

Beschreibung der Planung

Verkehrskonzept Breslauer Platz

Ziel der Umgestaltung des Breslauer Platzes ist die weitestgehende Freistellung der Platzfläche vom Verkehr, dies aber unter der Prämisse, den Bahnhof optimal für ÖPNV, Taxen und Individualverkehr zu erschließen. Durch die U-Bahn-Einbauten an der Oberfläche (Zugänge, Aufzüge und Lichtkuppeln) wird die Neuaufteilung der Verkehrsflächen notwendig - siehe Anlage 2 -.

KFZ-Verkehr:

Am Knotenpunkt Goldgasse/Johannisstraße/Maximinenstraße soll ein Kreisverkehr ausgebaut werden - siehe Anlage 3 -. Die Maximinenstraße zwischen Kreisverkehr und Domstraße erhält einen zweispurigen Straßenquerschnitt mit einer Abbiegespur als Zufahrt zur DB-Anlieferzone und den Parkplätzen entlang der Gleise.

Die Durchfahrtsmöglichkeit von der Johannisstraße in Richtung Trankgasse soll durch eine Sperre unterbunden werden. Ziel ist die Trennung von Taxi-/Busverkehr und KFZ-Verkehr.

Radverkehr:

Auf der Maximinenstraße werden Radfahrstreifen abmarkiert. Westlich der Altenberger Straße werden Radfahrer über die Abbiegespur auf einen gemeinsamen Geh- und Radweg zwischen U-Bahn-Zugang Eigelstein und Hauptbahnhof geführt und gelangen so zum Eigelstein. Die Anbindung über den Kreisverkehr und die Johannisstraße an die Fahrradstation ist gewährleistet.

Fußgänger:

Durch die Aufwertung der Flächen verbessert sich die Situation für Fußgänger wesentlich. Von den Platzflächen vor dem Bahnhof erreichen Fußgänger an den Überwegen am Kreisverkehr, an der Altenberger Straße und Domstraße das Kunibertsviertel. Die Hauptwege auf dem Platz und zu den Überwegen erhalten taktile Leitelemente, so dass auch Sehbehinderte und Blinde ihre Ziele sicher erreichen. Zusätzlich werden auch Leitelemente zu den U-Bahn-Zugängen und Aufzügen berücksichtigt.

In der Anlage 4 ist eine Variante der Fußgängerführung an den Überwegen Altenberger Straße und Domstraße ohne Lichtsignalanlagen dargestellt. In dieser Variante werden die Querungsstellen als Fußgängerüberwege mit Zebrastreifen ausgeführt. Diese Lösung müsste allerdings noch mit den Behindertenverbänden abgestimmt werden, da z.B. ein Wechsel der Bahnsteige der U-Bahn-Haltestelle Breslauer Platz wegen der fehlenden Anbindung der Aufzüge an die Verteilerebene für Behinderte nur über die Straßenoberfläche möglich ist. Dafür müssten Behinderte die Maximinenstraße an den o.g. Überwegen die Straße queren. Des Weiteren müssen Behinderte, je nach Fahrtziel, die Maximinenstraße queren um die Aufzüge zu erreichen.

Parken:

Entlang der Maximinenstraße werden 33 Stellplätze angelegt. Die Stellplätze zwischen Johannisstraße und Altenberger Straße werden als Kurzzeitparkplätze eingerichtet. Diese können von Kunden der DB-AG für Einstieg und Ausstieg (Kiss+Ride) genutzt werden. Weitere 29 Parkplätze befinden sich im Bereich der DB Flächen westlich des U-Bahn-Ausgangs Eigelstein und an der parallel liegenden Fahrbahnrampe.

Auf dem Breslauer Platz selbst standen vor dem Beginn der Bauarbeiten ca. 40 Stellplätze für Kurzzeitparker zur Verfügung. Diese DB-Stellplätze müssen an anderer Stelle ausgeglichen werden. Gemeinsam mit der DB-AG wurde ein Ersatzstandort im Bereich des ehemaligen Ämtergebäudes gefunden. Vorgabe war hier, dass die städtebauliche Entwicklung des Geländes zwischen Goldgasse/Rheinuferstraße und Johannisstraße nicht eingeschränkt

wird. Deshalb wurde die Fläche für die Stellplätze begrenzt auf den Bereich, der auch zukünftig nicht bebaut werden kann. Dies ist der Bereich unter einer geplanten Gleiserweiterung und den Flächen, die für eine Geh- und Radwegrampe zur Hohenzollernbrücke benötigt werden. Die Zufahrt zu diesen Stellplätzen erfolgt über die Trankgasse, die Abfahrt über den Tunnel Johannisstraße. Die Fahrflächen sind so dimensioniert, dass auch Lieferfahrzeuge des Hauptbahnhofes, die die Ladezonen im Tunnel Johannisstraße anfahren, diesen Fahrweg nutzen können. Die Fläche direkt vor dem Eingang zur Fahrradstation soll vom ruhenden Verkehr durch Absperrung mit Pollern freigehalten werden. Neben diesen Stellplätzen stehen in der Tiefgarage Breslauer Platz weitere 403 Stellplätze zur Verfügung.

Busse/ Taxen:

Durch die Freistellung der Platzfläche vom Verkehr wird auch die Verlagerung der Taxi-Stellplätze erforderlich. Diese sollen auf dem südlichen Teil des Busbahnhofes platziert werden. Ziel ist es, die Taxi-Stellplätze möglichst nahe am Zugang des Hauptbahnhofes im Bereich der A-Passage einzurichten, damit die Fußwege für Kunden der DB-AG kurz sind.

Die Busse können weiterhin den größeren nördlichen Teil des Busbahnhofes nutzen. Die Zufahrt vom Kreisverkehr in die Johannisstraße und den Busbahnhof soll zukünftig nur noch von Bussen und Taxen genutzt werden. Durch entsprechende Beschilderung wird die Zufahrt für den KFZ-Verkehr unterbunden.

Gestaltungskonzept der Oberflächen – Von Breslauer Platz bis Eigelstein

Verknüpfungsbereich

Zwischen den städtischen Bereichen des Breslauer Platzes am Hauptbahnhof und dem Stadtviertel Eigelstein besteht bereits heute eine von Fußgängern und Fahrradfahrern stark frequentierte Quartiersverbindung in Ost-West-Richtung. Darüber hinaus erfüllen die Querungen der Maximinenstraße die verbindende Funktion aus dem unmittelbar angrenzenden Kunibertviertel in Nord-Süd-Richtung.

Die unterschiedlichen Verkehre sollen zukünftig klar organisiert werden. Fußgänger, Radfahrer sowie Auto-, LKW- und Busfahrern sollen eindeutige Bewegungsflächen zugeordnet bekommen.

Entwicklungsperspektive

Die neue Stadtbahnhaltestelle am Breslauer Platz wird diese Wegebeziehungen weiter anregen, da hierdurch der Hauptbahnhof Köln mit seinen regionalen und überregionalen Zugverbindungen und die innerstädtischen Verbindungen der Stadtbahn ideal miteinander verknüpft werden. Begünstigt wird diese Entwicklung durch die aufstrebende Bebauungs- und Nutzungsqualität sowohl des Eigelstein als auch des Kunibertviertels.

Gestaltungsanspruch

In Teilbereichen zeigt sich bereits der Anspruch an eine gehobene Gestaltung auch der öffentlichen Platzflächen. So werden z.B. im Kunibertviertel die den neuen Bebauungen vorgelegten Freiflächen deutlich aufgewertet. Besonders prägnant ist die neue Gestaltung am Eigelstein, dessen Straßenraum bereits umfänglich verbessert wurde. In gleicher Qualität soll nun auch der Übergangsbereich vom Eigelstein bis zum weiteren Gestaltungsgebiet der neuen Stadtbahnhaltestelle Breslauer Platz aufgewertet werden.

Auch für die anschließenden Bereiche der angesprochenen Nord-Süd- und Ost-West-Verbindungen soll diese Qualität als Mindeststandard beibehalten werden. Dabei soll der Duktus der Farb-Nuancierung und der Format-Varianten der verwendeten Betonpflasterung Anwendung finden. Dies hat zum Ziel, dieselbe Wirkung eines barrierefreien Straßenraumes, unter größtmöglichem Verzicht auf Höhenversprünge im Belag zu erreichen. Ergänzend zu bisher angewendeten kleineren Formaten 37,5/25 cm sollen bei den großen Vorbereichen

Anlage 1

des Hauptbahnhofes zwischen den Eingängen der A- und B-Passage größere Formate von 36/24 cm, 32/48 cm und 40/60 cm in Bahnen als geschliffene Platten angewendet werden. Diese sollen die Farbnuancierung der Eigelstein-Pflasterung harmonisch weiterführen. Die Materialbeschaffenheit der geschliffenen Betonplatten ist an den in der neuen Stadtbahnhaltestelle verwendeten Terrazzoboden angeglichen, dessen hellgraue Grundtönung durch Zuschlagstoffe aus weißem Natursteinsplit und Quarze bereichert wird.

Platz als Höhepunkt

Der Breslauer Platz als Dreh- und Angelpunkt der unterschiedlichen Verkehrsarten des öffentlichen Verkehrs und des Individualverkehrs wird in diesem Gestaltungsduktus mit einer zentralen Platzfläche hervorgehoben. In der Fortsetzung des platzbegrenzenden neuen Stadtbahneinganges wird ein Stadtentree für ankommende Reisende entstehen, Wegebeziehungen werden um die Platzfläche herum optimiert. Die Platzfläche wird durch große Plattenformate 40/80 cm aus geschliffenem Beton in Bahnen belegt. Die Helligkeit der Platten wechselt dabei zwischen dem grau der Terrazzofläche der Stadtbahnhaltestelle und einem um eine Farbnuance tieferen Grauton. Bereichert wird die zentrale Platzfläche durch eine als Intarsie in die Platzfläche eingelassene, begehbare Terrazzofläche, die eine Wasserdüsenanlage aufnimmt und die Besonderheit der städtischen Platzfläche betont. Die Materialien wurden den Mitgliedern der Bezirksvertretung Innenstadt und des Verkehrsausschusses auf einem Bemusterungstermin am 12.08.2008 vorgestellt.

Lichtstelen so hoch wie das Eingangsbauwerk der Stadtbahnhaltestelle begrenzen den Platz zum Hauptbahnhof hin und sorgen für eine gleichmäßige Ausleuchtung der Platzfläche und der umgebenden Bereiche in Ergänzung zur Beleuchtung des Hauptbahnhofes und der Beleuchtung der öffentlichen Verkehrsflächen in der Maximinenstraße.

Im Bereich der Platzflächen soll nur die unbedingt erforderliche Möblierung vorgesehen werden. Neben Pollern an den Fahrbahnrändern, die das Befahren der Platzflächen verhindern sollen, ist geplant, ca. 180 Fahrradständer in Form von Haarnadeln auf dem Breslauer Platz zu errichten. Die Fahrradständer werden dabei so platziert, dass sie gleichzeitig als Abspernung wirken. Damit kann die Anzahl der Poller reduziert werden. Eine ausreichende Anzahl an Müllbehältern ist ebenfalls berücksichtigt.

Das Gestaltungskonzept ist in den Anlagen 5- 7 dargestellt.