

Beantwortung einer Anfrage nach § 4 der Geschäftsordnung

öffentlicher Teil

Gremium	Datum
Bezirksvertretung 7 (Porz)	15.03.2018

Anfrage zur Sitzung der Bezirksvertretung Porz am 30.01.2018

Hier: Öffnung der Bahnhofstraße in Porz-Mitte für den Straßenverkehr

Mit der Revitalisierung der „Neuen Mitte“ in Porz und dem Stadtentwicklungskonzept steht die Porzer Innenstadt - wie seit Jahren nicht mehr - vor deutlichen Veränderungen insbesondere im Einzelhandel und in den Wegebeziehungen.

In diesem Zusammenhang ist zu prüfen, wie die Bahnhofstraße attraktiver gestaltet werden kann und ob die als Fußgängerzone ausgewiesene Bahnhofstraße zwischen Hauptstraße und Mühlenstraße in Porz-Mitte wieder für den Straßenverkehr als Einbahnstraße freigegeben werden könnte.

Wir stellen daher nachfolgende Fragen mit der Bitte um kurzfristige Untersuchung und Beantwortung:

- 1) Wie könnte aus Sicht der Verwaltung die Bahnhofstraße als Einzelhandelsstraße attraktiver gestaltet werden?
- 2) Wie könnte die kleinteilige Struktur der Ladenlokale aufgebrochen werden?
- 3) Welche Auswirkungen hätte die Freigabe der Bahnhofstraße für den Straßenverkehr insbesondere auf die nachfolgenden Bereiche:

- Anzahl der zu schaffenden Parkplätze
- Stärkung des Einzelhandels in dieser Straße
- Verbesserung des Verkehrsflusses

Antwort der Verwaltung:

Im Zuge der anstehenden Freiraumplanung im Rahmen des ISEK Porz-Mitte und der Umgestaltung des heutigen Friedrich-Ebert-Platzes soll die Bahnhofstraße attraktiviert werden. Ziele des landschaftsplanerischen Wettbewerbs für den Freiraum sind unter Anderem, den gesamten Bereich im Zusammenhang zu betrachten, Querverbindungen zu schaffen und aufzuwerten. Es beabsichtigt, Aufenthaltsbereiche, Ruhepunkte, Spielpunkte sowie Begrünung zu schaffen. Wie sich konkret die Bahnhofstraße hier anschließend darstellen wird, bleibt dem Ergebnis des landschaftsplanerischen Wettbewerbs vorbehalten.

Zu Frage 1): Wie könnte aus Sicht der Verwaltung die Bahnhofstraße als Einzelhandelsstraße attraktiver gestaltet werden?

Das Bezirkszentrum Porz lebt von einem im Kern kompakten Zentrum mit einem in sich geschlossenen Fußgängerbereich. Ein guter Anschluss an den ÖPNV und mehr als ausreichende Parkplätze im City Center Porz sind beste Voraussetzungen für die Erreichbarkeit des Bezirkszentrums für Kundinnen und Kunden. Die Haupteinkaufslage mit einer hohen Nutzungsdichte zwischen Bezirksrathaus und Stadtbahntrasse erlebt durch den Abbruch des ehemaligen Hertie-Warenhauses und der geplanten Neubebauung des Friedrich-Ebert-Platzes eine massive Aufwertung. Im Zusammenhang mit der

Neugestaltung des Herzens des Porzer Bezirkszentrums sind im Rahmen des damit einhergehenden Integrierten Stadtentwicklungskonzepts Porz Mitte weitere Maßnahmen geplant, durch die die Attraktivität des Bezirkszentrums weiter gesteigert werden sollen. Hierzu gehören:

- Die Einsetzung eines Innenstadtmanagements, das in enger Zusammenarbeit mit den Gewerbetreibenden und der Stadt geschäftsbelebende Maßnahmen konzipieren und umsetzen und damit eine umfassende und koordinierte Standortprofilierung sicherstellen soll; hierzu gehören insbesondere auch die Vernetzung der Eigentümerinnen und Eigentümer mit der Händlerschaft und die Entwicklung von Marketingkonzepten mit dem Ziel, Käuferinnen und Käufer von der Attraktivität des Porzer Bezirkszentrums zu überzeugen.
- Die Einrichtung eines Verfügungsfonds, um konkrete Maßnahmen im Porzer Bezirkszentrum umzusetzen wie z. B. Begrünungen und das Aufstellen von Bänken, um die Aufenthaltsqualität im Geschäftszentrum weiter zu erhöhen.
- Die Gründung einer Immobilien- und Standortgemeinschaft nach dem Gesetz über Immobilien- und Standortgemeinschaften des Landes NRW (ISGG NRW), damit unter finanzieller Beteiligung aller Eigentümerinnen und Eigentümer Maßnahmen entwickelt und umgesetzt werden können, die die Wahrnehmbarkeit und die Attraktivität des Geschäftszentrums deutlich verbessern.

Unter Berücksichtigung der Fülle an Maßnahmen, mit denen die Attraktivität des Porzer Bezirkszentrums in den kommenden Jahren gesteigert werden soll, aber insbesondere vor dem Hintergrund, dass gerade der kompakte und in sich geschlossene Fußgängerbereich das Geschäftszentrum für Kundinnen und Kunden attraktiv macht, steht zu befürchten, dass mit einer Öffnung der Bahnhofstraße für den motorisierten Straßenverkehr deren südlicher Teil aus diesem Zusammenhang gerissen und damit für Besucherinnen und Besucher des Geschäftszentrums unattraktiv wird. Dies könnte den mit den übrigen Maßnahmen angestrebten Erfolg konterkarieren.

Zu Frage 2): Wie könnte die kleinteilige Struktur der Ladenlokale aufgebrochen werden?

Durch die gerade im Bereich der Bahnhofstraße sehr kleinteilige Eigentumsstruktur ist eine Vergrößerung von Ladenlokalen, die eine attraktivere Nutzung möglich machen würde, nur dann möglich, wenn sich die einzelnen Eigentümerinnen und Eigentümern hier zusammenfinden. Ziel des unter 1) genannten Innenstadtmanagements könnte es sein, eine solche Entwicklung beratend zu unterstützen. Schon jetzt sind in anderen Veedeln Zusammenlegungen von Ladenlokalen zu beobachten, die eine für die Eigentümerinnen und Eigentümer lukrativere Vermietung ermöglichen. Allerdings hat die Stadt keine Handhabe, solche Zusammenlegungen zu forcieren.

Zur Frage 3):

Anzahl der zu schaffenden Parkplätze:

Bei einer Freigabe der Bahnhofstraße besteht kein direkter Zwang, Stellplätze einzurichten. Im Regelfall werden in Geschäftsstraßen beidseitig Längsparkplätze angeordnet, sofern das zur Verfügung stehende Straßenland dafür ausreichend ist.

Verkehrsfluss:

Wunschgemäß hat die Verwaltung die verkehrliche Auswirkungen der Freigabe der Bahnhofstraße für den Straßenverkehr geprüft. Die Ergebnisse sind nachfolgend aufgeführt:

<p>Fall 1</p> 	<p>Am östlichen Ende der heutigen Fußgängerzone der Mühlenstraße/Bahnhofstraße befindet sich ein Bahnübergang (BÜ-Anlage). Aufgrund der BÜ-Anlage muss sichergestellt sein, dass der Abfluss der querenden Verkehre immer gewährleistet ist. Eine zufließende Einbahnstraße in Richtung Mühlenstraße könnte deshalb nur rechts abbiegend erlaubt werden. Für rechts Abbieger aus der Hauptstraße würde sich keine verkehrliche Verbesserung ergeben. Für links Abbieger von Hauptstraße, wäre eine Ausstellfläche erforderlich. Aber auch diese Fahrbeziehung würde zu keiner Verbesserung führen, da bereits eine leistungsfähige Führung über die Karlstraße vorhanden ist.</p>
<p>Fall 2</p> 	<p>In Gegenrichtung ergibt sich wegen der BÜ-Anlage die Einschränkung, dass nur links Abbieger von der Mühlenstraße zugelassen werden könnten. Die Fahrbeziehung der Mühlenstraße links in die Bahnhofstraße würde einen Umweg gegenüber der Fahrbeziehung über die Hauptstraße darstellen und würde zu keiner Verbesserung führen.</p>

Der verkehrspolitischen Entwicklung in Köln liegt ein von der Stadt Köln gemeinsam mit Akteuren aus Politik und Gesellschaft erarbeitetes Strategiepapier „Köln mobil 2025“ zugrunde. Dieses Strategiepapier, das von Seiten der Verkehrspolitik oft als Orientierungsrahmen für Entscheidungen genutzt wird, sieht vor den Anteil der einzelnen Verkehrsmittel am Gesamtverkehrsaufkommen in Köln bis zum Jahr 2030 zu verändern: So soll der Anteil des Kfz-Verkehrs, der heute ca. 40% des Gesamtverkehrsaufkommens beträgt, auf ca. 33% sinken. Gleichzeitig soll der Anteil der Verkehrsmittel des Umweltverbundes (Busse, Bahnen, Fahrräder und die eigenen Füße) von heute 60% auf ca. 67% anwachsen.

Um diese Veränderungen herbeizuführen, ist eine Vielzahl von Maßnahmen notwendig. Eine der Leitlinien des o. a. Mobilitätskonzeptes ist die Förderung des Fußgängerverkehrs. Dazu gehören unter anderem fußgängerfreundliche Umgestaltung der Straßenräume sowie die Einrichtung von Fußgängerzonen.

Unter diesem Aspekt steht aus Sicht der Verwaltung die Aufhebung einer Fußgängerzone als kontraproduktiv und nicht vertretbar nicht zur Diskussion. Von der Fachverwaltung kann der Aufhebung der Fußgängerzone in der Bahnhofstraße und Freigabe für den Straßenverkehr nicht zugestimmt werden.