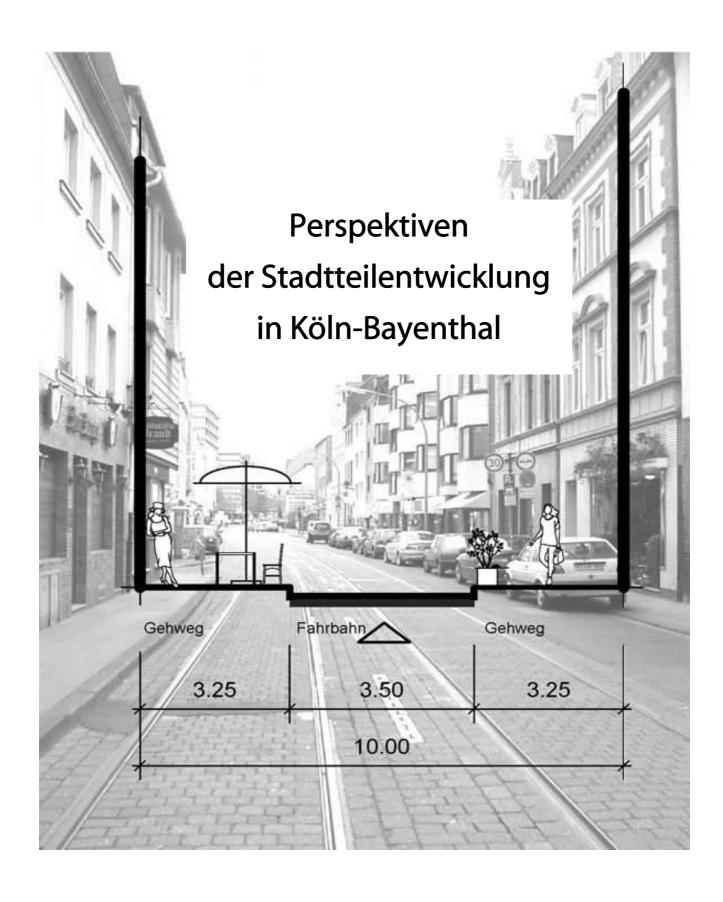


Fachhochschule Köln University of Applied Sciences Cologne

- 1 Fachbereich Architektur
- 13 Fachbereich Sozialpädagogik



Perspektiven der Stadtteilentwicklung in Köln-Bayenthal

Dokumentation der Planungswerkstatt "Die Zukunft der Goltsteinstraße" am 7. und 8.12. 2001

Projektteam der Fachhochschule Köln:

Fachbereich Architektur

Fachbereich Sozialpädagogik

Prof. Gerd Hamacher Prof. Dieter Prinz Prof. Jürgen von Brandt Prof. Dr. Herbert Schubert Holger Spieckermann, M.A. Dominik Franzen, Dipl. Soz.Päd.

Christine Ellen Johannes Kaczmarczyk Lutz Sommer

Simon Bösterling Dirk Brand

Michael Adleff

Lutz Sommer Louisa Stadie Thomas Stehle Agnes Wydera

Sahar El-Quasem Susanne Gladbach Ingo Junker Stefanie Schleifer Marcel Smits

Redaktion

Holger Spieckermann

Kontaktadresse:

Fachhochschule Köln Fachbereich Sozialpädagogik Mainzer Straße 5 50678 Köln

Tel.: 0221-8275-3947

Fax.: 0221-8275-3349

holger.spieckermann@dvz.fh-koeln.de

http://www.sozial-raum-management.de

http://www.ar.fh-koeln.de

http://www.sw.fh-koeln.de/sp

April 2002

Inhalt

1	Einl	eitende Bemerkungen	5
2	Köl	n-Bayenthal und die Goltsteinstraße	7
3	Vor	untersuchungen	9
	3.1	Ausgewählte Strukturdaten von Köln-Bayenthal	9
	3.2	Streetreading	14
	3.3	Passantenbefragung	17
	3.4	Aktivierende Befragung von Schlüsselpersonen	20
	3.5	Aktivierende Befragung mit Personen aus dem Bereich Familie und Kinder	25
4	Planungswerkstatt "Die Zukunft der Goltsteinstraße"		27
	4.1	Durchführung	28
	4.2	Ergebnisse	30
	4.2.	1 Arbeitsgruppe "Goltsteinstraße"	30
	4.2.	2 Arbeitsgruppe "Verkehr"	33
	4.2.	Arbeitsgruppe "Familie und Kinder"	37
	4.3	Zeitungsartikel zur Planungswerkstatt	40
5	Plai	nungsgrundlagen für die Neugestaltung der Goltsteinstraße	43

1 Einleitende Bemerkungen

Die Fachhochschule Köln ist im Sommer 2001 vom Bürgerverein Bayenthal/Marienburg angesprochen worden, eine Studienarbeit in den Lehrgebieten Städtebau und Entwerfen zu entwickeln, die einen wesentlichen Beitrag zur formalen Bewältigung der Probleme in der Goltsteinstraße in Köln-Bayenthal leistet. Die Planungsgedanken sollten nach dem Wunsch des Bürgervereins Bayenthal/Marienburg mit der Neugruppierung der Verkehre beginnen, überzeugende Anregungen zur baulichen Ergänzung und Verdichtung in vorhandenen Freibereichen bzw. Baulücken bieten und schließlich den Straßenraum in Ausbau und Möblierung signifikant als Einkaufszone mit deutlichem Vorrecht des Fußgängers präsentieren. Ausgehend von einer Verdichtung der Einzelhandelsansiedlung in nördlicher Richtung sollten Vorschläge zur Verkehrsführung im Viertel und zur Bewältigung des ruhenden Verkehrs entwickelt werden. Für die Gestaltung des Straßenraums wird erwartet, dass dieser mit einem veränderten Ausbau zum Einkaufen und Verweilen einladen könnte.

Schnell entstand die Idee, das Planungskonzept mit umfangreichen Voruntersuchungen und der Durchführung einer Planungswerkstatt zu koppeln, um aus dem Dialog und den Anregungen der Bürger Stadtteilentwicklungsperspektiven zu formulieren und dann in planerische Entwürfe umzusetzen. Hier bot sich eine Zusammenarbeit der Fachbereiche Architektur und Sozialpädagogik der Fachhochschule Köln an, die im Wintersemester 2001/2002 im Rahmen einer gemeinsamen Veranstaltung realisiert wurde. Im einem Projektseminar sollte der erforderliche Planungsprozess von Studierenden des Städtebaus (Fachbereiches Architektur) und der Sozialpädagogik gemeinsam durchgespielt werden. Die grobe Arbeitsteilung sah vor, dass die Studierenden des Fachbereiches Architektur städtebauliche Entwürfe für die Neugestaltung des öffentlichen Raumes in der Goltsteinstraße erarbeiten und die Studierenden des Fachbereiches Sozialpädagogik ein begleitendes Konzept für die Bürgerbeteiligung und für die Bürgeraktivierung ausarbeiten. Im Mittelpunkt stand jedoch die interdisziplinäre Herangehensweise und die Kooperation zwischen den Disziplinen.

Daraus entstanden die Arbeitsschritte, die im folgenden dokumentiert werden. Im Vorfeld wurde eine Reihe von Voruntersuchungen, wie die Analyse von Strukturdaten des Stadtteils, eine Passantenbefragung, Streetreading und Interviews mit Schlüsselpersonen im Stadtteil durchgeführt. Hieraus ergab sich ein facettenreiches Bild der verschiedenen Bevölkerungsgruppen und ihrer Lebenswelten in Bayenthal, aber es wurden auch die Problemlagen und die Potentiale des Stadtteils deutlich.

Diese Ergebnisse wurden auf der Planungswerkstatt am 7. und 8. Dezember 2001 vorgestellt und flossen in den Diskussionsprozess der Planungswerkstatt ein. In der zweitägigen Veranstaltung wurden von Bayenthaler Bürgern gemeinsam mit der Fachhochschule Köln und dem Bürgerverein Bayenthal/Marienburg Visionen für die zukünftige Entwicklung des Stadtteils erarbeitet und in planerische Rohentwürfe umgesetzt. In den anschließenden Wochen wurden diese Entwürfe weiter ausgearbeitet und konkretisiert. Am 13. März 2002 wurden die Entwürfe einer breiteren Öffentlichkeit im Rahmen einer Bürgerversammlung vorgestellt, bei der ca. 150 Anwohner und Interessierte aus Bayenthal anwesend waren.

Die Ergebnisse des Kommunikationsprozesses während der Planungswerkstatt und die planerischen Konzepte können aber nur einen ersten Schritt leisten, um eine weitere Diskussion über die Zukunftsperspektiven von Bayenthal anzuregen. Alle Beteiligten sind gefordert diesen Prozess weiter fortzusetzen und die

erarbeiteten Planungsentwürfe zur Neugestaltung der Goltsteinstraße in die politischen Gremien hineinzutragen und zu diskutieren.

Bei diesem kurzen, aber sehr intensiven Projekt haben viele Beteiligte mitgewirkt, von denen wir einige kurz erwähnen möchten. Ohne die organisatorische sowie materielle Unterstützung des Bürgervereins Bayenthal/Marienburg und das persönliche Engagement ihres Vorsitzenden Herrn Dr. Hammer und von Herrn Werner wäre die Realisierung der Planungswerkstatt und dieser Broschüre nicht möglich gewesen.

Bedanken möchten wir uns bei den Anwohnern, Gewerbetreibenden und Bürgern in Bayenthal, die bei unseren Voruntersuchungen Zeit für Interviews und die viele Fragen zum Stadtteil gefunden haben. Der Dank gilt in besonderem Maße den engagierten Teilnehmern der Planungswerkstatt, die durch ihre Mitarbeit zu dem Gelingen entscheidend beigetragen haben.

2 Köln-Bayenthal und die Goltsteinstraße

Ähnlich dem heute eleganten Wohnvorort Marienburg erlebte Bayenthal seinen Aufschwung zu einem Zentrum für Gewerbe und Industrie vor den Toren der Stadt in der Mitte des 19. Jahrhunderts. Dampfschiffe und Eisenbahnen waren die wesentlichen Erfindungen der damaligen Zeit, die erlaubten, den Transport von Massengütern in bis dahin nicht vorstellbarer Kapazität zu bewältigen - natürlich immer in Bereich von Kanälen, Schienentrassen und Flüssen. So entwickelte sich entlang des Rheins südlich der Stadt Köln ein Band von Industrievororten.

Der Beginn der Industrialisierung wurde 1831 gemacht, als die Holzschneiderei Boisserée an das Rheinufer in Bayenthal zog und mit der ersten Dampfschneidemaschine zwischen Basel und Rotterdam den Auftakt zur automatisierten Verarbeitung von Holz gab.

Viele Industriebetriebe folgten und verschwanden wieder. Noch 1970, also vor gerade 30 Jahren, wurde der größte ortsansässige Betrieb, die BAMAG, Berlin- Anhaltische-Maschinenbau AG., also ein Unternehmen der Schwerindustrie, geschlossen und das Gelände einer Neubebauung zugeführt, die sich heute als "Wohnpark Bayenthal" großer Beliebtheit unter Wohnungsmietern erfreut.

Die dynamische Entwicklung zum Industrievorort hat selbstverständlich das Ortsbild entscheidend bis in unsere heutigen Tage geprägt. Neben den Produktionsstätten entstanden Arbeiterhäuser, repräsentative Bürgerhäuser, die zunehmend Wohlstand signalisierten und schließlich die Villen der Industriellen, wie z.B. das Palais Boisserée am Rheinufer.

Insgesamt war das Ortsbild heterogen und uneinheitlich, eher das Ergebnis notwendigen schnellen Wachstums als das Resultat einer sorgfältigen Stadtplanung. Dies gilt bis in unsere heutige Zeit, obwohl Industriebetriebe inzwischen weitgehend aus dem Ortsbild verschwunden sind und neuen Planungen Platz machen mussten. Diese kontrastieren jedoch mit dem traditionellen Baubestand ebenso wie einst die vielfältigen Behausungen des aufsteigenden Industrievorortes mit den Gewerbestrukturen.

Begrenzt durch Schönhauserstraße, Bayenthalgürtel, Rheinufer und Bonner Straße ist Bayenthal ein flächenmäßig relativ kleiner Stadtteil. Die Einwohnerzahl liegt bei ca. 8.000 Personen, also der Bevölkerung eines sehr großen Dorfes. Entsprechend bescheiden sind die derzeitigen Möglichkeiten des Einkaufens, die sich über den täglichen Bedarf hinaus bieten. Sie beschränken sich auf das kleine Ladenzentrum im Allianz-Wohnpark und einige Einzelhandelsgeschäfte, die sich von dort aus in der Goltsteinstraße in nördlicher Richtung niedergelassen haben. Je weiter der Abstand zum Ladenzentrum Allianz, umso schwieriger wird es für den Einzelhandel in der Goltsteinstraße Fuß zu fassen.

Hinzu kommt, dass die Goltsteinstraße als traditionelle Nord-Süd-Verbindung zwischen Rheinufer und Bonner Straße im Herzen des Viertels eine wichtige Funktion für den Durchgangsverkehr zwischen Marienburg, Rodenkirchen und der Innenstadt wahrnimmt. Dies verläuft im Zusammenspiel mit der parallel verlaufenden

7

 $^{^1}$ Vgl. Frank Thomas, Sofie Trümper, Bayenthal-Marienburg, 150 Jahre Leben und Arbeiten am Rhein, Köln 1985

Alteburgerstraße, wobei jeweils eine der Straßen eine Fahrtrichtung des Individualverkehrs aufnimmt, die Goltsteinstraße in Nord-Süd- Richtung, die Alteburgerstraße von Süd nach Nord.

Die vorhandene Straßenbahn der Linie 6, die in beiden Richtungen die Goltsteinstraße befährt, trägt weiterhin dazu bei, dass dort bisher keine Einkaufsatmosphäre möglich war. Die Straßenbahn wird erst mit der Fertigstellung der Nord-Süd-Stadtbahn entbehrlich und durch eine Buslinie ersetzt. Sie wird somit in den mittelfristigen Planungen zu berücksichtigen sein.

Darüber hinaus nimmt die Goltsteinstraße Versorgungsfunktionen wahr, weil sich Einkaufsgelegenheiten für den täglichen Bedarf bündeln. Auffällig ist zur Zeit das Gefälle im Niveau der Nutzungen, das die Goltsteinstraße in Süd-Nord-Richtung aufweist. Beginnend im Wohnpark Allianz geht der Einzelhandel nördlich der Tacitusstraße / Bonifazstraße immer stärker zurück. Städtebaulich wirkt der Ort vernachlässigt, sozialstrukturell ambivalent.

Im nördlichen Teil der Goltsteinstraße bestehen sogar noch Baulücken, die deutlich machen, dass hier ein Investitionsinteresse von privater Seite deutlich geringer ist als in den Zonen mit Einzelhandelsaktivität.

Pkw-Stellplätze wurden überwiegend im privaten Bereich zur Deckung des Stellplatzbedarfs der Anlieger errichtet. Alternativ beschränkte man sich, da die Bausubstanz im alten Bayenthal bisher überwiegend aufgrund von alten Fluchtlinienplänen errichtet bzw. verdichtet wurde, auf die Zahlung von Stellplatzablösesummen, die leider - nicht nur in Bayenthal - sehr hoch sind. Das Problem der Notwendigkeit von Stellplätzen wurde damit jedoch nicht gelöst, sondern eher verschärft.

In den letzten Jahren wurden in Bayenthal bzw. unmittelbar an das Viertel angrenzend größere Projekte entwickelt, von denen erwartet werden kann, dass sie mehr Menschen und damit mehr Kaufkraft in die Geschäfte des Viertels bringen können.

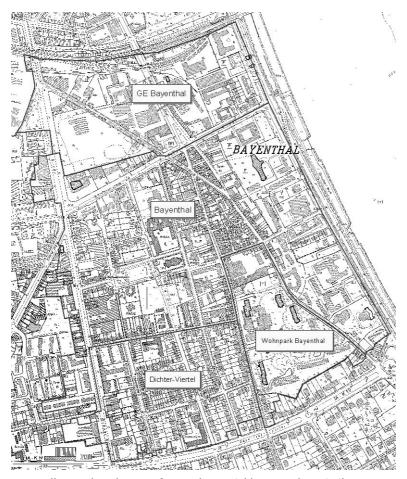
- Auf dem Gelände des ehemaligen Betriebshofes der KVB im Bereich Schönhauserstraße / Koblenzer Straße / Bonner Straße entsteht auf 33.000 m² Grundstücksfläche eine neue Bebauung für Wohnungen, Läden, Büros und Praxen.
- Auf dem Gelände der Dom-Brauerei im Herzen des Viertels entsteht ebenfalls eine neue Bebauung aus Läden, Praxen und Wohnungen sowie einer Tiefgarage, die auch öffentliche Parkplätze anbietet.
- Schließlich entsteht auf dem Gelände des ehemaligen BDA BDI an der Schönhauserstraße / Oberländer Ufer eine Bebauung der DKV / und der Marqua Projektentwicklung, die überwiegend aus Büros besteht.

Alle drei neuen Planungen werden etwa 6.000 weitere Menschen, sei es berufsbedingt, sei es mit festem, neuem Wohnsitz in das Viertel führen und für neue Impulse auch für die Entwicklung des Einzelhandels sorgen.

Es darf erwartet werden, dass die genannten drei Großprojekte sich als Magnete im Viertel selbst und im Norden, angrenzend entwickeln, die weitere Einzelhandelsaktivität und damit eine Lückenschließung innerhalb der Goltsteinstraße schaffen.

3 Voruntersuchungen

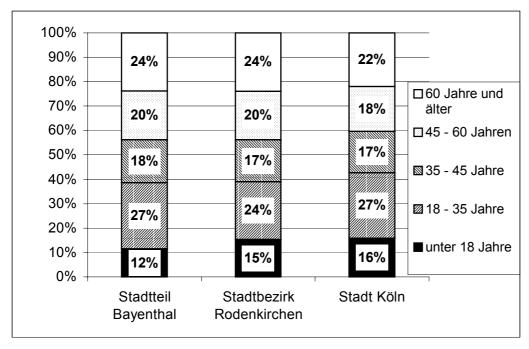
3.1 Ausgewählte Strukturdaten von Köln-Bayenthal



Quelle: Stadt Köln, Amt für Stadtentwicklung und Statistik 2000

Abbildung: Stadtviertel des Stadtteils Bayenthal

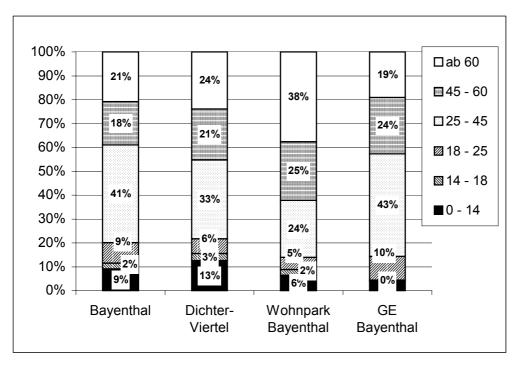
Im Stadtteil Bayenthal lebten Ende des Jahres 2000 7.399 Personen. Während das Gewerbegebiet im Norden des Stadtteils nur wenig Bewohner hat (251), leben die meisten Personen in den zentralen Wohngebieten auf beiden Seiten der Goltsteinstraße (4.631 Bewohner). In den beiden Stadtteilen Wohnpark Bayenthal und dem Dichterviertel wohnt mehr als ein Drittel aller Bewohner (1409 bzw. 1108 Personen).



Quelle: Stadt Köln, Amt für Stadtentwicklung und Statistik 2000

Abbildung: Altersstruktur im Stadtteil Bayenthal, dem Stadtbezirk Rodenkirchen und der Stadt Köln

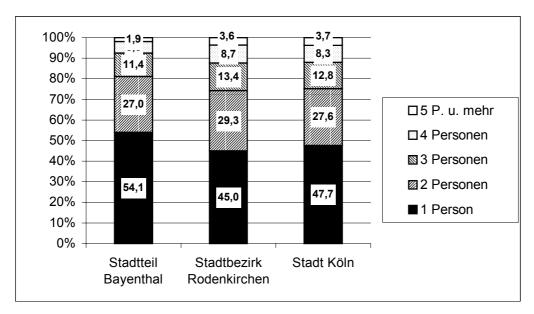
Vergleicht man die Altersstruktur der Bevölkerung in Bayenthal mit dem Stadtbezirk Rodenkirchen und der Stadt Köln, so gibt es nur wenig Unterschiede. Der Anteil der Jugendlichen im Alter unter 18 Jahren liegt mit 12 % unter dem Kölner Vergleichswert von 16 %. Der Anteil der 60 Jährigen liegt mit 24 % etwas über dem Durchschnitt. Das heißt im Stadtteil Bayenthal gibt es etwas weniger Jugendliche und etwas mehr ältere Menschen als in anderen Stadtteilen.



Quelle: Stadt Köln, Amt für Stadtentwicklung und Statistik 2000

Abbildung: Altersstruktur in den einzelnen Stadtvierteln des Stadtteil Bayenthal

Interessante Tendenzen sind beim Vergleich der Altersstruktur der Stadtviertel Bayenthal und Dichterviertel auf der einen Seite und dem Wohnpark Bayenthal auf der anderen Seite zu beobachten². In Bayenthal und dem Dichterviertel befindet sich die größte Bevölkerungsgruppe im Alter zwischen 25 und 45 Jahren (41 % bzw. 33 %). Die Bevölkerungszusammensetzung im Wohnpark sieht anders aus. Die überwiegend berufstätige Bevölkerung zwischen 25 und 45 Jahren ist hier unterrepräsentiert und beträgt nur 24 %. Hingegen sind 38 % 60 Jahre und älter.



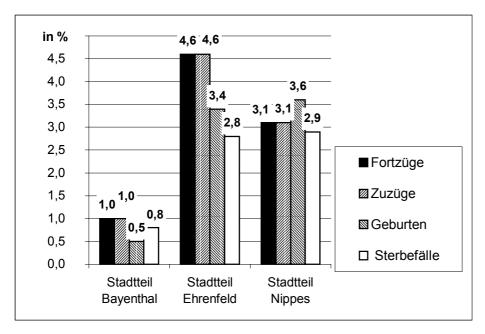
Quelle: Stadt Köln, Amt für Stadtentwicklung und Statistik 2000

Abbildung: Größe der Haushalte im Stadtteil Bayenthal, dem Stadtbezirk Rodenkirchen und der Stadt Köln

Eine deutliche Tendenz zeigt die Anzahl der Personen je Haushalt in Bayenthal. Während in der Stadt Köln 47,7 % in Einpersonenhaushalten leben, sind es in Bayenthal 54,1 %. Der hohe Anteil an Einpersonenhaushalten resultiert entweder aus einem hohen Anteil an Singlehaushalten, z.B. Studentenwohngemeinschaften, die in der nahegelegenen Fachhochschule studieren. Die Altersstruktur spricht auch für einen überdurchschnittlichen Anteil an Haushalten mit alleinstehenden älteren Menschen. Entsprechend sind die Mehrpersonenhaushalte in Bayenthal unterrepräsentiert.

_

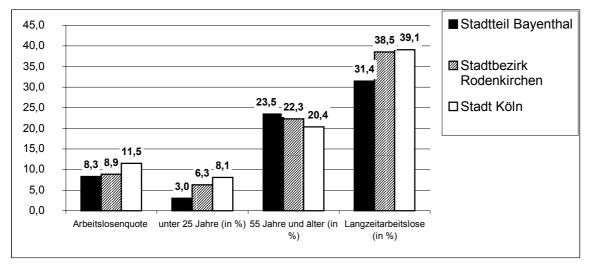
² Die Angaben zum Gewerbegebiet Bayenthal sind aufgrund der niedrigen Bewohnerdichte nur wenig aussagekräftig.



Quelle: Stadt Köln, Amt für Stadtentwicklung und Statistik 2000

Abbildung: Bevölkerungsfluktuation im Stadtteil Bayenthal, Ehrenfeld und Nippes

Die Bevölkerungsfluktuation, also die Anzahl der Fort- und Zuzüge in einen Stadtteil, sowie die Anzahl der Geburten und Sterbefälle sind ein Indikator für die Dynamik der Bevölkerungsentwicklung. Diese Zahlen von Bayenthal werden in der obenstehenden Abbildung mit den Kölner Stadtteilen Ehrenfeld und Nippes verglichen. Es fällt auf, dass in Bayenthal die Bevölkerungsdynamik in allen Kategorien auf einem niedrigeren Niveau stattfindet. Es gibt deutlich weniger Fort- und Zuzüge in Bayenthal. Anscheinend bietet der Wohnungsmarkt nur wenig attraktive Angebote für Nachfragergruppen. Die Zahl der Geburten ist sehr niedrig und wird von den Sterbefällen übertroffen, so dass ein negativer Saldo entsteht. Die Überalterung der Bayenthaler Bevölkerung und der Mangel an Familienhaushalten scheint Ursache für diese Entwicklung zu sein.

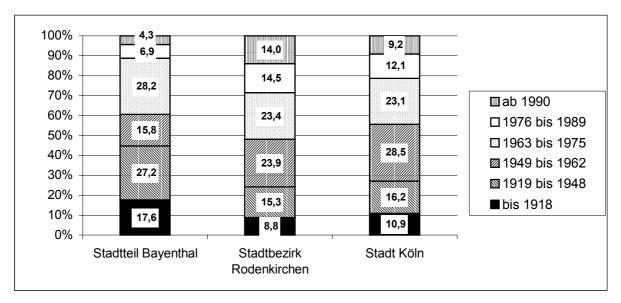


Quelle: Stadt Köln, Amt für Stadtentwicklung und Statistik 2000

Abbildung: Arbeitslosigkeit im Stadtteil Bayenthal, im Stadtbezirk Rodenkirchen und der Stadt Köln

Ein Indikator für soziale Problemlagen ist die Arbeitslosenquote. Diese liegt in Bayenthal, wie im gesamten Stadtbezirk Rodenkirchen mit 8,3 % unter dem Durchschnitt. Bei den Arbeitslosen in Bayenthal handelt es

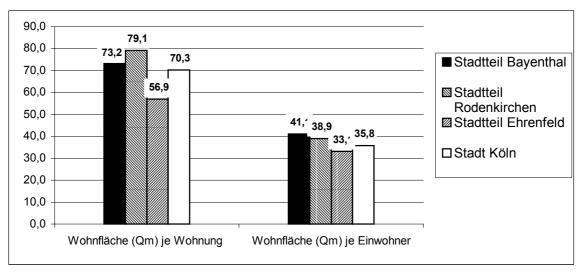
sich nur selten um Jugendliche, ihr Anteil an den Arbeitslosen beträgt nur 3 %. Es sind eher Ältere, die von der Arbeitslosigkeit betroffen sind. Fast ein Viertel (23,5 %) der Arbeitslosen ist 55 Jahre alt und älter. Insgesamt scheint Arbeitslosigkeit kein gravierendes Problem im Stadtteil zu sein, auch der Anteil der Langzeitarbeitslosen liegt mit 31,4 % deutlich unter dem städtischen Durchschnitt.



Quelle: Stadt Köln, Amt für Stadtentwicklung und Statistik 2000

Abbildung: Baualtersklassen der Gebäude im Stadtteil Bayenthal, im Stadtbezirk Rodenkirchen und der Stadt Köln

Einen Eindruck über die Wohnqualität im Quartier vermittelt das Baujahr der Gebäude. Besonders der Anteil von Gebäuden, die vor 1918 bzw. zwischen 1918 und 1949 gebaut wurden, ist noch sehr häufig anzutreffen. Der Anteil an modernen Gebäude, die seit 1976 errichtet wurden, beträgt nur 11,1 %. In der gesamten Stadt Köln liegt dieser Anteil doppelt so hoch (21,3 %). Kennzeichnend für Bayenthal ist ein hoher Anteil an alten Gebäuden, die vermutlich auch unterdurchschnittliche Ausstattungsstandards haben.



Quelle: Stadt Köln, Amt für Stadtentwicklung und Statistik 2000

Abbildung: Wohnfläche je Wohnung und Person im Stadtteil Bayenthal, im Stadtbezirk Rodenkirchen und der Stadt Köln

Ein Vergleich der Wohnflächen je Wohnung und je Einwohner zeigt, dass die Wohnungen in Bayenthal verhältnismäßig groß zugeschnitten sind (73,2 qm) und die Bewohner von Bayenthal überdurchschnittlich viel Wohnfläche (41,1 %) zur Verfügung haben. Hier wäre eine differenzierte Analyse zweckmäßig, um festzustellen, ob es Unterschiede zwischen der Wohnflächenversorgung in einzelnen Quartieren Bayenthal gibt.

3.2 Streetreading

Mit dem Ziel einen Eindruck des Stadtteils Bayenthal zu ermöglichen, wandten zwei Studenten des Fachbereiches Sozialpädagogik die Methode des Street Reading an. Übersetzt man diesen Begriff wörtlich, bedeutet er soviel wie "Strassen lesen". Im weitesten Sinne beschreibt dies die hier angewandte Methode.

Die gestellte Aufgabe bestand darin, den Stadtteil Bayenthal nach jeglichen, von Menschen geschaffenen Symbolen abzusuchen und aus diesen Symbolen heraus Aussagen über den Sozialraum Bayenthal und dessen Wirkungen zu sammeln. Da diese Methode sehr zeitaufwendig ist, bestand die Notwendigkeit sich auf bestimmte Symbole festzulegen und diese gezielt genauer zu betrachten. Nach einer Erkundung des Stadtteils wurden verschiedene Teilgebiete ausgewählt:

- Bei der Goltsteinstraße und den angrenzenden Nebenstraßen wurde das Augenmerk auf die Verkehrssituation in den Straßen sowie den Zustand und das Gesamtbild des Stadtteils gelegt. Ebenfalls wurden die Häuser in der Goldsteinstraße eingehender im Hinblick auf den Zustand, das Alter und die Integration in das Straßenbild betrachtet. Bei den einzelnen Geschäften standen insbesondere die Schaufenster, das Angebot und die Art und Weise der Dekoration im Zentrum des Interesses.
- Die Spielplätze, Frei- und Grünflächen wurden im Hinblick auf die Standorte, den Zustand der Geräte und des Umfeldes sowie in bezug auf die Häufigkeit der Nutzung untersucht.
- Als letztes Teilfeld wurde das Aufkommen von Graffiti (Vorkommen, Wie und Wo) in Bayenthal ausgewählt.

Der Stadtteil wurde zu verschiedenen Tageszeiten und an verschiedenen Wochentagen besucht. Für Auswertungs- und Präsentationszwecke wurden repräsentative Fotoaufnahmen gemacht.



Foto: Leerstehendes Einzelhandelsgeschäft in der Goltsteinstraße

Goltsteinstraße und angrenzende Nebenstraßen

- Das Straßenbild wirkt durch die verschiedenen Häuser, die unterschiedlichen Geschäfte, die Bepflanzungen, die Verkehrführungen und Straßenbreiten sehr unstrukturiert.
- Der Verkehr in der Goltsteinstraße und in den Nebenstraßen ist sehr rege.
- Speziell die Goltsteinstraße ist nicht nur Fußgänger-, sondern auch radfahrerunfreundlich.
- Im Hinblick auf den Bedarf reicht das Angebot an Parkplätzen nicht aus.
- Für den täglichen Bedarf ist der Stadtteil Bayenthal gut versorgt. Ein interessanter Wandel wurde im Einzelhandel beobachtet: Die Struktur des Einzelhandels verschiebt sich von Gebrauchsgütern zu Luxusgütern.
- Im Stadtteil Bayenthal sind hohe Mietpreise vorherrschend, welche sich wiederum sehr zu ungunsten des Einzelhandels auswirken.
- Die Konsequenz aus dieser Tatsache sind leerstehende Ladenlokale und es herrscht eine hohe Geschäftsfluktuation.



Foto: Einzelhandelsgeschäft in der Goltsteinstraße

Spielplatz, Frei- und Grünflächensituation

- In diesem Teilgebiet stellte sich heraus, dass die zwei öffentlichen Spielplätze sich in einem schlechten Zustand befinden.
- Dies trifft besonders auf den Spielplatz im Norden der Alteburgerstraße zu. Die Spielgeräte sind veraltet und teilweise sogar defekt. Der Spielplatz ist ungepflegt und dreckig.
- Die öffentlichen Frei- und Grünflächen beschränken sich auf das Parkgelände östlich der Bernhardstraße im Gebiet des Mathiaskirchplatzes. Der dazugehörige Sportplatz wirkt abweisend und düster. Die große Wiese wird dem Anschein nach ausschließlich als Hundewiese verwandt.
- Die Parkanlage im Allianzwohnpark sind nur teilöffentlich, das Spielen wird durch mehrere Schilder untersagt und der Spielplatz ist ausschließlich Anwohnern zugänglich.



Foto: Wenig attraktives Spielgerät auf einem Spielplatz

Aufkommen von Graffiti

Über die Verbreitung der Graffiti-Kunst lassen sich folgende Auffälligkeiten festhalten:

- Das Vorkommen ist selten und beschränkt sich auf sogenannte typische "dunkle Ecken".
- Das sind vor allem Bus/Bahnhaltestellen, Parkbänke, Müllsammelstellen und auch Spielplätze. Das Graffitivorkommen auf Spielplätzen im Stadtteil Bayenthal könnte man als Problem bezeichnen.

3.3 Passantenbefragung

Bei der Passantenbefragung handelt es sich um eine "systematische Befragung in der Öffentlichkeit".³ Die Ursprünge der Passantenbefragung lassen sich im Rahmen der Marktforschung finden. Die Methode eignet sich sehr gut, das Verhalten von Personen, die sich in öffentlichen Räumen aufhalten, zu ermitteln. Bis auf wenige Ausnahmen für Studien über das Verhalten in Fußgängerzonen, blieb die weitere Anwendung für soziologische Forschungen aus. Nach erfolgreichem Einsatz in den letzten Jahren gelangt sie jedoch auch in diesem Bereich zu größerem Ansehen und gehört mittlerweile zu den Standardinstrumenten der empirischen Sozialforschung. Bei der Methode selber handelt es sich um eine Form der mündlichen Befragung, bei der Personen (Passanten) meist auf der Straße unter zu Hilfenahme eines Fragebogens ausgewählt, angesprochen und befragt werden.

Im Zeitraum vom 22.11. bis 26.11.2001 wurden an drei Tagen in der Goltsteinstraße und der näheren Umgebung insgesamt 40 Interviews durchgeführt. Die bereits im "Forschungsplan" definierte Vorgehensweise zur Durchführung der Erhebungsmethode beschränkt die Analyse bzw. die Interpretation der Daten auf eine explorative, analytische Untersuchung der Ergebnisse. Die individuellen Ergebnisse aller Personen für jede Frage wurden addiert. Die so entstehende Gesamtübersicht der Nennungen, pro Frage, lässt eine Struktur von favorisierten Antworten erkennen. Aufgrund der möglichst hohen Anzahl an durchgeführten Interviews lässt sich somit eine annähernde Verallgemeinerung der Aussagen, bezogen auf den gesamten Stadtteil, treffen. Die Dokumentation und Zusammenfassung der erhobenen Daten wurden, wie in der weiteren Ausführung beschrieben, in Diagrammen zusammengefasst.

³ Vgl. Jürgen Friedrichs, Christof Wolf, Die Methode der Passantenbefragung, in: Zeitschrift für Soziologie, Jg. 19, Heft 1 1990, S.46-56

Die Struktur des Diagramms lässt die Anzahl und die favorisierte Nennung zur Interpretation des Ergebnisses eindeutig erkennen. Für nahezu jede Frage konnte so eine eindeutige Aussage getroffen werden, die später in die Planung mit einfließen sollte. Die so erhobenen Ergebnisse sollen aber auch der Vorbereitung der Planungswerkstatt dienen, indem sie in Verbindung mit den Ergebnissen der anderen Arbeitsgruppen zur Abgrenzung einzelner Themenschwerpunkte benötigt wurden.

Zur Auswertung

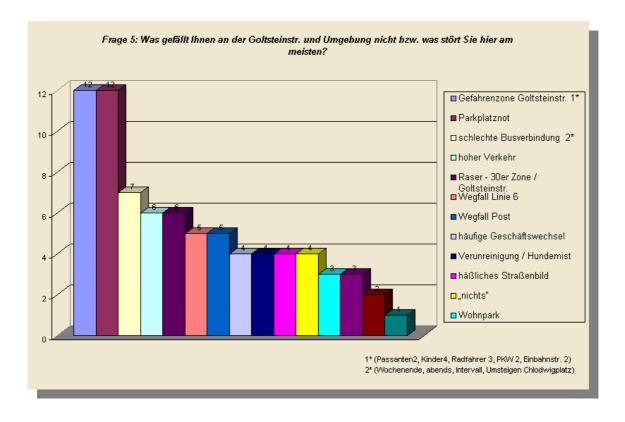
Grundsätzlich war der Großteil der Befragten über die baulichen Veränderungen ("Dom Carré" oder "Wegfall Linie 6") im Stadtteil informiert. Nur eine geringe Anzahl von Passanten konnten "keine Angaben" machen.

Mit eindeutiger Mehrheit wurde der Stadtteil als "gut/schön" charakterisiert. Das von vielen geäußerte "dörfliche" oder "gemütliche" Erscheinungsbild wurde jedoch auch sehr häufig mit einem ausgestorbenen, toten Stadtteil in Verbindung bebracht. Außerdem wurde der Stadtteil als "sauber" bezeichnet, mit "guter Infrastruktur. Die Möglichkeit zum "attraktiven Wohnen" in "gehobener Mittelklasse" wurde bescheinigt.

Eine detailliertere Frage zur momentanen Wohnsituation ergab ein überragendes gutes bis sehr gutes Urteil, mit etwas zu teuren Mietpreisen.

Die Frage nach einer konkreten Nutzung der lokalen Infrastruktur sollte im Umkehrschluss darstellen welche Einrichtungen, Nutzungsmöglichkeiten im Stadtteil fehlen. Grundsätzlich jedoch konnten die befragten Passanten alle Dinge des "täglichen Bedarfs" erledigen, konnten ihre "Lebensmittel" einkaufen, zum "Arzt" gehen oder auch im Stadtteil zur "Arbeit" kommen.

In die zentrale Betrachtung rückten jedoch die Ergebnisse der im Anschluss dargestellten Fragen.

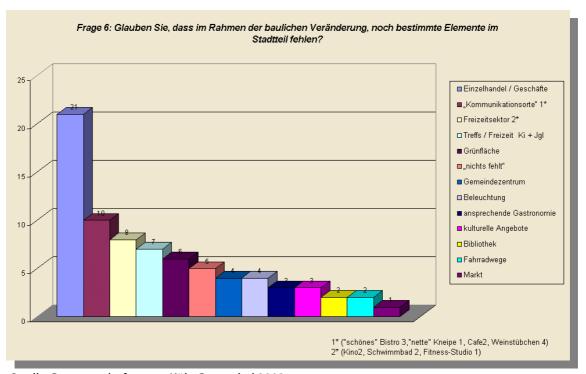


Quelle: Passantenbefragung Köln-Bayenthal 2002

Abbildung: Bürgermeinungen zu Defiziten in der Goltsteinstraße und Umgebung

Die oben dargestellte Tabelle zu Defiziten in und um die Goltsteinstraße lässt zwei zentrale Aussagen als eindeutige Störfaktoren erkennen. Zum einen wird die gesamte Goltsteinstraße als eine einheitliche "Gefahrenzone" gesehen. Es treten dort vermehrt Probleme für Passanten im besonderen für Kinder und Radfahrer auf. Die verengte Situation erschwert auch die Nutzung der Straße für PKW. Diese besondere Verkehrssituation steht in enger Verbindung mit der ebenso häufig genannten "Parkplatznot" für die Goltsteinstraße. Der Straßenverkehr wurde zusätzlich mit weiteren anderen Nennungen als Konfliktpunkt dargestellt. Besonders kritisierten die befragten Passanten jedoch auch die schlecht geregelte Busverbindung am Wochenende und abends.

Neben den vorhandenen störenden Elementen sollten auch die Aspekte herausgefiltert werden, die besser im Stadtteil vertreten sein könnten oder sogar fehlen. Die im Anschluss dargestellte Tabelle gibt die Ergebnisse zu dieser Fragestellung wieder.



Quelle: Passantenbefragung Köln-Bayenthal 2002

Abbildung: Bürgermeinungen zu fehlender Infrastruktur in Bayenthal

Wie die Tabelle erkennen lässt, wurde der vorhandene Einzelhandel von den Passanten eindeutig als unzureichend angesehen. Im speziellen wurde das Angebot an Bekleidung, Spezialitäten, Metzger/Bäcker, Drogerie, Baumarkt, Geschenkartikel und Multi-Media Geschäften bemängelt. "Kommunikationsorte" wie ein Bistro, Cafe, Weinstübchen oder eine nette Kneipe wurden von vielen vermisst. Fehlende Angebote im Freizeitbereich oder Einrichtungen für Kinder und Jugendliche bildeten den Übergang zu vielen weiteren Nennungen. Anhand der gesammelten Aussagen konnte nun auch rund das Themenfeld "Familie" ein benachteiligter Bereich definiert werden. Elemente, wie fehlende kulturelle Angebote, die Nutzung des öffentlichen Raumes

oder fehlende Gestaltungsmöglichkeiten für den Freizeitsektor betreffen zwar die gesamte *Familie*, wurden jedoch besonders noch einmal für Kinder und Jugendliche hervorgehoben.

Bei der statistischen Auswertung der Fragen war zu erkennen, dass nur wenige Besuche von außerhalb das Angebot der Goltsteinstraße und Umgebung nutzen.

3.4 Aktivierende Befragung von Schlüsselpersonen

Schlüsselpersonen

Mit Schlüsselpersonen sind Personen gemeint, die auf Grund ihrer Bekanntheit, ihrer Funktion oder ihres Einflusses in der Lage sind, ein gesetztes Ziel positiv zu unterstützen.

Da unser Hauptziel darin bestand möglichst viele Bürgerinnen und Bürger von Bayenthal an dem Planungsprozess zu beteiligen, wählten wir in erster Linie **Menschen** aus, **die einen Zugang zur Bevölkerung haben**.

Da wir davon ausgehen konnten, dass der Bürgerverein seine Mitglieder schon aus eigenem Interesse aktivieren würde, verzichteten wir auf die Befragung entsprechender Vertreter. Diese sind natürlich bei unserer Zielsetzung Schlüsselpersonen im besten Sinn, da wir über sie einen Zugang in ein bestehendes Netzwerk interessierter Bürgerinnen und Bürger bekommen hätten.

Die Goltsteinstraße ist in erster Linie eine Geschäftsstrasse. Bei einem Umgestaltungsprozess sind also auch auf jeden Fall die Interessen und die Zufriedenheit ansässiger Geschäftsleute zu berücksichtigen. Damit ergeben sich als weitere Schlüsselpersonen: die Geschäftsleute in der Goltsteinstraße bzw. in Zentral-Bayenthal

Eine weitere wichtige Gruppe von Schlüsselpersonen sind immer die Fachkräfte der Sozialen Arbeit vor Ort. In unserem Fall sind das die Leitungen der Kindergärten und Schulen. Diese waren aber – zusammen mit dem ebenfalls interessanten Kreis der organisierten Elternschaft – durch eine eigene Arbeitsgruppe abgedeckt.

Wichtig für den Planungsprozess ist – allerdings erst im zweiten Schritt – die öffentlichen Verantwortlichen positiv auf den Planungsprozess einzustellen. Dies gelingt oftmals dadurch, dass betroffene öffentliche Stellen von Anfang an in den Planungsprozess partnerschaftlich eingebunden werden. So ergaben sich als dritte Gruppe: planungsverantwortliche Personen der Stadtverwaltung Köln

Der Schwerpunkt unserer Arbeit lag in der Aktivierung der Bürgerinnen und Bürger, so dass wir aus der ersten Kategorie drei Personen auswählten und aus den anderen Kategorien jeweils eine Person. So beteiligten wir:

- den katholischen Pfarrer,
- den evangelischen Pfarrer,
- einen Gastwirt in zentraler Lage,

- einen Geschäftsmann, der in der Goltsteinstraße wohnt und einen neuen Standort für sein bestehendes
 Gewerbe sucht, sowie
- die zuständige Stadtplanerin der Stadt Köln.

Aktivierende Befragung

Bei der aktivierenden Befragung ist Hauptziel, ein möglichst umfassendes Bild aus der Sicht des Befragten zu erhalten. Dies wird insbesondere dadurch erreicht, dass dem Befragen keine Fragen gestellt werden, die er einfach mit ja oder nein beantworten kann. Die Fragen sind alle möglichst offen formuliert, das heißt, der Befrage soll "ins erzählen" geraten. So stellten wir nicht die Frage: Wohnen Sie gerne in Bayenthal bzw. in der Goltsteinstraße?

Unsere Frage lautete: Was macht Bayenthal bzw. die Goltsteinstraße für sie als Wohn- oder Geschäftsort attraktiv?

Durch diese positive Anfangsformulierung entstand meist eine ebenso positive Gesprächsatmosphäre und keine Aufzählung von Mängeln. Von dieser Ebene aus war es dann leichter, in die Fragestellung zu wechseln: Was sollte hier verändert werden, um dieses Quartier attraktiver zu gestalten?

Neben dieser Eingangs- und unserer Leitfrage hatten wir einige Fragen formuliert, die etwas konkreter waren, um zu verhindern, dass ein Gespräch ins stocken geraten konnte. Solche Fragen waren zum Beispiel:

- Was sind Ihrer Meinung nach die dringlichsten Probleme in diesem Quartier?
- Welche baulichen Maßnahmen würden Sie sich hier wünschen?
- Welche Bewohner sollten neu in das Quartier ziehen?
- Welche ÖPNV-Anbindung wünschen Sie sich für das Quartier?
- Welche Geschäfte oder Einrichtungen fehlen Ihrer Meinung nach?

Im letzten Teil des Gespräches bemühten wir uns dann, die Befragten zur Teilnahme an der Planungswerkstatt zu aktivieren. Dies geschah ebenfalls über offene Fragestellungen, wie zum Beispiel:

- Wie könnten Ihre Wünsche im Planungsprozess berücksichtigt werden?
- Was können die Bürgerinnen und Bürger selber tun, um das Quartier nach Ihren Bedürfnissen zu gestalten?

Durch den regelmäßigen Austausch der Arbeitsgruppen und der Fachbereiche veränderte sich jeweils auch unsere Gesprächsführung. Zum einen wurde die Zuordnung in drei Hauptthemen im Verlauf der Arbeit immer deutlicher und damit auch unsere Nachfragen zu diesen Themen. Zum anderen zeigten sich auch interessante Phänomene, die unsere Nachfrage förderten. Zum Beispiel:

Die Wahrnehmung und Einbindung des "Allianz-Komplexes" oder auch des Krankenhauses. Das Krankenhaus wurde von allen Befragten überhaupt nicht als Teil des Quartiers wahrgenommen, obwohl sich hier ein anmietbarer Versammlungsort befindet und alle Befragten bemängelten, dass genau eine solche Räumlichkeit im Quartier fehle.

Die Gespräche dauerten zwischen 45 und 90 Minuten, wurden mit Tonband aufgezeichnet und anschließend schriftlich protokolliert. Danach wurden exemplarische Aussagen herausgenommen und nach Oberthemen sortiert. In den regelmäßigen Sitzungen mit den anderen Arbeitsgruppen ergaben sich so drei Oberthemen, die dann in der Planungswerkstatt in entsprechende Arbeitsgruppen überführt wurden.

Im Anschluss haben wir exemplarisch einige Aussagen aus den Gesprächen ausgewählt und nach den Themen der Arbeitsgruppen sortiert:

Familie, Kinder und Jugendliche:

Bayenthal ist ein attraktives Gebiet für Familien (ruhiges Wohnen, gute Verkehrsanbindung, keine Gewalt).

Es gibt in der Mitte Bayenthals keine Angebote für Jugendliche.

Die Mieten sind sicher nicht niedrig.

Die Goltsteinstraße ist für Kinder sicher auch ein Gefahrenbereich.

Der Spielplatz an der Alteburgerstraße ist total verwahrlost – den Namen Spielplatz hat er sicher nicht verdient.

Ich denke, dass dadurch, dass die Mieten hier ja auch nicht gerade preiswert sind, wird es sich von alleine regeln, wer hier her zieht.

In Bayenthal wohnen ist ein schönes Wohnen.

Es sind viele Familien aus Bayenthal weggezogen, weil es hier kaum größeren Wohnraum gibt und vor allem keinen bezahlbaren.

Es ist ein Problem, dass die Goltsteinstraße für Kinder sehr gefährlich ist. Im Bereich Bayenthal gibt es keinen Fehlbedarf bei der Kinderbetreuung oder Frei- und Grünflächen.

Möchten Sie hier Kinder großziehen? Die Goltsteinstraße ist kein guter Lebensraum für ein Kind, zu gefährlich und zu wenig grün. Man hat nicht das Gefühl, dass man in einer Klauund Haugegend ist.

Entwicklungsgebiet Goltsteinstraße:

Es gibt die Furcht, dass der Stadtteil weniger belebt wird.

Es fehlen größere Geschäftsflächen

Es wäre gut, wenn es die eine oder andere öffentliche Einrichtung gäbe, z.B. hat der Wegfall der Postfiliale sich nicht günstig ausgewirkt. Es fehlen Orte, wo sich Menschen treffen, wo Kommunikation stattfindet. Es fehlt eine Art Mitte: ein Park, ein Platz mit Eisdielen...

Es gibt einen großen Bedarf für einen Versammlungsraum. Für Vereine, Familienfeiern... Es ist ein großer Druck da. Der Allianz-Komplex und das Krankenhaus sind Dornröschenschlösser. Sie sind da, spielen aber für das Leben hier keine Rolle.

Für einen Single ist die Goltsteinstraße eine gute Einkaufsstrasse.

An erster Stelle fehlen Orte, die zum Verweilen einladen.

Die Einkaufsmöglichkeiten im klassischen Sinn sind hier sehr begrenzt. Es gibt z.B. keinen guten Metzger.

Der Allianz-Bereich ist für uns so etwas wie ein eigener Stadtteil, dieser Bereich gehört quasi nicht zu Bayenthal.

Der einzige Fehlbedarf, der festgestellt wurde, ist ein Bürgersaal.

Eine Mitte ist nicht da und ich würde sagen, sie fehlt hier vielen Menschen.

Es muss ein Kompromiss geschaffen werden, dass sich hier Jung wie Alt Zuhause und Wohlfühlen können

Dass neue Bewohner hier her kommen, das könnte interessant werden.

Insgesamt kommt eine Saalbewirtschaftung aus betriebswirtschaftlichen Gründen nicht in Frage Es gibt hier keine durchgängige Geschäftszeile, wie man es aus anderen Stadtteilen kennt.

Verkehr:

Für diejenigen, die auf den ÖPNV angewiesen sind, geht mit Sicherheit ein Stück Lebensqualität verloren.

Es besteht die Gefahr, dass sich einige nur noch mit großer Mühe selber versorgen werden können.

Wenn der ÖPNV nur noch an den Rändern von Bayenthal läuft, trocknet man die Mitte aus. Jetzt steht mein PKW im Betrieb, den ich super mit der Bahn erreiche. Wenn die wegfällt, brauche ich hier einen Parkplatz.

Das Parkplatzproblem ist mit dieser gewachsenen Baustruktur kaum zu lösen.

Die Anbindung an den ÖPNV ist Sache der KVB.

Die Spanne des Machbaren ist weit: von Verkehrsberuhigung bis hin zum Verkehr in beide Richtungen.

Es ist wichtig, dass es eine gute Anbindung dieses Bereichs an den ÖPNV gibt.

Allein der Einsatz von Bussen – mit Umsteigen am Chlodwigplatz – hat es schon unattraktiver gemacht.

Vom Durchgangsverkehr leben viele Geschäfte.

Das einzige Problem ist, dass sie hier keinen Parkplatz finden

Hier noch einige exemplarische Aussagen, die keiner der drei Themengruppen zuzuordnen sind:

Der Bereich um die Goltsteinstraße hat sicher seinen ganz eigenen Reiz. Niemand weiß besser was in einem Stadtteil fehlt als die Menschen, die dort leben und arbeiten – und die sollen uns das sagen, damit wir das richtige tun können.

Es gibt kein Planungskonzept für den gesamten Stadtbereich Köln Ich würde gerne in der Goltsteinstraße wohnen. Es gibt dort wunderschöne Wohnungen und es ist eine urige Atmosphäre.

Das sich hier etwas ändern wird, ist, glaube ich, noch nicht in das Bewusstsein der Menschen hier eingegangen.

Es ist eher ein Dornröschenschlaf hier.

Es ist kein überaltertes Viertel, es ist auch kein deutsches Viertel, es ist ein schönes Viertel.

3.5 Aktivierende Befragung mit Personen aus dem Bereich Familie und Kinder

Die Arbeitsgruppe "Familie und Kinder" beschäftigte sich mit der Problembenennung hinsichtlich des Stadtteils aus Sicht der Familien und Kinder. Dazu stellten sich zunächst folgenden Fragen:

- Welche Instrumente sollten zum Erkunden von Meinungen und Einstellungen verwendet werden?
- Über wen oder was ist die Zielgruppe erreichbar?
- Was soll gefragt werden?

Mit Hinblick auf die Planungswerkstatt entschied sich die Arbeitsgruppe für die Methode der "Aktivierenden Befragung". Über die Leitungen von Grundschulen und Kindergärten sollte die Zielgruppe der Eltern erreichte werden. Dadurch fanden ebenfalls Interviews mit Fachkräften statt, die den Stadtteil ausschließlich als Arbeitsplatz kennen.

Für die Gespräche wurde ein Interviewleitfaden entwickelt, in dem es hauptsächlich darum ging, zu erkunden, was im Viertel vermisst wird bzw. welche Probleme bestehen. Gleichzeitig sollten die Gesprächspartner zu neuen Sichtweisen angeregt und als Teilnehmer für die Planungswerkstatt gewonnen werden.

Durchgeführt wurde die aktivierende Befragung mit der Leitung einer Grundschule, eines Kindergartens sowie zweier Mütter.

Ergebnisse

Bei den Befragungen stellte sich heraus, dass Fahrradwege und spezielle kleinere Läden zum Einkaufen vermisst wurden. Weiterhin fehlten den Befragen ausreichend verkehrssichere Straßen und Straßenübergänge (Goltsteinstr./Bernhardstr.).

Besonders im Zusammenhang mit dem Wegfall der Straßenbahnlinie 6 wurde eine Zunahme des Durchgangsverkehrs im Viertel befürchtet.

Als störend wurde außerdem die Situation einiger Spielplätze empfunden:

- Fehlende Beleuchtung
- Hundedreck auf der Wiese
- Treffpunkt von Jugendlichen
- Zustand der Spielgeräte

Insbesondere Eltern fühlten sich nicht ausreichend über die Zukunft des Dom-Carrés informiert und befürchten, dass ein ähnlicher Komplex wie das Allianz-Gebäude entsteht, bzw. die Mieten dort für junge Familien zu hoch sein werden.

Des weiteren war unklar, welche Busverbindung Richtung Innenstadt sich durch den Wegfall der Linie 6 ergeben wird.

Nach einer näheren Betrachtung ergaben sich daraus folgende Themenschwerpunkte, denen von den Interviewpartnern eine wichtige Rolle für die Entwicklung des Stadtteils zugemessen wurde:

- Verkehrssituation
- Situation der Spielplätze
- Attraktivität für junge Familien (Miete, Bistros, Geschäfte...)

4 Planungswerkstatt "Die Zukunft der Goltsteinstraße"

Fachhochschule Köln

Bürgerverein Bayenthal/Marienburg



Wir möchten alle Anlieger und Anwohner von Bayenthal zur offenen Planungswerkstatt einladen. Zur Veränderung und zukünftigen Entwicklung des Stadtteils Bayenthal ist auch Ihre Meinung gefragt.

Zeit: Freitag, 7. 12. 2001, 15:00 Uhr

Samstag, 8. 12. 2001, 9:00 Uhr

Ort: Festsaal, St. Antonius-Krankenhaus

Dort können Sie aktiv an Perspektiven für Ihren Stadtteil mit der Fachhochschule Köln und dem Bürgerverein Bayenthal mitwirken.

Ansprechpartner: Prof. Prinz, Prof. Schubert, H. Spieckermann, M.A., Fachhochschule Köln 8275-3947

Abbildung: Einladungsplakat zur Planungswerkstatt in Köln-Bayenthal

4.1 Durchführung

Bestandteil der Voruntersuchungen war auch die "Werbung" für die bevorstehende Planungswerkstatt. Zusätzlich wurde ca. 1 Woche vor der Veranstaltung das oben abgebildete Plakat in vielen Läden und öffentlichen Einrichtungen verteilt und aufgehängt. Die Planungswerkstatt fand am 7. und 8. Dezember 2001 mitten im Stadtteil Bayenthal, im St. Antonius-Krankenhaus statt. Neben den Veranstaltern vom Bürgerverein, den Dozenten und Studierenden der Fachhochschule Köln nahmen ca. 20 Bürger an der Planungswerkstatt teil.



Foto: Eröffnung der Planungswerkstatt

Nach der Begrüßung durch den Bürgerverein und die Vorstellung der Tagesordnung für die zwei Werkstatttage, wurden die Ergebnisse der Voruntersuchungen präsentiert, die an den Längsseiten des Veranstaltungsraumes als eine Art Informationswand befestigt wurden. So entstanden auch während der Pausen angeregte Diskussionen über viele Details in Bayenthal.

Im Rahmen der Voruntersuchungen und intensiven Diskussionen bei der Vorbereitung der Planungswerkstatt kristallisierten sich drei zentrale Problemfelder für Bayenthal heraus, die jeweils in einer Arbeitsgruppe vertieft bearbeitet werden sollten:

- Goltsteinstraße
- Verkehr
- Familien und Kinder

In den drei gleichnamigen Arbeitsgruppen ging es zunächst darum, für diese Themenfelder Visionen für eine zukünftige Entwicklung von Bayenthal zu sammeln, um in einem zweiten Schritt daraus Planungskonzeptionen abzuleiten.

Unterbrochen wurde die Arbeitsgruppenarbeit durch zwei Kurzvorträge. Ein Mitarbeiter des KVB erläuterte die aktuellen Pläne zur Verlegung der Linie 6 und der Regelung des Busverkehrs. Die geplante Bebauung des Dom-Karrees wurde anhand eines Modells von zwei Mitarbeitern des beauftragten Architektenbüros präsentiert.



Foto: Teilnehmer der Planungswerkstatt im Gespräch

Zum Abschluss des ersten Tages wurden die Ergebnisse aller Arbeitsgruppen in einem Plenum präsentiert. Viele Bayenthaler Bürger waren positiv überrascht von der arbeitsintensiven Atmosphäre und der zügigen Erarbeitung von Ergebnissen, so dass viele trotz Zeitmangel und anderer Verpflichtungen auch am zweiten Tag wieder teilnahmen.

Die am ersten Tag entwickelten Visionen wurden am darauffolgenden Tag anhand der Bayenthal-Karte planerisch konkretisiert und erste Ansätze eines Planungsentwurfes gemeinsam erarbeitet. Am Ende des Tages stand wiederum die Präsentation der Arbeitsgruppenergebnisse im Plenum.

Die Vertiefung und Ausarbeitung der erarbeiteten Rohentwürfe erfolgte in den anschließenden Wochen. Diese Ergebnisse werden im letzten Abschnitt präsentiert.



Foto: Teilnehmer der Planungswerkstatt im Gespräch

4.2 Ergebnisse

4.2.1 Arbeitsgruppe "Goltsteinstraße"

Die Arbeitsgruppe setzte sich mit dem Thema "Goltsteinstraße" auseinander. Den Themenschwerpunkt sollte die Betrachtung der Goltsteinstraße als "Versorgungsbereich" und "Lebensraum" bilden.

Die Gruppe bestand aus neun Teilnehmern, wobei der Anteil der Vertreter aus dem Einzelhandelsbereich-Goltsteinstraße aufgrund der eben genannten Themenausrichtung sehr hoch war. Die Gruppe setzte sich im Weiteren aus einigen Bürgern, einem Stadtplaner, als auch einem Vertreter der Lokalpolitik zusammen.



Foto: Arbeitsgruppe "Goltsteinstraße" in der Planungswerkstatt

Die Vorgehensweise am ersten Tag bestand darin, zunächst Wünsche, Träume und Ideen der Teilnehmenden zu sammeln, diese im nächsten Schritt gemeinsam zu ordnen, um anschließend Schwerpunkte zu setzten, indem eine Auswahl getroffen werden sollte. Die auf diesem Wege kanalisierte Dringlichkeitsliste der Themenbereiche stellte die Basis für die am nachfolgenden Veranstaltungstag stattfindenden "Planspiele" dar.

Nachdem wir zunächst eine Vielzahl von Visionen und Ideen gesammelt hatten, versuchten wir diese nach Themenbereichen zu ordnen und mit Gruppenüberschriften zu versehen. Somit wurden fünf Bereiche ermittelt, die in dieser Gruppe diskutiert wurden:

- Anbieter und Angebot
- Gestaltung des öffentlichen Raumes
- Flair und Ambiente
- Begegnungsräume
- Das soziale Gefüge

Der zentrale Bereich des Einzelhandels in der Goltsteinstraße, der durch häufige Geschäftswechsel und hohe Mietkosten belastet ist, wurde in der Gruppe unter dem Aspekt "Anbieter und Angebot" thematisiert.

Mit dem Anspruch, das Einkaufen in der Goltsteinstraße zu einem "Erlebnis" werden zu lassen, wurde zunächst der zur Zeit fehlende "Branchen-Mix" angesprochen. Das momentane Angebot sei zu eindimensional. Der Einzelhandel müsse sich demnach öffnen, so dass eine bessere "Durchmischung" im Einzelhandel stattfinden könne, z.B. durch verschiedene Lebensmittelfachgeschäfte (Fisch, Ökoprodukte, usw.) oder einen Wochenmarkt.



Foto: Arbeitsgruppe "Goltsteinstraße" in der Planungswerkstatt

Dieser Prozess müsse durch den bestehenden Zusammenschluss der Geschäftsleute unterstützt werden. Gemeinsames und einstimmiges Handeln (z.B. die Einigung über eine Finanzierung der Weihnachtsbeleuchtung) könne neue Akzente setzen und den Weg für Veränderungen öffnen.

Mit der Schaffung eines "Einkaufserlebnisses" ist zwangsläufig die "**Gestaltung des öffentlichen Raumes**" eng verbunden. Man wurde sich schnell einig, dass eine verkehrsfreie Goltsteinstraße aus der Sicht der Geschäftsleute nicht wünschenswert sei, da somit die Attraktivität für potentielle Kunden sinke. Die Belebung der Straße durch den Verkehr spielt hierbei also eine entscheidende Rolle.

Weiterhin müsse der Goltsteinstraße "Struktur" verliehen werden - z.B. durch die Verbreiterung der Gehwege, die Verbesserung der Beleuchtungssituation als auch durch die Beseitigung von "Schandflecken" und der damit verbundenen Schaffung von "Ruhe- bzw. Schlenderzonen".

Der dritte Themenschwerpunkt "Flair und Ambiente" bringt den Wunsch zum Ausdruck, der Goltsteinstraße ein neues, einheitliches Gesicht zu verleihen. Dies könne beispielsweise durch eine Sanierung "im alten Stil" erfolgen. Ein sinnlich wirkendes Ambiente könne durch eine verstärkte Begrünung (z.B. in Form von Laubengängen) als auch durch einen "Scheitelpunkt" bzw. eine "Platzsituation" mit Brunnen oder Wasserspielen geschaffen werden.

Einen weiteren wesentlichen Bereich der Goltsteinstraße stellt das Thema der "Begegnungsräume" dar. Attraktive Kommunikationsorte können z.B. durch ein vielfältigeres Gastronomie- und vor allem "Außen"-Gastronomieangebot als auch durch Veranstaltungsräume geschaffen werden.

Der letzte Themenschwerpunkt "Das soziale Gefüge" wurde nur ansatzweise in der Gruppe diskutiert. Die Teilnehmer sahen in der Förderung des sozialen Wohnungsbaues die Chance, einen Ausgleich der hohen Mietkosten zu erreichen.



Abbildung: Ergebnisse der Arbeitsgruppe "Goltsteinstraße" in der Planungswerkstatt

4.2.2 Arbeitsgruppe "Verkehr"

Das Moderationskonzept im Vorfeld

Durch unsere Untersuchungen im Vorfeld hatte sich das Thema Verkehr als ein eigenständiges Themenfeld herausgebildet. Sicher betrifft der Verkehr bzw. ein Verkehrskonzept alle Veränderungen im betrachteten Quartier. Allerdings ist Verkehr oft ein Thema, neben dem andere Fragestellungen zurückgedrängt werden. Wir haben dieses Thema für die Planungswerkstatt separiert, um zum einen der Bedeutung des Themas gerecht zu werden, aber auch um die anderen Arbeitsgruppen möglichst von einer Verkehrskonzept-Diskussion freizuhalten.

Da sich am Thema Verkehr viele Gemüter erhitzen und es dann oft sehr schnell um Einzelproblemstellungen der Betroffenen geht, zielte unserer Moderationskonzept im Vorfeld darauf ab, die Beteiligten aus ihrem aktuellen "Ist-Bild" des Quartiers zu befreien und ein "Soll-Bild" für einen relativ weit entfernten Zielzeitpunkt zu entwickeln. Am Ende des ersten Tages sollte so ein Verkehrskonzept für das Jahr 2020 stehen, das für alle Beteiligten ein Wunschziel sein sollte.

Am Samstag sollte dann - von der Zukunft ausgehend - entwickelt werden, welche Weichen heute zu stellen sind, um dem gefundenen Endziel möglicht näher zu kommen.



Foto: Arbeitsgruppe "Verkehr" in der Planungswerkstatt

Freitag, 7. Dezember 2001

In der Arbeitsgruppe fanden sich sechs interessierte Bürgerinnen und Bürger von denen vier bereits sehr lange an diesem Thema engagiert arbeiten. Es handelte sich um je einen Vertreter der Parteien Bündnis90/Die Grünen, CDU und SPD, sowie um den Vorsitzenden des Bürgervereins, Herrn Dr. Hammer. Diese Zusammensetzung ließ zum einen sofort die Bedeutung des Themas deutlich werden, ließ aber auch ahnen, dass unser Moderationskonzept sehr schwer umzusetzen sein würde. So ließ sich auch nur eine Bürgerin zu einer wirklichen Zukunfts-Utopie bewegen, die aber von den anderen Teilnehmern direkt als unerreichbar abgelehnt wurde.

Um zu verhindern, dass an Einzelproblemen gearbeitet wird, sammelten wir mit einem Brainstorming die Wünsche und Anforderungen der Teilnehmer an den Verkehr in Bayenthal auf Basis der heutigen Situation. Über diese Wunschprofile wollten wir dann wieder zurück auf die Formulierung eines konsensfähigen Zukunftsmodells. Dies glückte uns auch nur teilweise, da insbesondere die Parteienvertreter sehr beharrlich realistisch blieben. So änderten wir unsere Moderationstaktik und ordneten die geäußerten Wünsche und Vorstellungen aus dem Brainstorming unter drei Umsetzungsvisionen für die Goltsteinstraße:

- 1. Die Goltsteinstraße als Fußgängerzone
- 2. Die Goltsteinstaße als "Normal-Verkehrsstrasse"
- 3. Die Goltsteinstraße als Einbahnstrasse

Auf diesem Weg fanden sich dann Elemente, die für alle Varianten gewünscht wurden und damit ergab sich dann doch eine übergeordnete Zielvorstellung.

In dieser Zielvorstellung ist das betrachtete Quartier Bayenthal:

- ein Quartier für die Menschen (nicht für Autos)
- ein Quartier hauptsächlich für die Bewohner und zielgerichtete Besucher (zum Beispiel für Einkäufe)
- ein Quartier mit eigenem "Zentrumscharakter"

Nun konnten wir Leitlinien eines Verkehrskonzeptes formulieren, um dieses Ziel umzusetzen:

- Verhinderung von Durchgangsverkehr
- Schaffung von Fußgängerraum
- Sicherung der Erreichbarkeit

Unter diesen Leitgedanken sollten nun am Samstag unsere drei Goltsteinstraßen-Modelle betrachtet und durchgeplant werden.

Samstag, 8. Dezember 2001

Die Zusammensetzung der Gruppe hatte sich nicht wesentlich verändert, so dass wir gut auf den Ergebnissen des Vortages aufsetzen konnten. Unser Moderatorenteam wurde durch Herrn Prof. Prinz verstärkt, der zusammen mit den Studenten des Fachbereiches Architektur nun die Planungsideen der Teilnehmer sehr schnell in Skizzen visualisierte. Obwohl einige Teilnehmer sich schnell auf ein "Straßen-Konzept" festlegten begannen wir damit, die einzelnen Konzeptideen konsequent durchzuplanen.



Foto: Arbeitsgruppe "Verkehr" in der Planungswerkstatt

1. Die Goltsteinstraße als Fußgängerzone

Dies wäre sicherlich der extremste Eingriff in die jetzige Situation und wurde auch relativ schnell von den Teilnehmern als unrealisierbar abgelehnt. Doch unsere Planung ergab nicht, dass es unrealisierbar wäre sondern viel mehr den Leitgedanken des Vortages nicht gerecht wäre.

Durch eine Fußgängerzone würde zwar der Durchgangsverkehr über die Goltsteinstraße unterbunden, aber der Verkehr um die Goltsteinstraße herum nicht geringer. Es würde zwar ganz eindeutig Fußgängerraum geschaffen, aber die Erreichbarkeit des Quartiers wäre aufgehoben. Zum einen für die Bewohner, die dann mit einem System enger Sackgassen und dem Wegfall vieler Parkplätze leben müssten. Zum anderen natürlich für zielgerichtete Besucher, die ebenso wenig Parkraum zur Verfügung hätten und eine ÖPNV-Anbindung der Fußgängerzone nicht realistische Entlastung bringen könnte.

So konnte dieses Modell wegen der Widersprüche zu den formulierten Leitgedanken verworfen werden.

2. Die Goltsteinstraße als "Normal-Verkehrsstrasse"

Dieses Modell würde die wenigsten Veränderungen nach sich ziehen, wenn die Straßenbahnlinie Nummer sechs wegfällt. Allerdings wird dadurch auch deutlich, dass damit die wenigsten Neugestaltungsspielräume verbunden wären. Durch eine "Normal-Verkehrsstrasse" mit Individualverkehr in beiden Richtungen würde kein Durchgangsverkehr verhindert. Um zumindest eine gleichbleibende Erreichbarkeit zu schaffen, müsste die Zahl der Parkmöglichkeiten mindestens gleich bleiben und ein ÖPNV-Nachfolgeangebot geschaffen werden. Da dies aus Sicht der KVB durch einen Busbetrieb umgesetzt werden sollte bliebe kein Platz für zusätzlichen Fußgängerraum. Somit wurde auch dieses Modell nicht den formulierten Anforderungen gerecht.

3. Die Goltsteinstraße als Einbahnstrasse

Dieses Modell war am ehesten geeignet, alle Leitgedanken weitgehend zu befriedigen. Die intensive Diskussion brachte hervor, dass die Goltsteinstraße in verschiedenen Bereichen auch verschieden genutzt werden könnte. Daher wurden Nutzungsbereiche festgelegt und dazu die möglichen Straßenquerschnitte durchgeplant. Das Ergebnis dieser Diskussionen wird in dem folgenden Abschnitten planerisch dargestellt.

Mit dieser Planung wird der größtmögliche Kompromiss zwischen Schaffung von Fußgängerraum, Verhinderung von Durchgangsverkehr und der Erreichbarkeit der "Einkaufsstrasse" Goltsteinstraße realisiert. Ebenfalls lässt sich mit dieser Lösung die Zahl der vorhandenen Parkplätze erhalten. Eine deutliche Erhöhung ist allein durch die baulichen Vorraussetzungen nicht möglich und wurde auch als nachrangiges Ziel verstanden.

Die Anbindung an den ÖPNV wird auch in dieser Planung durch einen Bus realisiert, für den allerdings auch die Einbahnstraßenregelung gilt und der damit verschiedene Hin- und Rückfahrwege benötigt. Ein entsprechender Vorschlag ist ebenfalls in den Plänen dargestellt.

Zur Einrichtung eines Zentrums wurde die Verkehrsberuhigung eines Teilstücks der Koblenzer Strasse von der Schönhauser Strasse bis zur Alteburger Strasse ins Auge gefasst und mehrheitlich als gute Möglichkeit diskutiert. Dort könnte dann zum Beispiel der von der "Entwicklungsgruppe" gewünschte Wochenmarkt stattfinden. Auch hierzu wurde ein Vorschlagsplan erstellt.

Fazit

Das in den Plänen ausführlich dargestellte Verkehrskonzept ist ein Vorschlag, der insbesondere die formulierten Bedarfe der Bewohner und Anlieger berücksichtigt.

Die angestrebten Zielvorstellungen:

- ein Quartier für die Menschen (nicht für Autos),
- ein Quartier hauptsächlich für die Bewohner und zielgerichteten Besucher (zum Beispiel für Einkäufe),
- ein Quartier mit eigenem "Zentrumscharakter"

ergaben sich durch unsere Voruntersuchungen, wurden von den Teilnehmern der Planungswerkstatt am Freitag als die vorrangigsten Ziele definiert und auch von der Gruppe bestätigt.

4.2.3 Arbeitsgruppe "Familie und Kinder"

Die aus den Voruntersuchungen der Gruppe "Familie und Kinder" gewonnenen Schwerpunkte "Verkehr, Situation der Goltsteinstraße und Situation der Familien und Kinder" waren der Ausgangspunkt für die Planung der Moderation dieser Gruppe während der Planungswerkstatt. Die Arbeitsgruppe entschied sich im Vorfeld der Planungswerkstatt für die Moderation mit der Metaplanmethode. Die Arbeitsgruppe "Situation von Familien und Kindern" wurde von zwei Architektur- und zwei SozialpädagogikstudentInnen moderiert.



Foto: Arbeitsgruppe "Familie und Kinder" in der Planungswerkstatt

Der Ablauf der Moderation an den folgenden zwei Arbeitstagen gestaltete sich folgendermaßen:

Zum Einstieg in den gesamten Arbeitsprozess wurde eine Utopie erarbeitet. Die Bürger wurden dazu animiert, Träume in Bezug auf ihren Stadtteil und die Situation von Kindern und Familien zu entwickeln. Die Leitfrage war: "Wie sollte ein rundum familienfreundlicher Stadtteil aussehen?" Ziel dieser Phase war es, die Bürger von einem kleinräumlicheren Denken weg zu lenken und sie zu einer übergreifenden Sichtweise hin zu führen. Aufgabe der Arbeitsgruppe zu diesem Zeitpunkt war es, die genannten Wünschen auf Karten festzuhalten und an einer Pin-Wand zu visualisieren.

Folgende Ideen entstanden in dieser Runde:

• Ein "Zentrum", in dem sich alle Bewohner des Stadtviertels wohlfühlen: ein Marktplatz mit Café, einen Spielplatz in der Nähe, ein Info- und Bürgerzentrum, Bistros, einen Treffpunkt für Jugendliche

• Attraktionen:

Spazierwege, Inliner-Fahrstrecke, attraktive Kneipenszene, den Rhein als nahegelegenes Erholungsgebiet erschliessen

• Kultur:

Eine Bücherei, ein Kino, Räumlichkeiten zum Feiern, Kultur- und Freizeitangebote

• Ausrichtung auf Familien:

Bezahlbare Wohnungen, Krabbelstuben, mehr bindende Strukturen für werdende Familien

Angebote für Kleinkinder:

Spielbereiche anders konzipieren, Hunde von Spielplätzen fern halten



Foto: Arbeitsgruppe "Familie und Kinder" in der Planungswerkstatt

Am folgenden Tag lag die Hauptaufgabe der Moderation in den Händen der ArchitekturstudentInnen. Es ging in dieser Realisierungsphase darum, die Ideen des Vortages auf ihre Verwirklichung hin zu überprüfen und in Karten zu übertragen, den Träumen ein Gesicht zu geben. Möglichkeiten für eine Ortsmitte, Treffs wurden erörtert. Gesucht wurde nach einem Ort, der ebenfalls eine Identifizierung mit dem Stadtteil bietet. An Hand von Karten wurde der gesamten Arbeitsgruppe sehr bald klar, dass es auf Grund der Bebauungssituation nicht möglich sein würde, eine Ortsmitte, einen Kern innerhalb des Stadtteils zu realisieren. Viel mehr zeigte sich, dass sich durch einen Spielplatz im Norden des Viertels, einen Spielplatz im Westen und die Anbindung an den Rhein eine Art Dreieck innerhalb des Viertels aufspannt.

Die erste Idee, die auf dem Papier Gestalt annahm, war die, eine bereits vorhandene Freifläche am westlichen Spielplatz (Matthias-Kirchplatz) zu einem Platz mit Café und Spielplatz auszubauen. Eine derartige Gestaltung würde dazu führen, dass ein Weg, der zur Zeit von Eltern und Kindern wegen schlechter Beleuchtung und Unübersichtlichkeit gemieden wird, ins Viertel eingebunden würde und sich dadurch auch Schulwege für die Kinder verkürzen würden.

Die nächste Idee, die eines "grünen" Durchgangs zum Rhein, ließ sich bei genauer Betrachtung der Pläne am ehesten am nördlichen Spielplatz in der Alteburger Straße realisieren. Die hinter dem vorhandenen Spielplatz zum Rhein hin gelegene Freifläche würde zu einer Allee werden, die sich vom Rhein kommend über einen kleinen Platz hin zum Viertel öffnet. Der neu zu gestaltende Platz wäre als Treffpunkt für Kinder (der Spielplatz sollte erhalten bleiben), aber auch für Jugendliche gedacht. Dabei wäre eine Seite des Platzes so zu gestalten, dass Jugendliche sich hier gerne aufhalten und sich dabei ungestört fühlen. Von diesem "Eingang" ins Viertel zum Platz am Matthias-Kirchplatz sollten, bei weiterer Verkehrsberuhigung der Koblenzer Straße und der Goltsteinstraße, sichere Wege für Kinder führen. Dies hätte zur Folge, dass junge Familien diese Wege nutzen und das Viertel lebendiger machen würden.

Die am Vortag entwickelte Dreiecks-Idee würde bei dieser Gestaltung ergänzt durch einen Spielplatz in der Grünanlage des Allianz-Wohnkomplexes, von wo aus es wiederum eine mögliche Anbindung an den Rhein und seine Grünflächen gäbe.

Mit diesen durchaus realisierbaren Ergebnissen ging die Arbeitsgruppe "Familien und Kinder" in das abschließende Schlussplenum, in dem alle Arbeitsgruppen ihre Ergebnisse der letzten zwei Arbeitstage vorstellten.

4.3 Zeitungsartikel zur Planungswerkstatt

Gesucht: Ein neues Zentrum

Bürgerverein will die Goltsteinstraße ohne Bahn aufwerten

2004 kommt die Linie 6 aufs Abstellgleis. Höchste Zeit, sich Gedanken darüber zu machen, wie die Goltsteinstraße ohne Straßenbahn aussieht.

VON PHILIPP WURM

Bayenthal - Dem Bürgerverein Bayenthal-Marienburg ging es um Visionen für die Zukunft, als er im Festsaal des Antonius-Krankenhauses zu einer Planwerkstatt lud. 25 Studenten der Sozialpädagogik und der Architektur moderierten die Werkstatt im Rahmen einer Seminararbeit, zwanzig Bürger ließen sich die Chance nicht nehmen, sich

aktiv an der Neugestaltung der Goltsteinstraße zu beteiligen. "Alle waren sich darin einig, dass die Goltsteinstraße an Atmosphäre gewinnen soll", resümierte Hartmut Hammer, Vorsitzender des Bürgervereins. In der Diskussion standen mit Elli Homann (SPD), Gerd Hachenberg (CDU), Alexander Balint (Grüne) drei Bezirksvertreter, die das Anliegen des Bürgervereins unterstützen, mit Ratschlägen zur Seite. Auch zugegen war der Leiter der KVB-Linienplanung, Raimund Jünger, und ein Experte vom Planungsbüro Coersmeier, das für das Dom-Caree verantwortlich zeichnet.

Heraus kam, dass im Zuge eines etwaigen neuen Konzepts ein

Marktplatz im Norden Bayenthals am Ende der Goltsteinstraße richtet werden könnte. Schließlich wird in dem Stadtteil ein Zentrum schmerzlich vermisst. Überhaupt soll reges Leben einkehren auf der schmalen Straße, die von vielen Altbauten gesäumt ist: Die Zahl der Parkplätze soll, so wünschen es sich die Studenten und die Bürger, erweitert werden und mehr Geschäfte sollen in die Häuser einziehen - am liebsten "Branchen des gehobenen Bedarfs", um die anzulocken, die bislang nicht kamen. Denn die Stra-Be wird zurzeit eher als Verkehrsweg genutzt - auf die Idee, hier zum Einkaufen zu verweilen, kommt da-



Die Goltsteinstraße wird sich verändern ohne die Bahnen der Linie 6. Der Bürgerverein erörterte mit Studenten, wie sie in Zukunft aussehen könnte.

BILD: WURM

Abbildung: Zeitungsartikel in der Kölnischen Rundschau vom 20.12.2001

"Wir wollen die Goltsteinstraße attraktiver gestalten"

Von Diana Kuhl

Bayenthal. Im Jahr 2004 soll s soweit sein: Im Zuge des der unterirdischen Nord-Süd-Stadtbahn wird die Linie 6 ihren Betrieb einstellen und nicht mehr durch die Goltsteinstraße fahren. Außerdem entsteht das Dom-Carrée auf dem ehemaligen Gelände der Dom-Brauerei in unmittelbarer Nähe. Diese einschneidenden Veränderungen hat der Bürgerverein Bayenthal/Marienburg zum Anlass genommen, die Planungswerkstatt "Die Zukunft der Goltsteinstraße" ins Leben zu rufen.

Gemeinsam mit dem Fachbereich Architektur und Sozialpädagogik der Fachhochschule Köln arbeitet der Bürgerverein seit September dieses Jahres intensiv an dem Plan für eine neue Gestaltung der Goltsteinstraße. "Uns ist es wichtig, kompetente Partner für unser Projekt zu haben", erklärte Dr. Hartmut Hammer, Vorsitzender des Bürgervereins. Ebenso wichtig sei ihm die Beteiligung der Bürger. "Durch eine Bürgerbefragung wollen wir die verschiedenen Vorstellungen einfangen und zu einem gemeinsamen Konzept zusammenbringen", so Holger Spieckermann. Er ist wissenschaftlicher Mitarbeiter der Fachhochschule und Betreuer des Projekts.

Am Wochenende trafen sich der Bürgerverein, 20 Studenten der Fachhochschule, Mitglieder von CDU, SPD und Grünen der Bezirksvertretung Rodenkirchen und Bürger aus Bayenthal und Marienburg zu einem Workshop, in dem die Ergebnisse der verschiedenen Studenten-Teams zusammengetragen wurden. "Es gibt beispielsweise Gruppen, die sich mit den Belangen des Verkehrs beschäftigt haben, mit der Infrastruktur des Einzelhandels



Attraktiv gestalten wollen die Studenten die Goltsteinstraße. Fotos: Kuhl

oder sozialen Fragestellungen", erklärte Spieckermann.

Die Planungswerkstatt, die im Festsaal des Sankt Antonius-Krankenhauses eingerichtet worden war, überprüfte die
Ergebnisse der Arbeitsgemeinschaften auch auf die Durchführbarkeit der angestrebten
Ziele hin. "Wir wollen die Goltsteinstraße insgesamt attrakti-

ver machen. Dabei ist uns aber auch wichtig, den Durchgangsverkehr möglichst gering zu halten", sagte der Vorsitzende des Bürgervereins. Eingeplant ist auf jeden Fall eine Neugestaltung des holprigen Straßenbelags: "Wir haben eine mündliche Zusicherung von Angela Stolte-Neumann vom Amt für Straßen und Ver-

kehrstechnik, dass wir das Kopfsteinpflaster durch einen leiseren Asphaltbelag austauschen können", freute sich Hammer.

Zu der Diskussion waren über 35 interessierte Bürger erschienen, die alle recht unterschiedliche Vorstellungen und Anregungen von einer attraktiven Goltsteinstraße vorbrachten. "Wir müssen Kompromisse finden", meinte Hartmut Hammer. "Aber ich bin sehr zuversichtlich, dass "Aber ich unser sorgfältig durchdachtes Konzept umgesetzt wird." Die Ergebnisse des Projekts werden im Februar 2002 auf einer öffentlichen Veranstaltung den Bürgern präsentiert.

Abbildung: Zeitungsartikel im Kölner Stadtanzeiger vom 13.12.2001

Die Sehnsucht nach einem echten Zentrum

Bayenthal steht vor großen Veränderungen

Die Ergebnisse der vom Bürgerverein Bayenthal-Marienburg und der Fachhochschule Köln initiierten Planwerkstatt zur Umgestaltung der Goltsteinstraße wurden nun der Öffentlichkeit vorgestellt.

VON PHILIPP WURM

Bayenthal - Die Zukunft Bayenthals liegt den Bürgern sehr am Herzen. Anders ist es nicht zu erklären, dass der Festsaal des St. Antonius-Krankenhauses voll besetzt war. Dort nämlich referierten Dieter Prinz, Professor an der Kölner Fachhochschule, und Studierende der Fakultäten für Sozialwissenschaften und Architektur über die Ergebnisse der Planwerkstatt zum das Entwicklungspotenzial der Goltsteinstraße. "Unsere Entwürfe sehen wir als Basis für die Überlegungen des Stadtplanungsamts", erklärte Prinz.

Anlass für die Ausschreibung des Projekts war die Erkenntnis, dass der Stadtteil Bayenthal in den kommenden Jahren großen Veränderungen ausgesetzt sein wird: Das Dom-Karree wird zu einem Mischgebiet aus Gewerbe und Wohnsiedlung umgebaut und auf dem ehemaligen KVB-Gelände an der Koblenzer Straße entsteht ein ganz neues, ausladendes Wohngebiet. Durch die Bebauung wird sich die Einwohner-zahl des Stadtteils verdoppeln. Zudem wird die Linie 6, die bislang das Viertel stark prägte, voraussichtlich bis 2005 eingestellt werden. Die Goltsteinstraße stand im Mittelpunkt des Interesses, weil sich hier durch den Wegfall der Bahnlinie Chancen für eine Umgestaltung ergeben. Außerdem wird die Straße jetzt schon die Einkaufsstraße schlechthin in Bayenthal - durch die neuen Wohnungen auf dem KVB-Gelände das geografische Zentrum werden.

Auf der Tagung des Bürgervereins berichteten die Studenten zunächst über die Auswertung einer von ihnen erstellten Umfrage. Darin wurde deutlich, was den Bayenthalern zurzeit missfällt und verbesserungswürdig ist: Das ist zum einen die Verkehrssituation auf der Goltsteinstraße – sie sei eine Gefahrenzone für Kinder und Radfahrer und zudem mit zu wenig Parkplät-



Die Goltsteinstraße stand im Mittelpunkt der Planwerkstatt von Bürgerverein und Fachhochschule.

zen ausgestattet. Zum anderen kristallisierte sich aus der Umfrage eine große Sehnsucht der Bürger nach einem Ortsmittelpunkt heraus. Damit verbunden war auch die Klage darüber, dass der Einzelhandel unterrepräsentiert sei.

In der Planwerkstatt, berichteten die Studenten, seien dann mit Bürgern Lösungen erörtert worden. Die Goltsteinstraße soll verkehrsberuhigt werden und eine Einbahnstraße bleiben, der Bus jedoch über Tacitusstraße um Bernhardstraße umgeleitet werden.

Die Bürgersteige sollen verbreitert werden und noch mehr Einzelhandel soll in die Häuser einziehen – vornehmlich in den bislang eher ruhigen Norden. Es ist die Absicht, die Goltsteinstraße zur attraktiven und familienfreundlichen Einkaufszone zu machen. Bleibt nur das leidige Problem mit den Parkplätzen. Da

Die Einwohnerzahl des
Stadtteils
wird sich in
Zukunft
verdoppeln

fiel den Studenten nichts anderes ein, als darauf hinzuweisen, dass ohne die Gleise die Zahl der Parkplätze geringfügig erhöht werden könnte. Ob dies jedoch ausreicht, erschien den Bürgern mehr als fraglich.
Ein Zentrum, das dem

Ein Zentrum, das dem sozialen Austausch dient, könnte an der Koblenzer

Straße entstehen. Voraussetzung wäre die dortige Beruhigung des Verkehrs. Die Studenten plädierten dafür, dort einen Wochenmarkt einzurichten.

Abbildung: Zeitungsartikel im Kölner Stadtanzeiger vom 20.3.2002

5 Planungsgrundlagen für die Neugestaltung der Goltsteinstraße

Zeichnerische Umsetzung	n der Ideen der	Planungswerkstatt
Zeichhensche Omsetzung	i acı iaccıi acı	i lallullyswelkstatt

Aufgabe

Chancen für den Stadtteil Bayenthal nach dem Wegfall der Linie 6 aufzeigen.

Aufgabensteller

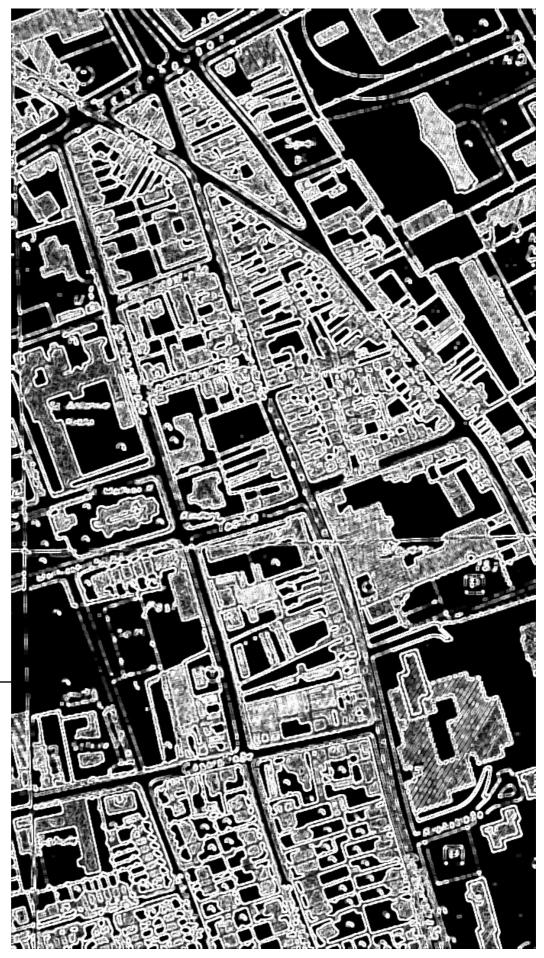
Bürgerverein Bayenthal-Marienburg

Bearbeiter

Interessierte Bürger

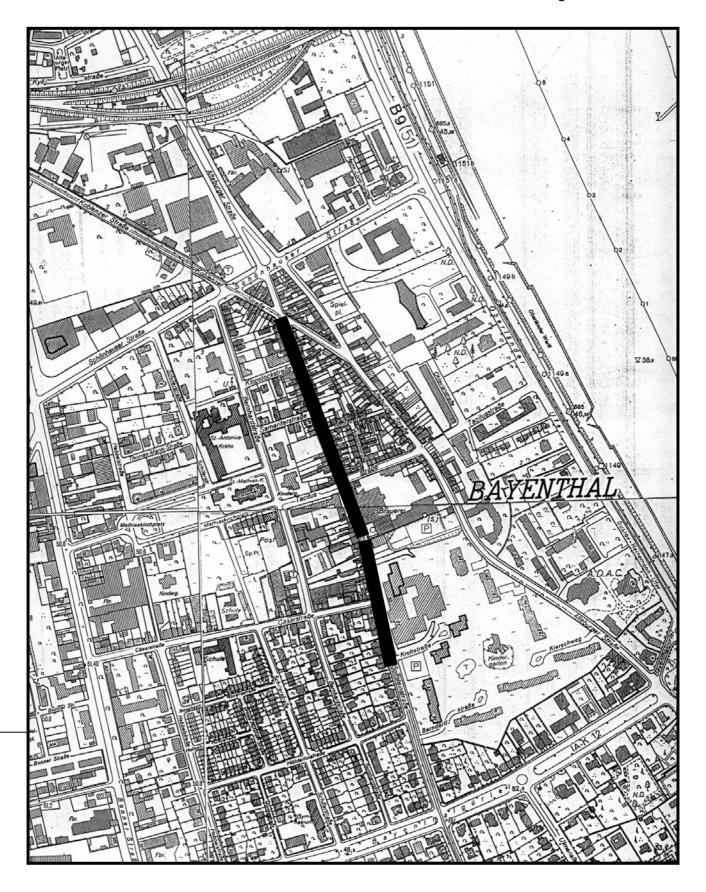
Fachhochschule Köln Fachbereich Sozialpädagogik

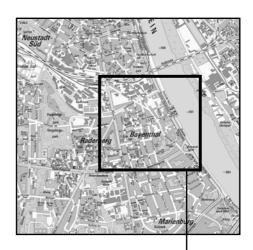
Fachbereich Architektur / Stadtplanung



Ortsbestimmung



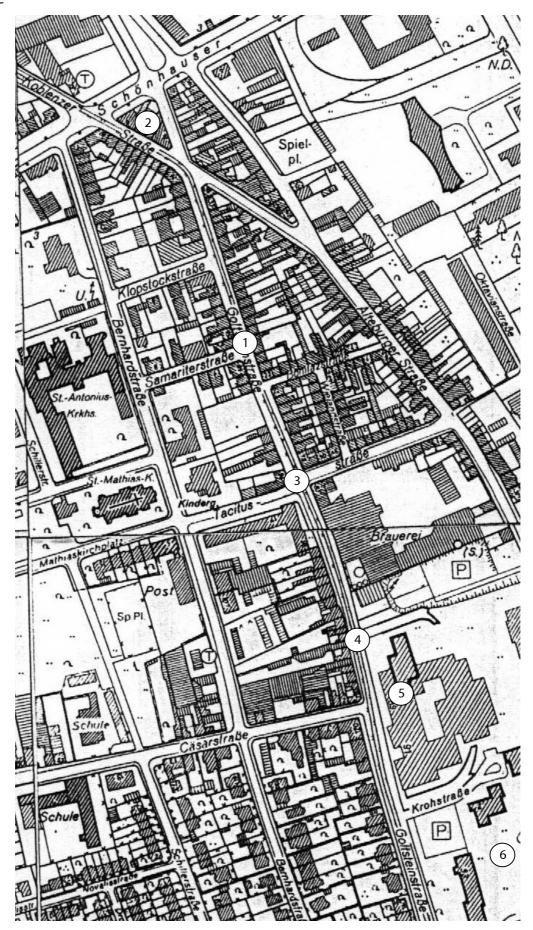






Vorstellung des Ortes durch den Bürgerverein	
Betrachtung sozialer und architekturprägender Aspekte für die anschließende Analyse.	
Erkundung des Ortes in spezialisierten Gruppen	











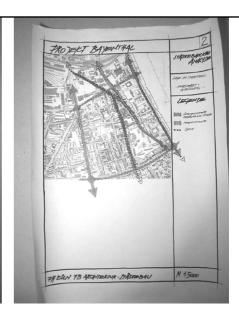






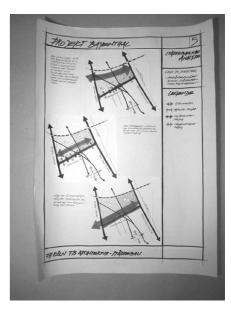






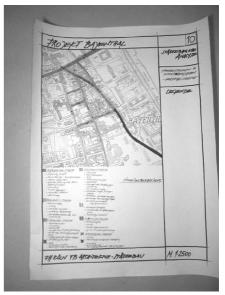












Städtebauliche Analyse

Lage im Stadtteil

räumliche / funktionale Grenzen
Verkehrsanbindung
Verknüpfungen / Nutzungsgrenzen
Erfahrbahre Grenzen /
Untersuchungsbereich

Veränderungen durch städtebauliche Maßnahmen

Differenzierungen im Untersuchungsgebiet

Nutzungsmerkmale

Bebauungsstruktur

Verkehrsstruktur

Auswahl von Skizzen der Planungswerkstatt



















Nachbereitung



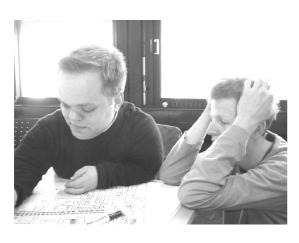














Der Entwurf

