

Beschlussvorlage

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

Verkehrsausschuss

| Beratungsfolge Gremium | Abstimmungsergebnis | | | | | | |
|-------------------------------|---------------------|--|--------------------------|-------------------------------|--------------|--------------------------|----------------------------|
| | Datum/ Top | zugestimmt Änderungen s. Anlage Nr. | abge- lehnt | zu- rück- ge- stellt | verwiesen in | ein- stim- mig | mehr- heitlich gegen |
| Veedelsbeirat | 17.01.2011 | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | <input type="checkbox"/> | |
| Verkehrsausschuss | 18.01.2011 | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | <input type="checkbox"/> | |
| Stadtentwicklungsausschuss | 27.01.2011 | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | <input type="checkbox"/> | |
| Bezirksvertretung 9 (Mülheim) | 31.01.2011 | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | <input type="checkbox"/> | |
| Verkehrsausschuss | 15.02.2011 | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | <input type="checkbox"/> | |

Beschlussvorschlag einschl. Deckungsvorschlag, Alternative

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

Der Verkehrsausschuss verzichtet auf die Wiedervorlage, wenn die Bezirksvertretung Mülheim und der Stadtentwicklungsausschuss uneingeschränkt zustimmen.

Alternative 1:

Es gibt keine Alternative.

Haushaltmäßige 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

Die Umgestaltung der Frankfurter Straße ist im Integrierten Handlungskonzept MÜLHEIM 2020 als städtebauliches Projekt 3.1.3 „Flaniermeile Frankfurter Straße“ definiert.

Die Frankfurter Straße stellt sich schon heute in Köln-Mülheim mit ihrem umzugestaltenden Straßenabschnitt zwischen Wiener Platz und Bahnhof Mülheim als die zentrale urbane Einkaufsmeile für den Stadtteil dar. Durch die großzügige Unterquerung des Clevischen Rings besteht über den Wiener Platz eine gute fußläufige Anbindung zur Buchheimer Straße und weiter über die Münzstraße direkt an den Rhein.

Bestehende Situation:– Nutzungen

Die Frankfurter Straße zeigt als hoch frequentierte Einkaufsstraße und wesentlicher Teil des Stadtteilzentrums – ausgehend vom Wiener Platz – in den Erdgeschosszonen und teilweise in den Obergeschossen verschiedenste gewerbliche Nutzungen. Dabei finden sich Nutzungsschwerpunkte mit hoher Fußgängerfrequenz (z. B. Apotheke, Bäcker, Bank, Imbiss, etc.) im nordöstlichen Teil der Straße (Richtung Wiener Platz). In Richtung Bahnhof nehmen die Intensität der Nutzungen und die Fußgängerfrequenz etwas ab. Gastronomische Nutzungen sind relativ gleichmäßig verteilt.

– Verkehr

Die verkehrliche Belastung der Frankfurter Straße ist auch in diesem Straßenabschnitt sehr hoch und eine Umlenkung von Teilen des Verkehrs nicht oder nur sehr begrenzt möglich. Dabei schlägt nicht nur der Pkw-Verkehr zu Buche, sondern insbesondere die Überlagerung mehrerer Buslinien, die bisher am Wiener Platz und am Bahnhof sowie in der Graf-Adolf-Straße Haltestellen aufweisen. Gleichzeitig unterstützt die sehr gute Anbindung durch den ÖPNV die hohe Zentralität der Straße. Daher soll ergänzend eine weitere Haltestelle im Bereich der Elisabeth-Breuer-Straße auf mittlerer Höhe dieses Straßenabschnittes eingeplant werden.

– Begründung

Eine Begründung der Straße ist bisher in diesem Bereich nur sehr rudimentär vorhanden. Lediglich an Aufweitungen wie am Wiener Platz, an der Elisabeth-Breuer-Straße oder an der Einmündung zur Montanusstraße sind vereinzelt Bäume vorhanden. Dagegen sind einige einmündende Querstraßen im Südosten zum Teil intensiv begrünt. So hat z. B. die Graf-Adolf-Straße eine hohe Qualität durch sehr alten alleeeartigen Baumbestand und auch die Glücksburgstraße und die Lasallestraße sind mehr oder weniger stark eingegrünt.

Entwurfskonzept

– Stärkung der klaren städtebaulichen Achse

Die Frankfurter Straße zwischen Wiener Platz und Bahnhof Mülheim ist als klare städtebauliche Achse erkennbar, die durch die Gestaltung des öffentlichen Raumes unterstützt und weiter gestärkt werden soll.

Die Planung sieht in der Hauptalternative eine durchgängige Fahrbahnbreite von 9 Metern vor. So kommt die Fahrbahn auf der gesamten Länge ohne Verschwenk aus und spiegelt damit die starke Axialität des Ortes in der geradlinigen Bürgersteigkante wieder. Kritische Verkehrsknoten, wie der notwendigerweise verbleibende separate Linksabbieger an der Graf-Adolf-Straße oder Fußgängerquerungen mit Mittelinseln können darin ebenso untergebracht werden, wie der auf der Fahrbahn notwendige Raum für Radfahrer. Die alleeartigen beidseitigen Baumpflanzungen stärken die Axialität auch räumlich und verbessern gleichzeitig die Verweilqualität auf den flexibel nutzbaren breiteren Gehwegen.

– Nutzungsspielräume – neue Schwerpunkte

Die zukünftige Gestaltung der Frankfurter Straße soll die vielfältigen urbanen Nutzungen und die zwischen Wiener Platz und Bahnhof sich verändernden Schwerpunkte unterstützen und flexibel darauf reagieren können. Daher wird beidseitig eine Verbreiterung der Nebenflächen vorgeschlagen, die sich aus dem klassischen Gehweg und einer zwei Meter breiten „Multifunktionszone“ zusammensetzen. Diese „Multifunktionszone“ kann sowohl für Parken, Laden, Möblierung (z. B. Fahrradabstellanlagen, Beleuchtung) oder für Außengastronomie veränderbar genutzt werden. Dies soll zum Einen durch die Niveaugleichheit der Nutzungsarten, zum Anderen durch eine durchgängige Materialität erreicht werden. Sollten sich aufgrund einer gelungenen Aufwertung z. B. neue gastronomische Nutzungen ergeben, könnte ohne bauliche Maßnahmen (ggf. maximal zusätzliche Poller) bisherige Parkfläche etwa in gastronomisch genutzte Flächen umgewandelt werden. Auch auf die unterschiedlich starke Frequentierung der Frankfurter Straße von West nach Ost kann so reagiert werden.

Die verkehrliche Anbindung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) über die Elisabeth-Breuer-Straße entfällt und wird über die Wiesbadener Straße kompensiert. Eine durchgängige „Platzgestaltung“, die auch in Ihrer Materialität die neuen Bushaltestellen sowie die Fahrspuren auf der Frankfurter Straße in diesem Bereich einbindet, wird diesen Haltepunkt am neuen „Elisabeth-Breuer-Platz“ als Begegnungsraum erlebbar machen. Die Bürgersteigkante zur Fahrbahn wird dabei dennoch geradlinig weitergeführt, nur die Materialität passt sich der angrenzenden Platzfläche an.

– Verkehr

Innerhalb des beschriebenen geradlinigen Fahrbahnverlaufes kann auf wechselnde verkehrliche Situationen der stark belasteten Frankfurter Straße flexibel reagiert werden. Sollten separate Linksabbieger (abgesehen von der Graf-Adolf-Straße) oder weitere Fußgängerquerungen erforderlich werden oder gewünscht sein, wäre dies innerhalb des vorgesehenen Straßenprofils von neun Metern möglich.

Dabei ist für die Radfahrer, die bisher in keiner Weise berücksichtigt waren, ein Schutzstreifen von jeweils 1,75 Metern (inklusive Sicherheitsstreifen) innerhalb des Straßenprofils eingeplant. Im Bereich der Fußgängerquerungen mit Mittelinsel wird dieser unterbrochen.

Die Zahl der Lichtsignalanlagen (LSA) soll reduziert werden. Neben der LSA am Wiener Platz für die Fußgänger (als großzügig gepflasterte Fläche auf Fahrbahnniveau) und der signalisierten Kreuzung an der Montanusstraße (ebenfalls mit breit gepflasterter Fläche für Fußgänger als „Eingangssignal“ zur Einkaufsstraße) werden nur noch die Anschlüsse Graf-Adolf-Straße/Wiesbadener Straße sowie Merkerhofstraße/Rhodusstraße mit einer LSA versehen.

An der platzartigen Erweiterung der Elisabeth-Breuer-Straße wird eine 2,50 m breite Mittelinsel vorgesehen. Eine weitere (zusätzliche) Querungsmöglichkeit wird im hoch frequentierten Straßenabschnitt zwischen Wiener Platz und Merkerhofstraße angeboten. Hinsichtlich des ÖPNV wird die Bushaltestelle am Wiener Platz in Fahrtrichtung Innenstadt ein Stück in den Platzbereich verschoben, um den Fußgängerströmen mehr Raum beim Ein- und Aussteigen zu ermöglichen. Eine neue Bushaltestelle wird im Bereich des geplanten „Elisabeth-Breuer-Platzes“ eingerichtet. Die übrigen Bushaltestellen am Bahnhof und in der Graf-Adolf-Straße bleiben erhalten. Eine Abstimmung mit der KVB findet zu einem späteren Zeitpunkt im Rahmen der Entwurfsplanung statt.

- Begrünung

Es wird eine alleeartige beidseitige Baumbegrünung vorgeschlagen. Dadurch soll das Erscheinungsbild der Straße mit „boulevardartigem“ Charakter unterstützt werden. Die Verweilqualitäten für Fußgänger können in Verbindung mit der vorab beschriebenen „Multifunktionszone“, in der sich auch die Bäume befinden, verbessert werden. Diese Allee hat im Bereich des geplanten „Elisabeth-Breuer-Platzes“ eine beabsichtigte Unterbrechung um die Wahrnehmung des Platzes zu verstärken und gleichzeitig die räumliche Situation der neuen Bushaltestelle zu verbessern. Eine weitere Unterbrechung gibt es am Wiener Platz, da hier das Straßenprofil seine Geradlinigkeit verlässt und sich auf der Südseite aufweitet, um nötigen Raum für die Bushaltestelle zu schaffen und in den verschwenkenden Wiener Platz überzuleiten.

Grundsätzlich wurde für die Gestaltung des Straßenquerschnitts zwei Alternativen erarbeitet, die sich im Wesentlichen durch die gewählte Fahrbahnbreite unterscheiden. Im Planungsentwurf wird eine Fahrbahnbreite von durchgängig 8,50 m gewählt. Dadurch wird eine maximale Fläche für die Fußgänger vorgesehen, es werden jedoch punktuelle Fahrbahnaufweitungen durch Verschwenken der Bordsteinkanten auf 9,0 bzw. 9,50 m notwendig. In der Alternative wird eine durchgängige Fahrbahnbreite von 9,0 m gewählt, wodurch eine komplett geradlinige Bordsteinführung erreicht wird und keine Aufweitungen mehr erforderlich werden. Da die Alternative gestalterisch wesentlich überzeugender ist empfiehlt die Verwaltung diese weiter zu verfolgen.

Fazit

Durch die Umsetzung der beschriebenen Maßnahmen soll ein durchgängiger Charakter als Flaniermeile für den Straßenabschnitt zwischen Wiener Platz und Montanusstraße unter Berücksichtigung des starken Pkw- und Busverkehrs und der Radfahrer erreicht werden.

Dieser Abschnitt soll durch die breit gepflasterten Straßenbereiche der Fußgängerüberwege an den Endpunkten markiert und durch breite Gehwege mit integrierter „Multifunktionszone“ für wechselnde Nutzungsschwerpunkte veränderbar gestaltet werden. Vor allem sollen dem Flanieren (Einkaufen) und Verweilen (Außengastronomie) deutlich mehr Raum und Nutzungsqualität gegeben werden. Dies soll auch durch eine einheitliche Materialität und aufeinander abgestimmte Möblierungselemente, wie z. B. Beleuchtung, Fahrradabstellanlagen o-

der Bänke (insbesondere an Platzaufweitungen) erreicht werden, bei denen der Mensch das Maß der Dinge darstellt.

Begründung der Dringlichkeit:

Um das städtebauliche Projekt 3.1.3 „Flaniermeile Frankfurter Straße“ 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 - ausnahmsweise der Veedelsbeirat vor dem ersten Durchgang des beschlussfassenden Gremiums Verkehrsausschuss beteiligt werden.

Weitere Erläuterungen, Pläne, Übersichten siehe Anlage(n) Nr. 1.1, 1.2