. Deshalb besteht aus Sicht der DB AG auch kein Interesse an der Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes. Wenn die Stadt Köln die Flächen im Rahmen des Programms MÜLHEIM 2020 heute nicht umbaut, dann wird dort in den nächsten Jahrzehnten nichts passieren, da der einzige Aktionär der DB AG, die Bundesrepublik Deutschland dafür keine Mittel aufwendet und somit kein Interesse zeigt. Die Kosten für den Umbau der privaten Flächen werden nicht auf die Anlieger umgelegt sondern verbleiben bei der Stadt Köln, bzw. werden mit den Fördermitteln finanziert.

#### Anliegerbeiträge

- Die Rechtskraft der Erhebung der Straßenbaubeiträge wird angezweifelt. In Fällen anderer Kommunen hätte das OVG Münster von der Zahlung der Beiträge abgesehen.

Die Verwaltung führt aus, dass es gerade zu der Thematik der KAG-Beiträge zahlreiche verwaltungsgerichtliche Urteile gibt. Die Beitragserhebung wird von der Stadt Köln unter genauer Beachtung des Willkürverbotes in einem transparenten Verfahren durchgeführt, gegen die jederzeit die Möglichkeit der Klage besteht. Eine Klage entbindet jedoch nicht von der Zahlungsverpflichtung.

Um 22:15 Uhr gibt es keine Fragen seitens der Anlieger mehr. Herr Fuchs bedankt sich für die Aufmerksamkeit und beendet die Veranstaltung.