

## Mitgedacht! – Köln nachhaltig mobil

### Mobilitätswende in Köln

Dienstag, 09.06.2015, 17.30 – 21.30 Uhr

Es ist sonnig am Kölner Rheinufer. Der Slalom durch die lustwandelnden Massen an der Promenade stellt daher für diejenige, die forsch genug ist, dort Rad zu fahren, eine echte Herausforderung dar. Doch wie könnte man denn besser mit dem Fahrrad zum Heumarkt kommen? Vielleicht hat ja die Veranstaltung „Mitgedacht! – Köln nachhaltig mobil“ im VHS-Saal des Rautenstrauch-Joest-Museums eine Antwort parat. In der hohen Eingangshalle merkt man nichts mehr vom sommerlichen Licht auf den Straßen. Die Stimmung ist friedlich und ein bisschen schläfrig. Einige Interessierte schlendern an den Stellwänden des „Markts der Mobilität“ vorbei oder lassen sich an den Ständen zu Ideen für nachhaltige Mobilität in Köln informieren. Ein Mitglied der Initiative *Rad Express Weg Köln... (REWK)*, die sich das Ziel gesetzt hat „das vorhandene innerstädtische Radwegenetz durch übergeordnete RadExpressWege zu ergänzen“, erläutert die Karten und Fotos von Köln im Hintergrund. Die Bilder stammen von der Strecke der Linie 13 entlang des Gürtels. Nach Meinung der Initiative ist dies die perfekte Strecke für einen Radschnellweg, der Ehrenfeld, Nippes und das Niehler Rheinufer verbinden könnte. Darüber hinaus sei so ein Rad-Express-Weg doch eine weit bessere Alternative für eine Kommune, die ihren CO<sub>2</sub>-Ausstoß bis 2030 um fünfzig Prozent senken will (<http://www.stadt-koeln.de/leben-in-koeln/umwelt-tiere/klima/unsere-klimaschutzverpflichtungen>), als die Pläne für eine Autostraße zwischen Mauenheim und Rheinufer, die seit Jahren in den Schubladen der Stadt liegen. Auch Volker Ermert von der Agora Köln, welche unter anderem den Tag des Guten Lebens organisiert, gibt bereitwillig Auskunft über ein aktuelles Großprojekt zur Radmobilität in Köln. So hat das Amt für Straßen- und Verkehrstechnik der Stadt jüngst das Planungsbüro VIA damit beauftragt, ein Rad-Verkehrskonzept Innenstadt zu entwickeln. Einige zentrale Fahrradstrecken, die im Konzept vorgesehen sind, kann man sich hier auf den Stellwänden näher anschauen, u.a. eine Fahrrad-Nord-Süd-Fahrt und eine Ost-West-Achse über die Severinsbrücke. Im September will die Stadt die Bevölkerung im Zuge der letzten von drei öffentlichen Veranstaltungen zum Rad-Verkehrs-Konzept an der Beratung darüber beteiligen, welche konkreten Maßnahmen schließlich umgesetzt werden sollen. An weiteren Ständen stellen sich neben dem Amt für Straßen- und Verkehrstechnik selbst, auch der Verkehrsclub Deutschland (VCD), die Kölner Fahrrad Sternfahrt und die KölnAgenda vor. Letztere ist gemeinsam mit der Stadt und einer Vielzahl weiterer Partner die Organisatorin der zugehörigen Veranstaltungsreihe „Köln nachhaltig gestalten – vom guten Leben & von guten Ideen“. Für die, die es eher nach draußen in die Sonne zieht, gibt es neben dem „Markt der Mobilität“ die Möglichkeit sich im Hof zwischen Museum und Hauptbibliothek an Pedelecs und Lastenrädern zu versuchen.

Schließlich beginnt mit dem zweiten Teil des Abends die Diskussions-Veranstaltung im großen Saal mit circa 60 Teilnehmenden. Moderator Robert Schüler leitet die Veranstaltung mit einer Anekdote über seinen eigenen Bezug zum Thema ein, immerhin ist er Gründungsmitglied des VCD. Anschließend gehört das Podium zwei Rednern, die in ihren Vorträgen die Grundlagen für die anschließende Diskussion legen sollen. Statt des kurzfristig ausfallenden Beigeordneten der Stadt für Stadtentwicklung, Planen, Bauen und Verkehr, Franz-Josef Höing, springt Thilo Bosse ein, seinerseits Projektleiter des Stadtentwicklungskonzepts Mobilität. Unter dem Titel „Der Kölner Weg zu einer stadtverträglichen Mobilitätsstrategie“ skizziert Bosse zunächst die verkehrspolitische Ausgangslage.

Bei einem „Modal Split“ des städtischen Verkehrs auf 43 Prozent Kraftverkehr, 21 Prozent ÖPNV und gerade einmal 12 Prozent Fahrräder (Stand 2008) stelle der Radverkehr – in Köln wie anderswo - den großen „Hoffnungsträger“ für CO<sub>2</sub>-ärmere Verkehrskonzepte dar. Bislang hätten weder die KVB noch die Radfahr-Infrastruktur Kapazitäten, um größere Steigerungen der Bus- und Bahn- sowie Fahrradfahrenden zu verkraften. Hinzu kämen Herausforderungen wie ein stetiges Bevölkerungswachstum, steigende Pendlerströme und die Notwendigkeit Schadstoff- und Lärmbelastung zu verringern. Auf überörtlicher Ebene sei Köln Drehscheibe eines kontinuierlich steigenden Kraft- und Bahnverkehrs. Dies mache Maßnahmen wie den Ausbau des Bahnknotens nötig. Vom *Stadt-Entwicklungs-Konzept (Stek) Mobilität und Verkehr* verspreche man sich nun den großen „Push“ für die Fahrradmobilität. Zentrale Ziele seien eine Veränderung des Modal Split bis 2025, eine Initiierung von Leitprojekten, z.B. in Form von mehr Mischverkehr (Auto, Fahrrad, FußgängerInnen) in ausgewählten Bereichen, Radschnellwegen oder „Mobilpunkten“, die CarSharing und Leihfahrräder kombinieren. Aber auch ein Verzicht auf die Realisierung von geplanten PKW-freundlichen Großprojekten werde notwendig. Dabei ließ Thilo Bosse trotz Nachfrage seitens des REWK offen, um welche Infrastrukturprojekte es sich handeln könnte. Auch müsse man das Umland stärker einbinden, z.B. durch PKW-Parkplätze für einen Umstieg auf ÖPNV schon vor den Toren Kölns oder eine Stärkung der Nahbereichszentren, erklärte Bosse. Wesentliche Elemente des Stek stellten der Dialog mit allen beteiligten Gruppen, ein Erfahrungsaustausch mit anderen europäischen Kommunen, feste Messgrößen zur Überprüfung der Erfolge und eine ständige Weiterentwicklung des Konzepts dar. Laut Thilo Bosse ist das Konzept innovativ, da es Veränderungen der städtischen Umwelt wie den Klimawandel berücksichtigt und erstmalig verkehrsträger-übergreifend angelegt ist. Als zweiter Redner dieses Abends präsentiert Jörg Thiemann-Linden, selbst Stadt- und Verkehrsplaner, seine Ideen zur Gestaltung des öffentlichen Raums der Stadt Köln unter dem Titel: „Mobilitätswende & öffentlicher Raum – Perspektiven nachhaltiger Entwicklung im Kölner Stadtverkehr“. Einleitend erläutert er Donald Appleyards Konzept der „Livable Streets“ (1981), das schlussendlich besagt, dass Sozialkontakte durch erhöhtes Verkehrsaufkommen gehemmt werden. „Sozialkontakte brauchen Bewegungsfreiheit“ fordert Thiemann-Linden und plädiert für ein Design des Straßenraums in Köln, in dem der motorisierte Verkehr zugunsten von mehr sozialem Raum zurückgedrängt wird, z.B. durch die Einrichtung von Tempo-30-Zonen. Das Strategiepapier „Köln Mobil 2025“ zielt darauf ab die Erlebnisqualität des Straßenraums zu steigern und verlagert seinen Schwerpunkt auf ein „bürgerfreundliches“ statt einem eher Infrastruktur-orientierten Programm. Im Prinzip werden damit ähnliche Ideen verfolgt, wie sie bereits im Gesamtverkehrskonzept von 1989 dargestellt wurden. Allerdings galt damals der Ausbau des ÖPNV als vorrangig. Im Konzept von 1989 waren jedoch auch erstmals ein Entwurf für ein systematisches Verkehrsnetz für Radfahrer sowie zwölf Seiten Rahmenvorgaben für den Fußverkehr enthalten. Zugleich überwog im 1989er Konzept noch die Idee einer autofreundlichen Infrastruktur, wobei der Straßenbau auch auf gesellschaftlichen Widerstand traf. Die Unterführung im Grüngürtel an der Neusserstraße zeugt noch vom Erfolg der Proteste, durch die die Errichtung einer Stadtautobahn verhindert wurde. Thiemann-Linden zufolge war Köln damals „führend bei der Verkehrsberuhigung“. Mit dem Rückbau der Kalker Hauptstraße auf zwei Bahnen sei Köln z.B. deutschlandweit Vorreiter gewesen. Gleichzeitig gäbe es natürlich auch städtebauliche Kontinuitäten, wie etwa den fahrrad- und fußgängerunfreundlichen Neumarkt, welche von einem Stillstand seit 1990 zeugten. Dies werfe die Frage auf, ob das Problem vielleicht nicht unbedingt auf der fachlichen Ebene läge, stellt Thiemann-Linden in den Raum. Das Problem der ‚Verdichtung‘, wobei weniger Platz für eine steigende Zahl von Menschen zur Verfügung steht, kann nach Meinung von Thiemann-Linde durch den Verzicht aufs Auto verringert werden. Die Frage aber, wie der gewonnene Raum am besten genutzt werden solle, bleibe im Dialog zu klären. Unter dem

bestehenden Wachstumsdruck gehöre auch der Ausbau von Reservewohnflächen zu den zukünftig notwendigen Maßnahmen. Weiterhin kann dem Referenten zufolge durch den Ausbau der Tempo-30-Zonen, welche bisher im Kölner Stadtverkehr eher eine Ausnahme bilden, ein Mischverkehr von Pkw, Fahrrad und Fußgängern erleichtert werden. Auch im ‚nicht-mobilen‘ Bereich sollten Angebote geschaffen werden: Erschöpften Fußgängern sollten in Zukunft mehr Sitzflächen und kleinere Parkanlagen zur Verfügung stehen. Auch könne die Stadt ihren Bürgern durch einen „kühlen öffentlicher Raum“ ihre Krisentauglichkeit im Kampf gegen den Klimawandel unter Beweis stellen. Um den motorisierten Verkehr weiter einzuschränken, würden in Städten wie Offenburg Mobilstationen errichtet, die Stationen für Car- und Bikesharing und Bushaltestellen verbänden. Für derartige Projekte stände Kommunen sogar eine staatliche Förderung zu. Chancen bietet nach Meinung von Thiemann-Linde auch das Konzept der „Smart Cities“, welches z.B. auch Entwicklungen wie eine automatisierte Stellplatz-Detektion und selbstfahrende Autos umfasst. Dabei sieht Thiemann-Linde bei den selbstfahrenden Autos zwei parallele Entwicklungen: Statt „Wohnzimmern auf Rädern“ seien für nachhaltige Stadtmobilität besonders kleine, sich selbst steuernde Autos interessant, welche unter anderem die Vorteile böten, dass sie nur bis maximal 40 km/h schnell fahren und selbstständig Parkplätze suchen könnten. Eine solche Technologie sei z.B. von Google präsentiert worden. Inspirierend für die nachhaltige Mobilitätsplanung seien auch Zukunftsbilder aus anderen europäischen Metropolen. So z.B. das Konzept des E-Bike-Sharings der sogenannten „Bycyclen“ in Kopenhagen. Auch eine Fahrradbrücke, wie sie in Kopenhagen bereits realisiert wurde, sei in Köln denkbar, als Abkürzung für Radfahrer über den Rhein. Eindhoven habe bereits eine futuristische ringförmige Fahrradbrücke über einer Straßenkreuzung errichtet. Zusätzlich glänze die Stadt durch eine besonders große Fahrradgarage in der Innenstadt. In London sei durch ein neues Radverkehrskonzept die Zahl der Pendler, die von den öffentlichen Verkehrsmitteln aufs Rad umsteigen, erhöht worden. Shared Space-Ansätze verbreiten sich nach Aussage des Referenten mehr und mehr auch in Belgien, in Frankreich und vor allem in Österreich, wo Vorarlberg eine besondere Vorreiterrolle einnehme. Thiemann-Linden berichtete auch von der Arbeit des Arbeitskreises Radverkehr bei der Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen (FGSV), der die ERA („Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“) veröffentlicht. Hier stünde mittlerweile beim Radverkehr die Kapazitätsorientierung im Mittelpunkt. Außerdem sei dies mittlerweile auch das Leitprinzip für ÖPNV-Konzepte. Steige die Bevölkerung jedoch hauptsächlich auf den Radverkehr um, so stelle sich die Frage, wo Fahrräder geparkt werden sollten, vor allem bei größeren Modellen wie Drei- oder Lastenrädern. Auch hierbei gehen die Niederlande mit gutem Beispiel voran, wie Thiemann-Linden in seiner Präsentation veranschaulicht. Die Stadt Utrecht hat zur Lösung des Problems Fahrradquartiersgaragen durch Parkhausbetreiber errichten lassen, sowie weitere Fahrradparkhäuser und kollektive Fahrradgaragen. Der positive Einfluss von mehr Bürgerbeteiligung auf die Verkehrsentwicklungspläne lasse sich anhand der Städte Bremen und Zürich illustrieren. Bremen gewann für seinen partizipativen Stadtplanungsprozess, in dem die Bürger für das zukünftige Verkehrskonzept Vorschläge für verbesserungswürdige Stellen und Regelungen im Stadtverkehr machten, sogar den europäischen Verkehrs-Entwicklungspreis. In Zürich habe die direkte Demokratie eine sehr restriktive Parkerlaubnis erwirkt. Insgesamt sei die Frage der Governance eines der interessantesten Themen im Zusammenhang mit zukünftigen Verkehrsentwicklungsplänen. Auch mit Blick auf die (Nicht-)Entwicklungen der letzten zwanzig Jahre stelle er sich deshalb auch die Frage, warum in Köln nicht mehr von den zukunftsweisenden Ideen des 1989er Konzepts umgesetzt worden sei, merkte Thiemann-Linde an. Auch mit Blick auf die zur Verfügung stehenden finanziellen und Wissensressourcen sei eine enge Kooperation mit der Bevölkerung sinnvoll. Tatsächlich lägen in Köln auch gute Bedingung für eine „Koproduktion“ von Stadtgesellschaft und Verwaltung vor, da die

gesellschaftliche Beteiligung hoch sei und viele Bürgerinitiativen Interesse an einer aktiven Mitwirkung zeigten. Mit dieser positiven Aussicht schließt Thiemann-Linden seinen Vortrag ab. In der folgenden Diskussionsrunde sind nun die Zuschauer gefragt, ihre Meinungen und Wünsche zu formulieren. Eine Zuschauerin kritisiert zunächst, dass der Fokus der Verkehrsentwicklung maßgeblich auf den Möglichkeiten für Radfahrer liege, durch welche sie sich als Fußgängerin aber häufig bedroht fühle. Sie wünscht sich daher einen „Fußgängerbeauftragten“, der für ihre Interessen einsteht, woraufhin Thilo Bosse ihr beipflichtet. Gleichzeitig kritisiert sie die Radfahrer als „Verkehrs-Rowdys“, woraufhin Ralph Herbertz von der KölnAgenda entgegnet, dass massenhaftes Fehlverhalten immer auch ein Zeichen von strukturellen Planungsfehlern sei; ein Problem, welches durch die Flächenumverteilung behoben werden könne. Die Fußgängerverträglichkeitsprüfung ist laut Thiemann-Linden fest im neuen Konzept der Stadtentwicklung integriert, alle neuen Projekte sind aus Fußgängersicht durchaus zufriedenstellend. Da stelle eher der Altbestand der Fußwege ein Problem dar. Auch Moderator Robert Schüler bestärkt, ein menschenzentriertes Konzept habe automatisch die Wünsche der Fußgänger im Blick. Schüler formuliert auch die für ihn zentrale Frage, ob das neue Konzept geeignet sei, um alle betroffenen Gruppen an einen Tisch zu bekommen. Ein Zuschauer nennt den Breslauer Platz als Negativbeispiel einer verfehlten Stadtplanung. Durch das Fehlen jeglicher Sitzmöglichkeiten lade der Platz nicht zum Verweilen ein. Thiemann Linden begründet die Problematik im Aufkommen des neuen Fernbus-Verkehrs, welcher erst seit Kurzem in Deutschland legal sei. Bosse bestätigt dies und gibt bekannt, dass ab Ende des Jahres alle Fernbusse auf den Flughafen KölnBonn umgeleitet würden, wo ein solcher Busbahnhof als Ersatz für die bisherigen, stets nur provisorischen, Standorte des Kölner Busbahnhofs, gebaut werde. Ein Zuschauer fragt, warum die Stadt sich so schwer mit dem Abbau von Autostellplätzen tue. Als Beispiel nannte er die Zülpicher Straße, auf der so mehr Raum für den nicht-motorisierten Verkehr geschaffen werden könne. Dies sei auch ein „demokratietheoretisches Problem“, denn Autobesitzer stellten in Köln eine Minderheit dar. Thilo Bosse entgegnet, dass es auf privaten Flächen rechtliche Vorgaben zu diesem Thema gebe. So müssten zum Beispiel bei Neubauten grundsätzlich Fahrzeug-Stellplätze nachgewiesen werden. Vereinzelt könne man diesen Vorschlag zwar in Erwägung ziehen, jedoch werde das Parkplatzproblem damit nur auf die Nachbarstraßen verlagert, nicht beseitigt. Solange die Bürger ihre Autos nicht abschaffen, kann die Stadt laut Bosse wenig an der Situation ändern. Die Flächenkonkurrenz bleibe bestehen. Herbertz ist anderer Meinung: Da der Großteil der Bewohner der Kölner Innenstadt kein Auto besitzt, sieht er die Mehrheit unter einer Minderheit von Autofahrern leiden. Auch sei das Parken in Köln zu preiswert und dadurch das Auto als Verkehrsmittel zu attraktiv. Die Agora fordere daher einen Abbau der Pkw-Stellplätze um ein Prozent pro Jahr. Thiemann-Linden erklärt, dass die Motorisierung in Köln im Allgemeinen sinke. Das Problem sei vor allem ein rechtliches. Abgestellte Autos würden rechtlich als Verkehr betrachtet. Aufgrund des allgemeinen Rechts zur Teilnahme am öffentlichen Verkehr, dürfe damit jeder sein Auto im öffentlichen Raum abstellen. Diese Logik könne aber zugunsten einer anderen Verkehrspolitik genauso gut umgedreht werden. Thiemann-Linden gab dennoch zu bedenken, dass das Problem des Parkens nicht auf den Autoverkehr beschränkt sei, sondern sich mit steigendem Radverkehrsaufkommen genauso für Fahrradfahrende stellen werde. Eine Zuschauerin berichtet von einem Fahrrad-Unfall, den sie selbst erlebt hat und der bei ihr eine intensive Auseinandersetzung mit dem Thema ausgelöst habe. Sie beklagt die aggressive und „kriegsähnliche“ Grundstimmung zwischen Auto- und Fahrradfahrern und auch auf der Veranstaltung selbst und empfiehlt dem Publikum den Blog „[presserad.wordpress.com](http://presserad.wordpress.com)“. Ein anderer Zuschauer erzählt dazu eine Anekdote über eine polizeiliche Intervention bei einem ähnlichen Unfall, bei dem der Radfahrer aus zweifelhaften Gründen zum Schuldigen gemacht wurde. Herbertz bestätigt die Problematik des Umgangs der

Polizei mit RadfahrerInnen. „Es geht darum eine neue Mobilitätskultur aufzubauen“, jedoch setze sich das Umdenken in den Köpfen nur langsam durch. Schüller sieht in der verbreiteten Aggression im Straßenverkehr ein Symptom, dass sich planerisch dringend etwas ändern müsse. Ein aus Freiburg stammender Zuschauer erläutert am Beispiel seiner Heimatstadt, wie man Menschen zu Fußgängern erziehen könne. Gerade im Sommer sei die Beschattung und Bereitstellung von kühlen Wegen sehr wichtig, um die Stadt fußgängerfreundlicher zu gestalten. Thilo Bosse pflichtet dem Zuschauer bei und beklagt sich über die „Architektenpetersilie“ und unzureichende Begrünung. Am Ende der Veranstaltung lädt Werner Keil zum Netzwerktreffen für mehr Bürgerbeteiligung am 27. August 2015 ein. Ralph Herbertz schließt die Diskussion mit den Worten: „Wir haben kein Erkenntnis-Defizit, sondern ein Handlungsdefizit.“

Links:

- Agora Köln: <http://www.agorakoeln.de/>
- KölnAgenda: <http://www.koelnagenda.de/>
- *Rad Express Weg Köln...*: <http://rewk.de>
- Kölner Fahrrad-Sternfahrt: <http://www.sternfahrt-koeln.de>
- Strategiepapier „Köln mobil 2025“: <http://www.stadt-koeln.de/mediaasset/content/pdf66/koeln-mobil-2025.pdf>
- Veranstaltungsreihe „Köln nachhaltig gestalten – vom guten Leben & von guten Ideen“: <http://www.koelnagenda.de/docs/KoelnAgenda-nachhaltig-gestalten-Plakat-Screen.pdf>

**Dokumentation erstellt von Esther Trost und Cathrin Scior.**

KölnAgenda e.V.  
Volksgartenstr. 34  
50677 Köln  
[buero@koelnagenda.de](mailto:buero@koelnagenda.de)