

Das wird doch keine Flaniermeile!

Kommentar zur Verwaltungsvorlage zum Umbau der Frankfurter Straße

Nun ist sie endlich da, die neue, verbesserte Planung des Amtes für Straßenbau für die Frankfurter Straße, nachzulesen unter

http://ratsinformation.stadt-koeln.de/vo0050.asp?_kvonr=30412&voselect=9111

Das Fazit vornweg: Es wurde mit Fachleiß exzellent geplant, nur wurde das Thema verfehlt.

Der Rat der Stadt Köln hat im Mai 2009 nämlich eine Flaniermeile und keine einfach nur aufgehübschte Straße beschlossen. Mit gutem Grunde, weil es seit Jahren bergab geht mit der Frankfurter Straße, der Geschäftsstraße Nummer 1 in Mülheim. Um dem entgegenzuwirken und die Lokale Ökonomie zu stärken, stellte der Rat das Konzept eines »Boulevard mit deutlich verstärkter Aufenthaltsqualität« auf und schrieb der Verwaltung wortwörtlich auf, dass dazu »die Verbreiterung der Gehwegflächen im Straßenquerschnitt« erforderlich sei.

Dieses Konzept knüpft dabei an die guten Erfahrungen der Fußgängerzonen an, wo der Umsatz der Geschäfte nach dem Umbau stets gestiegen ist. Selbst kleine Städte wie Troisdorf setzten auf dieses Erfolgsmodell. Und wer heute in Köln Parkplätze direkt vorm Kaufhaus fordern würde, der würde schon als jenseits von gut und böse angesehen.

Trotzdem verweigert die Verwaltung die Umsetzung der Flaniermeile, kein Wunder bei den Grundlagen, von denen sie ausgeht. Wegen der verkehrlichen Bedeutung der Frankfurter Straße müssten alle Verkehrsteilnehmer gleichberechtigt betrachtet werden, der Verkehr müsste fließen, der ruhende Verkehr bräuchte Parkplätze und die Räume der Fußgänger müssten ausreichend dimensioniert sein. Der Beschluss des Rates bedeutet das genaue Gegenteil: Um die Frankfurter Straße als Geschäftsstraße zu retten, muss die Gruppe der Fußgänger bevorzugt werden. Sie brauchen nicht ausreichend Raum, sondern bevorzugt Raum zum Flanieren.

Der Verkehr muss dabei noch ausreichend fließen und nirgends ist festgelegt, dass der ruhende Verkehr unbedingt in den 600 Metern der Geschäftsstraße eine Gelegenheit zum Parken haben muss. Das ginge leichtens auf dem vorhandenen Parkplatz am Wiener Platz oder am dortigen Parkhaus, insbesondere wenn das Parkticket zur kostenlosen Nutzung der Busse innerhalb der Geschäftszone genutzt werden könnte.

Aufgrund falscher Grundlagen kommt es auch zu falschen Maßnahmen. So schreibt die Verwaltung in der Begründung der Beschlussvorlage, dass die Gehwege geringfügig schmaler werden als heute. Geringfügig heißt um 30-40 cm, was immerhin 10 % ausmacht. Das Ergebnis kann man sich in Ehrenfeld ansehen, wo sich die Menschen auf der Venloer Straße drängen. Da helfen auch kein schönes Pflaster oder ein paar Bäume. Eng bleibt eng.

Die Verwaltung traut sich also tatsächlich in die Abstimmung der politischen Gremien mit dem Fakt, dass die Gehwege entgegen dem Ratsbeschluss durchgehend schmaler werden. Also muss Nebel hoch steigen, um dies zu kaschieren:

- 1) Die Straßenmöblierung kommt vom Gehweg weg. Aber was haben Müllkörbe und Parkautomaten mit der Verbreiterung der Gehwege zu tun?
- 2) Die Multifunktionszone wird nicht nur zugeparkt, sondern auch häppchenweise für Außengastronomie geöffnet. Platz zum Kaffetrinken, prima, aber über Tische hinweg lässt sich nicht flanieren.
- 3) Hurra, an den Ampeln stehen die Fußgänger nicht mehr direkt auf dem Gehweg, sondern haben eine eigene Aufstellfläche. Und so wird nun jeder Quadratzentimeter addiert, um in einer Tabelle zusammenzurechnen, dass die Gehwegfläche doch geringfügig steigt, obwohl die Gehwegbreite verringert wird. Dass die zugeparkte Multifunktionszone kann in einer weiteren Tabelle gänzlich der Gehwegfläche zugeschlagen wird, wirkt nur noch peinlich. Jedenfalls meint die Verwaltung, es könnten auf diese Weise doch alle unter einen Hut kommen trotz des »vorhandenen geringen Raumes«.

Aber der Raum ist nicht gering, die Frankfurter Straße ist überwiegend 20 Meter breit. Die Fußgänger werden in der Hauptgeschäftsstraße nur mit zu wenig Platz abgespeist.

Flanieren geht anders.

1. Maßnahme: Dauerparken ist woanders, nur Be- und Entladen wie Kurzparken ist noch ausreichend möglich. Mit 90 Dauerparkplätzen ist die Geschäftsstraße heute zugeparkt. Wenn diese wegfallen, braucht es noch genügend Platz für die Ladezone für die LKW's und private PKW's. Wenn das nicht reicht, dann können wir von der Planungsinitiative uns dort auch noch eine »Brötchentaste« vorstellen oder 30minütiges Parken für kurzfristige Erledigungen. Zweistündiges Parken, wie die Verwaltung meint, gibt allerdings keinen Sinn, da dafür das Parkhaus vorgesehen ist, und außerdem nur den Parkplatzsuchverkehr angelockt wird.

Ergebnis: Der Gehweg wird in der Regel - unterbrochen durch die Ladezonen - durchgehend deutlich breiter, nämlich um fast 2 Meter. Raum für Außengastronomie oder für Ruhebänke ist dann auch noch möglich. Wichtiges Nebenergebnis: Der Parkplatzsuchverkehr entfällt, was bei einem bisherigen Verkehrsaufkommen von 12.000 Fahrzeugen je 24 Stunden dieses weit unter 10.000 Fahrzeuge reduzieren würde. Was Lärm und Abgase reduzieren würde. Zu bemerken ist hier noch, dass die PKW-Dichte in Köln je 1000 Einwohner von 492 im Jahre 2003 auf 427 im Jahr 2010 sank, wie das Landesamt für Statistik meldete. Ein Trend, der in allen deutschen Großstädten zu verzeichnen ist. Das absehbare Ende der Baustelle auf der A3 wird auch die Frankfurter Straße entlasten, die zur Zeit noch als Ausweichstrecke bei Stau missbraucht wird.

2. Maßnahme: Kein Schutzstreifen für Radfahrer. Der »Gefahr«streifen verbraucht auf jeder Seite 1,75 m. Würde er wegfallen, wären die Gehwege durchgehend um 50 % verbreiterbar. Dies allein würde fast durchgehend zu einer Gehwegbreite von 5 Metern führen. Ja, da das wäre schon Flanieren.

Aber die Verwaltung will nicht, trotzdem die Schutzstreifen auf der Fahrbahn im Laufe der Jahre Schwerverletzte und gar Tote bedeuten. Wohl jeder kennt das Problem des toten Winkels und weiß um die Gefahr, wenn Fahrradfahrer rechts neben den Autos fahren. Deswegen ist der Radler am sichersten dort, wo er am besten gesehen werden kann, nämlich vor den Autos.

In vielen Straßen ist dies in Mülheim der Fall, auch auf der vielbefahrenen Düsseldorfer Straße, die auch oft als zum Umfahren von Staus auf dem Clevischen Ring genutzt wird. Trotz vielem Fahrradverkehr wegen der Schulen dort gibt es keinen Handlungsbedarf, der sich aus erhöhten Unfallzahlen ergeben würde. Auch auf der Frankfurter Straße gibt es seit Jahrzehnten keinen Schutzstreifen und dass bei Tempo 50. Es wird vor den Autos geradelt und von erhöhten Unfallzahlen war noch nie die Rede. Zur Einführung von Schutzstreifen braucht es nach richterlichem Spruch überhaupt Voraussetzungen, die sich aus StVO §45 Abs. 9 ergeben. Es muss eine besondere Gefährdung vorliegen, wenn nicht, kann dagegen geklagt werden.

Die Verwaltung stellt dagegen einfach fest, dass Schutzstreifen aus Sicherheitsgründen zwingend anzuraten sind. Zwingend anzuraten heißt wohl: Es muss nicht sein, aber die Verwaltung tut in bürokratischer Manier das, was an anderer Stelle empfohlen wurde, nämlich, dass auf einmal ab 10.000 Fahrzeugen je Tag das Fahrradfahren vor den Autos zu gefährlich würde. (Durch den Wegfall des Parkplatzsuchverkehrs würden 10.000 weit unterschritten.)

Gefährlich wird das Fahrradfahren auf dem Seitenstreifen aber dadurch, dass der

Verkehr aus Sicht des KFZ-Fahrers rechts von ihm Vorfahrt hat. Neben dem toten Winkel bringt diese schlecht überblickbare Situation leicht eine Überforderung. Die Unfälle, oft schwere Unfälle, manchmal auch Todesfälle, entstehen dann beim Rechtsabbiegen der Fahrzeuge, wenn die Fahrräder weiter geradeaus fahren und Vorfahrt haben. Oder beim Einfädeln in die Fahrbahnverengung vor den zusätzlichen eingepflanzten Fußgängerüberwegen. Weiter gefährdet sind die Radfahrer beim plötzlichen Ausweichen in die Mitte der Fahrbahnspur, wenn die Tür eines haltendes Autos plötzlich aufgeschlagen wird. Deswegen wird anstatt 50 cm Sicherheits- Abstand wie bei der Frankfurter Straße inzwischen 1 m vorgesehen. Gerichte haben dies auch schon in ihre Urteile geschrieben haben. Das OLG Jena beispielsweise sprach von einer Mitschuld beim Radfahrer, da dieser nur 80 cm Sicherheitsabstand zum parkenden Auto eingehalten hatte (OLG Jena, NJW-RR 2009, 1248).

- 2) Umfahren müssen Radfahrer aber auch die erlaubt haltenden und rechtswidrig parkenden Fahrzeuge auf dem Schutzstreifen. Auf der Venloer Straße , wo ich mich mehrmals umgesehen habe, ist dies fast alle dreißig Meter (!) der Fall. Gefährlich wird das Ausweichen besonders im Dunkeln.

Aus Sicht der KFZ-Fahrer stellt sich wiederum die Frage, wie sie bei diesem schmalen Schutzstreifen beim Überholen den erforderlichen Mindestseitenabstand von 1,5 bis 2 Meter zum Radfahrer einhalten können, ohne auf die Gegenfahrbahn zu geraten.

Nebenbei sei noch bemerkt, dass die Verwaltung schreibt, die Planungs-Initiative würde die Radfahrer in ihrem Plan als verkehrsberuhigendes Element einsetzen. Die Verkehrsberuhigung geschieht allerdings durch die Tempo 30 - Zone.

Alle anderen Punkte, die in der Verwaltungsvorlage genannt werden, sind sekundärer Natur hinsichtlich einer Flaniermeile. Das A und O ist genügender Raum für die Fußgänger. Natürlich ist es beim Flanieren angenehmer, wenn man nicht mit dem Stop and Go - Lärm an und vor den Ampeln zu tun hat, wenn der Verkehr durch Kreisverkehr geregelt und durch Wegfall des Linksabbiegerverkehrs ruhiger und flüssiger würde. Die Planungsinitiative findet die Argumente der Verwaltung jedenfalls nicht stichhaltig.

Es bleibt festzuhalten:

Die Verwaltung hat keine Flaniermeile geplant, obwohl der Rat genau das beschlossen hat. Baudezernent Streitberger meinte bei der Bürgerinformation sogar, dass der Begriff »Flaniermeile« eine unglückliche Wortschöpfung sei und dies nicht zu machen sei. Daraufhin hat sich die Initiative »Planung von unten« gegründet und hat ein neues Konzept erarbeitet und darin aufgezeigt, dass eine Flaniermeile möglich ist.

Unseren alternativen Plan haben wir im Spätsommer letzten Jahres den Parteien vorgestellt. Hier die Ergebnisse in chronologischer Reihenfolge.
FDP: Die Vertreter sagten volle Unterstützung des gesamten Konzeptes zu.
Die Grünen: Die Vertreter sagten volle Unterstützung des Konzeptes zu.
Über die Pressekonferenz der grünen BV-Fraktion berichtete die Presse ganzseitig.

CDU: Ihr Vertreter hatte große Sympathien mit dem Plan

SPD: Ihre Vertreter sagten zu, die Flaniermeile zu realisieren durch den Wegfall der Schutzstreifen und den Wegfall der Dauerparkplätze.

Da Politikerinnen und Politiker bekanntlich nicht durch ihr Reden, sondern erst durch ihr Handeln glaubwürdig werden, können wir von der Initiative »Planung von unten« uns kaum vorstellen, dass der Veedelsbeirat und die anderen politischen Gremien den Schmarren der Verwaltung durchwinken. Zu ihrem Wort stehend werden sie die Verwaltung anweisen, die Vorlage hin zu einer tatsächlichen Flaniermeile Frankfurter Straße zu verbessern. Denn wer wird noch unglaubliche Politiker wählen, nachdem neuerdings der Wind der Piratenpartei weht.

Anmerkend sei noch gesagt, dass die Frage nach den Fördermöglichkeiten der Hauseigentümerinnen bei der Umgestaltung der Frankfurter Straße stets merkwürdig beschieden wurde vom Bezirksbürgermeister Fuchs wie von der Verwaltung. Die Frage lautete: »Die Stadt Köln bekommt 1,3 Millionen an Fördermitteln aus dem Mülheim 2020 - Programm. Die Hauseigentümer bekommen nichts. Warum kann die Stadt ihnen nichts abgeben davon, wenn die Umgestaltung der Frankfurter Straße doch im hohem Maße bedeutend für den Bezirk Mülheim ist?« Die Antwort: Dass geht nicht, weil nach dem KAG (Kommunalen Abgabegesetz), die Eigentümer verpflichtet seien, ihren Anteil zu bezahlen.

- 3) Merkwürdig, weil auch die Stadt Köln verpflichtet ist, ihren Anteil an den Kosten zu zahlen. Wieso darf denn nur sie Fördermittel einkassieren? Wer keinen Weg finden will, findet auch keinen. Bei der Deutschen Bahn wurde er gefunden. Die Deutsche Bahn bekommt die 400.000 Euro an Umbaukosten für den Bahnhofsvorplatz gleich ganz geschenkt.

Heinz Weinhausen, Institut für neue Arbeit (INA)