VCD Regionalverband Köln
RHEINSCHIENE extra
Aktuelles zur Verkehrspolitik in der Region
Nr. 17 – 12. September 2022

Ehrenstraße und Breite Straße

Deutliche Aufwertung durch Autofreiheit

Die ersten Erfahrungen mit der neuen Fußgängerzone in der Kölner Innenstadt stimmen positiv. Spätestens mit der baulichen Umgestaltung sollten auch die Anfangsprobleme behoben sein.

Die Ehrenstraße ist eine sehr gut besuchte Einkaufsmeile in der Kölner Innenstadt. Viele Geschäfte säumen sie auf beiden Seiten. Umso mehr erstaunt, dass die eher enge Straße bis vor kurzem aus einer Autospur, einer Reihe Parkplätzen und nur zwei schmalen Gehwegen bestand. Während Poser mit ihren überdimensionierten Autos durch die Straße fuhren, quetschten sich Fußgängerinnen und Fußgänger auf die viel zu engen Gehwege.

Seit April Fußgängerzone

Der VCD und weitere Verbände machten 2019 und 2020 mit Aktionen im Rahmen des Parking Days auf diesen Zustand aufmerksam: Parkplätze wurden umgewidmet, es gab Waffeln, Getränke, Sitzgelegenheiten und viele Möglichkeiten zum Austausch. So wurde gezeigt, wie man öffentlichen Raum attraktiv gestalten kann.

Seit April ist es nun soweit: Die Ehrenstraße ist eine Fußgängerzone. Und nicht nur sie: Auch auf der Breite Straße zwischen Willy-Millowitsch-Platz und Richmodstraße haben Fußgängerinnen und Fußgänger nun Vorrang. Der Radverkehr bleibt zulässig, ebenso der Autoverkehr für Lieferungen sowie von Anwohnerinnen und Anwohnern.

Die Umgestaltung gibt dem Fußverkehr endlich den nötigen Raum. Die Aufenthaltsqualität steigt deutlich. Gleichwohl gibt es noch einige Schwierigkeiten: Immer noch fahren viele Autos illegal durch die neue Fußgängerzone oder parken dort – insbeondere nachts – trotz des Verbots. Hier kann noch deutlich engmaschiger kontrolliert werden.

Bauliche Umgestaltung geplant

Endgültig der Vergangenheiten angehören werden diese Ärgernisse mit einer baulichen Umgestaltung der Ehrenstraße. Nach einer im letzten Jahr durchgeführten Befragung der Anwohnerinnen und Anwohner sowie der Unternehmerschaft legte die Verwaltung der Bezirksvertretung Innenstadt zwei Varianten für die Umgestaltung vor. In der nun beschlossenen Variante wird es einen einheitlichen Pflasterbelag geben, der zu einem besseren Raumgefühl und Straßenbild führen soll. In der Mitte wird ein vier Meter breiter Weg optisch abgehoben, auf dem Radfahrende unterwegs sein können. Insgesamt soll die Straße grüner werden und mehr zum Verweilen einladen.

Die Umgestaltung ist im Sinne der Anwohnerinnen und Anwohner – die schon erwähnte Umfrage zeigte eine deutliche Zustimmung zu den Plänen.

Parallele Radrouten sind wichtig

Die Ehrenstraße ist eine Fußgängerzone mit Fahrradverkehr. Für eine gute Aufenthaltsqualität der Fußgängerinnen und Fußgänger muss sie unbedingt vom schnellen Zweirad-Durchgangsverkehr freigehalten werden. Deswegen müssen leistungsfähige und attraktive Parallelrouten zur Ehrenstraße geschaffen werden. Eine Möglichkeit ist die Umwandlung einer Auto- in eine Radspur auf der Hahnenstraße, am Neumarkt und auf der Cäcilienstraße bis zur Nord-Süd-Fahrt.

Die Ehrenstraße wird durch die schon durchgeführten und geplanten Maßnahmen deutlich aufgewertet und zu einem menschenfreundlichen Ort mit hoher Aufenthaltsqualität.

Nicolas Sommer ❐

Sitzbänke statt Parkplätze: Gemeinsam mit anderen Verkehrsinititiven warb der VCD am Parking Day in den Jahren 2019 und 2020 für mehr Aufenthaltsqualität auf der Ehrenstraße.

Zu dieser Ausgabe

Weniger Platz für Autos, dafür umso mehr für Menschen und umweltfreundliche Mobilität. Unter dieser Zielsetzung sollen in den nächsten Jahren auch in Köln viele Straßen umgestaltet werden. In dieser RHEINSCHIENE extra beschreiben wir Erfahrungen mit Orten, an denen diese Umwandlung in den letzten Monaten eingeleitet wurde, nämlich dem Straßenzug **Ehrenstraße/Breite Straße** sowie der **Deutzer Freiheit**.

Diese Ausgabe erscheint als Beitrag zu der am 16. September beginnenden **VCD Verkehrswende-Aktionswoche**. An diesem Tag beginnt auch die vor zwanzig Jahren von der Europäischen Kommission initiierte **Europäische Mobilitätswoche** sowie findet, wie an jedem dritten Freitag im September, der **Parking Day** statt, an dem weltweit für mehr Urbanität im öffentlichen Raum demonstriert wird. Der VCD Regionalverband Köln beteiligt sich mit einer Aktion an der Apostelnstraße.

Fußgängerzone Deutzer Freiheit

Eine erste Bilanz

Am 10. Juni begann der zwölfmonatige Verkehrsversuch zur Einrichtung einer Fußgängerzone auf der Deutzer Freiheit. Die Erfahrungen der ersten drei Monate sind ermutigend, zeigen aber auch mögliche Verbesserungen auf.

Die Idee zu einer autofreien Deutzer Freiheit entstand im Jahr 2015. Eine Bürgerinitiative hatte sich im Umfeld des damaligen „Tags des Guten Lebens“ zusammengefunden und in den kommenden Jahren einen langen und kräftezehrenden Prozess hinter sich gebracht. Sie hat zu Bürgerversammlungen eingeladen, den Austausch mit den Gewerbetreibenden gesucht und auf Ständen ihre Ideen dargelegt.

Letztendlich hat sie die Politik überzeugt, einen Verkehrsversuch durchzuführen. Daraufhin hat die Verwaltung ein Konzept ausgearbeitet, das mit den Vorstellungen der Initiative zu großen Teilen übereinstimmt.

Das Konzept

Das derzeit umgesetzte Konzept sieht vor, dass die Deutzer Freiheit jeweils zwischen Opladener und Neuhöffer Straße sowie Graf-Geßler-Straße und Gotenring als Fußgängerzone umgewidmet wird. Auf dem Zwischenstück ist Autoverkehr erlaubt, damit der Verkehr aus der Neuhöffer Straße abfließen kann. Zur schnelleren Ausfahrt aus Deutz wurde der Einbahnstraßenabschnitt der Kasemattenstraße in Richtung Justinianstraße gedreht.

Lieferverkehr ist in der Fußgängerzone zwischen 6:00 Uhr und 11:00 Uhr morgens zugelassen. Ausnahmen gelten für die Zulieferer der Postfiliale. Ferner gilt der Zusatz „Radfahrer frei“, es darf hier also Rad gefahren werden, der Fußverkehr hat allerdings Vorrang und auf ihn muss Rücksicht genommen werden. Die Geschwindigkeit ist anzupassen, es sollte darauf verzichtet werden, sich den Weg frei zu klingeln.

In den sozialen Medien gingen die Diskussionen bereits vor der Eröffnung der Fußgängerzone hoch und kontrovers hin und her. Dies wurde zur Umsetzung erwartungsgemäß nicht weniger. Der ewig gleiche Tenor „die bösen Radfahrer fahren schneller und rücksichtsloser als jedes Auto“ vermochte auf Dauer aber nicht zu überzeugen. Auch das Thema Erreichbarkeit von Wohnungen für Pflegedienste wurde gelöst.

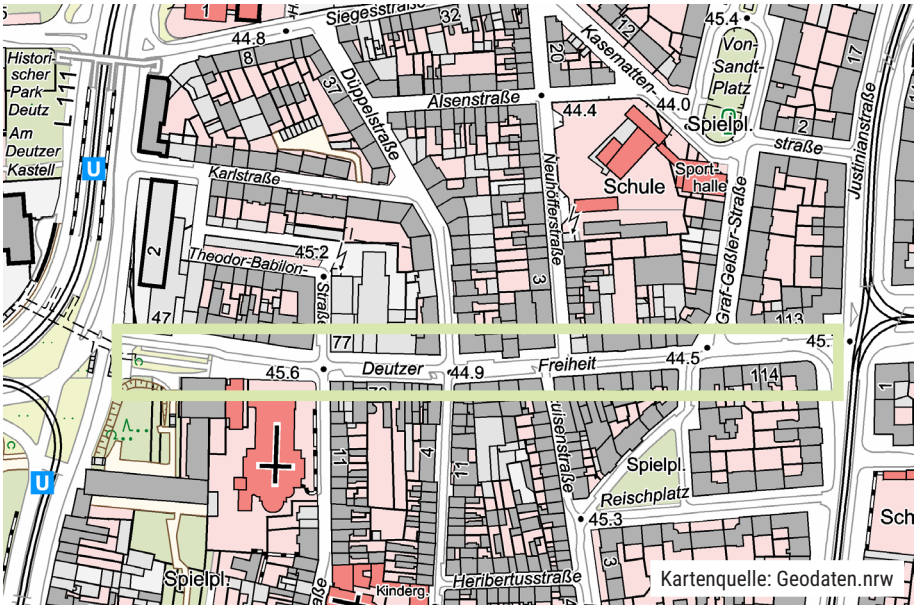
„Stadtterrassen“ an der Kreuzung mit der Graf-Geßler-Straße – diese mit Pflanzen ausgestatteten mobilen Sitzmöbel tragen zur Aufwertung des Straßenraums bei.

Eindrücke zur Umsetzung

Beobachtungen vor Ort zeigen ein differenziertes Bild. Die Gegend vor St. Heribert hat erheblich an Aufenthaltsqualität gewonnen. Der neu gestaltete Platz gefällt durch deutlich mehr Weite, ein Trinkwasserbrunnen sprudelt und es gibt durch unterschiedliches Stadtmobiliar Sitzgelegenheiten, die rege genutzt werden. In Richtung Gotenring erstrahlt die Gastromeile der Freiheit mit viel Außengastronomie unter schönen Bäumen. Die ehemaligen Parkplätze und -buchten werden hier auf das Beste genutzt. Im Bereich der Supermärkte stehen Fahrradabstellanlagen in den Buchten, es gibt einen sehr lebhaften Besucherverkehr, die Aufenthaltsqualität im Café gegenüber ist gestiegen.

Auch in dem kurzen Abschnitt, in dem Autos zugelassen sind, haben die ansässigen Läden die ehemaligen Parkplätze genutzt. Der Bereich östlich der Graf-Geßler-Straße gefällt mit einem großen Sitzmöbel mit vielfältigen Blumen.

Der Verkehrsmittelmix ist sehr unterschiedlich. Die Anzahl der Autos, deren Fahrer*innen die neuen Regeln bewusst ignorieren oder die Schilder übersehen, wird weniger. In den Morgenstunden dominieren Radpendler*innen, zur Mittagszeit erhöht der Fußverkehr sich deutlich, gegen Abend nimmt der Radverkehrsanteil langsam ab und die Feierabendeinkäufer steuern Geschäfte und Gastro-



Der Verkehrsversuch zur Einrichtung einer Fußgängerzone umfasst den gesamten Verlauf der Deutzer Freiheit, hat aber auch Auswirkungen auf die umliegenden Straßen.

nomie an. Am Wochenende gibt es mehr E-Scooter, auch verletzen Autofahrer dann insbesondere in den Abendstunden häufiger die Regeln.

Je voller es wird und je mehr die Bäume und Häuser die Freiheit in Schatten hüllen, desto mehr wird auch die Straßenmitte von den Fußgängern beansprucht. Insgesamt gilt dies aber nur in geringem Umfang. Auf der eher engen ehemaligen Fahrbahn tummeln sich die Radfahrer. Insgesamt ist deutlich festzustellen, dass der Radanteil hoch ist, es ist eine hochfrequentierte Achse in die Innenstadt und aus dieser zurück.

Ersten Eindrücken zufolge werden die umliegenden Straßen nicht stärker belastet. Im Gegenteil: Nach Bekunden von Einwohnern des Von-Sandt-Platzes hat sich dort das Verkehrsaufkommen leicht verringert. Womöglich fließt der Autoverkehr schneller über Kasematten- und Justinianstraße aus Deutz heraus.

Festzuhalten bleibt, dass sich zunehmend ein Mit- und Nebeneinander der Verkehrsteilnehmer*innen entwickelt. Die Deutzer Freiheit wird entspannter und profitiert von der neuen Ruhe.

Mögliche Verbesserungen

Das Design einer Straße beeinflusst die Art und Weise, in der sie mit den unterschiedlichen Verkehrsmitteln benutzt wird. Geradlinige Straßen animieren zum schnellen Vorankommen, unübersichtliche sorgen für Unsicherheiten und verlangsamen so den Verkehr.

Markierungen und andere Maßnahmen zur Verkehrslenkung sind an dem Ziel, das mit der Straße verfolgt wird, auszurichten. Optische Signale wie Linien, Kreuze aber auch Mobiliar wie Bänke, Blumen und Bäume sorgen für Verlangsamung und erhöhen so die Aufenthaltsqualität. In einer Fußgängerzone muss vordringliches Ziel sein, dass jeder intuitiv merkt: Hier sind Fußgänger*innen bevorrechtigt, Radfahrende haben Rücksicht zu nehmen und Autos dürfen nur in Ausnahmefällen fahren. Möchte man hingegen den Radverkehr bevorzugen, so sollte die Gestaltung der Straße dies verdeutlichen, etwa durch markierte Spuren auf der Fahrbahnmitte.

Derzeit gibt es unterschiedliche Nutzungsideen. Einerseits ist die Deutzer Freiheit im Radverkehrskonzept Innenstadt als Hauptroute für den Radverkehr ausgewiesen, andererseits wird im Verkehrsversuch eine Fußgängerzone erprobt. Es zeigt sich bislang, dass der Radverkehr nach wie vor auf der Deutzer

Bürgerinitiative Deutzer (Auto-)Freiheit

Anmerkungen zum Verkehrsversuch

Die Bürgerinitiative Deutzer (Auto-)Freiheit hat den Verkehrsversuch auf der Deutzer Freiheit angestoßen. Wie bewertet sie die bisherige Umsetzung?

1. ***Welche Erwartungen hatte die Bürgerinitiative an den Verkehrsversuch?***

Der Verkehrsversuch soll eine positive Veränderung ins Viertel bringen: mehr Platz, bessere Aufenthaltsqualität, frische Luft, kein Autolärm und ein nachbarschaftlicher Lebensraum, in dem man sich gerne begegnet.

2. ***Welche Erwartungen wurden bislang erfüllt?***

Die Atmosphäre auf der autofreien Deutzer Freiheit ist ruhiger, luftiger und wirkt einladender, nach Besorgungen noch etwas zu verweilen. Beim Auf- und Abspazieren trifft man häufiger Bekannte. Die Stadtterrassen werden rege genutzt und Fremde kommen miteinander ins Gespräch. Auch die Gastronomiebetriebe haben ihre Außenflächen großzügig erweitert.

Um die Straße lebendig zu nutzen, haben sich weitere Initiativen gebildet: Familien laden zum Kreidemalen ein, Pflanzenpat:innen vernetzen sich, um gemeinsam die Pflanzen zu gießen, und einige Nachbar:innen haben Sonnenblumen in der Fußgängerzone verteilt, um zu schnell Radelnde freundlich auf ein rücksichtsvolles Miteinander hinzuweisen.

3. ***Welche Erwartungen sind schwieriger in der Umsetzung?***

Nach drei Monaten Versuch zeigt sich: Alte Gewohnheiten ändern sich nicht in kurzer Zeit. Ohne bauliche Maßnahmen zur optischen und wegweisenden Veränderung der Straße biegen aus den Querstraßen oft Kraftfahrzeuge in die Fußgängerzone ein, halten sich Fußgänger:innen weiterhin an die engen Bürgersteige, statt auch in der Straßenmitte zu gehen, und Radfahrende nutzen mit Tempo die freie Durchfahrt. Der typische Charakter einer Flaniermeile will sich daher zeitweise nicht so recht einstellen.

Andererseits haben sich im Vorfeld oft geäußerte Befürchtungen nicht bestätigt: Die Deutzer Freiheit ist keine Partymeile mit starkem Alkoholkonsum geworden. Das Verkehrsaufkommen in den Seitenstraßen hat sich – zumindest nach subjektivem Empfinden – nicht erhöht.

4. ***Welche Aktionen plant die Bürgerinitiative noch?***

Wir sind mit verschiedenen Stellen im Austausch, um dauerhaft konsumfreie Aufenthaltsmöglichkeiten wie mit den Stadtterrassen anzubieten. Die geliehenen Terrassen verlassen uns Mitte September, weil sie danach an anderer Stelle fest eingeplant sind. Mit ihren Blumen und Bänken werden sie uns und allen Besucher:innen der Deutzer Freiheit fehlen. Außerdem ziehen wir im September gemeinsam mit Stadt, Politik, Polizei und dem Bürgerverein eine erste Bilanz zum Verkehrsversuch und sprechen auch über mögliche Verbesserungen. Darüber hinaus sind einige Aktionen in der Planung, beispielsweise Filmvorführungen im Straßenkino, eine Ausstellung von Entwürfen für die neue Deutzer Freiheit von Studierenden des Kurses Stadtentwicklung der TH Köln, eine Kinder-Künstler:innen-Ausstellung, Tanzvorführungen, ein Adventsmarkt.

5. ***Gibt es kurzfristige Änderungswünsche, die umgesetzt werden sollen?***

Eine Website der Stadt Köln zum Verkehrsversuch auf der Deutzer Freiheit wäre ein guter Ausgangspunkt für verstärkte Kommunikation seitens der Verwaltung. Dort könnte man erklären, was ein Verkehrsversuch ist, was er leisten kann und was nicht. Welche Verkehrsregeln jetzt gelten, welche Sonderregelungen es gibt und für wen. Ohne diese frei verfügbaren Informationen sind Falschannahmen und Fehlinformationen im Umlauf, die unnötig Missmut erzeugen.

Darüber hinaus würden wir uns mehr Experimentierfreude wünschen, zum Beispiel durch Kennzeichnungen und Bemalungen der Fahrbahn, um den Charakter der Straße zu verändern und eine harmonischere gemeinsame Nutzung der Straße zu fördern.

Bürgerinitiative Deutzer (Auto-)Freiheit ❐

Neuer Service am Straßenrand: Werkzeugsäule für kleinere Fahrradreparaturen. Auch sonst ist der Platz vor St. Heribert deutlich attraktiver geworden.

Freiheit dominiert. Dies ist verständlich, schließlich ist sie die einzige vernünftige Verbindung mit den östlichen Stadtteilen.

Das aktuelle Design der Freiheit ist auf den Autoverkehr ausgerichtet, Bäume markieren die Parkbuchten, die Spur in der Mitte ist kaum breiter als ein Auto. Die Geradlinigkeit ermöglicht rasches Vorankommen, die vorhandenen Bordsteine sorgen für die Trennung der Verkehre. Bäume verengen die Straßen und bilden Buchten, eröffnen keine neuen Wege, verstärken so die Tendenz, zu Fuß den ehemaligen Bürgersteig zu benutzen.

Die bereits eingebauten Schwellen helfen bislang schon bei der Geschwindigkeitsreduzierung. Weitere einfach und schnell umsetzbare Mittel können das Miteinander zusätzlich stärken. Dazu gehören optische Elemente an den kreuzenden Straßen: Markante durchgezogenen gelbe Linien verdeutlichen, dass Autos weder rechts noch links auf die Freiheit abbiegen dürfen. Farbige aufgeklebte Formen auf den Schwellen zeigen an, dass hier besondere Regeln gelten.

Schilder sollten gesenkt werden, damit sie besser im Blickfeld der Autofahrenden sind und so versehentliches Einfahren verhindern. Werden sie an den Rand der Fahrbahn gestellt, verengen sie diese und tragen dazu bei, die Geschwindigkeit zu senken. Durch ein Verschieben der Blumenkästen in Richtung Fahrbahn wird ein ähnlicher Effekt generiert.

Wichtig ist auch, dass die Ampeln an Gotenring und Justinianstraße an die Bedürfnisse von Rad- und Fußverkehr angepasst werden und ein deutlich zügigeres Überqueren als bislang ermöglichen.

Ein weiteres Manko des bisherigen Verkehrsversuchs ist die Beschilderung zwischen Neuhöffer- und Graf-Geßler-Straße. Die Deutzer Freiheit ist als Fußgängerzone definiert, daher sollte sie konsequenterweise auf dem Stück, wo Autoverkehr aus verkehrlichen Gründen erlaubt ist, in eine verkehrsberuhigte Zone umgewandelt werden. Es ist nicht einzusehen, dass Autos hier 30 km/h fahren dürfen, auch in diesem Teilstück muss der Fußverkehr Vorrang genießen. Der dort abgewickelte Autoverkehr ist gering und erlaubt dies durchaus.

Es ist technisch möglich, die Geschwindigkeit der E-Scooter je nach Ort zu regulieren. So geschieht es in Paris. Eine Absenkung der Geschwindigkeit in Fußgängerzonen sollte hier auch Entlastung bringen.

Unerlässlich ist ebenfalls, dass das Ordnungsamt zu allen Tages- und auch Nachtzeiten konsequent kontrolliert, damit sich keine Verhaltensweisen einschleichen, die der Sicherheit und Verlässlichkeit entgegenstehen, etwa das nächtliches Befahren und Beparken der Deutzer Freiheit.

Soll die Deutzer Freiheit auf Dauer eine Fußgängerzone bleiben, ist es unerlässlich, dem Radverkehr zeitnah eine schnelle Alternativstrecke zu bieten. Eine offensichtliche Option ist die im Konzept des VCD-Arbeitskreises Radverkehr für eine fahrradfreundliche Ost-West-Achse vorgeschlagene Umwidmung einer Spur von Mindener und Opladener Straße zu einer Radspur. Zusätzlich muss geklärt werden, ob der Radverkehr in Richtung Kalk durch den Tunnel oder über die Lanxess-Arena geleitet wird.

Es sollte ebenfalls bedacht werden, dass mit der Beruhigung der Einkaufsstraße auch eine grundsätzliche Beruhigung des Viertels verbunden werden kann, also weniger Durchgangsverkehr, kein Parksuchverkehr durch Auswärtige und Aufenthaltsqualität für die Bewohnenden. Schnelle Verkehre sollten grundsätzlich außerhalb des Viertels abgewickelt werden.

Autofreie Deutzer Freiheit ermöglicht lebenswertes Viertel

Die Deutzer Freiheit ist im Wandel, erste Unsicherheiten sind überwunden, weitere Anpassungen werden sich positiv auf den zukünftigen Prozess auswirken. Maßnahmen, die für bessere Lesbarkeit der Verkehrsverhältnisse, für mehr Verständnis untereinander und grundsätzlich für eine Senkung der Geschwindigkeiten sorgen, unterstützen die Umwandlung.

Es ist zu prüfen, inwieweit die Ansprüche an die Deutzer Freiheit diese nicht überfordern: Sie soll und muss Spielstraße, Nachbarschaftszone, Begegnungsraum, Fahrradstraße, Einkaufsstraße und Fahrrad-Achse sein. Es muss ebenfalls geklärt werden, ob sie Fahrradachse bleiben soll, und wenn nicht, wo und wie der Radverkehr schnell, sicher und umweglos geleitet werden kann.

Einige dieser Funktionen können auf andere Straße ausgelagert werden. So kann der schnelle Radverkehr um das Viertel herumgeleitet werden. Aber auch eine Neuordnung des Umfelds für den Autoverkehr kann die Aufenthaltsqualität in den umliegenden Straßen erhöhen. Parkraum steht zuvorderst den Anwohner*innen zur Verfügung. Auswärtiger Parksuchverkehr kann zum Beispiel durch Einfahrtsverbote oder versenkbare Poller unterbunden werden. Letztlich gilt es, die Aufenthalts- und Lebensqualität im gesamten Viertel deutlich steigern.

Es zeigt sich: Die Verkehrsberuhigung der Freiheit ist der erste Schritt in den Umbau zu einem lebenswerten Viertel mit Begegnungszonen und Spielmöglichkeiten. Durch die Reduzierung und Verlangsamung des Autoverkehrs ist es möglich, den Charakter des Veedels zu stärken und mehr Gemeinschaft- und Wohlfühlatmosphäre zu schaffen. Dies wiederum wird dann dafür sorgen, dass auch Auswärtige ohne Auto sich gern in Deutz aufhalten.

Michael Vehoff/Pierre Beier
VCD-Arbeitskreis Radverkehr ❐

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

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