

## Positionspapier „Mobilität in Stadtquartieren“

Die als "Verkehrsversuche" deklarierten provisorischen Eingriffe in die Verkehrsführung in den Stadtquartieren in Köln sind nicht dazu geeignet, die Stadt auf dem Weg zu einer nachhaltigen Mobilitätswende nach vorne zu bringen. Auch einige bereits dauerhaft umgesetzte Gestaltungsmaßnahmen haben die Erreichbarkeit einzelner Standorte verschlechtert. In keinem Fall sind die ortsansässigen Unternehmen vernünftig eingebunden worden. Die Umgestaltung des öffentlichen Raums in den Innenstädten und Stadtteilzentren und die Neuaufteilung von Verkehrsflächen kann aber nur gelingen, wenn die Interessen der betroffenen Gewerbetreibenden von Anfang an in Planung und Umsetzung berücksichtigt werden. Dabei sollten die acht zentralen Prinzipien des „Sustainable Urban Mobility Plan“ (SUMP), den die Stadt nach europäischem Standard aufstellen möchte, auch beachtet werden. Wir fordern, dass Politik und Verwaltung auch bei kleinräumigen Maßnahmen die Gesamtwirkung auf das Verkehrsnetz und auf die Struktur der "Veedel" in die Entscheidungen einbeziehen und die Betroffenen beteiligen. Nur mit einer nachhaltigen, integrierten Verkehrsplanung kann die Verkehrswende gelingen.

Die Kölner Verkehrsversuche der vergangenen Monate haben unmittelbar zu einer deutlichen Verschlechterung der Situation von Unternehmen vor Ort geführt, weil sie für ihre Kundinnen und Kunden sowie ihre Lieferantinnen und Lieferanten in vielen Fällen deutlich schlechter erreichbar waren. Auf diese Weise werden Existenzen gefährdet und gewachsene Strukturen zerstört. Einzelne Ideen wie provisorische Sitzgelegenheiten haben den jeweiligen Standort nicht nachhaltig aufgewertet. Wie eine sinnvolle Umgestaltung des jeweiligen Verkehrsraums aussehen könnte, lässt sich aus provisorischen Versuchsanordnungen nicht ableiten. Hierzu bedarf es sorgfältiger Planung und Umsetzung. Angesichts der massiven negativen Auswirkungen auf die Situation der Gewerbetreibenden vor Ort lehnt die IHK Köln das bisherige Vorgehen für die Zukunft ab. Ein schlecht geplanter Verkehrsversuch mag für die Stadt nur in einem negativen Evaluationsbericht enden – für betroffene Unternehmerinnen und Unternehmer kann er aber existenzbedrohende Folgen haben.

Die IHK Köln ist gleichwohl davon überzeugt, dass eine Umgestaltung des öffentlichen Raums und Anpassung der Verkehrsinfrastruktur an alternative Verkehrsmittel vielerorts erforderlich und umsetzbar ist. Voraussetzung dafür sind jedoch gründliche Untersuchungen im Vorfeld, eine fundierte Simulation der Auswirkungen, insbesondere auf das ansässige Gewerbe mit seinem Kunden-, Pendler- und Güterverkehr sowie ein klares und nachvollziehbares Zielbild. Straßen dürfen nicht nur als Verkehrswege betrachtet werden, deren Kapazität pauschal zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität reduziert wird. Sie müssen auch in ihrer Versorgungsfunktion und ihrer Bedeutung für die Erreichbarkeit von Zentren mit Gastronomie, Handel, Dienstleistungen und Handwerk betrachtet werden. Die Funktionalität muss in der Verkehrsplanung weiterhin Priorität haben.

## **1. Nachhaltige Mobilität unter Betrachtung verkehrlicher Wechselwirkungen mit den umliegenden Kommunen planen**

- Eingriffe in Verkehrsräume nur im Einklang mit übergeordneten Stadtentwicklungskonzepten wie dem Einzelhandels- und Zentrenkonzept oder dem Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP)
- Auch Verkehrswege außerhalb des eigentlichen Versuchsraums in die Planung mit einbeziehen, z.B. zur Planung zur Umleitung von Transitverkehren
- ...

## **2. Über institutionelle Zuständigkeiten hinweg zusammenarbeiten**

- Auswirkungen auf die Struktur des Stadtteils/Bezirkszentrums (Handel, Gastro, Attraktivität) untersuchen
- Diskussion und Beschlussfassung in stadtweiten Gremien
- Ämterübergreifende Einbindung von kommunalen Experten aus der Stadtentwicklung und Wirtschaftsförderung zur Unterstützung der Verkehrsplaner
- ...

## **3. Lokale Gewerbetreibende und regionale Interessengruppen einbeziehen**

- Branchenübergreifende Berücksichtigung und frühzeitige Einbindung aller Betriebe beispielsweise durch Dialogveranstaltungen und Standortbesuche durch die verantwortliche Verwaltung
- Frühzeitige Einbindung der IHK und weiterer potenziell relevanter Stakeholder und Interessengemeinschaften
- Einrichtung einer personellen Schnittstelle („Veedelskümmerer“), um Anfragen von Gewerbetreibenden schnell an zuständige Stellen in der Verwaltung weitergeben zu können
- ...

## **4. Aktuelle und zukünftige Leistungsfähigkeit des Mobilitätssystems bewerten**

- Neben der Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Verbesserung der Luftschadstoffwerte auch die Steigerung der Kundenfrequenzen und Gewerbeumsätzen zum Ziel nehmen und Bewertungskriterien definieren
- Klare und begründete Zielwerte für den zukünftigen Modal Split von Kunden- und Pendlerverkehren festlegen – aufgeteilt auf Fuß-, Rad-, motorisierten Individual- und öffentlichen Personennahverkehr
- ...

## **5. Langfristige Vision und klaren Umsetzungsplan definieren**

- Stringente Pläne für die Neugestaltung des öffentlichen (Verkehrs-)Raums ausarbeiten
  - Bedarfsgerechte Neuaufteilung des öffentlichen Raumes für Fuß- und Radverkehre
  - Verbesserte Steuerung des lokalen Lieferverkehrs über optimierte Zufahrts- und Ladezonenkonzepte und gezielte Verlagerung auf nachhaltige, innovative und bereits heute praktikable Maßnahmen wie gezielte Konsolidierung von Lieferungen und Einsatz von e-Fahrzeugen und Lastenrädern
  - Bedarfsgerechte Nutzung frei gewordener Verkehrsflächen für Außengastronomie, Sitzgelegenheiten und Stadtdekoration in einem abgestimmten, hochwertigen Gestaltungskonzept
  - Nutzung frei gewordener Parkplätze als Stellplätze für Fahrräder und andere Formen der Mikromobilität, um den Besuch mit alternativen Verkehrsmitteln attraktiv zu gestalten

- Erhalt bzw. Schaffung ausreichend verfügbarer, fußläufig erreichbarer Parkgelegenheiten für den motorisierten Individualverkehr
- Verstärkter Einsatz von Ordnungsamt und Reinigungsdienst, um hohe Qualität des nun intensiver genutzten öffentlichen Raumes zu gewährleisten
- Ausreichend Mittel für die Neugestaltung des öffentlichen (Verkehrs-)Raums bereithalten
- Veröffentlichung eines strukturierten Projektzeitplans mit nachvollziehbaren Meilensteinen und verbindlichen Start- und Endterminen
- ...

## **6. Alle Verkehrsträger integriert entwickeln**

- Auswirkungen der geplanten Maßnahmen für alle Verkehre berücksichtigen - Fußverkehr, Radverkehr, MIV, ÖPNV und Güterverkehr
- Erfassung von Kunden-, Pendler- und Lieferverkehren und gemeinsame Erarbeitung von alternativen Verkehrskonzepten, um die Erreichbarkeit des Standortes zu sichern
- Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer durch sorgfältig geplante, markierte und beschilderte Neugestaltung von Verkehrsräumen sichern
- Bedarfsgerechte Sonderzufahrtsrechte, zum Beispiel für ambulante Pflegedienste, Krankentransporte, technische Dienstleister, Handwerker und Kurier-Express-Paketdienstleister gewähren
- ...

## **7. Monitoring und Evaluation vorbereiten**

- Monitoring und Evaluation durch unabhängige, zertifizierte Dienstleister und akkreditierte Forschungseinrichtungen
- Nutzung von PKW-Navigationsdaten, um das Einzugsgebiet von mit dem Auto anreisenden Besucherinnen und Besucher, Parksuchverkehre und die Auslastung von Parkplätzen zu erfassen
- Erfassung des Wirtschaftsverkehrs über Navigationsdaten gewerblicher Fahrzeuge
- Ergänzend sorgfältige lokale Verkehrszählungen unter Berücksichtigungen von Wochentagen, Wetterverhältnissen und Ferienzeiten
- Nutzung von GPS-Daten von Mobiltelefonen und Laserschranken zur kontinuierlichen Zählung der Passantenfrequenz
- ...

## **8. Qualität im gesamten Planungs- und Umsetzungsprozess sichern**

- Einrichtung einer klaren Aufbau- und Ablauforganisation für die Umsetzung
- Regelmäßiger Soll-/Ist-Abgleich des Projektfortschritts mit den definierten Zielparametern und bedarfsgerechtes Nachsteuern durch alle beteiligten kommunalen Stakeholder
- Gründliche Dokumentation des Vorgehens und der abschließenden Evaluation
- ...

Köln, 29. März 2023

---

Anmerkung: Das Positionspapier ist ein „lebendes Dokument“. Bei den einzelnen Beispielen innerhalb der Forderungen handelt es sich nicht um abschließende Aufzählungen, deshalb haben wir sie jeweils mit „...“ gekennzeichnet.