

## **Frankfurter Straße - Flaniermeile statt Gedrängemeile**

von Heinz Weinhausen, INA

Köln, 17.06.2011

Demokratie braucht Engagement. Dies hat in Mülheim die Gruppe „Rettet Mülheim 2020 – Planung von unten“ in die Hand genommen. In ihrem Workshop am 11. Juni planten 15 Bürgerinnen und Bürger einen alternativen Umbau der Frankfurter Straße zur Flaniermeile.

Hintergrund ist die Unzufriedenheit mit dem vorgelegten Umbau-Entwurf des Straßenbauamtes. Der Rat der Stadt Köln hat im verabschiedeten Mülheim 2020-Programm die Vorgabe gemacht, dass die Straße als Flaniermeile aufzuwerten sei, um den Niedergang der Geschäftsstraße umzukehren. Deshalb seien Bäume zu pflanzen und die Gehwege zu verbreitern. Extra-Fördergelder in Millionenhöhe stehen dazu bereit.

Die Vorstellung der Pläne im März hat viel Unmut gebracht. Baudezernent Streitberger legte als erstes dar, dass der Name „Flaniermeile“ sehr unglücklich sei, dies wäre mit der Frankfurter Straße als Bundesstraße nicht zu machen. Der Entwurf der Verwaltung bringt nun sogar Verschlechterungen gegenüber der heutigen Situation: Gehwege werden schmaler, ein sogenannter Schutzstreifen für Fahrräder bringt zusätzliche Gefahren, Verkehr wird durch die Schließung der Elisabeth-Breuer-Straße durch die enge Steinkopfstraße geschleust. Und es ist bis heute keine Lösung erarbeitet, wie die Stadt mit ihren eingestrichenen Fördergeldern die umzulegenden Anliegerkosten senkt. Mülheim soll ja nach vorn gebracht und die Lage nicht durch drohende Mieterhöhungen verschlechtert werden. Und fatal für eine Geschäftsstraße: der Autoverkehr soll absoluten Vorrang behalten.

Schon als vor vielen Jahrzehnten in der Innenstadt die Hohe Straße zur Fußgängerzone wurde, war der Widerstand groß. Heute ist sie ein Erfolgsmodell. Die Frankfurter Straße zwischen Wiener Platz und Bahnhof ist die zentrale Einkaufsstraße in Mülheim. Sie kann als Bundesstraße keine Fußgängerzone, sehr wohl aber eine Flaniermeile werden, die ihren Namen verdient.

Die Teilnehmer des Workshops tasteten sich mit Moderation des Architekten Hans-Gerd Kaumanns an diese Aufgabe heran und entwickelten nach vielen Diskussionen eine Lösung:

1) Langsamer ist schneller.

Es braucht Verkehrsreduzierung durch Tempo 30 (wie auf der Venloer Straße), damit der Verkehr fließen kann und Staus der Vergangenheit angehören. Heute dauert es zu Stoßzeiten 20 Minuten, bis Auto und Bus sich die 600 Meter vom Bahnhof bis zum Wiener Platz durchgequält haben. Die Fließgeschwindigkeit lässt sich noch beträchtlich erhöhen durch Wegfall der Ampeln und durch Wegfall aller Linksabbieger in und aus der Frankfurter Straße. Ausnahmen sind die häufig genutzten Kreuzungen an der Graf-Adolf-Straße und Montanusstraße, wo auch ein Kreisverkehr vorteilhaft wäre. Staus verursachen außerdem deutlich mehr Lärm, der

Wegfall von Ampeln spart Energie und Wartungsarbeiten. Die Sicherheit von Zebrastreifen wiederum kann mit guter Markierung und LED-Beleuchtung von unten (Severinstraße) noch verbessert werden.

## 2) Mischverkehr - Fahrradfahrer gehören vor das Auto

Aus Sicherheitsgründen gibt es keinen Fahrradstreifen neben den Autos. Diese werden erfahrungsgemäß eh als Auto-Haltezone missbraucht, so dass Fahrradfahrer alle 20 Meter in die Fahrbahnmitte kreuzen müssen (Bonner Straße). Dies birgt Unfallgefahr, ebenso wie sich plötzlich öffnende Türen von parkenden Autos. Wobei der tödliche Winkel an Kreuzungen allen bekannt ist. Eine solch komplexe und gefürchtete Situation für Auto- und LKW-Fahrer wird auf einfache Weise entschärft, in dem die Fahrradfahrer fahrbahnmittig bestens sichtbar vor den Autos fahren und immer noch überholt werden können, wenn die Gegenfahrbahn frei ist (Düsseldorfer Straße). Was aber bei Tempo 30 selten nötig sein wird. Zusätzlich können Fahrradfahrer noch über die parallele Jan-Wellem-(Neben)straße gelenkt werden.

## 3) Endlich Platz zum Flanieren

Die Frankfurter Straße ist mit ihren meist 20 Metern eine der breiteren Straße. Zieht man die Fahrbahnen ab, bleiben links und rechts 7 Meter an Mischfläche. Allein 4 Meter können davon zu hundert Prozent von den Fußgängern genutzt werden, ohne dass wie beispielsweise in der umgebauten Bonner Straße der Fußgängerbereich noch mit Straßenlaternen, Mülleimern usw. zugestellt wird. Die restlichen 3 Meter teilen sich die Fußgänger mit Haltezonen, Kurzzeit-Parkplätzen, Behindertenparkplätzen und der sogenannten Straßenmöblierung. Dazu zählen Straßenschilder, Laternen, Bäume, Bänke, Fahrradstellzonen, Außengastronomie. Auch Blumenbeete, die vielleicht von Paten betreut werden. Aber auch ein öffentlicher Bücherschrank ist möglich. Und wichtig: Schluss mit den Bürgersteig-Stolperfallen Niveaugleichheit wie in der Severinstraße gibt ein ganz anderes Bild und tut einfach gut. Mit all diesen Maßnahmen wird Einkaufen wieder angenehm werden. Statt Gedrängel, Enge und Staulärm wird es wieder möglich, gemütlich ein Schwätzchen zu halten, sich zwischendurch mal auf der Bank auszuruhen oder sich in der Sonne sitzend einen Kaffee zu gönnen. Für die Geschäftsleute winkt so endlich wieder mehr Umsatz. Attraktive Läden und Geschäfte könnten sich wieder wie im Einzelhandelskonzept der Stadt Köln vorgesehen niederlassen. Und warum soll man dann überhaupt noch extra in die City fahren?

## 4) Dauerparken ist wo anders

Wie in einer Fußgängerzone passen dauerparkende Autos und Fußgänger in einer Flaniermeile nicht zusammen. Es braucht die Möglichkeit, mal eben zu halten und im Fachgeschäft sich mit Farben einzudecken, ein Rezept einzulösen oder jemanden vom Einkauf abzuholen. Hier sind kontrollierte Kurzparkzonen die Lösung. Die Lieferanten können nicht ein paar Straßen weiter ausliefern und sind auf genügend Ladezonen angewiesen. Aber für Dauerparken ist das Parkhaus am Wiener Platz oder der Parkplatz an der Mülheimer Stadthalle geeignet, wobei ein Parkleitsystem wie in der Innenstadt sich sehr bewähren würde. Was auch noch denkbar ist, wäre das Anwohnerparken in den Ladezonen abends und in der Nacht. Aber das normale Parken würde den Fußgängern viel Platz wegnehmen, würde den

Verkehr beim Ein- und Ausparken stauen. Zudem ist die Frankfurter Straße schon jetzt vorbildlich mit Bus, Straßenbahn, U-Bahn und sogar einem Bahnhof versorgt. In Zeiten, wo der CO<sub>2</sub>-Ausstoß zu reduzieren und überhaupt Energie einzusparen ist, braucht es vor allem wieder Lebensqualität in den Stadtteilen. Es ist nicht mehr zeitgemäß, mit dem Auto aus dem durch Autoverkehr verschandelten und stressigen gewordenem Viertel in die Vororte zu fliehen, um dort Ruhe und ein bisschen Grün zu finden. Mit einer solchen Flaniermeile würde Mülheim endlich nicht mehr wegen seines misslungenen Wiener Platzes verlacht, sondern würde zum Vorzeigeprojekt, an dem sich andere Viertel orientieren. Mit den Fördermillionen des Mülheim 2020 – Programms kann dies nun Wirklichkeit werden. Zweifellos wird manchem eine solche Flaniermeile hier und heute als unvorstellbar erscheinen. Das war auch schon beim Umbau der Hohen Straße so. Aber heutzutage findet sich keine einzige Stimme mehr, die dort den Rückbau zur Autozone fordert.

#### 5) Besonderheiten

Gerade an der Busstation an der Frankfurter Straße/Wiener Platz ist der Gehsteig zu verbreitern. Zur Zeit herrscht dort eine schreckliche Enge. Eine weitere Haltestelle in der Nähe der Elisabeth-Breuer-Straße ist einzurichten, gerade für Eltern mit Kinderwagen oder für Senioren. Die Einmündung in die Elisabeth-Breuer-Straße soll ähnlich der städtischen Planung zu einem Platz umgebaut werden, allerdings zu einer Mischfläche auf einer Ebene, die neben Aufenthaltsqualität für Passanten auch für eine Durchfahrt von/zu der Elisabeth-Breuer-Straße offen bleiben soll, weil sonst der Verkehr zu einer nicht vertretbaren Belastung in der schmalen Steinkopfstraße führen würde.

#### 6) Wie weiter?

Unverständnis äußerten Teilnehmer über die Weigerung der Stadt, den Planungsworkshop mit Geldern aus dem Verfügungsfonds zu bezuschussen. Gerade das Bürgerengagement soll mit den dortigen 50.000 Euro gefördert werden. So musste man in Mülheim wie gehabt alles wieder selber machen. Eine finanzielle Förderung der Grünen mit 200 Euro tat dann gut. Nun gilt es diesen Plan auch bildlich darzustellen und in den Gestaltungsprozess von Mülheim 2020 einzubringen.

Stuttgart 21 lehrt, die Bürgerinnen und Bürger direkt in die Planung einzubeziehen. Dem versperrt sich die Kölner Verwaltung und macht wie gehabt nach ihrem Gusto. Noch fest im alten Obrigkeitsdenken befangen, agiert sie in alten nicht mehr zeitgemäßen Mustern. Müssen denn schon wieder Bagger blockiert werden?