VCD Regionalverband Köln

RHEINSCHIENE extra

Aktuelles zur Verkehrspolitik in der Region

Nr. 4 – 29. Juni 2020

Kölner Altstadt

Ab jetzt frei von öffentlichen Kfz-Stellplätzen

Ende Mai startete die Umsetzung des vor einem Jahr beschlossenen Verkehrsführungskonzepts für die Kölner Altstadt.

Gemäß dem im letzten Jahr beschlossenen Konzept soll die Kölner Altstadt weitgehend autofrei werden: der Durchgangsverkehr sollte unterbunden, es sollten neue Fußgängerzonen eingerichtet und Kfz-Stellplätze abgebaut werden.

In einem ersten Schritt wurden im Mai und Juni Teile von Bolzengasse, Heumarkt und Alter Markt sowie Hühnergasse und Unter Kästen zu Fußgängerzonen. Ferner wurden sämtliche Kurzzeit-Parkplätze in der Altstadt abgebaut und dafür mehr Fahrradabstellanlagen geschaffen.

Der VCD begrüßt diese Maßnahme. Sie erhöht die Lebensqualität für alle, die in der Altstadt leben und arbeiten oder sie besuchen. Sie entspricht unserer Vision einer an den Menschen orientierten Stadtgestaltung. In der Umsetzung sehen wir gleichzeitig einen Auftrag zu vergleichbaren Folgeprojekten in der Kölner Innenstadt. Zu erwähnen sind hier insbesondere das Kolumbaviertel – hierzu warten bereits seit längerer Zeit politische Beschlüsse auf ihre Umsetzung – und das Gebiet nördlich des Neumarkts. Beide Viertel würden durch eine Reduzierung sowohl des Durchgangs- wie auch des ruhenden Verkehrs deutlich aufgewertet.

Die Verwaltung informiert leider auf ihren Internetseiten nur versteckt und wenig verständlich über die neue Regelung. Deutlichere Hinweise darauf wären wünschenwert, dass zwischen Hohe Straße und Rhein im öffentlichen Straßenraum keine Kurzzeit-Parkplätze mehr zur Verfügung stehen und daher die zahlreichen gut erreichbaren Parkhäuser oder Park+Ride-Plätze genutzt werden sollten.

Christoph Reisig ❐

Autofreie Altstadt – Beispiel Quatermarkt: Vor der Umgestaltung befand sich hier ein (Kurzzeit-)Parkplatz. Vom Autoblech befreit ist er nun als öffentlicher Platz wahrnehmbar und benutzbar.

13. Kölner Fahrrad-Sternfahrt

Deutschlands längste Pop-up-Radspur

Am 21. Juni gab es auch in diesem Jahr wieder eine Fahrrad-Sternfahrt in Köln – bedingt durch Corona allerdings in einer etwas anderen Form.

Anstatt sternförmig auf einen zentralen Platz mit einer abschließenden Kundgebung hinzufahren, wurde mit Hilfe provisorischer Radspuren beiderseits eines rund 1,5 Kilometer langen Abschnitts von Riehler und Turiner Straße für mehr Raum für den Radverkehr geworben.

Normalerweise hat hier der Autoverkehr mindestens drei Fahrspuren pro Richtung zur alleinigen Verfügung und nur ausgesprochen Mutige trauen sich mit dem Rad auf die Straße. Radverkehrsinfrastruktur fehlt völlig. An diesem Sonntag war es anders: Unzählige Menschen nutzten die Gelegenheit, unter dem Motto „Wir sind der bessere Verkehr“ entspannt und sicher zwischen Zoo und Hauptbahnhof auf „Deutschlands längster Pop-up-Radspur“ zu radeln.

Mit einfachen Mitteln konnte gezeigt werden, wie leicht auf einer städtischen Hauptverkehrsachse Auto- in Radspuren umgewandelt werden können und – wichtiger noch – wie gut diese funktionieren. Vielleicht nimmt die Stadt diesen Nachweis ja zum Anlass, die hier gemäß Radverkehrskonzept dauerhaft vorgesehenen Radspuren deutlich zügiger umzusetzen als bisherige Verbesserungen für den Radverkehr. Dies wäre nicht nur für die Initiatoren und Mitwirkenden der diesjährigen Sternfahrt, sondern für alle, die in Köln mit dem Rad unterwegs sind, eine höchst erfreuliche Nachricht.

Reiner Kraft ❐

In eigener Sache

Mit der *RHEINSCHIENE extra* möchten wir zeitnah über verkehrspolitische Enwicklungen in der Region berichten und Hintergrundinformationen bieten. Sie ergänzt die zweimal im Jahr erscheinende umfangreiche gedruckte Ausgabe unserer verkehrspolitischen Zeitschrift *RHEINSCHIENE*.

VCD Regionalverband Köln e. V. ❐

Autofreie Siedlung Köln

Von der Zukunft eingeholt?

Anfangs skeptisch betrachtete Elemente erweisen sich mittlerweile als zukunftsfähig.

Seit 2007 gibt es die Autofreie Siedlung in Köln-Nippes. 455 Haushalte mit 1.500 Menschen wohnen dort. 80 Haushalte besitzen ein Auto – für sie sowie für 40 Besucher- und Carsharing-Fahrzeuge wurde ein Parkhaus am Rande des Quartiers errichtet. Die Siedlung selbst darf nur in Ausnahmefällen mit einem Auto befahren werden, sie ist als „Fußgängerzone/ Radfahrer frei“ gewidmet. Es gibt keine Stellplätze im öffentlichen Raum. Am südlichen Zugang befindet sich eine Ladezone.

Von Anfang an gab es ein gewisses Medieninteresse, häufig berichtete die lokale Presse von Bewohner*innen, die – entgegen einer schriftlichen Vereinbarung im Kauf- oder Mietvertrag – doch ein Auto besaßen, das sie im Umfeld der Siedlung abstellten. In Politik und Verwaltung, welche dem Autofrei-Projekt seit Anbeginn wenig Sympathie entgegenbrachten, wurden diese Berichte gerne aufgegriffen und dienten als Beleg dafür, dass das mit der autofreien Siedlung wohl doch nicht so richtig funktioniere.

Zumeist ignoriert wurde hingegen die besondere autofreie Aufenthaltsqualität, die zu einer hohen Nachfrage vor allem bei Familien führte, die zu keinem Zeitpunkt befriedigt werden konnte.

Autofreier Straßenbereich

Vor allem seit Greta Thunberg sich im August 2018 mit dem Schild „Skolstrejk för klimatet“ vor den Schwedischen Reichstag in Stockholm gesetzt hat, vollzieht sich langsam, aber sicher ein Wandel in der Betrachtung und der Wertschätzung der autofreien Siedlung. Die Anzahl der Führungen nimmt seitdem zu, es kamen Interessierte aus Berlin, NRW, Bayern, Frankreich, USA, Japan, Korea, Südamerika und auch aus Köln. Ebenfalls häufen sich die Anfragen für Fachvorträge, zuletzt in Bremen, Berlin, Duisburg, Dinslaken, Oldenburg, Hannover, Kiel, Frankfurt und Bern. Es wird zunehmend deutlich, dass die in den 1990er Jahren geplante Siedlung, die damals eher wie ein Fremdkörper in einer ausgesprochen autofreundlichen Stadt wahrgenommen wurde, mit großem Weitblick und vielleicht sogar ein Stück weit visionär geplant worden ist. Elemente, die früher vor allem von Politik, Verwaltung und Immobilienwirtschaft kritisch beäugt und abgelehnt wurden, kristallisieren sich nun als für die Zukunft sinnvoll und geboten heraus.

Wie gesagt, die Diskussion um den Klimawandel und die sich langsam ändernde Einstellung zur Mobilität lässt die Siedlung vermehrt in einem neuen Licht erscheinen: Die Siedlung wird sozusagen von der Zukunft eingeholt – hat aber immer noch einen großen Vorsprung vor der Realität des üblichen Siedlungsbaus.

Besichtigungen

Gerne kann die Autofreie Siedlung besichtigt werden. Dazu kann eine Anfrage an *info@nachbarn60.de* gesendet werden. Alternativ zur Führung vor Ort gibt es auch eine virtuelle Führung: *https://www.nachbarn60.de/virtuelle-fuehrung.html*

Parkhaus am Siedlungsrand

Parken am Siedlungsrand – Erfolgsmodell und Vorbild

Vor allem das Pkw-Parken am Rande erweist sich als Erfolgsmodell und ist seiner Zeit immer noch weit voraus.

Die Neubausiedlung hält ein Parkhaus mit Carsharing-Station am Rande des Quartiers vor.

Alle Straßen und Wege innerhalb der Siedlung sind als zusammenhängende vier Hektar große Fußgängerzone gewidmet, dadurch entsteht eine sehr hohe Aufenthaltsqualität. Es gibt auch keinerlei Pkw-Stellplätze im öffentlichen Raum, so dass auch kleinere Kinder unbesorgt spielen können – was man von den in anderen Siedlungen häufig angelegten Spielstraßen nicht immer behaupten kann. Dort sind oftmals Beschwerden über zu schnelles Autofahren ein ständiges Ärgernis.

Das Pkw-Parken am Rande hat einen direkten Einfluß auf die Autonutzung der Bewohner*innen: Steht das Auto nicht direkt vor der Tür, ändert sich das Mobilitätsverhalten. Es wird häufiger zu Fuß gegangen oder Fahrrad gefahren.

Das Parkhaus am Rande bietet noch weitere Vorteile. Es kann preiswerter als

eine Tiefgarage errichtet werden und relativ flexibel auf geänderten Bedarf reagieren: Es kann aufgestockt oder auch ganz zurück gebaut werden. Und nicht zuletzt ermöglicht die Konzentration aller Stellplätze im Parkhaus eine Verminderung des Flächenverbrauchs des gesamten Quartiers um 10 bis 15 Prozent.

Mobilitätsstation – Teilen statt Besitzen

In einem 20 qm großen Raum am Siedlungseingang hält der Bewohnerverein eine Vielzahl von Transportmitteln wie Wagen oder Karren sowie Gebrauchsgütern wie Biertischgarnituren oder Pavillone zur Ausleihe bereit. Darüber hinaus sind viele größere Geräte wie Fahrradanhänger, Tandems, Gokarts oder Tretautos in der Siedlung verteilt.

Durch die gemeinschaftliche, intensive Nutzung werden Ressourcen geschont und wird weniger CO_2 emittiert. Das Verantwortungsbewusstsein und das Zusammenleben werden gefördert.

Die Bewohner*innen lernen, etwas mit anderen Menschen zu teilen und auf andere Rücksicht zu nehmen und erfahren, dass der gemeinsame Gebrauch von Dingen und Gemeinschaftseigentum für jeden einzelnen und für alle von Vorteil sein kann. Sie spüren, dass eine Änderung des individuellen Lebensstils hin zu mehr Nachhaltigkeit machbar ist und auch in kleinen Schritten erfolgen kann.

Blick in die Mobilitätsstation

Unterstützung erfuhr das Projekt durch das Wuppertal Institut für Klima, Umwelt und Energie. Es hat die Mobilitätsstation, welche das Gros der ausleihbaren Gegenstände beherbergt, als Referenzmaßnahme mit hohem Klimaschutzbeitrag in seinem für die Stadt Köln erarbeiteten Klimaschutzkonzept aufgeführt. Ferner schlägt das Institut Mobilitätsstationen auch als Modell für andere Stadtteile und Siedlungen vor.

Fahrrad- anstatt Autotiefgaragen.

In der autofreien Siedlung verfügen alle Mehrfamilienhäuser über Tiefgaragen, die jedoch ausschließlich den Fahrrädern vorbehalten sind. Eine ausführliche Beschreibung dazu wird es in einer späteren Ausgabe der RHEINSCHIENE geben.

Hans-Georg Kleinmann ❐

Lastkraftwagen crasht Fahrradständer

In der Altstadt gehören große Transporter verboten!

Der Schwerlastverkehr in der Altstadt wird immer problematischer.

Seit Jahren werden die Laster, die in die Kölner Altstadt hineinfahren oder sie durchqueren, immer größer und es werden immer mehr. Zudem stehen hier in den nächsten Jahren zahlreiche Bauprojekte an: das LaurenzCareé, die Erweiterung des Wallraff-Richartz-Museums, die neue Mikwe. Jedes dieser Projekte wird mit einem hohen Aufkommen an Baufahrzeugen verbunden sein.

Diese Entwicklung gefährdet immer mehr Menschen, die Gefahr tödlicher Unfälle steigt. Zudem rammen die Laster oft einfach mal alles weg, was im Weg steht:

- So vor Kurzem in der Fußgängerzone am Alter Markt, wo ein rückwärts fahrender Baulaster einen mittelalterlichen festgemauerten Brunnen in Kleinteile zerlegte. Was wäre, wenn dort Menschen gestanden hätten?
- Oder an einem Donnerstag Mitte Juni. Wenige Tage vorher wurden in der Kölner Altstadt Fahrradständer aufgestellt. Und schon brettert ein riesiger Laster in diese Anlage und rasiert sie um. Was wäre, wenn dort gerade jemand sein Rad abgeschlossen hätte?

Die Verwaltung sieht bislang tatenlos zu, wie immer größere Fahrzeuge die kleine Altstadt beschädigen und Menschenleben gefährden. Für die Altstadt muss ein Lkw-Verbot ab 7,5 Tonnen eingeführt werden und diese Information an die Betreiber von Navigationssystemen weitergeleitet werden. Dies haben Anlieger schon bei den Diskussionen um das Verkehrskonzept Altstadt vorJahren eingefordert.

Trotz des geringen Platzes fahren in der Altstadt immer größere Transporter und gefährden die sich dort aufhaltenden oder befindenden Menschen und Güter.

Zwar werden die Unternehmen aufschreien, weil ihre großen Laster wirtschaftlicher sind. Sie vergessen dabei aber die Gefährdungen, die von diesen Fahrzeugen ausgehen.

Werden Lkw als Terrorwaffe eingesetzt, wird sofort gehandelt. Die viel häufigeren alltäglichen Risiken durch zu große Lkw nimmt man hingegen hin, ohne deren Notwendigkeit zu hinterfragen.

Roland Schüler ❐

VCD-Projekt

Zuwachs für die Wanderbaumallee

Das im letzten Jahr gestartete Projekt „Wanderbaumallee Köln", mit dem wir für mehr Grün und mehr Begegnungsflächen in der Stadt werben wollen, entwickelt sich weiter und trägt erste Früchte.

Die Wanderbaumallee Köln ist gewachsen. Ein neues Modul ist fertig – das insgesamt fünfte und das erste, das in Zusammenarbeit mit den Gemeinnützigen Werkstätten Köln (GWK) in Sürth entstand. Der Baum ist drin. Die Blasenesche, zur Verfügung gestellt vom Amt für Landschaftspflege und Grünflächen der Stadt Köln zusammen mit fünf weiteren Bäumen, konnte nach der Endmontage und dem letzten Feinschliff auf dem Gelände der Jugendhilfe Köln in Ehrenfeld in das Modul gepflanzt werden.

Das neue Modul wurde gegenüber den vier Modulen, die bereits seit dem vergangenen Herbst auf den Kölner Straßen und Plätzen unterwegs sind, etwas verändert und erweitert. Es werden jetzt Siebdruckplatten genutzt, die gegenüber Wettereinflüssen unempfindlicher sind. Ein zusätzlicher Aufbau kann dem Modul hinzugefügt werden, um es auf der Seite des fließenden Verkehrs abzusichern, wo

Das neue Modul der Wanderbaumallee auf dem Gelände der Jugendhilfe Ehrenfeld

Eins der vier ersten Module der Wanderbaumallee an der Christophkirche in der Kölner Neustadt

die Aufstellsituation dies erfordert. Ein in den Aufbau integrierter Blumenkasten bietet Platz für weiteres Grün. Der fünfte Wanderbaum wartet darauf, mit den vier „alten" Wanderbäumen, die zurzeit noch an der Christuskirche stehen, zusammengeführt zu werden und dann neues Grün und Aufenthaltsqualität in Straßen und Nachbarschaften zu bringen. Weitere fünf Module im neuen Design sind momentan bei den GWK in Arbeit und werden die Wanderbaumallee Köln bald vergrößern.

Erste Erfolge – es gibt „Nachahmer"

Die „alten" Module haben die feuchten und kühlen Herbst- und Wintermonate gut überstanden und vor ein paar Wochen eine Verjüngungskur erhalten. Damit sind sie gut auf die neue Saison vorbereitet und warten darauf, zusammen mit den neuen Wanderbäumen in Nachbarschaften Möglichkeiten für eine lebenswerte Gestaltung des Straßenraums aufzuzeigen. Auch die Stadt Köln hat mit den in der Altstadt aufgestellten Pflanzkübeln begonnen, die Idee für mehr Aufenthaltsqualität im Straßenraum umzusetzen. Es ist schön zu sehen, dass die Stadt Ansätze der Wanderbaumallee aufgreift und beginnt, eigene Projekte umzusetzen. Die Wanderbaumallee bietet neben dem mehr Grün in der Stadt, die Möglichkeit zu verweilen und Platz zu nehmen, so dass Gelegenheiten zu Nachbarschaftstreffpunkten oder einem kleinen Schwätzchen entstehen.

Außerdem freut sich die Wanderbaumallee Köln über die ersten hinterlassenen Spuren durch dauerhaft gepflanzte Bäume, so wie am Tor zur Kartäuserkirche.

Mitmachen erwünscht

Die Wanderbaumallee Köln lebt von der Unterstützung zahlreicher helfender Hände. Ob als aktives Mitglied in der Wanderbaumallee-Gruppe, als Helfer*in bei den Wanderungen oder als Nachbarschaft, die zeitweise die Betreuung der Wanderbäume übernimmt. Ob als unterstützende Institution oder Spender*in. Jeder Beitrag ist herzlich willkommen. Meldet euch einfach bei uns.

Infos

- *www.wanderbaumallee-koeln.de*
- *info@wanderbaumallee-koeln.de*
- *facebook.com/wanderbaum.koeln*
- *instagram.com/wanderbaum.koeln*
- *twitter.com/wba_koeln*

Spendenkonto

VCD Regionalverband Köln e.V.
IBAN: DE98 37020 500 0008 2455 02
BIC: BFSWDE33XXX
(Bank für Sozialwirtschaft)
Stichwort: WBA
Bernhard Lauven ❐

Impressum

Herausgeber:
VCD – Verkehrsclub Deutschland – Regionalverband Köln e. V.,
Alte Feuerwache, Melchiorstraße 3,
50670 Köln

Redaktion (v. i. S. d. P.):
Reiner Kraft, Markus Meurer, Christoph Reisig, Nicolas Sommer, Lissy Sürth

E-Mail: *rheinschiene@vcd-koeln.de*