VeedelsBlock+ | Ein Vorschlag zur nachhaltigen* Transformation der Stadt Köln

Aufbruch:Stadt

»Ehrenfeld hinter dem Gürtel«

Alles hängt irgendwie mit Allem zusammen!

© **Dirk Frölich,** Köln
d.froelich@df-edv.de

Mai 2023, Version 1.0

Der Text ist unter der Creative Commons Lizenz „Namensnennung - Weitergabe unter gleichen Bedingungen 4.0 International (CC BY-SA 4.0)“ zugänglich.

* nachhaltig: „*längere Zeit anhaltende Wirkung*“ (Duden).
Siehe auch Abschnitt 1.6.2 Postwachstum versus Nachhaltigkeit

Es gibt weder ein Lektorat noch ein Korrektorat.
Ich bitte daher um ein wenig Nachsicht und danke auch für alle diesbezüglichen „sachdienlichen Hinweise“.

Bildnachweis Prolog: Fotos aus „Superilla Barcelona: Barcelona 2015-2023“, Gerència d’Àrea d’Ecologia Urbana, Ajuntament de Barcelona, http://hdl.handle.net/11703/129164, CC-BY-NC-ND.

PROLOG.
UM WAS GEHT ES HIER?

Eix verd de Girona 2023

IN DIESEM TEXT,

Eix verd de Rocafort
2021-2023

IM VEEDEL, IN DER STADT...

Plaça Comte Borrell-Consell de Cent
2021-2023

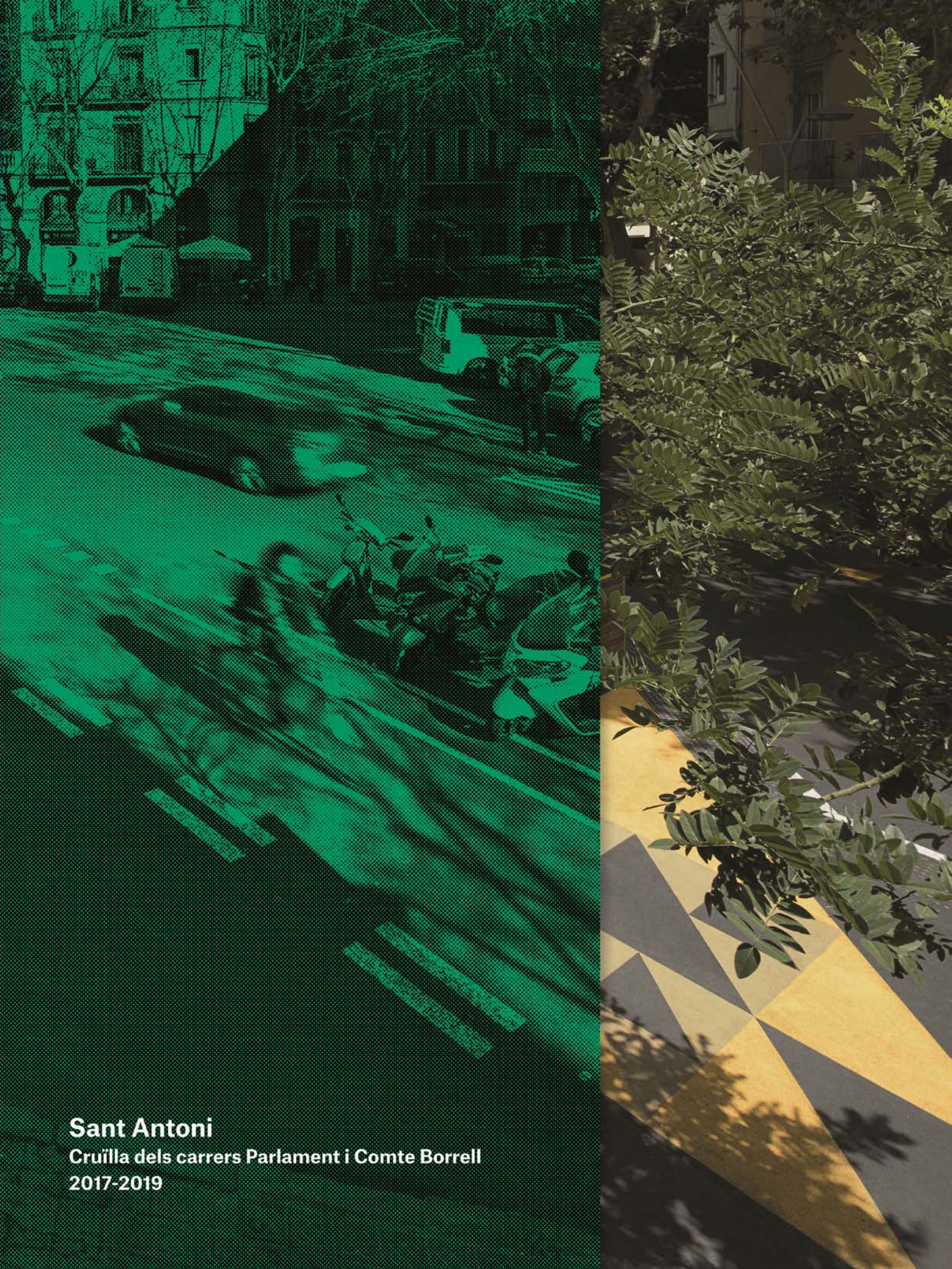
TRANSFORMATION,

Hostafrancs
Carrer del Rector Triadó
2019-2022

QUALITÄT,

Eix verd de Comte Borrell 2021-2023

KLIMAGERECHT UND SOZIAL,



Sant Antoni
Cruïlla dels carrers Parlament i Comte Borrell
2017-2019

EINE LEBENSWERTE STADT.

Eix verd de Consell de Cent 2021-2023

Inhalt

Inhalt **18**

Einleitung **23**
Das Konzept 24
Der Aufbau 24
Die Zielsetzung 26
Anmerkung Bürgerräte und Pilotprojekt Veedelsblock 26
Die Umsetzung 26

1. Öffentlicher Raum und die *Stadt von Übermorgen* **27**
1.1 Klimagerechte und resiliente Stadt 28
1.1.1 Energiewende auf Quartiersebene 29
1.1.1.1 Großindustrielle Technologieoffenheit 29
1.1.1.2 Wärmeversorgung im Bestand 33
1.1.1.3 Mediation Klimawende Köln – RheinEnergie 34
1.1.1.4 Geothermie 36
1.1.1.5 Lokal / kommunal / regional – vor allem dezentral 36
1.2 Flächenverteilung und Nutzung 38
1.2.1 Übernutzung von Grünflächen 38
1.2.2 Flächenpotentiale 39
1.3 Eine Verkehrswende für die Menschen 40
1.3.1 Rechtliche Situation Straßenraum und Parken 42
1.3.2 Verkehrswende für mehr Gesundheit 46
1.4 Multifunktionale Räume 49
1.5 Die feministische Stadt & Diversity 52
1.5.1 Feministische Kritik der 70er und 80er Jahre 53
1.5.2 Gewalterfahrung im öffentlichen Raum 53
1.5.3 Gender Studies 53
1.5.4 Diversity, Vielfalt und Gender Mainstreaming 54
1.5.5 Gender Mainstreaming in der Stadtplanung 56
1.5.6 Ökofeministischer Urbanismus in der Praxis 59
1.6 Ökologische und grüne Gentrifizierung 62
1.6.1 Preistreiber Modernisierung 63
1.6.2 Postwachstum versus Nachhaltigkeit 66
1.7 New Urbanism und die 15-Minuten Stadt 71
1.8 Die barrierefreie Stadt und demografischer Wandel 73
1.8.1 Barrierefreiheit und Shared-Space / Begegnungszone 76
1.8.2 Altengerechte Stadt 78
1.9 Die Schwammstadt, blau-grüne Infrastruktur 81

1.9.1 Resilienz gegen Starkregenereignisse ... 83
1.9.2 Schutz vor Hitzeinseln ... 83
1.9.3 Toolbox BlueGreenStreets ... 86
1.9.3.1 Flächenbedarf im Querschnitt ... 88
1.9.3.2 Vitale Baumstandorte ... 90
1.9.3.3 Verdunstung ... 90
1.9.3.4 Versickerung ... 91
1.9.3.5 Starkregenvorsorge ... 91
1.9.3.6 MURIEL - Multifunktionale Retentionsflächen ... 91
1.9.3.7 Umsetzung konkret ... 92
1.10 Stadt der Kreislaufwirtschaft ... 93
1.10.1 Wärmerückgewinnung aus Grauwasser ... 93
1.10.1.1 Fernwärme ... 94
1.10.1.2 Kölner Fernwärmenetz ... 94
1.10.2 Nährstoffkreislauf - Sanitärwende ... 95
1.10.2.1 Ressourcen aus der Schüssel ... 96
1.10.3 Urban Mining und Recycling ... 99
1.10.3.1 Umnutzung vor Abriss ... 100
1.10.3.2 TH Köln beim HDAK ... 101
1.11 Die Pandemie-resiliente Stadt ... 103
1.11.1 Dichte als Bedrohung ... 103
1.11.2 Kinder und Jugendliche ... 104
1.11.3 Arbeitswelt ... 104
1.11.4 Produktive Stadt ... 105
1.11.5 Verkehr ... 106
1.12 Die Neue Leipzig-Charta ... 107
1.12.1 Drei Handlungsdimensionen ... 108
1.12.2 Fünf Schlüsselprinzipien ... 109
1.13 Abkommen zwischen Städten für ein neues Modell des öffentlichen Raums ... 111
1.14 Baugesetzbuch, Bauleitplanung & Co ... 113
§ 1 BauGB, Bauleitplanung ... 113
§ 136 BauGB, Städtebauliche Sanierungsmaßnahmen ... 113
§ 171 BauGB, Stadtumbau- und Entwicklungsmaßnahmen ... 114
§ 171e BauGB, Maßnahmen der Sozialen Stadt ... 114

2. Öffentlicher Raum und Köln ... 115
2.1 Kölner Masterpläne, Strategien und Programme ... 115
2.1.1 Kölner Perspektiven 2030+ ... 115
2.1.1.1 Kernthemen, Zielgerüst, Leitsätze, Handlungsfelder ... 116
2.1.1.2 Köln-Atlas ... 118
2.1.2 Klima und Grün ... 120
2.1.2.1 Klimaneutrales Köln 2035 ... 120
2.1.2.2 Luftreinhaltung und Luftreinhaltepläne ... 122
2.1.2.3 Masterplan Stadtgrün ... 123
2.1.2.4 Projektskizze Dasselbe in Grün ... 126
2.1.3 Verkehr ... 128
2.1.3.1 Köln Mobil 2025 ... 128
2.1.3.2 Mobilitätskonzept Agora ... 129

2.1.3.3 Schulweg ... 130
2.1.3.4 Förderung Fußverkehr ... 132
2.1.3.5 Förderung Radverkehr ... 133
2.1.3.6 Umgestaltung MIV ... 135
2.1.3.7 Verkehr- SUMP ... 136
2.1.4 Barrierefreies Köln (im öffentlichen Raum) ... 137
2.1.4.1 Verwaltung findet Barrierefreiheit gut (die Durchsetzung aber leider nicht praktikabel) ... 137
2.1.5 Pandemie Stadt Köln ... 138
2.1.5.1 „Sie dürfen hier nicht sitzen!" Der Kölner Eifelwall ... 139
2.2 Köln Transformation, Konkret ... 141
2.2.1 Abwasserwärmenutzung in Köln ... 142
2.2.2 Wissenschaftsstandort Köln – Kreislaufwirtschaft ... 142
2.3 Bürgerbeteiligung ... 143
2.3.1 Schluss mit lustig! ... 144

3. VeedelsBlock+ ... 145
3.1 Ein Superblock für Köln ... 145
3.2 Der Veedelsblock hinter dem Gürtel ... 146
3.3 Der VeedelsBock+ ... 148
3.4 Was kennzeichnet das Veedel „Ehrenfeld hinter dem Gürtel" ... 150
3.4.1 Zielsetzung und Akteure der Transformation ... 151
3.5 Bestand in einem vielfältigem Veedel ... 153
3.6 Bestehende Beschlüsse bezogen auf das Veedel (Auszug) ... 154
3.7 Umsetzungsebenen Veedel: Layer ... 155
3.7.1 Methoden und Beispiele ... 155
3.7.1.1 Trendmoleküle der Stadt von Übermorgen ... 155
3.7.1.2 „traffic space = public space" Ein Handbuch zur Transformation ... 156
3.7.1.3 InnovationCity Ruhr | Modellstadt Bottrop ... 156
3.7.1.4 Aufbruch am Arrenberg – Transformation eines Quartiers in Wuppertal ... 157
3.7.2 Layer Flächenaufteilung und Flächengerechtigkeit ... 158
3.7.2.1 Multifunktionsflächen ... 159
3.7.2.2 Grünflächen ... 160
3.7.2.3 Dimensionierung, Querschnitte und Typ ... 160
3.7.3 Layer Grün, Blau, Klima ... 162
3.7.3.1 Grüne Achsen – Vernetzung der Grünflächen ... 162
3.7.3.2 Bestand und Planung Bäume ... 165
3.7.3.3 Arten- und Landschaftsschutz ... 167
3.7.3.4 Schwammstadt, blau-grüne Infrastruktur ... 167
3.7.4 Layer Urban Gardening & Ernährung ... 173
3.7.4.1 ACHTUNG KÖLN – Aquaponik FarmBox abzugeben ... 174
3.7.4.2 Trinkwasserspender, Bewässerung und Begrünung ... 176
3.7.5 Layer Verkehr ... 177
3.7.5.1 Verkehrsführung im Veedel hinter dem Gürtel ... 177
3.7.5.2 Venloer Straße – hinter dem Gürtel ... 178
3.7.5.3 Marienstraße ... 181
3.7.5.4 Leyendecker Straße ... 185

3.7.5.5 Helios – Innovatives Verkehrskonzept und RVKE ... 185
3.7.6 Layer Parken ... 186
*3.7.6.1 VeedelsBlock+Parken für Anwohner*innen ... 187*
3.7.6.2 Fahrrad / Lastenrad-Parken ... 188
3.7.7 Layer Aufenthaltsqualität ... 189
3.7.7.1 Kitas und Spielplätze, Jugend und Schulen ... 190
3.7.7.2 Beispiele für Tactical Urbanism ... 191
3.7.7.3 Aufenthaltsflächen vor Spielplätzen, Kitas, Schulen ... 194
3.7.7.4 AktivRaum Alpener Straße. ... 194
3.7.7.5 Senioren und soziale Einrichtungen ... 195
3.7.8 Layer Barrierefreiheit ... 196
3.7.8.1 Barrierefreie Mobilität ... 196
3.7.9 Layer 15-Minuten Stadt ... 197
3.7.10 Layer Energieversorgung – Strom und Wärme ... 198
3.7.10.1 Solar und Wärmekataster ... 199
3.7.10.2 Kommunale Servicestelle Quartiersenergie ... 200
3.7.10.3 Fokusthema: Ausbau von Mieterstrom ... 202
3.7.10.4 Gemeinschaftsbatteriespeicher ... 203
3.7.10.5 Straßenbeleuchtung ... 204
3.7.10.6 Wärmeversorgung ... 204
3.7.11 Layer Kreislaufwirtschaft ... 207
3.7.11.1 Braune Tonne – gemeinschaftliche Kompostierung ... 207
3.7.11.2 Öffentliche Trockentoilette(n) mit Pilotprojekt zum Nährstoffkreislauf ... 207
3.7.11.3 RepairCafé im BüzE ... 209
3.7.11.4 Verwertung von organischem und kompostierbarem Abfall ... 210
3.7.11.5 Optimierte Abfallwirtschaft im VeedelsBlock+ ... 210
3.7.12 Layer Schulung und Bildung ... 211
3.7.13 Layer Gesundheit ... 212
3.7.13.1 Definitionen und Handlungsfelder ... 212
3.7.13.2 Luftreinhaltung ... 213
3.7.13.3 Lärm- und Erschütterungsschutz ... 214
3.7.13.4 Hitzeinseln ... 214
3.7.13.5 Belichtung und Verschattung ... 215
3.7.14 Layer Zusammenleben ... 216
3.7.15 Layer Information und Bildung ... 218
3.7.15.1 Zentrales Informationszentrum und Info-Point VeedelsBlock+ ... 219
3.7.15.2 Lehrpfad Leo-Amman-Park ... 219
3.7.15.3 Info-Point und TinyRathaus ... 220
3.7.15.4 Lehr- und Praxispfad durch den VeedelsBlock+ ... 220
3.7.15.5 Essbare Stadt ... 221
3.8 Beteiligung und Partizipation ... 221
3.8.1 buero gruen. Projektskizze „Wir folgen dem Klima" Bürgerzentrum Ehrenfeld ... 222
3.8.2 Weitere Beispiele und Akteur*innen im Veedel ... 223

4. Nachbetrachtung und Einordnung ... 224
4.1 Projekte, Beschlüsse, Beteiligungen ... 224

4.1.1 Marienstraße ... 224
4.1.1.1 Die Breite des Straßenraums ... 224
4.1.1.2 Die Planung ... 226
4.1.1.3 Das Ordnungsamt und die Barrierefreiheit ... 226
4.1.1.4 Es passiert nichts ... 227
4.1.2 Verkehrsversuch Venloer Straße ... 229
4.1.2.1 Ein Scheitern mit Ansage ... 229
4.1.2.2 Mangelnde Qualität ... 231
4.1.2.3 Vorgeschichte Verkehrsversuch Venloer ... 234
4.1.2.4 Wie geht es weiter ... 234
4.1.2.5 Update, Sperrung der Überfahrt am Gürtel ... 236
4.1.2.6 Was tun ... 236
4.1.3 Helios-Gelände ... 238
4.1.3.1 Veranstaltung 2017: Shared Space Helios ... 239
4.1.3.2 Radverkehrskonzept Ehrenfeld ... 239
4.1.3.3 Brief an Oberbürgermeisterin Reker… ... 240
4.1.3.4 …und Antwort des Beigeordneten Ascan Egerer ... 242
4.1.4 Vogelsanger Straße ... 245
4.1.4.1 Eine Mittelallee mit Bäumen ... 245
4.1.5 Offener Brief #gehwegfrei ... 248
4.1.5.1 Kampagne #gehwegfrei ... 249
4.1.5.2 Agora Köln, Factsheet Parken ... 250
4.1.5.3 Parken, Parken, Parken …Masterplan Parken ... 250
4.1.6 #UnitedEifelwall ... 251
4.1.6.1 Gefahr für Sicherheit und Ordnung ... 252
4.1.6.2 Bezirksvertretung Innenstadt ... 253
4.1.6.3 Runder Tisch Eifelwall ... 253
4.1.6.4 Der kurze Sommer der ~~Anarchie~~ Kreativität ... 253
4.1.6.5 Plattgemacht ... 254
4.1.7 Güterbahnhof Ehrenfeld ... 255
4.1.7.1 Bebauungsplan ... 255
4.1.7.2 Shared Space Güterbahnhof ... 256
4.1.7.3 Stadtentwicklung falsch herum ... 257
4.1.8 Verkehrsversuch Deutzer Freiheit, Deutz-Autofrei ... 258
4.1.8.1 Qualität und Kommunikation mangelhaft ... 258
4.1.8.2 Probleme des Einzelhandels auf der Deutzer Freiheit ... 259
4.2 Stimmen ... 261
4.2.1 Uwe Schneidewind, Oberbürgermeister Wuppertal ... 261
4.2.2 Andreas Knie, Professor für Soziologie, TU Berlin ... 262

Επίλογος. ... 263

Literatur ... 264

Einleitung

Seit einigen Jahren beschäftigen mich Themen der Stadtentwicklung in theoretischen Debatten und Beiträgen[1] sowie in der konkreten Umsetzung vor Ort. Einige, der im folgenden Papier formulierten Gedanken sind schon Teil früherer Veröffentlichungen gewesen, wie zum Beispiel zur Venloer Straße, dem Heliosgelände oder dem Eifelwall. Anderen Themen waren Teil von gemeinsamen Projekten, wie zum Beispiel die Entwicklung des nachhaltigen Verkehrskonzept der Agora Köln, der Initiative #Gehwegfrei, der Wanderbaumallee Köln. Oder es geht ganz allgemein um das ehrenamtliche Engagement im eigenen Wohnumfeld.

Bei den so offen daliegenden Notwendigkeiten der Transformation des öffentlichen Raums und des klimagerechten und gemeinwohlorientierten Umbaus der Stadt ist es mir schleierhaft, warum so wenig passiert, warum Prozesse so langwierig und warum die politischen / verwaltungsseitigen und auch gesellschaftlichen Widerstände so hartnäckig sind.

Die wissenschaftliche Erkenntnis ist eindeutig. Seit vielen, viele Jahren. Und auch die zahlreichen Konzepte und Debatten zum Thema Stadtentwicklung bieten Lösungsansätze, Strategien und konkrete Handlungsanweisungen die „nur" aufgegriffen und umgesetzt werden müssen.

Einiges davon habe ich in diesem Text wie in einem großen Notizbuch gesammelt und bin dabei auch immer wieder auf neue, spannende Aspekte gestoßen. Andere Ideen sind wie so häufig nebenbei *am Küchentisch* entstandenen: „***Es könnte als Pilotprojekt in einem Veedel der umfassende und klimagerechte Umbau der Stadt anschaulich und konkret umgesetzt werden***."

Aus diesen Ideen heraus ist dieser Text und der Vorschlag entstanden, an dem Veedel[2] *Ehrenfeld hinter dem Gürtel* durchzuspielen, was für den unvermeidlich und zwingend erforderlichen Umbau der Stadt notwendig und möglich ist. Dabei soll es aber nicht um ein neues Untersuchungsobjekt für einen Masterplan einer erweiterten Stadtstrategie gehen. Denn es gibt keine Erkenntnislücke, die mit weiteren Untersuchungen gefüllt werden muss. Es geht darum, eine gewaltige Umsetzungslücke „*ein Stück weit*" zu füllen.

Und in Anbetracht der dringenden Herausforderungen der Klimakrise, und den in Fachkreisen ausreichend vorhandenen Erkenntnissen, gilt es nun schleunigst ein paar Pflöcke einzuschlagen (die formalen Rahmenbedingungen festzulegen) und unverzüglich loszulegen.

[1] ...als Laie, ohne fachlichen oder wissenschaftlichen Hintergrund.

[2] Veedel: das kölsche Quartier

Das Konzept

Die konkreten Vorschläge zu einem **VeedelsBlock+** folgen erst in dem dritten Kapitel. Vorweg stehen zwei Kapitel mit längeren Abschnitten zu stadtentwicklungspolitischen Debatten und Hintergrundinformationen sowie einer ausführlicheren Darstellung Kölner Strategiepapiere und Masterpläne.

Dieses stelle ich vorweg, um zu vermeiden, dass sich an Einzelmaßnahmen oder an jedem noch so kleinen (Straßen-) Abschnitt abgearbeitet und festgebissen wird. Ähnlich wie in der Lokalpolitik, wo der Sachstandsbericht zu jedem einzelnen Poller den Blick *aufs Ganze* trübt, und zudem unnötig Ressourcen bindet. Mir ist wichtig, Zusammenhänge mitzudenken: Klimakrise, Barrierefreiheit, Verkehrs-, Ernährungs-, Energiewende und vieles andere mehr sind miteinander verzahnte Teile der Stadtentwicklung.

Das Konzept des **VeedelsBlock+** als Pilotprojekt zur Transformation der Stadt will mitdenken, was beispielsweise Klimafolgenanpassung, Pandemie und Gender-Pay-Gap miteinander zu tun haben und wie dieser Zusammenhang auch in der Änderung einer Verkehrsführung zum Ausdruck kommt. Deshalb stehen im vorliegenden Text Abschnitte zur *feministischen Stadtplanung* neben solchen zur *15-Minuten-Stadt*, der *Schwammstadt* oder zu *rechtlichen Hintergründen des Parkens* im öffentlichen Raum.

Zum Beispiel: Die Pandemie brachte nachhaltige Veränderungen im Freizeitverhalten, in der Arbeitswelt und auch ein Rollback, zurück zu traditionellen Rollenzuschreibungen. Das fällt heute zusammen mit dem dramatischen Mangel bei Kita-Personal und Schulplätzen sowie gestiegenen Miet- und Energiepreisen und verschärft den Druck auf die für Care-Arbeit zuständigen Menschen – auf Grund des Gender-Pay-Gap vornehmlich Frauen.

Stadtplanung kann den Gender-Pay-Gap nicht schließen, aber die Bedingungen für Care-Arbeit, Versorgung und Home-Office in einer *Stadt der kurzen Wege* verbessern. Wenn Kinder ihren Schulweg selbständig und vor allem sicher zurücklegen und sich in ihrer Freizeit mit Freund*innen *draußen im Veedel* treffen können, ist das ein Gewinn an *„Quality-Time"*, für eine selbstbewusste Entwicklung und das soziale Miteinander (nicht nur) der Kinder. Und wenn die Kita oder die Nachmittagsbetreuung der Schule die Versorgung wegen Personalmangels gerade wieder einmal nicht gewährleisten kann, helfen generationen- und familiengerechte öffentliche Räume (und in diesem Fall Spielplätze), dies über nachbarschaftlichen Zusammenhalt und soziale Zusammenhänge aufzufangen.

Hierfür braucht es sichere, barrierefreie und klimafolgenangepasste Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum: Attraktive, beschattete, grüne Sitz- und Aufenthaltsflächen, Trinkwasserspender und einen sicheren und großzügigen Straßenraum für Menschen. Öffentlicher Raum als sozialer Ort, Lernort und Ort der Begegnung.

Auch dafür braucht es die Transformation der Stadt.

Der Aufbau

Kapitel 1: Öffentlicher Raum und die Stadt von Übermorgen
Im ersten Teil werden grundsätzliche Konzepte zum öffentlichen Raum und stadtentwicklungspolitische Debatten aufgeführt. Es handelt sich um

eine subjektive Auswahl, die mit persönlichen Vorlieben und eigenen Projekten zusammenhängen, oder es betrifft Themenfelder, die eine Rolle bei der klimagerechten Transformation des Quartiers – und letztendlich der Stadt – spielen.

Hierbei lässt sich leider nicht vermeiden, auch ein paar etwas trockenere Themen, wie die rechtliche Situation des Parkens im Straßenraum oder des Baugesetzbuch zu behandeln. Wer möchte, kann dies natürlich erst einmal überspringen und hierauf bei Bedarf später wieder zurückkommen.

Kapitel 2: Öffentlicher Raum und Köln

Bei der Auswahl der Themen zur klimagerechten Transformation der Stadt Köln bleibe ich ebenfalls subjektiv im eigenen *Veedel* verhaftet. Eine stadtweite oder regionale Perspektive müsste die internationale Logistik mit Flug-, Schiffsverkehr und dem Kölner Autobahnring, maroden oder geplanten Rheinbrücken und den Bahnknoten in den Blick nehmen sowie Grünzüge oder Braunkohlelöcher in der Metropolen-Region betrachten.

Ich picke mir die Aspekte von *vor der eigenen Haustüre* heraus und bin dabei immer wieder positiv überrascht, wie zahlreich hierzu schon Ideen, Konzepte und Strategien in Köln formuliert wurden. Ja, Papier ist geduldig und es mangelt nicht an fachlich beeindruckenden Masterplänen und Strategien. Fachliche Expertise und Erkenntnis sind in der Kölner Verwaltung vorhanden, was ich mit zahlreichen Ausschnitten und Zitaten aufzeigen möchte. Die Verantwortung – auch der Politik in Bezirk und Rat – ist allerdings, dies Praxis werden zu lassen.

Kapitel 3: VeedelsBlock+

In diesem Teil werden konkrete Vorschläge zur Transformation am Beispiel des Veedels *„Ehrenfeld hinter dem Gürtel"* gemacht. Es handelt sich um das konkrete, persönliche Wohnumfeld. Es ist aber auch ein Veedel, was schon häufiger im Fokus stand und hervorragende Voraussetzungen für eine modellhafte Umgestaltung bietet.

Die konkreten Vorschläge werden verknüpft mit – zum Teil schon seit vielen Jahren – bestehenden Beschlüssen aus dem Bezirk Ehrenfeld oder dem Rat der Stadt Köln. Erweitert und ergänzt werden die Vorschläge um Aspekte, die m.E. auf die Anforderungen einer sozialen Anpassung zur klimagerechten und (Pandemie-) resilienten Stadt notwendig sind:

- Für ein lebenswertes, inklusiv und barrierefreies, zukunftsfähiges und soziales Veedel.
- Resiliente Klimaanpassungsmaßnahmen (Starkregen, Hitzehotspots, Luft- und Lärmverschmutzung).
- Förderung dezentraler Wärme- und Energieversorgung sowie nachhaltiger Infrastruktur.
- Umgang mit der fortschreitenden Verdichtung und stärker werdenden Beanspruchung („Übernutzung") des öffentlichen Raums, insbesondere der Grünanlagen.
- Anpassungsfähigkeiten auf kurzfristige und temporäre Ereignisse (Pandemie-Resilienz).
- Anpassung an geänderte Anforderungen im Wohnumfeld (Demografie, Verkehrswende, multifunktionale Stadt).
- Anlehnend an das Konzept der Superblocks in Barcelona (katalanisch: „Superilles"): Ermöglichung und Förderung von Aufenthaltsqualität.

Aus der klimafolgenangepassten Neuorganisierung des Veedels ergeben sich einige Konsequenzen. Es wird zum Beispiel kein privates Parken mehr im öffentlichen Raum geben können. Oder es müssen kommunale Gesellschaften gegründet bzw. in ihrer Satzung erweitert werden, um sektorübergreifend eine gemeinwohlorientierte, soziale und quartiersbezogene Energie- und Wärmeversorgung aufzubauen. Hier ist die Politik gefordert, **heute** die Rahmenbedingungen zu schaffen, damit die Stadt von Übermorgen Realität werden kann.

Kapitel 4: Nachbetrachtung und Einordnung.
Im letzten Teil kommt es zu einer kritischen Betrachtung verschiedener „*Projekte*" Kölner Stadtentwicklung. Aufgeführt werden persönliche Erfahrungen mit Bürgereingaben und Projekten im öffentlichen Raum sowie aktuelle Verkehrsversuche und Bürgerbeteiligungsverfahren.

Die Zielsetzung

Zielsetzung dieses Textes ist es, die vielfältigen Erfahrungen und Diskussionen zum Thema einer zukunftsfähigen Stadtentwicklung zusammenzufassen und auf **einen konkreten Raum** – das Veedel „*Ehrenfeld hinter dem Gürtel*" – anzuwenden.

Der Vorschlag des **VeedelsBlock+** versucht die abstrakten Strategien und Erkenntnisse der Stadtentwicklung (*die auch von der Stadt Köln z.T. so formuliert werden*), der klimagerechten Transformation und der Ideen eines qualitativen öffentlichen Raums auf ein Quartier anzuwenden. Mit konkreten lokalen Umsetzungsvorschlägen wird der Prozess greifbar, kann breiter vermittelt und vor Ort erfahrbar gemacht werden.

Anmerkung Bürgerräte und Pilotprojekt Veedelsblock.

Die Idee des Papiers ist unabhängig von dem städtischen Projekt der Bürgerräte mit dem Schwerpunktthema *Veedelsblock* entstanden. Wenn die inhaltliche Auseinandersetzung mit der Entwicklung und Transformation der Stadt in dem Pilotprojekt der Bürgerräte aufgegriffen wird, freut mich das – es ist aber nicht die primäre Zielsetzung.

Die Umsetzung

Ich persönlich verfüge nicht über die Expertise oder die Ressourcen, diesen Transformationsprozess zu steuern oder konkret umzusetzen. Das muss vornehmlich die Verwaltung und Politik der Stadt leisten – zumindest, wenn diese ihre selbst formulierten Ansprüche, Zielvorgaben und Masterpläne noch ernst nehmen wollen. Ich kann hierzu einen Impuls und ein paar Gedankenspiele liefern. Die fachliche Ausarbeitung und Feinjustierung muss dann im Austausch mit den Expert*innen und einem partizipativen, öffentlichen Aushandlungsprozess erfolgen.

1. Öffentlicher Raum und die *Stadt von Übermorgen*

Eine weit verbreitete, aber leider verkürzte Sicht auf den öffentlichen Raum ist die, als Straße und Verkehrsraum. Öffentlicher Raum wird in den meisten öffentlichen Debatten als Verkehrsraum und darin als Raum für den motorisierten Individualverkehr (MIV) behandelt. Das Verkehr mehr beinhaltet wie Kraftverkehr und jeder Fahrt mit einem Kraftfahrzeug ein Fußweg vorangeht, ist weder im allgemeinen gesellschaftlichen Bewusstsein fest verankert noch in der (Straßen- und Verkehrs-) Rechtsprechung angemessen angelegt.

In kritischen Diskursen zu Stadtentwicklung und öffentlichen Raum ist allerdings schon längst eine Abkehr vom Modell der autogerechten Stadt vollzogen – zumindest in der Theorie. Umso mehr verwundert es (mich), wie tief die Strukturen sitzen und immer wieder reproduziert werden, wie fest das Dogma der *freien Fahrt für freie Bürger* und das vermeintliche *Recht auf den privaten Parkplatz* vor der eigenen Haustüre in den Köpfen sitzt.

In den 1980er Jahren veröffentlichte Jan Gehl sein Konzept „*Leben zwischen Häusern*" und postulierte darin den Menschen als Maßstab für die Gestaltung öffentlicher Räume. Auch gab es seit der zweiten Frauenbewegung der 1970er Jahre eine Kritik an den vorHERRschenden Konzepten der Stadtplanung aus feministischer Sicht. Eine moderne Stadtentwicklung diskutiert inzwischen vielfältige Themen: die *Schwamm-Stadt*: Dach- und Fassadenbegrünung sowie Schaffung kleinteiliger versickerungsfähiger Verkehrsflächen; die *15-Minuten-Stadt*: Arbeitsplätze, Nahversorgung, Schule, Freizeitangebote mit Grünflächen, Kultur- und Sportangeboten dezentral verteilt und schnell (zu Fuß oder mit dem Rad) erreichbar; oder *Taktischen Urbanismus*: eine kurzfristige, temporäre Intervention, mit denen der Straßenraum neu verteilt wird und mit einem optischen Fokus geänderte Wahrnehmungen und Sichtweisen ermöglicht werden.

In den nun folgenden Abschnitten werden Debatten um den öffentlichen Raum und stadtentwicklungspolitische Konzepte vorgestellt. Diese Abschnitte bauen nicht explizit aufeinander auf und können somit auch einzeln und/oder in beliebiger Reihenfolge gelesen werden. Den Leser*innen steht frei, selbst zu beurteilen, wie „*alles irgendwie mit Allem zusammenhängt*".

1.1 Klimagerechte und resiliente Stadt

Die Debatten der letzten Jahre über den öffentlichen Raum waren auch davon geprägt, eine städtebauliche Antwort auf den Klimawandel zu entwickeln: die Transformation hin zu einer *klimagerechten und resilienten Stadt*, die sowohl dauerhaft sich änderndes Stadtklima als auch lokale und temporäre Klimakatastrophen bewältigt, ohne dass essenzielle Infrastrukturen zusammenbrechen.

Nun sind auch noch Anforderungen an eine Pandemie-Resilienz hinzukommen und wir befassen uns mit Energiesicherheit und dem Schutz kritischer Infrastruktur.

Riesige Anforderungen, die m.E. nicht in dem notwendigen Maß im konkreten Handeln der kommunalen Politik und Verwaltung zum Ausdruck kommen. Die Transformation der Stadt verlangt nach einem grundsätzlich anderen Verständnis des öffentlichen Raums. Ausgehend von der Quartiersebene, dabei aber die Vernetzung und den Gesamtzusammenhang mitgedacht. So muss auch die klimaresiliente Qualifizierung der öffentlich-technischen Infrastrukturen das Quartier mit lokalen und flexiblen (resilienten) Lösungsansätze mehr in den Focus nehmen. Es wird zukünftig nicht *die eine* zentrale Lösung für die kommenden Herausforderungen geben.

> Der Alltag der Bürgerinnen und Bürger spielt sich heutzutage oft auf verschiedenen räumlichen Ebenen ab. Deshalb sollten lokale Entwicklungsmaßnahmen in den jeweils passenden räumlichen Kontext eingebettet werden. Zusätzlich zur formellen Stadtentwicklungspolitik in einer Kommune sollten spezifische und informelle Ansätze auch auf anderen räumlichen Ebenen einschließlich der Stadtquartiere wie auch größerer, funktional zusammenhängender Räume oder im Kontext von Metropolregionen gestärkt werden. Dies erfordert die Koordinierung von Maßnahmen auf allen räumlichen Ebenen, um ein kohärentes Vorgehen zu gewährleisten und Ineffizienz zu vermeiden.
>
> – Städtische Herausforderungen kommen besonders häufig auf Quartiersebene zum Ausdruck […]
>
> **Neue Leipzig-Charta (NLC), Leitdokument für Stadtpolitik in Deutschland und Europa (BMI, 2020)**

1.1.1 Energiewende auf Quartiersebene

Eine Dekarbonisierung und Energiewende wird sich nicht von der Quartiersebene allein organisieren lassen, aber ohne das Quartier (und der dort wohnenden und arbeitenden Verbraucher*innen) wird es nicht funktionieren.

Bei neuen Entwicklungsgebieten und der Schaffung neuer Quartiere auf der *grünen Wiese* ist zumindest denkbar, einige Fehler der Vergangenheit nicht zu wiederholen. Grundsätzlich bleiben bei der Suburbanisierung und der Entwicklung großer Neubauprojekten in Bereich der Vorstadt und des Umlandes aber die Probleme der Zersiedlung, einer zusätzlicher Flächenversieglung und weiterem Verkehr.

Die eigentliche Herausforderung liegt aber wahrscheinlich in der Transformation des Bestands, der sich inzwischen über Jahrzehnte in einer vermeintlich billigen Energieversorgung (mit Gas) eingerichtet hat.

Öko-Angebote für Haushaltsstrom und Biogas beruhigten das Gewissen. Als Mieter*in *„kann ich ja sowieso nix machen“* und die Eigentümer*innen haben *„eben noch“* in eine energieeffiziente Heizungsanlage investiert, die noch lange nicht abgeschrieben ist.

»Bei der Energieversorgung ist der Anteil **regenerativer** und **dezentraler** Lösungen im Stadtgebiet zu erhöhen. […]

Kölner Perspektiven 2030+ | Handlungsempfehlung 1 Klimagerecht leben (Stadt Köln, 2020, S. 122)

Im Bestand ist dann unter Umständen noch der Denkmalschutz zu beachten[3], Energieberater*innen sind zu organisieren, geeignete Handwerksfirmen zu finden und Fördermittel zu finden[4] und zu beantragen. Das sind dann aber im besten Fall *„individuelle Lösungen mit Nebenwirkungen“*: die Investitionskosten führen häufig zu Mieterhöhungen und werden zu Treibern der Gentrifizierung, ohne dabei die Energiewende wirklich voranzubringen.

Ein sozialer, gemeinwohlorientierter und flächendeckender Ausbau von Solarstrom und klimaneutraler Wärmeerzeugung bei gleichzeitiger Reduzierung und Abschaltung fossiler Energieträger ist wahrscheinlich nur machbar, wenn städtebauliche Programme und Förderungen helfen, die oben genannten *Nebenwirkungen* zu vermeiden. Gleichzeitig müssen die grundsätzlichen Probleme wie beispielsweise Grundlastsicherheit und Speicherung (von Strom und Wärme) gelöst werden.

1.1.1.1 Großindustrielle Technologieoffenheit

Großindustrielle Technologien wie Pumpspeicherwerke lassen sich nicht an beliebigen Orten oder kurzfristig realisieren. Andere „Groß“-Infrastrukturmaßnahmen wie Fernwärmenetze und Heizkraftwerke sollten vernetzt und kommunal oder regional gelöst werden.

[3] Siehe hierzu Merkblatt Energetische Ertüchtigung, Stadt Köln

[4] Siehe hierzu Förderprogramm Gebäudesanierung/Erneuerbare Energien, Stadt Köln

Ob die Lösung unserer Energieversorgung auf anderen Kontinenten zu finden ist, möchte ich arg in Zweifel ziehen. Die Verschiffung von – in Südamerika produziertem - grünem[5] Wasserstoff um den halben Globus ist nicht nur klimapolitisch fragwürdig. Im Süden von Chile wird seit Ende des Jahres 2022 von einem internationalen Konsortium grüner Wasserstoff mit Windkraft produziert. Das Projekt *Haru Oni* wird von der Bundesregierung gefördert und beteiligt sind *Siemens Energie* und *Porsche*. Die Webseite bewirbt das Projekt mit *„drei Gründe für eFuels… it's not the end of the road for petrol cars*" und dass die *„Umstellung der globalen Flotte von Benzinautos auf Elektroautos […] einen massiven Kohlenstoff-Fußabdruck hinterlassen*" würde.

Also doch besser die Benziner laufen lassen – halt nur dann mit eFuels?

eFuels und HVO-Kraftstoffe (*hydrierte Pflanzenöle)*

Schadstoffe

Beim Betrieb von Verbrennungsmotoren entstehen grundsätzlich verschiedene Schadstoffe. In Bezug auf CO, NO_x, Feinstaubpartikel und HC gibt es jedoch keine großen Unterschiede zwischen der Verbrennung von eFuels und herkömmlichen Kraftstoffen. In der Regel emittieren eFuels weniger Schwefeloxide, da sie einen geringeren Schwefelgehalt aufweisen.

- Kohlendioxid (CO_2): Kohlendioxid entsteht bei der Verbrennung von Kohlenwasserstoffen im Kraftstoff und trägt zur Erderwärmung und zum Klimawandel bei.
- Kohlenmonoxid (CO): Kohlenmonoxid entsteht bei unvollständiger Verbrennung von Kohlenwasserstoffen im Kraftstoff. Es ist ein farbloses, geruchloses und giftiges Gas, das bei hohen Konzentrationen tödlich sein kann.
- Stickoxide (NO_x): Stickoxide entstehen bei hohen Verbrennungstemperaturen durch die Reaktion von Stickstoff und Sauerstoff in der Luft. Sie können zur Bildung von saurem Regen und zu Smog beitragen.
- Feinstaub-Partikel: Bei der Verbrennung von Kraftstoffen entstehen auch winzige Partikel, die in die Luft emittiert werden. Diese Partikel können in die Lungen eindringen und Gesundheitsprobleme verursachen.
- Kohlenwasserstoffe (HC): Kohlenwasserstoffe sind organische Verbindungen, die bei unvollständiger Verbrennung von Kraftstoff entstehen. Sie können zur Bildung von Smog und zur Entstehung von Krebs beitragen.

[5] Grüner Wasserstoff. Durch Elektrolyse (Aufspaltung von Wasser in seine Komponenten Sauerstoff und Wasserstoff) mit erneuerbaren Energien.

Der ADAC hat 2022 einen umfangreichen Praxistest mit eFuels und HVO-Kraftstoffen durchgeführt und den Schadstoffausstoß gemessen (ADAC: Kraftstoffe der Zukunft: Sind E-Fuels wirklich umweltfreundlich? 06.12.2022).

- **VW Golf 2.0 TSI**, Benziner mit Turboaufladung, Direkteinspritzung und Ottopartikelfilter: *„Alle Messergebnisse bestätigen die sehr geringen Schadstoffemissionen des Motors. In allen Zyklen werden die Grenzwerte weit unterschritten, selbst im sehr anspruchsvollen Autobahnzyklus des ADAC Ecotest. Die Partikelemissionen sind mit beiden Kraftstoffen ausgesprochen niedrig. Der NO_x-Ausstoß sinkt durch den strombasierten Kraftstoff sogar um etwa 40 Prozent."*
- **Ford Fiesta 1.0-EcoBoost**, Euro-6, Direkteinspritzung und Turbolader: *„Im Test bewegen sich die Schadstoffemissionen teilweise im Bereich der Grenzwerte."*
- **VW Golf VII** mit 1,4-Liter-Turbobenziner: *„Mit dem E10-E-Fuel der Firma CAC ändern sich die Emissionen nur geringfügig. Trotz leicht erhöhter Stickoxide und einer erhöhten Anzahl von Partikeln im Abgas bleiben die Werte gesetzeskonform."*
- **BMW 320d**, Diesel: *„Da BMW seine komplette Dieselflotte, auch ältere Bestandsfahrzeuge, für paraffinische Kraftstoffe wie HVO freigegeben hat, konnte ein BMW 320d Touring aus dem Jahr 2013 zum Test genutzt werden. […] Sowohl mit mineralischem als auch mit paraffinischem Diesel hält der BMW die gesetzlichen Grenzwerte im Prüfzyklus ein. Aufgrund der niedrigeren Energiedichte von HVO steigt der Verbrauch etwas an, die CO_2-Emissionen bleiben aber gleich."*

Fazit ADAC: *„Die CO_2-Verbrauchsmessungen zeigen: Der lokale CO_2-Ausstoß der Pkw mit E-Fuel oder HVO bleibt auf ähnlichem Niveau wie mit fossilem Kraftstoff. Trotzdem gibt es einen entscheidenden Unterschied bei der Verwendung von synthetischem oder fossilem Kraftstoff: Denn das emittierte CO_2 ist im Falle eines synthetischen oder eines Bio-Kraftstoffs der Atmosphäre direkt entzogen (E-Fuel) bzw. über das Wachstum der Pflanzen (HVO) entzogen worden. In der Bilanz erhöht sich die CO_2-Belastung der Atmosphäre nicht, der CO_2-Kreislauf gilt als geschlossen"*.

Wirkungsverluste bei eFuels

Bei der Herstellung von eFuels fallen sehr hohe **Wirkungsverluste** an. *Von der im Prozess eingesetzten Energie bleiben in der "Well to Wheel"-Betrachtung am Ende nur zehn bis 15 Prozent übrig. Zum Vergleich: Im Elektroauto kommen 70 bis 80 Prozent der Ausgangsenergie am Rad an* (Quelle: ADAC)

Bezüglich der öffentlich diskutierten CO_2-Neutralistät von eFuels besteht rein rechnerisch eine Neutralität, wenn die Herstellung des synthetischen Kraftstoffs komplett mit erneuerbaren Energien erfolgt. Nicht berücksichtigt ist dabei allerdings der Betrieb der Produktionsstätte oder der Transport z.B. aus Patagonien (Chile). Unbenommen vom rechnerischen Plus-Minus-Null bei eFuels braucht es insgesamt eine deutliche Reduzierung – insbesondere im Verkehrssektor.

HVO-Kraftstoffe

Schon im Einsatz sind **HVO-Kraftstoffe** (HVO = Hydrogenated Vegetable Oils). Die *hydrierten Pflanzenöle* werden schon als Ersatz für Diesel-Kraftstoffe produziert. Ausgangsstoff ist Biomasse (darunter auch Rest- und Abfallstoffe), aber durch den Einsatz von Palmölen und der Nutzung von Ackerflächen für die Kraftstoffherstellung wird HVO kritisch gesehen.

In Skandinavien ist HVO an normalen Tankstellen erhältlich, in Deutschland gibt es noch keine Zulassung für den Kfz-Betrieb, aber die DB setzt HVO schon auf mehreren Strecken im Personenverkehr und flächendeckend im Bereich Cargo als Ersatz für Diesel ein.

E-Fuels/Power-to-X, oder Spielarten von grauen[6], blauen[7] türkisen[8], pinken/gelben[9], weißem[10] Wasserstoff haben häufig eine sehr zweifelhafte Herkunft. In der aktuellen Debatte um die vermeintliche Technologieoffenheit wird beispielsweise selten thematisiert, womit denn eigentlich die riesigen Tankschiffe betrieben werden, die den Wasserstoff transportieren? Oder woher die Energie kommt, bzw. wie einberechnet wird, den Wasserstoff für den Transport zu verflüssigen?

Koloniale Energieversorgung

Zudem wiederholt sich der koloniale Mechanismus, dass Rohstoffe und billige Arbeit im globalen Süden zur Aufrechterhaltung *„unserer"* gewohnten Lebensweise und Privilegien dienen. Dies gilt auch für LNG aus Katar oder der Erkundung und Förderung neuer Öl- und Gasfelder vor den Küsten Senegals und Mauretanien zu dem die WirtschaftsWoche titelt: *„Tief im Meer vor Westafrika liegen die Gashoffnungen Europas"* (WiWo, 23.05.2022).

Aber auch der massive Ausbau der Öl- und Gasförderung durch Norwegen in der Nordsee und dem Nordatlantik bis tief in die arktischen Gewässer lässt wenig Hoffnung auf eine baldige Energiewende aufkommen: *„Anders als Oslo suggeriert, werden neue Fundstätten also gar nichts zur Entspannung bei aktuellen Versorgungsengpässen beitragen. Wofür die norwegische Regierung mit neuen Lizenzen in Wirklichkeit plant, ist eine Verlängerung der Öl- und Gasförderung weit über das Jahr 2050 hinaus."* (taz, 10.02.2023).

Andere Technologien liegen in ferner Zukunft (Kernfusion), oder lösen das Problem nicht bei der Ursache, sondern bekämpfen die Symptome

[6] Grauer Wasserstoff. Durch *Dampfreformierung* fossiler Brennstoffe wie Erdgas, Kohle oder Öl hergestellt. Als Abfallprodukt entsteht CO_2 (Verhältnis 1t H_2 : 10t CO_2).

[7] Blauer Wasserstoff. Durch *Dampfreformierung* fossiler Brennstoffe wie Erdgas, Kohle oder Öl hergestellt, mit Abscheidung (*„hydrogen cracking"*) und anschließender Speicherung des CO_2 (**CCS**).

[8] Türkiser Wasserstoff. Durch *Methanpyrolyse* in einem Hochtemperaturreaktor, bei dem Methan (im Erdgas) in Wasserstoff und festen Kohlenstoff gespalten wird.

[9] Pinker/gelber Wasserstoff. Durch Elektrolyse mit Kernenergien.

[10] Weißer Wasserstoff. Natürliches Vorkommen in tiefen Gesteinsschichten.

durch „vergraben" (CCS – Carbon Capture and Storage, Abscheidung und Speicherung von CO_2). So startet 2023 vor der Küste Dänemarks die Offshore-Einspeicherung von CO_2 in ehemaligen Lagerstätten der Ölförderung.

Und wiederum weitere Technologien werden in den Energiewende-Topf geworfen, in den sie eigentlich nicht hineingehören, wie CCU (Carbon Capture and Utilization, Abscheidung und anschließende Nutzung von CO_2), das zudem auch noch sehr energieintensiv ist und ziemlich große Mengen an (grünem) Wasserstoff benötigen würden (siehe oben).

Technologieoffenheit ist grundsätzlich sinnvoll, wenn es um Impulse bei Forschung und Innovation geht. Photovoltaik wurde auch erst einmal erfunden, erforscht und entwickelt. Das Mantra der „*Technologieoffenheit*" darf aber nicht dazu führen, heute Maßnahmen zu blockieren. **Der Klimakrise muss jetzt mit den Technologien begegnet werden, die aktuell zur Verfügung stehen**.

1.1.1.2 Wärmeversorgung im Bestand

Im Koalitionsvertrag „*Mehr Fortschritt wagen*" zwischen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP stand schon 2021, dass „*zum 1. Januar 2025* [...] *jede neu eingebaute Heizung auf der Basis von 65 Prozent erneuerbarer Energien betrieben werden* [soll]". Nun wagte Wirtschaftsminister Habeck einen forschen Schritt und zog den Termin ein Jahr vor. Die Hysterie in der öffentlichen Debatte war und ist groß. Auch ohne den russischen Angriffskrieg auf die Ukraine und auch unter Beibehaltung des Jahres 2025 wäre die Diskussion ähnlich ausgefallen – bei wahrscheinlich deutlich weniger (noch klimaschädlicherem) Fracking-LNG-Gas.

Das erinnert fatal an die öffentlichen Diskussionen um Schadstoffbelastungen und Dieselfahrverbote 2018. Damals ging es um die Luftreinhaltung, NO_x und Feinstaub. Hiervon ist kaum noch die Rede, obwohl das Problem der Luftreinhaltung bis heute nicht substanziell gelöst ist (siehe hierzu auch 2.1.2.2 Luftreinhaltung und Luftreinhaltepläne).

Aber so, wie es wichtig ist, bei der notwendigen Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) die nachhaltige und aktive Mobilität sowie die Infrastruktur mit in den Focus zu nehmen, so wichtig ist es bei der Energie- und Wärmewende genau hinzuschauen und gemeinwohlorientierte Lösungen zu entwickeln.

Einen Eindruck zum aktuellen Stand der *Beheizungsstruktur im Wohnungsbestand* liefert ein Diagramm des Bundesverband der Energie- und Wasserwirtschaft e.V. (BDEW, Webseite: Daten und Grafiken). Seit den letzten 25 Jahren hat sich der Energiemix mit Gas und Heizöl von knapp über 70 % (1995) auf gerade einmal etwas mehr wie 75 % (2021) entwickelt. Hinzugerechnet werden könnten noch die 12 – 14 % Fernwärme, zu deren Erzeugung in den vergangenen Jahren vor allem fossile Energieträger genutzt wurden. Strom zur Wärmeerzeugung kommt zusammen mit Elektro-Wärmepumpen konstant auf einen Wert von knapp über 5 %.

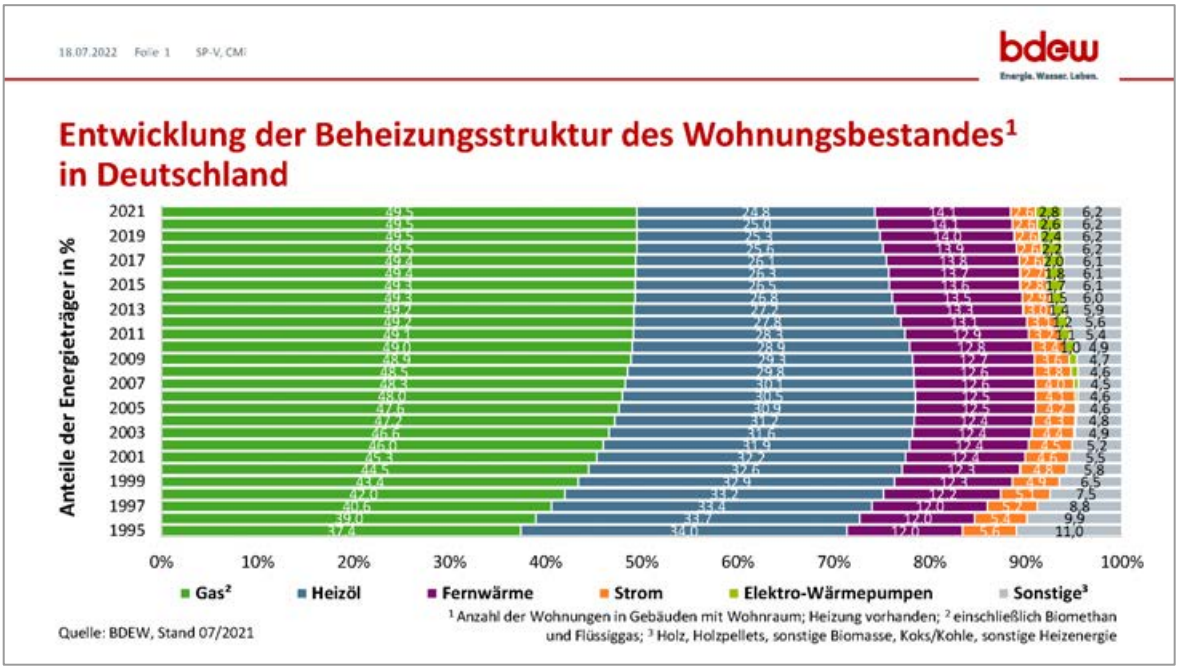


Abbildung 1 Entwicklung der Beheizungsstruktur des Wohnungsbestandes in Deutschland, Quelle: bdew

Auch wenn berücksichtigt wird, dass bei dem Anteil Gas ein Anteil Biogas enthalten ist, machen die Zahlen deutlich, welche Herausforderungen und Dimension die Umstellung auf Erneuerbare Energien für die Wärmeerzeugung darstellen.

Wasserstoff

Und noch eine kleine Randbemerkung zu dem oben dargestellten Diagramm: nicht einmal in der Fußnote unter „Sonstige" wird das Thema Wasserstoff auch nur erwähnt. Zu der derzeit geführten Debatte um H_2-ready-(Gas-)Heizungen sagt der Verbraucherzentrale Bundesverband: *„Es gebe 'einen Grundkonsens in der Wissenschaft', so der VZBV, 'dass Wasserstoff für die Dekarbonisierung des Gebäudesektors aufgrund der marginalen Verfügbarkeit von grünem Wasserstoff auch in 2030, gegebenenfalls sogar auch noch in 2045 kaum eine Bedeutung haben wird'"* (DER SPIEGEL 16/2023).

1.1.1.3 Mediation Klimawende Köln – RheinEnergie

Bürgerbegehren *100 % Ökostrom*

Im Jahr 2019 gründete sich die Initiative "Klimawende Köln" mit dem Ziel über ein Bürgerbegehren zu erreichen, dass die Kölner RheinEnergie AG den Anteil der Erneuerbaren Energie an ihrem Angebot bis 2030 kontinuierlich auf 100 % steigert. Bis April 2021 wurden 30.000 Unterschriften gesammelt und die formale Zulassung eines Bürgerbegehrens bestätigt.

Im Zuge eines durch die Verwaltung der Stadt Köln organisierten Vermittlungsverfahrens ist das Bürgerbegehren nicht im Rat eingebracht und damit der Bürgerentscheid nicht durchgeführt worden. In dem Mediationsverfahren haben sich Klimawende Köln und die RheinEnergie unter anderem darauf verständigt, eine vollständige Dekarbonisierung der gesamten **Strom- und Wärmeversorgung** bis spätestens 2035 zu erreichen. Bislang sah die Klimaschutz-Roadmap der RheinEnergie dafür das Jahr 2040 vor. Das Bürgerbegehren forderte eine vollständige Umstellung der **Stromversorgung und -erzeugung** bis 2030.

Ein Bürgerbegehren darf formal immer nur aus einer konkreten Frage bestehen. Deshalb war die Forderung von *„100 % Ökostrom bis 2030"*

nicht mit einer Forderung nach der Wärmewende kombinierbar. Die sinnvolle Zusammenfassung einer erneuerbaren Strom- und Wärmeerzeugung wurde mit dem Kompromiss in dem Mediationsergebnis erreicht.

Weitere Informationen auf der Webseite Klimawende Köln. Den Beschluss des Rats der Stadt Köln und das vollständige Mediationsergebnis kann über das Ratsinformationssystem heruntergeladen werden Köln (Vorlage 3762/2021).

RheinEnergie Köln

Auf der Webseite der Klimawende Köln ist ein Auszug der Vereinbarung zur Wärmeversorgung dokumentiert, kommenetiert und der aktuelle Stand sowie die geplanten Szenarien der RheinEnergie skizziert:

*„Die RheinEnergie betreibt drei große Fernwärmenetze, zahlreiche Nahwärmenetze und versorgt im Kölner Norden Industriekunden mit Prozessdampf. Die Wärme (Fernwärme und Dampf) wurde im Jahr 2020 zu rd. 94 % in **KWK-Anlagen** erzeugt, davon rd. 12 % bereits klimaneutral durch den Bezug von Abwärme aus der **Müllverbrennungsanlage** und den Betrieb eigener **Biogas-BHKW**. Dadurch liegen die spez. CO_2-Emissionen in der Wärme gegenüber fossilen Einzelfeuerungen bereits jetzt auf sehr niedrigem Niveau. Durch den Ausstieg aus der **Braunkohleverbrennung** (2025) und die Planung eines **Wärmespeichers** am Standort Merkenich erfolgen weitere konsequente Schritte zur Dekarbonisierung der Wärmeprodukte. Die Nutzung von erneuerbarem elektrischem Strom mittels **Großwärmepumpen** und **Power-to-Heat** (PtH) ist in Planung.* […] *Darüber hinaus plant die RheinEnergie den Bau von je einem Wärmespeicher im Netz Neue Stadt/Bocklemünd sowie Merheim, damit in allen drei großen Fernwärmenetzen ein energiewirtschaftlich optimal dimensionierter Speicher vorhanden ist. Dadurch können die aktuelle KWK-Erzeugungsstruktur in weiter optimierten Betriebszuständen gefahren und perspektivisch fluktuierende EE-Erzeugung verstärkt in das Wärmesystem integriert werden.* […] *Kurzfristig käme eine **Solarthermie-Anlage** in Merheim sowie im weiteren Zeitverlauf verschiedene **Großwärmepumpen** und **PtH-Anlagen** in den anderen beiden Fernwärmenetzen, synchron zu steigenden EE-Anteilen im Strommarkt. Bis 2028 ist zudem die Errichtung einer **Klärschlammverbrennungsanlage** geplant. Damit kann über das ganze Jahr gesehen die in der Anlage anfallende „überschüssige" Energie sehr nachhaltig CO_2-neutral als Fernwärme eingespeist werden. Als finaler Baustein ab 2030 dient ein steigender marktnaher **grüner Wasserstoffanteil** von jährlich zusätzlichen rund 20 % der verbliebenen fossilen Wärmeerzeugung für diejenigen Zeiten, in denen kein ausreichendendes erneuerbares Strom-Dargebot vorliegt. 2035 ist die Umstellung der **KWK-Anlagen/aller (Heiz)-Anlagen auf 100 % grünen Wasserstoff** abgeschlossen*" (Klimawende Köln, 2023).

Wasserstoff

Zum Thema der Rolle von Wasserstoff bei der Energie- und insbesondere der Wärmewende gibt es eine ausführliche Zusammenfassung und Einschätzung der Klimawende Köln. Der Stadtwerke-Konzern der Stadt Köln hatte sich 2022 in einem Strategiepapier für eine vorübergehende Nutzung von *blauem* und *türkisem Wasserstoff* ausgesprochen, was von der Klimawende Köln abgelehnt wird: *„Die Erzeugung von 'blauem' und 'türkisem Wasserstoff ist klimaschädlich und noch energie-ineffizienter und teurer als die Erzeugung von 'grünem Wasserstoff'. Um Fehlinvestitionen und Lock-in-Effekte zu vermeiden, lehnt Klimawende Köln finanzielle Förderungen und Investitionen in Infrastruktur für 'blauen' und 'türkisen Wasserstoff' entschieden ab*" (ebenda).

Die Schlussfolgerung der Klimawende sagt demnach hierzu, dass *„grüner Wasserstoff […] nur bei 'kalten Dunkelflauten' eingesetzt werden [darf]. Für Zeiten mit ausreichendem Stromangebot aus erneuerbarer Energie muss die Fernwärme aus erneuerbaren Wärmequellen wie Solarthermie und Geothermie, sowie Wärmepumpen, die mit Ökostrom betrieben werden, gewonnen werden. Dies haben wir so auch in der Mediation mit RheinEnergie verhandelt.*

Fernwärme

Es gibt derzeit noch ein großes Defizit zwischen dem, was RheinEnergie an erneuerbare Wärme bereitstellen will, und dem was notwendig ist, um den heutigen Fernwärmebedarf zu decken. ***Der Fernwärmebedarf wird in Zukunft noch deutlich steigen, da Fernwärme im dicht besiedelten Mehrgeschosswohnungsbau nach heutigem Kenntnisstand vielfach die einzige Lösung zur klimaneutralen Beheizung darstellt.*** *Daher muss RheinEnergie kurzfristig einen belastbaren Transformationsplan für die Umstellung der Fernwärme auf erneuerbare Wärme liefern*" (ebenda).

1.1.1.4 Geothermie

In Zusammenhang mit Wärmepumpen, als Energiespeicher für langfristige (saisonale) Energie- und Wärmespeicherung, oder auch als direkte Wärmquelle kann Geothermie genutzt werden. Das Rheinland ist bisher nicht als bevorzugter Standort der Geothermie genannt (im Gegensatz zum Oberrheingraben, dem Alpenvorland/Molasebecken oder dem Norddeutschen Becken).

Untersuchungen finden aber auch in NRW statt. Der Aufbau einer Infrastruktur und Geothermiekraftwerke dürfte aber noch einige Jahre auf sich warten lassen. Eine zukünftige Kopplung mit (regionalen) Fernwärmenetzen ist denkbar und würde für Stadt- und Quartierslösungen der Wärmeversorgung sprechen.

Weiterführende Informationen sowie Links und Publikationen finden sich auf einer Webseite des Umwelt-Bundesamtes und auf der Wikipedia-Seite zu Geothermie.

Karten mit der Eignung von Standorten in NRW finden sich auf der Website des Geologischen Dienst NRW – Standortcheck. Differenziert wird zwischen oberflächennaher, mitteltiefer und tiefer Geothermie. Der Bereich um Köln ist bisher noch nicht umfassend untersucht.

1.1.1.5 Lokal / kommunal / regional – vor allem dezentral

Eine dezentrale, lokale/kommunale/regionale Energiewende muss eine unbedingte Priorität erhalten. Damit eine solche (gemeinwohlorientierte) Energiewende gelingen kann, müssen die kommunalen, privaten und gewerblichen Akteure gemeinschaftliche Lösungen und Alternativen **im Quartier** entwickeln.

Eine individuelle Lösung *„Haus-für-Haus"* ist voraussichtlich nicht (umfassend und sinnvoll) möglich oder führt zu den an anderer Stelle in diesem Text noch beschriebenen *„Nebenwirkungen"* wie unverhältnismäßige Mietpreiserhöhung und Verdrängung.

Die vielbeschworene Technologieoffenheit mit Kernfusion oder flächendeckender eFuel-Versorgung *„für alle(s)"* ist unrealistisch und steht vor allem nicht *„jetzt"* zur Verfügung.

Großindustrielle Off-Shore-Windparks oder internationale Fonts und Investments werden erfahrungsgemäß mehr den Renditeerwartungen folgen als eine lokale Energiewende fördern.

Daher brauchen wir gemeinwohlorientierte dezentrale, lokale/kommunale/regionale Lösungen. Diese *„lokalen Entwicklungsmaßnahmen […] und die formelle Stadtentwicklungspolitik“* (s.o. NLC) benötigt hierfür

- die kommunalen Gesellschaften (Betriebe, Energieversorger, etc.) und die Fachämter der Verwaltung,
- (externe) Beratung, Koordination und Expertise auch im Bereich der Energieberatung und Förderung,
- die Eigentümer*innen und Bewohner*innen des Veedels,
- und ganz banal den physischen (öffentlichen) Raum und Platz in der Stadt.

Den politischen Willen zur notwendigen Transformation vorausgesetzt braucht es die politischen Beschlüsse – die wiederum mit Strategien und Masterplänen von kommunaler bis zu europäischer Ebenen eigentlich schon längst vorliegen.

> Der klimagerechte Stadtumbau scheitert in der Regel nicht am Fehlen technischer Lösungen. Im Gegenteil, viele der […] genannten Instrumente sind uns schon seit Jahrzehnten bekannt. **Der klimagerechte Stadtumbau wurde bisher dadurch verzögert, dass die Menschen, die ihn steuern und umsetzen können, dies** – so banal es klingt – **nicht tun.**
>
> **Leitfaden Klimagerechter Stadtumbau (Innovation City Management GmbH)**

Weitere Aspekte der Energiewende und des klimagerechten Stadtumbaus werden an anderen Stellen des Papiers aufgeführt und vertieft.

1.2 Flächenverteilung und Nutzung

In vielen Städten, so auch in Köln, wird immer weiter verdichtet und es wächst die Zahl der Bewohner*innen und deren individueller (Wohn-) Flächenbedarf. Grundsätzlich ist die Innenverdichtung richtig und wichtig, damit dem Flächenfraß von immer mehr Eigenheim- und Schlafsiedlungen vor den Toren der Arbeits-Einkaufs-und-Freizeit-Metropolen Einhalt geboten wird. Dies zu benennen kann schon einmal einen gehörigen Shitstorm auslösen, wie es Anton Hofreiter passiert ist, als er völlig korrekt formulierte: „*Einparteienhäuser verbrauchen viel Fläche, viele Baustoffe, viel Energie, sie sorgen für Zersiedelung und damit auch für noch mehr Verkehr*" (Der Spiegel, 12.02.2021). So banal, wie korrekt – aber scheinbar Beißreflex-auslösend. Interessant, dass sich eines der frühen Standardwerke feministischer Stadtplanung auch schon mit genau diesen Vorort-Schlaf-und-Reproduktionsorten befasste und diese mit einem völlig anderen Hintergrund kritisierte.

Die Innen- und Nachverdichtung in multifunktionalen Stadtteilen ist also sinnvoll und berechtigt, hat allerdings auch Kehrseiten. Leider wächst für die Menschen nicht der zur Verfügung stehende städtische Raum. Im Gegenteil: **die Verfügbarkeit von Außenraum im eigenen Wohnumfeld wird (pro Kopf) zwangsläufig immer geringer.**

Somit kann und muss der zur Verfügung stehende öffentliche Raum verstärkt für die gemeinschaftliche Nutzung umgewidmet werden. Diese, von immer mehr Menschen genutzten Flächen müssen zusätzlich auch noch weiter steigende Anforderungen an Klimatransformation und Resilienz erfüllen: also zwangsläufig mehr grüne und blaue Infrastruktur und entsiegelte Flächen erhalten. Zusätzlich potenzieren sich noch die ohnehin vorhandenen Probleme der gesteigerten Logistik-, Energie- und Verkehrsbedarfe durch die zusätzlichen Bewohner*innen.

Eine immer größere Bedeutung erlangen durch das innerstädtische Bevölkerungswachstum die städtischen Grünanlagen. Seit der Corona-Pandemie hat sich die Nutzung nochmals stark verändert und zugenommen. Es zeichnet sich ab, dass diese Entwicklung Bestand hat und inzwischen ist von einer teilweisen *Übernutzung* die Rede *[kein schönes Wort]*, Nutzungskonflikte und soziale Spannungen nehmen zu, Begehrlichkeiten von (Wohnungsbau-) Investoren wird viel zu schnell nachgegeben und einem Flächenfraß an den Grünanlagen nicht energisch genug entgegengesteuert. Der Kölner Masterplan Stadtgrün zeigt in einer Karte zahlreiche Flächen mit *Zielkonflikten*: Grün gegenüber Flächennutzungsplänen, Grün gegenüber Bebauungsplänen, Grün gegenüber Regionalplänen (Stadt Köln, 2022c, S. 28).

1.2.1 Übernutzung von Grünflächen

Die bestehenden Grün- und Freiräume müssen geschützt, gestärkt und ausgebaut werden. Sie können aber nicht gleichzeitig den gestiegenen Bedarf abdecken, der mit weiterer Innenverdichtung und Konversion ehemaliger Industrie- und Gewerbeflächen einhergeht. Es braucht einen Paradigmenwechsel in der Stadtplanung bezogen auf den öffentlichen Raum jenseits des bestehenden Grünsystems. Der wohnortnahe Außenraum in den Veedeln muss aufgerissen werden. Nicht nur symbolisch – „*unter dem*

Pflaster liegt der Strand" – sondern ganz konkret: Entsieglung und kleinteilige Vernetzung der bestehenden Grünräume, Schaffung von Raum für Neupflanzungen und Aufenthaltsflächen.

1.2.2 Flächenpotentiale

Welches Potential in dem bisher „nur" als Verkehrsraum gelesenen öffentlichen Raum liegt, veranschaulicht die folgende Grafik. Sie zeigt, dass ungefähr ein Drittel (32,4 %) Kölns bebaute Fläche einnimmt. Dieser Anteil wird sich nicht reduzieren, sondern ehr noch zunehmen: der neuer Stadtteil Köln-Kreuzfeld wird ca. 80 Hektar bisherige landwirtschaftliche Fläche umwidmen. Ein weiteres Drittel (zusammen 33,6 %) machen Wald und landwirtschaftlich/gärtnerisch genutzt Flächen aus, die den Ansprüchen von Gewerbe- und Wohnbebauung ausgesetzt sind. Nur etwas mehr wie ein Zehntel (11 %) der Fläche entfällt auf Parks, Sport und Grünanlagen. Aber ein Sechstel der Kölner Fläche (16,4 %) nimmt der Verkehr ein.

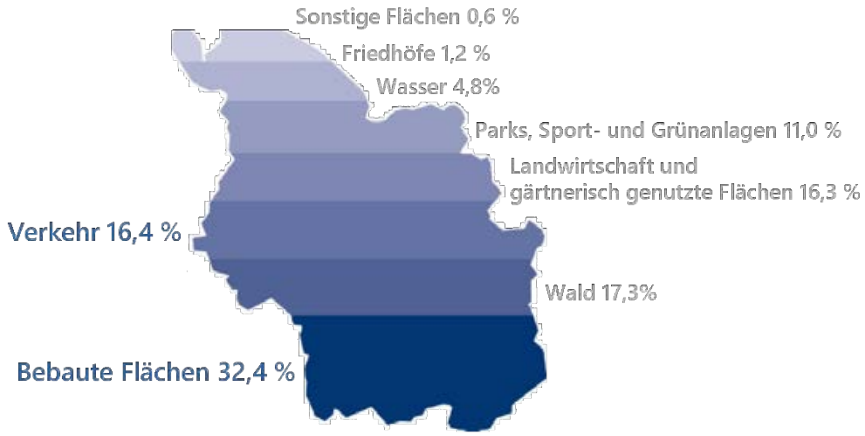


Abbildung 2 Anteile an der Gesamtfläche Kölns in Prozent, Stand 2018. Quelle: Infografik aus „Stadtstrategie Kölner Perspektiven 2030+"

Die verhältnismäßig riesige Verkehrsfläche ist derjenige Anteil am öffentlichen Raum, der am flexibelstem einer klimagerechten Transformation der Stadt zur Verfügung steht. Es ist eigentlich der einzig verfügbare Raum, der auch noch das Potential besitzt, für mehr Aufenthaltsqualität und lebenswerte Stadträume zu sorgen.

Flächenverbrauch reduzieren

Deutsche Nachhaltigkeitsstrategie 2018, SDG 11.1.a, „*Anstieg der Siedlungs- und Verkehrsfläche*". Ziel: **Senkung auf 30 ha minus x pro Tag bis 2030**

Europäische Kommission, 2011, „Fahrplan für ein ressourcenschonendes Europa". 4.6 „*Land und Böden*". **Netto Null Flächenverbrauch bis 2050**.

1.3 Eine Verkehrswende für die Menschen

StVO

Eine zentrale Sicht auf den öffentlichen Raum ist die als Straße und Verkehrsraum. Es gilt die Straßenverkehrsordnung (StVO). Seit dem Beginn des letzten Jahrhunderts (1934!) wurde die Straße nicht mehr als Ort für den Menschen definiert, sondern der Prämisse einer kontrollierten und autogerechten Stadt unterworfen. Noch bis heute ist dieses Dogma im §25 StVO, (1), (3) festgeschrieben: „*Wer zu Fuß geht, muss die Gehwege benutzen*", „*Wer zu Fuß geht, hat Fahrbahnen unter Beachtung des Fahrzeugverkehrs zügig auf dem kürzesten Weg quer zur Fahrtrichtung zu überschreiten*". Der *fließende Verkehr* ist in Verordnungen gegossen und wird auch unwidersprochen als gültige Zielvorgabe formuliert, und gleich des Mantra von der *freien Fahrt für freie Bürger* mit Vehemenz verteidigt.

Wir dürfen den „*Verkehrsraum*" aber nicht darauf reduzieren, nur die öffentlichen Räume zu verbinden. Die Verkehrsräume müssen in ihrer Gesamtheit selbst zum – Lebensqualität vermittelnden – öffentlichen Raum werden. Wir müssen durch einen Paradigmenwechsel den heutigen „*Verkehrsraum wieder als echte[n] öffentlicher Raum von Fassade zu Fassade begreifen […]. Der Verkehrsraum wird darin nämlich nicht einfach unter dem Gesichtspunkt der Effizienz betrachtet, um schnell von A nach B zu kommen, sondern als ein Element verstanden, dass die Qualität des Raums zwischen A und B mitbeeinflusst. Der Verkehrsraum verbindet somit nicht nur öffentlich Räume miteinander, sondern er wird in seiner Gesamtheit zu einem öffentlichen Raum. Oberste Priorität muss der in diesem Raum geschaffenen Lebensqualität gegeben werden – noch vor verkehrstechnischen und ökonomischen Aspekten, die bisher den Diskurs dominieren.*" (Bendiks & Degros, 2019, S. 28)

Die Debatten um die, inzwischen allseits anerkannt und als unausweichlich notwendige Verkehrswende, wird noch immer viel zu oft innerhalb eines überholten Bezugsrahmens geführt. Es wird nicht „*fließender Verkehr*" an sich in Frage gestellt, sondern vor allem dessen Optimierung diskutiert. Der Ersatz des Verbrenner durch E-Antrieb oder eine Kapazitäts- und Takterhöhung im ÖPNV sind für sich genommen sicherlich nicht verkehrt, gehen aber am eigentlichen Problem vorbei.

Ascan Egerer

Es ist immer noch viel zu oft die Rede von *der fairen Aufteilung des öffentlichen Verkehrsraums unter allen Verkehrsteilnehmenden*, anstatt vom öffentlichen Raum für die Menschen zu sprechen. So spricht der Kölner Verkehrsdezernent Ascan Egerer in einem Interview in der *Rheinschiene* im Zusammenhang des Masterplans Parken davon, „*Parken in Köln sukzessive neu und 'fairer' zu organisieren und städtische Räume attraktiver zu gestalten. Im Vordergrund stehen hierbei eine Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung, die (weitere) Neuaufteilung des öffentlichen Raums zugunsten der umweltfreundlicher Verkehrsarten…*" (Egerer, Nr 68, 2022). Nichts spricht dagegen, Parken neu zu organisieren und städtische Räume attraktiver zu gestalten. Es sollte auch der aktiven Mobilität (Fahrradfahren und Zufußgehen) mit zeitlich und räumlich flexibel fließenden Verkehrsströmen ein Vorrang vor der passiven Mobilität geben werden. Ich möchte mich aber entschieden dagegen wenden, bei der Neuaufteilung des öffentlichen Raums vornehmlich an *Verkehrsarten* zu denken.

In der Kölner Stadtstrategie 2030+ hört sich das dann auch etwas anders an. Hier ist die Rede von einer Neubewertung und Reorganisation des

Straßenverkehrs und seiner Infrastrukturen und dass zukünftig der städtische Straßenraum gleichrangig den unterschiedlichen Verkehrsmitteln und den Anforderungen an einen qualitätsvollen, multifunktionalen öffentlichen Raum zur Verfügung stehen. Bleibt zu hoffen, dass diese auf dem Papier geschriebene Sichtweise auch erlebbare Praxis wird und dass die offiziell formulierten Strategien und Handlungsempfehlungen der Stadt auch in den Stellungsnahmen und Positionen der Beigeordneten zum Ausdruck kommen.

»Integraler Teil der Verkehrswende ist aber auch die **Neubewertung und Reorganisation des Straßenverkehrs und seiner Infrastrukturen**. Das städtische Straßensystem soll zukünftig gleichrangig unterschiedlichen Verkehrsmitteln zur Verfügung stehen und den Anforderungen an einen **qualitätsvollen, multifunktionalen öffentlichen Raum** entsprechen. Daher sind die Flächen für den fließenden und ruhenden MIV zu begrenzen und zu reduzieren. **Der so gewonnene Straßenraum kann durch umweltfreundliche Verkehrsmittel oder für Aufenthaltszwecke genutzt werden.**«

Kölner Perspektiven 2030+ | Handlungsempfehlung 5 Verkehrswende (Stadt Köln, 2020, S. 127), Hervorhebung d. A.

Auch die Verkehrswende muss den öffentlichen Raum neu betrachten und klimaangepasste Flächengerechtigkeit fördern und dabei wieder den Menschen als Maßstab der Stadtentwicklung anlegen, wie es der Kopenhagener Stadtplaner Jan Gehl formulierte.

Dass dies nicht ohne Konflikte stattfinden wird, liegt auf der Hand – oder besser gesagt: zeigt die Statistik. Trotz erheblichen Verschiebungen in der politischen Kölner Farbenlehre kommt es in sämtlichen Stadtbezirken zu einer Zunahme der zugelassenen Pkw. Die Dichte pro Einwohner*innen als auch die absolute Zahl an Pkw, bzw. Kfz nimmt zu, ebenso wie Größe und Gewicht der Fahrzeuge.

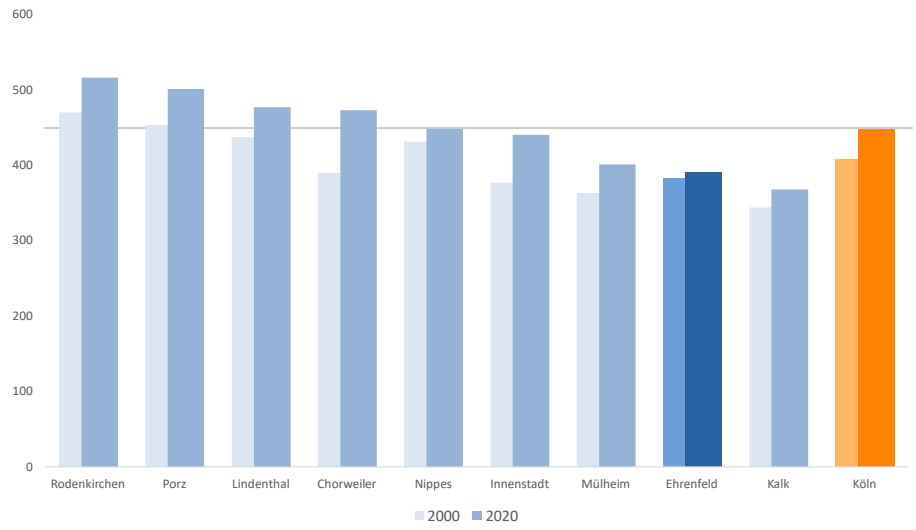


Abbildung 3 Pkw-Dichte in den Stadtbezirken seit 2000. Zugelassene Pkw je 1000 Einwohnerinnen und Einwohner. Quelle: Statistisches Jahrbuch Köln 2020

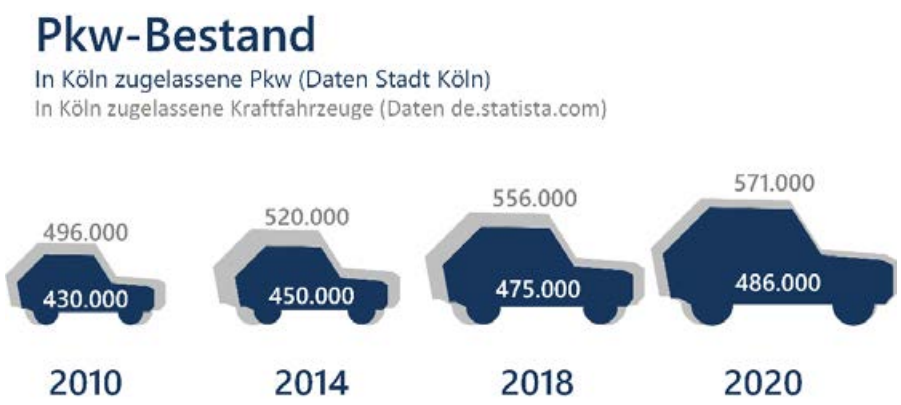


Abbildung 4 Bestand Pkw und Kraftfahrzeuge allgemein. 2020 bis 2022 nahezu unverändert. Quelle: Infografik aus „Stadtstrategie Kölner Perspektiven 30+", sowie https://de.statista.com/statistik/daten/studie/1219689/umfrage/koeln-kraftfahrzeuge, Offene Daten Stadt Köln

Immer wieder wird betont, wie wichtig es ist, die Menschen mitzunehmen und in einem partizipativen Prozess einzubeziehen und zu beteiligen. Ja, das ist grundsätzlich korrekt, sollte aber auch die Rahmenbedingungen und Voraussetzungen thematisieren. Es ist eine Binsenweisheit, dass **mehr Straßen** zu **mehr Verkehr** führen (Stichwort: „Indizierter Verkehr"), woraus ich im Umkehrschluss schließen könnte, dass in der Vergangenheit Fehler in der Kommunikation gemacht wurden, wohin die Reise, bzw. die Stadtentwicklung gehen muss.

Die Formulierung von „*wir machen keine Politik gegen das Lenkrad*" eines ehemaligen SPD-Bezirksbürgermeisters sollte sich eigentlich überlebt haben. Aber jüngste Aussagen auf dem Kölner CDU-Parteitag, gestrichenen Parkplätze in Köln stellvertretend für verschiedene Verkehrsbeschlüsse der Stadt als „*nicht unbedingt zielführend*" zu bezeichnen (KStA, 09.11.2022) lassen mich (ver-)zweifeln. Ebenso, wenn die CDU, immerhin ein Teil des regierenden *Gestaltungsbündnis* im Kölner Rat, beschließt, dass „*es keine weiteren verkehrlichen Beschränkungen auf den Geschäftsstraßen in den Veedeln geben soll...*" (ebenda). Nimm „*dem Deutschen*" seine Fahrbahn oder seinen Parkplatz, dann wird „*der Bürger dem Umweltgedanken geopfert*" oder muss „*woanders hinziehen*". Puh, haben wir in Köln nicht den Klimanotstand beschlossen?

1.3.1 Rechtliche Situation Straßenraum und Parken

Hinweis

Ich bin kein Jurist und kann daher keine abschließende und korrekte Bewertung zu den juristischen Fragen abgeben. Meine Einschätzungen und Schlussfolgerungen zu dem im folgenden zitierten Rechtsgutachten sind daher unter Umständen nicht ausreichen präzise und/oder im Detail (juristisch) nicht völlig korrekt.

Des Weiteren stammt das Gutachten aus dem Jahr 2018 und berücksichtigt nicht die seitdem erfolgten Änderungen der Rechtslage. So wird noch die maximal mögliche Gebühr von 30,70 € für ein Bewohnerparkausweis genannt, was 2020 mit einer Novelle des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) geändert wurde. Auch wird die ebenfalls 2020 neu geschaffene *Fahrradzone* in dem Gutachten nicht genannt. Ob dies die Eingriffsmöglichkeiten der Kommune erweitert, kann ich nicht beurteilen.

OVG Bremen

Und dann gibt es ganz aktuell das Urteil vom 13.12.2022 des Bremer Oberverwaltungsgerichts im Streit um rechtswidrig auf Gehwegen abgestellte Fahrzeuge. Die Stadt Bremen wurde (wie schon in erster Instanz) verurteilt, zukünftig das unzulässige Gehwegparken nicht mehr generell zu dulden – die Ordnungsbehörde muss auf die Beschwerden reagieren. Die Urteilsbegründung (OVG Bremen, AZ 1 LC 64/22) betätigt noch einmal, dass die Duldung des unzulässigen Gehwegparkens rechtswidrig ist. Eine schon lange bestehende Tatsache, die grundsätzlich auch von der Stadt Köln nicht bestritten wird. Im Urteil wird darüber hinaus betont, dass neben der Ordnungsbehörde, auch die Straßenverkehrsbehörde für die Einhaltung der StVO zuständig ist. Und, ein weiterer wichtiger juristischer Aspekt: Fußgänger*innen haben im Straßenverkehr eigenen subjektive Rechte, die sie gegenüber den Behörden auch juristisch einklagen können.

Jetzt kommt allerdings das „*aber…*". Da der rechtwidrige Zustand von der Stadt (Bremen) seit Jahrzehnten geduldet wurde, sei es nicht möglich, diesen von einem Tag auf den anderen zu beseitigen und die Bremer Kläger*innen haben leider keinen Anspruch auf ein unmittelbares Einschreiten an den der Klage zugrunde liegenden Wohnorte, juristisch ausgedrückt: „*eine Reduzierung des Entschließungsermessens der Beklagten auf Null besteht aber jedenfalls **derzeit** nicht*". Die Stadt wurde aber verpflichtet, ein Konzept zu entwickeln, welches **das rechtswidrige Parken im gesamten Stadtgebiet beendet**. Die Stadt Bremen kann noch in Revision vor das Bundesverwaltungsgericht gehen. Dies könnte – im besten Fall – dann zu einer Grundsatzentscheidung führen, die auch für Köln verbindlich wäre.

Parken im Öffentlichen Raum

Normalerweise würde mensch denken, dass eine Kommune frei entscheiden können müsste, wo geparkt werden darf und wo nicht. Leider ist es nicht ganz so einfach und der Teufel steckt malwieder im Detail (oder ehr in juristischen Untiefen): „*Parken stellt eine verkehrliche Nutzung des öffentlichen Verkehrsraums dar und ist deshalb immer dann erlaubt, wenn es nicht explizit verboten ist; straßenrechtlich wird es als Gemeingebrauch eingeordnet. Parkverbote im öffentlichen Verkehrsraum müssen im Einzelfall auf Grundlage des Straßenverkehrsrechts (StVG und StVO) festgesetzt werden. Sie bedürfen stets einer Rechtfertigung (§ 45 Abs. 9 StVO) und sind im Regelfall nur zur Gewährleistung eines sicheren und flüssigen Straßenverkehrs zulässig, vgl. § 45 Abs. 1 Satz 1 StVO. Aufgrund der Privilegienfeindlichkeit […] des Straßenverkehrsrechts können andere Begründungen, wie beispielsweise die Förderung klimaschonender Mobilitätsformen, nicht herangezogen werden…* " Es gilt an vielen Stellen der Straßenverkehrsgesetzgebung das Dogma des *flüssigen Straßenverkehrs*, was leider auch sehr tief in den Köpfen der Verkehrsplaner*innen und Entscheider festgefressen ist[11]. „*Ein größerer Spielraum besteht aber bei Maßnahmen zur Umsetzung von kommunalen Verkehrskonzepten. Denn die Straßenverkehrsbehörden können notwendige Anordnungen auch zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung treffen, § 45 Abs. 1b Nr. 5 StVO. Kommunen können den Verkehr auf diese Weise auch zur Erreichung von planerischen*

[11] Ein ehemaliger städtischer Verkehrsplaner formulierte einmal sehr anschaulich, dass es über Jahrzehnte die Königsdisziplin war, den flüssigen Verkehr und die perfekte grüne Welle für den MIV zu planen. Und jetzt soll das keinen Wert mehr besitzen und nicht mehr gelten – da ist nicht nur innerer Widerstand zu überwinden.

Zielen einschränken" (Ringwald,, de Wyl, Schmidt, & Klein-Hitpaß, 2018, S. 12). Das in Köln aktuell gültige Gesamtverkehrskonzept ist aus dem Jahre 1992. Die im Jahr 2014 in *Köln mobil 2025* veröffentlichen *Leitziele der Mobilität in Köln* formulieren leider ehr unkonkrete „*Handlungsansätze*"

Straßenumwidmung

„*Einen relativ großen Spielraum für eine rechtssichere Umsetzung haben Kommunen im Rahmen der straßenrechtlichen Widmung. Sie bietet Städten und Gemeinden einen weitgehenden Entscheidungsspielraum, welche Flächen sie als öffentliche Verkehrsfläche zur Verfügung stellen wollen. Zudem können sie die Nutzungsmöglichkeit auf bestimmte Verkehrsarten, etwa den Radverkehr, begrenzen. So ist es möglich, freiwerdende Parkflächen für andere Verkehrsarten* **oder auch für gänzlich andere Verwendungen zu nutzen, zum Beispiel als Spielplätze oder als Aufenthaltsflächen**. *Durch eine solche Teileinziehung wird die Widmung nachträglich auf bestimmte Benutzungsarten, Benutzungszwecke oder Benutzerkreise beschränkt. […] Eine Umwidmung muss von der Kommune aber gerechtfertigt werden. So setzen einige straßenrechtliche Regelungen auch für nachträgliche Beschränkungen im Wege einer Teileinziehung voraus, dass überwiegende Gründe des öffentlichen Wohls, zum Beispiel Luftreinhaltung und Verkehrssicherheit, vorliegen.*" (Ringwald,, de Wyl, Schmidt, & Klein-Hitpaß, 2018, S. 22).

Bei diesem Punkt möchte ich nur einmal die Frage in den Raum werfen, wie es mit dem Luftreinhalteplan und der Erreichung der vereinbarten Ziele ausschaut? Zumindest an einem Punkt der dritten Fortschreibung 2021 ist zu lesen: „*Erweiterung der Gebiete mit Parkraummanagement/Abbau von Parkplätzen*".

„*Kommunen können die vorhandene Parkfläche daher im Wege einer Einziehung reduzieren bzw. durch eine Teileinziehung die zulässigen Nutzungsarten reduzieren. […] Sie können im Rahmen dieser Entscheidung demnach auch bewusst auf Flächen für den ruhenden Verkehr verzichten und den Raum anderweitig nutzen. Der Verzicht auf Parkraum bleibt aber straßenverkehrsrechtlich rechtfertigungsbedürftig: Die StVO geht von einer grundsätzlichen Zulässigkeit des Parkens im öffentlichen Raum aus, sofern dies nicht im Einzelfall nach § 12 StVO verboten ist. Ein vollständiger Verzicht auf Parkflächen ist deshalb nur dann möglich, wenn die Verkehrsgestaltung nach den Vorschriften der StVO ein Parkverbot zulässt. […] Ist eine Straße bereits angelegt, kann die Kommune den öffentlichen Verkehrsraum im Rahmen einer Neugestaltung reorganisieren. So können zum Beispiel die Parkflächen reduziert werden, um den Gehweg zu erweitern, Aufenthaltsflächen für Fußgänger zu schaffen oder Verkehrsflächen für den Radverkehr bereitzustellen. Eine solche Neuaufteilung ist allerdings ebenso rechtfertigungsbedürftig. Denn einige straßenrechtliche Regelungen setzen für nachträgliche Beschränkungen im Wege einer Teileinziehung voraus, dass überwiegende Gründe des öffentlichen Wohls vorliegen. Dabei muss die Kommune darlegen können, warum die Parkflächen vorher bestehen durften, ihnen nun aber überwiegende Gründe des öffentlichen Wohls entgegenstehen. Berücksichtigt werden können hier straßenbezogene, also insbesondere verkehrliche und verkehrsplanerische bzw. städtebauliche örtliche und überörtliche Belange. Die (Teil-)Einziehung von Parkflächen kann dabei wesentlich leichter begründet werden, wenn der Umgestaltung ein kommunales Verkehrskonzept zugrunde liegt, das die unterschiedlichen öffentlichen und privaten Interessen berücksichtigt.*" (Ringwald,, de Wyl, Schmidt, &

Klein-Hitpaß, 2018, S. 36). Mögen die Jurist*innen der Stadt Köln sich einmal hinsetzen und überlegen, wie die Umgestaltung eines Veedels mit barrierefreien Gehwegen, sicherem Radverkehr – entlang mehrerer Schulen, Kitas und Senior*innen-Einrichtungen, Umsetzung des Radverkehrskonzepts mit echten Fahrradstraßen ohne KfZ (-Parken), sowie Grün- und Versickerungsflächen in Anbetracht des Klimanotstands rechtssicher unter einen Hut zu bringen sind. Damit es nicht wieder zu so einer peinlichen juristischen Niederlage der Stadt Köln wie beim Bewohnerparken im Pauliviertel in Braunsfeld kommt (Verwaltungsgericht Köln, AZ 18 K 5288/22). Ja, das ist leider mit Aufwand verbunden, aber auch seit langer Zeit bekannt (und durchaus z.B. auch in *Köln mobil 2025* thematisiert).

„*Das Parken im öffentlichen Verkehrsraum ist derzeit als Ausprägung des Gemeingebrauchs grundsätzlich zulässig. Soll das Parken an einer bestimmten Stelle nicht erlaubt sein, muss dies deshalb explizit untersagt werden. Jedes Parkverbot ist also im Einzelnen rechtfertigungsbedürftig. Eine effektive Steuerung der Flächennutzung ist deshalb für die Kommunen mit einem großen Aufwand verbunden und kann nicht immer wie gewünscht umgesetzt werden. Es ist insbesondere nicht ohne Weiteres möglich, das Parken im öffentlichen Raum auf kommunaler Ebene als Ausnahme zu etablieren […]*" (Ringwald,, de Wyl, Schmidt, & Klein-Hitpaß, 2018, S. 37)

Verkehrsberuhigte Zonen und Halteverbotszonen

„*Soll das Parken in einem größeren Bereich grundsätzlich untersagt werden, kann dies durch die Einrichtung einer verkehrsberuhigten Zone oder einer Zone mit eingeschränktem Haltverbot (Zeichen 290.1 und Zeichen 290.2) umgesetzt werden. […] Innerhalb einer verkehrsberuhigten Zone ist das Parken nur ausnahmsweise und nur auf gekennzeichneten Flächen zulässig. Die Einrichtung einer verkehrsberuhigten Zone ist daher grundsätzlich ein effektives Werkzeug, um in einzelnen Bereichen die Zulässigkeit des Parkens einzuschränken. Der praktische Anwendungsbereich ist aber aufgrund der strengen rechtlichen Anforderungen und des hohen praktischen Aufwands zur Umsetzung beschränkt […] Angesichts dieser Anforderungen kann durch verkehrsberuhigte Bereiche jedenfalls kein flächendeckendes Parkverbot etabliert werden. […] Großflächige Parkverbote können im Wege einer Zone mit eingeschränktem Haltverbot (Zeichen 290.1 und 290.2) umgesetzt werden. Dies ist aber nur dann zulässig, wenn mit dem Parkverbot eines der in § 45 StVO enthaltenen Ziele verfolgt wird und das Parkverbot in diesem Bereich zwingend erforderlich ist, um diese Ziele zu erreichen. Zulässige Ziele sind dabei insbesondere die Sicherheit und Leichtigkeit des Straßenverkehrs, § 45 Abs. 1 Satz 1 StVO, aber auch der Schutz der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen, § 45 Abs. 1b Satz 1 Nr. 5 StVO. Ein Parkverbot ist dabei aber nur dann zulässig, wenn es die Bevölkerung nachweislich vor Lärm und Abgasen schützt. Parkverbote mit dem abstrakten Ziel, den motorisierten Individualverkehr zu reduzieren, sind deshalb nicht von dieser Befugnis umfasst*" (Ringwald,, de Wyl, Schmidt, & Klein-Hitpaß, 2018, S. 39).

Hierzu werden im weiteren Teil dieses Dokuments mit den konkreten Maßnahmen für den **VeedelsBlock+** auch Bereiche für Sport, Aufenthalt sowie Grünachsen vorgeschlagen. Diese sollten in einer Gesamtbetrachtung auch in Hinblick auf die juristische Begründung von Maßnahmen zur Reduzierung der Parkflächen betrachtet werden. „***Für die Gestaltung attraktiver öffentlicher Räume ist die Reduzierung der vorhandenen Parkflächen ein zentrales Instrument.*** *Dies allein reicht jedoch nicht aus. Der*

gewonnene Raum sollte von den Kommunen insbesondere zur Stärkung alternativer Verkehrsarten genutzt werden, aber auch zur Steigerung der Lebensqualität in den Städten. So kann auf der zuvor zum Parken genutzten Fläche eine separate Spur für Fahrradfahrer oder Straßenbahnen eingerichtet werden. Zusätzlich kann die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum durch ***die Schaffung neuer Grünflächen oder Aufenthaltsräume oder die Vergrößerung der Gehwege*** *verbessert werden. Dies stärkt die Wohn- und Lebensqualität inklusive der Luftreinheit in den Städten und kann so zum Erreichen der städtischen Klimaziele beitragen. Zentral ist, dass durch die Umnutzung ehemaliger Parkflächen ein sichtbarer und erlebbarer Mehrwert für die Bevölkerung entsteht, um auch die notwendige Akzeptanz dieser so oft umstrittenen Maßnahmen zu erreichen. Die Ziele sollten vor der Umsetzung definiert und auch kommuniziert sein."* (Ringwald,, de Wyl, Schmidt, & Klein-Hitpaß, 2018, S. 65)

Ziel politischen Handelns
Sicherlich ist eine *gerichtsfeste Transformation des öffentlichen Raums* kein einfaches Unterfangen…

> Ziel politischen Handelns muss es daher sein, vorhandene Spielräume in diesem Sinne zu nutzen und dort, wo sie fehlen, insbesondere das Straßenrecht, das Straßenverkehrsrecht, aber auch das Baurecht stärker an die sich ändernden Nutzungsinteressen am öffentlichen Raum und an die Planungspraxis anzupassen.
>
> Bereits mit dem heute bestehenden Rechtsrahmen können Städte und Gemeinden handeln. Die Handlungsspielräume werden allerdings oft nicht genutzt, weil ihre Umsetzung auf Widerstände stößt. […]
>
> **Rechtsgutachten Agora Verkehrswende, (Ringwald,, de Wyl, Schmidt, & Klein-Hitpaß, 2018)**

Siehe auch Abschnitt 4.1.5.3 Parken, Parken, Parken …Masterplan Parken

1.3.2 Verkehrswende für mehr Gesundheit

„*Das Aufreger-Thema*" der Jahre 2017 und 2018 ist inzwischen in Vergessenheit geraten, oder zumindest in den medialen Debatten in den Hintergrund gerückt: Luftreinhaltung und die Belastung mit Stickstoffoxiden und Feinstaub durch den Kfz-Verkehr. Dieselfahrverbote oder eine Citymaut in Köln ist derzeit kein Thema. Eine umweltsensible Stadtentwicklung muss aber auch unabhängig von tagesaktuellen Themen das Ziel einer Vermeidung, oder zumindest möglichst maximalen Verringerung der Belastungen als Ziel haben.

Es braucht auf der einen Seite eine stärkere Förderung von Radverkehr und ÖPNV und auf der anderen Seite auch einschränkende Eingriffe [*um nicht das Buzzword „Verbote" zu verwenden*].

„In Form von Fahrverboten, der Hardware-Nachrüstung von Diesel-Pkw oder dem Wechsel von Autoantrieben z.B. durch Elektrofahrzeuge werden zwar dringende und inzwischen unvermeidbare kurzfristige Maßnahmen ergriffen, um Regelkonformität im Immissionsschutz zu erreichen. Mittel- und

langfristig tragfähige Lösungen in puncto lebenswerte Stadt müssen allerdings anders aussehen" (Bracher, Frölich von Bodelschwingh, Preuß, Trapp, & Völker, 2019). Eine Klima- und Gesundheitsgerechte Stadtentwicklung stößt dabei dann immer wieder auf Grenzen in Form der Straßenverkehrsgesetzgebung.

Zwar ist im Baugesetzbuch festgelegt, dass „*die Belange des Personen- und Güterverkehrs und der Mobilität der Bevölkerung, einschließlich des öffentlichen Personennahverkehrs und des nicht motorisierten Verkehrs,* ***unter besonderer Berücksichtigung einer auf Vermeidung und Verringerung von Verkehr ausgerichteten städtebaulichen Entwicklung***" berücksichtigen muss (BauGB, § 1, Abs. 6).

Dagegen steht aber leider, dass nach § 45 der StVO verkehrsbeschränkende Maßnahmen nur ausnahmsweise zulässig sind. „*Auch die Straßengesetze der Länder und des Bundes sind in dem vorgenannten Sinn nicht mehr zeitgemäß. Auch sie schützen die Leichtigkeit des Verkehrs und sind im Geiste der autogerechten Stadt und des Infrastrukturaufbaus zur Ermöglichung von Verkehr entstanden, ohne den Verkehr im Sinne einer menschen- und umweltschonenden Weise zu steuern. Da Straßen dem Verkehr gewidmet sind, dienen sie zu diesem Zweck der Benutzung durch die Öffentlichkeit (Gemeingebrauch): Jedes Fahrzeug darf überall fahren und parken, wo es nicht verboten ist. Andere Nutzungen der öffentlichen Straßen – 'Sondernutzungen' – können durch die Straßenverkehrsbehörden erlaubt werden, wenn die Sicherheit und Ordnung des Verkehrs gewährleistet bleibt.* ***Auch die aus Imissionsschutzgründen aufzustellenden Luftreinhaltepläne sind vom Straßenverkehrsrecht abhängig, da erforderliche Maßnahmen nach § 47 Abs. 4 BImSchG im Bereich des Straßenverkehrs nur im Einvernehmen mit der zuständigen Straßenbau- bzw. Straßenverkehrsbehörde festgesetzt werden können****. Die in den Luftreinhalteplänen festgesetzten Maßnahmen und Pläne sind dann aber verbindlich*" (Bracher, Frölich von Bodelschwingh, Preuß, Trapp, & Völker, 2019)

„*In den Kommunen fehlt somit die für eine zeitgemäße Verkehrspolitik der Verkehrsverlagerung ausreichende Rechtsgrundlage, um Fuß- und/oder Radverkehr oder ÖPNV zu priorisieren, Kfz-Verkehr zu beschränken, Gebietslizenzen für den Wirtschaftsverkehr oder Sharing-Anbieter auszugeben oder Parkplätze auch dort zu bewirtschaften, wo kein großer Parkdruck herrscht*" (ebenda).

Im Falle der klimagerechten Stadtentwicklung – und in diesem Zuge kann dann auch der fließende und ruhende Verkehr neu organisiert werden – kann das städtebauliche Sanierungsgebiet (§ 136 BauGB) dem rechtlich übergeordnet werden. Zusätzlich hat der Rat der Stadt Köln ja auch noch den ***Notstand***[12] ausgerufen.

„*Um ihre klimatischen und ökologischen Funktionen insbesondere auch in Phasen längerer Trockenheit zu erhalten, ist Bewässerung nötig. Dies wirft wiederum die Frage nach verfügbaren Wasserquellen und damit nach Rückkopplungen zu den 'grauen' technischen Infrastrukturen der Siedlungswasserwirtschaft auf. Mit der Ausweisung und Anlage von notwendigen grünen Infrastrukturen sind regelmäßig erhebliche Flächenbedarfe verbunden. Diese*

[12] Okay, es handelt sich bei dem Ratsbeschluss vom 9. Juli 2019 nur um die Erklärung des *Klimanotstand*, eine – im juristischen Sinn nicht bindende – Art von Selbstverpflichtung der Kommune.

konkurrieren mit Flächenbedarfen für Mobilität, Wohnen, Arbeiten, Erholung und Ökosystemleistungen, die im begrenzten städtischen Raum erfüllt werden müssen. Soweit die Straßen, Wege und Plätze als öffentliche Straße gewidmet sind, stehen sie dem Kfz-Verkehr zur Verfügung – 'Sondernutzungen' bedürfen der Erlaubnis der Straßenverkehrsbehörden. Die Diskussion um resiliente Stadtentwicklung und die notwendige Klimaanpassung wird perspektivisch dazu führen, dass die bestehenden Flächennutzungen und deren Verteilung in den Städten grundlegend in Frage gestellt werden" (ebenda). Für diese grundlegende Infragestellung bedarf es eine Änderung der (Bundes-) Straßenverkehrsordnung und die kreative Anwendung kommunaler Steuerungsmöglichkeiten.

1.4 Multifunktionale Räume

Über viele Jahrzehnte des letzten Jahrhunderts war die Schaffung von monofunktionalen Stadträumen vorherrschende Planungsgrundlage. Die autogerechte Stadt steht in direktem Zusammenhang zu den monofunktionalen Schlafstädten, Arbeitsstätten und Innenstädten – in späteren Jahren ergänzt um „*Fußgängerzonen*". Sichtbarer architektonischer Ausdruck bekam dieses Konzept mit Shopping-Malls wie *Köln Arcarden* oder *Rhein-Center Köln*. Aber auch Vorort-Reihenhaussiedlungen sind Teil dieser monofunktionalen Stadträume, die in der Architektur den Begriff des Donut-Effekt hervorgebracht hat: Außen herum ein fetter Speckgürtel und innen hohle Stadtzentren. Dass dieses Modell in die Krise gekommen ist, liegt nicht nur an gestiegenem Onlinehandel. Die aktuelle Kaufhof-Karstatt-Krise ist wahrscheinlich das letzte Zucken dieser Zeit.

Eigentlich ist auch schon seit vielen Jahrzehnten bei Architekt*innen und Stadtplaner*innen bekannt, dass vitale Stadträume lebendige Erdgeschossflächen brauchen, die sich dem öffentlichen Raum hin öffnen, die Öffentlichkeit quasi in die Gebäude hineinlassen. Darüber gibt es gemischte Bereiche für Wohnen und Arbeiten, damit die Räume zu allen Tages- und Abendzeiten Bewegung erfahren. Kaum ein städtebaulicher Wettbewerb kommt ohne 3D-Render-Bilder aus, in denen nicht belebte Erdgeschosse mit kleinen Geschäften und Cafés entlang von gemischt genutzten Shared-Space-Flächen ein urbanes, hippes Stadtleben präsentieren. Schleierhaft bleibt allerdings, warum letztendlich die Umsetzung dann doch wie im tiefsten letzten Jahrhundert stattfindet (siehe Gelände des alten Güterbahnhofs in Ehrenfeld).

Multifunktionale Stadträume, häufig als multifunktionale Innenstädte, manchmal auch nur bezogen auf multifunktionale Straßenräume, verbinden unterschiedliche Funktionen in (im besten Fall) attraktiven urbanen Räumen: wohnen, arbeiten, einkaufen, erholen. Damit dies funktioniert, wird eine kreative und kommunizierte Stadtraumorganisation benötigt, denn es reicht nicht, bestehende Parkplatzflächen nur umzubenennen und ein paar (Verkehrs-) Schilder aufzustellen (siehe die kommunikativen Desaster der aktuellen Kölner Verkehrsversuche). Es braucht differenzierte Funktionsflächen / Multifunktionsflächen und zivilgesellschaftliche / gemeinwohlorientierte Begegnungszonen und Infrastruktur.

Neue Leipzig Charta

In der Neuen Leipzig Charta, dem europäischen Leitdokument für Stadtpolitik, werden drei Dimensionen für eine nachhaltige Entwicklung europäische Städte benannt: die gerechte Stadt, die grüne Stadt und die produktive Stadt. Bei dem dritten Punkt wird der Begriff der multifunktionalen Räume hergeleitet. Interessant und spannend zu lesen, wie inzwischen *attraktive, innovative und wettbewerbsfähige Wirtschaftsstandorte* definiert werden und was das mit der multifunktionalen Stadt zu tun hat: *„Die transformative Kraft der Städte beruht auf einer breit aufgestellten Wirtschaft, die Arbeitsplätze und eine solide finanzielle Grundlage für die nachhaltige Stadtentwicklung schafft. Als attraktive, innovative und wettbewerbsfähige Wirtschaftsstandorte brauchen Städte qualifizierte Arbeitskräfte, soziale, technische und logistische Infrastrukturen sowie bezahlbare und verfügbare Flächen. Es sollte ein wesentlicher Bestandteil der Stadtplanung sein,*

dafür entsprechende Voraussetzungen zu schaffen: so etwa eine innovationsfreundliche Umgebung oder ***Möglichkeiten zur lokalen und regionalen Produktion****.*

Neben klassischen Industriezweigen setzen auch viele andere Bereiche vermehrt auf eine digitale, dienstleistungsorientierte und CO_2-arme Ökonomie. Deren Grundlage bilden die ***Wissensgesellschaft*** *und die* ***Kulturwirtschaft****. Es können Anreize für* ***Kleinbetriebe****, für eine* ***emissionsarme handwerkliche Produktion*** *und eine* ***urbane Landwirtschaft*** *geschaffen werden, um die Produktion wieder in Städte und städtische Gebiete zurückzuholen. So werden neue Formen von* ***nutzungsgemischten Stadtquartieren*** *ermöglicht und unterstützt.*

Mit der zunehmenden Digitalisierung im Handel ist in europäischen Städten auch im Einzelhandelssektor ein Wandel zu beobachten. Eine Nahversorgung sollte weiterhin vor Ort gegeben sein. Dies gewährleistet eine gute Lebensqualität und gleicht die negativen Folgen des demografischen Wandels aus. ***Die Umwandlung von Innenstadtbereichen in attraktive multifunktionale Räume bietet neue Möglichkeiten für die Stadtentwicklung: Es entstehen verschiedene Nutzungen für die Bereiche Wohnen, Arbeiten und Erholung. Produzierendes Gewerbe, Einzelhandel und Dienstleistungen finden sich dort gleichermaßen wie Wohnungen, Gastgewerbe und Freizeitangebote.***" (BMI, 2020, S. 6).

Zentrenstruktur Ehrenfeld

Die Nennung von „*Innenstadtbereichen*" würde ich gerne erweitern um die „*bezirklichen (Nah-)Versorgungszentren*". Bezogen auf den weiter unten besprochenen **VeedelsBlock+** bezieht sich das vor allem auf die Venloer- und eingeschränkt auch auf die Subbelrather- und Landmannstraße.

Hier besteht – im Gegensatz zum Kern der Innenstadt/Altstadt – schon eine große Vielfältigkeit und Voraussetzung zur Entwicklung und Stärkung des multifunktionalen Raums. Dokumentiert im (derzeit sich in Überarbeitung befindlichen) Einzelhandels- und Zentrenkonzept für Köln Ehrenfeld. (Stadt Köln, 2007)

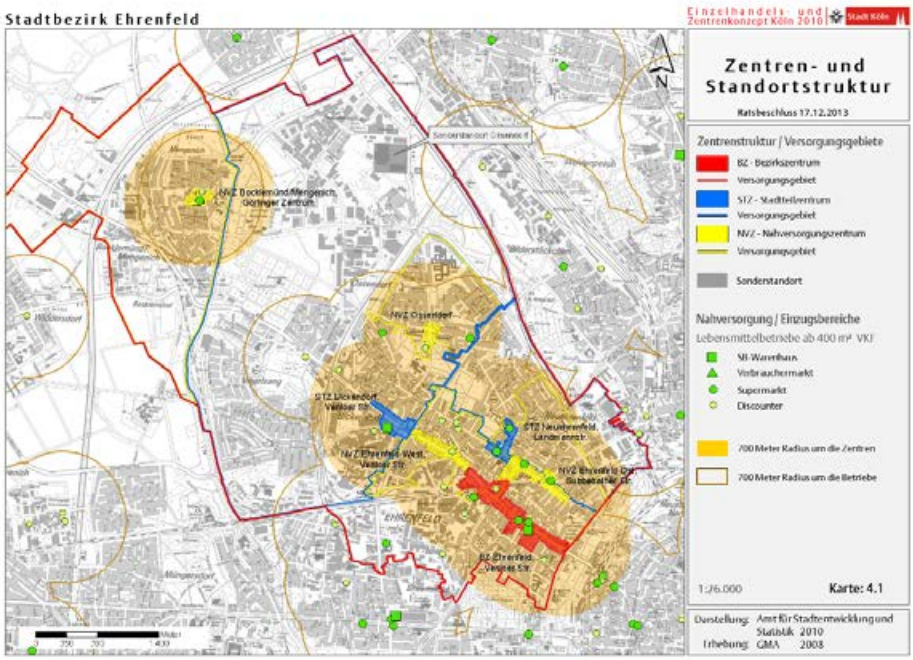


Abbildung 5. Karte mit den Bezirks-, (Nah-)Versorgungs-, Stadtteilzentren in Ehrenfeld

Auch im Strategiepapier 2030+ der Stadt Köln werden die urbanen Freiräume *als Teil eines Systems multifunktionaler Räume* gesehen, bei denen *auch der Straßenraum als ein zentraler und vernetzender Bestandteil des Freiraumsystems in den Fokus* rückt. Erfreulich, dass Straßenraum hier in Zusammenhang mit Erholung, Aufenthalt, Klimaanpassung, Naturschutz und Biodiversität sowie Nahrungsproduktion und nicht nur als Verkehrsfläche gesehen wird.

»Die urbanen Freiräume der Stadt werden daher zukünftig als Teil eines Systems multifunktionaler Räume für Erholung, Aufenthalt, Klimaanpassung (Kühlung und Frischluft), Naturschutz und Biodiversität sowie der Nahrungsproduktion behandelt. […]

Nicht nur Maßnahmen der Verschattung und Verdunstung sind auf den bestehenden Flächen auszubauen und zu qualifizieren, sondern auf alle öffentlichen Freiräume der Stadt auszudehnen. **Damit rückt auch der Straßenraum als ein zentraler und vernetzender Bestandteil des Freiraumsystems in den Fokus**, der als öffentlicher und urbaner Freiraum sowie als Träger des Stadtlebens und eines gesunden Stadtklimas entwickelt wird. «

Kölner Perspektiven 2030+ | Handlungsempfehlung 4 Frei-Raum (Stadt Köln, 2020, S. 126), Hervorhebung d. A.

Agora Köln

Auch im Verkehrskonzept der Agora Köln von 2015 wird die multifunktionale Stadt betont. „*Bei Neuplanungen in Köln sollte Wert darauf gelegt werden, die Innenentwicklung zu forcieren, Baulücken zu schließen und innerstädtische Brach- und Potentialflächen zu nutzen. Wohnquartiere mit verträglicher Nutzungsdurchmischung sollten eine hohe Priorität haben, um lebenswerte Lebensräume zu schaffen und unnötige Wege und die damit verbundenen negativen Effekte zu vermeiden: Lärm, Feinstaub, Treibhausgasemissionen, Unfallgefahren sowie Platzverbrauch des ruhenden Verkehrs. Eine gemischte Nutzung bringt außerdem kürzere mit sich, die zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt werden können*" (Themengruppe Mobilität der Agora Köln, 2015, S. 13).

1.5 Die feministische Stadt & Diversity

Dolores Hayden

Die feministische Kritik an der herrschenden Stadtplanung beginnt schon Ende des 19. Anfang des 20 Jahrhunderts und ist in einem der Klassiker der feministischen Stadtplanung umrissen, den Dolores Hayden 1981 veröffentlichte. Dort geht es dann hauptsächlich um konkrete Vorschläge einer *Neuorganisation von Arbeiten und Wohnen* und einen Umbau der Siedlungsstrukturen der fordistischen US-amerikanischen (Vor-) Städte aus feministischer Perspekive: „*Es müssen kleine und partizipatorische Organisationen sein, die effektiv zusammenarbeiten können. Ich schlage vor, diese Gruppen 'HOMES"' (Homemakers Organisation for a More Egalitarian Society, Organisation von Hausfrauen und -männern für eine gleichberechtigte Gesellschaft) zu nennen*" (Hayden, 1981). Sie ist überzeugt davon, dass die „*Aufhebung der Trennung von öffentlichem und privatem Raum die sozialistische und feministische Priorität der 1980er Jahre sein sollte. Frauen müssen die geschlechtsspezifische Aufteilung und privatwirtschaftliche Basis der Hausarbeit sowie die räumliche Trennung von Wohnung und Arbeitsplatz bekämpfen, wenn sie gleichberechtigte Mitglieder der Gesellschaft werden wollen*." In ihren Konzepten macht sie sehr konkrete Vorschläge zur Vergemeinschaftung und Reorganisation von Wohnraum, Blocks und ganzen Siedlungsstrukturen und nimmt dabei heutige Ideen von Coworking-Spaces und Carsharing voraus: „*Drei der ehemals 13 privaten Garagen können nun in ein zentrales Blockbüro, den Lebensmittelladen und die Bedarfsgarage umgewandelt werden. Wäre es in einem solchen ‚rehabilitierten' Block für 26 Wohneinheiten möglich, lediglich 20 PKWs in zehn Garagen zu haben, wenn außerdem zwei Gemeinschaftsbusse zur Verfügung ständen?*" (ebenda).

Die Zeitschrift für kritische Stadtforschung sub\urban hat 2017 (Band 5, Heft 3, Stadt der Reproduktion) eine vollständige Übersetzung des Textes von Dolores Haydens veröffentlicht und lässt anschließend zahlreiche Feministinnen und Stadtdenkerinnen in Debattenbeiträgen den inzwischen 40-Jahre jungen Text einordnen. Die Soziologin Marianne Rosenberg schreibt: „*Haydens Modell fand unter Feministinnen in Westdeutschland und Berlin wenig Anklang. Die Gründe lagen darin, dass die neue deutsche Frauenbewegung damals – anders als in den USA – Männer grundsätzlich nicht miteinbezog. Daher stand in der deutschen Diskussion von Planerinnen und Architektinnen die Hausarbeit als unbezahlte Reproduktionsarbeit im Vordergrund. Die Wohnung, das Wohnumfeld und das Quartier wurden als Arbeitsplatz der Frauen angesehen, für den planerische und architektonische Maßnahmen Erleichterung bringen sollten. Diese sollten Verbesserungen für alle Frauen, ob gar nicht, halbtags- oder vollzeitberufstätig bringen. In den 1980er und 1990er Jahren konnten sich feministische Aspekte in Planung und Architektur häufig Geltung verschaffen, wurden aber bald aufgesaugt vom Mainstream in diesen Fachgebieten. So wurde die feministische Forderung nach räumlicher Nähe von Wohnen und Arbeiten, in der sich Reproduktions- und Erwerbsarbeit besser verbinden lassen, durch das planerische Ziel der Nachverdichtung überlagert, durch das mehr Wohnungen geschaffen oder Ressourcen geschont werden sollten. Der Begriff des Angstraums kam durch technische Sicherungssysteme unter die Räder; zudem verlor die feministische Bewegung in diesem Bereich auch umso mehr*

an Boden, je mehr das Geschlecht als sozial Konstruiertes theoretisiert und die Differenzen zwischen Frauen betont wurde." (Rodenstein, 2017)

1.5.1 Feministische Kritik der 70er und 80er Jahre

Die feministische Debatte der Stadtentwicklung/-planung in den 1970er und 80er Jahren war bestimmt von der Kritik an den Wohnverhältnissen sowohl innerstädtischer als auch der Vorort-Wohnsiedlungen, die mit ihren Grundrissen auf Erwerbstätigkeit und Reproduktion klassischer männlicher Fabrikarbeiter oder Angestellten ausgerichtet sind. Feministische Kritik fragte, *inwiefern die patriarchale Herrschaft in die gebaute Umwelt eingeschrieben ist und wie diese wiederum herrschende Geschlechterverhältnisse reproduzieren* (Karwath, 2019).

Es waren auch feministische Stadtplanerinnen, die in den 1970er Jahren das Leitbild der Stadt der kurzen Wege formuliert haben oder eine feministische Planungsperspektive einforderten: „*Planung im Interesse von Frauen erfordert zunächst eine Veränderung in der Planungsmethodik im Sinne der Aufhebung des Unterschiedes zwischen Planungssubjekten und Planungsobjekten, also zwischen Planerinnen und Benutzerinnen*" (Terlinden, 1980). Hier war insbesondere Eva Kail in den 1990er Jahren eine Pionierin, als Leiterin der „Leitstelle für alltags- und frauengerechtes Planen und Bauen" in Wien.

1.5.2 Gewalterfahrung im öffentlichen Raum

Es weiterer Schwerpunkt eines feministischen Blicks auf die Stadt waren die Gewalterfahrungen im öffentlichen Raum. „*Neben dem abgegrenzten Privatraum, der sich der sozialen Kontrolle entzieht, machten sie den öffentlichen Raum als Tatort von Männergewalt publik. An Haltestellen, auf öffentlichen Plätzen und Parkbänken: Hier nehmen Männer raumgreifend Platz. Selten zu sehen: Eine einzelne Frau, die lässig an einem Laternenpfahl lehnt und entspannt das Treiben auf der Straße beobachtet. Frauen benötigen eher als Männer einen legitimen Grund zum Aufenthalt, ein 'Durchgangsvisum', um unbehelligt zu bleiben*. Leider auch heute noch immer ein Thema – Rücksichtslosigkeit, Aggression und Gewalt im öffentlichen Raum (mehr noch im Straßenverkehr) richtet sich gegen weiblich gelesene Personen eigentlich immer auch mit sexistischen Anfeindungen.

„*Sicherheit wurde zunehmend zum Thema in Forschung und Planungspraxis. Feministinnen zielten dabei mit ihrer Kritik auf das von ungleicher Macht bestimmte Geschlechterverhältnis. Die 'frauenfreundliche' Stadtplanung verkam jedoch oftmals zur Symptombekämpfung und erschöpfte sich in pragmatischen Lösungen, wie z. B. besserer Beleuchtung und Frauenparkplätzen. Frauen wurden als schutzbedürftige 'Ausnahme-Benutzerinnen' verstanden. Auch die Sprechweise änderte sich: Aus 'Tatorten' wurden 'Angsträume', die es galt, 'erträglicher' zu machen. Die Frage der Sicherheit wurde zunehmend psychologisiert und dadurch politisch entradikalisiert*" (WIR FRAUEN e.V., 2003).

1.5.3 Gender Studies

In den 1990er Jahren kommen die ersten Studiengänge zu Gender Studies an die Universitäten und auch in den Debatten der feministischen Stadtentwicklung etablieren sich Gender Planning und Gender Mainstreaming. Mit der Unterzeichnung des Amsterdamer Vertrages verpflichten sich die

EU-Mitgliedstaaten zur Einführung von Gender Mainstreaming als *proaktivem Ansatz der Gleichstellungspolitik*. Zur Definition scheiben die Autorinnen einer difu-Studie zu 30 Jahren Gender in der Stadt- und Regionalentwicklung: „*Der Begriff Gender hat seitdem zu einer inhaltlichen und strategischen Öffnung des Themas Gleichstellung geführt. Gender Mainstreaming ist ein politisches Leitprinzip, das Vielfalt bewusst macht, aktiviert und Chancengleichheit fördert. Als Querschnittsthema soll Gender Mainstreaming in allen gesellschaftlichen und politischen Handlungsfeldern und auf allen Handlungsebenen berücksichtigt werden.*

Der englische Begriff Gender bezeichnet das soziale Geschlecht und meint die sozialen Rollen, die von Männern und Frauen in der Gesellschaft wahrgenommen werden. Damit wird auch zum Ausdruck gebracht, dass geschlechterbezogene Rollen und Verhaltensweisen veränderbar und nicht an das biologische Geschlecht gebunden sind. Von einer gendergerechten Planung profitiert also ein Mann, der Versorgungsarbeit in der Familie übernimmt, genauso wie eine Frau in der gleichen Rolle" (Bauer & Frölich v. Bodelschwingh, 2017, S. 13).

Nachdem sich in den verteilungsorientierten 1980er und 90er-Jahren eine Vielzahl von gemeinnützigen und genossenschaftlichen Wohnraumprojekte realisieren ließen, entwickeln sich bis zum Jahrtausendwechsel auch gegensätzliche Tendenzen. Entpolitisierung, neoliberale Privatisierung und schlanker Staat, der unter dem Deckmantel des Bürokratieabbaus den öffentlichen Sektor nachhaltig demontierte.

1.5.4 Diversity, Vielfalt und Gender Mainstreaming

Nach dem Jahrtausendwechsel kommen weitere theoretische Ansätze hinzu, die in verschiedenen Gesetzen und Verordnungen und auch in städtischen Verwaltungsstrukturen Ausdruck finden, wie zum Beispiel: Diversity und Vielfalt. Das Allgemeinen Gleichbehandlungsgesetz (AGG, 2006) richtete sich gegen eine *Benachteiligung aus Gründen der Rasse oder wegen der ethnischen Herkunft, wegen des Geschlechts, der Religion, einer Behinderung, des Alters oder der sexuellen Identität*. In der Kölner Verwaltung wurde 2018 das **Amt für Integration und Vielfalt** gegründet, das dem Dezernat der Oberbürgermeisterin zugeordnet ist. Die Dienststelle Diversity wurde zur Abteilung Vielfalt und umfasst das Büro der*des Behindertenbeauftragten, die Fachstelle für Lesben, Schwule, Bisexuelle, Transgender und intergeschlechtliche Menschen sowie das Büro für Diversity Management.

„*Während der Abbau von Benachteiligungen und die Vision einer partnerschaftlich organisierten Gesellschaft bis Mitte der 1990er-Jahre unter dem Begriff 'frauengerechte Planung' oder 'Frauenbelange in der Planung' meist von engagierten Planerinnen thematisiert wurde, haben sich mit Gender Mainstreaming, Gender Budgeting, Diversity oder Inklusion neue Begriffe und Strategien in den Kommunen etabliert, und es kommen – teilweise gleichzeitig – verschiedene Strategien und Instrumente zur Anwendung*" (Bauer & Frölich v. Bodelschwingh, 2017, S. 15).

Die difu-Untersuchung wirft dann auch die Frage auf, ob in Anbetracht der Ausdifferenzierung und Vielfalt ein geschlechtsbezogener Ansatz (in der Stadtplanung) überhaupt noch zeitgemäß ist. „*Die tiefgreifenden gesellschaftlichen Veränderungen der vergangenen Jahrzehnte haben zu einer Pluralisierung der Lebensstile geführt, und die Auswahl der planerischen*

Strategien und Maßnahmen hat sich erweitert. Der Dualismus von 'Mann' und 'Frau', der der frauengerechten Planung und feministischen Planungsansätzen zugrunde lag, hat sich zugunsten einer stärkeren Differenzierung unterschiedlicher sozialer Rollen aufgelöst. Veränderte Rollenverständnisse, eine wachsende Erwerbsbeteiligung von Frauen und die stärkere Ausdifferenzierung von Lebensformen und Lebensstilen haben die Aufgabe einer geschlechtergerechten Planung damit komplexer werden lassen. An die Stelle einer expliziten Planung für Frauen, die deren Belange in den Mittelpunkt stellt und bewusst hervorhebt, ist die Planung für vielfältige gesellschaftliche Gruppen getreten, die unterschiedliche und sich wandelnde Bedürfnisse und Ansprüche an die Planung haben. Diese Veränderung von Bedarfen und Anforderungen lässt sich auch an persönlichen Biografien festmachen, wenn verschiedene Alters- und Lebensphasen betrachtet werden, in denen unterschiedliche soziale Rollen übernommen werden. Kinder und Jugendliche stellen andere Anforderungen an die Planung als Seniorinnen und Senioren, Familienväter und -mütter formulieren andere Bedarfe an ihr Wohnumfeld als ein alleinstehender, erwerbstätiger Mensch, eine alleinerziehende Mutter mit geringem Einkommen hat andere planerische Bedürfnisse als eine finanziell unabhängige und ungebundene Frau. Angesichts dieser Vielfalt relevanter Gruppen, durch die die Planungspraxis herausgefordert wird, genauer hinzuschauen, ***steht häufig die Frage im Raum, ob eine Differenzierung von Männern und Frauen überhaupt noch notwendig ist. Häufig wird argumentiert, dass die ausschließlich geschlechterbezogene Differenzierung überflüssig wird, da fast alle diese Querschnittskonzepte die Gleichstellung von Männern und Frauen integrieren.***

Das Positionspapier des Deutschen Städtetages 'Gender Mainstreaming und Diversity Management im Kontext kommunaler Gleichstellungspolitik' vom Dezember 2016 nimmt hierzu eindeutig Stellung. Demnach bleibt die Berücksichtigung des biologischen Geschlechts relevant, denn wie Frauen und Männer bestimmte soziale Rollen wahrnehmen, ist sehr ungleich verteilt. Beispielsweise sind rund 90 Prozent der Alleinerziehenden in Deutschland Frauen, und diese haben im Vergleich zu alleinerziehenden Vätern deutlich geringere Einkommen. Dieses Beispiel macht deutlich, dass die geschlechterbezogene Differenzierung innerhalb der unterschiedlichen sozialen Rollen wichtig ist, um besondere Benachteiligungen zu erkennen.

Vernachlässigt man diese Differenzierung, drohen Mehrfachdiskriminierungen durch das Geschlecht unter den Tisch zu fallen*. Betrachtet man die Querschnittskategorie Geschlecht im Kontext verschiedener Diskriminierungstatbestände, wird deutlich, dass diese sich noch verstärken können. Mit einer geschlechterdifferenzierten Betrachtung können somit versteckte Diskriminierungen sichtbar gemacht werden, die hinter Diskriminierungstatbeständen wie Migration, Alter oder Armut eher verschwinden"* (Bauer & Frölich v. Bodelschwingh, 2017, S. 16). Die Studie unterlegt das im Anschluss noch mit verschiedenen Beispielen und warnt vor der Gefahr einer *Banalisierung von Vielfalt*. So hätten Begriffe, wie „*eine Stadt für alle*" zwar den Charme, dass dies in der Außendarstellung prima kommuniziert werden kann, ohne sich festzulegen und damit angreifbar zu machen. Da aber die Gestaltung des öffentlichen Raums immer mit Zielkonflikten und vielseitigen (sich auch wiedersprechenden) Begehrlichkeiten verbunden ist und dazu auch noch räumliche, personelle und finanzielle Ressourcen

Grenzen bilden, bleibt eine feministische- und genderorientierte Blickrichtung und Kontrolle auf Stadtplanung weiterhin notwendig.

1.5.5 Gender Mainstreaming in der Stadtplanung

An welchen konkreten Punkten der Stadtplanung und -entwicklung zeigt sich denn nun Gender Mainstreaming. Auch hierzu bietet die difu-Studie umfangreiche und konkrete Beispiele, die ich hier zitieren möchte. Dabei überspringe ich die regionalen Aspekte und zitiere auch nur die gesamtstädtischen Planungsinhalte, die m.E. für den später vorgeschlagenen **VeedelsBlock+** relevant sind.

Tabelle 1 Ausschnitt aus der Tabelle "Gesamtstädtische Ebene" (3/4)

Planungsinhalte	Genderrelevante Themen
Siedlungsentwicklung	• Zuordnung unterschiedlicher Nutzungen zueinander/Nutzungsmischung (Flächennutzungsplanung) • Stadt der kurzen Wege
Versorgung und soziale Infrastruktur	• Integrierte Lagen für Versorgungs- und Infrastruktureinrichtungen, Festlegung von Versorgungsbereichen • Kleinteilige Nahversorgung (täglicher Bedarf)
Freiraumplanung	• Grünzüge, Vernetzung der Grünflächen für wohnortnahe Erholung

Bei Planung und Untersuchung von Mobilität, Infrastruktur und Freiraum sollte Geschlecht und Gender, bzw. der „Care-Status" ein zentrales Kriterium werden. So wie über viele Jahre die Verkehrssicherheitsforschung männlichen Crash-Test-Dummies kleinere/weibliche Personen realer Gefährdung ausgesetzt haben, wird bei Freizeit- und Sportangeboten für Jugendliche primär an Bolzplätze gedacht und die „optimale Taktung" des ÖPNV richtet sich nach den Belangen der immer noch überwiegend männlichen „Vollzeitarbeitskräfte". Gendersensible Planung berücksichtigt selbstverständlich auch die Vollzeit-arbeitende und Fußball-spielende Frau, so wie den Elterzeit-nehmenden Hausmann, aber eben auch unterschiedliche Bedürfnisse an Freiraumgestaltung oder eine ÖPNV-Taktung, die Kita- und Wochenmarkt-kompatibel organisiert ist.

Tabelle 2 Tabelle "Quartiersebene"

Planungsinhalte	Genderrelevante Themen
Quartiersplanung	• Mischung von Wohnungen unterschiedlicher Größe und Ausstattung in einem Quartier, bezahlbares Wohnen, unterschiedliche Vermarktungsformen • Mischung unterschiedlicher Nutzungen in Gebäuden und im Quartier • Soziale Mischung unterschiedlicher Bevölkerungsgruppen • Städtebauliche Dichte (für ein lebendiges Quartier) • Kurze Wege innerhalb des Quartiers, übersichtliche Wegenetze

Planungsinhalte	Genderrelevante Themen
Wohnen	• Nutzungsoffene Grundrisse • Flexible Grundrisse • Barrierearmut/-freiheit • Angemessene/bedarfsgerechte, ebenerdige Abstellräume für Fahrräder, Kinderwagen, Rollatoren usw.
Wohnumfeld/Öffentlicher Raum	• Aufenthaltsmöglichkeiten (z.B. Möblierung) / Aufenthaltsqualität • Gestalterische, räumliche und funktionale Qualität (Differenzierung und Lesbarkeit) • Kompensation für beengtes Wohnen • Unterstützung von Alltag und Integration, Austausch zwischen Generationen, Kulturen und Geschlechtern • Barrierefreiheit/-armut
Versorgung und soziale Infrastruktur	• Differenziertes, bedarfsgerechtes Angebot an sozialer Infrastruktur und Versorgungseinrichtungen • Räumliche Erreichbarkeit (kurze Wege) • Zugänglichkeit (Barrierearmut/-freiheit)
Mobilität	• Zugänglichkeit (Barrierearmut/-freiheit) – ÖPNV, Fahrrad, zu Fuß • Nahverkehrsplanung • Taktung ÖPNV (insbesondere außerhalb der Verkehrsspitzen/Teilzeitbeschäftigung/Schichtarbeit usw.) • Multimodalität (Kombination von mehreren Verkehrsmitteln) / Mobilitätsstationen • Gehwegbreiten • Fahrradwegführung und Wegbreiten • Unterbringung des ruhenden Verkehrs jenseits des öffentlichen Raums
Sicherheit	• Vermeidung von Angsträumen => Beleuchtung, Bepflanzung, Reduzierung von Sichtbarrieren/Einsehbarkeit usw. • Nutzung Erdgeschosszone (soziale Kontrolle) • Einsehbarkeit von Spielmöglichkeiten • Klare Trennung zwischen öffentlichen und privaten Freiflächen
Grün- und Freiflächen	• Flexible Nutzungsmöglichkeiten • Differenzierte Räume und Zonierungen • Qualitätsvolle Grün- und Freiflächen (Dimensionierung, Gestaltung, Ausstattung, Toiletten usw.) • Bedarfsgerechte, nutzungsgruppenorientierte, räumlich-funktionale Struktur und Gestaltung • Räumliche Gerechtigkeit

(Bauer & Frölich v. Bodelschwingh, 2017, S. 26)

Sneha Visakha

Mit einem feministischen und gendersensiblen Ansatz in der Stadtplanung werden grundsätzlich schon viele der Bedürfnisse und Erfordernisse einer gerechten, sozialen und nachhaltigen Stadt realisiert. Dies wird auch noch einmal von Sneha Visakha betont, die sagt: „*Ein feministischer Ansatz in der Stadtplanung ist unerlässlich für die Zukunft unserer Städte*". Dazu führt sie aus: „*Stellt man letztere [Frauen Mädchen] dagegen ins Zentrum der Stadtplanung und Stadtgestaltung, kann man nicht nur Städte bauen, die gerecht sind, sondern auch festgefahrene soziale Normen für Geschlechterrollen in der Stadt in Frage stellen und dabei soziale Beziehungen verändern.*

Dies ist die grundlegende Prämisse der feministischen Stadtplanung, ein kritischer Planungsansatz, der darauf abzielt, die Bedürfnisse verschiedener gesellschaftlicher Gruppen bei der Stadtentwicklung und Planung zu berücksichtigen. Er konzentriert sich besonders auf diejenigen, die bei den vorherrschenden Stadtplanungs- und Stadtentwicklungsnarrativen außen vor gelassen wurden, insbesondere Frauen, Mädchen sowie sexuelle und Genderminderheiten. Er ist sensibel für die vielfältigen Unterschiede im sozialen und wirtschaftlichen Status einer Person entlang unterschiedlicher Marginalisierungsachsen wie Klasse, Kaste, Alter, Sexualität und Behinderung und deren Zusammenspiel mit dem Geschlecht der Person, die deren Zugang zur Stadt und ihre Autonomie in der derselben beeinflussen. Daher würde ein solcher Ansatz zur Gestaltung von Städten führen, die letztendlich jedem zugutekommen" (Visakha, 2021).

Und weil der feministische Ansatz auch in Zusammenhang mit der klimagerechten Transformation der Städte zentral ist, appelliert Sie an die Klimainitiativen: „*Um ihren Erfolg zu sichern, müssen Klimainitiativen einen feministischen Ansatz in ihre Entwicklung und Durchführung integrieren. Es wird deutlich, dass es eine beträchtliche Konvergenz zwischen feministischer Stadtplanung und Nachhaltigkeitspraktiken gibt. Zu den wichtigsten Merkmalen feministischer Stadtplanungsmaßnahmen gehören kompakte Stadtviertel mit gemischter Nutzung, eine fußgängerzentrierte Straßengestaltung und die öffentliche Bereitstellung kritischer städtischer Infrastruktur, besonders in den Bereichen öffentliche Verkehrsmittel, Kinderbetreuung und sanitäre Anlagen*" (Visakha, 2021).

Eine ideale Stadt

Abschließend noch ein Zitat aus den Debattenbeiträgen zu Haydens Text einer nicht-sexistischen Stadt von der Raumplanerin und Stadtsoziologin Sandra Huning. Zu der *Frage, wie Städte im Idealfall aussähen, die in einem Prozess des Gender Planning entstehen könnten* führt sie aus: „*Die Uneindeutigkeit liegt in der Natur der Sache, geht es doch bei Gender Planning immer auch darum, auf einen konkreten Kontext bezogene Lösungen mit Blick auf Alltagstauglichkeit, Vereinbarkeit von Familie und Beruf et cetera zu finden. Aus der Dekonstruktion sozialräumlich verfestigter Geschlechterordnungen lassen sich deshalb nicht unmittelbar Entwürfe ableiten, die völlig anders aussehen als solche, die sich auf andere aktuelle planerische Leitgedanken wie Barrierefreiheit oder Nachhaltigkeit beziehen. Zwischen ihnen gibt es viele Parallelen. Die Best Practice-Vorbilder des Gender Planning von heute zeichnen sich eher durch städtebauliche Details oder spezifische Verfahren aus, als dass sie radikale Gegenentwürfe bieten, über die Betrachter_innen kontrovers diskutieren können. Im Gegenteil: Zum Teil scheinen sie vor allem dadurch Irritationen hervorzurufen, dass sie sich auf*

den ersten Blick gar nicht so drastisch von anderen ambitionierten Planungsprojekten, zum Beispiel neuen gemeinschaftlichen Wohnprojekten, unterscheiden. Die Ziele, die im Zusammenhang mit Gender Planning heute formuliert werden, sind in der Regel eher allgemein: Frauen – und, wenn kombiniert mit Diversity-Ansätzen, auch anderen diskriminierten oder benachteiligten Bevölkerungsgruppen – soll gleiche Teilhabe an städtischen Räumen und Ressourcen ermöglicht werden; Planung soll alltagstauglicher oder zielgruppenspezifischer werden; Nachhaltigkeit, Gerechtigkeit und demokratische Legitimität planerischer Entscheidungen sollen verbessert werden…" (Huning, 2017).

1.5.6 Ökofeministischer Urbanismus in der Praxis

In einem Vorwort eines Buchs zu den Superblocks in Barcelona skizziert die stellvertretene Bürgermeisterin, Janet Sanz, das Konzept eines „*ökofeministischen Urbanismus*".

Superilla Barcelona:
ökofeministischer Urbanismus für eine bessere Zukunft.

Barcelona ist kein Wunder. Barcelona ist das Ergebnis vieler Hände, vieler Stimmen, vieler Farben und vor allem vieler Kämpfe. Es ist auch das Ergebnis einer Sehnsucht: der einer metropolitanen und gastfreundlichen Stadt, die ihre eigenen Grenzen in einem ständigen Prozess der Anpassung und Transformation überschreitet. Barcelona ist Sehnsucht und Revolution. […]

Aber das heutige Barcelona ist auch das Ergebnis des Drucks einer spekulativen städtischen Wirtschaft, die jahrelang den Traum einer Stadt für alle deformiert hat. Eine neoliberale Stadt, deindustrialisiert und von Heuschrecken [Geier-Fonts] umschwärmt, die ihre Zukunft auf eine ausbeuterische und gentrifizierende Aktivität wie den Tourismus gesetzt hat. Dieser Druck hat seine Antwort in den populären Kämpfen gefunden, sich die Stadt, vom öffentlichen Raum bis zum Wohnraum, zurückzuholen. Soziale Bewegungen, die Gemeinschaften, Netzwerke und Räume des Widerstands geschaffen haben […]

Deshalb ist es so wichtig, Superilla Barcelona zuerst als eine Strategie des ökofeministischen Städtebaus zu präsentieren. **Feministischer Städtebau muss eine radikale Veränderung im Design der Städte bedeuten.** Das vorherrschende Stadtmodell ist auf das männliche Subjekt einer weißen, funktionalen Mittel- oder Oberschicht zugeschnitten, das in urbanen Zentren arbeitet und mit dem Auto pendelt: eine graue Stadt, die auf den 'grauen Mann' zugeschnitten ist. Aber der feministische Urbanismus verdeutlicht, dass weder dieses Subjekt universell ist, noch dass das Design der Städte rational und neutral war. Das neue städtische Modell muss Frauen, Kinder und ältere Menschen zu Protagonisten machen, den Ausschluss öffentlicher Räume von Fürsorge korrigieren und eine androzentrische Mobilität beenden, die geschlechtsspezifische Ungleichheiten reproduziert und zu ökologischen und sozialen Degradierung der städtischen Umgebungen beigetragen hat […]

Die Nachhaltigkeit des Lebens muss als städtebauliches Prinzip das öffentliche Handeln durchdringen. Die Fürsorge in den Mittelpunkt zu stellen bedeutet, eine Art der Fortbewegung zu erleichtern – zu Fuß, mit öffentlichen Verkehrsmitteln, mit dem Fahrrad – oder bestimmte Stadträume so zu gestalten, dass sie sicherer und gesünder sind […]

Diese ökofeministischen Prinzipien mögen sehr abstrakt erscheinen, haben jedoch offensichtliche praktische Auswirkungen, die sich bereits in einem neuen Gemeinsinn bemerkbar machen, der von der Bürgerschaft getragen wird und den Superilla Barcelona mit Initiativen wie dem Programm '*Schützen wir die Schulen*' aufgreift: Beruhigung der Umgebung von Bildungseinrichtungen, Reduzierung von Fahrspuren für Autos, Geschwindigkeitsbegrenzung oder eine Umgebung von Schulen mit Vegetation, Bänken und Spielplätzen. Es ist eine Gestaltung, die einen direkten Einfluss auf das tägliche Leben der Menschen hat […] '*Schützen wir die Schulen*' verändert die Hierarchien der Straßen: der Raum für Menschen, die sich kümmern hat Vorrang vor dem Raum für Privatfahrzeuge. […]

Um diese Transformation zu konsolidieren, ist jedoch mehr erforderlich. Superilla Barcelona ist eine strukturelle Intervention zur Wiederherstellung von einer Million Quadratmetern öffentlicher Räume und dazu gedacht, dass jeder dritte Straßenblock des Cerdà[13]-Gitters grün wird. Das Ziel ist, dass die ganze Stadt ein Zufluchtsort gegen steigende Temperaturen, steigende Meeresspiegel, Wasserknappheit, zunehmende Brände und vorzeitige Todesfälle sowie Atemwegs- und Herz-Kreislauf-Erkrankungen aufgrund von Umweltverschmutzung wird. Superilla Barcelona ist daher eine Revolution in der städtischen Mobilität, um die Fortbewegung zu dekarbonisieren und die Vorherrschaft fossiler Brennstoffe zu beenden.

Aber es ist viel mehr als das. Wir wollen Benzinautos nicht durch Elektroautos ersetzen und 600.000 Fahrzeuge weiterhin jeden Tag nach Barcelona fahren lassen, um 60 % des öffentlichen Raums zu besetzen. Wir wollen nicht, dass man auf der Straße nur sitzen kann, wenn man auf einer Terrasse oder einem Sitzplatz bezahlt. Als ökofeministische Stadtplanung wollen wir das Straßenmodell auf den Kopf stellen und Menschen und Grün zu Protagonisten machen. Das bedeutet, Materialien zu ändern: Wir wechseln von Asphalt zu Granit, Panot[14] und Natursteinen, die einen viel kleineren CO_2-Fußabdruck haben und den Wärmeinseleffekt vermeiden. Es bedeutet, die Machthierarchien zu verändern: Es gibt keine Straßen und Bürgersteige mehr, sondern einen einzigen Straßenraum, auf dem der Fußgänger absoluten Vorrang hat. Es bedeutet eine Straße mit viel städtischem Mobiliar: Bänke, Tische und Spielbereiche für Jung und Alt. Es bedeutet eine Straße mit vielen Bäumen und großen Vegetationsflächen, deren Untergrund so vorbereitet ist, dass sie gut wurzeln und darauf ausgelegt ist, das Regenwasser effizienter zu sammeln. Es bedeutet, eine Straße mit lokalem Handel und qualitativ hochwertigen öffentlichen Einrichtungen, damit die Umgestaltung der Straßen mit einer Verbesserung der Dienstleistungen in den Vierteln und einem Schutz der Nachbarn einhergeht.

[13] Ildefons Cerdà, katalanischer Stadtplaner (1815 – 1876), der Barcelonas Stadtteil Eixample entworfen hat.

[14] blumenförmige Zementfliese in Barcelona

Superilla Barcelona betrachtet den öffentlichen Raum als natürliche Erweiterung unserer Häuser. Sie fordert ihn als gemeinsamen Raum für die Mehrheit, was Nachbarschaftsbegegnungen, gegenseitige Unterstützung, Zusammenarbeit und ja, auch Freundschaft ermöglicht [...] **Das bedeutet natürlich, die Dynamik des Stadtdesigns zu durchbrechen, in dem der öffentliche Raum in den Diensten des Autos steht, ein Design, das uns isoliert, uns trennt und uns zwingt, uns durch Konsum mit der Stadt in Beziehung zu setzen.**

Mit anderen Worten: Superilla Barcelona baut eine Stadt, in der Kinder ohne Angst aus der Schule gehen können, auf der Straße Verstecken oder Tischtennis spielen können, während Erwachsene im Schatten sitzend plaudern und am Obstladen des Marktes vorbeigehen, bevor sie zur Bibliothek oder zum Zahnarzt gehen. Eine Stadt mit Parks und Plätzen, auf denen man einen Snack essen, lesen oder einen Geburtstag feiern kann. **Stadtplanung ist der Grundstein sozialer Rechte**, und deshalb wollen wir eine Stadt schaffen, die niemanden ausschließt, nicht einmal den erwachsenen, weißen, funktionalen Mann, der mit dem Auto zur Arbeit fährt: Es soll auch eine freundlichere Stadt für ihn sein und seine körperliche und geistige Gesundheit verbessern. Wir wollen eine fürsorgliche Stadt gewinnen, eine Stadt der Zuflucht, in der wir uns alle wie zu Hause fühlen und nicht nur nicht weg wollen, sondern auch dort leben möchten. [...]

Dass der Planet seine Grenzen erreicht hat – der Ressourcen- und Energiegewinnung, des Temperaturanstiegs, der Zerstörung der biologischen Vielfalt – ist eine Tatsache, keine Debatte. Aber die Gewissheit des Kapitalozän ist nicht unbedingt die einer schlechteren Zukunft. Dass wir in vielen Bereichen verzichten müssen, heißt nicht, dass wir in anderen nicht wachsen können, und das ist der Vorschlag von Superilla Barcelona: die Lebensqualität neu zu verteilen, eine bessere Stadt zu gewinnen. [...]

Superilla Barcelona blickt in die Zukunft, erzählt uns aber von der Gegenwart: Es ist eine alltägliche Utopie, eine Rebellion gegen Zusammenbruch und Nihilismus. [...]

Superilla Barcelona ist ein Hoffnungsschimmer. Zum Aufbau einer öko-feministischen, fürsorglichen Stadt, die gegenseitige Abhängigkeit in den Mittelpunkt stellt. Aber auch, und nicht weniger wichtig, die Explosion eines neuen urbanen Imaginären, das mit Fakten demonstriert, dass es nicht nur mögliche Zukünfte gibt: **Es gibt bessere Gegenwarten**.

Janet Sanz, stellvertretende Bürgermeisterin, Bereich Ökologie, Städtebau, Infrastrukturen und Mobilität der Stadtverwaltung von Barcelona (Gerència d'Àrea d'Ecologia Urbana, 2023).

Nicht-autorisierte, eigene Übersetzung (a.d. CAT)

1.6 Ökologische und grüne Gentrifizierung

In den Debatten um eine Transformation der Stadt wird häufig ein Widerspruch zwischen sozial- und wohnungspolitischen Forderungen auf der einen und Forderungen nach einem klimagerechten Umbau der Stadt auf der anderen Seite hergestellt. In Köln ist dies aktuell in der Debatte um den **Masterplan Stadtgrün** (siehe Abschnitt 2.1.2.3) sehr anschaulich nachvollziehbar. *„Doch bei genauerem Hinschauen wird deutlich, dass der Widerspruch nur ein scheinbarer ist: Die Wohnungsnot maßgeblich über noch mehr (renditeorientierten) Neubau lösen zu wollen, verschleiert die Notwendigkeit der gesellschaftlichen Debatte darüber, wie inmitten der Klimakrise ausreichender und angemessener Wohnraum für alle organisiert werden kann.*

Ein Entweder-Oder-Spiel ist auch häufig bei energetischen Sanierungen in Bestandsgebäuden zu beobachten: Eine deutlich erhöhte Sanierungsquote ist für die Einhaltung des 1,5 Grad-Pfades geradezu unabdingbar. Doch die dadurch in Gang gesetzte Aufwertung wird stellenweise instrumentalisiert, um noch höhere Profite zu erzeugen oder ärmere Bevölkerungsgruppen aus bestimmten Stadtvierteln gezielt auszuschließen. Eine mancherorts sichtbare „grüne Gentrifizierung" […] ist letztlich jedoch Effizienz- und Wachstumslogik im grünen Gewand, die soziale Ungerechtigkeit reproduziert" (Brokow-Loga, 2022).

Gentrifizierung

Der Begriff *gentrification* (vom englischen *gentry* „niederer Adel") wurde 1964 von der britischen Soziologin Ruth Glass entworfen. *Sie nutzte ihn für das Phänomen des Zuzugs von Mittelschichtfamilien in den ursprünglich vor allem von Arbeitern bewohnten Londoner Stadtteil Islington* als *Analogie zu Vorgängen im 18. Jahrhundert, als Teile des niederen Adels (Gentry) vom Rand der Städte zurück in die Zentren zogen* (Wikipedia).

Heute bezeichnet *Gentrifizierung* den sozioökonomischen Strukturwandel und die Verdrängung von Bevölkerungsgruppen in eng umrissenen und spezifischen Stadträumen. Die klassische Gentrifizierung verläuft nach einem typischen Muster: innerstädtische oder innenstadtnahe („*Arbeiter*"-) Stadtteile erfahren nach einer Phase von Niedergang gewerblich-industrieller Nutzung, oder durch Verlust von Attraktivität des (unsanierten) Altbaubestands gegenüber Neubauvierteln und dem „Haus im Grünen" eine „Abwertung". Die dort noch günstigen Mieten oder verbreiteter Leerstand ziehen „Pioniere" vor allem aus studentischem, subkulturellem und künstlerischem Milieu an.

Die sich entwickelnde kulturelle Attraktivität und entstehende vielfältige Gastronomie wertet den Stadtteil auf und *setzt einen Segregationsprozess in Gang*. Die erste Phase der Verdrängung „*Alteingesessener*" beginnt. Es ändert sich die Sozialstruktur, Milieu und der Charakter, was das Gebiet für Investoren, die „*Gentrifiers*", interessant macht. Folge sind Sanierungen und Reurbanisierung, was wiederum die Verdrängung der ehemaligen „Pioniere" zur Folge hat.

Klassische Beispiele für Gentrifizierung sind die Stadtteile SoHo und Brooklyn in New York oder die Docklands und Hackney in London. Aber auch Köln-Ehrenfeld kann als beispielhaft gelten. Nach dem U-Bahnbau und der Widmung Ehrenfelds „*vor dem Gürtel*" als Sanierungsgebiet hat sich dieses Veedel „*entwickelt*". Etwas später ist dann die Gastro, freie Club- und Kulturszene auch „*hinter den Gürtel*" gezogen. Das „*Underground*" wird vielen noch in lebhafter Erinnerung sein - „*Die Mischung macht's*" schrieb schon die Bürgerinitiative Helios. Siehe auch: 4.1.3 Helios-Gelände.

Diese Mischung machte das Veedel hip und attraktiv. Und vor allem durch die großen Konversionsflächen „*hinter dem Gürtel*" auch für Investoren. Die „*Immobilienentwicklung*" auf dem ehemaligen Gelände des Güterbahnhofs („*Jack-in-the-Box*") wirbt mit dieser *Ehrenfelder Mischung* und dem besonderen Flair: „*Köln-Ehrenfeld ist das Trendviertel der Domstadt am Rhein. Der Stadtteil rund um die Venloer Straße ist durch junge Kreative, Studenten und Geschäftsleute geprägt, die sich hier unter die urkölschen Alteingesessenen mischen*" (ehrenve-edel.com). Zukünftig finden sich hier „*zeitgemäße loftartig wirkende Arbeitswelten*" und eine „*Neuinterpretation der Güterhalle mit industriellem Charme*" – aber wohl kaum noch *urkölsch' Alteingesessene*. Siehe hierzu auch: 4.1.7 Güterbahnhof Ehrenfeld.

So wird Gentrifizierung zum Mainstream. „*In der Folge dieser immobilienwirtschaftlichen Investitionen sind Gentrifizierungsprozesse von einem Sonder- zum Regelfall der Stadtentwicklung geworden. In der unternehmerischen Stadt von heute regieren überwiegend Immobilienverwertungskoalitionen, die weite Teile der Investoren, der Bauunternehmen, der finanzierenden Banken und der politischen Klasse umfassen. Im Zusammenhang mit fortschreitenden Aufwertungsdynamiken kommt es zur Etablierung von immer neuen Exklusionsmechanismen, die nicht nur entlang sozialer Ressourcen erfolgt, sondern auch entlang verschiedener Lebensstilgruppen*" (Holm, 2011).

Die energetische Gebäudesanierung ist eine der wichtigen Stellschrauben zur Senkung des Energieverbrauchs und Voraussetzung für die Wärmewende (Warmwasser und Heizung). Der Ausstieg aus fossilen Energieträgern zur Wärmeerzeugung (derzeit vor allem Kohle, Gas und Öl) braucht daher Umstellungen der Heizungsanlagen bzw. der Energieträger bei der Erzeugung von Fernwärme auf der einen, und energetische Gebäudesanierung auf der anderen Seite. *Effizienz*, *Konsistenz* und *Suffizienz* der Nachhaltigkeitsstrategie (siehe unten). Die Instrumentalisierung von energetischer Sanierung für das Drehen an der Mietpreisschraube kann nicht bestritten werden. Trotzdem bleibt bestehen, dass die Sanierung Geld kostet – auch ohne Instrumentalisierung und Interesse an Profitmaximierung.

1.6.1 Preistreiber Modernisierung

Die notwendige energetische Modernisierung im Bestand wird in vielen Fällen zu Erhöhungen von Mieten führen, wenn nicht Konzepte entwickelt werden, die eine Sanierung und Modernisierung auf kommunalere Ebene gemeinwohlorientiert organisiert und dies „*sozialverträglich*" über (städtebauliche) Verträge absichert. Die rechtlichen Rahmenbedingungen (§ 559 des BGB, *Mieterhöhung nach Modernisierungsmaßnahmen*) erlauben bisher

die oben genannten „Instrumentalisierungen", stecken aber auch den „*kaufmännischen Rahmen*" von Investitionen ab, die zum Erhalt der (teil-) vermieteten Gebäuden – auch unabhängig von energetischer Sanierung – regelmäßig getätigt werden müssen.

Mit einem einfachen Rechenbeispiel möchte ich verdeutlichen, wie sich eine beispielhafte Sanierung finanziell darstellt. Angenommen wird ein „Ehrenfelder Mehrfamilienhaus" mit einer Wohnfläche von insgesamt **300 m²** und einer angenommenen m²-Miete von **10,00 €**. Als Sanierungskosten wird eine Summe von **100.000 €** angesetzt, die zum Beispiel mit einer Dämmung von Dach und Kellerdecken schnell zusammenkommen, oder bei dem Austausch einer Heizungsanlage mit Installation von PV und Wärmepumpe. Hier müssen eventuell auch neue Heizkörper, Fußboden- oder Wandheizung, Fenster und/oder Innendämmung eingeplant werden, was zu einer entsprechend weiteren Belastung führt. Nicht berücksichtigt ist die Berechnung des Anteils an Instandhaltungskosten innerhalb der Kosten für Modernisierung/energetischer Sanierung.

Kosten energetische Sanierung: **100.000 €**

Modernisierungsumlage entsprechend § 559 BGB
maximal 8 % der Sanierungskosten (seit 01/2019, vorher 11 %) **8.000 €**
maximale monatliche Erhöhung Miete pro m² innerhalb 6 Jahre 3 €

Tabelle 3 Beispielrechnung Modernisierungsumlage

Ehrenfelder Beispielhaus	Wohnfläche	mtl. Miete bei 10,00 €/m²	Jahresmiete	Jahresmiete nach Sanierung	mtl. Miete nach Sanierung	mtl. Steigerung	Miete pro m² nach Sanierung
Dachgeschoss	70 m²	700,00 €	8.400,00 €	10.266,67 €	855,56 €	155,56 €	12,22 €
2. Etage	80 m²	800,00 €	9.600,00 €	11.733,33 €	977,78 €	177,78 €	12,22 €
1. Etage	80 m²	800,00 €	9.600,00 €	11.733,33 €	977,78 €	177,78 €	12,22 €
Erdgeschoss	70 m²	700,00 €	8.400,00 €	10.266,67 €	855,56 €	155,56 €	12,22 €
	300 m²	3.000,00 €	**36.000,00 €**	**44.000,00 €**	3.666,67 €	666,67 €	+ 2,22 €

Für diese Annahme möchte ich anschließend noch die Kreditkosten und entsprechenden Investitionszeiträume aufführen, bei der ich davon ausgehe, dass die monatlichen Steigerungen der Miete komplett in die Kredittilgung einfließen.

Kreditsumme:	**100.000 €**	
Zinssatz	3,5 %	angenommener Zinssatz für Baukredit. Dieser kann mit KfW-Förderung auch geringer ausfallen
Tilgung	4,5 %	(zusammen 8 %, siehe oben)
Monatliche Annuität	666,67 €	
Laufzeit ab	2023	für ca. 200,7 Monate / 16,7 Jahre
Kreditende	2039	ohne Restschuld
Kreditzahlungen	33.827,43 €	zusätzlich zur Kreditsumme von 100.000 €

Anmerkung: **auf Wunsch stelle ich gerne die Excel-Tabelle mit der Kalkulation und dem Tilgungsplan zur Verfügung.**

Weitere praktische „Probleme“ sind massiv gestiegene Baukosten, die nicht ausreichend vorhandenen Energieberater*innen und zu wenig qualifizierte Handwerksbetriebe. Die hier aufgeführte Beispielrechnung kann nur einen ungefähren Eindruck vermitteln. Die Entwicklung bei den Baukosten, der Baufinanzierung und sich ändernde Fördertöpfe und Rahmenbedingungen können nicht auf einem aktuellen Stand sein. Die Maßnahmen müssen zudem für jedes Gebäude individuell angepasst werden. Es sind aber auch Konzepte denkbar, die über die einzelnen Gebäude hinaus gehen. Siehe hierzu den Vorschlag in Kapitel 3 **VeedelsBlock+**

Ebenso gibt es positive Beispiele für energetische Sanierungen, wie sie zum Beispiel in dem Dokument „*Sanierung ohne Verdrängung*“ aufgeführt werden. „*Bei all der negativen Berichterstattung […] kann übersehen werden, dass sie durchaus auch gut ausgeführt und im Interesse von Menschen und Umwelt umgesetzt werden können. Einige Beispiele erfolgreicher und sozial verträglicher Sanierung […] zeigen, dass es möglich ist, hohe Energieeinsparungen bei gleichzeitig bezahlbaren Mieten zu erzielen. Auch wenn nicht bei allen Gebäuden eine komplette Umstellung auf erneuerbare Wärme erfolgt ist, sind es wegweisende Beispiele, die die Behauptung, es müsse sich zwischen Klimaschutz und Mieterschutz entschieden werden, widerlegen*“ (Pallaver, 2019). Beschrieben werden

- das Sanierungsgebiet und die Wohnungsgenossenschaft WOGE Nordstadt e. G. in Hannover,
- Sanierung von 132 Wohnungen in der Wohnanlage der Charlottenburger Baugenossenschaft e. G. im Berliner Schwendyweg,
- Sanierung von drei in den 1960er Jahren gebauter Hochhäuser in der Eichgärtenallee mit 144 Wohnungen der kommunalen Wohnbau Gießen GmbH, nahezu auf Passivhausstandard,

„*Bei allen Beispielen sind die Akteure öffentliche oder genossenschaftliche Wohnungsgesellschaften. Große, profitorientierte Wohnungsunternehmen, die nicht zum Nachteil der Mieter*innen handeln, konnten im begrenzten Rahmen dieser Analyse nicht gefunden werden*“ (ebenda).

Henri Lefebvre und das „Recht auf Stadt“

Als der französische Soziologe und Philosoph Henri Lefebvre 1968 sein Buch „Recht auf Stadt“ (Originaltitel: « Le Droit à la Ville ») veröffentlichte, war der Begriff *Gentrifizierung* gerade erfunden worden. In seinem Text über die Bedeutung von Städten als soziale Räume verwendet Lefebvre den Begriff der Gentrifizierung nicht direkt, aber dennoch hat das Buch und vor allem sein Titel die Diskussion um *das Recht auf Stadt* nachhaltig beeinflusst. Lefebvre beschreibt „*die kapitalistische Stadt, insbesondere ihre sozioökonomische Segregation und die damit einhergehenden Entfremdungserscheinungen* […]. *Vor diesem Hintergrund fordert er ein „Recht auf die Stadt“ als kollektive Wiederaneignung des städtischen Raums durch buchstäblich an den Rand gedrängte Gruppen*“ (Holm, 2011).

Lefebvre formuliert ein Recht auf die Stadt nicht nur im physischen Sinn einer Nutzung des öffentlichen Raums – dem *Recht auf Zentralität*, sondern auch als Ort der kreativen Schöpfung, der Kommunikation und des kulturellen Austauschs – dem *Recht auf Differenz*.

In den späten 1990er Jahren wurde Lefebvres Text in der Stadtforschung und in den sozialen Bewegungen wiederentdeckt. *„Hintergrund ist nicht länger, wie bei Lefebvre, die fordistische Stadt der Moderne, sondern die 'neoliberale Stadt'* […] *Die Attraktivität des Konzeptes für Protestmobilisierungen lässt sich vor allem auf seine Vieldeutigkeit zurückführen. Das 'Recht auf die Stadt' lässt sich nicht auf einen individuellen Rechtsanspruch im juristischen Sinne verkürzen, sondern ist gesellschaftliche Utopie und kollektive Forderung zugleich. Es skizziert Vorstellungen einer besseren Welt und gibt diesbezüglich Anregungen für soziale Bewegungen" (ebenda).*

1.6.2 Postwachstum versus Nachhaltigkeit

Der Begriff *Nachhaltigkeit* hat verschiedene Bedeutungsebenen. Im eigentlichen Sinn des Wortes geht es um eine *längere Zeit anhaltende Wirkung* (Duden 1.). Begriffsgeschichtlich tauchte Nachhaltigkeit erstmals als *„forstwirtschaftliches Prinzip, nach dem nicht mehr Holz gefällt werden darf, als jeweils nachwachsen kann"* auf (Duden 2a.). Heute wird der Begriff vor allem verwendet für das *„Prinzip, nach dem nicht mehr verbraucht werden darf, als jeweils nachwachsen, sich regenerieren, künftig wieder bereitgestellt werden kann"* (Duden 2b.). *Nachhaltigkeit* ist aber auch Teil einer sozioökonomischer Grundannahme.

Im Jahr 1972 erschien der Bericht *„Die Grenzen des Wachstums"*, herausgegeben vom *Club of Rome* (Links und weitere Hinweise: Wikipedia). Wissenschaftler*innen des *Massachusetts Institute of Technology* unter der Leitung von Donella und Dennis Meadows berechneten mit Hilfe einer Computersimulation in verschiedenen Szenarien fünf Tendenzen mit globaler Wirkung: *Industrialisierung*, *Bevölkerungswachstum*, *Unterernährung*, *Ausbeutung von Rohstoff-Reserven* und *Zerstörung von Lebensraum*. Die zentrale und dramatische Schlussfolgerung des Berichtes lautete: *„Wenn die gegenwärtige Zunahme der Weltbevölkerung, der Industrialisierung, der Umweltverschmutzung, der Nahrungsmittelproduktion und der Ausbeutung von natürlichen Rohstoffen unverändert anhält,* ***werden die absoluten Wachstumsgrenzen auf der Erde im Laufe der nächsten hundert Jahre erreicht****"* (Meadows et al., 1972). Der Bericht folgerte auch, dass *„keine Kombination rein technischer, wirtschaftlicher oder gesetzlicher Maßnahmen eine wesentliche Besserung bewirken"* könne. Anstelle von weiterem Wachstum wurden die Erlangung von ***Gleichgewichtszuständen*** gefordert. Der Bericht markierte somit auch das Ende des fordistischen Wohlstandversprechen durch immerwährendes Wachstum. 1992 wurden *„Die neuen Grenzen des Wachstums"* veröffentlicht – mit ähnlichen Tendenzen, die sich auch in neueren Nachfolgestudien 2008 und 2014 bestätigten.

Auf Grund des kapitalistischen Zwangs zu Wachstum und Akkumulation musste – zumindest für den Bereich Lebensraum/Umwelt und Ausbeutung der Rohstoffreserven – ein Gegenmodell gegenüber den *Grenzen des Wachstums* entworfen werden. Diese Versöhnung zwischen Ökonomie und Ökologie wurde dann mit dem Begriff/Konzept der nachhaltigen Entwicklung gefunden. Die *Weltkommission für Umwelt und Entwicklung der Vereinten Nationen* (*World Commission on Environment and Development, WCED*) veröffentlichte 1987 den Bericht *„Our Common Future"* (Brundt-

land-Bericht). Hier wird das Konzept der nachhaltigen (dauerhaften) Entwicklung definiert: „*Dauerhafte Entwicklung ist eine Entwicklung, die die Bedürfnisse der Gegenwart befriedigt, ohne zu riskieren, daß künftige Generationen ihre eigenen Bedürfnisse nicht befriedigen können* […] *Im wesentlichen ist dauerhafte Entwicklung ein Wandlungsprozeß, in dem die Nutzung von Ressourcen, das Ziel von Investitionen, die Richtung technologischer Entwicklung und institutioneller Wandel miteinander harmonieren und das derzeitige und künftige Potential vergrößern, menschliche Bedürfnisse und Wünsche zu erfüllen*" (WCED).

Damit wird der Forderung nach der Erlangung eines Gleichgewichtszustand aus dem Bericht des Club of Rome eine klare Absage erteilt. „*Der Brundtland-Bericht kann als eine Form der Ablehnung des Null-Wachstums-Diskurses angesehen werden, den der Club of Rome 15 Jahren zuvor eingeführt hatte. Der neue Bericht schlägt eine Vereinbarkeit von Wirtschaftlichkeit und Umwelteffizienz vor, wobei das Thema Ressourcen und ihre Erhaltung im Mittelpunkt stehen. Diese Idee stimmt mit der des Wachstums überein und führt nicht zu einer totalen Infragestellung der kapitalistischen Wirtschaft. In Gegenteil betont sie aber die Möglichkeiten des kapitalistischen Systems sich zu erneuern. Nachhaltigkeit ist somit ein Ansatz, der darin besteht, die negativen externen Effekte, die durch die wirtschaftlichen, industriellen und Wachstumsaktivitäten hervorgerufen werden zu kontrollieren oder sogar zu verbessern*" (Gamberini, 2020).

Rio 1992

In Folge des Brundtland-Berichtes kam es 1992 zur *Konferenz der Vereinten Nationen über Umwelt und Entwicklung* (Rio-Konferenz), womit das Prinzip der nachhaltigen Entwicklung als international verbindliches Ziel formuliert wurde. „*Dauerhaft stabile Gesellschaften seien zu erreichen, indem* ***ökologische***, ***ökonomische*** *und* ***soziale Ziele*** *nicht gegeneinander ausgespielt, sondern gleichrangig angestrebt würden. Dieses Begriffsverständnis von Nachhaltigkeit enthält den Anspruch, dass diese Ziele für alle Länder der Welt (****globale Gerechtigkeit****) und für künftige Generationen (****Generationengerechtigkeit****) gelten*" (Wikipedia).

SDGs
Agenda 2030

In der Weiterentwicklung folgte darauf 2012 die **Rio+20** Konferenz mit der Absichtserklärung zur Entwicklung der 17 „***Ziele für eine nachhaltige Entwicklung***" (*Sustainable Development Goals,* ***SDG****s, auch Agenda 2030 für nachhaltige Entwicklung oder Globale Nachhaltigkeitsagenda*). Die SDGs haben als Ziel Armut und Hunger auf der Welt zu überwinden, Gesundheit, Bildung und Geschlechter-Gleichheit für alle Menschen zu erreichen. Klimaschutz, biologische Vielfalt, sauberes Wasser, Sanitäranlagen und Energie sind ebenso Ziele wie nachhaltige Städte und Gemeinden. Die Förderung von (nachhaltiger) Industrialisierung und Wirtschaftswachstum, Konsum und Produktion wird zumindest von Seiten der Postwachstumstheorie kritisch diskutiert. Auch das Global Policy Forum zieht eine gemischte Bilanz: „*Der Anspruch war ehrgeizig, doch die Bilanz nach fünf Jahren ist bestenfalls gemischt: Zwar haben viele Länder die Agenda 2030 in nationale Nachhaltigkeitsstrategien übersetzt. Doch in weiten Teilen der Welt nimmt die soziale Ungleichheit zu, Umweltzerstörung und Klimawandel schreiten voran*" (globalpolicy.org/de).

Die teuersten Städte der Welt

Die internationale Wochenzeitung **The Economist** veröffentlicht regelmäßig eine Liste der teuersten Städte der Welt, den Report „***Worldwide Cost of Living***". Der Referenzwert von New York. (Index = 100) wurde im Jahr 2022 nur noch von Singapur erreicht. Als europäische Städte folgen auf den Rängen 6 und 7: Zürich und Genf, knapp gefolgt von den auch in der „*Nachhaltigkeits- und Stadtentwicklungsszene*" beliebten Städten ***Paris*** und ***Kopenhagen*** auf den Plätzen 9 und 10. (im Jahr 2018 stand Paris noch auf Platz 1 und Kopenhagen zusammen mit New York auf 7).

The Economist, Economist Intelligence EIU

Im Allgemeinen besteht eine Nachhaltigkeitsstrategie aus den drei *Säulen* **Ökologie**, **Ökonomie** und **Soziales**, die mit den *Strategien* **Effizienz** (erhöhte Produktivität), **Konsistenz** (naturverträgliche Technologien) und **Suffizienz** (Verringerung des Ressourcenverbrauch) erreicht werden sollen. Ein grundsätzliches Problem bei der Effizienz ist der sogenannten Rebound-Effekt, der potenzielle Einsparungen durch höheren Verbrauch auffrisst: effizientere Antriebstechniken führen nicht zu tendenziell immer weniger Verbrauch, sondern zu leistungsfähigeren und schwereren Autos. Oder durch Effizienzsteigerung bei der Energiegewinnung sinkt der Strompreis – billiger Strom führt zu erhöhtem Verbrauch…

Décroissance
Degrowth
Postwachstum

Vor allem die gleiche Gewichtung der ökonomischen gegenüber den ökologischen und sozialen Zielen und die Fokussierung auf Wachstum und technologische Innovation wird unter dem Stichwort Degrowth / Postwachstum kritisiert. *„Das französische »Décroissance«, mit dem die Debatte eröffnet wurde, ist wie die Übersetzungsversuche »Degrowth« oder »Postwachstum« aber auch ein provokanter politischer Slogan. Er stellt die Selbstverständlichkeit von Wachstum als politischem Ziel infrage und macht Vorschläge für theoretische und praktische Alternativen. Postwachstum führt dabei vielfältige und teils widersprüchliche Strömungen und Positionen zusammen. Es ist ein begrifflicher Rahmen, der in den letzten Jahren wesentlich dazu beigetragen hat, Nachhaltigkeits- und Entwicklungsdiskussionen zu politisieren sowie wachstums- und technikfokussierte Zukunftsnarrative zu hinterfragen, die Suche nach grundlegenden und systemischen Alternativen zu stärken und vielfältige Akteure aus sozialen Bewegungen und alternativ-ökonomischen Strömungen zusammenzuführen*" (Schmelzer & Vetter, 2020). Die Kritik, auch am Konzept der „Nachhaltigkeit" lässt sich an verschiedenen Strängen aufzeigen. Unter dem Gesichtspunkt einer *ökologischen Wachstumskritik* wird die Technikoptimismus kritisiert, der *„der mit dem Versprechen, Wachstum und Umweltverbrauch zu entkoppeln, seit den 1990er Jahren den Nachhaltigkeitsdiskurs beherrscht. Die ökologisch notwendige absolute Reduktion des Ressourcen- und Materialverbrauchs, so ein Kernargument dieser grundlegenden Kritik am »grünen Wachstum«, sei nicht möglich, wenn gleichzeitig die Wirtschaft weiter wächst. […]* ***In Bezug auf die Gestaltung von Städten*** *heißt das einerseits, dass auch Städtewachstum mit weiterer Versiegelung und Vergrößerung der Distanzen kaum*

mit Ressourcen- und Materialreduktion einhergehen kann. Ökologisch gesehen ist nicht nur das Wirtschaftswachstum problematisch, sondern auch das der Städte. Statt Neubau braucht es einen ökologisch-sozialen Umbau der bestehenden Städte, in denen weniger Ressourcen- und Material verbraucht werden muss – ein Ende der Suburbia" (ebenda).

Eine *sozial-ökonomische Kritik* kritisiert, dass ein weiteres Wachstum im globalen Norden nicht die Lebensqualität, sondern im Gegenteil die sozialen und ökologischen Kosten nur noch weiter steigern. Eine *kulturelle Kritik* thematisiert die entfremdeten Lebensformen mit immer mehr an Beschleunigung und Selbstoptimierung. Eine *kapitalismuskritische* Strömung verbindet die Frage einer Postwachstumsgesellschaft mit der postkapitalistischen Gesellschaft und schließt zum Beispiel die „Recht auf Stadt"-Bewegung ein, *„die grundsätzlich unter anderem das Eigentum an nicht selbst bewohnten Immobilien als Kapitalanlage in Frage stellen*" (ebenda). Die *feministische Wachstumskritik* hebt hervor, dass das *„bisherige Wachstumsregime auf einer Abwertung und Ausbeutung von Reproduktionsarbeit wie Pflege, Erziehung, Haus- und Gartenarbeit basiere, die meist »weiblich« konnotiert ist* […] *Wachstum profitiere von ungleichen Geschlechterverhältnissen und bringe diese immer wieder neu hervor*." Weitere Stränge beziehen sich auf grundsätzliche *Industrialismuskritik*, *Süd-Nord-Kritik* und ein grundsätzliches Infragestellen unsers *„Zivilisations- und Fortschrittsbegriffs*" (im Gegensatz zum Beispiel von dem guten Leben/Buen Vivir).

Ziel einer Postwachstumsgesellschaft, und somit auch einer Stadt unter dem Gesichtspunkt eines Postwachstums, sei es, *„soziale Gerechtigkeit, Demokratie und Selbstbestimmung zu stärken". „Aus Postwachstumsperspektive reicht es nicht aus, gemeinwohlorientierte, grüne, faire und soziale Wirtschaftsakteure, -produkte oder -bereiche zu unterstützen. Zusätzlich geht es darum, sich der Herausforderung zu stellen, die Teile der Wirtschaft, die nicht sozialökologisch umgebaut werden können, zurückzudrängen und abzuwickeln. So soll es beispielsweise zwar selektives Wachstum im Bereich der sozialen und öffentlichen Infrastrukturen (öffentlicher Nahverkehr, Pflege oder Bildung), den Ausbau einer ökologischen Kreislaufwirtschaft, dezentraler und erneuerbarer Energiequellen in Gemeineigentum, sowie die Stärkung der solidarischen Ökonomie geben. Gleichzeitig sollen jedoch die globalisierten, profitorientierten, fossilistisch-industriellen Wirtschaftssektoren, die nicht dem Gemeinwohl dienen und nicht nachhaltig umgebaut werden können (z.B. motorisierter Individual- und Flugverkehr, industrialisierte Landwirtschaft, Rüstungsindustrie, Werbung, Teile des globalisierten Handels), rückgebaut bzw. deprivilegiert werden. […]*

Postwachstumsstadt

*Dies würde **eine Stadtentwicklung unter völlig veränderten Rahmenbedingungen** bedeuten: Wie können automobile, konsumfixierte und finanzkapitalistische Infrastrukturen in der Stadt erfolgreich rückgebaut werden, um Freiräume für urbane Commons und kommunale Selbstverwaltung zu schaffen? Wie kann die Energieversorgung der Stadt auf eine ganz neue Basis gestellt werden?*" (ebenda)

Die Krisen der letzten Jahre haben deutlich vor Augen geführt, dass das Versprechen von Wohlstand, Wachstum und guten Lebensbedingungen für die zukünftigen Generationen nicht mehr einzulösen sind und es einen grundsätzlichen Wandel braucht. Bei der Einschätzung der Dramatik von Ressourcenknappheit, Klimawandel und ökologischer Krisen rund um Bio-

diversität, Ernährung und Gesundheit sind sich Postwachstums- und Nachhaltigkeitsdebatten wahrscheinlich häufig einig. Bei der Frage der Konsequenzen und Umsetzung von Lösungsansätzen treten allerdings deutliche Widersprüche auf. Eine Ursache dafür liegt auch in einer gewissen Beliebigkeit des Nachhaltigkeitsbegriffs, den sich heute jede*r auf die Fahnen zu schreiben scheint. Der Aspekt von Suffizienz, als eine der drei Säulen der Nachhaltigkeit (neben Effizienz und Konsistenz) kann dabei als wichtiges Korrektiv dienen, damit die neoliberale „***Technologieoffenheit***" und der Glaube an ein „***grünes Wachstum***" uns nicht die Sicht mit ***Greenwashing*** vernebelt und im Status Quo verharren lässt.

Das Ende des Kapitalismus

Im September 2022 veröffentlichte die Wirtschaftsjournalistin Ulrike Herrmann (taz) ihr Buch „**Das Ende des Kapitalismus**" (Spiegel-Bestseller…). Obwohl sie erklärtermaßen keine Kritikerin des Kapitalismus sei, fordert Sie als Rettung in der Klimakrise ein „***grünes Schrumpfen***".

Zu Ihren Forderungen gehören: → keine Flugreisen mehr, → kein privates Auto, → eine Begrenzung auf maximal 40 m^2 Wohnraum pro Kopf.

Das Ende des Kapitalismus, Verlag Kiepenheuer & Witsch, reinhören z.B. bei Dissens-Podcast

1.7 New Urbanism und die 15-Minuten Stadt

Schon in den 1990er Jahren entstand unter Stadtplanern und Architekten die Bewegung des **New Urbanism**, die eine Abkehr der funktionalen Trennung in Quartieren und großen zusammenhängenden Stadträumen formulierte. Es richtete sich sowohl gegen den Flächenfraß der Vorort-Schlafsiedlungen als auch gegen Großwohnsiedlungen in Trabantenstädten, gegen die Trennung von Wohnen, Konsum und Arbeiten und der damit einhergehenden autogerechten Stadt. Proklamiert wurde die **Stadt der kurzen Wege** und die Intensivierung von Nachbarschaft.

Carlos Moreno

2016 formulierte der der französisch-kolumbianische Mobilitätsforscher Carlos Moreno das erste Mal sein Konzept der 15-Minuten-Stadt, was er in seinem Buch „*Droit de cité*" 2020 konkretisierte. Nach seinem Konzept sollen die Bewohner*innen einer Stadt sechs zentrale Funktionen (Wohnen, Arbeiten, Handel, Gesundheitswesen, Bildung und Unterhaltung) innerhalb von 15 Minuten zu Fuß erreichen können. Als wichtige Umsetzungsinstanzen nennt er Dichte, Nähe, Diversität und Digitalisierung.

Anne Hidalgo

Die von Moreno formulierten Ziele passen gut in das schon seit einigen Jahren verfolgte Konzept der Bürgermeisterin von Paris, Anne Hidalgo, und ihrem Programm „*Plan Vélo*" mit den Fahrrad-Sonderspuren, dem „*Paris Plage*" entlang der Seine oder dem monatlichen autofreien Sonntag auf dem Boulevard des Champs-Elysées. Während der Corona-Pandemie holt sich Anne Hidalgo Moreno von der Pariser Sorbonne in die Stadtverwaltung. Gemeinsam konzipieren sie die 15-Minuten-Stadt „*Ville du quart d'heure*" für Paris. Die Rue de Rivoli am Louvre wird bis zur Place de la Concorde im Herzen der Stadt für den Autoverkehr gesperrt, die gesamte Innenstadt wird bis auf ganz wenige Verkehrsachsen und des Stadtautobahnrings Périphérique eine Tempo-30-Zone und in kurzer Zeit sollen 60.000 Parkplätze zugunsten von Aufenthaltsflächen und Grün wegfallen. Mit der unverkennbaren Verkehrswende verbindet Hidalgo die Umsetzung von Flächengerechtigkeit mit der Erreichbarkeit aller wichtigen Einrichtungen für die Anwohner*innen der Innenstadt in kürzester Zeit – 15 Minuten zu Fuß oder 5 Minuten mit dem Fahrrad. Dabei darf die „Innenstadt von Paris" nicht mit der Kölner Innenstadt gleichgesetzt werden. Paris ist die am dichtesten besiedelte Metropolen Europas mit rund 2 Mio. Bewohner*innen im Kern und über 12 Mio. Einwohner*innen im Großraum Paris (zudem auch noch eine der teuersten Städte weltweit).

Und hier liegt auch einer der Kritikpunkte an der 15-Minuten-Stadt von Anne Hidalgo. Die Pariser Vorstadt mit ihren riesigen Banlieues sind (zumindest noch) nicht in das Konzept der 15-Minuten-Stadt eingebunden. Tag für Tag pendeln Hundertausende Menschen vor allem mit den Vorstadtzügen RER in die City, um das Leben der dort wohnenden und arbeitenden Mittel- und Oberschicht am Laufen zu halten. Die Stadt der kurzen Wege ist für Millionen der Vorortbewohner*innen ein Hohn. Während der Corona-Pandemie erlebte Frankreich einige Lockdowns, die in der Härte und Konsequenz mit den in Deutschland erlebten Beschränkungen nicht zu vergleichen ist. Über lange Zeit war für die Bewohner*innen der Ausgang nur mit ausgedruckten (später auch digitalen) Ausgangsscheinen innerhalb eines 1km-Radius (15-Minuten-Radius) erlaubt. Ausnahmen galten vor allem für die zahlreichen Dienstleister, die mit Essenslieferungen und Kurierdiensten das Leben in der Stadt am Laufen hielten.

Bei aller berechtigter Kritik zeigt Paris auch, was eine durchsetzungsfähige Bürgermeisterin mit klaren Zielvorstellungen in kurzer Zeit umsetzen kann. Das Beispiel Paris zeigt auch wo die Grenzen liegen und wohin der Blick noch gerichtet werden muss. *„Das Auto darf nicht mehr Priorität haben, das scheint Konsens zu sein. In Grand Paris hat sich in den letzten zwei Jahrzehnten viel getan im Bereich des Nahverkehrs mit den neuen Straßenbahnlinien, RER-Verbindungen und Knotenpunkten. Eine Verkehrswende ist auch hier erkennbar. Die Wertschätzung des Lokalen, der kleinen Einheit ist nun ein wichtiger Ansatz der gesellschaftlichen Transformation, aber aus der Sicht vieler Kritiker mit elitären Zügen behaftet. In Quartieren mit großen Problemen, zum Beispiel der Verdrängung der Bewohner in die Banlieue, sind andere Themen wichtiger. Die Stadt der kurzen Wege wird daher sicherlich erst konkreter gefasst werden, wenn alle Beteiligten in ihrem spezifischen Umfeld mitspielen und der Einfluss auf das Mobilitätsverhalten noch viel deutlicher wächst. Die „lebenswichtigen" Maßnahmen für Paris müssen auf Dauer ineinandergreifen, um im Ganzen einen realen Systemwandel zu erreichen*" (Redecke, 2021).

Dem planerischen Leitbild, an dem sich zukünftig alle Planungsaktivitäten mit städtebaulichem und verkehrlichem Bezug in Köln orientieren sollen, liegt das verkehrliche und zugleich städtebauliche Konzept der 15-Minuten-Stadt zu Grunde. Das Ziel ist es, dass alle alltäglichen Wegeziele für die Bewohner*innen Kölns binnen 15 Minuten zu Fuß oder mit dem Rad erreichbar sind. Dieses Ziel soll unter anderem durch eine hohe städtebauliche Dichte, die Mischung städtischer Funktionen, die konsequente Priorisierung der Nahmobilität ohne Auto sowie eine attraktive Gestaltung des öffentlichen Raums erreicht werden. In den Teilräumen der Stadt, in denen kurze Wege bereits gegeben sind, liegt der Schwerpunkt auf dem Erhalt und der Verbesserung dieser Strukturen.

Klimaschutzgutachten (Stadt Köln, 2022b, S. 187)

In der schon zitierten difu-Studie zu Gender in der Stadt- und Regionalentwicklung wird beispielhaft eine Wegekettenanalyse der baulich-räumlichen Struktur eines Stadtteils beschrieben. *Dazu wurden acht fiktive Bewohnerinnen und Bewohner der Seestadt definiert und deren tägliche Wegeketten für vier verschiedene Wohnstandorte und zwei Arbeitsorte in der Seestadt analysiert. Zu diesen Typen zählen ein **Kind** im Grundschulalter, zwei **Jugendliche**, die verschiedene weiterführende Schulen besuchen, **berufstätige Erwachsene** mit und ohne **Versorgungsaufgaben** in der Familie und mit unterschiedlichen **Arbeitszeiten** (auch **Nachtarbeit**) sowie eine **Studentin** und ein **mobilitätseingeschränkter Rentner**.* Anhand der Wegeketten analysen wurde überprüft, ob das Ziel der Stadt der kurzen Wege erreicht wurde und die erforderlichen Wege effizient, sicher und überwiegend in attraktiven Räumen zurückzulegen werden können (Bauer & Frölich v. Bodelschwingh, 2017, S. 109).

1.8 Die barrierefreie Stadt und demografischer Wandel

Barrierefreiheit ist Anspruch und Anforderung in allen Lebensbereichen. Leider sind wir von einer Umsetzung ***barrierefreier gestalteter Lebensbereiche*** noch sehr weit entfernt – insbesondere, wenn wir an den öffentlichen Raum denken. Zugeparkte Gehwege, Kreuzungsbereiche und Übergänge sind das alltägliche Übel, was völlig selbstverständlich und seit Jahren geduldet wird.

> Barrierefrei sind **bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel**, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen und Kommunikationseinrichtungen **sowie andere gestaltete Lebensbereiche**, wenn sie für Menschen mit Behinderungen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe auffindbar, zugänglich und nutzbar sind. Hierbei ist die Nutzung behinderungsbedingt notwendiger Hilfsmittel zulässig.
>
> §4 Gesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz - BGG), Mai 2002, Hervorhebung d. A.

Bei Beschwerden gibt es die immer wieder gleichlautende Antwort, in denen bestätigt wird, dass ein Parken auf Gehwegen laut Straßenverkehrsordnung eigentlich verboten ist und somit eine Ordnungswidrigkeit darstellt. Die Verfolgung einer solchen Ordnungswidrigkeit liegt dabei aber nach § 47 Absatz 1 Satz 1 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten (OWiG) *im pflichtgemäßen Ermessen der zuständigen Behörden*. Die kommunalen Behörden entscheiden dabei selbst, bis zu welcher Gehwegbreite das eigentlich verbotene Parken toleriert wird. Bei dieser Festlegung bezieht sich die Stadt Köln auf ein Urteil des Oberverwaltungsgerichts NRW vom 20.12.2012 (Aktenzeichen 5 A 2802/11): „*Das Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen nimmt bei einem verbleibenden Durchgang von 80 Zentimeter Durchmesser an, dass eine Behinderung des Fußgängerverkehrs vorliegt, welche eine Abschleppmaßnahme rechtfertigen könne. Die Vorgehensweise des Verkehrsdienstes, erst bei einer Unterschreitung der Durchgangsbreite von einem Meter eine Behinderung anzunehmen und weitere Maßnahmen zu veranlassen, geht insofern mit der Rechtsprechung konform. Von einer grundsätzlichen Duldung des Gehwegparkens kann daher nicht gesprochen werden*" (Stadt Köln, 2022d).

Bei dem o.g. Rechtstreit ging es allerdings konkret um das Abschleppen eines Fahrzeugs, das nur eine Restbreite von 80 cm gelassen hatte. Das OVG bestätigten die Rechtsmäßigkeit der Abschleppmaßnahme und führte dazu weiter aus: „*Um eine Funktionsbeeinträchtigung eines Gehwegs auszuschließen, genügt es nicht, einen schmalen Engpass zu belassen, durch den Rollstuhlfahrer und Personen mit Rollator oder Kinderwagen 'mit Mühe und Not' passieren können. Vielmehr muss auch ein problemloser Begegnungsverkehr unter ihnen und mit Fußgängern möglich bleiben.* […] *Hierfür genügt* […] *eine verbleibende Wegbreite von etwas über 80 cm ersichtlich*

nicht". Ich entnehme diesem Urteil allerdings keineswegs, dass „*erst bei einer Unterschreitung der Durchgangsbreite von einem Meter eine Behinderung anzunehmen*" ist. Letztendlich wird sich das nur juristisch klären.

Als paar Indizien dafür, dass die Auffassung der Stadt Köln vielleicht nicht so ganz stimmig ist (von der moralischen Einordung will ich dabei noch nicht sprechen) liefern beispielweise:

- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): **Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EVA)**: „*Die Dimensionierung von Gehwegen ist abhängig von der Bedeutung und Nutzung der Straße. Die empfohlene Mindestgehwegbreite von 2,50 Meter ermöglicht die Begegnung von zwei Personen, ohne dass diese sich gegenseitig behindern*"
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): **Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06)**: „*Ein einzelner Fußgänger benötigt mindestens eine Breite von 0,8 Meter, die sich aus 0,6 Meter Schulterbreite und 0,1 Meter Bewegungsbreite pro Seite zusammensetzt. Aus der Anforderung an die Barrierefreiheit öffentlicher Verkehrsräume resultieren weitere Grundmaße bezüglich der Breite von Fußgängerverkehrsanlagen. Gehen zwei Fußgänger nebeneinander, so beträgt der Breitenbedarf bereits 1,80 Meter. Hinzu kommt ein Sicherheitsabstand zur Fahrbahn sowie zu festen und beweglichen Hindernissen zwischen 0,2 und 2,0 Meter [RASt06, S. 81]. Die Zuschläge für die notwendige Gehwegbreite können beispielsweise in Form von Verweilflächen vor Schaufenstern (+ 1,0 Meter), an Haltestellen (+ mehr als 1,50 Meter) vor Ruhebänken (+ mehr als 1,0 Meter) notwendig werden [FGSV02c]. […] Es ergibt sich eine Mindestgehwegbreite von 2,50 Meter. Erst ab dieser Breite ist eine ungehinderte Begegnung von zwei Fußgängern möglich. Größere Breitenmaße sind grundsätzlich anzustreben. Geringere Breiten sind lediglich in Wohnstraßen mit geringem Fahrzeugverkehr und einer offenen Randbebauung akzeptabel*".
- **DIN 18040-3** Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen -, Teil 3: **Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum**: nutzbare Gehwegbreite von 1,80 m, zuzüglich Sicherheitszuschläge 20 cm zur Bebauung und 50 cm zur Fahrbahn.
- Beschlüsse der Bezirksvertretungen und der Arbeitsgemeinschaft Behindertenpolitik der Stadt Köln, Behindertengleichstellungsgesetz, EU-Verordnungen, UN-Konvention, etc.

Ausführliche weitere Informationen hierzu bei Fuss e.V., Straßen.NRW oder der Agentur Barrierefrei (siehe Literaturangaben).

Aber neben der juristischen Bewertung, die ich hier weder vornehmen kann noch will, zählt das Recht aller Menschen auf eine gleichberechtigte Teilhabe am öffentlichen Leben *in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe* (BGG). Der Kreis der Menschen, die in irgendeiner Form behindert werden, ist ebenso groß und vielfältig wie die Ursachen, die zu vorübergehenden oder dauerhaften Behinderung führen. Eine Grafik soll dies veranschaulichen.

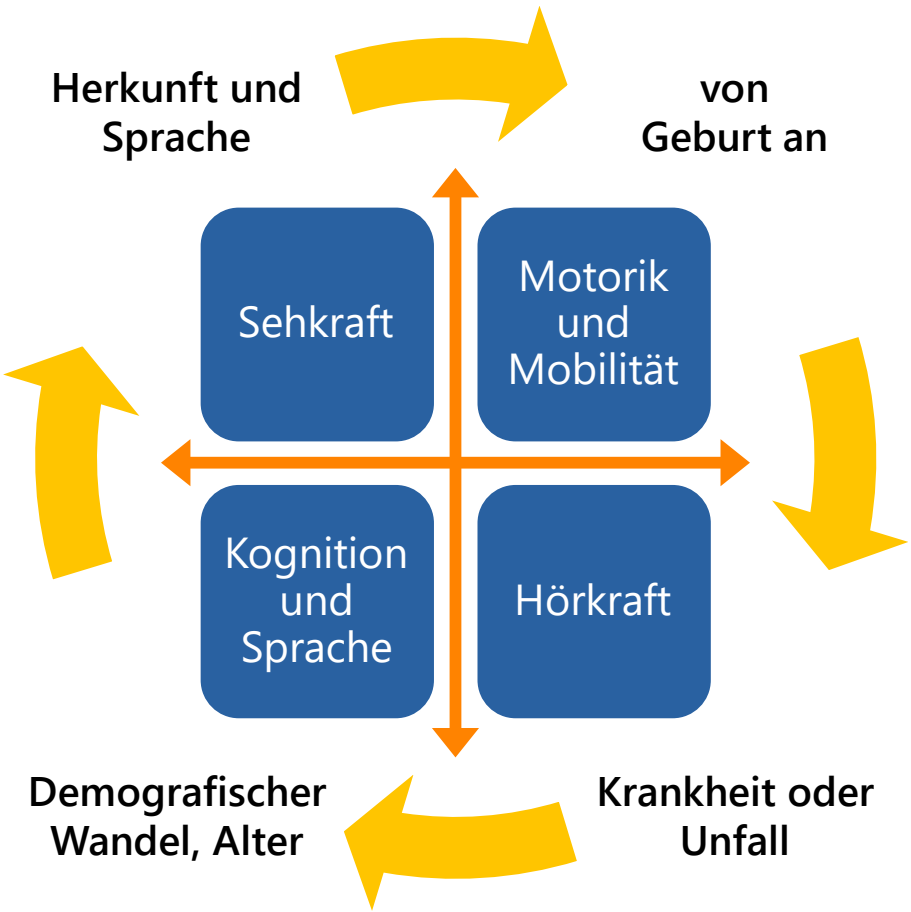


Abbildung 6 Verschiedene Barrieren und unterschiedliche Ursachen

Wir alle werden älter und unsere Mobilität und Sehkraft lässt nach. Ein Verkehrs- oder Sportunfall schränkt unsere Bewegungsfreiheit ein. Wir kommen mit Einkaufstaschen schwer bepackt nach Hause. Wir schieben ein Kind im Kinderwagen, während das andere Kind mit dem Laufrädchen über den Gehweg voraus flitzt. Wir sind taub oder haben nach dem letzten Konzertbesuch einen Hörsturz und können das von hinten herannahende Fahrzeug akustisch nicht wahrnehmen. Wir befinden uns in einem fremden Land und können die Verkehrszeichen und Straßenschilder nicht lesen.

Barrierefreiheit geht uns alle an. Wir alle werden immer wieder und auf unterschiedliche Weise in unserem Alltag behindert. Manche Menschen haben längere und stärkere Einschränkungen oder sind mehrfach betroffen.

Bei der barrierefreien Gestaltung des öffentlichen Raums gibt es nicht „den" goldenen Weg und manche Anforderungen stehen auch im Widerspruch zueinander. So benötigen blinde Menschen, die auf einen Blindenstock (auch weißer Langstocke oder Taststock genannt) angewiesen sind, klare und freie Haus- und Bordsteinkanten oder Bodenindikatoren, die bei der Orientierung helfen. Die mit taktilen Rillen verlegten Leitstreifen mit ihren großflächigen Abzweig- und Aufmerksamkeitsfeldern sind für mobilitätseingeschränkte ältere Menschen mit Rollator allerdings eine potenzielle Stolperstelle. Echte Spielstraßen ohne eine Trennung von Gehweg und Fahrbahn ist für Rollstuhlfahrende, Menschen mit Gehhilfen oder Kinder mit Tretroller sicherlich toll, aber für seheingeschränkte, alte oder kognitiv

eingeschränkte Menschen fehlen klare Orientierungspunkte und Querungshilfen (am besten getrennt mit differenzierten Bauhöhen), um sich im Raum sicher zu bewegen und nicht zu verlieren. Laufwege müssen grundsätzlich ausreichend dimensioniert und frei von Hindernissen sein, trotzdem ausreichend Aufenthaltsflächen bieten, an denen ich mich auf meinem Weg begegnen, ausruhen oder treffen kann. Informationen sollten kontrastreich und idealerweise in Brailleschrift (Punktschrift), sowie Wegebeschreibungen mit tastbaren Reliefplänen ergänzt werden. **Barrierefreiheit schafft für alle Menschen ein mehr an Qualität.**

1.8.1 Barrierefreiheit und Shared-Space / Begegnungszone

Die Diskussion um Shared Space taucht immer wieder in den verkehrspolitischen Debatten in Köln auf. Beispiele sind das Radverkehrskonzept und der damit zusammenhängende Verkehrsversuch der Venloer Straße, in der Diskussion um den Bebauungsplan des ehemaligen Güterbahnhofs in Ehrenfeld oder ganz prominent im Leitbild und Kodex der Bürgerbeteiligung Helios. Leider bleibt die Debatte darum am Ende folgenlos, da von Seiten des Kölner Verkehrsamt entsprechende Debatten und sogar konkrete politische Beschlüsse verworfen werden. Dies wird im letzten Teil noch genauer ausgeführt.

Shared Space

Shared Space lässt sich als gemeinsam genutzter Raum übersetzen und stellt eine Mischverkehrsfläche dar. Ein Ziel von Shared Space ist die Schaffung von attraktivem, sozialem, öffentlichem Raum, insbesondere in Städten mit nur begrenzt zur Verfügung stehenden Flächen. Bis heute ist die Verkehrsplanung in der Regel davon geprägt, den verschiedenen Verkehrsteilnehmer*innen getrennte Verkehrsräume zur Verfügung zu stellen. Diese getrennten Verkehrsräume führen in den stark verdichteten städtischen Räumen zwangsläufig zu Konflikten bei ständigen Verbindungen, Begegnungen und Kreuzungen der Verkehrsteilnehmer*innen – vor allem zu Lasten der schwächeren Verkehrsteilnehmer*innen.

Shared-Space ist ehr als Planungskonzept zu verstehen, wohin gegen Begegnungszonen in einigen europäischen Ländern eine konkrete verkehrsrechtliche Umsetzung haben. Dies ist im bundesdeutschen Verkehrsrecht nicht der Fall.

Begegnungszone

Shared Space und **Begegnungszonen** verzichten auf (sämtliche) Verkehrsschilder, Ampeln, Straßenmarkierungen und klare (Bordstein-) Kanten, unterscheiden nicht zwischen verschiedenen Nutzungsarten und setzen anstatt starrer Regulierung auf soziale Regeln und gegenseitige Rücksichtnahme.

Verkehrsberuhigter Bereich / Geschäftsbereich

Im Gegensatz zum **verkehrsberuhigten Bereich** (Verkehrszeichen 325 mit Vorrang Fußverkehr und Schrittgeschwindigkeit) gelten im **verkehrsberuhigten Geschäftsbereich** (mit Anordnung von Tempo 20 „T20", z.B. Severinstraße, Verkehrsversuch Venloer Straße) zwar ähnliche Regeln wie beim Shared Space-Konzept (Verzicht von Ampeln, Rechts-vor-Links, etc.) aber verkehrsrechtlich besteht immer noch die Trennung der Verkehrsflächen und Fußgänger*innen haben grundsätzlich den Gehweg zu nutzen.

Anforderung Barrierefreiheit

Interessensvertretungen mobilitätseingeschränkter Menschen, wie beispielweise Blinden- und Sehbehindertenverbände, haben ernstzunehmende Kritik an Shared Space-Konzept. Werden die für blinde oder sehschwache Menschen besonderen Bedingungen nicht berücksichtigt, fehlen

diesen Verkehrsteilnehmer*innen die sonst üblichen Strukturen für ihre selbstständige, sichere und zielgerichtete Fortbewegung.

In Begegnungszonen mit Shared Space-Konzept bekommt die Kommunikation und Interaktion zwischen den Verkehrsteilnehmer*innen (Blickkontakt und Handzeichen) eine höhere Bedeutung, was für blinde Menschen eine Einschränkung bis hin zu Ausschluss, für ältere oder mobilitätseingeschränkte Menschen eine zusätzliche Anforderung bedeutet. Insofern muss bei der Planung von Shared Space den Belangen von blinden und (mobilitäts-) eingeschränkten Menschen besondere Aufmerksamkeit gegeben werden.

In einer Stellungnahme hat sich der Landesbehindertenbeauftragter der Stadt Bremen, Herrn Dr. Joachim Steinbrück zum Thema geäußert, die ich im Folgenden ausführlich zitieren möchte:

„Grundsätzliche Anforderung an die Gestaltung von Shared Space und Begegnungszonen aus dem Gesichtspunkt der Barrierefreiheit.
Um auch behinderten Menschen die Nutzung von Shared Space und Begegnungszonen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe im Sinne des § 4 BremGG [wie auch dem BGG oder dem BGG NRW, Anm. d. Autors] zu ermöglichen, müssen bei der Gestaltung der in Rede stehenden Verkehrszonen folgende zusätzliche Anforderungen erfüllt sein:

1. Wie im Schweizer Konzept der Begegnungszone müssen Fußgänger grundsätzlich ein Vorfahrts- bzw. Vortrittsrecht erhalten. Ausschließlich eine allgemeine Rücksichtspflicht nach dem Shared-Space-Konzept und die Notwendigkeit aller Verkehrsteilnehmer sich (durch Blickkontakt) zu verständigen, reicht nicht aus, um behinderten Menschen die Nutzung der in Rede stehenden Verkehrszonen ohne besondere Erschwernis und in der allgemein üblichen Weise zu ermöglichen. Im Straßenverkehr herrschen unterschiedliche „Machtverhältnisse". Die stärksten Verkehrsteilnehmer sind diejenigen mit Kraftfahrzeugen, gefolgt von Fahrradfahrern. Die schwächsten Verkehrsteilnehmer sind Fußgänger und vergleichbare Personen wie Rollstuhlnutzerinnen und -nutzer, wobei sich innerhalb der Gruppe der Fußgänger noch weitere Differenzierungen ergeben. Vor dem Hintergrund dieser unterschiedlichen Kräfteverhältnisse im Straßenverkehr bedarf es einer kompensatorischen Regelung, wie sie ein Vorfahrts- bzw. Vortrittsrecht von Fußgängern darstellt. Diese dürfen ihr Vortrittsrecht jedoch nicht missbrauchen. Auch in der Begegnungszone haben alle Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer Rücksicht aufeinander zu nehmen. Die Geschwindigkeit für Kraftfahrzeuge ist auf 20 km/h begrenzt.
2. Außerdem sind gemeinsame Verkehrsräume so zu gliedern, dass es für Fußgänger ihnen vorbehaltene Rückzugsbereiche gibt, die auch frei von Sondernutzungen (Außengastronomie, Werbetafeln, Fahrradständer) zu halten sind. Dies ist aufgrund des hohen Anteils von Fahrradfahrerinnen und -fahrern [...in Bremen] erforderlich, da ansonsten die Gefahr besteht, dass durch diese der Raum für Fußgänger stark eingeschränkt wird.
3. Bei der Gestaltung shared-space- und begegnungszonenähnlicher Verkehrsbereiche müssen nicht nur die Belange gehbehinderter und sehbehinderter Personen hinreichend berücksichtigt werden. Vielmehr sind

auch die Interessen anderer Personen mit eingeschränkter Mobilität zu berücksichtigen. Hierzu zählen u.a. Menschen mit Kleinkindern, aber auch ältere Menschen, insbesondere auch demenzielle Personen. Vor allem die Belange dieser Personengruppen sowie diejenigen von Kindern sprechen für die Einräumung eines Vortrittsrechts für Fußgängerinnen und Fußgänger im gemeinsamen Verkehrsraum. Soweit die traditionelle Abgrenzung von Gehwegen durch Hochborde aufgegeben werden soll, ist darauf zu achten, dass der Verzicht auf Hochborde durch andere taktil erkennbar und optisch kontrastierende Leitsysteme kompensiert wird. Sollte es jedoch in den in Rede stehenden Verkehrsbereichen weiterhin Hochborde geben, müssen Bordabsenkungen in ausreichendem Maße vorhanden sein, um auch Personen mit Rollstuhl oder Rollator die Nutzung in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und ohne fremde Hilfe zu ermöglichen.

Fazit
Aus Sicht des Landesbehindertenbeauftragten sind shared-space- und begegnungszonenähnliche Verkehrsbereiche zu begrüßen, wenn die vorstehend genannten Anforderungen an eine barrierefreie Gestaltung erfüllt werden. Ist dies der Fall, sind diese gemeinsamen Verkehrsräume dazu geeignet, auch die Situation von behinderten Menschen im Straßenverkehr zu verbessern. Ohne eine hinreichende Berücksichtigung der Belange behinderter Menschen bei der konzeptionellen Ausgestaltung von gemeinsamen Verkehrsräumen sind diese jedoch abzulehnen."
(Steinbrück, 2013)

Frei übersetzt: wo ein Wille ist, ist auch ein Weg. Shared Space / Begegnungszonen können auch barrierefrei umgesetzt werden.

1.8.2 Altengerechte Stadt

Ältere Menschen bilden eine heterogene Gruppe mit unterschiedlichsten Anforderungen an Ihre Umwelt und den öffentlichen Raum. Häufig sind in zunehmendem Alter Mobilität und Aufmerksamkeitsschwellen in unterschiedlichen *Graden und Formen* eingeschränkt. Ein altengerechter öffentlicher Raum erfüllt damit zwingend auch die Anforderungen an Barrierefreiheit. *„Die Barrierefreiheit besteht aus den allgemeinen Anforderungen an die Gestaltung des Straßenraumes und aus den unterschiedlichen Ausgleichsnotwendigkeiten, die durch die verschiedenen Arten und Grade der Mobilitätseinschränkungen bestimmt werden. Beispielsweise sind für gehörlose und sehbehinderte Ältere andere Gestaltungskriterien relevant als für Rollstuhlbenutzer*" (Rebstock, 2011)

H BVA

Diese Gestaltungskriterien sind als Grundlage für die kommunale Planung im öffentlichen Raum in den *Hinweisen für barrierefreie Verkehrsanlagen* (H BVA) beschrieben. In den Abschnitten *„Ältere Fußgänger und deren Nutzungsansprüche*" oder *„Barrierefreie Ausstattung von Straßen und Plätzen*" werden zahlreiche Hinweise zur Planung und Gestaltung von öffentlichen Räumen gegeben. Hierbei werden zum Beispiel auch ausreichend vorhandene Sitzgelegenheiten gefordert. *„Insbesondere für Menschen mit Gehbehinderung sind leicht nutzbare Verweilplätze zum Ausruhen sowohl auf Spazierwegen als auch auf Wegen, die zum Einkauf dienen, erforderlich. Hierbei kann es sich um Nischen an Gehwegen, Podesten in Treppen- und Rampenanlagen und auch um breite Fahrbahnteiler handeln. Eine*

ausreichende Ausstattung dieser Zonen mit Sitzgelegenheiten ist zielführend, wobei die Flächen so groß bemessen sein sollen, dass neben den Bänken Platz für Rollstühle oder Kinderwagen verbleibt" (H BVA „Barrierefreie Ausstattung von Straßen und Plätzen"), was sicherlich auch um Raum für Rollator oder Einkaufs-Trolli ergänzt werden kann. An anderer Stelle heißt es weiter: „*Grünflächen, sowie öffentliche Flächen zur Begegnung und Sitzmöglichkeiten erhöhen die Aufenthaltsfunktion des öffentlichen Raums. Da soziale Kontakte im hohen Alter von Bedeutung sind, sollten die baulichen Strukturen diese erleichtern und den öffentlichen Raum als Treffpunkt attraktiv machen. Dazu gehört auch die Verkehrsberuhigung, damit Abgase und die Verkehrsbelastung möglichst gering sind. Zudem zählt das zu Fuß gehen zu den häufigsten Aktivitäten älterer Menschen. Die Anlage von gehfreundlichen mit rutschfesten Belägen ausgestatteten Gehwegen erhöht die Qualität des Wohngebietes. **Eine barrierefreie Gestaltung des Umfelds erleichtert älteren Menschen die Teilnahme am öffentlichen Leben***" (ebenda). Dies möchte ich um weitere Aspekte ergänzen. Sitzgelegenheiten sollen laut H BVA nach jeweils ca. 300 Metern erreichbar sein. Dies sollte als Mindestanforderung verstanden werden. Rund um soziale, öffentliche und gesundheitsbezogene Einrichtungen und auf besonders prädestinierten Wegebeziehungen sollten die Sitzgelegenheiten deutlich häufiger und dabei gut miteinander vernetzt eingerichtet werden. Sitzgelegenheiten sollten nicht nur vereinzelt zum Ausruhen und *kurz Luft holen* gedacht werden, sondern auch soziale Interaktion ermöglichen. Das heißt konkret, dass die Möblierung einander zugewandt und in unterschiedlichen Höhen und Neigungen gestaltet werden. Der Ort benötigt ausreichend Platz und einen trittsicheren Untergrund für Hilfsmittel (Stock, Rollator, etc.). Optional dürfen einzelne „Sitz"gelegenheiten auch offensiv zu einem längeren Verweilen einladen.

Abbildung 7 Symbolbilder. Variationen von Sitzgelegenheiten unterschiedlicher Breite, Höhe, Neigung und Funktion, optional mit Ablage oder Tisch.

Die hier abgebildeten Beispiele verfügen leider alle nicht über Armlehnen. Dies sollte vereinzelt im Design vorgesehen werden, da gerade ältere mobilitätseingeschränkte Menschen Armlehnen beim Aufstehen unterstützen können. Ein weiterer Aspekt, der auf den Beispielbildern nicht berücksichtigt wird, ist eine Verschattung, bzw. ein Wetterschutz. Diese sollten klimafolgenangepasst als Gründächer gestaltet werden.

Sobald der öffentliche Raum auch Straßen- und Verkehrsraum ist, muss darüber hinaus eine erhöhte Sorgfaltspflicht gelten – die Mehrzahl der im Straßenverkehr getöteten Menschen sind über 65 Jahre alt! Ausreichend dimensionierte und barrierefreie Wege, reduzierte Geschwindigkeit, Beleuchtung und sichere Querungsstellen sind notwendig.

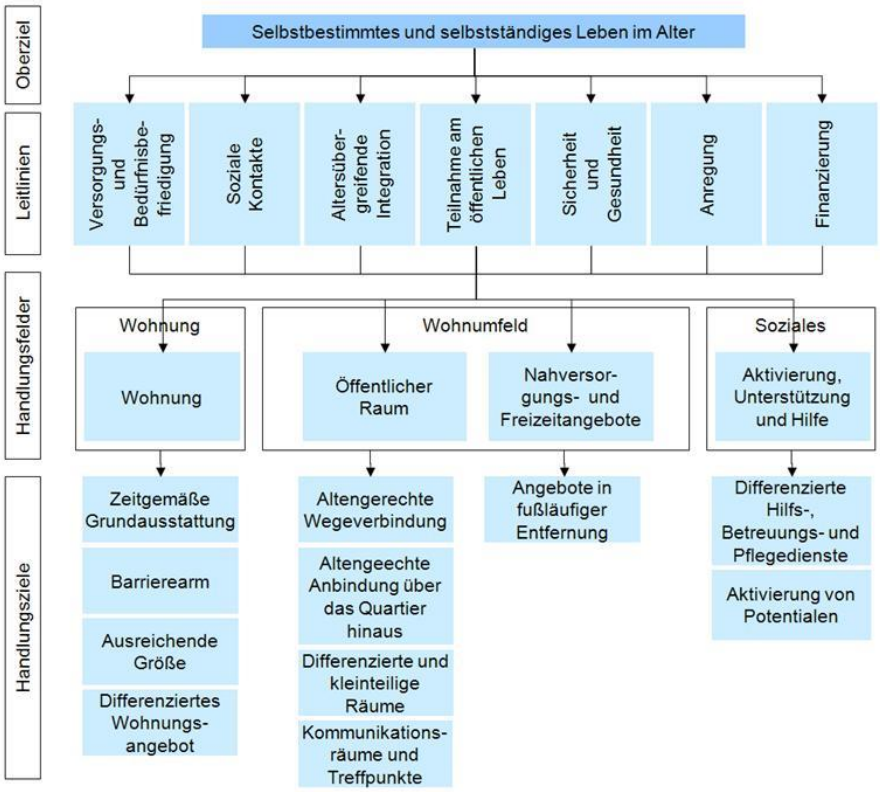


Abbildung 8 Zielsysteme für altengerechte Quartiere © FIS Mobilität und Verkehr, „Maßnahmen zur familien- und altengerechten Gestaltung von Stadtquartieren“

Eine (familien- und) altengerechte Stadt kann nur eine gemischte und multifunktionale Stadt mit einem attraktiven Nahversorgungs- und Freizeitangebot in fußläufiger Entfernung sein, in der auch soziale und differenzierte Hilfs-, Betreuungs- und Pflegedienste im Wohnumfeld zur Verfügung stehen. Dabei sollte vor allem an ein Generationen-gemischtes Quartier gedacht werden, wo Kinder genauso selbständig Weg zurücklegen und im öffentlichen Raum spielen können. Die räumliche und zeitliche Flexibilität des sozialen Miteinander aller Generationen erleichtert sowohl selbstständiges Leben im Alter als auch (familiennahe) Betreuung oder Pflege.

1.9 Die Schwammstadt, blau-grüne Infrastruktur

Unter Begriffen wie Schwammstadt[15], Sponge City oder blau-grüner (blau-grün-grauer) Infrastrukturanpassung werden Maßnahmen zur nachhaltigen und klimagerechten Transformation der Wasserinfrastruktur in einer Stadt zusammengefasst. Die Themen reichen von **Klimafolgenanpassungen** wie z.B. durch **Starkregenereignisse** und **Überschwemmungen**, bis hin zur Sicht auf **Abwässer als Ressourcen**, um **Nährstoffe** aus leicht verschmutzten Abwässern aufzubereiten oder die **Abwasserwärme** zur Energiegewinnung zu nutzen. Nicht in Zusammenhang mit der Schwammstadt, aber mit dem Abwasser ist seit der Coronapandemie das Thema der Risikoabschätzung in die öffentliche Berichterstattung gelangt: die Suche nach Coronaviren in den Abwässern, als Frühwarnsystem und Indikator für die Rate der Coronainfektionen und zur Erkennung neuer Mutationen.

Die Stadtentwässerungsbetriebe verfolgten in der Vergangenheit das Ziel, den Niederschlag möglichst schnell von den Wohn-, Verkehrs- und Freiflächen über die Kanalisation abzuleiten und zu „entwässern". Für die (früher zumindest) seltenen Fälle einer Überlastung des Kanalsystems wurde versucht, mit teils riesigen unterirdischen Ausgleichsbecken Vorsorge zu treffen.

Beim natürlichen Wasserkreislauf auf nicht versiegelten Flächen fließt der Großteil des Niederschlags nicht (oberflächig) ab, sondern versickert und wird über den Boden und Pflanzen verdunstet. Die unter dem Begriff der Schwammstadt zusammengefassten Konzepte versuchen, sich diesem natürlichen Wasserhaushalt innerhalb der Stadt anzunähern. Es geht primär nicht mehr darum, das Wasser möglichst effektiv abzuleiten, sondern dort zu speichern und zu nutzen wo es als Regen fällt. Ziel ist heute eine *Nutzung des Niederschlags als lokale Ressource, vorrangig mit dezentralen Maßnahmen. Anstelle der Ableitung über die Kanalisation oder der sofortigen gezielten Versickerung in Bodenschichten, die für die Pfanzenwurzeln nicht mehr erreichbar sind, soll das anfallende Niederschlagswasser vor Ort zurückgehalten, gespeichert (im Boden, in Rückhalteflächen und in Zisternen) und den Bepflanzungen kontinuierlich verfügbar gemacht werden.* (BlueGreenStreets, 2022). Eine so konzipierte nachhaltige und klima-/wassersensible Infrastruktur beginnt bei den einzelnen Gebäuden:

- die auf den Dachflächen anfallenden Niederschläge sinnvoll nutzen, über extensive oder intensive Dachbegrünung[16] oder zur (späteren) Bewässerung des Stadtgrüns.
- Erd- oder systemgebundene Fassaden-/Wandbegrünung

Um einen nachhaltigen Effekt zu erlangen, sollten grundstücksübergreifende Konzepte entwickelt werden. Dach- und Fassadenbegrünungsprogramme wie „GRÜN hoch 3" in Köln sind schon auf *Begrünung von Vorgärten und Regenrückhaltemaßnahmen* erweitert worden. Eine Verzahnung

[15] Der Begriff *Schwammstadt* ist eine eingetragene Wortmarke der bgmr Landschaftsarchitekten GmbH in Berlin.

[16] Intensive Dachbegrünung: Dachgarten/Dachterrasse mit Bepflanzung, Beeten und optionalen Aufenthaltsbereichen. Extensive Dachbegrünung: Pflanzenfläche auf einem Dach, auch Schrägdach und wird i.d.R. nicht betreten / selbsterhaltend und auch auf geringeren Traglasten.

mit Maßnahmen auf der Quartiersebenen wird zukünftig wichtiger werden. Auf Grundstücks- aber vor allem Quartiersebene umfasst die blau-grüne Infrastruktur dementsprechende Bereiche für:

- Grünflächen, Grünanlagen, grüne Freiräume,
- (Gemeinschaft-) Gärten / Urban Gardening,
- Straßenbäume mit/ohne Baumrigolen
- Versickerungsflächen und -Mulden
- Entsiegelung von Oberflächen
- Multifunktionale Rückhalteräume für Starkregenereignisse
- Blaue Infrastruktur mit Wasserläufen und -flächen

Da ein Sechstel der überhaupt noch zur klimagerechten Transformation zur Verfügung stehenden Fläche der Stadt Köln die Verkehrsfläche ist, hat die Straße eine enorme Bedeutung bei der Klimafolgenanpassung. „*Die Berücksichtigung der verschiedenen Interessen führt dabei zu einer erhöhten Flächenkonkurrenz und gleichzeitig zu mehr Komplexität für planende Institutionen. Die geplante Verkehrswende erfordert zum einen mehr Flächenbedarf für den sogenannten Umweltverbund (Bus, Rad, Fuß), zum anderen wird erstmals seit Jahrzehnten der hohe Flächenbedarf des MIV in Frage gestellt. Dies führt zu Nutzungskonflikten weshalb es nötig sein wird, verschiedene Flächennutzungen zu kombinieren und Räume effektiv bzw. effektiver zu nutzen.* ***Ein zentraler Lösungsansatz für diese Anforderungen ist die blau-grüne Gestaltung von Straßenräumen. Dabei ist insbesondere eine multicodierte und multifunktionale Umgestaltung von Bestandsstraßen notwendig***“ (BlueGreenStreets, 2022).

Einige Städte sind da vorangegangen, wie zum Beispiel die *Klimakvarter* Notwasserwege in Kopenhagen nach einem verheerenden Unwetter im Jahr 2011. Dort wurden ganze Straßenzüge und Plätze mit großzügigen Versickerungsflächen versehen, Straßen wurden umgebaut und mit Grünstreifen und Versickerungsmulden versehen.

Oder die Stadt Brüssel, die tausende kleiner Wasserspeicher unterhalb der Parkflächen einrichten und dazu die Parkplätze entlang der Straße mit durchlässigem Pflaster versehen will. Viele kleine Maßnahmen, zu denen der Brüsseler Stadtbaumeister Borret anmerkt: „*umfängliche Wiederholung von punktuellen Interventionen kann einen spürbaren Effekt für das Gesamtsystem entfalten*“.

Zudem verfügt die gewöhnliche Straße über großes Potential, einen wesentlichen Beitrag zur Realisierung der klimarobusten Stadt zu leisten. Schließlich ist die Wirksamkeit von Maßnahmen gegen Hitzestress und für einen besseren städtischen **Wasserhaushalt** gerade bei einem dezentralen und kleinteiligen Ansatz besonders hoch. Ein Baum an jeder Straßenecke hat lokal einen viel besseren Abkühlungseffekt als ein großer neuer Park am anderen Ende der Stadt. Das gleiche gilt für **Parkplätze entlang der Straße**, wenn man den Asphalt durch Kopfsteinpflaster mit breiten Split oder Kies verfüllten Fugen ersetzen würde, wäre nicht nur die Fahrbahn optisch schmaler, sondern würde das Regenwasser besser vom Boden aufgenommen werden und langsamer abfließen. **Wir haben berechnet, dass wir in Brüssel mit dieser Maßnahme rund 264.199 kleine Wasserspeicherbecken schaffen könnten mit einer Kapazität für das Versickern und Zurückhalten von 1,6 Millionen Kubikmetern Regenwasser.** Kurzum, die umfängliche Wiederholung von punktuellen Interventionen kann einen spürbaren Effekt für das Gesamtsystem entfalten.

Kristiaan Borret, Stadtbaumeister von Brüssel (Borret, 2021), Hervorhebung d. A.

Zusätzliche positive Effekte und Zielsetzung einer „*wassersensiblen Straßenraumgestaltung*" (BlueGreenStreets, 2022) sind zudem:

- Wasser als Ressource, statt ableiten nutzen!
- Hitzevorsorge in der (Straßen)raumgestaltung – statt Hitzeband ein Kühlraum
- Straße als Aufenthaltsort – ein Wohlfühlraum

1.9.1 Resilienz gegen Starkregenereignisse

Spätestens mit der Flutkatastrophe im Juli 2021 in Mitteleuropa (mit über 220 Toten, v.a. in Belgien, der Eifel und an der Ahr) sind „*Starkregenereignisse*" auch bei uns *in der Breite des Bewusstseins* angekommen. Die Anwohner*innen der Teichstraße in Ehrenfeld waren schon häufiger betroffen, aber so heftig wie im Sommer 2021 wurde ihnen sicherlich noch nicht vor Augen geführt, dass die Teichstraße früher einmal am Dorfteich lag.

1.9.2 Schutz vor Hitzeinseln

Temperatur-Rekorde, Hitze-Hotspots und immer mehr Hitze-Tote sind heute schon deutliche Auswirkungen des Klimawandels. Hitze erzeugt – *zumindest in unseren gemäßigten Klimaregionen* – Stress und Aggressivität im Umgang miteinander.

Abkühlung und Verschattung sind somit zentrale Anforderungen an eine klimafolgenangepasste Stadt. Abkühlung erreichen wir über Verdunstung. Hierbei wird unterschieden zwischen der **Transpiration** (Verdunstung der Pflanzen) und der **Evaporation** (Verdunstung von Wasser auf Land- oder Wasserflächen). Die Verdunstung verbraucht Wärmeenergie und führt dadurch zu Abkühlung.

Verschiedene Maßnahmenpaket unterstützen die Entwicklung von **hitzeresilienten Quartieren:**

- Sicherung des Baumbestandes sowie Anpflanzung/ Pflege neuer Bäume, die sowohl Schatten als auch Verdunstungskühle spenden,

- Beschattung von Freiflächen und Wegen. Neben Bäumen können auch andere bauliche Maßnahmen zum Einsatz kommen
  - Sonnensegel zur Beschattung von Plätzen und Wegen
  - PV zur Abschattung
    - von Gehwegen,
    - vor Wohn- und Geschäftshäusern und Parkplätzen
    - an Aufenthaltsorten
- Erhaltung der städtischen Luftzirkulation und Vernetzung der Freiräume
- Verwendung heller Materialien für Dächer, Fassaden, ggf. auch Straßen und Gehwege (Maßnahme bei Neuerrichtung oder Sanierung)

Negativ-Beispiel 1

Die Auswirkungen von schlechten, weil stark wärmeabstrahlenden, Fassaden kann bei sonnigen Tagen in der Marienstraße live erlebt und erfühlt werden. Die Häuser 38-44 heizen sich insbesondere im Sommer extrem auf, verstärkt noch dadurch, dass der gegenüberliegende Flachbau (Kita Marienstraße 37) keine Verschattung der gegenüberliegenden Straßenseite bietet, wie im weiteren Verlauf der Straße. Ein Fußweg entlang der Fassade ist im Sommer durch den plötzlichen auftretenden zweistelligen Temperaturunterschied der Umgebung extrem unangenehm. Diese Bebauung ist wurde vor über 20 Jahren fertiggestellt.

Negativ-Beispiel 2

Bis heute nicht dazugelernt? Die Neubauten Vogelsanger Straße / Grüner Weg wurden aktuell (2023) fertiggestellt und sind mit einem dunkelrotbraunen Klinker sowie in Parterre mit einem anthrazit-schwarzen Putz versehen. Wie stellt sich dies wärmetechnisch dar und ist sowas heutzutage noch zeitgemäß? Wer plant so etwas und/oder warum wird so etwas genehmigt? Die Vogelsanger Straße wird im letzten Kapitel bei der *Nachbetrachtung* nochmals thematisiert.

Positiv-Beispiel

„Antwerpen baut die #Schwammstadt. So könnten auch deutsche Städte auf die Klimakatastrophe reagieren. ABER DIE PARKPLÄTZE!!!"
(Instagram #Repost @joerg_spengler)

Abbildung 9 Anwendungsbeispiel Antwerpen, © Instagramm @joerg_spengler, 28.11.2022

Albedo und Solar Reflectance Index

In den Steckbriefen der der BlueGreenStreets werden verschiedene Bodenbeläge und deren Effekte zur Vermeidung von Hitzeeffekte aufgezeigt. In einem erläuternden Kasten sind Fachbegriffe und Indizes erläutert:

Die Albedo (Grad der Strahlungsreflexion) gibt die Strahlungsenergie an, die eine Oberfläche reflektiert. Ihr Wert liegt zwischen null und eins (geringe bis hohe Rückstrahlung). Je höher die Albedo ist, desto weniger Strahlung wird absorbiert. Glatte und helle Flächen haben eine hohe Albedo und reflektieren viel Strahlungsenergie. Um die Rückstrahlwirkung von Oberflächen vergleichen zu können ist es nötig, ihr Reflexionsvermögen zu quantifizieren.

Der Betonverband Straße, Landschaft, Garten e. V. (SLG) hat den Solar Reflectance Index (SRI) von 16 typischen Betonsteinoberflächen ermitteln lassen und den Aufheizeffekt kategorisiert (SLG 2014). Der Solar Reflectance Index berücksichtigt nicht nur die Albedo, sondern auch die Abwärme einer Fläche. Der Wert des Indexes variiert zwischen 0 und 100. Je höher der Index, desto geringer ist die Aufheizung. Der Wert kann in der Planung als Hilfestellung dienen, um die Aufheizung über Oberflächen einzustufen.

Albedo und Solar Reflectance Index lassen sich auf Straßen- und Platzflächen, an Fassaden und auf Dächern erhöhen. Die Wirksamkeit zur Reduktion des Wärmeinseleffekts wird beispielweise durch die Studie des DWD (2015) bestätigt.

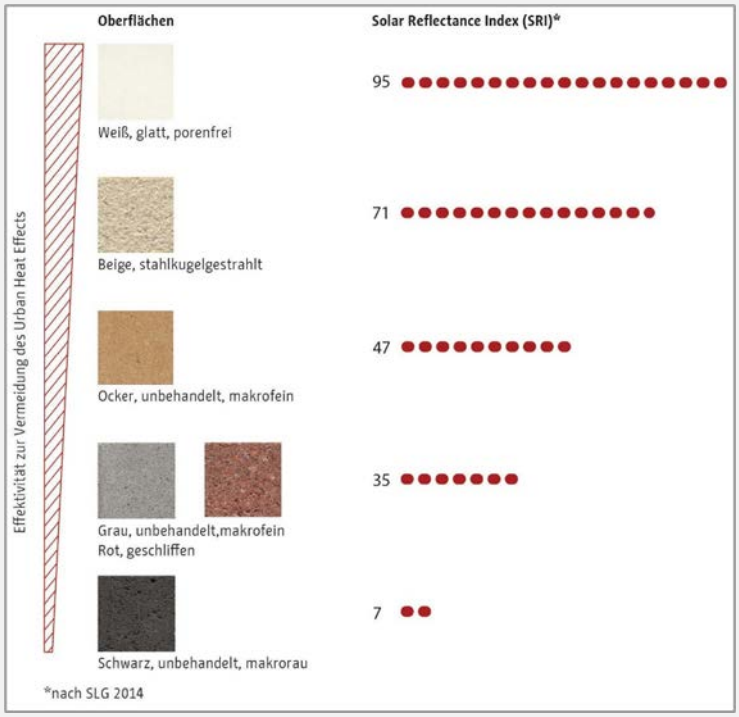


Abbildung 10 Aufheizeffekt verschiedener Betonsteinoberflächen nach SLG (2014). Quelle: BlueGreenStreets, Toolbox Teil B

(BlueGreenStreets, 2022, S. 91, Teil B)

1.9.3 Toolbox BlueGreenStreets

Umfangreiche Informationen für eine „*Multifunktionale Straßenraumgestaltung urbaner Quartiere*" bietet die Toolbox des Forschungsprojektes BlueGreenStreets (BGS), die im Rahmen der BMBF-Fördermaßnahme „*Ressourceneffiziente Stadtquartiere für die Zukunft*" (RES:Z) 2022 erstellt wurde und aus der ich im folgenden einige Passagen und Illustrationen herausgreifen möchte. Die Toolbox richtet sich an Akteure, die für die Konzeption, Planung und den Umbau von Straßenräumen verantwortlich sind und bietet hierfür konkrete Planungsvorschläge, Kostenübersichten sowie Materiallisten und Bewertungskategorien. Aber auch für Nicht-Fachleute gibt es zahlreiche *Anregungen, wie Straßenräume anders gestaltet werden können, um Argumente für neue Perspektiven von Straßenräumen zu entwickeln* (BlueGreenStreets, 2022).

Zur Unterstützung der Planung blau-grüner Straßenräume wurden 20 **BGS-Elemente** definiert. Basierend auf ihren Haupteigenschaften bzw. Hauptwirkungen werden sie einer von sechs Elementgruppen zugeordnet.

Tabelle 4 Blau-grüne Elemente. Quelle: BlueGreenStreets, Toolbox Teil B

Elementgruppe	Blau-grüne Elemente
Vitale Baumstandorte	• Hydrologisch optimierter Baumstandort (Bestand, Neubau), • Baumrigole (ohne Speicher, mit Speicher)
Elemente der Verdunstung	• Gedichtetes Verdunstungsbecken (baulich eingefasst), Gedichtetes Verdunstungsbeet (natürlich eingefasst) • Fassadenbegrünung (bodengebunden, wandgebunden) • Pergolen, grüne Wände (Lärmschutzwände/Verdunstungswände)
Elemente der Versickerung	• Versickerungmulde (ohne Rigole, mit Rigole) • Tiefbeet (ohne Rigole, mit Rigole) • Wasserdurchlässige Bodenbeläge
Elemente der Wassernutzung	• Zisterne zur Niederschlagswasserspeicherung
Elemente der Starkregenvorsorge	• Rückhaltung im Freiraum • Blue Streets — Rückhaltung und/oder Ableitung (Notwasserweg) im Straßenraum
Elemente der Wasserreinigung	• Filterbeet
Prinzipien und Ausstattungsmerkmale der lebendigen Straßenraumgestaltung	• Abwechslungsreiche Bepflanzung • Baumbesatz • Materialwahl • Flächen für Mobiliar Bewegung, Aufenthalt und Spielen • Angebote für klimafreundliche Mobilität

Dass die (Um-)Planung und Umsetzung der blau-grünen Infrastruktur nicht trivial sein wird, verdeutlicht schon die Aufzählung weiterer *Untersuchungen, Messungen, Modellierungen und Planungsentwürfe* des Forschungsprojektes:

- Fachmodule zur Wasserspeicherung,

- Pflanzgruben und Baumrigolen,
- Verbesserung der Verdunstungseffekte und des Mikroklimas,
- Module zum Stoffstrom- und Straßensanierungsmanagement,
- Bewertung von Wasser- und Stoffströmen im Straßenraum,
- Verfahren und kommunale Steuerungs- und Regelungssysteme,
- Synergiepotenzial zu Aspekten Biodiversität und Lärmschutz
- barrierefreie und verkehrssichere Übergänge,
- Umgang mit unterirdischen Leitungen
- Regelungen und Aufgabenverteilungen für die Pflege und Unterhaltung blau-grüner Elemente

Besonders in Quartieren mit hohem Wohnanteil können Straßen zu Multitalenten werden, die als urbane, klimaangepasste Verkehrs- und Freiräume einen Beitrag zu gesunden Lebensverhältnissen und hiermit zur Sicherung der Lebensqualität in den Städten leisten. Gleichzeitig sichern sie weiterhin die Erschließung und Verbindungsfunktion und damit die Mobilität.

Das Forschungsprojekt BGS wendet das Prinzip der Multicodierung im Straßenraum an und denkt dabei die Flächenaufteilung mit Blick auf die vielfältigen Nutzungsansprüche neu.

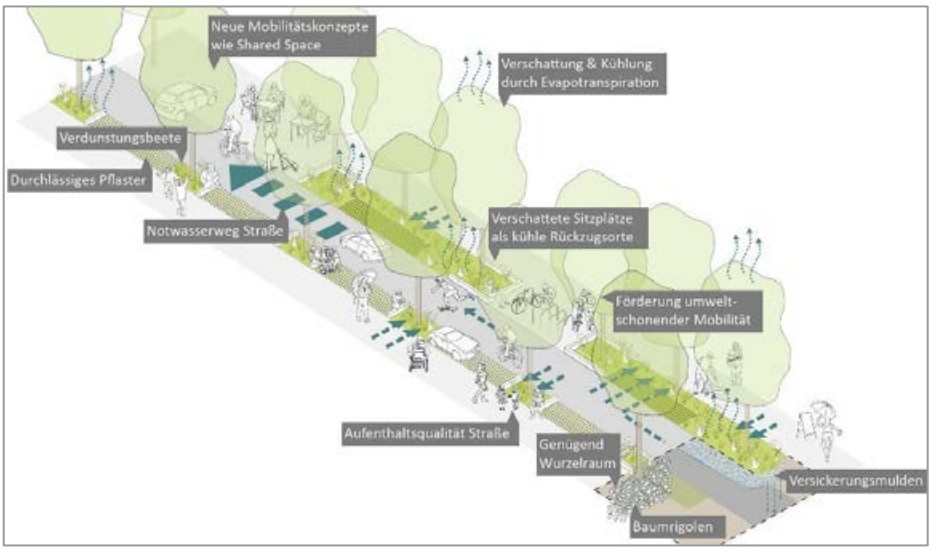


Abbildung 11 Blau-grüner, multicodierter Straßenraum. Quelle BlueGreenStreets, Toolbox, Teil A, S.12

Eine wesentliche Herausforderung, multifunktionale, blau-grüne Straßenräume zu realisieren, besteht darin, dass verschiedene Zuständigkeiten sowohl bei der Planung als auch bei der Unterhaltung berührt sind. Diese besondere Herausforderung – erweitert um nicht-städtische Akteur*innen – betrifft übertragen auf Köln; auszugsweise, alphabetisch und ohne korrekte Amtsbezeichnung:

- Amt für Kinder, Jugend und Familie
- Anwohner*innen
- Behindertenbeauftragte und Amt für Integration und Vielfalt
- Bezirksvertretung
- Denkmalamt
- Eigentümer*innen (Gebäude, Gewerbe)
- Fahrrad- und Fußgänger*innenbeauftragte
- Gebäudewirtschaft

- Grünflächenamt
- Sportamt
- Stadtentwässerungsbetriebe (Wasser Entsorgung)
- Stadtplanungsamt
- Stadtwerke (Wasser Versorgung)
- Straßen- und Tiefbauamt
- Straßen- und Mobilitätsamt
- Umweltamt

1.9.3.1 Flächenbedarf im Querschnitt

Die blau-grüne Infrastruktur braucht Platz. Sowohl in die Breite als auch in die Tiefe. *Als neues Straßenraumelement wird daher der BlueGreenStreets-Korridor – kurz BGS-Korridor – eingeführt. Das Konzept des BGS-Korridors bündelt die Anforderungen einer wassersensiblen, hitzeangepassten und einladenden Straßenraumgestaltung räumlich in einem straßenbegleitenden blau-grün gestalteten Streifen.* […] *Der BGS-Korridor kann, je nach den lokalen Raumverhältnissen und Versickerungs-, Begrünungs- und Verdunstungszielen, variabel verbreitert werden. Auch beidseitige Korridore können bei entsprechender Raumverfügbarkeit realisiert werden. Eine weitere Option ist die Anlage eines BGS-Flexstreifens auf der gegenüberliegenden Straßenseite. Dieser Flexstreifen besteht, je nach Bedarf und Situation, aus Baumstandorten, Pkw und Fahrradstellplätzen und ggf. zusätzlichen blau-grünen Elementen. Er ist angelehnt an den multifunktionalen Parkstreifen mit integrierten Bäumen, wie ihn die RASt vorschlägt (FGSV 2006).* Ich nutze auch in anderen Zusammenhang den Begriff der Multifunktionsflächen, der zusätzlich für weitere Bereiche wie z.B. der Energie-Infrastruktur oder Logistik verwendet werden kann.

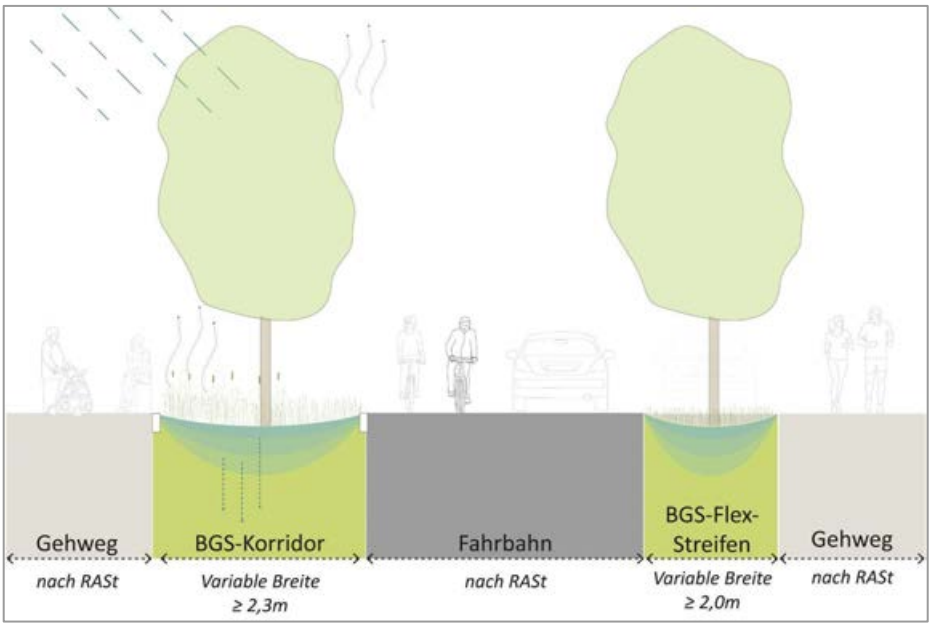


Abbildung 12 Querschnittsermittlung als abwägendes Verfahren inklusive BGS-Bedarfe. Quelle: BlueGreenStreets, Toolbox, Teil A, S. 25

Die Mindestbreite für einen barrierefreien Gehweg nach RASt geht bei einem „*normalen*" Straßenraum von 2,5 m aus. Dabei wird ein Sicherheitsabstand von 50 cm zur Fahrbahn berücksichtig, der hier reduziert werden

kann. Wichtig sind die Beibehaltung von taktilen Kanten und ausreichenden Kontrasten für blinde oder sehbeeinträchtige Menschen sowie die Berücksichtigung von barrierefreien Querungsmöglichkeiten.

Neben den Anforderungen des oberirdischen Straßenraums sind auch die Bindungen durch unterirdische Infrastruktur zu berücksichtigen. Als unterirdische Infrastrukturen bzw. Leitungen werden nach der DWA-M 162 '[…] Kanäle und Leitungen der Ver- und Entsorgung, insbesondere Gas, Wasser, Fernwärme, Abwasser, Strom und Telekommunikation' (DWA 2013: 8) definiert. Auf der Seite 35 (ff) der Toolbox, Teil A befindet sich eine umfangreiche *Stellschraubenmatrix unterirdische Infrastruktur,* in der die BGS-Elemente den Leitungssituationen und deren Konflikte und Maßnahmen in Beziehung gesetzt werden.

Vorrang für Klima!

Trotz all' dieser Schwierigkeiten, müssen für die klimagerechte Transformation der Stadt, mit Zielsetzung eines wassersensiblen und multicodierten Straßenraums deutlich mehr und vielseitigere Maßnahmen getroffen werden. Dies betrifft die Suche nach deutlich mehr **vitalen Baumstandorten** und Neupflanzungen, wo immer es möglich ist – *Vorrang für Klima!*

Weitere Flächen und ein engmaschiges Netz für die blau-grüne Infrastruktur müssen noch dazu kommen: entsiegelte und vernetzte Flächen für **Verdunstung** und **Versickerung** als sind Vorsorge und Schutz gegen Überhitzung und dienen der Verbesserung des Mikroklimas und der Biodiversität. Als multifunktionaler Ansatz entstehen „*nebenbei*" öffentliche Räume mit mehr Aufenthaltsqualität.

Es ist zu erwarten, dass die Klimaextreme zunehmen werden und wir mit mehr **Starkregenereignissen**, Stürmen und langen Perioden von **Hitze** und **Trockenheit** rechnen müssen. Maßnahmen mit Notwasserwegen, Rückhalteflächen und Speicherorte für Niederschläge lassen sich kaum punktuell, sondern nur als Netz planen. Auch hierbei muss der Grundsatz: „*Vorrang für Klima!*" gelten.

Nicht unbedingt förderlich sind die langwierigen Planungsvorgänge, fehlende Ressourcen an Personal und Finanzen und dass dann auch noch bei jeder geplanten Baumpflanzung ein zähes Ringen um den einzelnen Parkplatz stattfindet.

Trotz einer beachtlich langen Liste mit über 180 geplanten Baumpflanzungen (Stand 2019) im Bezirk Ehrenfeld bleiben dann doch nur punktuelle Neupflanzungen übrig. Siehe hierzu auch im Kapitel zum **VeedelsBlock+** den Abschnitt: *3.6.2.2 Bestand und Planung Bäume*. Weiteren Konzepten mit z.B. Pflanzkübeln stand das Grünflächenamt bisher ehr' vorsichtig bis kritisch/ablehnend gegenüber. Bleibt zu hoffen, dass mit dem Masterplan Grün der Stadt Köln neue Impulse entstehen – Stichwort: ***Entsiegelung von Verkehrsflächen***.

Bei der Identifizierung von stadträumlich relevanten Flächen sind nicht mehr notwendige Verkehrsflächen auf ihre Entsiegelungsmöglichkeiten hin zu überprüfen und im Masterplan entsprechend zu kennzeichnen. Unterversorgte Stadträume sind bei der Planung von grünen Korridoren in die Region hinein zu berücksichtigen.

Masterplan Stadtgrün (Stadt Köln, 2022c, S. 1)

1.9.3.2 Vitale Baumstandorte

Die Suche nach geeigneten Baumstandorten in den Veedeln gestaltet sich in der Praxis komplizierter, wie es sich (für mich als Laien) auf den ersten Blick darstellt. Im Rahmen des Projektes der *Wanderbaumallee Köln* gab es einen sehr informativen Austausch mit dem Grünflächenamt der Stadt Köln. Dort ist uns auch sehr detailliert das Verfahren der Standortsuche und der eigentlichen Umsetzung (Pflanzung) erläutert worden. Ein umfangreiches Konzept zur Vorbereitung des Untergrundes mit Rigolen und speziellen Substratmischungen, die im Untergrund unter Umständen einen deutlich größeren Umfang haben, wie es an der Oberfläche zu erkennen ist, dazu die Berücksichtigung der Infrastruktur im Untergrund, und vieles mehr.

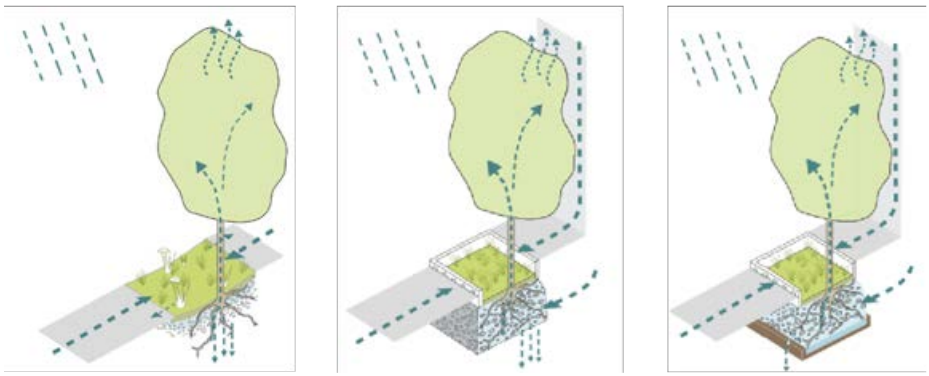


Abbildung 13 Hydrologisch opt. Baumstandort (Bestand, Neubau), Baumrigole ohne und mit Speicher (von li.). Quelle: BlueGreenStreets Toolbox, Teil B, S. 10 ff.

1.9.3.3 Verdunstung

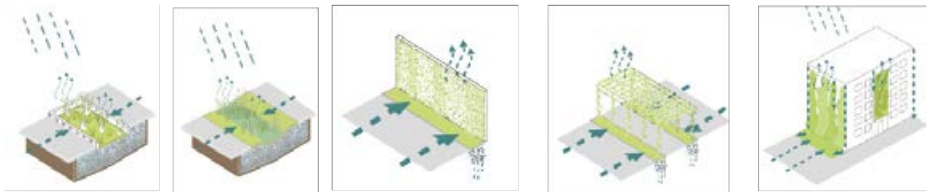


Abbildung 14 Verdunstungsbecken, Verdunstungsbeet, Grüne Lärmschutzwände, Pergola, Fassadenbegrünung (boden- und wandgebunden) (v. li.) Quelle: BlueGreenStreets Toolbox, Teil B, S. 28 ff.

1.9.3.4 Versickerung

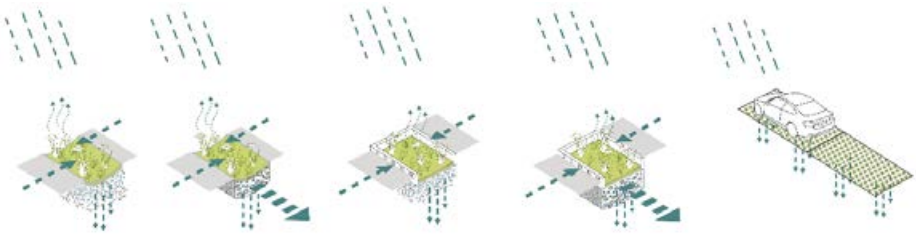


Abbildung 15 Versickerungsmulde (mit Rigole), Tiefbeet (mit Rigole), wasserdurchlässiges Pflaster (von li.) Quelle: BlueGreenStreets Toolbox, Teil B, S. 50 ff.

1.9.3.5 Starkregenvorsorge

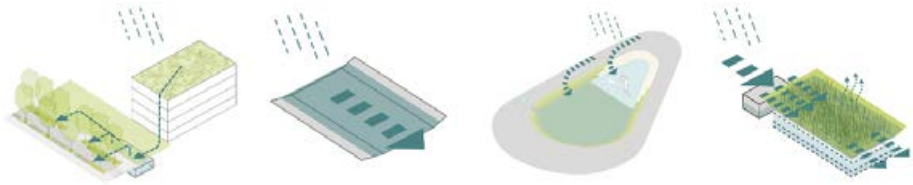


Abbildung 16 Zisterne zur Niederschlagswassernutzung, Ableitung (Notwasserweg) im Straßenraum, Rückhaltung im Freiraum, Filterbeet (von li.) Quelle: BlueGreenStreets Toolbox, Teil B, S. 67 ff.

1.9.3.6 MURIEL - Multifunktionale Retentionsflächen

Mit den Planungs- und Arbeitshilfen für *Multifunktionale Retentionsflächen* bieten die Stadtentwässerungsbetriebe Köln ein ebenso umfangreiches Informationsmaterial. *„Die gezielte Gestaltung und Nutzung urbaner Freiflächen als temporärer Retentionsraum ('City Polder') stellt hier einen möglichen Baustein der kommunalen Überflutungsvorsorge dar. Wie solche multifunktionalen urbanen Retentionsräume realisiert werden können und was es bei der Konzeption und Gestaltung zu beachten gilt, fasst die vorliegende Arbeitshilfe zusammen"* (Benden, et al., 2017).

Als Abschluss einer Reihe von konkreten Lösungsvorschlägen wird im Fazit auch noch einmal hervorgehoben, dass die Einzelmaßnahmen ein *integriertes Gesamtkonzept zum Regenwassermanagement* erfordern. Vielleicht noch wichtiger ist die Feststellung, dass Maßnahmen zur Klimafolgenanpassung – hier konkret der Überflutungsvorsorge – nicht losgelöst von einer *städtebaulichen und sozialen Aufwertung des öffentlichen Raums* beurteilt werden sollten.

Unabhängig vom Rückhaltepotenzial der drei Freiräume lässt sich konstatieren, dass eine wassersensible Umgestaltung der Flächen zur Überflutungsvorsorge zumindest einen erheblichen Beitrag zur **Verbesserung der Freiraum- und Aufenthaltsqualität sowie zur ökologischen Aufwertung der Flächen** leisten kann. Der eigentliche Anlass für dieses Projekt, nämlich eine soziale und städtebauliche Aufwertung des öffentlichen Raums, kann zumindest ansatzweise genutzt werden, um einen sehr positiven Beitrag zur Überflutungsvorsorge zu leisten.

MURIEL – Multifunktionale Retentionsflächen (Benden, et al., 2017, S. 66)

1.9.3.7 Umsetzung konkret

Die Toolbox bietet zahlreiche Praxisbeispiele und Erfahrungen aus verschiedenen Städten, die Mut machen und zeigen, was alles möglich ist.

Beispiel Köln Porz-Eil

In Köln wird geplant, verschiedene öffentlich Räume entlang der Frankfurter Straße in Porz-Eil neu zu gestalten. *„Die Frankfurter Straße gründet auf einem ehemaligen Rheinarm und stellt aufgrund der tiefliegenden Geländeoberfläche bei Starkregenereignissen ein erhebliches Risikogebiet für Überflutungen dar. Auf Anregung der Kölner Stadtentwässerungsbetriebe (StEB) wurde das Projekt daher als Fallstudie für MURIEL ausgewählt."* (Benden, et al., 2017, S. 62)

Dies möchte ich als Ansporn verstehen, und im dritten Teil dieses Papiers konkrete Umsetzungsvorschläge im **VeedelsBock+** für die vorgestellten BGS-Elemente sowie multifunktionaler Retentionsflächen machen.

Podcast: Angepasst?!

Hörtipp: Angepasst?! – Der Podcast des Zentrums KlimaAnpassung.

Folge 04: **Aus Grau mach Grün**. Chancen und Grenzen von naturbasierten Lösungen für die Klimaanpassung. Zum Thema sprechen Stefan Wittig (Klimaanpassungsmanager der Stadt Bremen) und Andreas Giga (Projektkoordinator Klimagerechte Stadtentwicklung und Leiter der Initiative Klima.Werk).

Zentrum Klimaanpassung – Mediathek

1.10 Stadt der Kreislaufwirtschaft

1.10.1 Wärmerückgewinnung aus Grauwasser

Der Klimawandel mit immer häufiger auftretenden Trockenperioden und damit einhergehend einem immer höheren Bedarf an Wasser für die Bewässerung der Grünflächen erfordert zukünftig auch einen anderen Umgang mit dem verbrauchten Wasser. Bei den Abwässern kann zwischen Grauwasser (vor allem dem Abwasser aus Dusche, Handwaschbecken, Waschmaschine), dem Schwarzwasser (vor allem stark belastetem Küchenabwasser und Toilette) und manchmal auch dem Braunwasser (Fäkalien, ggf. ohne Urin) und Gelbwasser (Urin) unterschieden werden. In den meisten Fällen wird dies gemeinsam über die Kanalisation entsorgt und muss unter hohem Energieaufwand in den Klärwerken aufbereitet werden.

Eine Trennung dieser Abwässer bietet die Möglichkeit die Ressourcen der verschiedenen Abwässer vielfältig zu nutzen. Das Grauwasser kann aufbereitet und als sogenanntes Betriebswasser für die WC-Spülung oder die Waschmaschine wiederverwendet werden. Zuvor oder im Anschluss an die Reinigung kann zusätzlich die Wärme genutzt werden.

„In öffentlichen und privaten Gebäuden in Deutschland entfällt ein Anteil von 40 % des Gesamtenergieverbrauchs für Heizung, Warmwasser und Beleuchtung. Dies macht fast 20 Prozent des gesamten CO2-Ausstoßes aus. Um die gesteckten Klimaziele zu erreichen, sind enorme Anstrengungen - insbesondere im Wärmebereich - erforderlich.

Von den 40 %, die für Heizung, Warmwasser und Beleuchtung aufgewendet werden, entfällt mehr als die Hälfte auf Wohngebäude […]. *Nach Einsatzgebieten unterschieden, wird für Raumwärme der größte Anteil verbraucht. Der Rest entfällt auf die Bereitung von Warmwasser sowie auf die Kühlung und Beleuchtung. In sogenannten Niedrigenergiehäusern wird meist sogar mehr Energie für die Warmwasserbereitung benötigt als für die Raumwärme. Während die Gebäudehülle gut gedämmt wird, entweicht durch das im Durchmesser nur etwa 150 mm enge Abwasserrohr mehr Energie als über die mehrere Tausend Quadratmeter große Gebäudehülle. Das letzte Loch in der modernen Gebäudetechnik, die Abwasserleitung, gilt es durch eine dezentrale Wärmerückgewinnung (WRG) aus häuslichem Abwasser zu stopfen.*" (Ingenieurbüro Nolde & Partner, 2021).

In einer von der *Deutsche Bundesstiftung Umwelt* beauftragten Studie „***Dezentrale Wärmerückgewinnung aus Grauwasser***" wurden verschiedene Technologien an unterschiedlichen Standorten untersucht und verglichen. Dabei kamen so unterschiedliche Verfahren zum Einsatz wie Rohrwärmetauscher, Duschrinnen, Wärmeüberträger in Kombination mit Pufferspeicher Wärmepumpen, Blockheizkraftwerken, Fernwärme oder Photovoltaik (PV-Anlagen). In der Zusammenfassung der Untersuchung wird festgestellt, dass die Wärmerückgewinnung bei Lüftungsanalgen heute schon „*Stand der Technik*" ist und sich damit „*50 – 80 % der Wärme zurückholen*" lässt. „*Die vorliegende Arbeit zeigt, dass für eine wartungsarme und effektive Wärmerückgewinnung aus häuslichem Abwasser die Trennung zwischen dem warmen und zugleich gering belastetem Grauwasser und dem kalten mit Feststoffen belastetem Schwarzwasser zielführend ist. […] Die getrennte Erfassung von Grau- und Schwarzwasser hat einen weiteren Vorteil. Wenn nämlich das Grauwasser in Kombination mit der Wärmerückgewinnung zu einem hochwertigen Betriebswasser recycelt wird, erhält man*

ein System, welches bis zu 10-mal mehr Energie aus dem Abwasser gewinnt, als für die gesamte Behandlung und Verteilung erforderlich wäre, während dadurch zugleich der Trinkwasserbezug um ca. 30 bis über 50 % reduziert werden kann. Beide Maßnahmen können dazu beitragen, die Auswirkungen des Klimawandels zu mildern." (Ingenieurbüro Nolde & Partner, 2021)

1.10.1.1 *Fernwärme*

Ein weiterer Aspekt, der sicherlich unter heutigem Gesichtspunkt nochmals eine gestiegene Bedeutung erhält, betrifft die Fernwärme. *„Fernwärme wird bundesweit mit z. T. schwer nachvollziehbar niedrigen Primärenergiefaktoren unter 0,5 angeboten und ist deshalb eine bevorzugt genutzte und zum jetzigen Zeitpunkt* [zum Zeitpunkt der Untersuchung 09/2021] *sicherlich auch sinnvolle Möglichkeit der Abwärmenutzung* ***aus der fossilen Stromerzeugung****. Sobald aber der Anteil der Stromerzeugung durch Wind und Sonne steigt und immer mehr fossil betriebene Kraftwerke außer Betrieb gehen, könnten die Vorteile einer Fernwärmeversorgung schwinden und die Wärmerückgewinnung aus häuslichem Abwasser entsprechend begünstigen*" (ebenda).

In einem Bericht des Umweltbundesamtes *„Nachhaltigkeitspotenziale von innovativen, gekoppelten Infrastrukturen*" aus dem Jahr 2020 werden zahlreiche Maßnahmen der Sektor- und Infrastrukturkopplung verglichen. Dabei werden *„potenzielle Wirkungen innovativer gekoppelter Infrastrukturen in Hinblick auf die Leistungsfähigkeit, Resilienz (Versorgungssicherheit), Ressourceneffizienz (incl. Ressourcenschonung) sowie auf die soziale und ökonomische Verträglichkeit*" untersucht (Olfert, et al., 2019).

Für das Fallbeispiel *„Dezentrale Gewinnung thermischer Energie aus Abwässern im kommunalen Abwassernetz durch den Einsatz von (internen/externen) Wärmetauschern und Wärmepumpen. Nutzung der Wärme durch Einspeisung in ein Nahwärmenetz*" kommt der Bericht zu dem Ergebnis: *„Grundsätzlich messen die Befragten der zentralen Wärmegewinnung in Abwassernetzen ein Potenzial bei, einen Beitrag zur Energieversorgung eines angeschlossenen Fernwärmenetzes leisten zu können. Die wesentlichen Stärken der Lösung liegen in der Erschließung einer zusätzlichen Energiequelle, dem damit verbundenen Beitrag zur Versorgungssicherheit sowie der Senkung der Energiebedarfe und Treibhausgasemissionen. Darüber hinaus wird der Kopplung größtenteils eine Wirkungsneutralität bis hin zu leichten Potenzialen in Hinblick auf die soziale und ökonomische Verträglichkeit (Dienstleistungsqualität, Wirtschaftlichkeit) sowie auf die Ressourcenschonung und Ressourceneffizienz bescheinigt*" (ebenda).

1.10.1.2 Kölner Fernwärmenetz

Da das Gebiet des **VeedelsBlock+** derzeit noch nicht an das Fernwärmenetz der Rheinenergie angeschlossen ist (Webseite Rheinenergie, Stand Januar 2023), das Netz aber unmittelbar angrenzend verläuft wäre hier zu prüfen, inwieweit die Kombination mit einer dezentralen Nutzung von Grauwasser-Wärme sinnvoll ist. Die oben genannten Untersuchungen/Berichte betonen dabei die Bedeutung der Kopplung von Wärmepumpen und PV-Anlagen.

Abbildung 17 Ausschnitt Karte des Kölner Fernwärmenetz, © Rheinenergie Köln, (Hervorhebung des Autors)

Derzeit liegt der Anteil der Erneuerbaren Energien für die Wärmeerzeugung der RheinEnergie erst bei unter 2 %. Siehe hierzu auch den Abschnitt: 3.7.10.6 Wärmeversorgung.

1.10.2 Nährstoffkreislauf - Sanitärwende

Die Mobilitäts- und Verkehrswende, die Energiewende oder die Agrarwende sind in den Mainstreamdebatten inzwischen angekommen. Etwas anders sieht es bei der Nährstoff- und Sanitärwende aus. Hierbei geht es darum, die seit Mitte/Ende des vorvorigen Jahrhunderts vorherrschenden linearen Schwemmkanalisation und anschließende Klärung (teilweise) wieder in einen zirkulären Kreislauf zu wandeln. Dabei geht es aber nicht nur um die Fragen eines nachhaltigen Umgangs mit den unmittelbaren Ressourcen, wie z.B. der enorme Verbrauch von Frischwasser bei der Toilettenspülung.

Die Sanitärwende steht auch in unmittelbaren Zusammenhang mit der Agrar- und Energiewende. Grundlage für die industrielle Produktion von (synthetischen) mineralischen Stickstoffdüngern ist Ammoniak, das durch ein sehr energieintensives Verfahren (Haber-Bosch-Verfahren) erzeugt wird. Hierzu werden von der Chemischen Industrie riesige Mengen von (vormalig) billiges Erdgas benötigt. Ammoniak spielt nicht nur bei der Düngemittelproduktion eine Rolle. Es ist auch Ausgangsprodukt für Harnstoff (s.u.: Urin) der als AdBlue in den Abgasfiltern von Dieselmotoren verwendet wird. Die eingespritzte Harnstofflösung reagiert in dem Katalysator mit den schädlichen Stickoxiden, die dabei in harmlosen Stickstoff und Wasserdampf umgewandelt wird [immer wieder: Wunderwelt der Chemie]. Weitere wichtige Bestandteile von Dünger sind Kalium und Phosphor. Die Rohstoffvorkommen von Phosphor sind weltweit inzwischen sehr knapp, so dass eine Phosphorrückgewinnung aus dem Klärschlamm inzwischen vorgeschrieben ist

Unabhängig von dem Aspekt des Nährstoffkreislaufes gibt es schon längere Zeit alternative „Sanitäranlagen“ abseits des herkömmlichen WC (Water Closet). Im Bereich Camping und Yachting sind *Trockentoiletten* bzw. *Trenntoiletten* oder *Komposttoiletten* durchaus verbreitet, ebenso in Gartenanlagen, Ferienhäusern oder Wald-/Berghütten ohne Anschluss an Kanalisation. Als Sonderform gibt es hier sogar elektrisch oder mit Gas betriebene *Verbrennungstoiletten*.

Terra Preta

In Zusammenhang mit Komposttoiletten wird häufig auch der Begriff ***Terra preta*** genannt, einer ursprünglich im Amazonasgebiet vorkommender Boden, der aus einer Mischung von Holz- und Pflanzenkohle, Kompost

und menschlichen Fäkalien besteht. Hierzu gab es ein gemeinsames Projekt der der *AG Geoökologie der Freien Universität Berlin* mit dem *Berliner Botanischen Garten*. In dem Modellprojekt Urban Farming (TerraBoGa) ging es um die Schließung von Kreisläufen durch Energie- und Stoffstrommanagement bei Nutzung der Terra-Preta-Technologie im Botanischen Garten. In dem 2010 gestartetem Projekt wurde schwerpunktmäßig die Holzkohle betrachtet, aber auch ein *„innovatives Sanitärkonzept, das exemplarisch im Garten realisiert werden konnte, zeigt zusätzlich eine mögliche Wiedergewinnung der in Urin und Fäzes enthaltenen 'Wertstoffe' auf. Vor allem die Nährstoffanteile Stickstoff, Phosphor und Kalium stellen im integrierten Ansatz eine wichtige Quelle für den internen Bedarf dar. Ob und wie Fäkalien tatsächlich eine praktikable Möglichkeit für den Botanischen Garten sein können, zugekaufte Dünger auf diesem Wege zu ersetzen, wird in Versuchen geprüft.*" (terraboga.de)

Obwohl wir eine an vielen Stellen in der Natur ein Problem mit der Überdüngung haben, benötigen wir weiterhin und auch in einer nachhaltigen Landwirtschaft gezielt eingesetzten Dünger. Pflanzen entziehen dem Boden Nährstoffe und Mineralsalze, die sich durch die landwirtschaftliche Nutzung nicht erneuern und daher über Dünger wieder zugeführt werden müssen. Seit Jahrtausenden dienen daher menschliche und tierische Ausscheidungen als natürlicher Dünger in der Landwirtschaft. Hier ist es vor allem der Urin, in dem zahlreiche wichtig Nährstoffe enthalten sind, der einen wertvollen Beitrag zu einer nachhaltigen Kreislaufwirtschaft leisten kann, da die Nährstoffe nicht irgendwo abgebaut und/oder künstlich mit viel Energie produziert werden müssen. Darüber hinaus kann über eine Trennung der Fest- und Flüssigausscheidungen bei Toiletten sehr viel Wasser gespart werden.

1.10.2.1 Ressourcen aus der Schüssel

In einem Diskussionspapier „Ressourcen aus der Schüssel sind der Schlüssel" werden Hauptgründe und Ziele der Sanitär- und Nährstoffwende beschrieben: *„Technische Innovationen ermöglichen es, Stoffkreisläufe dezentral, regional, klimafreundlich und sicher zu schließen. So werden Umwelt und Ressourcen geschont und gleichzeitig seuchenhygienische Risiken minimiert.*" (Krause & Schröder, 2021)

- ***Kreislaufwirtschaft & Recycling**. Menschliche Fäkalien enthalten Nährstoffe, die – korrekt aufbereitet und qualitätsgesichert – als Recyclingdünger das Pflanzenwachstum fördern und in Deutschland bis zu 25 % der konventionellen synthetisch-mineralischen Dünger ersetzen können. Synthetische Düngemittel durch Recyclingdünger zu ersetzen ist insbesondere aus ökologischen Gesichtspunkten interessant.*
- ***Klimawandel & Wasserknappheit**. Gut ein Drittel des durchschnittlichen, täglichen Frischwasserverbrauchs wird in Haushalten für die Toilettenspülung verwendet. Mit dem Gang zur Toilette verbraucht ganz Deutschland somit jedes Jahr insgesamt über 1 Milliarde Kubikmeter Frischwasser. Das ist mehr als das Volumen der Müritz, dem größten Binnensee Deutschlands.*
- ***Gesundheit von Mensch & Umwelt**. Die getrennte und wassersparende Erfassung menschlicher Fäkalien ermöglicht eine spezifische Behandlung der unverdünnten Stoffströme. Ziel der Behandlung ist es, Krankheitserreger abzutöten („Hygienisierung") und Schadstoffe zu*

entfernen, um die zurückbleibenden Nährstoffe sicher zu rezyklieren. Schadstoffe wie Medikamentenrückstände können beispielsweise mit modernen Filtertechnologien effektiv aus den Kreislaufsystemen entfernt werden. Ihre Ausbreitung in Boden und Wasser wird so verhindert.

[…] Wir sind überzeugt, dass es einen Systemwandel braucht, in dem wir konzeptionell und sozio-technisch anders mit Ressourcen umgehen. Für die Transformation hin zu einer nachhaltigen Gesellschaft, die auf einem sozialen Fundament eine ökologische Wirtschaft verwirklicht, spielen Effizienz von Wasser- und Ressourcenverbrauch sowie eine kreislaufwirtschaftliche Betrachtung der Düngemittel- und Nahrungsmittelproduktion eine Schlüsselrolle. Dies gilt gleichermaßen vor unserer Haustür, wie in Regionen des globalen Südens. Wir müssen global denken und lokal handeln. Dabei hat die Berücksichtigung eines menschlichen Maßstabs auf allen Ebenen der Kreislaufwirtschaft eine besondere Bedeutung: „Small is beautiful" (ebenda).

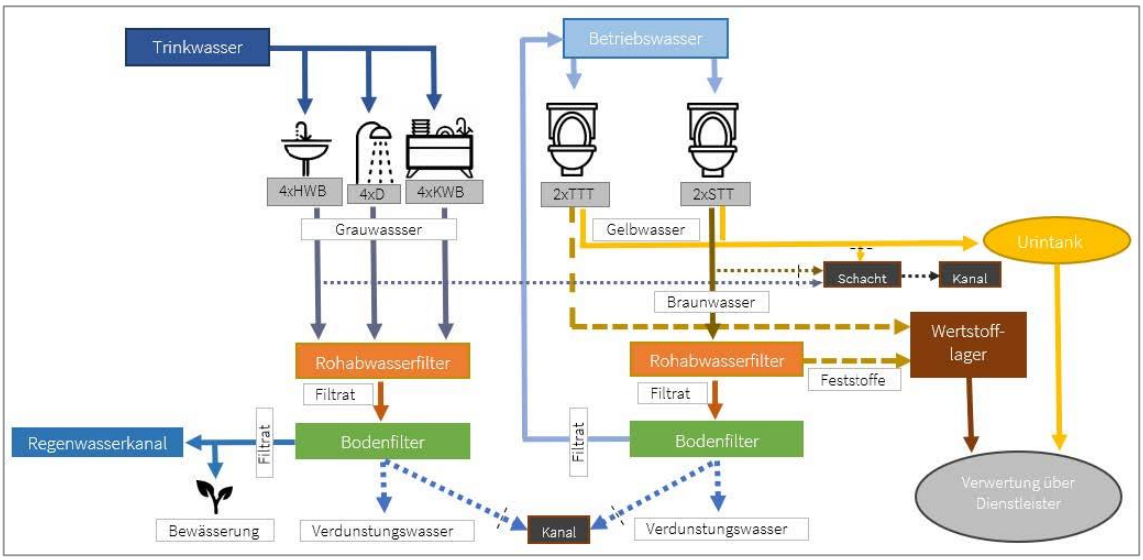


Abbildung 18 Fließschema „abwasserfreier" Modulpilot. Quelle: aquaplaner Ingenieurgesellschaft, entnommen Foliensatz re:publica 2022 // ecovillage hannover

Eine konkrete Umsetzung einer umfassenden Kreislaufwirtschaft ist allerdings juristische nicht ganz einfach, da hier das Abwasser- und Lebensmittelrecht sowie die Düngemittel- und Abfallverordnungen sehr enge Grenzen setzten. Es gibt Forschungs- und Pilotprojekte, wie zum Beispiel beim Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V. (DLR) in Köln mit dem C.R.O.P.® -Biofilter und C.R.O.P.®-Urindünger (www.dlr.de) oder dem ersten in einem EU-Land (Österreich) zugelassenen Recycling Dünger aus Urin: Aurin (vuna.ch/aurin), der aus einem Forschungsprojekt der Schweizer Wasserforschungsinstituts eawag hervorgegangen ist. Inzwischen gibt es auch die DIN-Norm *„Vorgefertigte Sanitärsysteme ohne Anschluss an Wasserversorgung und Kanalisation - Anforderungen und Produktmerkmale"*, die den Zulassungsbehörden eine *„verlässliche Basis für den Einsatz von Sanitärsystemen anzubieten, die ohne Anschluss an Wasserversorgung und Kanalisation betrieben werden können. DIN 30762:2022 beinhaltet Grundlagen, Anforderungen, und Produktmerkmale für Trockentoiletten, Trockentrenntoiletten, Komposttoiletten und Einstreutoiletten und ist bereits jetzt über* den *Beuth Verlag* verfügbar." (IGZ, 2021).

ecovillage Hannover

Praktische Umsetzung eines „***integrierten Wasserkonzeptes***" mit der Zielsetzung *„Neuartiger Sanitärsysteme (NASS)"* ist in dem genossenschaftlichen Neubauprojekt ecovillage hannover eG (ecovillage-hannover.de) zu finden. Schon bei der Ausschreibung und Planung wurden verschiedene Maßnahmen festgelegt, wie zum Beispiel:

- Betriebswassernetz mindestens für die Toilettenspülung und Bewässerung von Grünflächen
- An den Waschmaschinen Standplätzen werden Betriebs- und Trinkwasseranschluss bereitgestellt
- Installation von getrennten Urinleitungen in allen Gebäuden
  - Im Geschosswohnungsbau standardmäßige von Spültoiletten mit Abwasserleitungen
  - Genoss:innen können in Wohnung Trockentrenntoilette nutzen, sind für Abtransport der Fäkalien selbst zuständig
  - Für Tinyhäuser werden als Standard Trockentrenntoiletten empfohlen
  - Abwasserfreie Modellprojekte für einzelne Häuser bzw. Hausgruppen bzw. Wohnhöfe erst nach weiterer Klärung
- Regenwasser wird maximal verdunstet und versickert Auf Regenwassernutzungssystem wird zugunsten Grauwassernutzung verzichtet

Finizio

In Bestandsgebäuden ist eine Umsetzung wahrscheinlich nur im Rahmen einer Kernsanierung möglich, da verschiedene Zu- und Abwasserleitungssysteme geplant und installiert werden müssen. Teilaspekte, temporäre Einsatzmöglichkeiten oder Pilotprojekte im öffentlichen Raum (s.u.) sind heute schon realisierbar. Die Finizio GmbH in Eberswalde entwickelt Trockentoiletten für unterschiedlichste Einsatzszenarien: *„mobile bis stationäre Toiletten zum Aufstellen – z.B. für die Öffentlichkeit, Veranstaltungen oder den Garten und Toiletten zur Installation in Wägen, Hütten, Häuser oder gar Mehrgeschosswohnungen"* (finizio.de). Zusätzlich entwickelt und betreibt Finizio gemeinsam mit den Kreiswerken Barnim *„eine Pilotanlage zur effizienten und ganzheitlichen Verwertung von Inhalten aus den Trockentoiletten zu qualitätsgesicherten Recycling-Düngern. Sie ist die Einzige ihrer Art in Deutschland, die einen solchen Verwertungsweg für gewerblich gesammelte Inhalte aus Trockentoiletten ermöglicht"*.

Abbildung 19 Verschiedene Modelle von Trockentoiletten sowie Teil der Pilotanlage. Fotos: finizio.de

Berührungsängste beim Thema der menschlichen Ausscheidungen, Fäzes, Kompostierung und Dünger aus Urin sollten nicht unterschätzt werden und müssen in Pilotprojekten sicherlich intensiv kommuniziert und begleitet werden.

1.10.3 Urban Mining und Recycling

Mit dem Begriff des *Urban Mining* wird die Stadt unter dem Blickwinkel eines riesigen Rohstofflagers betrachtet. Stadt wird zu einer anthropogenen (menschengemachten) Lagerstätte. Das Recycling von Metallschrott und Bauschutt, von Papier, Glas, Kunststoff oder auch von Phosphor aus Klärschlamm ist auch schon Urban Mining. Die Abgrenzung zur Abfallwirtschaft beschreibt das Umweltbundesamt so: „*Der Unterschied des Urban Minings zur Abfallwirtschaft besteht in den Betrachtungsgrenzen beider Ansätze. Während die Abfallwirtschaft sich mit dem Abfallaufkommen an sich beschäftigt, dessen Menge, Zusammensetzung und einer bestmöglichen Rückführung der Materialien in den Stoffkreislauf, bezieht Urban Mining den Gesamtbestand an langlebigen Gütern mit ein, um möglichst früh künftige Stoffströme prognostizieren zu können und bestmögliche Verwertungswege abzuleiten, noch bevor die Materialien als Abfall anfallen.* […] *Der Handlungsrahmen des Urban Mining als strategischer Ansatz des Stoffstrommanagements reicht demzufolge vom Aufsuchen (Prospektion), der Erkundung (Exploration), der Erschließung und der Ausbeutung anthropogener Lagerstätten bis zur Aufbereitung der gewonnenen Sekundärrohstoffe. Dies kann sowohl innerhalb als auch außerhalb des abfallrechtlichen Regelungsbereiches passieren*“ (Urban Mining | Umweltbundesamt).

Urban Mining im Baugewerbe und bei der Gebäudewirtschaft fängt schon bei der Planung an. Werkstoffe werden möglichst nicht als Verbundstoffe verarbeitet oder verklebt und ausgeschäumt. Wo möglich, werden Schraub-, Klemm- oder Steckverbindungen der einzelnen Baustoffe verwendet, um diese wieder (einfach) zurückbauen und wiederverwenden zu können. Ebenso kommen kompostierbare Dämmstoffe zum Beispiel aus Wolle, Seegraskugeln, Pilz-Myzel oder Hanf (siehe Fassade Intzestraße 10, Köln Ehrenfeld) zum Einsatz. Ein beeindruckendes Anschauungsbeispiel findet sich in der Schweiz.

UMAR / NEST

Abbildung 20 Versuchseinheit UMAR im NEST-Forschungsgebäude auf dem Campus der Eidgenössischen Materialprüfungs- und Forschungsanstalt (Empa) in Dübendorf, Schweiz. © Foto: Zooey-Braun, http://nest-umar.net/

NEST ist eine Forschungsanstalt im schweizerischen Dübendorf bei Zürich auf dem Campus der Eidgenössischen Materialprüfungs- und Forschungsanstalt. Dort arbeiten internationale Forscherteams aus Universitäten, Fachhochschulen, Architekturbüros und Firmen der Baubranche zusammen und entwickeln Konzepte der Kreislaufwirtschaft für die Baubranche, die in bewohnten Reallaboren getestet werden. Die Idee hinter dem Prinzip des *Urban Mining and Recycling* ist es, *„alle zur Errichtung eines Gebäudes benötigten Ressourcen vollständig wiederverwendbar, recycelbar oder kompostierbar sein müssen. Dies stellt den Lebenszyklusgedanken in den Vordergrund des Entwurfs: Anstatt die Ressourcen lediglich zu nutzen und anschließend zu entsorgen, werden sie für eine bestimmte Zeit ihrem technischen und biologischen Kreislauf entnommen, bevor sie wieder in Umlauf gebracht werden. Die Wiederverwendung und Wiederverwertung von Materialien ist dabei ebenso wichtig wie das Recycling und Upcycling (sowohl auf systemischer als auch auf molekularbiologischer Ebene, z.B. durch Einschmelzen oder Kompostieren)"*. (UMAR unit of NEST / Empa, nest-umar.net).

1.10.3.1 Umnutzung vor Abriss

Siemensgelände Ehrenfeld

Ein weiterer wichtiger Aspekt der Kreislaufwirtschaft im Gebäudesektor ist *„Umnutzung vor Abriss*". Hierzu gibt es ein weniger positives Anschauungsbeispiel aus Köln-Ehrenfeld: das ehemalige Siemens-Areal in der Franz-Geuer-Straße mit dem Köln wieder einmal bundesweite Negativ-Schlagzeilen machte. Im Dezember 2022 veröffentlichte die Deutsche Umwelthilfe eine „Negativliste Gebäudeabrisse" (Abrisswahn – Deutsche Umwelthilfe e.V., duh.de). Unter den 6 „Preisträgern" auch das Siemens-Areal in Ehrenfeld: *„In Köln wird ein Bürogebäudekomplex in der Franz-Geuer-Straße für den Bau von 450 Wohnungen, Gewerbeeinheiten sowie einer Kindertagesstätte abgerissen. Die Abrissarbeiten werden voraussichtlich im Februar 2023 abgeschlossen sein. Grund für die Abrissentscheidung ist der laut Gutachten des Investors energetisch schlechte Zustand des Gebäudes sowie die nur aufwendig zu ermöglichende Umnutzung. Zudem wird die „ökologische Last" des Neubaus als sehr gering darstellt. Das dazugehörige Gutachten und die Datengrundlage standen jedoch nie transparent zur Verfügung. Wie in anderen Bundesländern hat auch das Land NRW zudem keinerlei Pflichten oder Kriterien zur unabhängigen Umweltprüfung in der Landesbauordnung verankert. Seit der Änderung der Landesbauordnung in NRW sind Gebäudeabrisse nämlich genehmigungsfrei. Existieren Belange des Denkmalschutzes, kann die zuständige Denkmalschutzbehörde einschreiten. Diese stufte den Bürokomplex als erhaltenswerte Bausubstanz ein, jedoch nicht als Baudenkmal. So konnte das Bürogebäude ohne rechtliche Hürden abgerissen werden. Neben den CO_2-Emissionen und dem Ressourcenverbrauch, die der Abriss und Neubau verursacht, sind für das Bauprojekt auch zahlreiche Bäume, die einen wichtigen Beitrag für das Mikroklima leisten, auf dem Gelände gefällt worden. Trotz einer lokalen Bürger*inneninitiative gegen den Abriss und einer von mehr als 1000 Menschen unterstützen Petition konnte der Abriss nicht verhindert werden. Eine Umweltprüfung war nicht vorgesehen. Es standen keine rechtlichen Mittel zur Verfügung, um die sachlichen Argumente für einen schonenden Umgang mit endlichen Ressourcen und die Vermeidung von CO_2-Emissionen gegen die Stadt Köln (den Stadtentwicklungsausschuss) und den Eigentümer durchzusetzen." (ebenda).*

1.10.3.2 TH Köln beim HDAK

Strategien zur Umnutzung

Strategien und Ideen zu einer Umnutzung hatte es gegeben. In einer Veranstaltung des HDAK (16. März 2021, Haus der Architektur Köln) haben Studierende der Fakultät für Architektur der TH Köln ihre Arbeiten zum Siemens-Gelände aus dem Wintersemesters 2019/2020 vorgestellt. Die Präsentation und anschließende Diskussion „*wie Nachverdichtung/Nachnutzung im Bestand funktioniert und ob daraus Vorteile hinsichtlich Ressourcenschonung und Nachhaltigkeit entstehen können*" stehen als Aufzeichnung der Veranstaltung zur Verfügung.

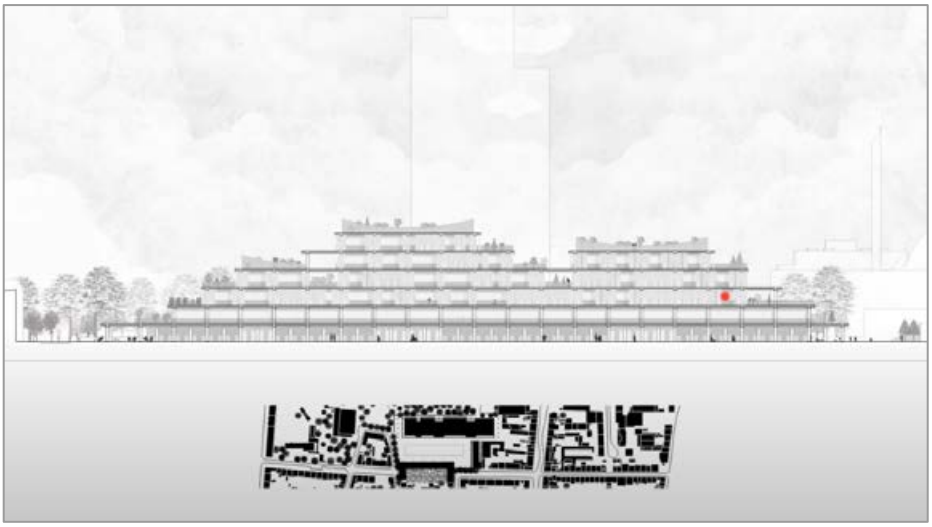


Abbildung 21 Ausschnitt aus den Präsentationsfolien zu Strategien der Umnutzung von Bestandsgebäuden / Siemensgelände. TH Köln, HDAK

Graue Energie

Die sogenannte graue Energie beschreibt die Primärenergie, welche für Herstellung, Transport, Verarbeitung, Lagerung und Entsorgung von Produkten oder Dienstleistungen aufgewandt wird. Bei der Bewertung der Energieeffizienz von Gebäuden wird die graue Energie der Baustoffe, inklusive deren Produktionsbedingungen, oft zu wenig beachtet, dabei müsste der gesamte Lebenszyklus von Gebäuden betrachtet werden. Auch bei der Berechnung der Energieeinsparung von energetischen Sanierungen muss die graue Energie mit einkalkuliert werden. Bei einer Dämmung wird die energetische Amortisationszeit betrachtet – der Zeitpunkt, ab dem durch den Dämmstoff mehr Energie eingespart wird, als für seine Herstellung verbraucht wurde. Diese fällt je nach Dämmmaterial und -dicke, Ausgangslage des Gebäudes, Energieträger und Heizungstechnik sowie Klima des Standorts sehr unterschiedlich lang aus. Entscheidend dabei ist die Wahl der Dämmstoffe: So erfordert die Produktion von Schaumglas, Polyurethan (PU-Schaum) oder Polystyrol-Extruderschaumstoff (XPS) zehnmal so viel Energie wie die Herstellung von Naturdämmstoffen wie Hanf oder Zellulosefaser […]. Eine Ökobilanzierung verschiedener Dämmstoffe und Heizungssysteme zeigt, dass je nach Gebäudeart, Wahl der Materialien und Sanierungsmaßnahmen die Amortisationszeit recht kurz sein kann."

Abschnitt entnommen aus (Pallaver, 2019)

Unabhängig vom Thema Kreislaufwirtschaft und Urban Mining kann ich mir eine Anmerkung zum Siemens-Areal nicht verkneifen: In Köln besteht ein gravierender Mangel an Schulstandorten, insbesondere für Gesamtschulen und Gymnasien, aber auch an Grundschulplätzen.

off topic
Schulbau

Schuljahr 2023/2024

Es haben sich **3027** Viertklässler*innen auf einer **Gesamtschule** angemeldet. 2322 von ihnen bekamen einen Platz, **705 (23,3 %) gingen leer aus**.

5598 weitere Anmeldungen für die weiterführende Schule. Davon erhalten 3579 einen Platz an einem Gymnasium, 1294 an einer Realschule und 232 an einer Hauptschule. **493 (8,9 %) Kinder bekamen keinen Platz**.

Sowohl die Lage, der Standort als auch als Bauwerk hätte das Siemensgebäude beste Voraussetzungen als Schulstandort geboten. Eine diesbezügliche Anfrage der SPD-Fraktion (AN/1246/2019, *gegen die Stimmen von Grünen und CDU*) aus dem Jahr 2019 kam anscheinend zu spät und wurde von der Verwaltung beantwortet mit: „*Das Ergebnis der Prüfung hat ergeben, dass die Fläche grundsätzlich geeignet für eine Grundschule ist. Dies wurde mit dem Inverstor vereinbart. Aufgrund wirtschaftlicher Rahmenbedingungen ist der Investor zum jetzigen Projektstand nicht mehr in der Lage, eine Schule umzusetzen*." Gebaut werden nun 450 Wohnungen und eine Kita. Es kann davon ausgegangen werden, dass auch einmal eine Familie mit Kindern dort einziehen wird. Ich möchte schon jetzt rechtzeitig darauf hinweisen, dass die Kinder dann irgendwann einen der jetzt schon in ganz Köln nicht ausreichenden Schulplätze benötigen werden.

1.11 Die Pandemie-resiliente Stadt

Seit dem März 2020 ist die Sicht auf Stadt und öffentliche Räume um einen weiteren, und den sonstigen Diskursen um die Transformation der Stadt gegenläufigen, Aspekt erweitert worden. Wenn bisher die Dichte und der multifunktionale Austausch als zentrale Qualität formuliert wurden, hat sich mit den massiven Einschränkungen und Beschneidungen der Freizügigkeit durch die Bekämpfung der Covid-19-Pandemie allgemeingesellschaftlich und auf den städtischen Raum bezogen der Blickwinkel – zumindest zeitweise – verändert. Gesellschaftlich hat das Modell der häuslichen Kleinfamilie mit dessen strukturellen Hierarchien und Rollen wieder gefestigt und gleichzeitig soziale Ungleichheiten verstärkt und sichtbarer gemacht: Jungen Menschen wurden gemeinschaftliche Lebenserfahrungen mit Studi-WG und Mensa entzogen und es ging oftmals wieder zurück ins elterliche Heim. Auf der anderen Seite der Generationenskala mussten Menschen in Senioreneinrichtungen in Einsamkeit und teilweise ohne sozialen und familiären Kontakt überleben (oder auch sterben). Der gutsituierte Mittelstand konnte im Vorstadt-Eigenheim oder der geräumigen Stadtwohnung mit Balkon und Dachterrasse, die durch Home-Office und Reiseverbot gewonnene *Family-Quality-Time* nutzen, während alleinerziehende Teilzeitbeschäftigte, Kulturschaffende, in prekären Dienstleistungsbereichen oder im Schichtdienst des Gesundheitsweisen Beschäftigen die soziale Differenz existenziell zu spüren bekamen.

1.11.1 Dichte als Bedrohung

Auf städtischer Ebene wurde die Dichte als gesundheitliche Bedrohung wahrgenommen und das bisher als spießig verschriene Vorstadtidyll wurde zum vermeintlichen Sehnsuchtsort. Es *„entwickelt sich in der pandemischen Stadt aus dem öffentlichen Raum für Kommunikation, einem Ort des Treffens und Austausches, ein Distanzraum, der von Abstand zwischen den Menschen und einer eingeschränkten Kommunikation durch das Tragen einer Maske dominiert wird. Der öffentliche Raum bringt somit die Menschen nicht mehr zusammen, sondern verstärkt die soziale Trennung, die durch die Angsthaltung gegenüber einer möglichen Ansteckungsgefahr, noch mehr intensiviert wird […]. Bekräftigt wird diese Funktion unter anderem, dass Treffen und Versammlungen auf öffentlichen Plätzen verboten wurden […]. Dadurch verlieren die öffentlichen Räume die soziale Funktion der Teilhabe, des Austausches und einer Diskussion für die Stadtbewohner*innen."* (Viderman & Weidner, 2022, S. 100)

Mit dem Entzug des öffentlichen Raums für ein *geselliges Zusammenkommen,* des Zusammentreffens mit Kolleg*innen in der virtuellen Welt und der Schließung von (kommerziellen) Kultur- und Freizeitangeboten verschieben sich Aktivitäten mehr und mehr in den Bereich der Grünflächen. Wenn wir einmal von der relativ kurzen Zeit des völlig absurden Verbotes von Hinsetzen auf öffentlichen Bänken in Parks und der Schließung von Kinderspielplätzen einmal absehen, haben sich die Aktivitäten in den öffentlichen Grünanalgen massiv erhöht. Es hat seit der Pandemie ein Ungleichgewicht, oder zumindest eine starke Verschiebung stattgefunden, bei der die wohnortnahe und individuell nutzbare Erholungs-, Bewegungs- und Freizeitbedeutung des öffentlichen Raums – und darin vor allem der Grünanlagen – stark an Bedeutung zugenommen hat (mit dem unschönen

Begriff der *Übernutzung*). Auf der anderen Seite wurden in der Hochzeit der Pandemie die Zugänglichkeit bisher sehr stark frequentierten öffentliche Orte der Arbeitswelten, Shopping und Freizeit stark eingeschränkt.

1.11.2 Kinder und Jugendliche

Während der Pandemie haben vor allem Kinder und „*die Jugend*" unter den massiven Einschränkungen leiden müssen. Die Studie „*Kinder- und Jugendreport 2022*" der Krankenkasse DAK liefert hierzu erschreckende Zahlen: Während im Zeitraum von 2019 bis 2021 rückläufige Zahlen bei ambulanten Arztbesuchen (-4 %), Krankenhausaufenthalten (-18 %) und Arzneimittelverschreibungen (-12 %) zu verzeichnen sind, haben sich die Zahlen der bei Ess- und Angststörungen, Depressionen und Adipositas dramatisch erhöht. „*Gegenüber 2019 wurden in 2021 41 % mehr Jugendliche im Alter von 15 bis 17 Jahren erstmalig aufgrund einer Anorexie oder Bulimie ärztlich behandelt. Besonders deutlich ausgeprägt ist die Zunahme der Neuerkrankungen bei jugendlichen Mädchen (+54 %). Knapp 10 von 1.000 Mädchen im Alter von 15 bis 17 Jahren bekamen 2021 erstmalig eine entsprechende Diagnose gestellt*" (Witte, Zeitler, Batram, Diekmannshemke, & Hasemann, 2022). Bei Depressionen zeigt sich ein Unterschied zwischen Jungen und Mädchen: „*Für Jungen im Schul-und Jugendalter ist während der Pandemie ein kontinuierlicher Rückgang neudiagnostizierter Fälle zu beobachten. Bei Mädchen sind hingegen sowohl in 2020 als auch in 2021 höhere Neuerkrankungsraten dokumentiert*." Ein ähnliches Bild bei Angststörungen „*Bei jugendlichen Mädchen im Alter von 15 bis 17 Jahren sind hingegen seit 2019 kontinuierlich steigende Neuerkrankungsraten zu beobachten*" wohingegen es vor allem zu einer weiteren „*Zunahme der Adipositas Neuerkrankungen bei jugendlichen Jungen*" gibt. Die Studie untersucht auch den Einfluss der sozialen Deprivation auf das Risiko einer Neuerkrankung anhand des Index der räumlichen Sozialstruktur, *German Index of Multiple Deprivation* (GIMD). Statistisch signifikant fallen dabei die Unterschiede zwischen niedrigem und hohen sozio-ökonomischen Status bei Depressionen von jugendlichen Mädchen (+19 %) und vor allem von Adipositas bei Jungen (+29,3 %) und jugendlichen Jungen (+62,3 %) auf.

Auch an diesen „*Gesundheitsdaten*" zeigt sich die allgemeine Tendenz, dass die Pandemie die sozio-ökonomische Spaltung verstärkt und patriarchale Strukturen verfestigt hat. Sowohl die Erkenntnisse, die aus den Erfahrungen in der Pandemie gezogen werden müssen, als auch sonstigen Anforderungen an eine soziale und gendergerechte Stadt legen nahe, dass es mehr multifunktionale Räume für Begegnung und Bewegung geben muss. Die im dritten Kapitel aufgeführten Maßnahmen zur Aufenthaltsqualität, Tactical Urbanism an Kinder- und Jugendbezogenen Orten oder die Vorschläge zum *AktivRaum Alpener Straße* greifen dies auf.

1.11.3 Arbeitswelt

Eine resiliente Stadt muss nicht „nur" Klima-resilient, sondern auch Pandemie-resilient werden. Zumal sich einige – auch auf den öffentlichen Raum wirkende – Pandemie-bedingten Veränderung etablieren werden. Zum Beispiel bei der (Weiter-) Entwicklung neuer flexibler Arbeitsraummodelle. In einem SPIEGEL-Interview berichtet Rainer Schubert, „Leiter Entwicklung neuer Arbeitswelten" bei Datev, dem Softwarehaus für Steuerberater, von einem erfolgreichem Modellprojekt auf Basis von Co-Working-Spaces als

Ergänzung zu Homeoffice und Firmenzentrale. Er formuliert als Ziel, dass *„jede Mitarbeiterin und jeder Mitarbeiter für jede Aufgabe die ideale Arbeitsumgebung zur Verfügung hat, ohne dafür stundenlang pendeln zu müssen*", formuliert die Nachteile von Homeoffice, um zu dem Schluss zu kommen: *„Wir benötigen deshalb kein Recht auf Homeoffice, sondern ein Recht auf ortsunabhängiges Arbeiten. Und dazu gehört auch ein vernünftiger Arbeitsplatz in Wohnortnähe*" (Schubert R. , 2023). Die multifunktionale Bedeutung des direkten Wohnumfeld wird sich damit noch weiter steigern.

1.11.4 Produktive Stadt

Eine weitere Lehre aus der Pandemie sollte die produktive und gemeinwohlorientierte Stadt sein, wie es auch die Neue Leipzig Charta (s.u.) formuliert. Produktiv im Sinne von lokaler Manufaktur und urbaner Produktion und Versorgung. Ohne das Beispiel mit den fehlenden Masken zu Beginn der Pandemie überstrapazieren zu wollen, aber an diesem Beispiel zeigen sich hervorragend die Konsequenzen globaler, neoliberaler Wirtschaftsstrukturen (das Lieferkettenproblem), die Mechanismen von Korruption und Raffgier in Zeiten der Krise (Maskendeals) bis hin zur verlogenen öffentlichen Kommunikation (Masken waren sinnlos, als wir sie noch nicht hatten). Als Ironie der Geschichte kommt nun hinzu, dass eine weltweit agierende Maschinenbaufirma eben genau diese Maschinen zur Herstellung von Masken-Fließ vor den Toren Kölns (in Troisdorf) baut. Die vielleicht auch mit deren Maschinen in China erzeugte Produktion wird nun wegen abgelaufenem Haltbarkeitsdatum hier wieder millionenfach vernichtet. Eine Besinnung auf eine *produktive und gemeinwohlorientierte Stadt mit lokaler Manufaktur und urbaner Produktion und Versorgung* täte uns zukünftig bestimmt auch gut.

„Die Stadt von morgen braucht die Produktion – doch ohne die Fertigungsformen von gestern. Innovative Konzepte erlauben heute eine Verträglichkeit produktiver Wirtschaftszweige und schaffen nicht nur Arbeitsplätze und eine neue, urbane Lebensweise, sondern machen die Stadt resilient gegenüber externen Schocks"

Botschaft für die Winterschule der Nationalen Stadtentwicklungspolitik

„[…] *Dies erfordert kürzere Wege und eine ohnehin angestrebte kompakte Siedlungsstruktur und Nutzungsmischung, weshalb die Pandemie die Rückkehr der Produktion in die Städte fördern könnte. Hierzu hat die Raumplanung bereits mit der Novellierung der Baunutzungsverordnung (BauNVO) im Jahr 2017 die rechtlichen Rahmenbedingungen geschaffen. Durch die Ergänzung um den § 6a Urbanes Gebiet wird die Ansiedlung des stadtverträglichen Gewerbes in Wohnnähe ermöglicht, sodass eine Nutzungsmischung und kurze Wege befördert werden, die einen entscheidenden Beitrag für die Aufrechterhaltung oder Steigerung der Lebensqualität der urbanen Gesellschaft leisten können.*" (Viderman & Weidner, 2022, S. 74 f.)

1.11.5 Verkehr

Eine Pandemie-resiliente Stadt ist eine multifunktionale Stadt, eine Stadt der kurzen Wege und einer (Pandemie-) sicheren Mobilität. Einen konkreten und deutlich sichtbarer Ausdruck hierfür waren auch die Pop-up Bike Lanes, die in zahlreichen Städten und Ländern entstanden sind. Eine (temporäre) Infrastruktur für pandemieangepasste Mobilität, die sich den spontan und schnell geänderten Anforderungen anpassen kann.

In Paris wurden aus der in Not entstandenen Maßnahme, ein inzwischen weltweit gelobtes und kopiertes Konzept der 15-Minuten-Stadt, in Sevilla oder Bogota entstanden in wenigen Wochen hunderte Kilometer Radwege.

1.12 Die Neue Leipzig-Charta

Die Neue Leipzig-Charta (NLC) ist das Leitdokument für eine zeitgemäße Stadtpolitik in Deutschland und Europa. Sie wurde im November 2020 unter deutscher EU-Ratspräsidentschaft auf einem informellen Ministertreffen verabschiedet und ist die Fortschreibung der ersten Leipzig-Charta aus dem Jahr 2007.

Die Präambel der NLC formuliert die Fortentwicklung des zentralen Aspektes der *Nachhaltigkeit* aus der Charta 2007 und ergänzt diese um aktuelle Anforderungen einer zukunftsfähigen Stadtentwicklung: „*Die Leipzig-Charta aus dem Jahr 2007 hat die Stadtentwicklungspolitik in Europa und darüber hinaus maßgeblich beeinflusst. Ihre Kernbotschaft,* ***eine integrierte und nachhaltige Stadtentwicklungspolitik*** *voranzubringen, ist weiterhin aktuell. Allerdings stehen die Städte und Gemeinden in Europa heute vor drängenden globalen Herausforderungen, die sich direkt auf die lokale Ebene auswirken. Dazu zählen der* ***Klimawandel****, der Verlust der* ***Biodiversität****,* ***Ressourcenknappheit****,* ***Migration****,* ***der demografische Wandel****,* ***Pandemien*** *oder rasante Veränderungen der* ***Wirtschaft***" (BMI, 2020). So wie Verabschiedung die erste Leipzig-Charta unter dem Eindruck der globalen Weltfinanzkrise stand, so ist die NLC vor dem Hintergrund der gerade beginnenden Corona-Pandemie einzuordnen. Beachtenswert ist dabei die Betonung des Gemeinwohls und die später auch weiter ausgeführten drei Hauptdimensionen: „*Um die städtische Widerstandsfähigkeit zu stärken und somit besser auf sich verändernde Rahmenbedingungen reagieren zu können, sollten Städte voneinander und aus vergangenen Ereignissen lernen. Auch eine anpassungsfähige Stadtentwicklungspolitik und ein Verwaltungshandeln* ***im Sinne des Gemeinwohls*** *sowie eine ausgewogene Umsetzung der* ***gerechten, grünen und produktiven Dimension*** *tragen zur Entwicklung robuster Strukturen bei*" (ebenda). Die neue Orientierung auf das Gemeinwohl kommt auch im Untertitel der NLC zum Ausdruck: „***Die transformative Kraft der Städte für das Gemeinwohl***"

Als räumlichen Kontext formuliert die NLC drei Ebenen des gemeinwohlorientierten stadtpolitischen Handelns:

- **das Quartier**
- die Gesamtstadt
- die Stadtregion

Für den hier in diesem Papier zentralen Fokus auf das Quartier/Veedel heißt es in der NLC: „*Städtische Herausforderungen kommen besonders häufig auf Quartiersebene zum Ausdruck. Einige Stadtviertel müssen mit sozialen Spannungen, Armut oder Umweltbelastungen umgehen. Andere Quartiere sind Ankunftsorte für Migranten oder sehen sich konfrontiert mit Gentrifizierung, sozialem Auf- bzw. Abstieg und einem Mangel an bezahlbarem Wohnraum. Eine zielgerichtete Quartiersentwicklungspolitik sollte das Engagement vor Ort fördern, damit gesellschaftlicher Zusammenhalt und Integration gelingen können. Für eine langfristige Stabilisierung brauchen Stadtquartiere mit einer Vielzahl an komplexen sozioökonomischen Herausforderungen passgenaue politische Programme und Fördermittel. Darüber hinaus sollten Quartiere als mögliche Experimentierfelder für innovative Ansätze in allen Bereichen der Stadtentwicklung betrachtet werden*" (ebenda).

1.12.1 Drei Handlungsdimensionen

In der Leipzig-Charta 2007 wurde noch ein deutlicher Schwerpunkt in eine wirtschaftliche Entwicklung gelegt und gefordert, „*Potenziale europäischer Städte zielgerichtet für Wettbewerbsfähigkeit und Wachstum zu nutzen*" und unter dem Stichwort „*Stärkung der lokalen Wirtschaft und der lokalen Arbeitsmarktpolitik* […] *verbesserte Bedingungen und Instrumente zur Stärkung der lokalen Wirtschaft und damit der lokalen Arbeitsmärkte zu schaffen…*" (BMUB, 2007). Wirtschaft und Arbeitsmarktpolitik stehen in der NLC nicht mehr so sehr im Vordergrund. Als zentrale Handlungsdimensionen werden genannt

- die gerechte Stadt
- die grüne Stadt
- die produktive Stadt

Unter dem Stichwort der gerechten Stadt werden Chancengleichheit und Umweltgerechtigkeit, unabhängig des Geschlechtes, des sozioökonomischen Status, des Alters und der Herkunft genannt. *„Alle gesellschaftlichen Gruppen, einschließlich der besonders benachteiligten, sollten einen gleichberechtigten Zugang zu* ***Dienstleistungen der Daseinsvorsorge*** *haben: zu* ***Bildung***, ***sozialen Dienstleistungen***, ***Gesundheitsversorgung*** *und zu* ***Kultur*** *Der Zugang zu einem angemessenen, sicheren und bezahlbaren* ***Wohnraum*** *und* ***Energieversorgung*** *sollte auf die Bedürfnisse verschiedener gesellschaftlicher Gruppen abgestimmt sein.*

Dazu zählen eine alternde und zunehmend ***vielfältige Gesellschaft****, Menschen mit Behinderung, junge Menschen und Familien.* ***Sozial*** *ausgewogene, gemischte und sichere Stadtquartiere tragen zur Integration aller sozialen und ethnischen Gruppen und Generationen bei. Stadtteile mit einem hohen Anteil an Migrantinnen und Migranten brauchen dafür eine umfassende Politik, die* ***Integration*** *unterstützt und Segregation verhindert.*

Alle Bürgerinnen und Bürger sollten die Möglichkeit zur ***Aus- und Weiterbildung*** *haben. Dies erfordert den Zugang zu bezahlbaren und gut ausgestatteten Kinderbetreuungseinrichtungen und Schulen, die Aus- und Fortbildung von jungen Menschen ebenso wie lebenslange Weiterbildungsangebote, insbesondere im Bereich* ***Digitalisierung*** *und* ***Technik****."* (BMI, 2020).

Und auch die Dimension der grünen Stadt lässt kaum Punkte offen: „Die transformative Kraft der Städte trägt zum Kampf gegen die Erderwärmung und zu einer hohen Umweltqualität bezüglich ***Luft***, ***Wasser***, ***Boden*** und zu einer nachhaltigen ***Flächennutzung*** bei. Zur Entwicklung eines hochwertigen städtischen Umfelds für alle Einwohnerinnen und Einwohner gehört auch ein entsprechender ***Zugang zu Grün- und Freizeitflächen***. Eine klimaneutrale ***Energieversorgung***, *die Nutzung erneuerbarer Ressourcen, die Umsetzung von Energieeffizienzmaßnahmen sowie klimabeständige und CO2-neutrale Gebäude* […]." Der Schutz ***gefährdete Ökosysteme*** und die Stärkung hochwertiger ***grüner und blauer Infrastrukturen*** als Grundlage für ein gesundes Lebensumfeld.

Gefordert wird, dass *„städtische Verkehrs- und Mobilitätssysteme […] effizient, klimaneutral, sicher und multimodal sein* […] und möglichst kompakte und dichte polyzentrische Siedlungsstrukturen" fördern sollen. *„Im Sinne einer Stadt der kurzen Wege wird somit die Nutzungsmischung aus Wohnen, Einzelhandel und Produktion gefördert*" (BMI, 2020).

Die dritte Dimension beschreibt die produktive Stadt. Hier benennt die NLC einerseits klassisch-wirtschaftliche Rahmenbedingungen. *„Attraktive, innovative und wettbewerbsfähige Wirtschaftsstandorte brauchen Städte qualifizierte Arbeitskräfte, soziale, technische und logistische Infrastrukturen sowie bezahlbare und verfügbare Flächen*". Die NLC denkt dann allerdings direkt weiter: *„Neben klassischen Industriezweigen setzen auch viele andere Bereiche vermehrt auf eine **digitale**, **dienstleistungsorientierte** und **CO2-arme Ökonomie**. Deren Grundlage bilden die **Wissensgesellschaft** und die **Kulturwirtschaft**. Es können Anreize für **Kleinbetriebe**, für eine emissionsarme **handwerkliche Produktion** und eine **urbane Landwirtschaft** geschaffen werden, um die Produktion wieder in Städte und städtische Gebiete zurückzuholen*". Für die Innenstädte schlägt die NLC *„die Umwandlung von Innenstadtbereichen in attraktive multifunktionale Räume"* für die Bereiche Wohnen, Arbeiten und Erholung vor (ebenda).

1.12.2 Fünf Schlüsselprinzipien

Diese drei grundsätzlichen Handlungsdimensionen werden im weiteren Verlauf – auf Basis weiterer globaler/europäisch formulierter Ziele – aufgeschlüsselt und eingeordnet. Hierbei werden folgende Schlüsselprinzipien benannt.

- die Gemeinwohlorientierung
- der integrierte Ansatz
- Beteiligung und Koproduktion
- die Mehrebenenkooperation
- der ortsbezogene Ansatz

Eine sehr ausführliche, und aus verschiedenen Blickwinkeln ausgehende Analyse der Leipzig-Charta von 2007 und der Neuen Leipzig Charta von 2020 liefert eine Publikation der Ergebnisse von neun Studierendenarbeiten am Fachgebiet Stadtmanagement der BTU Cottbus-Senftenberg: *„Die Neue Leipzig-Charta und die Stadt nach der Pandemie: Langfristig denken in Zeiten von zunehmenden Unsicherheiten?*".

In Ihrem Beitrag *„Die Interpretation des Begriffes der Lebensqualität in den LEIPZIG CHARTAS*" zieht Mareike Timpe als Fazit: *„Beide LEIPZIG CHARTAS haben das Ziel, eine integrierte und nachhaltige Stadtentwicklungspolitik voran zu bringen (BMI 2020a: 2). Die Nachhaltigkeit, unterteilt in die ökonomische, ökologische und soziale Dimension, wird in der LEIPZIG CHARTA 2007 als gleichzeitig und gleichgewichtig zu berücksichtigendem Begriff angegeben.* […] *In der NEUEN LEIPZIG CHARTA wird der Nachhaltigkeitsbegriff auf drei städtische Dimensionen angewendet: gerecht, grün und produktiv. Die Begriffe entstanden durch neue Herausforderungen, z. B. dem Klima-, dem demografischen Wandel oder Pandemien (BMI 2020a: 1). Eine weiteres Querschnittsthema ist die Digitalisierung (BMI 2020a: 7).* […]

Aus dieser Betrachtung wird ersichtlich, dass in der LEIPZIG CHARTA von 2007 die Lebensqualität in den Städten vorrangig durch das wirtschaftliche Geschehen beeinflusst wurde (vgl. BMUB 2007). Diese Sichtweise hat sich in der NEUEN LEIPZIG CHARTA ändern können – hierbei wird der Fokus auf das Gemeinwohl gelegt (vgl. BMI 2020a). […] Das Gemeinwohl hat eine direkte Verbindung zur Lebensqualität. Die Themen, beispielsweise die Wirtschaft, werden in der NEUEN LEIPZIG CHARTA somit mit sozialen und gesellschaftlichen Aspekten verknüpft. Die transformative Kraft trägt durch die

gerechte, grüne und produktive Dimension zu robusteren Strukturen der Stadt bei (BMI 2020a: 3 (165) […]

*Warum es zu dieser Entwicklung kommt, wird bei der Betrachtung der strategischen Dokumente, auf die sich die LEIPZIG CHARTAS beziehen, ersichtlich. Die LEIPZIG CHARTA 2007 wurde vor allem durch das strategische Dokument der LISSABON STRATEGIE beeinflusst, wodurch der wirtschaftliche Fokus zu erklären ist. Das Dokument wurde 2000 verabschiedet und ein Ziel war es, sich bis zum Jahr 2010 zum wettbewerbsfähigsten und dynamischsten wissensbasierten Wirtschaftsraum der Welt zu etablieren. Beeinflusst wurde die LISSABON STRATEGIE von den günstigen Vorzeichen der Jahre vor 2000. Dazu gehörten unter anderem der Börsenboom, der Internethype und die neuen Medien (bpb 2020a). Die LISSABON STRATEGIE beinhaltet zwei inhaltliche Stränge: die Umwandlung der nationalen Ökonomien in wissensbasierte Wirtschaften und die Modernisierung des europäischen Sozialmodells mit dem Aufbau eines aktiven Sozialstaats. Erreicht werden sollte dies beispielsweise durch die Entwicklung einer Informationsgesellschaft für alle Bürger*innen in dem die (Aus-)Bildung gestärkt wird, mehr Fokus auf die Forschung gelegt wird und Arbeitsplätze geschaffen werden (bpb 2020a). Darauf geht die LEIPZIG CHARTA 2007 explizit ein: „Die Städte müssen unter Einsatz modernster Informations- und Kommunikationstechnologien in den Bereichen Bildung, Arbeitsmarkt, soziale Dienste, Gesundheit, Sicherheit und eGovernment einen Beitrag dazu leisten, die Lebensqualität der Menschen und die Standortattraktivität der Unternehmen zu sichern und auszubauen." (BUMB 2007: 4). 2010 entstand ein Nachfolgeprogramm der LISSABON STRATEGIE namens Europa 2020. Dessen Ziel war es, ein wirtschaftliches Wachstum zu erreichen, welches intelligent, nachhaltig und integrativ ist (bpb 2020a). Der Fokus liegt somit nicht mehr auf dem reinen Wachstum der Wirtschaft, sondern verknüpft das Wachstum mit den anderen Faktoren. Die globale Finanz- und Wirtschaftskrise 2008/2009 hatte erheblichen Einfluss auf die NEUE LEIPZIG CHARTA. Sie wirkte sich auch negativ auf die Lebensqualität aus, sichtbar u. a. am Bruttoinlandsprodukt (bpb 2017). Bei der Betrachtung der strategischen Dokumente, die Einfluss auf die NEUE LEIPZIG CHARTA hatten, wird der Fokuswandel, weg von rein wirtschaftlicher Denkweise, ersichtlich. Der gesellschaftliche Wandel lässt sich an ihnen gut ablesen. Zu den strategischen Dokumenten die namentlich in der NEUEN LEIPZIG CHARTA erwähnt werden zählen: die TERRITORIALE AGENDA, der PAKT VON AMSTERDAM, das PARISER KLIMAABKOMMEN, die NEW URBAN AGENDA, die AGENDA 2030 und der GREEN DEAL (vgl. BMI 2020a).* […die im weiteren Verlauf des Textes teilweise erläutert werden. Für die Quellangaben des hier zitierten Abschnitts siehe Originaldokument] (Viderman & Weidner, 2022, S. 166 ff)"

NLC und Köln

Die **Neue Leipzig Charta** ist auch eine der zentralen Bezugspunkte der Stadtstrategie „**Kölner Perspektiven 2030+**"

1.13 Abkommen zwischen Städten für ein neues Modell des öffentlichen Raums

Die Stadt Barcelona veranstaltete vom 22.-25. März 2023 das erste internationale **Superblock Meeting**, auf dem die anwesenden politischen Stadtrepräsentant*innen eine gemeinsame Vereinbarung für ein neues Verständnis von öffentlichem Raum unterzeichneten.

Bei dem International Superblock Meeting nahmen Vertreter*innen folgender Städte teil: Barcelona, Berlin, Brüssel, Gent, Kopenhagen, Ljubljana, Lodz, London, Mailand, Paris, Rotterdam, Wien, Valencia, Vitoria-Gasteiz und Zürich.

Ein Tagungsbericht kann auf der Seite des mitveranstaltenden Difu-Instituts nachgelesen werden: Mobilitätswende als umfassendes städtisches Transformationsprojekt | Deutsches Institut für Urbanistik (difu.de). Im Folgenden eine Übersetzung der Vereinbarung der Städte.

Per a un nou model d'espai públic

„Die Menschheit steht vor einer beispiellosen Herausforderung: der gleichzeitigen Eindämmung und Anpassung an den Klimawandel. Steigende globale Temperaturen, Dürren, steigende Meeresspiegel, eine Zunahme von Naturgefahren und ein Rückgang der Artenvielfalt belasten die Städte zusätzlich. Besonders besorgniserregend sind die Auswirkungen auf die Gesundheit und das Wohlbefinden der am stärksten gefährdeten Bevölkerungsgruppen.

Städte sind nach wie vor die Hauptquelle der Umweltverschmutzung. Sie sind für 70 % der Treibhausgasemissionen verantwortlich, nehmen aber nur 2 % der Erdoberfläche ein. Gleichzeitig beherbergen sie die Mehrheit der Weltbevölkerung und werden voraussichtlich noch dichter besiedelt. Städte spielen eine entscheidende Rolle im Prozess der Veränderung von Lebensstilen, Produktions- und Konsummodellen und räumlichen Verteilungsmustern.

Um Emissionen zu reduzieren und Städte gesünder zu machen, brauchen Städte transformative Ansätze, die in der Lage sind, mehrere Probleme gleichzeitig anzugehen. Unsere Städte müssen sich weiterentwickeln, um Ströme umzuleiten, neue Nutzungen zu fördern, die Natur auf mutigere Weise einzuführen, Nähe zu fördern und uns zu nachhaltigeren Arten von Transport und Mobilität zu bewegen. Dies erfordert neue Modelle für die Nutzung und Gestaltung des öffentlichen Raums. Diese Maßnahmen basieren auf den Mandaten der Vereinten Nationen und der Europäischen Kommission sowie auf den Erkenntnissen, die uns die wissenschaftliche Gemeinschaft zur Verfügung gestellt hat.

Mit unterschiedlichem Grad an Ähnlichkeit stehen alle hier versammelten Städte vor den gleichen Herausforderungen und verpflichten sich, diese proaktiv anzugehen. Diese Städte setzen auf Experimentierfreude, Kreativität, langfristiges Denken und die Verantwortung, bei der Suche nach Lösungen führend zu sein, wie es beim Barcelona Superblock-Projekt der Fall ist.

Städte existieren nicht isoliert, sondern in Netzwerken von Strömen und Austausch. Daher ist es unerlässlich, dass Städte zusammenarbeiten, und Wissen und Erfahrungen austauschen.

In diesem Geist der Zusammenarbeit bekennen sich die hier versammelten Städte zu ihrer Verpflichtung, ihre öffentlichen Räume nach den folgenden Prinzipien umzugestalten:

- **Menschen sind die Hauptdarsteller** und müssen einen zentralen Platz in der Stadtgestaltung einnehmen.

- **ÖPNV und aktive Mobilität müssen priorisiert werden**, um die Effizienz zu steigern und die Emissionen zu senken, während private Fahrzeuge Gäste sind.

- Es sollte viele **komfortable, attraktive, nicht privatisierte Räume/Plätze/Orte für alle Bewohner*innen** geben, um eine breite Palette von sozialen und Freizeit/Erholungsfunktionen zu erfüllen.

- **Vegetation und grüne und blaue Infrastruktur** spielen eine entscheidende Rolle bei der Verbesserung der städtischen Umwelt und der physischen und psychischen Gesundheit der Bewohner*innen sowie bei der Anpassung an das Klima.

- **Geschützte Schulzonen und Spielbereiche** sollten weitreichend eingerichtet werden, um sicherzustellen, dass Kinder Straßen und andere öffentliche Räume in der ganzen Stadt sicher und bequem nutzen können.

Durch die Umgestaltung des öffentlichen Raums können wir unseren Städten helfen, sich besser an den Klimawandel anzupassen und widerstandsfähiger zu werden.

Wir verpflichten uns auch, unsere Wünsche, Pläne und Projekte zu kommunizieren, unser Wissen und unsere Erfahrungen weiterzugeben, uns gegenseitig bei den Veränderungen zu unterstützen, die wir umsetzen möchten, und die notwendigen Methoden und Werkzeuge auszutauschen. Jede unserer Städte bringt ihre einzigartigen Eigenschaften ein, aber wir teilen die gemeinsame Vision, gesünder, widerstandsfähiger, einladender, gerechter und nachhaltiger zu werden."

Nicht-autorisierte, eigene Übersetzung des „Agreement between Cities" (EN)

Weitere Informationen Superblock Barcelona

- Webseite Welcome to Superilles | Superilles (barcelona.cat) (EN/ES/CAT)
- Umfangreich bebilderte Broschüre mit zahlreichen Plänen: „Superilla Barcelona 2015–2023" (PDF, 244 S., 160 MB)

1.14 Baugesetzbuch, Bauleitplanung & Co.

Nur ein kleiner Exkurs ins **Baugesetzbuch**… Das **Grundgesetzt** gewährt in Artikel 28 den Gemeinden (*und Städten*) das Recht „*alle Angelegenheiten der örtlichen Gemeinschaft im Rahmen der Gesetze in eigener Verantwortung zu regeln*". Daraus leiten sich im **Baugesetzbuch** (BauGB) die ***kommunalen Bauleitplanung*** ab. Zentral für die städtebauliche Entwicklung sind darin der ***Flächennutzungsplan*** und der ***Bebauungsplan***.

§ 1 BauGB, Bauleitplanung

Die Bauleitplanung beschreibt in § 1 beispielsweise als Aufgabe die Ausweisung von Flächen, die für den Wohnungsbau in Frage kommen oder Belange der *Mobilität der Bevölkerung*, *Wirtschaft*, *Versorgungssicherheit* und vieles andere mehr. Es wird aber auch formuliert, dass die Bauleitpläne eine „***nachhaltige städtebauliche Entwicklung**, die die **sozialen**, **wirtschaftlichen** und **umweltschützenden** Anforderungen auch **in Verantwortung gegenüber künftigen Generationen***" miteinander in Einklang bringen sollen. „[…] *Sie sollen dazu beitragen, eine menschenwürdige Umwelt zu sichern, die natürlichen Lebensgrundlagen zu schützen und zu entwickeln sowie den Klimaschutz und die Klimaanpassung, insbesondere auch in der Stadtentwicklung, zu fördern* […]" (§ 1 (5) BauGB). Das Gesetz definiert hierfür keine Gewichtung zwischen unterschiedlichen Belangen und Aufgaben, sondern formuliert „*Bei der Aufstellung der Bauleitpläne sind die öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander gerecht abzuwägen*" (§ 1 (7) BauGB). Das ist einerseits sehr schwammig, bietet aber auch die Flexibilität der Kommunen eine Gewichtung zu definieren. Weiter heißt es: „*Den Erfordernissen des **Klimaschutzes** soll sowohl durch Maßnahmen, die **dem Klimawandel entgegenwirken**, als auch durch solche, die der **Anpassung an den Klimawandel** dienen, Rechnung getragen werden*" (§ 1a (5) BauGB).

§ 136 BauGB, Städtebauliche Sanierungsmaßnahmen

Ein sehr weitreichendes Instrument zur kommunalen Gestaltung des öffentlichen Raums bietet der **Zweite Teil BauGB, § 136, Städtebauliche Sanierungsmaßnahmen.** Darunter fallen „*Maßnahmen, durch die ein Gebiet zur Behebung städtebaulicher Missstände wesentlich verbessert oder umgestaltet wird.*" Als Missstände gelten Bebauung oder Beschaffenheit eines Gebietes, das „*den allgemeinen Anforderungen an **gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse** oder an die **Sicherheit** der in ihm wohnenden oder arbeitenden Menschen auch **unter Berücksichtigung der Belange des Klimaschutzes und der Klimaanpassung** nicht entspricht.*" Im Weiteren werden sowohl bezüglich der Wohn- und Arbeitsverhältnisse als auch bei der Funktionsfähigkeit des Gebietes die ***energetische Beschaffenheit*** unter Berücksichtigung der Anforderungen an Klimaschutz und Klimaanpassung**,** die ***infrastrukturelle Erschließung***, ***Vernetzung von Grün- und Freiflächen***, oder die ***Ausstattung mit Spiel- und Sportplätzen und mit Anlagen des Gemeinbedarfs, insbesondere unter Berücksichtigung der sozialen und kulturellen Aufgaben*** genannt.

Die Einrichtung eines städtebaulichen Sanierungsgebietes muss sehr hohe formalrechtliche Voraussetzungen erfüllen und die Defizite müssen erheblich sein.

§ 171 BauGB, Stadtumbau- und Entwicklungsmaßnahmen

Maßnahmen des Stadtumbaus haben weniger hohe Hürden, wie die städtebaulichen Sanierungsmaßnahmen. Der **Dritte Teil BauGB, § 171a Stadtumbaumaßnahmen** und **§ 171b Stadtumbaugebiet, städtebauliches Entwicklungskonzept** enthält Maßnahmen, durch die *„Anpassungen zur Herstellung nachhaltiger städtebaulicher Strukturen vorgenommen werden. Erhebliche städtebauliche Funktionsverluste liegen insbesondere vor, wenn ein dauerhaftes Überangebot an baulichen Anlagen für bestimmte Nutzungen, namentlich für Wohnzwecke, besteht oder zu erwarten ist, oder **wenn die allgemeinen Anforderungen an den Klimaschutz und die Klimaanpassung nicht erfüllt werden**."*

§ 171e BauGB, Maßnahmen der Sozialen Stadt

Der **Vierte Teil Soziale Stadt** des BauGB beinhaltet nur den § 171e. Dieser Formuliert die Möglichkeiten von Maßnahmen *„zur Stabilisierung und Aufwertung von durch soziale Missstände benachteiligten Ortsteilen oder anderen Teilen des Gemeindegebiets, in denen ein besonderer Entwicklungsbedarf besteht"*. Hierüber könnte ein Hebel zur Verfügung stehen, einer **energetischen Gentrifizierung** entgegenzusteuern. Der § 171e nennt explizit die *„Schaffung und Erhaltung sozial stabiler Bewohnerstrukturen"* als Ziel.

„Bei der Erstellung des Entwicklungskonzeptes und bei seiner Umsetzung sollen die Beteiligten in geeigneter Form einbezogen und zur Mitwirkung angeregt werden. Die Gemeinde soll die Beteiligten im Rahmen des Möglichen fortlaufend beraten und unterstützen. Dazu kann im Zusammenwirken von Gemeinde und Beteiligten eine Koordinierungsstelle eingerichtet werden. Soweit erforderlich, soll die Gemeinde zur Verwirklichung und zur Förderung der mit dem Entwicklungskonzept verfolgten Ziele sowie zur Übernahme von Kosten mit den Eigentümern und sonstigen Maßnahmenträgern städtebauliche Verträge schließen".

Podcast: Angepasst?!

Hörtipp: Angepasst?! – Der Podcast des Zentrums KlimaAnpassung.

Folge 06: „**Flächennutzungs- und Bebauungspläne in der Klimaanpassung**"
Mit dem Gesprächspartner Dr. Tim Schwarz von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen der Stadt Berlin.

In dieser Folge beschäftigt sich das ZKA mit der Frage, warum Bebauungspläne für die Planungspraxis in Bezug auf Klimaanpassungsmaßnahmen relevant sind. Gesprächspartner Dr. Tim Schwarz zeigt die Möglichkeiten auf, die es in der kommunalen Bauleitplanung gibt, um sich vor Extremwetterereignissen zu schützen. Angesprochen werden auch die Herausforderungen und Hindernisse, die sich bei den Planungen und auch Umsetzungen ergeben und wie man diesen begegnen kann, denn Dr. Schwarz sagt ganz deutlich: „Wir haben nicht die Zeit – wir müssen jetzt reagieren."

Zentrum Klimaanpassung – Mediathek

Der Gestaltungsspielraum sollte genutzt werden.

- Gesetzt-im-Internet / Baugesetzbuch

2. Öffentlicher Raum und Köln

2.1 Kölner Masterpläne, Strategien und Programme

- Stadtstrategie **Kölner Perspektiven 2030+**
- Klimaschutzgutachten **Klimaneutrales Köln 2035**
- Masterplan **Stadtgrün**
- Projektskizze **Dasselbe in Grün**
- **Köln-Katalog** - Typologien für kompakte, nachhaltige und lebenswerte Quartiere
- **Köln Mobil 2025**
- **Masterplan Parken**
- Förderprogramm **GRÜN hoch 3**
- Mediationsverfahren **Klimawende Köln - RheinEnergie AG**
- Und andere mehr…

Es sind aber nicht die Masterpläne und unzähligen Beschlüsse, an denen es in Köln mangelt. Derer gibt es viele, nur das Problem ist die Umsetzung, wie im letzten Kapitel noch konkreter aufgezeigt wird.

2.1.1 Kölner Perspektiven 2030+

Beim ersten Lesen der Stadtstrategie „**Kölner Perspektiven 2030+**" war ich doch sehr positiv überrascht. Der schon vor einigen Jahren erschienen Masterplan für den Verkehr „**Köln Mobil 2025**" war noch eine knappe Bestandsaufnahme, die nur wenig konkrete und allgemein formulierte Absichtserklärungen und Leitziele formuliert hatte.

Die im Jahr 2020 vorgelegte Stadtstrategie formuliert hingegen zahlreiche konkrete Handlungsempfehlungen und Entwicklungsperspektiven. Zusammen mit dem 2022 als zukünftigen Handlungsrahmen beschlossenen Gutachten „**Klimaneutrales Köln 2035**" liegt mit den Kölner Perspektiven 2030+ eigentlich alles notwendige auf Tisch…

„*Die Stadtstrategie 'Kölner Perspektiven 2030+' ist ein Kompass für eine zukunftsgerichtete, strategische und nachhaltige Stadtentwicklung. Sie adressiert die zukünftigen Herausforderungen Kölns als wachsende Metropole und identifiziert zentrale Handlungserfordernisse der Stadtentwicklung*" (Stadt Köln, 2020). Als Herausforderungen werden konkret genannt: Stadtwachstum, Klimawandel, Mobilitätswende, demografischer Wandel und die Folgen der Globalisierung und Digitalisierung. Verabschiedet wurde die Stadtstrategie im ersten Jahr der Covid-Pandemie.

Die Erstellung der *Kölner Perspektiven 2030+* stützen sich *„auf eine Vielzahl von Grundlagen und Vorarbeiten […] Die Herausforderungen und Ambitionen für eine nachhaltige und zukunftsgerichtete Stadtentwicklung werden durch die Verknüpfung der 'Sustainable Development Goals' (SDG) der Vereinten Nationen (UN), der 'Leipzig Charta zur nachhaltigen europäischen Stadt' sowie den Trends* [Trendmoleküle] *der zukünftigen Stadtentwicklung*

des BBSR Projekts 'Nachdenken über die Stadt von übermorgen' vorgegeben und auf die Kölner Situation heruntergebrochen" (ebenda).

2.1.1.1 Kernthemen, Zielgerüst, Leitsätze, Handlungsfelder

Benannt werden vier Kernthemen:

- Urbanes Köln
- Produktives Köln
- Offenes Köln
- Vernetztes Köln

Ein Zielgerüst, die „***360-Grad-Perspektive***" mit „*stadträumlichen Perspektiven*" und „*Leitkarten*" bilden die räumliche (Stadt-) Entwicklung ab. Kern des Zielgerüsts sind ***fünf Leitsätze***, denen wiederum ***27 Ziele*** zugeordnet sind.

- Leitsatz 1: Köln sorgt für kompakte und lebenswerte Quartiere
- Leitsatz 2: […] dynamische und nachhaltige Wirtschaft und […] vielfältige Arbeitswelten
- Leitsatz 3: […] Bildung, Chancengerechtigkeit und Teilhabe
- Leitsatz 4: Köln stärkt seine Rolle als vielfältig vernetzte Metropole
- Leitsatz 5: Köln wächst klimagerecht und umweltfreundlich und sorgt für gesunde Lebensverhältnisse.

Wenn die inhaltliche Ausgestaltung auch eine andere ist, so ist der Einfluss der oben genannten Leipzig-Charta und der Stadt von Übermorgen mit den Trendmolekülen deutlich wieder zu finden. Auch weitere Themen, wie multifunktionalen Räume und kompakten Stadt werden adressiert. Zum Beispiel im *Leitsatz 1* zu lebenswerten Quartieren: „*Nutzungsmischung und Polyzentralität sind zentrale Ausgangsbedingungen für diese Qualitäten im urbanen Raum. Kompakte Strukturen mit einer guten Infrastrukturversorgung vor Ort ermöglichen kurze Wege und reduzieren den Verkehr; gleichzeitig kann auf diese Weise der Flächenverbrauch verringert werden*" (ebenda). Dies wird in einzelnen Zielen weiter ausformuliert, wenn auch die dann jeweils angefügten ***Aspekte*** (Hashtags) auch nur Allgemeinplätze bieten, wie beim *Ziel 1.4 „…attraktive Parks, Plätze, Straßen und sichere öffentliche Räume"*:

Den öffentlichen Raum als Träger des städtischen Lebens und urbaner Qualität weiter qualifizieren
Den Straßenraum als öffentlichen Raum mit hoher Aufenthaltsqualität aufwerten
Den ruhenden Verkehr stadtverträglich organisieren und reduzieren
Plätze als Begegnungsorte in den Quartieren schaffen oder qualifizieren
Für Grün in den Quartieren sorgen
Sicherheit, Unterhalt und Sauberkeit sicherstellen und verbessern

Etwas konkretisiert wird das in den dann folgenden 10 Vorschlägen zu ***Handlungsempfehlungen*** aus den Themengebieten:

- Klimagerecht leben
- Innere Werte
- Kölner Mischung
- FreiRaum

- Verkehrswende
- Wirtschaft hoch 3
- Vorfahrt Bildung
- StadtLeben
- Smarte Stadt
- RegioCoop

Die Handlungsempfehlungen sind explizit als Vorschläge formuliert und eine *„Diskussion und Konkretisierung wird durch das vom Verwaltungsvorstand eingesetzte Stadtentwicklungsteam gesteuert. Im weiteren Prozess sollen die Handlungsempfehlungen weiterentwickelt, klare Aufgaben und Handlungsschritte formuliert und die Zusammenarbeit zwischen den verschiedenen Ämtern der Stadtverwaltung sowie zwischen der Stadt und externen Akteurinnen und Akteuren intensiviert werden" (ebenda).* Einzelne Ausschnitte aus den Handlungsempfehlungen ziehen sich als Zitate durch dieses Papier – insbesondere, wenn sich diese auf Quartiersebene / auf den **VeedelsBlock+** anwenden lassen.

Zahleiche detaillierte ***Grundlagenkarten***, ***Prinzipskizzen im Stadtgrundriss***, ***fünf Zielkarten*** und Karten mit einem ***räumlichen Leitbild*** und ***sieben Zukunftsräumen*** visualisieren die Themen sehr anschaulich. Strukturiert sind die Karten nach den Themengebieten:

- Wohnen
- Wirtschaft
- Soziales, Kultur und Bildung
- Mobilität
- Grün und Klima.

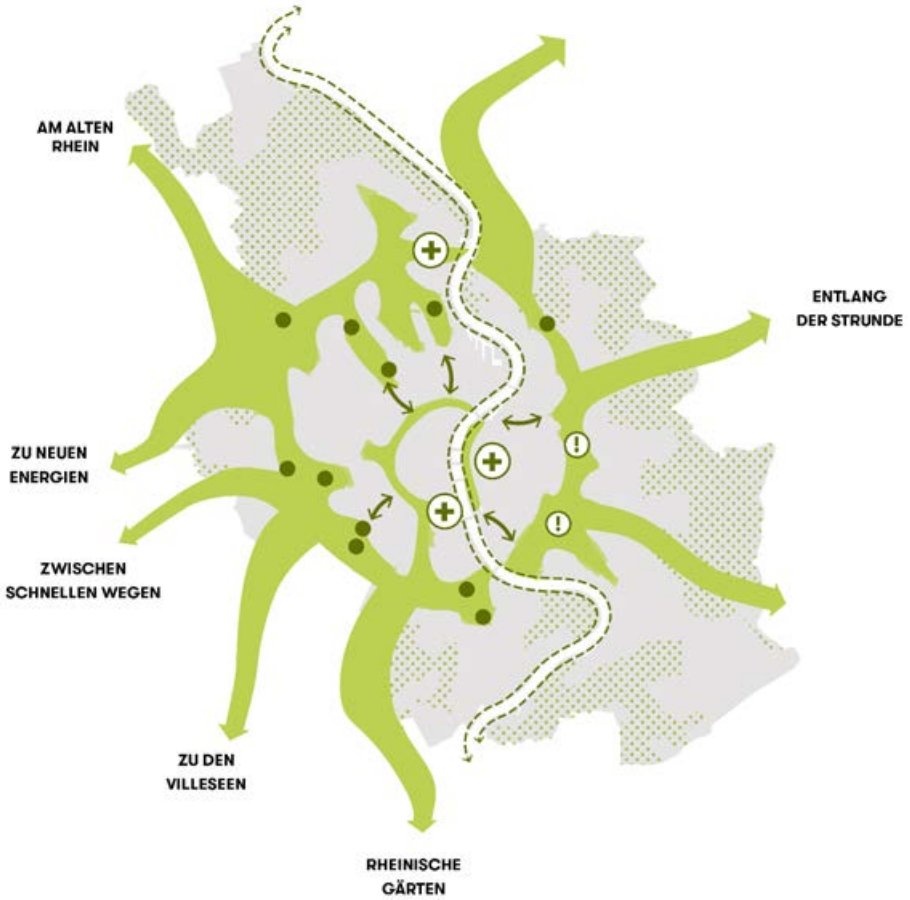


Abbildung 22. Kölner Perspektiven 2030+, Prinzip-Skizze zum Thema „Komplettierung der grünen Strukturen" © Stadt Köln

Die Stadtstrategie endet mit der Aussage, *„dass die eigentliche Arbeit jetzt beginnt. Mit diesem Dokument als Kompass in der Hand gilt es nun, Empfehlungen zu schärfen, Entscheidungen zu treffen, Programme und Konzepte zu entwickeln und **konkrete Projekte auszuarbeiten***". Als konkreten Vorschlag für das in der Stadtstrategie angekündigte **Stadtentwicklungsteam**, das *„dezernatsübergreifend und interdisziplinär diese Aufgaben diskutiert und vorantreibt*" hätte ich den **VeedelsBlock+** anzubieten.

2.1.1.2 Köln-Atlas

Im März 2023 beschloss der Rat der Stadt Köln den **Köln-Katalog** – *Typologien für kompakte, nachhaltige und lebenswerte Quartiere* als städtebauliches Entwicklungskonzept (Vorlage 3068/2022). Der *Köln-Katalog* bezieht sich auf die *Stadtstrategie „Kölner Perspektiven 2030+"* mit dem Leitsatz 1 *„Köln sorgt für kompakte und lebenswerte Quartiere*" und dem damit verbundenen Ziel 1.2 *„Köln geht sorgsam mit der knappen Ressource Fläche um*". *„Der Köln-Katalog zeigt wie kompakte und somit flächensparende Quartiere, die sozial und funktional durchmischt sind, das Prinzip der kurzen Wege verfolgen, ausreichend Grünflächen aufweisen und nachhaltig sind, in Köln entwickelt werden können. Als Schlüsselprojekt der Stadtstrategie 'Kölner Perspektiven 2030+' vertieft und konkretisiert der Köln-Katalog deren*

Leitsätze und Ziele. Er entwickelt anschauliche und flächensparende Quartierstypologien für die Zieldichten, die in der Stadtstrategie für neue Quartiere vorgesehen sind" (Stadt Köln, 2022e).

Schwerpunkt des *Köln-Atlas* ist die Definition von Standards für bauliche Dichten in der Bauleitplanung und bei bebauungsplanrelevanten Vorhaben. Dabei geht es um *Gebäude- und Siedlungstypologien*, *Quartiers- und Einwohnerdichte*, *Geschossflächen*, Geschossflächenzahlen und *Höhenkonzepten*, welches nicht der Schwerpunkt des vorliegenden Textes ist. Berücksichtigt bei der Untersuchung werden aber auch „*robuste, qualitative und klimaresiliente Grünräume*" oder ein „*ausgewogenes Verhältnis zwischen privaten Rückzugsorten und gemeinschaftlich genutzten Räumen*" (ebenda).

Grundsätzlich bemerkenswert finde ich, dass die Debatten um städtebauliche Entwicklungen, wie beispielsweise der *15-Minuten-Stadt* oder der Prinzipien der *Neuen Leipzig Charta*, sich in dem Köln-Atlas widerspiegeln und die schon in der *Stadtstrategie Kölner Perspektiven 2030+* formulierten Ansprüche fortentwickeln.

Besonders interessant und bemerkenswert finde ich den Abschnitt „**Konkrete Empfehlungen**" am Ende des Dokumentes, in der die Empfehlung ausgesprochen wird, *bestehende Vorgaben und Haltungen zu überdenken und Neues auszuprobieren*. Für den ebenfalls empfohlene Test und die Überprüfung in einem ***pilothaften Projekt*** empfehle ich den im nächsten Kapitel vorgestellten Vorschlag des **VeedelsBlock+**.

Pilothafte Anwendung

In seiner jetzigen Betrachtungstiefe kann der Köln-Katalog mit seinen Quartierstypologien nicht alle Rahmenbedingungen und Anforderungen, die von unterschiedlichen Fachstellen und Akteur*innen in eine Projektentwicklung eingebracht werden, beachten. Zahlreiche Detailaspekte können erst auf Ebene der Bauleitplanung gelöst werden, beispielsweise die **Verkehrsplanung**, Fragen des **Ordnungsrechts** und der **Pflege von öffentlichen Räumen**, die konkrete Berücksichtigung von **Flächen für Feuerwehr und Entsorgungsbetriebe**, standortspezifische **Integration sozialer (städtischer) Infrastrukturen** und **Klimaschutzmaßnahmen**. Diese haben aber einen nicht zu unterschätzenden Einfluss auf die Umsetzung der Quartierstypologien.

Die Entwicklung einer dichten, grünen und besonders lebenswerten Stadt erfordert von allen Fachstellen und Akteur*innen, ihre **Vorgaben und Haltungen zu überdenken, Neues zu probieren**, von anderen Städten und Ländern zu lernen und so einen Beitrag zu einer integrierten, nachhaltigen Stadtentwicklung zu leisten.

Um den Köln-Katalog, seine Typologien und den Anwendungsprozess zu testen und zu überprüfen, sollten parallel zum Beschluss des Köln-Kataloges **pilothaft Projekte** (laufende und zukünftige Projekte), vor allem in der Äußeren Stadt, angedacht und erprobt werden.

Amt für Stadtentwicklung und Statistik – Köln-Atlas, Hervorhebung d. A. (Stadt Köln, 2022e)

2.1.2 Klima und Grün

2.1.2.1 Klimaneutrales Köln 2035

Am 8. Dezember 2022 hat der Rat der Stadt Köln beschlossen, das Gutachten zur Klimaneutralität 2035 als Handlungsrahmen für die Umsetzung anzuerkennen (Vorlage 2547/2022). Die Verwaltung wird beauftragt, bis Mitte 2023 einen Aktionsplan für die Umsetzung des vorgeschlagenen Maßnahmenpaketes vorzulegen. In dem Gutachten sind nicht nur zahlreiche und sehr konkrete Maßnahmen formuliert, es sind auch konkrete Zeitpläne enthalten. Die folgende Grafik zeigt die Abschnitte *„1 Gebäude und Quartiere werden klimaneutral"* und *„2 Klimaneutrale Energieversorgung erreichen"* aus dem Band 1 des Gutachtens (Stadt Köln, 2022b, S. 192).

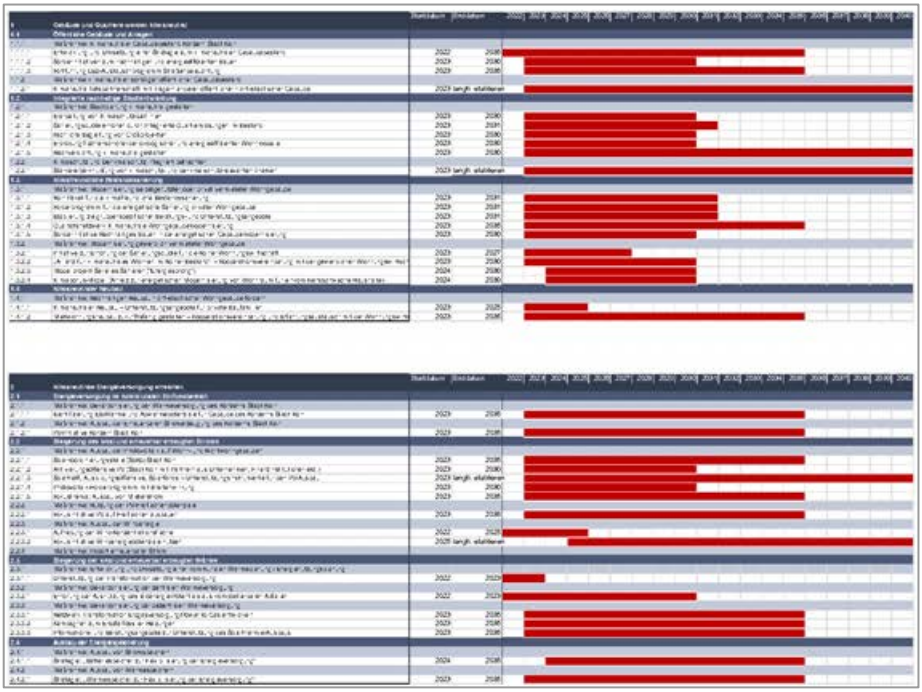


Abbildung 23 Ausschnitt aus den Zeitplänen des Klimaschutzgutachtens

Zu erkennen ist, dass quasi alle Maßnahmen im Jahr 2023 beginnen und im Abschnitt Gebäude und Quartiere meist einen Zeithorizont bis 2030 aufweisen – das sind ab Vorlage des Aktionsplans 7 ½ Jahre. Bei der Umstellung auf eine klimaneutrale Energieversorgung liegt der Zeithorizont zwischen 2030 und 2035 etwas weiter in der Ferne.

Das sind für städtische Verhältnisse kurz- bis mittelfristige Zeiträume. Zum Vergleich: die Umsetzung des 2016 beschlossenen *Radverkehrskonzept Innenstadt* (Vorlage 1171/2016) liegt zum Stand November 2022 bei 37 von 64 Maßnahmen (ohne Brücken und Rheinufertunnel). Und hierbei geht es überwiegend um Radfahrstreifen und wenige Abschnitte Fahrradstraße in der Innenstadt (heißt: ein paar Schilder, Anpassung der Ampelschaltung und ein bisschen Farbe auf die Straße) und nicht um die klimaneutrale Transformation ganzer Quartiere!

Auch wenn es so in der Verwaltungsvorlage steht: *„Das Gutachten kommt zu dem Ergebnis, dass Klimaneutralität bis 2035 möglich ist. Hierzu bedarf es jedoch erheblicher Anstrengungen aller beteiligten Akteure in den ver-*

schiedenen Sektoren." Ich bin mir nicht wirklich sicher, ob alle am Ratsbeschluss Beteiligten sich darüber bewusst sind, was sie da beschlossen haben. Am besten, wir fangen direkt an – also unverzüglich. Zum Beispiel im **VeedelsBlock+**. Die zahlreichen wohlklingenden und weitreichenden Vorschläge brauchen konkrete und unmittelbar erfahrbare Anschauungsbeispiele im städtischen Raum.

Solarkoordinierungsstelle (SoKo) Stadt Köln

Der Vorschlag aus dem Klimaschutzgutachten zur Einrichtung einer ***Solarkoordinierungsstelle*** ist genauso zu begrüßen, wie die im Gutachten ebenso vorgeschlagene ***Servicestelle Mieterstrom und PV-Betriebskonzepte auf Mehrfamilienhäusern***. Bei der Zusammenarbeit mit „*externen Akteur*innen*" bietet sich das Kölner „***Solarberatungszentrum***" (www.treffpunkt-solar.de) der RheinEnergie an.

> Um das große Solarpotenzial in Köln zukünftig besser als bisher zu heben, wird die Einrichtung einer Solarkoordinierungsstelle bei der Stadt Köln empfohlen. Diese soll sowohl mit externen Akteur*innen zusammenarbeiten als auch den Austausch mit relevanten Akteur*innen und Zielgruppen initiieren. Die Hauptaufgabe besteht jedoch in der Koordination des gesamten Themenfelds der Solarenergie. Da an dieser Stelle die Aktivitäten koordiniert werden, geht von dieser ein personeller und finanzieller Ressourcenbedarf aus.
>
> **Klimaschutzgutachten (Stadt Köln, 2022b, S. 63)**

Die verschiedenen Ansätze und Vorschläge möchte ich im Abschnitt 3.7.10.1 Solar und Wärmekataster erweitern und neben den Themen Solarstrom-Ernte und Speicherung auch die Wärmeversorgung integrieren. Die im Klimagutachten thematisierte „*Klimaneutralitätspartnerschaft*" sollte hier ein wesentlicher Bestandteil werden.

Klimaneutralitätspartnerschaft mit Trägern anderer öffentlicher nicht-städtischer Gebäude

Die öffentlichen nicht-städtischen Gebäude liegen nicht im direkten Einflussbereich der Stadt Köln.

Daher wird die Bildung einer Klimaneutralitätspartnerschaft mit diesen Träger*innen empfohlen. Zentrales Element dieser ist die Partnerschaftsvereinbarung, welche u.a. eine gemeinsame Zielsetzung enthält. Darüber hinaus kann die Vereinbarung bspw. Inhalte zu einem fachlichen Erfahrungsaustausch, Informations-, Beratungs- und Unterstützungsangeboten oder einem öffentlichen Monitoring enthalten. Die Partnerschaftsvereinbarungen gilt es gemeinsam zu konzipieren und an sich ändernde Rahmenbedingungen anzupassen. **Über die umgesetzten Klimaschutzprojekte sollte öffentlichkeitswirksam berichtet werden. Auf diese Weise soll die Stadtgesellschaft zum einen auf die Aktivitäten seitens der öffentlichen Träger*innen aufmerksam gemacht und zum anderen zum Nachahmen animiert werden.**

Erste Handlungsschritte / Unteraktivitäten
1) Auflistung und Priorisierung der öffentlichen nicht-städtischen Gebäude
2) Gezielte Ansprache von Träger*innen anderer öffentlicher nicht-städtischer Gebäude
3) Gemeinsame Entwicklung einer Partnerschaftsvereinbarung
4) Kontinuierliche Unterstützung
5) Ggf. weitere Ansprache von Träger*innen

Klimaschutzgutachten (Stadt Köln, 2022b, S. 16), Hervorhebung d. A.

2.1.2.2 Luftreinhaltung und Luftreinhaltepläne

Bei der Fortschreibung der Luftreinhaltepläne 2019, 2021 hat die Stadt Köln nichts unversucht gelassen, ein Fahrverbot (für Diesel-Fahrzeuge) zu verhindern, ohne dabei jemanden wirklich weh tun zu müssen. Bei der Priorisierung der Maßnahmen zur Einhaltung der Grenzwerte gilt das Prinzip Hoffnung. Dass die beschlossenen Maßnahmen – und insbesondere die schleppende Umsetzung – so nicht ausreichend wirksam sein werden, war eigentlich von Beginn an absehbar und es droht eine weitere Runde der juristischen Auseinandersetzung mit der Deutschen Umwelthilfe (DUH).

Nun sollen 10 neue Verkehrsinformationstafeln die „*effiziente und nachhaltige Verkehrsabwicklung in Köln*" befördern. In einer Presseerklärung vom 14.12.2022 erklärt die Stadt, dass auf „*den Anzeigetafeln […] beispielsweise Informationen zum fließenden Verkehr, Hinweise auf Baustellen und Veranstaltungen sowie zum Parken oder zum öffentlichen Personennahverkehr angezeigt [werden]. Sie sind daher ein wichtiges Instrument, um den Verkehr zu lenken oder Überlastungen von einzelnen Strecken zu verhindern. Dadurch sind die Variotafeln nicht zuletzt von großer Bedeutung für eine Reduzierung von Schadstoffemissionen im Verkehrssektor und damit für eine Verbesserung von Klimaqualität und Luftqualität in der Stadt*".

Da ist es auch wieder, das Dogma des fließenden Verkehrs und nicht etwa der Reduzierung des Verkehrs. Wenn die Beschlüsse wie geplant Anfang 2023 erfolgen, sollen die neuen Variotafeln bis Ende 2024 in Betrieb

genommen werden. <Ironie On> So werden 10 Infotafeln den Klimaschutz ähnlich voranbringen, wie das Aufhängen von 4 Fahnen die Kommunikation des Verkehrsversuchs auf der Venloer Straße retten werden </Ironie Off>. Verwaltung und Politik in Köln erinnern hier an die Zeiten Helmut Kohls: es werden blühende Landschaften versprochen und alles weitere wird ausgesessen.

Agora Köln, Factsheet Saubere Luft

Die Themengruppe Mobilität der Agora Köln hat 2017 in einem Factsheet zentrale Fakten zum Thema Luftreinhaltung und Luftschadstoffe (Stickstoffoxide und Feinstaub) zusammengestellt. Es werden konkrete Forderungen aufgestellt (*Was wir in Köln jetzt brauchen*) und Best-Practice-Beispiele aus zahlreichen Städten aufgezeigt (*Das geht schon in:…*).

Das Agora-Köln Factsheet #1: „**Saubere Luft in Köln. Für Alle. Jetzt**“ steht als PDF zur Verfügung.

- Factsheet #1 Saubere Luft (PDF, 4 MB)

2.1.2.3 Masterplan Stadtgrün

Mit dem Masterplan Stadtgrün (Vorlage 2279/2022) lag dem Rat der Stadt Köln Ende des Jahres 2022 ein weiteres Strategiepapier vor, welches mit einigen Änderungen und „Relativierungen“ dann im März 2023 beschlossen wurde.

Mit Bezugnahme auf Landschaftsplan, Flächennutzungsplan, Bebauungsplan oder Agglomerationskonzept sind stadtweite und regionale Bezüge im Fokus. Als Schwerpunkt des Masterplans Stadtgrün wird allgemein formuliert: die *Sicherung des Grüngürtels, der Grünzüge und die Komplementierung der grünen Infrastruktur zur Verbesserung des Stadtklimas sowie der Aufenthalts- und Erholungsfunktion für die Kölner Bevölkerung*. (Stadt Köln, 2022c, S. 1) Der öffentliche Raum und stadtplanerische Aspekte werden dabei ebenso berücksichtigt, wie Konflikte mit Flächennutzungs- und Bebauungsplänen benannt.

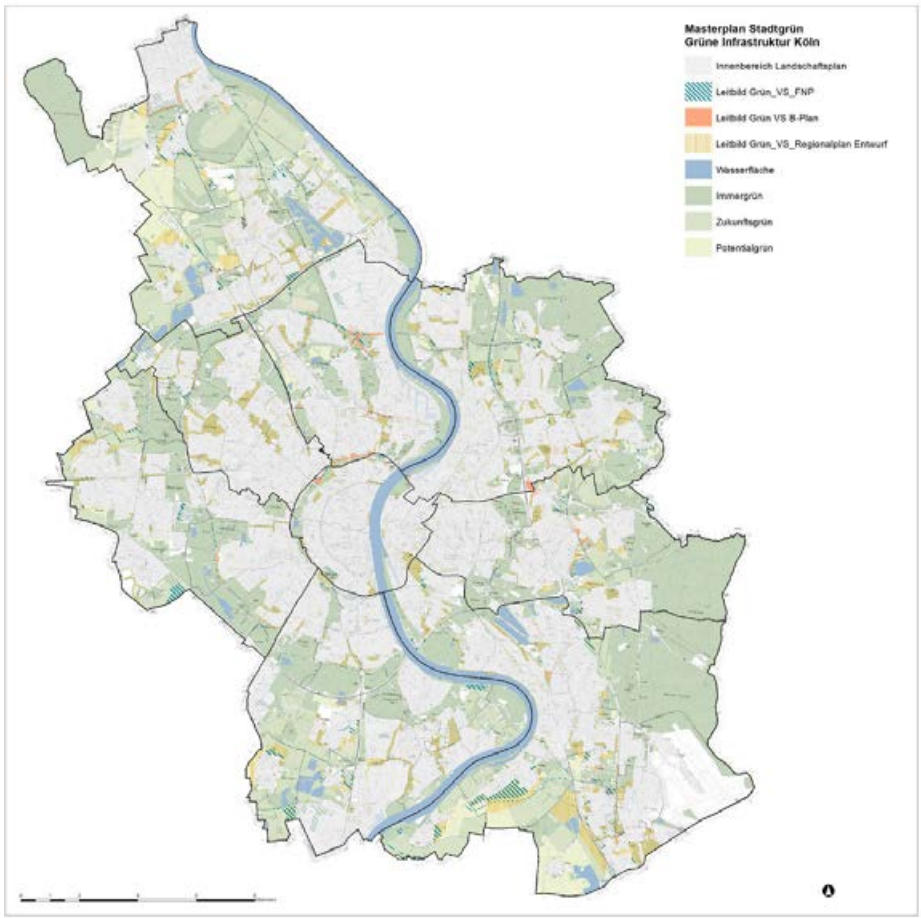


Abbildung 24 Anlage 10 zum Masterplan Stadtgrün mit Konfliktgebieten Flächennutzungsplan, B-Plan und Regionalplan (Entwurf).

Die Vorlage stößt auf Widerstand aus verschiedenen Ecken. Der Kölner Stadtanzeiger berichtete in einem Artikel von der Pressekonferenz des Kölner Mietervereins und zitiert den Vorstandsvorsitzenden Franz-Xaver Corneth mit drastischen Aussagen: „*Wir steuern auf soziale Verwerfungen zu, wie wir sie in Köln noch nie gehabt haben* […] *Wenn das so beschlossen wird, kann in Köln in den nächsten 30 Jahren nicht mehr gebaut werden*". Weniger apokalyptisch werden in dem Artikel auch Kritik vom CDU-Fraktionsgeschäftsführer Niklas Kienitz bis hin zum Linken Michael Weisenstein benannt (KStA, 20.01.2023). Ein paar Tage später legte der Stadtanzeiger nach und lässt Thomas Tewes vom Kölner Haus- und Grundbesitzerverein von einem „*Manifest des Stillstands*" sprechen. Der Masterplan Stadtgrün scheint uns direkt zurück in das Mittelalter zu katapultieren: „*Ich habe den Eindruck, in der Politik will man eine Mauer um Köln bauen, die Zugbrücken hochziehen und sagen: Hier kommt keiner mehr rein.*" Auch hier wird dann wieder kolportiert, dass kein neuer Wohnungsbau mehr möglich sei und die vielzitierte *Krankenschwester* aus der Stadt gedrängt werde.

Sicherlich werden Nahverdichtung und neues Höhenkonzept allein das Wohnungsproblem in Köln nicht lösen können. Aber bisher habe ich noch keinen Vorschlag gehört, wie den rein zahlenmäßig immer mehr Menschen in der Stadt (ob bei Neubau, Konversion oder Verdichtung), ein qualitativer (aber leider nicht automatisch mitwachsender) öffentlicher Raum und wohnortnahe Erholungs- und Grünflächen zur Verfügung gestellt bekommen sollen. Seit Jahren wächst die „*Pro-Kopf Wohnfläche*"

oder auch die Zahl der angemeldeten privaten Autos (die zudem auch immer größer werden). Eine nachhaltige und soziale Wohnungs(bau)politik ist sicherlich eine Herausforderung, auf die es keine einfachen Antworten gibt. Dass auch die Flächenversieglung der Neubaugebiete *vor den Toren der Stadt* keine Lösung sein können, sagt auch Thomas Tewes: *„Die Menschen ziehen ins Umland, das mehr versiegelt wird. Das wird den Pendelverkehr noch verstärken, und da KVB und Deutsche Bahn aktuell so unzuverlässig sind, werden viele Menschen auf das Auto ausweichen"*. Dies ist dann tatsächlich noch *„schlechter, als maßvoll Bauland auszuweiten und klimaneutral zu bauen"* (KStA, 24.01.2023).. Gibt es denn auch kreative Lösungen, ohne zwangsläufig das *Bauland auszuweiten*?

Änderungsantrag

Leider hatte der Druck Erfolg und die Vorlage zum Masterplan wurde verwässert. Das Ratsbündnis aus Grünen, CDU und Volt will den Masterplan „*entschärfen*" und hat einen gemeinsamen Änderungsantrag (AN/0003/2023) eingebracht. Begründet wird dies vom CDU-Fraktionsgeschäftsführer Niklas Kienitz: *„Das Problem ist die planungsrechtliche Sicherung, die zu Irritationen geführt hat*" (KStA, 03.02.2023). Mit der vorgenommenen *Relativierung* sei auch klar, dass der Masterplan *„eine reine Fachplanung darstelle. Er zeige nun auf, was geplant werden würde, 'wenn das Grünflächenamt alleine auf der Welt wäre, ohne andere Interessen zu berücksichtigen'"* (ebenda). Deutlicher kann einem Umweltdezernenten kaum sein Grenzen aufgezeigt werden.

Was das nun konkret bedeutet, wird bei der Betrachtung des genauen Wortlautes des Änderungsantrags klar.

- Aus: *„Der Masterplan Stadtgrün bildet eine wichtige Vorgabe für künftige **räumliche Planung und Entwicklung**, zum Beispiel für Bauleitpläne…"*
- wird: *„für künftige **räumliche Planungen, Entwicklungen und Abwägung mit anderen Belangen**, zum Beispiel für Bauleitpläne*".

Aus der Gesamtheit „*Planung und Entwicklung*" werden (mehr oder weniger viele) *Planungen*, die dann auch mit weiteren Belangen abgewogen werden (gemeint ist vor allem Immobilienentwicklung/Wohnungsbau). Wenn das Ergebnis der Abwägung ähnlich ausfällt, wie beim Thema Barrierefreiheit, dann lässt dies nichts Gutes erwarten.

Das bestätigt sich ein paar Absätze weiter.

- Aus *„Ziel soll es sein, in den dicht bebauten und unterversorgten Stadtbezirken eine „**Grünflächengerechtigkeit**" herzustellen…"*
- wird *„…eine **gerechte Verteilung von Grünflächen** herzustellen*".

Wie immer die ursprünglich genannte „*Grünflächengerechtigkeit*" gefüllt worden wäre; Auch hier wird aus einem zumindest gesamtheitlich formulierten Anspruch eine Umverteilung – hier ein bisschen dazu, dafür dort wieder was weg. Die Bewertung überlasse ich dem geneigten Publikum.

Ehrenfeld
Grünflächen

Gerade Ehrenfeld ist eines der zitierten unterversorgten Stadträume, was im Masterplan durch zahlreiches Kartenmaterial konkret nachvollzogen werden kann. Der Masterplan nennt zahlreiche Handlungsempfehlungen, die sich zum Teil auf die Ebene des Veedels runterbrechen lassen, wie z.B. unter dem Punkt „*Sicherung und Entwicklung der gesamtstädtischen*

grünen Infrastruktur: Grün- und Freiflächen für Erholung, Biodiversität und natürlichen Klimaschutz stärker vernetzen" oder ein ganzer Punkt „*Verbesserung der Grünversorgung und Stärkung der ökologischen und klimatischen Resilienz in den Stadtbezirken*" mit Punkten wie „Öffentliche Grün- und Freiflächen anlegen, qualifizieren und weiterentwickeln, Stadtgrün sozialverträglich und gesundheitsfördernd entwickeln, Urbanes Gärtnern fördern…" (Stadt Köln, 2022c, S. 30).

Abbildung 25 Masterplan Stadtgrün, Grüne Infrastruktur. Markierung Ehrenfeld d. Autor

Insofern bietet der Masterplan Stadtgrün noch viele Handlungsansätze, die vielleicht hoffen lassen. Wie sich die letzte Formulierung des oben zitierten Änderungsantrages auswirken wird, lässt sich dabei nicht abschätzen. Für Ehrenfeld (und Kalk) wurde die Vorlage ergänzt: „*Die Verwaltung wird beauftragt, die weitergehende Ermittlung der detaillierten Grün- und Freiflächenpotenziale der Stadtbezirke im Jahr 2023 im Sinne der 'gerechten Verteilung von Grünflächen' mit Ehrenfeld und Kalk zu beginnen.*"

2.1.2.4 Projektskizze Dasselbe in Grün

Zu Beginn des Jahres 2023 hat das *Amt für Landschaftspflege und Grünflächen* die mit der Vorlage 3066/2022 eine Projektskizze für ein Förderprogramm im Rahmen des Bundesprogramm Anpassung urbaner Räume an den Klimawandel in die politischen Gremien eingebracht. In der Vorlage geht es mittelfristig um die Anfertigung eines Entsiegelungskonzeptes für die Stadt Köln und als ein erster Schritt im Rahmen des Antrags im Bun-

desförderprogramms um eine Objektplanung von Entsiegelungsmaßnahmen im Inneren Grüngürtel, bei dem Parkplätze in Grünflächen umgewandelt werden sollen.

Der Kölner Stadtanzeiger berichtete in seiner Ausgabe vom 7./8. Januar von den unmittelbaren Beißreflexen, die anscheinend ausgelöst werden, wenn es ums heilige PKW-Parken geht „*In der Politik hatte das für Verärgerung gesorgt, da die Beschlussvorlage zum einen nicht im Verkehrsausschuss diskutiert werden sollte und das Umweltdezernat zum anderen nicht die Auswirkungen untersucht hatte, die eine Wegnahme der Parkplätze bedeuten würde*" (KStA, 07./08.01.2023).

Nun wird die Vorlage erst einmal wieder zurückgezogen und geht mit einer erneuten (überarbeiteten) Beschlussvorlage wieder zurück und natürlich dann auch in den Verkehrsausschuss. Eine weitere Schleife und Verzögerung, und wieder muss nicht über das eigentliche Anliegen gesprochen werden. Auch im Bericht des Stadtanzeigers wird leider nicht über das Entsiegelungskonzept und weiterer wichtiger Inhalte der Projektskizze geschrieben. Dabei gäbe es zahlreiche wichtige Stichpunkte, die dort genannt werden, wie zum Beispiel

- der ***Masterplan Stadtgrün*** *„als Vorgabe zur Sicherung und Entwicklung der grünen Infrastruktur*"
- das ***Modellprojekt „Wasser muss zum Baum"***. *Mit diesem Modellprojekt sollen anhand dreier Versuchsanordnungen die bisherigen Vorgaben zur Standortausgestaltung für Straßenbäume beispielhaft optimiert und Wege aufgezeigt werden, wie grundsätzlich Niederschlagswasser gezielt über eine tiefgründige Wassereinspeisung in der Pflanzgrubensohle eingeleitet werden kann. Hiermit wird zum einen schon ein gewisser Beitrag zur Entsiegelung von Straßenflächen und zum anderen zur Niederschlagsversickerung geleistet, der letztendlich die Standortbedingungen und somit die Wohlfahrtswirkungen von Bäumen in der Stadt verbessert.*"
- das Strategiekonzept „***Wasserwirtschaftliche Klimafolgenanpassung***" der Stadtentwässerungsbetriebe Köln (StEB), das *alle bisherigen Aktivitäten zur wasserwirtschaftlichen Klimafolgenanpassung* zusammenfasst und weiterentwickelt.
- die Studie „***Klimawandelgerechte Metropole Köln***" (LANUV 2013),
- das Förderprogramm ***GRÜN hoch 3*** der Stadt Köln,
- dem „***Hitzeaktionsplan für Menschen im Alter für die Stadt Köln***",...

Hauptsache, wir haben wieder über Parkplätze geredet und in diesem Zusammenhang möchte ich auch an Tim Attenberger vom KStA die Frage stellen, warum er seinen Artikel mit der Schlagzeile „*Beschluss für Parkplätze kommt neu*" überschreibt, und nicht einmal in Ansätzen den eigentlich zentralen und in der Projektskizze hervorgehobenen Inhalt von ***Dasselbe in Grün*** benennt:

Im Rahmen der systematischen Herangehensweise zum **Aufbau eines Entsiegelungskatasters** soll einerseits eine Identifizierung und Charakterisierung von Entsiegelungspotenzialflächen durchgeführt werden. Zum anderen sollen auf der Grundlage der anstehenden Weiterbearbeitung des Masterplans Stadtgrün Klimaanpassungsbedarfe durch **Schaffung neuer Grünflächen auf Quartiersebene** ermittelt werden.

Anlage 1 Projektskizze Dasselbe in Grün, S. 11 (Vorlage 3066/2022)

Das Thema **Schwammstadt** und die **blau-grüne Infrastruktur** ist hier in dem Papier einer den zentralen Anliegen, weshalb ich ein Entsieglungskataster für Köln nur unterstützen kann. Damit es dann nicht nur bei Einträgen im Kataster bleibt, sind im Abschnitt zum **VeedelsBlock+** Vorschläge unterbreitet, die gerne aufgenommen und unmittelbar umgesetzt werden können.

2.1.3 Verkehr

2.1.3.1 Köln Mobil 2025

Im Jahr 2014 erschien das Konzept **Köln Mobil 2025** der Stadt Köln. Es war explizit nicht als Strategiepapier mit konkreten Handlungsempfehlungen oder Maßnahmen konzipiert worden.

Präambel

Köln mobil 2025 fasst die wesentlichen Rahmenbedingungen und Leitgedanken eines zukünftigen Mobilitätskonzeptes für die Stadt zusammen. […] In den kommenden Jahren soll diese Grundlage zu einem Mobilitätskonzept für die Stadt Köln fortgeschrieben werden […]

Um die Ziele erreichen zu können, müssen sie von Maßnahmenpaketen unterfüttert werden, […] Meilensteine müssen definiert werden, um die Zielerreichung nachverfolgen und gegebenenfalls justieren zu können […] Köln mobil 2025 ist somit ein langfristiger Prozess, der sich kontinuierlich entwickeln muss.

Köln Mobil 2025, Präambel (Stadt Köln, 2014)

Formuliert werden 17 Handlungsansätze zur Erreichung von Eingangs formulierten Leitzielen. Themenfelder sind Sanierung der bestehenden Infrastruktur und *Ausbaumaßnahmen für den Fahrradverkehr und den öffentlichen Personennahverkehr*. Ein Punkt bezieht sich auf den Umbau von Straßen und Plätzen, bei denen *„die Belange von Radfahrern, Fußgängern und mobilitätseingeschränkten Personen besonders und mit höherer Priorität zu beachten [sind]. Dies betrifft zum Beispiel den Rückbau von Fahrsteifen und Abbiegespuren, die Integration von Radverkehrsanlagen, die Öffnung aller Einbahnstraßen für den Radverkehr, die Verbreiterung von Gehwegen, den Abbau von freilaufenden Rechtsabbiegern und die bessere Querbarkeit von*

Kreuzungen für unmotorisierte Verkehrsteilnehmer. ***Insbesondere in den Bezirks- und Stadtteilzentren soll die Nahmobilität gezielt gefördert werden. Dabei muss die Qualität des öffentlichen Raums eine größere Beachtung genießen.*** *Wenn die gesetzlichen Grundlagen geschaffen werden, um in Wohngebieten abseits Hauptstraßennetzes Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit einzuführen, ist eine Anwendung in Köln aus Sicht der Polizei und der Stadt zu prüfen. Damit könnte die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer erhöht, die Umweltqualität in den Wohnquartieren verbessert und ein Beitrag zum Abbau des Schilderwalds geleistet werden.*" (Stadt Köln, 2014).

Ausblick / Umsetzung

Die Leitziele und Handlungsempfehlungen des vorliegenden Strategiepapiers „Köln mobil 2025" müssen in den kommenden Jahren durch einen zusammen mit der Bürgerschaft zu erarbeitenden Verkehrsentwicklungsplan („Stadtentwicklungskonzept Mobilität und Verkehr") konkretisiert, operationalisiert und mit messbaren Zielindikatoren versehen werden. Hierbei sind die Vorgaben der EU-Kommission zur Aufstellung von strategischen urbanen Mobilitätsplänen („SUMP") zu beachten. Ebenso ist eine frühzeitige Einbindung der Partner in der Region vorzusehen. Gleichwohl gilt es, bei den anstehenden Planungs- und Bauvorhaben bereits heute im Sinne der Leitziele des Konzepts „Köln mobil 2025" zu handeln.

Köln Mobil 2025, Ausblick/Umsetzung (Stadt Köln, 2014)

Bis zu dem (auf dem Titel des Konzeptes anvisierten) Jahr 2025 ist jetzt nicht mehr soooo viel Zeit, um *in den Bezirks- und Stadtteilzentren* die Nahmobilität gezielt gefördert, und der *Qualität des öffentlichen Raums eine größere Beachtung* geschenkt zu haben.

2.1.3.2 Mobilitätskonzept Agora

Agora Köln
Themengruppe Mobilität

Parallel zum Köln Mobil 2025 der Stadt Köln entstand das nachhaltige Mobilitätskonzept der Agora Köln „***Verkehr des guten Lebens***".

Das Mobilitätskonzept der Agora Köln richtet sich im Kern an die politischen Gremien und die Verwaltung der Stadt Köln, sowie an alle mobilitätsrelevanten Akteure in Stadt und Region. Wir fordern einen grundsätzlichen Kulturwandel in Politik und Verwaltung in Bezug auf die Mobilität und haben unsere Forderungen darauf abgestimmt.

Viele der genannten Ansätze, Maßnahmen und Empfehlungen können durch einfache Grundsatzbeschlüsse direkt in die entsprechenden Anweisungen und Verordnungen gebracht werden, um sie in den nächsten Jahren umsetzen zu können. Das vorliegende Dokument fordert meist Maßnahmen, die im kommunalen Handlungsbereich liegen und von daher federführend von der Stadt Köln und ihren Institutionen umgesetzt werden können" (Themengruppe Mobilität der Agora Köln, 2015, S. 5).

Das ***Leitbild zur Mobilität in Köln*** wurde 2013 von der Agora Köln verabschiedet und zum Tag des guten Lebens 2013 veröffentlicht und war Ausgangspunkt für die Entwicklung des Mobilitätskonzeptes. Die ersten

Punkte des Leitbildes lassen sich auch heute noch direkt auf den **Veedels-Block+** anwenden. Gefordert werden unter anderem

- eine soziale, inklusive und nachhaltige Stadtplanung für kurze und barrierefreie Wege, die Mobilität für jeden zugänglich macht,
- eine Reduzierung und Neuverteilung der Verkehrsflächen, die Zufußgehen und Fahrradfahren sowie urbanem Grün deutlich mehr Raum verschafft,
- eine Fußverkehrsstrategie, die das Zufußgehen einfacher und attraktiver macht und als eigenständige Verkehrsart anerkennt.

Das Mobilitätskonzept formuliert 8 Handlungsfelder:

- Fußverkehr
- Radverkehr
- Öffentlicher Verkehr
- Auto und Carsharing
- Gesundheits- und Klimaschutz
- Verknüpfung von Verkehrsmitteln
- Mobilitätsmanagement
- Logistik und Warenverkehr

zu denen sowohl langfristige Ziele als auch konkrete Maßnahmen empfohlen werden. Verschiedene nationale und internationale Best-Practice-Beispiele ergänzen die Handlungsfelder.

2.1.3.3 Schulweg

Kidical Mass Köln

Die ersten Pilotprojekte für Schulstraßen starten dank der unermüdlichen Kampagne der **kidicalmass** ab Frühjahr 2023 in Ehrenfeld und in Ossendorf (*und es freut mich ganz persönlich, dass auch die Grundschule meiner Kinder – wenn auch 20 Jahre später – dabei ist. Glückwunsch*). In der Presseerklärung der Stadt Köln vom 13.02.2023 heißt es dazu: „*Schulstraßen werden an Unterrichtstagen unmittelbar vor der Schule zu Schulbeginn oder Schulende für eine kurze Zeit für Autos gesperrt. Mit der Einrichtung sollen Schulen damit unterstützt werden, das morgendliche Verkehrschaos durch Elterntaxis und Durchgangsverkehr in den Griff zu bekommen und den Kindern einen sichereren und selbständigen Schulweg zu ermöglichen.* […] *Das Pilotprojekt mit den zwei Kölner Schulen ist auf ein Jahr angelegt. Danach erfolgt eine Auswertung anhand von Verkehrsbeobachtungen und Rückmeldungen von Eltern, Schulmitarbeiter*innen, Kindern und Anwohner*innen.* […] *Die Kidical Mass Köln hat das Thema "Schulstraße" in Köln bekannt gemacht und in Zusammenarbeit mit Eltern bereits an mehreren Schulen Aktionen durchgeführt.* ***Das Pilotprojekt "Schulstraße"*** *der Stadt Köln greift die Thematik auf und* ***wird in Zusammenarbeit mit den Schulen umgesetzt, um eine dauerhafte Lösung zu finden***."

Diese Aktivitätenempfehlung adressiert alle im Rahmen der Tätigkeit der Schulen und Kitas in Köln entstehenden Verkehre. Dies sind vor allem die von den Kindern eigenständig oder in Begleitung zurückgelegten Wege zur Kita und zur Schule. Ein Mobilitätsmanagement für Kitas und Schulen soll zum einen die Rahmenbedingungen dafür schaffen, dass elterliche Hol- und Bringdienste reduziert werden oder nicht motorisiert erfolgen. Zudem soll beispielweise durch die Erstellung von Schulwegplänen ein sicherer Schulweg gewährleistet werden, so dass Kinder ihre Wege selbstbestimmt und ohne elterliche Begleitung zurücklegen können. Da entsprechende Maßnahmen in Köln teilweise bereits umgesetzt werden fokussiert die Aktivitätenempfehlung neben der Entwicklung und Umsetzung neuer Maßnahmen auch auf die Fortsetzung und Vertiefung bestehender Aktivitäten.

Klimaschutzgutachten (Stadt Köln, 2022b, S. 156)

Ein sicherer Schulweg beginnt nicht erst vor der Einmündung zum Schulgebäude „*im direkten Schulumfeld*“, aber ein deutlich kommuniziertes Zeichen, um *das morgendliche Verkehrschaos durch Elterntaxis und [den] Durchgangsverkehr*“ zu reduzieren ist schon einmal ein ersten Schritt. Bleibt zu hoffen, dass nach der einjährigen Pilotphase „Schulstraße“ und anschließender Auswertung auch sofort entsprechende Maßnahmen an allen Schulen in ganz Köln umgesetzt werden.

Als weitere Maßnahmen sollte der öffentliche Raum an Schulen, Kitas und Spielplätzen deutlich „gekennzeichnet“ werden. Beispiele für eine Umsetzung über *tactical urbanism* finden sich im dritten Kapitel ebenso wie Vorschläge und eine Karte mit entsprechenden Orten im **VeedelsBlock+** (Abbildung 52 Kitas, Schulen, Einrichtungen, Spielplätze und davor liegender öffentlicher Raum.)

2.1.3.4 Förderung Fußverkehr

Die Bedingungen für den Fußverkehr sind in Köln vielfach noch nicht optimal. Insbesondere in Quartieren mit viel Fußverkehrsaufkommen sind die Gehwegbreiten für ein komfortables und sicheres Zufußgehen oftmals nicht ausreichend. Ampelschaltungen sind aufgrund langer Warte- und Querungszeiten häufig fußgänger*innenunfreundlich. Von den Wegen bis fünf Kilometern Länge werden derzeit noch ein Viertel mit dem Pkw zurückgelegt [...].

Die Bedingungen für das Zufußgehen werden weiter verbessert, so dass zukünftig Wege in fußverkehrstauglicher Distanz, für die derzeit noch der Pkw genutzt wird, zu Fuß zurückgelegt werden. Hierzu wird der Straßenraum zugunsten des Fußverkehrs umverteilt, die Fußwege attraktiviert, die Straßenquerung erleichtert und beschleunigt und das Zufußgehen sicherer gemacht.

Aktivitätenempfehlung / Unteraktivitäten (Ausschnitt)

- Umsetzung einer **Vision-Zero**-Strategie [...]
- Entwicklung und Umsetzung einer **Fußverkehrsstrategie** [...]
- qualitativer und quantitativer Ausbau von Fußwegen [...] Dabei wird eine **Gehwegbreite von 2,50 Meter** vorgesehen
- Erhöhung der **Barrierefreiheit** für den Fußverkehr durch niveaugleiche Absenkung von Bordsteinkanten, Beseitigung von **Stolperfallen**, Schaffung von Rampen, durchgängigen taktilen **Leitsystemen**, **konsequentem Abschleppen von Falschparker*innen** und **Ahndung weiterer Verstöße bei illegalem Gehwegparken**, Ausweisung von **Abstellflächen für Fahrräder und Rollern abseits des Gehwegs** sowie der Schaffung hinreichender **Sitzgelegenheiten** im gesamten Gehwegnetz.
- Erleichterung der **Straßenquerung** [...]
- Verbesserung der fußläufigen Erreichbarkeit von **ÖPNV**-Haltestellen [...]
- Erhöhung der **Aufenthaltsqualität** des öffentlichen Raums durch Begrünung, Kunst im öffentlichen Raum, attraktive Anlehn- und Sitzgelegenheiten und Aufenthaltsorte sowie Informationen und Themenrouten zu Kultur und Geschichte
- **Erhöhung der Reinigungsaufwände**
- Förderung des Zufußgehens im **Schüler*innenverkehr**, beispielsweise durch Walking busses
- **Qualifizierung des Planungspersonals** für die besonderen Belange des Fußverkehrs

Klimaschutzgutachten (Stadt Köln, 2022b, S. 164)

Die Stadt Köln hat neben dem schon seit vielen Jahren installiertem Fahrradbeauftragten seit März 2022 auch einen Fußverkehrsbeauftragten.

- www.stadt-koeln.de/service/adressen/fussverkehrsbeauftragter

2.1.3.5 Förderung Radverkehr

In den vergangenen Jahren wurden sukzessive Radverkehrskonzepte für die einzelnen Stadtbezirke entwickelt und mit deren Umsetzung begonnen. Dennoch ist die Radverkehrsinfrastruktur bislang noch weitgehend in einem verbesserungswürdigen Zustand und die in den bisherigen Konzepten vorgesehenen Infrastrukturen sind für einen perspektivisch deutlich steigenden Radverkehrsanteil nicht immer ausreichend dimensioniert […].

Die Bedingungen für die Nutzung des Fahrrads in Köln werden weiter verbessert, so dass zukünftig mehr Wege, für die derzeit noch der Pkw genutzt wird, mit dem Fahrrad zurückgelegt werden. Hierzu wird das Radverkehrsnetz gemäß der bereits bestehenden Radverkehrskonzepte auf Bezirksebene ausgebaut und diese Konzepte sowohl qualitativ als auch quantitativ erweitert.

Aktivitätenempfehlung / Unteraktivitäten (Ausschnitt)

- Schaffung eines durchgängigen, ausreichend dimensionierten, barrierefreien und sicheren **Radnetzes** in Köln […]
- Umsetzung und Erweiterung der **Radverkehrskonzepte** in den Bezirken bis zum Jahr 2035 bei Berücksichtigung höherer **Qualitätsstandards**
- Um eine **Beschleunigung** zu ermöglichen, werden zentrale Verbindungen des Radnetzes als temporäre Radwege bereits vor ihrer baulichen Umsetzung bereitgestellt.
- Es erfolgt **ein qualitativer und quantitativer Ausbau** von Radwegen in Gebieten mit besonderer Problemlage […]
- Es erfolgt ein **Netzlückenschluss** für mittlere und lange Distanzen […]
- Die **Barrierefreiheit** für den Radverkehr wird erhöht.
- Umsetzung einer **Vision-Zero**-Strategie […]
- Der Ausbau des flächendeckenden **Leihfahrradsystems** erfolgt als Teil des ÖPNVs […]
- Das **Fahrradparken** im öffentlichen Raum sowie auf Privatgrundstücken wird durch bauliche und organisatorische Maßnahmen verbessert, Gehwegparken wird vermieden durch ausreichende Stellflächen abseits der Gehwege; hierfür werden insbesondere Pkw-Parkflächen reduziert […]
- Die Verknüpfung des Radverkehrs mit **ÖPNV** und **SPNV** […]
- Es erfolgt die Einbindung von Mikrodepots und City Hubs in das Vorrangnetz des Radverkehrskonzept, um den **Gütertransport** per Lastenrad zu fördern

Klimaschutzabkommen (Stadt Köln, 2022b, S. 167)

- www.stadt-koeln.de/service/alle-adressen/fahrradbeauftragter
- Radverkehrskonzept Ehrenfeld - Stadt Köln (stadt-koeln.de)

Hierzu noch ergänzend ein Zitat aus dem Handbuch zur Transformation „*traffic space = public space*" zu den Gestaltungsprinzipien des Verkehrsraums: *„Um bei der Konzipierung von Infrastruktur für aktive Mobilitätsformen nicht ähnlich Fehler zu begehen wie jene, die unsere Städte in den 1960er Jahren unter dem Einfluss des Autos verwandelten, ist es wichtig, die*

Gestaltung zum Beispiel der Fahrradinfrastruktur nicht ausschließlich an Effizienz- und Sicherheitskriterien auszurichten, sondern sie als Element zu verstehen, das die Qualität und das Erleben des öffentlichen Raums dauerhaft verbessern kann. Es scheint eine Selbstverständlichkeit zu sein, dass Fahrräder keine Autos sind – und doch wird dieser Umstand beim Design von Radverkehrsinfrastrukturen häufig vergessen. Die relevanten Gestaltungskriterien für Fahrradinfrastruktur ergeben sich nicht nur aus den Kriterien der Verkehrsplanung, nämlich Zusammenhang, Geradlinigkeit, Attraktivität, (Verkehrs-) Sicherheit und Komfort. Sie müssen um qualitative Kriterien auf Ebene der Projektführung und -gestaltung im öffentlichen Raum ergänzt werden. Wenn diese qualitativen Aspekte in einem noch immer technokratisch dominierten Kontext wie dem Verkehrsraum erfolgreich angewendet werden sollen, dann müssen sie nicht als strikte Regeln daherkommen, sondern mit der listigen Intelligenz von Tricks. Diese tricks betreffen sowohl die Phase des Entwurfs als auch der Ausführung und können in sechs Kategorien eingeteilt werden: das Verknüpfen, die Beteiligung, die Belebung der lokalen Ökonomie, das Teilen von raum, der Metabolismus und eine einfache Ästhetik." (Bendiks & Degros, 2019, S. 30)

Optionale Verwaltungsvariante „Fahrradzone (Anlieger frei)"
Novelle des StVG. Bietet optional weiteren Gestaltungsspielraum.

Mit der Einrichtung einer Fahrradzone können Sie die wesentlichen Vorteile einer Fahrradstraße auf ein ganzes Wohngebiet ausweiten: Radfahrende dürfen innerhalb der Zone nebeneinander fahren und bestimmen die Geschwindigkeit. Autos dürfen nur fahren, sofern sie durch Beschilderung zugelassen sind. Für alle Verkehrsteilnehmenden gilt Tempo 30 und „Rechts vor Links".

[...] Erschließungsstraßen im Nebenstraßennetz haben – wie schon der Name sagt – die Funktion, die anliegenden Grundstücke zu erschließen. Das ist eine ganz andere Bestimmung als die Funktion als Durchfahrtsstraße. **Die Fahrradzone bietet die große Chance, die Erschließungsfunktion wieder in den Vordergrund zu rücken. Weniger Kfz-Verkehr bedeutet dabei auch, dass Verkehrsflächen anders genutzt werden können – für Fahrrad- und Lastenradstellplätze, Grünflächen zur Verbesserung des Mikroklimas und zur Speicherung von Niederschlagswasser oder für Plätze und dezentrale Orte der Begegnung und des sozialen Austausches.**

Einladende Radverkehrsnetze (BMDV, 2022, S. 18), Hervorhebung d. A.

2.1.3.6 Umgestaltung MIV

Parallel zur Verbesserung der Nutzungsbedingungen für Alternativen zum Pkw **werden die Privilegien, die der Pkw gegenüber dem Umweltverbund in der Planung und der Nutzung immer noch genießt, umgehend abgebaut.** Auf diese Weise soll die Nutzung des Pkws unattraktiver gemacht werden, da für viele Wege in Köln, für die derzeit noch das Auto genutzt wird, bereits jetzt vollwertige Alternativen im Umweltverbund zur Verfügung stehen. Dabei wird auf eine soziale Ausgewogenheit der Maßnahmen geachtet.

Temporäre und räumliche Zufahrtsbeschränkungen (unter Berücksichtigung der Belange des Wirtschaftsverkehrs) verbessern die Bedingungen für das Radfahren und Zufußgehen in den entsprechenden städtischen Teilräumen. **Modalfilter vermeiden dabei Durchgangsverkehre.**

- **Aktivitätenempfehlung / Unteraktivitäten (Ausschnitt)**

- Die flächendeckende Einführung von **Tempo 30** im Straßennetz der Stadt Köln (nach vom Bund geplanter Änderung der StVO) […]
- Eine **Umverteilung des Straßenraums** zu Gunsten der Verkehrsmittel des Umweltverbundes […] Zudem wird Straßenparkraum für Pkw reduziert und in Flächen für Fahrradparken, Abstellmöglichkeiten für Sharing-Verkehrsmittel, Mobilstationen, Grünflächen, Aufenthaltsflächen, Außengastronomie und ausgewiesene Lieferzonen für Lastenräder und Lieferfahrzeuge umgewandelt. Halbseitiges Gehwegparken soll dort entfallen, wo die Restgehwegbreite zwei Meter unterschreitet. […]
- Die **Erhöhung der Parkgebüren** (auch für Anwohner*innenparken) im Rahmen des Parkraummanagements und die konsequente Überwachung und Ahndung von Verstößen
- Die Einrichtung von **P&R** und **B&R-Hubs** zum Umstieg von MIV auf den SPNV und ÖPNV […]
- Entwicklung einer mittelfristigen Strategie für **intelligente Verkehrssteuerungsinstrumente** […]
- […] räumliche **Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung** […]. Dies wurde im Masterplan Parken bereits beschlossen.
- Beim **fahrzeugspezifischen Anwohner*innenparken** orientieren sich die Gebühren an der Größe/ Motorisierung der Fahrzeuge als auch an der Anzahl der Fahrzeuge je Haushalt. Ein Konzept, das auch Kriterien wie die räumliche Lage des Quartiers in der Stadt oder die ÖPNV Erschließungsqualität berücksichtigt, befindet sich derzeit in Arbeit.
- […] Förderung des digitalen Parkleitsystems **Smart Parking** bis 2030 […] Ebenfalls mit dem Ziel der Reduzierung von Parksuchverkehren soll im Rahmen des Parkraummanagements die Anzahl von Quartiersgaragen erhöht werden […]
- Kampagnen- und **Öffentlichkeitsarbeit** zur Nahmobilität ohne Auto […]
- Die Prüfung und gegebenenfalls der Verzicht auf den Ausbau von MIV-Infrastruktur […]

- Temporäre und räumliche **Zufahrtsbeschränkungen** […] verbessern die Bedingungen für das Radfahren und Zufußgehen in den entsprechenden städtischen Teilräumen. Modalfilter vermeiden dabei Durchgangsverkehre.
- Parallel und verkehrlich abgestimmt zum **Abbau der Privilegien des MIVs** werden die noch verbleibenden Pkw-Verkehre durch eine kapazitätsorientierte Verkehrsbeeinflussung und eine verkehrsabhängige Steuerung verstetigt.
- Für Einpendler*innen aus der Region werden die **Umstiegsangebote** im Umland/am Stadtrand verbessert und ausgeweitet.

Klimaschutzgutachten (Stadt Köln, 2022b, S. 170), Hervorhebung d. A.

2.1.3.7 Verkehr- SUMP

Die integrierte Verkehrsentwicklungsplanung ist fester Bestandteil der kommunalen Verkehrsplanung. Die derzeitig gültigen Ziele zur integrierten Mobilität in Köln sind im Strategiepapier „Köln Mobil 2025" aus dem Jahr 2014 definiert. **Die Ziele beinhalten auch, dass die Planungen bevorzugt umzusetzen sind, die dem Klima- und Umweltschutz dienen**. Eine konkrete Ausgestaltung, welche Maßnahmen mit welchen Ressourcen und in welchem Zeitrahmen umgesetzt werden müssen, gibt es derzeit jedoch nicht und wurde in der Form für Köln bislang nicht ausgearbeitet. Daher wird die Erarbeitung eines nachhaltigen Verkehrsentwicklungsplans („*Sustainable Urban Mobility Plans*" - (SUMP)), der vertieft auf diese Aspekte eingeht, im Strategiepapier empfohlen. Maßnahmen und Ansätze aus bestehenden Klimaschutzkonzepten wie beispielsweise dem Klimaschutzteilkonzept Verkehr und der Studie KölnKlimaAktiv gilt es bei der Erarbeitung des SUMP ebenso einzubeziehen wie die Berücksichtigung der gesetzten verkehrlichen CO2-Minderungsziele. Die Erarbeitung des SUMP wurde im Jahr 2020 durch den Rat der Stadt Köln beschlossen. […]

Erste Handlungsschritte / Unteraktivitäten

Die beschleunigte Planung und Umsetzung verkehrlicher Klimaschutzmaßnahmen erfolgt anhand der SUMP-Planungsprinzipien. Der Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP) ist ein Planungskonzept für Kommunen, Kreise und Regionen zur strategischen Mobilitätsplanung. […]

Der SUMP wird einem zweistufigen Verfahren erarbeitet. Der Zielhorizont ist das Jahr 2035, sodass eine zeitliche Kongruenz mit dem Ziel der Klimaneutralität bis 2035 hergestellt ist.

Stufe 1 (2022 – 2024)

In der ersten Stufe geht es neben einer Auswertung bestehender und laufender Maßnahmen – so auch der verkehrlichen Klimaschutzmaßnahmen – um die Analyse des Status Quo und der bestehenden Chancen und Mängel im Verkehrssystem. In einem Leitbildprozess werden eine Vision sowie Ziele und Zielindikatoren für die zukünftige Mobilität definiert. **Die CO2-Minderungsziele werden dabei prioritär berücksichtigt, hierzu zählt u.a. eine Priorisierung der Belange des Umweltverbundes vor dem Pkw-Verkehr bei Konzeption, Planung und Umsetzung.** […]

Stufe 2 (2024 – 2025)

In der zweiten Stufe geht es darum, Maßnahmen für ein integriertes Handlungs- und Umsetzungskonzept zusammenzustellen, das Aussagen zur Priorisierung sowie der zeitlichen Umsetzung von Maßnahmen enthält. Zu diesem Zeitpunkt wird festgelegt, in welchem Maße das Personal und die Haushaltsmittel für die Umsetzung aufgestockt werden müssen, um eine rechtzeitige Realisierung zu ermöglichen. Für die Umsetzung werden an dieser Stelle klare Zuständigkeiten und effiziente Abläufe zur zügigen Realisierung definiert.

Klimaschutzgutachten (Stadt Köln, 2022b, S. 190), Hervorhebung d. A.

2.1.4 Barrierefreies Köln (im öffentlichen Raum)

Die Stadtarbeitsgemeinschaft Behindertenpolitik hat in der Sitzung vom 16.02.2017 (Vorlage 2763/2019) zum Thema: *„Herstellung von Barrierefreiheit auf Kölner Gehwegen"* folgende Beschlussempfehlung gegeben: *„Auf allen Gehwegen innerhalb der Stadt Köln soll unverzüglich eine barrierefreie Mobilität gewährleistet werden. Das Amt für öffentliche Ordnung ist angehalten, für die Aufrechterhaltung der barrierefreien Gehwegmobilität zu sorgen und die Gehwegbreite von 1,50 Metern (zzgl. Sicherheitsabständen 0,2 m zum Haus + 0,3 m zum PKW) und Begegnungszonen nach 15 Metern mit geeigneten Maßnahmen zu realisieren. Eine Unterschreitung ist nur dann möglich, wenn der Gehweg eine bauliche Breite von 2,0 Metern nicht aufweist.*"

2.1.4.1 Verwaltung findet Barrierefreiheit gut (die Durchsetzung aber leider nicht praktikabel)

Die Verwaltung (Ausschuss Allgemeine Verwaltung und Rechtsfragen, AVR) antwortet darauf mit dem Vorschlag: *„Die Barrierefreiheit ist bei Entscheidungen, die den öffentlichen Raum betreffen, besonders zu berücksichtigen. Um in beengten Bestandssituationen einen Ausgleich zwischen allen Akteuren im öffentlichen Raum zu schaffen, ist weiterhin jeder Einzelfall zu betrachten und unter Berücksichtigung von sachlichen und objektiven Kriterien zu entscheiden.* ***Eine starre Regelung*** [also konkret das Recht behinderter Menschen, sich in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe im öffentlichen Raum zu bewegen (BGG)] ***ist im Bestand nicht praktikabel***."

In der Begründung wird dann darauf hingewiesen, dass schon seit Jahren die Barrierefreiheit berücksichtigt würde […?!]. Es wird sogar darauf

hingewiesen, dass Normen zur Barrierefreiheit noch über das hinausgehen, was von der Stadtarbeitsgemeinschaft (oder den Bezirksvertretungen) gefordert wird: *„Die aktuell gültige DIN-Norm für barrierefreies Bauen im öffentlichen Verkehrs- und Freiraum (DIN 18040-3) definiert als Gesamtbreite für barrierefreie Gehwege eine nutzbare Gehwegbreite von mindestens 1,80 m zuzüglich der in der Richtlinie für Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) sowie in den Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA 2002) genannten Sicherheitsräume. Ob und in welcher Breite Sicherheitsräume zu berücksichtigen sind, hängt von der Örtlichkeit ab. In Summe ergeben sich sogar größere Mindestbreiten, als die in der Beschlussempfehlung der Stadtarbeitsgemeinschaft Behindertenpolitik."* Die hier genannten Mindestbreiten sind in der Regel noch zusätzliche 20 cm zur Hauswand und 50 cm zur Straße, womit die aktuelle Empfehlung bei 2,50 m Gehwegbreite liegen würde.

Barrierefreiheit zurückgestellt

In der Sitzung am 08.03.2021 des AVR wurde die Vorlage seitens der Verwaltung bis auf weiteres zurückgezogen. Vier Jahre nach den Beschlüssen der Bezirksvertretung(en) und der Stadtarbeitsgemeinschaft, nahezu 20 Jahre nach Inkrafttreten des Behindertengleichstellungsgesetz passiert auf den Straßen von Köln: nichts! Und das muss sich ändern.

2.1.5 Pandemie Stadt Köln

Die Covid-19 Pandemie hat, wie in einem Brennglas, auch die Sicht auf soziale, gesellschaftliche Probleme fokussiert. An dieser Stelle konnte die Stadt Köln einmal positiv in Erscheinung treten. In einem Pilotprojekt hatte die Stadt Bewohner*innen von sogenannten *vulnerablen Sozialräumen mit hohen Infektionszahlen* [früher *soziale Brennpunkte* oder *Problemviertel* genannt] ein zusätzliches und vorgezogenes Impfangebot gegen Covid-19 angeboten. Die bundesweit vielbeachtete **Impfbus-Aktion** brachte damit den Zusammenhang von Gesundheit und der *sozialen Frage* einmal für einen kurzen Moment in die Medien.

An anderen Stellen wollte die Stadt dann leider nicht mit voran gehen. So weigerte sich die damalige Verkehrsdezernentin Blome in Köln **Pop-Up Bike Lanes** einzurichten. Und auch die Forderung, Gehwege zugunsten von **Abstandregeln** generell frei von parkenden PKW zu halten, wurde in von ihr seinerzeit als *„zu pauschal"* abgelehnt. Dabei war schon zu diesem Zeitpunkt offensichtlich, dass schnell und flexibel mit einem multifunktional öffentlichen Raum auf aktuelle Pandemie-Entwicklungen reagiert werden muss. Eine pandemieresiliente Stadt braucht den flexiblen Umgang mit dem Ungleichgewicht von Entleerung und Überfüllung unterschiedlicher öffentlicher Orte.

Das Ende der Pandemie war noch nicht verkündet, da war schon der Nachholeffekt in vollem Gange. In den Sommermonaten 2022 war einer der *Haupt-Aufreger* der Nachrichtensendungen, wenn die Massen nicht pünktlich in Urlaub fliegen konnten und zum 11.11. haben die *„Feierexzesse"* auf der Zülpicher es in die bundesweiten Top-News geschafft – inklusive der Aussage der Kölner Oberbürgermeisterin Reker: *„Man mag das jetzt schön finden, wie hier gefeiert wird […] das tun die jungen Leute eben so"* (Kölner Express, 12.11.2022).

Auf den räumlichen Anspruch der *eben so feiernden jungen Leute* auf der Zülpicher Straße hatte die Stadt Köln keine angemessene Antwort.

Ebenso wie die Antwort auf die (in Teilen auch Pandemie-bedingte) Aneignung des öffentlichen Raums am Eifelwall durch „*etwas anders*" Feiernde von der Stadt Köln leider nur aus Repression, Räumung und Zerstörung bestand.

2.1.5.1 „Sie dürfen hier nicht sitzen!" Der Kölner Eifelwall

Ein kleines Stück des Eifelwalls ist sein einigen Jahren als Fahrradstraße umgewidmet und mit Poller für den Autoverkehr gesperrt. Seitdem wurde der Bereich zwischen der Eifelstraße und der Rudolf-Amelunxen-Straße von vielen unterschiedlichen Menschen und Gruppen genutzt. Zu Beginn wurde vor allem gebouldert und geskatet, es kamen nach und nach einfache Sitzgelegenheiten und ein paar Pflanzentöpfe hinzu (siehe auch 4.1.6 #UnitedEifelwall).

Mit der Pandemie entwickelte sich hier ein vielfältiger Raum, der unterschiedlichsten Bedürfnissen einen öffentlichen und „sicheren" Ort bot - unter freiem Himmel mit viel Platz für Abstand an der „*frischen Luft*". Menschen konnten sich treffen und auf ein paar aus Paletten gebauten Sitzgelegenheiten die Sonne genießen. Es wurde gegärtnert, gebastelt und gebaut. Es entstand ein Ort für Kultur, Kunst und Musik, denn auf Grund der Corona-Schutzverordnung waren Theater, Chor- oder Bandproben in geschlossenen Räumen verboten.

So wurde die Chorprobe, die Zusammenkunft „*der Band*" oder eine Theaterperformance unter die Bahnbrücken verlegt. Studierende nutzen den Eifelwall als Ort unter freiem Himmel für Exkursionen… „*Wir kennen aktuell keinen spannenderen Ort in Köln, der so vor urbaner Lebenskultur sprudelt und Menschen zusammenbringt. Eben ein echtes Reallabor, in dem bisher in einer Grauzone experimentiert wurde, mit viel Liebe und Lametta. Ermöglicht und dazu beigetragen haben der Hochgarten, der wie von allein gewachsen ist: Kinder brachten bemalte Blumentöpfe oder kamen mit Wasserflaschen zum Gießen, oder die vielen kreativen selbstgebauten Möbel, Podeste und Sitzgelegenheiten, oder die auf den Asphalt gemalten Sportfelder, Hüpfkästchen und Spielbretter, und nicht zuletzt das Ambiente der auf mehreren Ebenen kreuzenden Bahnbrücken, die Kreativität von Street-Art und Urban-Design und der riesige Raum einer echten Fahrradstraße*" (Frölich & Deventer, #UnitedEifelwall, 2021).

Sozialer Raum Eifelwall

Im zweiten Pandemiejahr und nach mehreren Lockdowns, entstand am Eifelwall ein öffentlicher sozialer Raum, „*autonom und unabhängig, achtsam und respektvoll, selbstbestimmt und ehrenamtlich. Dieser Prozess entwickelte eine eigene Dynamik* ***zu genau dieser Zeit, an genau diesem Ort*** *– ohne dass sich die einzelnen Akteure untereinander kennen oder verabreden mussten*" (ebenda).

Das Ordnungsamt der Stadt Köln sah am Eifelwall allerdings eine *Gefährdung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung* und räumte den Eifelwall im Oktober 2021 das erste Mal. Es gab öffentliche Proteste, die Bezirksvertretung befasste sich in einer Aktuellen Stunde mit der Räumung, es gab Ortstermine und einen Runden Tisch… was allerdings weitere Räumungen nicht verhinderte.

Das Ende von #UnitedEifelwall

Nachdem dann im ersten Halbjahr 2022 der Straßenabschnitt als Werkstatt und Materiallager für Bahnarbeiten genutzt wurde, war der Ort für einige Zeit nicht mehr nutzbar. Nach Ende der Arbeiten und Abzug der Baucontainer blieb im Sommer ein trister und verwahrloster Ort zurück. Ein paar „*#UnitetEifelwall-Aktivisti*" fassten dann spontan die Idee, Besen und Kehrblech und räumten erst einmal den Dreck beiseite – in der Hoffnung, dem Eifelwall wieder ein bisschen von dem Leben einzuhauchen, das es im Jahr zuvor gegeben hatte. Nach getaner Arbeit haben sich dann eine Handvoll Menschen mit einem Feierabendbier auf den Gehweg gesetzt, um dem Tag noch gemütlich ausklingen zu lassen.

Und prompt tauchte das Ordnungsamt auf und machte freundlich aber bestimmt deutlich, dass ein erneutes Aufleben des **#UnitedEifelwalls** nicht geduldet wird.

Eine bemerkenswerte Aussage eines Ordnungsamt-Mitarbeiters brachte auf den Punkt, wie öffentlicher Raum in Köln verwaltungsseits betrachtet wird: „*Sie dürfen hier nicht sitzen. Das ist ein Gehweg.*"

Abbildung 26 Eifelwall "aufgeräumt", aber Sitzen verboten!

Siehe auch: 4.1.6 #UnitedEifelwall

2.2 Köln Transformation, Konkret

Offene Daten Köln

Die Digitalisierung und BigData kann bei der klimagerechten Transformation der Stadt helfen. Mit OFFENE DATEN KÖLN ist schon ein Ansatz vorhanden Daten zur Verfügung zu stellen. Dies kann sicherlich noch ausgebaut werden.

In einem Datenprojekt hat die taz alle Landkreise in den Bereichen Energie, Mobilität, Landwirtschaft, Abfall und Gebäude verglichen. Mit ernüchternden Ergebnissen. Einen Vorschlag zur Abhilfe wird im Artikel direkt genannt: „***Um solche komplexen Veränderungsprozesse zu ermöglichen, muss es klare, messbare Ziele geben, die nicht in weiter Zukunft liegen**, sagt Karsten Neuhoff vom Deutschen Institut für Wirtschaftsforschung. Neuhoff leitet dort die Abteilung Klimapolitik, ist Professor und berät Regierungen. Er und seine Kolleg*innen fordern Frühindikatoren für Klimaschutz – also Pegelstände für Fortschritte. **Bisher sind die Klimaziele oft sehr allgemein und in zeitlich weiter Ferne. 'Wenn die Politik sich konkrete Ziele für die kommenden Jahre setzt, wird sie auch an denen gemessen. Dadurch entsteht auf Verwaltungsseite ein Handlungsdruck aber auch die politische Rückendeckung für die Umsetzung von notwendigen Maßnahmen**.' Er stellt sich das vor wie bei Unternehmen, die verkünden, was sie erreichen wollen, und sogenannte KPIs definieren, also Werte, anhand derer man Erfolg einschätzen kann. Jedes Jahr 4 bis 5 Prozent der Gebäude energetisch zu sanieren könnte so ein Ziel sein. Gerade sind es knapp 1 Prozent.*" (taz, 2022).

Daher bildet auch die detaillierte Analyse der energetischen Ausgangslage auf der Energieversorgungs- und Energiebedarfsseite aller Wohn- und Gewerbegebäude das Grundgerüst bei der Konzeptentwicklung.

Die Ergebnisse dieser grundlegenden Analyse geben jedoch zunächst nur ein theoretisches technisches Einspar- oder Effizienzpotenzial wieder, welches beispielsweise durch die Verringerung des Strom- und Wärmebedarfs, den Ausbau der Fernwärme oder den Aufbau von KWK-gestützten Nahwärmeinseln sowie die Nutzung von Solarenergie realisiert werden könnte.

Es bedarf jedoch noch eines Abgleichs mit den Handlungsmöglichkeiten, Bedürfnissen und Unterstützungsbedarfen der Akteure sowie den spezifischen Gegebenheiten des Raums.

Klimagerechter Stadtumbau setzt Technik angepasst auf die lokalen Verhältnisse ein (Innovation City Management GmbH)

Best Practice

Zum Einsatz digitaler Anwendungen in der Transformation der Stadt gibt es konkrete Best-Practice-Beispiele vom *Aufbruch am Arrenberg* in Wuppertal.

Kurze Infos und Links hier im Dokument mit den Stichworten „*EnergieWetter*" und „*EnergieQuartier*" unter 3.7.10 Layer Energieversorgung – Strom und Wärme.

2.2.1 Abwasserwärmenutzung in Köln

RheinEnergie Abwasserwärme

„Mit geeigneter Technik, i.d.R. Wärmetauscher und Wärmepumpe, wird die Wärme, die in den Abwasserkanälen bisher ungenutzt abgeleitet wird, teilweise entnommen und der Gebäudebeheizung zugeführt. Damit wird die Nutzung konventioneller Energieträger (in den Gebäuden) reduziert bzw. ersetzt. Im Rahmen eines von der EU geförderten Forschungsprojektes („Celsius – Wärme aus Abwasser") wurde untersucht

- *welche Technik (am besten) geeignet ist,*
- *welche Standortbedingungen gegeben sein müssen und*
- *für welche Verbraucher diese Art der Wärmeversorgung in Frage kommen kann.*

Die Kopplung wurde an drei Kölner Schulen umgesetzt. Weitere aktuelle Ergebnisse der Forschungsarbeiten sind eine Abwasserpotentialkarte für das Kölner Stadtgebiet sowie eine Master-Arbeit der TH Köln, welche das grundsätzlich weit verbreitete Potential zur Nutzung von Abwasserwärme in Köln verdeutlichen. Zeitraum und Stand der Umsetzung: 2013 – 2017, in Betrieb bis heute, Schlüsselakteure: RheinEnergie AG" (Quelle: Umweltbundesamt)

2.2.2 Wissenschaftsstandort Köln – Kreislaufwirtschaft

Info :metabolon

„Am europaweit renommierten Lehr- und Forschungsstandort :metabalon in Lindlar entwickeln Mitglieder des ':metabolon Institute' (MET) Konzepte für eine nachhaltige Kreislaufwirtschaft.

Das :metabolon Institut der TH Köln beschäftigt sich in der Lehre mit der 'Nachhaltigen Kreislaufwirtschaft' im Allgemeinen, d.h. mit der Betrachtung von ganzheitlichen Prozessketten: Von der Rohstoffgewinnung über die Herstellung von Produkten und Gütern, die Verteilung an die Konsumenten sowie die erneute Einsammlung zum 'end of life' Zeitpunkt, bis hin zu ihrer Aufbereitung und Nutzung als neues Produkt/Gut oder Sekundärrohstoff. haltige Kreislaufwirtschaft.

In der Forschung liegt der Schwerpunkt auf der 'Nachhaltigen Abfallwirtschaft'. Dabei werden innovative Verfahren bzw. Prozessketten zur stofflichen und energetischen Verwertung von Neben-, Rest- und Abfallstoffen (waste to value / waste to energy) untersucht. Ziel ist hierbei das Schließen von Stoffkreisläufen. Die entwickelten Konzepte sollen Unternehmen unterstützen effizienter mit Rohstoffen umzugehen und Teil der zirkulären Wertschöpfungskette zu werden, um so zur nachhaltigen Entwicklung unserer Gesellschaft beizutragen." (Webseite TH Köln)

Info Circular Transformation Lab Cologne

„Am neu gegründeten Forschungscluster 'Circular Transformation Lab Cologne' sind zehn Fakultäten der TH Köln beteiligt. Unsere Vision ist die Beschleunigung der gesellschaftlichen Transformation hin zu einer nachhaltigen, zirkulären Lebens- und Produktionsweise. Als interdisziplinäre Lehr- und Forschungsgemeinschaft sind wir die Überzeugungstäter:innen, um den öffentlichen Diskurs zu prägen. […] Im Fokus steht dabei aber die Entwicklung nachhaltiger Lösungen der sich darstellenden Herausforderungen bei der beschriebenen Transformation: Mit Hilfe eines fach- und sektorübergreifenden, nationalen und internationalen Netzwerks in Industrie und Forschung werden wir sicherstellen, dass das Wissen für die Gesellschaft wirksam gemacht wird." (Webseite TH Köln)

2.3 Bürgerbeteiligung

Bei dem Begriff der Bürgerbeteiligung, im deutschen Planungsrecht auch als Öffentlichkeitsbeteiligung bezeichnet, muss unterschieden werden zwischen der formellen (gesetzlich verpflichtenden) und der informellen, freiwilligen Bürgerbeteiligung.

Die verpflichtende Beteiligung gibt es beispielsweise in der Bauleitplanung, den Raumordnungsverfahren oder bei Umweltverträglichkeitsprüfungen. Festgelegt ist z.B. die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung im Bundesbaugesetz seit 1976, im Baugesetzbuch oder in Öffentlichkeitsbeteiligungsrichtlinien der EU.

Zahlreiche Vorschläge für (freiwillige) Beteiligungsmodelle und -Themen sind im Klimaschutzgutachten der Stadt Köln unter Punkt „Klimaneutralen Lebensstil und Bildung fördern", sowie in den in den Trendmolekülen des Forschungsprojekt „Nachdenken über die Stadt von übermorgen" des Bundesinstituts für Bau, Stadt und Raumforschung (BBSR) aufgeführt (zitiert auch in Stadt Köln – Perspektiven 2030+).

> »Ebenso sollen neue Beteiligungsmodelle auf der Ebene der Veedel- und Gesamtstadtentwicklung konzipiert werden, um den Dialog zwischen Bevölkerung, Verwaltung und Politik zu stärken. […]
>
> Die nächsten notwendigen Schritte sind die Entwicklung und Erprobung digitaler Anwendungen in Reallaboren inklusive ihrer nachträglichen Prüfung und Regulierung. In diesen Prozess sind Kölner Wissenschafts- und Forschungseinrichtungen durch neue Kooperations- und Innovationsprozesse der Wissensproduktion und des Know-how Transfers miteinzubeziehen.«
>
> **Kölner Perspektiven 2030+ | Handlungsempfehlung 9 Smarte Stadt (Stadt Köln, 2020, S. 134)**

Beteiligungs-Paradoxon

Spannend in Zusammenhang mit dem Thema ist auch das Stichwort „Beteiligungsparadoxon" (s. https://de.wikipedia.org/wiki/Bügerbeteiligung), bei dem allerdings davon ausgegangen wird, dass zu Beginn eines Verfahrens die Einflussmöglichkeit sehr hoch, aber das Teilnahmeinteresse noch sehr gering ist. Je konkreter das Vorhaben würde, desto mehr Menschen wollten sich bei dessen Gestaltung einbringen.

Meine Erfahrung mit dem auch weit über Köln hinaus beachtetem Beteiligungsverfahren zum Helios-Gelände in Köln-Ehrenfeld lässt mich zu einem anderen „Paradoxon" kommen: Zu Beginn gab es sehr breites und intensives Interesse, dass die möglichen Einflussmöglichkeiten nutzen konnte (Entwicklung des Leitbildes und Kodex). Bei der sich dann über viele Jahre ziehende Realisierung nimmt das Interesse „der Öffentlichkeit" (und auch der Politik) ab, so dass die vermeintlichen Erfolge schlussendlich bei der Umsetzung in Vergessenheit geraten oder *nicht weiterverfolgt* werden.

Die Stadt Köln hat sich eine vertiefte Öffentlichkeitsbeteiligung auf die Fahnen geschrieben und im Leitlinienprozess festgeschrieben. Sie umfasst diverse Gremien und wird sukzessiv ausgebaut. Der Beirat Öffentlichkeitsbeteiligung begleitet den laufenden Prozess in beratender Funktion. Informationen finden sich auf der Webseite der Stadt Köln unter www.stadt-koeln.de/politik-und-verwaltung/mitwirkung/leitlinien-buergerbeteiligung/index.html.

Systematische Öffentlichkeits-Beteiligung Stadt Köln

2.3.1 Schluss mit lustig!

KKAA

Dass in Köln das Thema der Öffentlichkeitsbeteiligung ernst(er) genommen wird, ist auch einem starken bürgerschaftlichen Engagement zu verdanken, bei dem in diesem Zusammenhang vor allem „Köln kann auch anders" genannt werden sollte. Gegründet nach dem Einsturz des Kölner Stadtarchives am 3. März 2009 hat sich KKAA zum Ziel gesetzt, die *Defizite in der politischen Kultur und der Verwaltungsorganisation* in Köln zu beseitigen. Auf der Homepage www.koelnkannauchanders.de wird dies recht deutlich formuliert: „*Viele Kölnerinnen und Kölner reagieren mit Ärger und Abscheu auf die Skandale, Pleiten und Pannen der Kölner Politik und Verwaltung der letzten Monate und Jahre. Sei es der Einsturz des Kölner Stadtarchivs, Immobiliendeals auf Kosten der Allgemeinheit, immer wieder völlig aus dem Zeit- und Kostenrahmen laufende öffentliche Bauprojekte, die teure Posse um eine Hubschrauberstation auf dem Kalkberg oder einer der vielen kleinen oder großen Kölsch-Klüngel-Skandale. Wir wollen nicht tatenlos zusehen, wenn ein undurchsichtiges Interessengeflecht oder schlichte Verantwortungslosigkeit sich zum Schaden der Stadt, ihrer Bürgerinnen und Bürger, ihrer Lebensqualität und Kultur auswirkt. Unser Motto lautet: Schluss mit lustig!*"

3. VeedelsBlock+

3.1 Ein Superblock für Köln

Im September 2022 hat der Ausschusses *für Bürgerbeteiligung, Anregungen und Beschwerden* beschlossen, das Thema „Superblocks" für einen ersten Bürgerrat vorzusehen (Vorlage 2907/2022) und informiert darüber auf der städtischen Webseite meinungfuer.koeln: *„Der Bürgerrat soll eine Abwägung über die Vor- und Nachteile von Superblocks vornehmen und ein erstes Konzept für grundsätzliche Anforderungen/Prinzipien an einen Superblock erarbeiten, die stadtweit zur Anwendung kommen können. […] Zur Konkretisierung des Konzepts soll ein Pilotgebiet identifiziert werden und im Rahmen einer Testung mit Beteiligung der örtlich Betroffenen die Umsetzung erfolgen. Der Bürgerrat begleitet das Pilotprojekt und leitet Handlungsempfehlungen für die Politik ab. Dadurch entsteht im Idealfall eine Blaupause zur Umsetzung in weiteren Gebieten. Die Auswahl des Pilotbereichs soll bereits mit dem Bürgerrat gemeinsam erfolgen."* (Stadt Köln, 2022a).

Das Themenfeld des Bürgerrat ist von Vorneherein begrenzt auf ein Thema im Bereich der **Mobilität**. Zur Auswahl standen neben dem *Superblock* auch noch *Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP)*, *Master Plan Parken*, *15-Minuten-Stadt*, *Ausbau Stadtbahn/ÖPNV* und *Drittnutzerfinanzierung der Verkehrswende*. Da Projekte mit langem planerischem Vorlauf, zu hoher Komplexität oder zu geringer Entscheidungskompetenz ausgeschlossen wurden, blieb am Ende nur noch der Superblock übrig. Zudem soll die Vorarbeit der Agora Köln zum Thema Superblock / Veedelsblock bei der Auswahl der Projekte berücksichtigt werden.

> Verkehrsberuhigung und verkehrliche Anbindung: **Superblocks** umfassen ein Gebiet aus mehreren Baublocks. Der Straßenraum wird zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität umgestaltet. Verkehrsberuhigende Maßnahmen innerhalb eines Superblocks und die Reduzierung von Parkplätzen im öffentlichen Raum fördern die Nahmobilität ohne Auto. Bewohner*innen der Superblocks sollen nicht mehr als 300 bis 400 Meter zur nächsten ÖPNV-Haltestelle zurücklegen müssen. Durchgangsverkehre werden vermieden und um den Superblock herumgeführt. Sofern der rechtliche Rahmen dafür gegeben ist, dürfen nur Anwohner*innen und Gewerbetreibende mit ihren Fahrzeugen in das Gebiet der Superblocks einfahren. Für Gewerbetreibende und KEP-/Lieferdienste müssen ausreichend Ladezonen je Superblock eigeplant werden. Alternativ können am Rande der Blocks eingerichtete Mikrodepots KEP-Fahrten aus den Superblocks heraushalten.
>
> Klimaschutzgutachten (Stadt Köln, 2022b, S. 187). Hervorhebung d. A.

3.2 Der Veedelsblock hinter dem Gürtel

Das Veedel *Ehrenfeld hinter dem Gürtel* ist eines von drei vorgeschlagenen Gebieten, die im Rahmen eines Projektes der **Agora Köln** für die Umsetzung eines *Veedelblock* ausgewählt wurde. Hintergrund für die Auswahl genau dieses Veedels ist ein rund um den *Tag des guten Lebens (TdgL)* 2019 entstandene Konzept.

Auf verschiedenen Nachbarschaftstreffen im Vorfeld des TdgL wurde immer wieder die mangelnde Aufenthaltsqualität thematisiert. Als Ursache wurden vor allem die zugeparkten Gehwege sowie der Durchgangs- und Parksuchverkehr identifiziert. So entstand ein von der Idee der *Superblocks* in Barcelona inspiriertes straßenübergreifendes Verkehrskonzept. Durch geringe Änderungen der Einbahnstraßen-Verkehrsführung im Veedel soll der Durchgangs- und Parksuchverkehr erheblich reduziert werden. Auf dem TdgL wurde das Konzept auf mehreren Stelltafeln vorgestellt und es wurden zahlreiche Unterschriften zur Unterstützung gesammelt. In der Folge wurde erfolgreich eine Bürgereingabe in der Bezirksvertretung eingebracht (Vorlage: 0821/2020).

Abbildung 27 vorgelegter Plan zur Bürgereingabe

Somit besteht für das *Pilotprojekt des ersten Bürgerrates* schon ein fertiges Konzept eines **Veedelsblock** mit einer bestehenden Beschlusslage: *„Die Bezirksvertretung Ehrenfeld hat für das bezeichnete Gebiet in den letzten 10 Jahren eine Reihe von Beschlüssen für eine geänderte Verkehrsführung gefasst. Keiner dieser Beschlüsse wurde bisher umgesetzt. Die Bezirksvertretung Ehrenfeld beauftragt die Verwaltung ihre Beschlüsse ohne weiteren Verzug umzusetzen. Soweit die Anregungen über die bisherigen Beschlüsse der Bezirksvertretung hinausgehen, wird die Verwaltung beauftragt, die erforderlichen Verkehrsuntersuchungen durchzuführen und, soweit erforderlich, der BV Maßnahmen vorzuschlagen."*

Die in diesem Papier vorgeschlagenen Konzepte und Maßnahmen der Transformation im **VeedelsBlock+** beinhalten sowohl die Aspekte des Superblock/Veedelsblock, als auch einige der ursprünglich zur Auswahl stehenden Themen für die Bürgerräte und weitere Aspekte, die über Mobilitätsthemen hinaus gehen.

Nutzungsgemischte Quartiere: Im Rahmen der verkehrssparsamen Stadtentwicklung werden nutzungsgemischte Quartiere mit hoher Aufenthaltsqualität entwickelt und die Ansiedlung von Einrichtungen des täglichen Bedarfs (Einkauf, Gastronomie, Ärzte, Schulen, Arbeitsplätze, Parks, Kultureinrichtungen u.a.) dort, wo sie nicht im Umkreis von **15 Minuten** erreichbar sind, gezielt gefördert. Zudem werden Gebäude mit flexiblen Nutzungskonzepten gefördert.

[...] Der **öffentliche Raum** wird gezielt attraktiviert, indem Plätze umgestaltet werden, zusätzliche Begrünung, Aufenthaltsflächen, Spielflächen und zusätzliche Sitzgelegenheiten sowie Kunst im öffentlichen Raum geschaffen werden, um die Aufenthaltsqualität zu fördern.

Klimaschutzgutachten (Stadt Köln, 2022b, S. 187). Hervorhebung d. A.

3.3 Der VeedelsBock+

Die Herausforderungen an die durch den Klimawandel notwendige Transformation der Stadt sind gewaltig und eine konkrete Umsetzung der in zahlreichen *Strategiepapieren* und *Perspektiven* beschriebenen Handlungsempfehlungen ist sicherlich nicht trivial. Dennoch wird von der Stadtgesellschaft immer wieder die mangelnde Umsetzung der formulierten Ziele, Masterpläne und Beschlüsse thematisiert.

Hinzu kommt, dass die Herausforderungen der Klimakrise vor dem Hintergrund der stattgefundenen Pandemie und aktuell mit einem Krieg in Europa und den sich daraus ergebenen Folgen auch für unseren Alltag ein vielschichtiges Handeln erfordert.

Wir kommen – nicht nur aus Gründen der Klimakrise – an die Grenzen des immerwährenden Wachstums und steigendem Wohlstand. Eine Erkenntnis, die 50 Jahre nach der Veröffentlichung der *Grenzen des Wachstums* und dem Bericht des *Club of Rome zur Lage der Menschheit* eigentlich längst klar sein müsste. Spätestens aber mit der COVID-19-Pandemie sollte uns allen deutlich geworden sein, dass ein „*weiter so*" nicht möglich ist – aber ebenso haben wir gelernt: „*geht nicht – gibt's nicht*". Es bleibt die Frage des „*wie*?"

Und hier kommt nun der **VeedelsBlock+** ins Spiel, als konkret fassbarer und direkt erfahrbarer städtischer Ort, an dem es interdisziplinar und sektorübergreifend zur Praxis kommt:

- Anlehnend an das Konzept der Superblocks in Barcelona.
  Die Transformation des öffentlichen Raums vom Verkehrsraum zu einem Raum für die Menschen. Ein zentraler Aspekt in Barcelona ist die Ermöglichung und Förderung von Aufenthaltsqualität durch relativ einfache Maßnahmen, wie die Unterbindung der Durchfahrt des MIV.
- Anlehnend an die *gerechte*, *grüne* und *produktive Stadt* der *Neue Leipzig Charta 2020*:
  Die Transformation zu einer zukunftsfähigen Stadt, die 15-Minuten-Stadt, die pandemie- und klimaresiliente Stadt, die Schwammstadt, die verdichtete, aber sozial und gemeinwohlorientierte Stadt.
- Anlehnend an die zahlreich bestehenden Beschlüsse, Masterpläne und Strategien der Stadt Köln.

An dieser Stelle verbinden sich die Theorien der Stadtplanung (siehe 1. Kapitel) sowie der Kölner Stadtstrategien und Masterpläne (siehe 2. Kapitel) mit einem konkreten städtischen Ort.

Wir haben kein Defizit an Erkenntnis oder Beschlüssen, aber es fehlt dieser Ort, an dem **zeitnah** und im umfassenden Sinn **vernetzt** eine Umsetzung **konkret** stattfindet. Mit der Schaffung einer „*stadtentwicklungspolitischen Sonderzone für die klimagerechte Transformation*" (oder so ähnlich) kann ein Pilotgebiet aufgestellt werden, dass verwaltungstechnische Hürden verringert und die Themen Mobilität und Verkehr, Klima und Energie, Ernährung und Kreislaufwirtschaft, Digitalisierung, Information und (Umwelt-) Bildung zusammen denkt, entwickelt und anschaulich Praxis werden lässt.

Das von mir vorgeschlagene Gebiet für einen ***Aufbruch:Stadt*** ist etwas größer als das am TdgL betrachtete Gebiet: Es umfasst zusätzlich als zentrale Achse die Venloer Straße und nimmt südwestlich das Bürgeramt, das Bürgerzentrum Ehrenfeld, die Christian-, Leyendecker-, Hospelt- und Gumprechtstraße mit auf. Begrenzt wird das Gebiet von der Subbelrather Straße, dem Ehrefeldgürtel, dem Bahndamm mit dem Bahnhof Ehrenfeld, der Helmholzstraße und der Äußeren Kanalstraße.

Abbildung 28 VeedelsBlock+ mit zentralen Verkehrsachsen und (angrenzenden) Grünflächen.

3.4 Was kennzeichnet das Veedel „Ehrenfeld hinter dem Gürtel“

Ehrenfeld *vor dem Gürtel* war in den 90er Jahren Sanierungsgebiet und hat mittel- und unmittelbar den Gentrifizierungsprozess *hinter dem Gürtel* angestoßen und vorangetrieben. Insbesondere im Veedel *hinter dem Gürtel* kam und kommt es zu einer starken Nahverdichtung im Alt(bau-)bestand. Zahlreiche Lücken wurden geschlossen, ehemaliges Gewerbe umgewidmet und verdichtet und die Konversion der letzten ehemaliger Industrieflächen ist bald abgeschlossen.

Die Bevölkerungsstruktur im Veedel *hinter dem Gürtel* hat sich seit den Zeiten des Sanierungsgebietes *vor dem Gürtel* in den frühen 90er Jahren sehr stark gewandelt. Viele Häuser sind von Bewohner*innen zur Eigennutzung gekauft und modernisiert worden. Die lange Phase der Niedrigzinspolitik und das Anwachsen der „*Erbengeneration*“ hat die Quote der Eigentumswohnungen und Eigentümer*innen-Nutzung im Veedel stark erhöht. *Hinter dem Gürtel* waren die Kosten für den Eigentumserwerb auch noch ein paar Jahre länger auf einem einigermaßen moderaten Niveau (was seit einigen Jahren auch nicht mehr der Fall ist).

Ein Resultat aus dieser Entwicklung ist auch, dass sich das Verhältnis des Pro-Kopf-Wohnraum verändert hat. Vormals kleine Wohnungen sind zusammengelegt worden. Mehrfamilien-Mietshäuser wurden zu eigengenutzten Stadthäusern.

Dieser ganze Prozess wurde von einem (häufig kreditfinanzierten) Aufwertungs- und Modernisierungsprozess begleitet. Kohleöfen wurde durch Gasetagen- oder Gaszentralheizungen ersetzt, neue Bäder wurden ein- und Dachböden ausgebaut. Eine energetische Sanierung, wie sie nach heutigem Stand bei Neubauten mehr oder weniger Standard sein sollte, hatte allerdings nicht stattgefunden. Die aktuelle Debatte um energetische Gebäudesanierung[17] und dem perspektivisch auch notwendigen Austausch der fossilen Wärmeerzeugung fällt den Eigentümer*innen – und damit indirekt natürlich auch den Mieter*innen – nun auf die Füße

Ein einfacher Austausch von Gas(etagen-)Heizungen durch Wärmepumpen ist im Alt(bau-)bestand nicht ohne weiteres möglich, da häufig keine ausreichende Dämmung der Außenfassade, Kellerdecken und/oder der Dachflächen und Giebelwände vorhanden ist. Es kann für einen sinnvollen und effizienten Einsatz einer Wärmepumpe notwendig werden, neue Fenster, Heizkörper, Warmwasserbereitung und ggf. Verrohrung einzubauen. Ebenso stellen sich ganz banale Fragen wie: wohin mit den Wärmepumpen? Wie werden die Anlagen zukunftssicher dimensioniert und wer berechnet die Gesamtenergiebilanz? Energieberater*innen, Handwerker*innen und Finanzierung…? Siehe hierzu auch den Abschnitt: 1.6.1 Preistreiber Modernisierung, mit der Beispielberechnung zur Mietumlage und Finanzierung.

[17] Novelle des Gebäudeenergiegesetz (GEG).
Das GEG hat die Energieeinsparverordnung (EnEV), das Energieeinsparungsgesetz (EnEG) und das Erneuerbare-Energien-Wärmegesetz (EEWärmeG) abgelöst und soll nun weiter angepasst werden (Entwurf: mindestens 65 % erneuerbare Energieträger beim Einbau von Heizungen ab 2024, etc.). Siehe hierzu auch: GEG: Was steht im Gebäudeenergiegesetz? | Verbraucherzentrale.de.

3.4.1 Zielsetzung und Akteure der Transformation

Die lokale Realität ist wie so oft komplizierter als das, was sich Koalitionäre in Berlin überlegen und in Verordnungen gießen. Eine nachhaltige Wärme- und Energiewende wird (sozialverträglich) nur im Quartiersmaßstab funktionieren. Quartiers-Wärmepumpen und eine Nahwärmeversorgung mit optionaler Anbindung an Fernwärmenetze (mit Schaffung von Schnittstellen zwischen Niedertemperatur im Nahwärmenetz und Temperaturen in Fernwärmenetz). Lastenausgleich und -management sowie Speichersystem und optionale Sektorenkopplung verbundener Quartiers-PV-Anlagen.

In dem Leitfaden zum klimagerechten Stadtumbaus des Bottroper Modellprojektes InnovationCity (siehe 3.7.1.3) wird als erste Säule beschrieben, dass es maßgeschneiderte Lösungen für die Stadtquartiere benötigt und hierfür nicht nur technische Frage im Vordergrund stehen dürfen. *„Zentraler Ausgangspunkt ist daher die Bestimmung der vorhandenen Zielgruppen und der wichtigen Akteure als Eigentümer und als Multiplikatoren aus den Bereichen Wohnen (einschl. Wohnungsgesellschaften), Gewerbe/ Handel/Dienstleistung und öffentliche Einrichtungen. Ihre Nutzenerwartung, ihre Handlungsmöglichkeiten und ihren Unterstützungsbedarf gilt es abzuschätzen und die Akteure bzw. deren Immobilien räumlich zu verorten. Dieser Analyseschritt ist deshalb so wichtig, weil bestimmte Maßnahmen und Projekte ausgeschlossen oder anders konzipiert werden müssen, wenn Menschen in unterschiedlichen Lebenssituationen angetroffen werden. Diese Situationen können aus der Person selbst heraus entstehen, beispielsweise während einer bestimmten Lebensphase, wie der Gründung einer Familie, oder durch externe Faktoren, wie einen Defekt der Heizungsanlage, herbeigeführt werden.*

Es gilt daher, die ***sozialen***, ***demographischen***, ***wirtschaftlichen*** *und* ***kulturellen Rahmenbedingungen räumlich zu erfassen und mit dem technischen Potenzial der Energiebedarfsreduzierung und der effizienten Energieversorgung zu überlagern****. Hierdurch wird eine realistische Einschätzung zum Veränderungspotenzial innerhalb eines Quartiers möglich und es können raum- und akteursbezogene Maßnahmen entwickelt werden. Diese orientieren sich an den Handlungsmöglichkeiten und am Unterstützungsbedarf der jeweiligen Akteure* […]

Nur auf der Ebene eines begrenzten Stadtraumes besteht die Möglichkeit, die Anonymität und Abstraktheit des großen Ziels 'Klimagerechter Stadtumbau' aufzulösen" (Innovation City Management GmbH)

Der Kölner Wohngebäudebestand bietet ein sehr hohes energetisches Sanierungspotenzial. **Die jährliche Sanierungsquote ist hingegen gering und insbesondere im Hinblick auf die Klimaschutzziele der Stadt Köln nicht ausreichend**. Die Stadt Köln fördert energetische Sanierungen im Rahmen des Förderprogramms Gebäudesanierung und Erneuerbare Energien – Klimafreundliches Wohnen. Informationen zum Thema Sanierung etc. sind auf der Homepage der Stadt zu finden. Vor dem Hintergrund begrenzter personeller und finanzieller Ressourcen seitens der Stadtverwaltung bietet sich der Quartiersansatz für die Steigerung der Sanierungsquote an. […] Der Fokus sollte zunächst auf Quartieren liegen, welche einen hohen energetischen Sanierungsbedarf aufweisen. Auf die finanziellen Ressourcen der Gebäudeeigentümer*innen sollte bei der Auswahl ebenfalls geachtet werden. Neben den Themen Energieeinsparung und -versorgung sollten zusätzlich die Themen nachhaltiges Bauen, Digitalisierung, Mobilität und Gesundheit behandelt werden. Diese Aspekte werden bspw. in integrierten Quartierskonzepten betrachtet, welche u.a. von der KfW gefördert und von der Stadt bzw. dem Energieversorger beantragt werden können.

Sanierungsquote erhöhen durch Integrierte Quartierslösungen im Bestand, Klimaschutzgutachten (Stadt Köln, 2022b, S. 20).
Siehe dort auch „Köln Paket für die klimafreundliche Bestandssanierung" (S. 32), „Förderprogramm für die energetische Sanierung privater Wohngebäude" (S. 36), „Qualitätsnetzwerk 'klimaneutrale Wohngebäudemodernisierung'" (S. 42)

Als Basis einer flächenschonenden und sozialverträglichen Stadtentwicklung erhöht Köln die bauliche Dichte seiner bestehenden Siedlungsstruktur. Die Stadt setzt dabei sowohl auf eine **kleinteilige Innenentwicklung** als auch auf die Identifizierung von Transformationsflächen in innerstädtischen Lagen.

Kölner Perspektiven 2030+ | Handlungsempfehlung 2 Innere Werte (Stadt Köln, 2020, S. 124), Hervorhebung d. A.

3.5 Bestand in einem vielfältigem Veedel

Unter dem Gesichtspunkt der 15-Minuten-Stadt ist auffällig, wie vielfältig und umfangreich das Angebot und die Mischung im Veedel ist – manches mit stadtweiter und überregionaler Bedeutung. Die Aufzählung macht darüber hinaus deutlich, dass das *Veedel hinter dem Gürtel* für die Durchwegung und als Zielort zentral ist: Verkehrsknoten, öffentliche Einrichtungen, Krankenhaus und vieles andere mehr werden auch aus den angrenzenden Veedel heraus aufgesucht.

- **Wohnen**
  - Eigentum/Mietwohnungsbau/Genossenschaften/WBS
  - Vorwiegend Mehrfamilienhäuser,
  - Vereinzelt Wohnblock, vereinzelt Reihenhaus/Häuschen
  - Altbau (Gründerzeit, Industrie, Handwerk, Gewerbe) / Neubau (Nahverdichtung, Konversion)
- **Verwaltung und öffentliche Dienstleistung**
  - Bürgeramt Ehrenfeld und Bezirksrathaus
  - Stadtteilbibliothek
  - Jugendhilfe, E.V.A.
  - Kreissparkasse (Filiale, Automat)
  - Polizei (unmittelbar angrenzend)
  - Feuerwehr (unmittelbar angrenzend)
  - KVB-Kundenzentrum (unmittelbar angrenzend)
- **Schule und Bildung**
  - Grundschulen (Platen, Borsig)
  - Förderschule Leyendecker
  - ecosign / Akademie für Gestaltung (unmittelbar angrenzend)
  - Eichendorff-Realschule (angrenzend)
  - Rheinische Fachhochschule Köln - Campus Vogelsanger Straße (angrenzend)
  - Zukünftig Heliosschule (angrenzend)
- **Kinder**
  - Kindergarten / Hort
    - Städtische Kitas/Hort (Marien 108, 37)
    - Zahlreiche Kindergruppen/Kitas (Herbig, Alpener, Leyendecker (2), Platen (2), Subbelrather, Christian,…)
  - Verein “Arche”
  - Spielplätze (Schönstein, Platen, Lessing, Helmholz)
- **Gesundheit, Pflege und Soziales**
  - Krankenhaus St. Franziskus mit Notdienstpraxis
  - Seniorenhaus “Hl. drei Könige”
  - Erik-Wickberg-Haus (Heilsarmee)
  - Caritas-Altenzentrum Kardinal-Frings-Haus
  - Dialysezentrum
  - Apotheken und Sanitätshaus
  - Ärztehaus Helios (unmittelbar angrenzend)
- **Infrastruktur und Verkehr**
  - KVB-Linie 3, 4, (Venloer/Gürtel, Leyendecker, Äußere Kanal)
  - KVB-Linie 13, 5 (unmittelbar angrenzend)
  - KVB-Buslinien (139, 140, 141, 143)
  - DB-Ehrenfeld (S- und Regio, Ersatzbhf ICE)
  - Carsharing (Cambio: Lessing, Subbel-/Gürtel, BüZE, u.a.m.)
  - Parkhaus (Krankenhaus, City-Parkhaus, Veedelsgaragen)
- **Kultur, Freizeit und Sport**
  - Bürgerzentrum Ehrenfeld (BüZE)
  - Urania-Theater
  - Artheater
  - Ruff-Factory
  - Kölner Malschule
  - Wikipedia Lokal:K
  - Cinenova
  - Pattenhalle
  - Kolbhalle
  - Sporthalle (Thielen)
  - Fußballplatz TUS Ehrenfeld (unmittelbar angrenzend)
  - Skaterpark „Salatschüssel“, Trimm Parcour „4FCIRCLE“ (unmittelbar angrenzend)
  - Ossendorf-Bad (angrenzend)
  - Kirchengemeinden und Moscheen
- **Wirtschaftsbereiche urbaner Produktion**
  - lt. Definition: urbane Industrie, urbane Manufaktur, urbane Landwirtschaft, Wissensökonomie, Kultur- und Kreativwirtschaft
- **Handwerk und Gewerbe**
  - Friseure, KFZ, Druckerei, HKS
  - (nur noch wenige) Gewerbehöfe (Leyendecker, Hospelt…)
  - Surfshop Frittboards
  - Bekleidung, Schneiderei
- **Lebensmittelhandel und Versorgung**
  - Vollversorger (REWE, Netto, Penny)
  - Discounter (Lidl, Aldi)
  - Einzelhandel (Bioladen, Feinkost und Lebensmittel, Unverpackt, Bäckereien, GoodFood, Kaffee-Rösterei)
- **Gastronomie & Club**
  - Diverse (v.a. Venloer, Subbel)
  - CBE, Bumann & Sohn,…

3.6 Bestehende Beschlüsse bezogen auf das Veedel (Auszug)

Zahlreiche Beschlüsse der Bezirksvertretung Ehrenfeld (u.a.), die das Veedel hinter dem Gürtel betreffen, liegen zum Teil schon seit über einem Jahrzehnt vor. Dies werden berücksichtigt, bzw. einbezogen.

- Stadt Köln, Radverkehrskonzept Ehrenfeld: www.stadt-koeln.de/leben-in-koeln/verkehr/radfahren/radverkehrskonzept-ehrenfeld
- Ratsinformationssystem Stadt Köln, »Marienstraße« ratsinformation.stadt-koeln.de/_ktonr=185045
- Ratsinformationssystem Stadt Köln, »KölnerFahrradGürtel«: ratsinformation.stadt-koeln.de/_kvonr=79681
- Ratsinformationssystem Köln, Verkehr »Hinter dem Gürtel«: ratsinformation.stadt-koeln.de/_ktonr=304042
- Ratsinformationssystem Köln, »Barrierefreies Ehrenfeld«: ratsinformation.stadt-koeln.de/_ktonr=213897
- Ratsinformationssystem Köln, »Verkehr in der Leyendeckerstraße«: ratsinformation.stadt-koeln.de/_ktonr=151698
- Ratsinformationssystem Köln, »Leyendeckerstraße Tempo 30 und Fußgängerüberweg«: ratsinformation.stadt-koeln.de/_kvonr=173795

3.7 Umsetzungsebenen Veedel: Layer

Um die Anwendung auf den konkreten Stadtraum **VeedelsBlock+** ein wenig zu ordnen und besser greifbar zu machen, verwende ich verschiedene Layer (Ebenen), die ich über das Veedel lege. Diese Ebenen sollen temporär und räumlich flexible Handlungsoptionen für den öffentlichen Raum aufzeigen und die Transformation der Stadt an einem ganz konkreten Ort erfahrbar machen. Die Layer können einzeln gelesen werden, funktionieren aber letztendlich nur in der Überlagerung und Vernetzung miteinander.

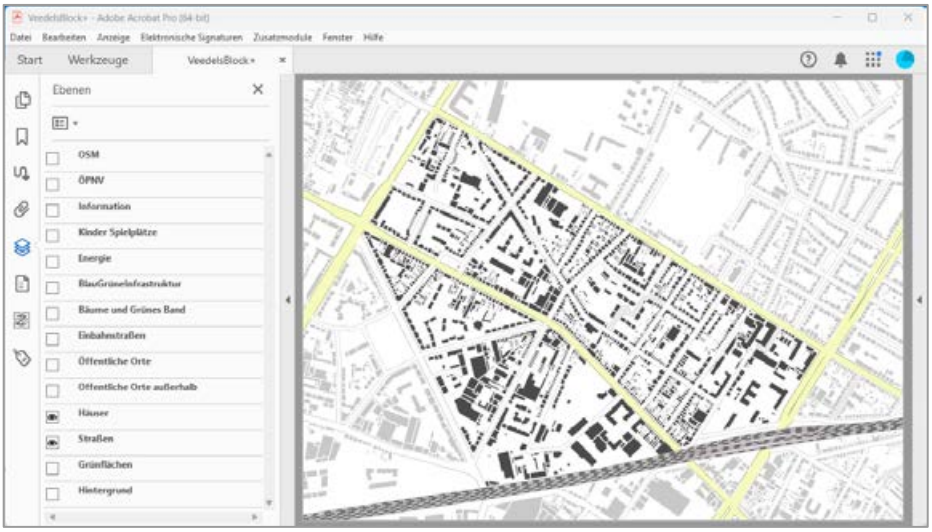


Abbildung 29. Karte des VeedelsBlock+ mit Navigationsfenster zum Ein- und Ausblenden der Layer kann hier heruntergeladen werden: Karte Download (PDF 1,7 MB)

3.7.1 Methoden und Beispiele

In den stadtentwicklungspolitischen Diskursen haben sich verschiedene Ansätze und Modelle entwickelt, die komplexen Anforderungen der Transformation der Stadt greifbar zu machen. Exemplarisch möchte ich hier drei Beispiele vorstellen und zur weiteren Lektüre empfehlen:

- die **Trendmoleküle** des *Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung*
- das **Handbuch zur Transformation** „*traffic space = public space*"
- den **Leitfaden** und die **Themenkarten** der *Modellstadt Bottrop*
- *den* **Aufbruch am Arrenberg** – *Transformation eines Quartiers in Wuppertal*

3.7.1.1 Trendmoleküle der Stadt von Übermorgen

Ein methodischer Ansatz, *die Unübersichtlichkeit der Zukunftsdiskurse aufzubrechen und Orientierung zu geben* (BBSR, 2019) sind sogenannte Trendmoleküle, die in dem Projekt „***Stadt von übermorgen – Zukunftsdiskurse & Arbeitsmaterialien***" entwickelt wurden.

Zahlreiche einzelne Trends, die sich zu immer wieder neuen Molekülen zusammensetzen und vernetzten. *„Hier setzt das Forschungsvorhaben an, indem es die zentralen Trends und Treiber zukünftiger Stadtentwicklung(-spolitik) identifiziert und hinsichtlich ihrer Wirkstärke auf Stadt bewertet. Mittels einer eigens entwickelten Methodik werden über 150 Einzeltrends analysiert und zu 16 inhaltlichen Trendmolekülen verdichtet - von der Ausdifferenzierung der Produktions- und Distributionsprozesse über Gesundheit*

und Selbstoptimierung bis hin zu Algorithmisierung städtischer Systeme. Die Trendwirkungen werden am Beispiel ausgesuchter Stadttypen und städtischer Teilräume getestet und mögliche Gestaltungsoptionen dargestellt" (ebenda).

Die Stadtstrategie *Kölner Perspektiven 2030+* bezieht sich auf die Arbeiten zur *Stadt von Übermorgen* und die Trendmoleküle.

3.7.1.2 „*traffic space = public space*" Ein Handbuch zur Transformation

Die Professorin und Leiterin des Instituts für Städtebau der TU Graz, Aglaée Degros und der Architekt Stefan Bendiks verbinden in ihrem Handbuch „*traffic space = public space*" wissenschaftliche Forschung mit Alltags- und Praxiserfahrung. In dem umfangreich bebilderten und mit einfachen Planungsskizzen versehendem Buch werden an ganz konkreten Beispielen die Möglichkeiten der Umverteilung des öffentlichen Raums aufgezeigt. Dabei betonen sie die Notwendigkeit „*die Gestaltung zum Beispiel der Fahrradinfrastruktur nicht ausschließlich an Effizienz- und Sicherheitskriterien auszurichten, sondern sie als Element zu verstehen, das die Qualität und das Erlebnis des öffentlichen Raums dauerhaft verbessern kann*" (Bendiks & Degros, 2019).

Die relevanten Gestaltungskriterien aus dem „*immer noch technokratisch dominierten Kontext*" der Verkehrsplanung müssen um „*qualitative Kriterien auf Ebene der Projektführung und -gestaltung im öffentlichen Raum ergänzt werden* (ebenda). Hierfür werden in dem Handbuch anhand konkret durchgeführter Projekte „*Tricks zur Wiederaneignung des Verkehrsraums*" aufgeführt. Diese betreffen die Entwurfsphase, als auch die Ausführung und werden in sechs Kategorien eingeteilt: „*das **Verknüpfen*** [räumliche Integration in die Bebauungsstruktur]*, die **Beteiligung*** [Einbeziehung der betroffenen Bürger]*, die **Belebung der lokalen Ökonomie*** [und Belebung des sozialen Gefüges]*, das **Teilen von Raum*** [mit dem Ziel einer gerechteren Aufteilung zwischen aktiver und passiver Mobilität sowie kommerziellen und konsum(zwang)freien Verweilräumen]*, der **Metabolismus*** [Integration in bestehende Ökosysteme und Kreisläufe] *und eine einfache **Ästhetik*** [Verstärkung der intrinsischen Qualitäten des Ortes]" (ebenda).

3.7.1.3 InnovationCity Ruhr | Modellstadt Bottrop

Die *InnovationCity Ruhr | Modellstadt Bottrop* ist ein Projekt, das 2010 gestartet wurde, um konkrete Lösungen zu entwickelt, wie den Herausforderungen des Klima- und Strukturwandels im urbanen Raum begegnet werden kann.

Eine Zielsetzung war, bis zum Jahr 2020 ein komplettes Quartier mit rund 70.000 Einwohner*innen zum Musterquartier für Energieeffizienz zu entwickeln und den CO_2-Ausstoß um 50 Prozent zu reduzieren. Als zentrale Handlungsfelder wurden die Themenbereiche *Wohnen*, *Arbeiten*, *Energie*, *Mobilität* und *Stadtleben* benannt. Es wurde ein „*Zentrums für Information und Beratung*" (ZIB) eingerichtet und die betreuende *Innovation City Management GmbH* hat einen ***Leitfaden für den klimagerechten Stadtumbau*** herausgegeben. Auf der Webseite *Leitprojekt InnovationCity* der Stadt Bottrop finden sich verschiedene **Themenkarten**, ein Geoinformationssystem und Kataster zum Projekt. Mit einem *InnovationCity Rollout* sollen nun

20 weitere Stadtquartiere in der *Metropole Ruhr* nach dem Bottroper Modell *energieeffizient und klimaschonend* umgebaut werden.

Das **Bottroper Modell** zeigt, dass ein klimagerechter Umbau auf Quartiersebene organisiert und [*mit sozialem Anspruch in einer nicht gerade als strukturstark bekannten Region*] umgesetzt werden kann.

3.7.1.4 Aufbruch am Arrenberg – Transformation eines Quartiers in Wuppertal

Der gemeinnützige Verein „**Aufbruch am Arrenberg**" gründete sich 2008 ursprünglich mit dem Ziel, Antworten auf Probleme des Strukturwandels in Wuppertal Arrenberg zu entwickeln. Zu Beginn standen Fragen entlang der Immobilienentwicklung – konkret die Abwärtsspirale eines Verfalls von Gebäudebestand aufzuhalten –neben der Aktivierung von Nachbarschaften und Stärkung des sozialen Zusammenhangs in einem diversen Quartier im Vordergrund.

Ein weiterer Impuls war 2014 die Formulierung des Ziels, den gesamten **Stadtteil bis 2030 klimaneutral** zu entwickeln und dabei ein sozial verträgliches Leben und Arbeiten zu schaffen. Als klimarelevante Handlungsfelder hierfür wurden, neben den Querschnittsaufgaben Wohnen und Digitalisierung, folgende Bereiche benannt:

- Nachhaltige Mobilität
- Nachhaltige Energieversorgung
- Nachhaltige Ernährung & Gesundheit

Bis heute kann der *Aufbruch am Arrenberg* auf eine Vielzahl von erfolgreich durchgeführten oder gestarteten Projekten verweisen. In diesem Text sind einige Best-Practice-Beispiele eingestreut.

Weitere Informationen gibt es auf verschiedenen Webseiten (arrenberg.app, energiewetter, energiequartier.de) und in einer Aufzeichnung einer Veranstaltung im Haus der Architektur Köln (Wandel im Bestand ist möglich: das Klimaquartier Arrenberg in Wuppertal, 22.03.2022)

„Das Leben am Arrenberg mit seinen Angeboten und seinem ständigen Wandel findet Aufmerksamkeit über die Stadtgrenzen hinaus. Restaurant Day, Foodsharing, Essbarer Arrenberg, Stadtteilservice, Jugendtreff und Jugendprojekt gobox, Martinszug, das Arrenbergfest, Stammtische und Netzwerke stehen für Kommunikation und gelebte Nachbarschaft. Kunstausstellungen, Konzerte und Kulturveranstaltungen spielen sich nicht nur in geschlossen Räumen ab, sondern nutzen die Straßen und öffentlichen Flächen bis an und in die Wupper. Davon profitiert die Ausstrahlung des Viertels. Kooperationen mit Einrichtungen wie auch Behörden sind selbstverständlich. Manches heute Alltägliche am Arrenberg war vor zehn Jahren noch undenkbar".

- arrenberg.app/nachrichten/klimaquartier-arrenberg-die-kraft-der-menschen-eines-viertels/

3.7.2 Layer Flächenaufteilung und Flächengerechtigkeit

Eine zentrale Voraussetzung für die klima- und menschengerechte Transformation der Stadt sehe ich in der Herstellung von Flächengerechtigkeit im öffentlichen Raum. Die Flächengerechtigkeit wird sich nicht herstellen lassen, wenn bestehende Interessensgruppen und Akteure von jeweils ihrer Ecke des Rings aus, an vermeintlichen Gewohnheitsrechten zerren und jedes Stück Raum erbittert verteidigen. Um die (*nicht nur gedankliche*) Freiheit zu erlangen über eine notwendige, sinnvolle und gerechte Flächenverteilung nachdenken zu können, muss der komplette Raum erst einmal freigeräumt werden. **Ganz konkret: alles muss raus! Komplett.**

Es wird ein Paradigmenwechsel erforderlich, bei dem es nicht darum geht, wer etwas im öffentlichen Raum abgeben muss. Wir müssen zuerst einen Zustand erreichen, von dem ausgehend wir dann in einem demokratischen Aushandlungsprozess definieren, wofür und wie wir den öffentlichen Raum zukünftig gestalten wollen. Sowohl gedanklich, aber auch ganz real.

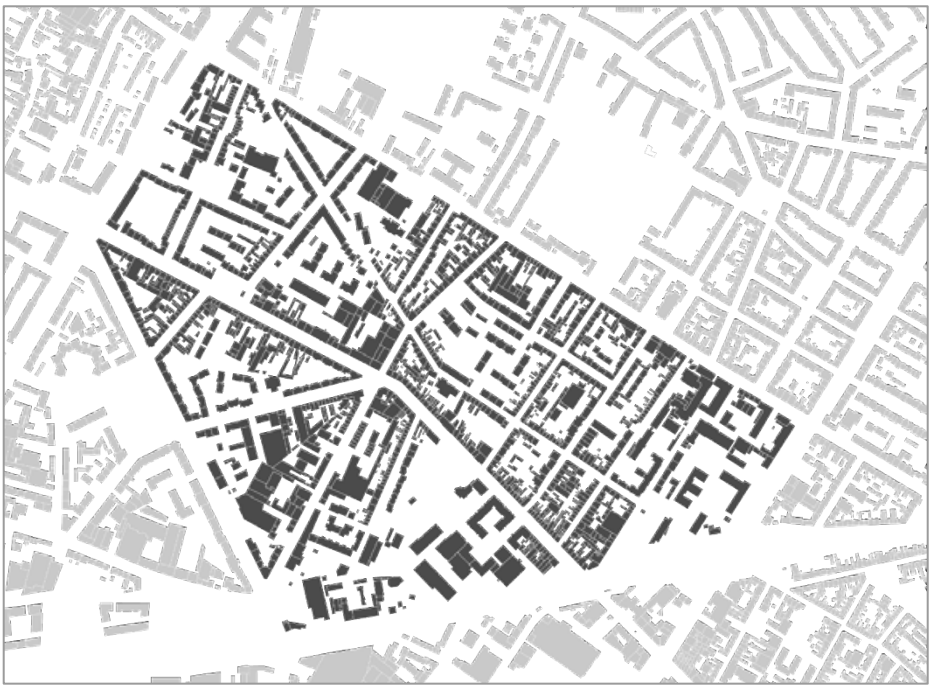


Abbildung 30 Der VeedelsBock+ *hinter dem Gürtel*

Sind die Straßen und Plätze im Veedel erst einmal frei, ist auch Raum für weitere Gedankenspiele vorhanden – im Kopf und auf der Straße.

Bevor nun wieder alle laut aufschreien: „…aber wo sollen die Leute den Parken?“ der Hinweis auf 3.7.6 *Layer Parken*

Die Fläche des öffentlichen Raums ist begrenzt, daher können nicht alle Begehrlichkeiten gleichzeitig oder gleichmäßig berücksichtigt werden. Bei der Nutzung und Aufteilung des öffentlichen Raums muss daher zwangsläufig eine Abwägung stattfinden.

Wollen wir den öffentlichen Raum grundsätzlich…

- gemeinwohlorientiert und sozial,
- klimafolgenangepasst und klimagerecht,

oder wie bisher

- gewerblich, profitorientiert und für Sharing Economy Modelle,
- sowie für persönlich/private Interessen

…entwickeln? Die beteiligten Akteure, insbesondere die Politik, wird sich hier positionieren müssen. Sowohl der wissenschaftliche Diskurs zu öffentlichem Raum und zukunftsfähiger Stadtentwicklung (siehe Kapitel 1), als auch die Kölner Stadtstrategien und Masterpläne (siehe Kapitel 2) sind hier eigentlich eindeutig!

3.7.2.1 Multifunktionsflächen

Straßenabschnitte im **VeedelsBlock+** können Multifunktionsflächen erhalten. Die Anzahl und Dimensionierung ist abhängig von Querschnitt, bestehender Bepflanzung/Stadtbäumen und Nutzungsart (Geschäftsstraße wie Venloer oder reine Wohnstraße). Die jeweilige Nutzung wird im Rahmen eines Gesamtkonzepts innerhalb eines demokratischen Prozesses, unter Beibehaltung eines vielfältigen Nutzungsmix entwickelt.

Ein paar Eckpunkte gelten grundsätzlich:

- Die Anforderungen für barrierefreie Gehwege (DIN 18040-3, RASt 06, EFA 2002, siehe: Layer Barrierefreiheit) müssen eingehalten werden,
- reguläre Zufahrt der Anwohner*innen, Versorgung und/oder Rettungsfahrzeuge bleibt ebenfalls gewährleistet,
- explizit klimaschädliche Konzepte und Nutzungen sind ausgeschlossen.

Mögliche Nutzungskonzepte für die Multifunktionsflächen.

- **Energie, Ver- und Entsorgung**
  - Flächen für Energie und Wärmenahversorgung durch dezentrale Batterie- oder Wärmespeicher für zusammengeschlossene Häuserblöcke
  - Technische Infrastruktur (Wärmepumpen, BHKW) und Microdepots
  - Zentrale Sammelstellen für (Bio-) Abfall und Nährstoffkreislauf. Optional: direkte Verwertung/Kompostierung und Weiterverwendung in Urban Gardening
- **Aufenthaltsflächen**
  - barrierefreie Aufenthaltsflächen und Begegnungszonen
  - dauerhafte Einrichtung oder temporär und multifunktional,
    - als beschattetet, grün-blau-überdachte, wind- und regengeschützte Sitzgelegenheiten,
    - als Nachbarschaftstreffpunkte und für Veranstaltungen,
- **Aktivflächen für Kultur, Spiel & Sport**
- **Informations- und Bildungsorte**
- **Blau-grüne Infrastruktur**
- **Ruhender Verkehr**
  - Kurzzeit-Park- und Halteflächen für Anwohner*innen um Großeinkäufe ohne Stress entladen, dem Opa in Ruhe ein Süppchen kochen, oder der Oma die Fenster putzen zu können (ggf. einfache Lösungen per Parkscheibe, z.B. max. 2 h, 24/7)
  - Zonen für Handwerker*innen und Pflegedienste.

    - Ein Vorschlag der Kölner Handwerkskammer zu sogenannten „*Wirtschaftsparkplätzen*“ nach Münchner Vorbild (www.hwk-koeln.de, 03.02.2023) mit speziell markierten Stellplätzen.
    - Flächen für Lieferdienst sollte über Konzepte von Microdepots und Paketstationen oder Anlieferung per Cargobike weitestgehend, perspektivisch komplett, reduziert werden.
- Sonderparkausweis für schwerbehinderte Menschen.
  Braucht es auch einen Sonderparkplatz für die oft zitierte Krankenschwester im Nachtdienst?
- Optional
    - VeedelsBlock+Parken für PKW/Fahrrad/Lastenrad.
    - Einrichtung von (zweistöckigen, überdachten) Radabstellanlagen, vorzugsweise innerhalb eines Konzepts von Mobilitäts-Hubs
    - gewerbliches Parken für Car-/Bike-/Scooter-Sharing, vorzugsweise innerhalb eines Konzepts von Mobilitäts-Hubs

Zum Thema **Parken** siehe ausführlich Infos unter 3.7.6 Layer Parken

3.7.2.2 Grünflächen

Ausbau und Sicherung vorhandener Grünflächen, Schaffung von Verbindungen zwischen und Anlage neuer Grünflächen.

- Mindestens alle (n ?) Meter ist ein Baum oder es ist eine Baumpflanzung geplant. Leider sind im Stadtbaumkonzept für Ehrenfeld bisher nur sehr wenige neue Baumpflanzungen vorgesehen, bzw. wegen Leitungen im Untergrund nur eingeschränkt möglich. Wo eine Pflanzung im Boden nicht möglich ist, werden andere Konzepte mit Pflanzkübeln (z.T. auch für Bäume geeignet) realisiert (siehe auch Layer Grün, Blau, Klima)
- Versickerungsflächen (siehe 3.7.3.4 Schwammstadt)

3.7.2.3 Dimensionierung, Querschnitte und Typ

In vielen Straßen sind den (Multifunktions-) Flächen baulich sehr enge Grenzen gesetzt. Straßenquerschnitte zwischen knapp über 9 bis maximal 10 Meter wie in der Marien- oder Lessingstraße lassen es nicht zu, dass neben den (ausreichend dimensionierten) Gehwegen der fließende Verkehr und Multifunktions- oder Aufenthaltsflächen genügend Platz nebeneinander vorfinden. Dies kann nur aufgelöst werden, wenn die Fahrbahn komplett entfällt und Shared Space oder ein verkehrsberuhigter Bereich (nicht: verkehrsberuhigter Geschäftsbereich, sondern Verkehrszeichen 325.1: Schrittgeschwindigkeit) eingerichtet und entsprechend umgebaut wird. Dann entfällt die Trennung von Gehweg und Fahrbahn und es bleibt genügend Platz für gekennzeichnete „*Sonderflächen*“ (nach Bedarf für Grün, Aufenthalt, Sport, Halten & Parken, …).

Als Zwischenlösung ist auch denkbar, einzelne Multifunktions- und/oder Aufenthalts und Grünflächen mit ausreichend Abstand zueinander so einzurichten, dass sich der fließende PKW- und der entgegenkommender Radverkehr geregelt und mit genügend Ausweichflächen begegnen kann. Wenn dabei gepflasterte Parkbuchten, wie beispielsweise in der Lessingstraße, vorhanden sind, muss eine Umsetzung eine gewissen Kreativität und Gestaltung (Tactical Urbanism) aufweisen, da der Radverkehr z.B. nicht über das Pflaster ausweichen kann.

Lessingstraße

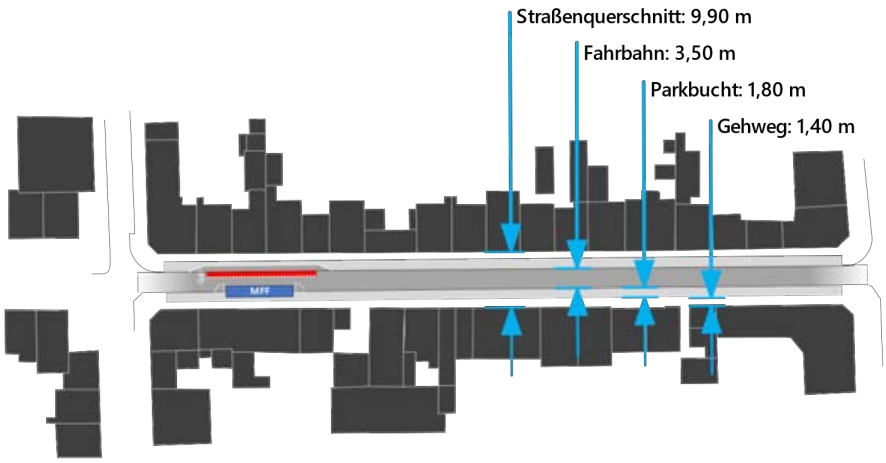


Abbildung 31 Lessingstraße mit Beispiel für Multifunktionsfläche (hier 2 x 12 m)

Da in der Lessingstraße die Breite des Gehwegs nur 1,40 m beträgt, kann die Multifunktionsfläche (MFF) nicht nur auf der Fläche des auch nur 1,80 m breiten Parkstreifens eingerichtet werden. Es muss ein ausreichend breiter Gehweg von >= 2,00 m verbleiben. Damit ist die MFF um mind. 0,60 m versetzt und ragt somit ca. 0,8 m auf die Fahrbahn, von der somit eine Restbreite von 2,70 m verbleibt (maximal zulässige Breite PKW: 2,55 m).

Damit der fließende Verkehr (hier von links nach rechts fahrend) bei entgegenkommendem Radverkehr sicher an der MFF vorbeigeführt werden kann, muss eine Markierung für den Radverkehr angebracht werden, die verdeutlicht, dass ein PKW vor der MFF warten muss (Fahrradpiktogramm, ggf. Piktogramm *Vorrang des Gegenverkehrs*, VZ 208).

Die gegenüberliegende Parkfläche muss weiträumig freigehalten werden, um Sicherheitsabstände einhalten zu können und großen Fahrzeugen (Umzugs-LKW, Rettungsfahrzeuge, etc.) genügend Abstandsflächen und Radien zu belassen. Es bleibt damit trotzdem Raum für einen ausreichend breiten Gehweg erhalten, bevor hier ggf. alternierend eine weitere MFF eingerichtet wird.

Bei anstehenden Arbeiten an Straße und/oder Untergrund wird unmittelbar der entsprechende Abschnitt nach neuen Kriterien umgestaltet. Dies betrifft eine **barrierefreie Gehwegbreite**, **Aufenthaltsflächen**, eventuell (vorbereitende) Maßnahmen für **Begrünung** und/oder **Versickerungsflächen/-pflaster**, etc. (siehe hierzu entsprechende Layer).

Parken & Halten

Grundsätzlich gilt, dass Parken & Halten nur auf den dafür vorgesehenen Flächen erlaubt ist und grundsätzlich keine Duldung von ungeordnetem Parken stattfindet. Das gibt für MIV, Lieferverkehr und Fahrradparken. Schrotträder sind zeitnah zu entfernen.

3.7.3 Layer Grün, Blau, Klima

„Der Rat der Stadt Köln hat am 9. Juli 2019 den 'Klimanotstand' erklärt und damit bestätigt, dass die Eindämmung des Klimawandels in der städtischen Politik eine hohe Priorität ***besitzt und zukünftig bei allen Entscheidungen grundsätzlich zu beachten ist***". www.stadt-koeln.de - Klimanotstand

Sowohl die Klimafolgenanpassung als auch die klimagerechte Transformation der Stadt benötigt vielfältige und vernetzte Ansatzpunkte.

3.7.3.1 Grüne Achsen – Vernetzung der Grünflächen

Die bestehenden Grünflächen müssen miteinander vernetzt werden, um beispielsweise in Zeiten von Hitzesommern eine verschattete Bewegungsachsen durch das Veedel zu schaffen. Anknüpfungspunkte an die „Nachbar-Veedel" sollten perspektivisch ein stadtweites Netz schaffen. Kleinteilige Mikronetze verbinden die großen stadtweiten Grünzüge miteinander.

Abbildung 32 Grüne Achsen als Verbindung von Grünräumen

Eine gesteigerte **Durchgrünung der Stadt mit einer Vernetzung von Grün und unbebauten Freiflächen**, eine klimawandelangepasste Bebauung und Nachverdichtung sowie Maßnahmen zur Verbesserung des Stadtklimas in dicht bebauten Belastungsgebieten sind wichtige Eckpfeiler der Vorsorgestrategie.«

Kölner Perspektiven 2030+ | Handlungsempfehlung 1 Klimagerecht leben (Stadt Köln, 2020, S. 123)

- Vernetzte Grünflächen und -züge fördern die Biodiversität und bieten Kleintieren und Insekten „Verbindungstrassen" durch die Stadt
- Förderung des Microklima und Reduzierung von Hitzehotspots durch Frischluft- und Abkühlungsschneisen.

Grüne Achse Alpener Straße

Die Alpener Straße verbindet einen der wichtigsten Grünanlagen in Ehrenfeld, das Takufeld, mit dem Alpener Platz / der Venloer Straße und in Verlängerung durch die Gumprechtstraße den Helmholzplatz.

Die Alpener Straße besitzt schon einen umfangreichen Bestand an alten Stadtbäumen und ist im Querschnitt relativ breit. Daher bietet sie sich besonders an, die Grün-Verbindung zu betonen und den potentiell zur Verfügung stehen Raum beispielhaft im Sinne der klimagerechten Transformation des öffentlichen Raums zu entwickeln.

> Gleichzeitig gilt es aber auch die Grünflächen in den Stadtquartieren für die Menschen zu sichern und für die Erholungsnutzung weiter zu entwickeln. Zusätzliche Grünflächen können hierbei zur Entlastung bestehender Flächen beitragen. Aber auch die Aufwertung bestehender Grünflächen kann dazu beitragen, auf veränderte Nutzungsanforderungen einzugehen und ggf. Nutzungskonflikten entgegen zu wirken. Dazu gehören auch die Aufwertung und Pflege bestehender urbaner Freiräume.
>
> Masterplan Stadtgrün (Stadt Köln, 2022c, S. 37)

Ein Maßnahmenpaket für die Alpener Straße schafft

- eine Zone für klimaangepassten **Aufenthalt und Aktivität** (Bereich zwischen Subbelrather und Marienstraße)
- eine Zone für klimaangepassten **Aufenthalt und Information** (Bereich zwischen Marienstraße und Alpener Platz/Venloer)

Im Bereich des Taku-Feld gibt es neben dem Sportplatz des TuS Ehrenfeld auch die sehr intensiv genutzten Freizeit und Sport-Angebote mit dem Skatepark „**Salatschüssel**" und dem „**Trimm Parcour 4FCIRCLE**". Diese Angebote erhielten in den Zeiten der Pandemie nochmals eine erhöhte Wertschätzung und starken Zulauf spezifischer Nutzer*innen-Gruppen. Der große Bedarf ist mehr als deutlich sichtbar.

Über die die Schaffung von Aufenthalts- und Aktivitätsflächen im Quartier selbst können weitere Nutzer*innengruppen, vor allem ältere Menschen, angesprochen und aktiviert werden. Kleine Sitzgruppen und Trimmgeräte, die spezielle auf diese Zielgruppe angepasst sind, würde den Charakter von Aktivität, Sport und Freizeit in das Veedel „einfließen" lassen. Mobilitätseingeschränkte Menschen könnte ein Angebot und ein sozialer öffentlicher Ort im direkten Wohnumfeld angeboten werden.

Die Schaffung von weiteren Elementen der blau-grünen Infrastruktur kann den Raum zudem Stadtklimatisch aufwerten.

Benötigt wird für den Bereich **Aufenthalt und Aktivität**

- Befreiung vom ruhenden Verkehr, Spielstraße/Schrittgeschwindigkeit
- Beschattete Aufenthaltsflächen, optional als flexible Elemente des taktischen Urbanismus
- (Seniorengerechte) Trimmgeräte
- Informationen der Gesundheitsvorsoge unter dem besonderen Aspekt der Klimafolgenanpassung

- Trinkwasserspender
- Optional „Leihbox“ mit (einem Wohnumfeld angepassten) Spiel-/Sportgeräten. Denkbar wäre hier zum Beispiel ein aufgemaltes oder gepflastertes Schachbrett mit ausleihbaren Schachfiguren.

Der Alpener Platz hat sich in den letzten Jahren zu einem beliebten, aber weitestgehend sehr entspannten Treffpunkt entwickelt. Dieser Charakter kann vom Platz ausgehend in das Veedel hineinfließen. Die Schaffung von (mobilen) überdachten Aufenthaltsflächen in Kombination mit Informationspools bieten Möglichkeiten, sich dezentral und niederschwellig mit den Themen der klimagerechten Transformation der Stadt auseinander zu setzen. Der Alpener Platz wird nicht überfrachtet, bieten aber einen Anknüpfungspunkt und Wegweiser in „die Stadt von Übermorgen“.

Der großzügige Raum bietet ausreichend Platz für Informationspools, als (temporärer) Standort für ein „Tiny-Rathaus“ und/oder Praxis-/Informations-/Multifunktionsflächen.

Die angrenzende Schule in der Borsigstraße kann in den Bereich der Alpener Straße mit außerschulischen Lernorten und für die Schüler*innen angepasste Aufenthaltsflächen hineinwirken und Verbindung schaffen.

Benötigt wird für den Bereich **Aufenthalt und Information**

- Befreiung vom ruhenden Verkehr, Spielstraße/Schrittgeschwindigkeit
- Beschattete Aufenthaltsflächen, optional als flexible Elemente des taktischen Urbanismus
- flexible Flächen mit Informations-Pavillon zu Energiewende, Klimawende, etc., Standort Tiny-Rathaus, Stelltafeln zur Transformation / VeedelsBlock+
- flexible Praxisflächen für Kreislaufwirtschaft, Urban Gardening und/oder außerschulischen Lernorten

Siehe hierzu auch:

- Abbildung 50 Symbolbild. Mobile Aufenthalts- und Sitzflächen mit Überdachung.
- 3.7.15 Layer Information und Bildung

Grüne Achse Lessingstraße

Über die Lessingstraße besteht die Verbindungachse zwischen Leo-Amann-Park und Takufeld. Die Subbelrather Straße kreuzend geht es gegenüber der Lessingstraße durch die Schrebergärten bis in das Takufeld.

Leider stehen auf der Lessingstraße – ähnlich wie auf diesem Abschnitt der Leyendeckerstraße – so viel wie keine Bäume, die im Sommer Beschattung und Abkühlung in die Straße bringen.

Abhilfe kann ein Solardach auf Stelzen bringen, was über die Straße gespannt wird. Die Stelzen und Verbindungsbrücken können von Kletterpflanzen bewachsen werden. Die Solardächer bieten im Sommer Schatten und können zusätzlich Regenwasser ableiten, was an den Stelzen aufgefangen und für die Bewässerung von Pflanzkübeln und den Ranken genutzt wird.

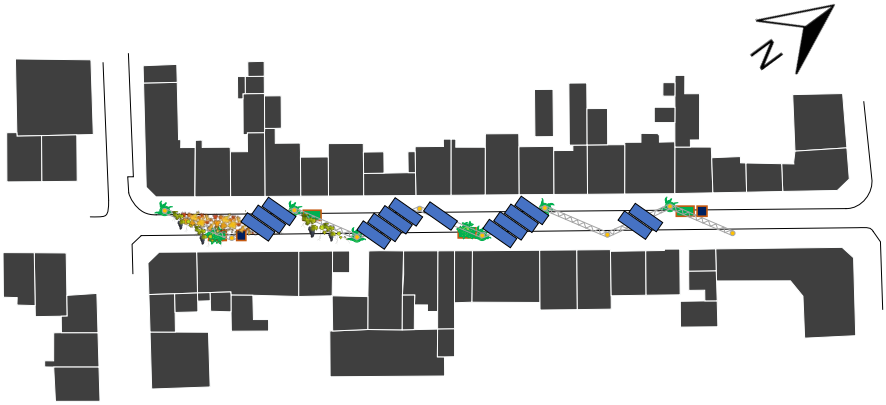


Abbildung 33 Solardach und Begrünung über die Straße gespannt, Beispiel Lessingstraße

Die Montagehöhe der Solardächer und ein Konzept für eine klimaangepasste Bepflanzung, die im Sommer Schatten und Abkühlung bietet, aber im Winter möglichst wenig Verschattung erzeugt muss noch für diesen konkreten Raum entwickelt werden – Beispiele in diese Richtung finden sich aber schon in vielen Städten. Fragen der Wartung der Solarpanelen und Grünschnitt müssen berücksichtigt werden.

Die erzeugte Solarenergie kann den für die Nahversorgung der angrenzenden Wohnbebauung, Versorgung von Bewässerung und Aufenthaltsflächen genutzt und/oder ins (Quartiers-) Netz eingespeist werden (siehe auch Layer Energieversorgung)

Grüne Achse Platenstraße

Über die Platenstraße besteht die Verbindungachse zwischen Bezirksrathaus und Takufeld auf der einen, und der Geschäftsstraße Landmannstraße auf der anderen Seite. Auf der Platenstraße liegen zudem eine Grundschule, eine Kita, das Urania-Theater und Café sowie ein großer Kinderspielplatz. Die Platenstraße ist im Radverkehrskonzept Ehrenfeld als Fahrradstraße vorgesehen.

Der Platz vor dem Theater und Spielplatz kann als „echter" Platz und sozialer Ort und Treffpunkt aufgewertet werden. Hierbei muss eine Unterbrechung oder sichere Führung des Radverkehrs berücksichtigt werden. Die Erfahrungen aus diversen Verkehrsversuchen sollte ausreichend Mahnung sein, hier direkt in der Umplanung Lösungen für den Konflikt zwischen Rad- und Fußverkehr sowie spielender Kinder zu entwickeln.

In diesem Zuge können auch Modelle einer temporären Sperrung / geregelten Zufahrtsbeschränkung vor der Schule (Schulstraße, versenkbare Poller) berücksichtigt werden.

3.7.3.2 Bestand und Planung Bäume

Der Baumbestand im Veedel ist sehr ungleichmäßig. Einige Straßen entwickeln sich im Sommer zu Hitzehotspots und weisen einen Temperaturunterschied von rund 15°C gegenüber den mit Stadtbäumen versorgten Straßen auf. Ein Posting auf Instagram/Facebook aus dem Juni 2019 zeigt eine Messung von 48,5 °C in der Marienstraße (ohne Bäume) und von 33,8°C in der parallel verlaufenden Thielenstraße (mit Bäumen), was sich mit der eigenen, persönlichen Wahrnehmung korrespondiert.

Die Planungen des Grünflächenamtes sehen für das Veedel allerdings nur ganz wenige Neupflanzungen von Bäumen vor. Zum Teil ist dies im Untergrund liegenden Leitungen geschuldet, was aber immer unter der Voraussetzung der aktuellen Aufteilung des Straßenraums zu sehen ist. Bei einer Neuaufteilung und Einbeziehung der bisher als „Verkehrsflächen" genutzten Bereiche des öffentlichen Raums sieht die Betrachtung vielleicht auch anders aus.

Andere Möglichkeiten der Begrünung (große Pflanzgefäße, Fassaden…) wurden bisher nicht einbezogen und sollten in ein Konzept der Grün-Blauen Infrastruktur für das Veedel mit aufgenommen werden.

Abbildung 34 Aktuelle Baumbestand lt. Karte Grünflächenamt Stadt Köln

Abbildung 35 geplante Baumpflanzungen lt. Grünflächenamt Stadt Köln, Stand 2019/20

3.7.3.3 Arten- und Landschaftsschutz

###	Der weiße Fleck. Thema noch offen für zukünftige Versionen oder Gastbeiträge.

Hühner in der Stadt

In vielen Städten sind inzwischen auch Hühner zuhause. Im Hinterhof und Garten, aber auch in Wohnanlagen. Der TV-Bericht *„Re: Huhn and the City"* (Arte, 22.02.2022) berichtet unter anderem von einem Projekt der Baugesellschaft Hanau.

3.7.3.4 Schwammstadt, blau-grüne Infrastruktur

Bei jeder Baumaßnahme in einer Straße wird geprüft, ob Versickerungsflächen und Microdepots eingerichtet werden können. Konzept für den perspektivischen Umbau des Straßenraums werden als Ergänzung zum Stadtbaumkonzept entwickelt.

Auch das natürliche Schutzgut Wasser erfüllt verschiedene, wichtige Funktionen in einer klimagerechten Stadt. Der natürliche Wasserhaushalt, der sich durch ein ausgewogenes Verhältnis aus Niederschlag, Verdunstung, Grundwasseranreicherung und Abflussverhalten auszeichnet, wirkt sich auch im urbanen Umfeld positiv auf klimatische Verhältnisse aus.

Maßnahmen zur Versickerung von Regenwasser, die konsequente Trennung von Reinwasser und Abwasser im Entwässerungssystem sowie die naturnahe Ableitung von Grund- und Regenwasser in strukturell optimierten Fließgewässern **können auch im städtischen Raum umgesetzt werden**.

Wassersensible Stadtentwicklung (Innovation City Management GmbH)

Wo immer möglich wird der Straßenraum entsiegelt. Parkplatz- (s.o. Multifunktions-) Flächen werden grundsätzlich mit versickerungsfähigem Belag / Pflaster ausgestattet.

Retentionsflächen und Trinkwasserspender werden aktiv als städtebauliche Gestaltungselemente auch zur Informationsvermittlung für Kreislaufwirtschaft und einem sparsamen und bewussten Umgang mit der Ressource Wasser genutzt. Im Rahmen des Lehr- und Praxispfades durch den **VeedelsBlock+** vermitteln die blauen und grünen Achsen Informationen über Zusammenhänge. Bauliche Maßnahmen wie Retentionsflächen oder Zisternen setzen konkrete räumliche Landmarken.

Abbildung 36 Blau-Grüne Infrastruktur

Abbildung 37 Blau-Grüne Infrastruktur mit grünen Achsen

Abbildung 38 Visualisierungen für Straßenraum. Beispiel Köln-Mülheim. Quelle: StEB Leitfaden wassersensible Stadt- und Freiraumgestaltung, S. 56

Insbesondere für die dichtbebauten Stadtteile mit hohen Versiegelungsgraden und geringer Grünflächenversorgung sind die Folgen des Klimawandels und der damit verbundenen Hitze-entwicklung weitaus gravierender. Gleichzeitig ist hier auch das Gefährdungspotenzial von Starkregenereignissen wesentlich höher. Bei allen innerstädtischen städtebaulichen Projekten muss deshalb konsequent das Prinzip der vierfachen Innenentwicklung und der „Schwammstadt" umgesetzt werden.

Im Rahmen von städtebauliche Konversionsmaßnahmen müssen ausreichend Grünfläche geschaffen werden und auch die Entsiegelung von Straßen und Plätzen muss zur Schaffung begrünter Flächen konsequenter genutzt werden. […] Neben der Stärkung des natürlichen Wasserhaushalts ist dies mit umfangreichen positiven Effekten u.a. für das Stadtklima, das Stadtbild und die biologische Vielfalt verknüpft und führt so zu einer Verbesserung der Lebensqualität im urbanen Raum. Lebenswerte Städte gestalten bedeutet, Wasser und Grün in die Stadtquartiere zurückzuholen.

Masterplan Stadtgrün, (Stadt Köln, 2022c, S. 36)

Leyendecker Straße

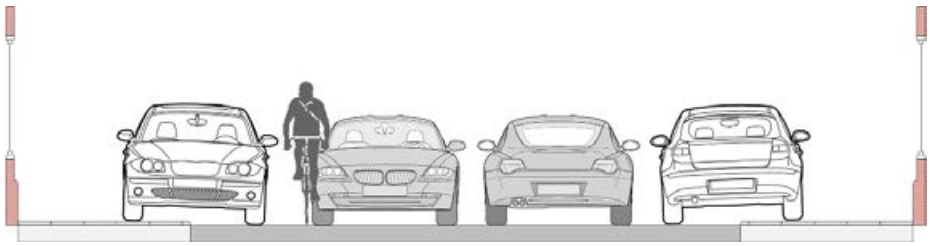


Abbildung 39 Leyendecker Straße – Aktuell

Zwischen Subbelrather- und Thielenstraße kann eine Baumreihe auf einem der bisherigen Fahrbahnen geschaffen und auf der gesamten Länge mit einem Tiefbeet und/oder Versickerungsmulden (optional mit Rigole) verbunden werden.

Optional kann eine Zisterne das überschüssige Regenwasserung der Versicherungsmulden (s. „Spielplatz") und der anliegenden Dachflächen sammeln. Durch eine grabungsfreie Verbindung unterhalb der Subbelrather-Straße entlang kann eine Nutzung in den Schrebergärten, idealerweise bis in dem dahinter liegenden Grünstreifen, erfolgen und dort Frischwasser einsparen.

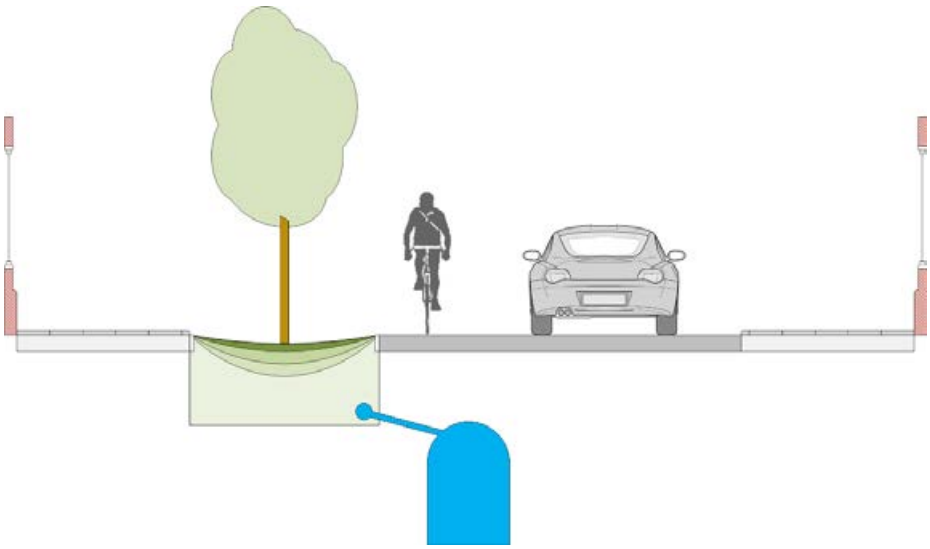


Abbildung 40 Leyendecker Straße – Einbahnstraße mit Tiefbeet, Zisterne,...

„Spielplatz" Leyendecker / Thielenstraße

Der ehemalige Spielplatz Leyendecker- Ecke Thielenstraße fristet schon seit langer Zeit ein trauriges Dasein. Eine Umgestaltung und Nutzung ist seit langer Zeit auf Grund von Bodenschadstoffen nicht möglich, eine Sanierung nicht geplant. Da hier ein bedeutender Baumbestand vorhanden ist, sollte die Fläche zur Straße hin aufgebrochen und als schattiger Aufenthaltsraum aufgewertet werden.

Es sollte hier geprüft werden, ob ein Aushub von belastetem Boden in Kombination mit der Anlage einer Zisterne und/oder einer großflächigen Versickerungsmulde/multifunktionaler Fläche zur Rückhaltung und Versickerung von Niederschlag im Starkregenfall möglich ist. Ein Anschluss an eine Mulde oder ein Tiefbeet (ggf. als Überflutungsbecken) auf der Leyendecker Straße könnte sinnvoll sein.

Zudem kann geprüft werden, ob im Rahmen einer Sanierung die Fläche so aufbereitet werden kann, dass sie wieder als Spielplatz und/oder generationenübergreifende Sportfläche / Trimm-Parcours (siehe Alpener Straße) genutzt wird.

Alpener Straße

Aufbruch der Bereiche zwischen den Bäumen und Schaffung von Tiefbeeten und/oder Versickerungsmulden. Optional kann eine Zisterne das überschüssige Regenwasserung der Versicherungsmulden und der anliegenden Dachflächen sammeln. Durch eine grabungsfreie Verbindung unterhalb der Subbelrather-Straße entlang kann eine Nutzung in der Grünanlage Takufeld erfolgen.

Teile der Alpener Straße können als Erweiterung der Funktionalität aus dem benachbarten Takufeld aufgewertet werden. Die im Takufeld installierten Sport- und Trimmgeräte (Trimm Parcours 4FCIRCLE) werden sehr stark frequentiert und der Bedarf wird zukünftig durch die Entwicklung entlang der Subbelrather Straße noch stark zunehmen. Denkbar wäre hier eine Fortführung der Sportangebote in das Veedel hinein, z.B. auch speziell für ältere Anwohner*innen angepasst und mit Orten für Aufenthalt und Begegnung kombiniert.

Im weiteren Verlauf, mit Anbindung zum Alpener Platz und/oder zum Schulstandort in der Borsigstraße sind Aufenthalts- und Informationspunkte denkbar. Diese benötigen ebenfalls ein günstiges Mikroklima mit ausreichend Beschattung.

Weiterführung der Grünen Achse über den Alpener Platz in die Gumprechtstraße.

Platenstraße

Schaffung einer Senke zur Aufnahme bei Starkregenereignisse im Bereich vor dem Spielplatz / Urania-Theater durch Umbau mit Platzcharakter und Ausweisung als Spielstraße. Hierfür muss die dort geplante Fahrradstraße zugunsten blau-grüner Infrastruktur und Aufenthalt ggf. unterbrochen werden.

Gumprechtstraße

Die Verbindung zwischen Alpener Platz und Helmholzplatz verfügt über einige Bäume und relativ viel Raum, der noch stärker in ein Konzept der blau-grünen Infrastruktur eingebunden werden kann.

Leo-Amann-Park / Venloer Straße

Der Leo-Amann-Park weist schon jetzt ein Gefälle auf. Landschaftsplanerische Aufwertung mit einer Retentionsfläche für Starkregenereignisse. Perspektivische Anbindung von Abschnitten der zukünftig nur noch als Einbahnstraße geführten Venloer Straße.

Im Zuge der (beschlossenen) verkehrlichen Umgestaltung der Venloer Straße kann hier Aufenthaltsqualität durch eine Platzgestaltung verbunden mit oberirdischen Abflüssen in den Leo-Amann-Park geschaffen werden.

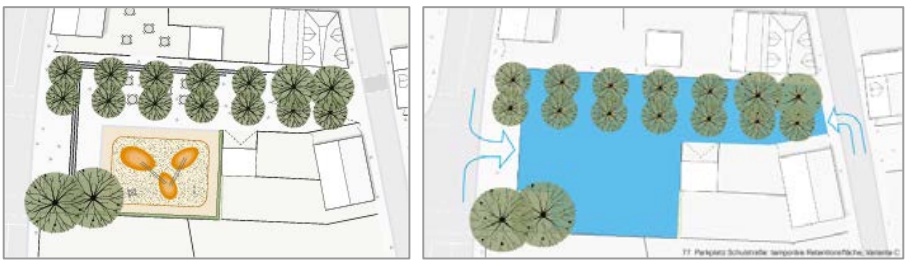


Abbildung 41 Symbolbild. Beispielhaft für eine Anbindung Venloer Straße - Leo-Amann-Park: Schulstraße Porz-Eil. Quelle: StEB, MURIEL, S. 64

Die angrenzende Christianstraße führt parallel in eine Senke. Am Ende des Parks, in Höhe des Neubauprojekts zur Leyendeckerstraße wurde schon umfangreiche Infrastrukturmaßnahmen vorgenommen. Bei den Juli-Unwetter 2021 waren die Maßnahmen nicht ausreichend.

Blau-grün-graue Infrastruktur bei Neuerschließungen in Ehrenfeld

Frage
an die Verwaltung

Welche Maßnahmen oder Vereinbarungen zur Stärkung einer wassersensiblen Nutzung der blau-grün-grauen Infrastruktur sind bei neuen Bauvorhaben über das Baurecht festgeschrieben oder über städtebauliche Verträge vereinbart worden?

Gibt es Konzepte für

- Starkregenereignisse mit Retentionsflächen, Zisternen, o.ä.

- (verpflichtende) Konzepte von Dach- und Fassadenbegrünung mit Nutzung des Niederschlagswassers
- Separater Abfluss von Niederschlags-, Grau- und Schwarzwasser,
- Nutzung der Wärmeenergie von Grauwasser
- Versiegelungsfreiheit der nicht-bebauten Flächen

Die in den letzten Jahren entstandenen oder sich noch in Bau oder Entwicklung befindlichen Projekte wären beispielsweise:

- GAG Venloer/Äußere Kanalstraße
- Gelände des ehemaligen Güterbahnhofs Ehrenfeld
- Subbelrather Straße 385 (Hinterland); 486 – 494; 436
- Heliosgelände/Vogelsanger/Grüner Weg
- Max-Becker-Areal

3.7.4 Layer Urban Gardening & Ernährung

Ausbau und Förderung von Projekten des *Urban Gardening* und der nachhaltigen Ernährung und Gesundheitsförderung. Bisher sind mindestens zwei Projekte zu *Urban Gardening* im Veedel aktiv.

- **Der Grüner Leo**, Gemeinschaftsgarten Leo-Amann-Park
- **Mausergarten**, Gemeinschaftsgarten Goswin-Peter-Gath-Straße

Allgemeine Informationen und weitere Projekte zum Thema *Urban Gardening* finden sich auf der Webseite der Essbaren Stadt (essbare-stadt.koeln): *„In der Essbaren Stadt werden Lebensmittel von, mit und für Mensch und Tier in der Stadt und im städtischen Umfeld erzeugt. Die Idee die Essbare Stadt Köln zu initiieren, fußt auf dem gleichnamigen Ausschuss des Ernährungsrats für Köln und Umgebung*". Die Erfahrungen des **Ernährungsrats** und der **Essbaren Stadt** können aktiv in die Projekte im **VeedelsBlock+** einbezogen werden (siehe 3.7.15.5). Weitere Initiativen im und um das Veedel, wie **The Good Food** oder die **Marktschwärmer**, können weitere wichtige praktische Impulse zur **Ernährungswende** und der **Kreislaufwirtschaft** bieten.

Best Practice | Aquaponik Farmbox | Wuppertal Arrenberg

„Die Kombination der Aufzucht von Pflanzen im Wasser (Hydroponik) mit der Zucht von Fischen im Wasser (Aquakultur) wird Aquaponik genannt. Durch einen gemeinsamen Wasserkreislauf miteinander verbunden, profitieren beide Teile voneinander.

Dabei werden die Ausscheidungen der Fische durch einen Bakterienfilter pflanzenverfügbar gemacht und als Dünger für den Gemüseanbau genutzt. Während die Fische natürlich täglich gefüttert werden müssen, brauchen die Pflanzen, bei einem entsprechend abgestimmten Fisch-/Pflanzen-Verhältnis, kaum zusätzlichen Dünger.

Wir haben hier also eine Nahrungsmittelproduktion mit hoher Nährstoff- und Wassereffizienz und ohne negative Folgen für die natürliche Umwelt.

Bezogen auf die FarmBox sieht das Ganze so aus: Im unteren Container werden in einem Tank die Fische (bisher waren es afrikanische Buntbarsche) gezüchtet. Das Wasser wird durch den sich dort ebenfalls befindlichen Biofilter gegeben, umgewandelt und von dort in das Gewächshaus nach oben gepumpt. Hier wachsen Pflanzen auf schwimmenden Flössen in diesem Nährstoffwasser heran. Besonders gut wachsen hier Tomaten, Paprika, Chilis, Bohnen und Kräuter wie Basilikum."

arrenberg.app/projekte/die-farmbox

3.7.4.1 ACHTUNG KÖLN – Aquaponik FarmBox abzugeben

Der Verein *Aufbruch am Arrenberg* möchte die FarmBox abgeben. Inzwischen ist ein größerer Produktionscontainer in Betrieb (s.u. 42117-Cityfarm). Wenn sich eine Initiative und ein Standort finden, kann der funktionsbereite „kleine" Container übernommen werden. Im *VeedelsBlock+* wäre beispielweise der Bereich der Venloer Straße zwischen Alpener Platz und Äußerer Kanalstraße (derzeit Schräg-Parker) ein geeigneter Standort. Hier wäre die FarmBox auch als „Außerschulischer Lernort" gut erreichbar und würde sich mit den Layern Alpener Straße / Platz verbinden. Ein weiterer Standort könnte im Bereich der Bahnbögen geschaffen werden (wenn dann endlich einmal ein Konzept/Einigung mit der DB gefunden ist).

Abbildung 42a, b, c Ansichten FarmBox © arrenberg.app

Best Practice | 42117-Cityfarm | Wuppertal Arrenberg

„Wir von der 42117-Cityfarm versorgen Dich mit den frischesten Salaten und Kräutern, direkt aus Deinem Viertel. Unter kontrollierten Bedingungen aufgewachsen, bekommen Deine Salate alles, was sie brauchen, um groß und stark zu werden. Und das ohne den Einsatz von chemischem Pflanzenschutz und Düngemittel. Die ultralokale Aufzucht sorgt für maximale Frische, Qualität und Geschmack. Mitten aus Deiner Stadt!"

Der Farmcontainer produziert auf einer Fläche eines Seecontainers mit **28 m²** **bis zu 800 Salatköpfe pro Woche** und benötigt hierfür nur **180 Liter Wasser**. Dazu kommen noch Kräuter, diverse Kohlsorten, Wurzelgemüse und Blumen.

https://42117cityfarm.de

Best Practice | CloseTheLoop – Arrenberg Farm | Wuppertal Arrenberg

Das Projekt der Arrenberg-Farm, eine moderne, kreislaufbasierte Lebensmittelproduktionsanlage mitten in Wuppertal zu realisieren, soll in der Zukunft ein Stück dazu beitragen, die Ressource Wasser zu sparen und gleichzeitig die Talbewohner mit frischen und gesunden Lebensmitteln zu versorgen. Ganz nach dem Motto „close the loop – new urban food" wird ein kreislaufbasiertes Modell der Lebensmittelproduktion angestrebt, um so effizient und schonend wie möglich mit kostbaren Ressourcen umzugehen.

Auf der Basis von biologisch verwertbaren Sekundärrohstoffen, Wasser und Energie wird der Produktionskreislauf gestartet, und über eine Insektenzucht die Verbindung zu Fischen und Pflanzen geschaffen. Durch die Ergänzung möglicher Module wie der Zucht von Krustentieren kann der Kreislauf erweitert werden. Die am Ende anfallende Grünabfälle, können zum Anfang zurückgeführt werden und vervollständigen schließlich den Kreislauf: close the loop!

arrenberg.app/projekte/arrenberg-farm

„Einen weiteren Anstieg der Lebensqualität erhofft man sich schließlich auch vom Projekt Arrenbergfarm. Klar im Fokus steht die Auseinandersetzung mit Nahrung und Ernährung. Landwirtschaft mitten in der Stadt ist das Ziel und die Chance einer nachhaltigen Selbstversorgung soll mit einem großen Gewächshaus umgesetzt werden. Der Essbare Arrenberg will innovative Ideen verwirklichen und beweisen, was in einem funktionierenden Netzwerk ökologisch und wirtschaftlich umgesetzt werden kann. Damit verspricht dieses dritte Vorhaben die größte Außenwirkung und überregionales Interesse. Schauplatz wäre die 60.000 Quadratmeter-Brache des ehemaligen Bundesbahngeländes, und entstehen soll hier demnach die erste Farm überhaupt im Zentrum einer deutschen Großstadt. Moderne, biologische Landwirtschaft und Fischzucht auf 3500 Quadratmetern mit geschlossenem Nährstoff- und Wasserkreislauf sollen das eigentliche Kernstück bilden, um das herum unterschiedliche Ansiedlungen denkbar wären. Verwaltet von einem zentralen Farmhaus gehören die Ideen von einem Bauernhof, einer kleinen Brennerei und Brauerei, einem Ressort, einem Farmladen und einer Farmküche in diese urbane Erlebniswelt mit naturnaher Versorgung."

arrenberg.app/nachrichten/klimaquartier-arrenberg-die-kraft-der-menschen-eines-viertels/

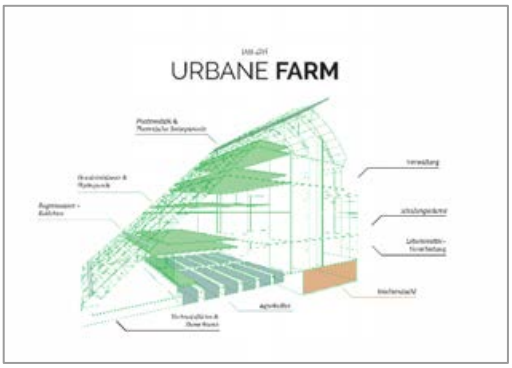


Abbildung 43 a, b Blaupause der urbanen Kreislauffarm. © Grafiken aus der Präsentation und ausführlichen Zusammenfassung des Projektes close the loop

Urban Gardening ist Gärtnern in der Stadt. So entstehen kleine grüne Biotope mitten in der Stadt, die das Mikroklima verbessern und dem Wunsch vieler Menschen nach umweltschonender Produktion von Lebensmitteln, vegetarischer und veganer Lebensweise entsprechen. Urbane Gärten liefern Bienen ein Nahrungsangebot, stärken das menschliche Verständnis für die Herkunft von Nahrungsmitteln und bringen Menschen in der Stadt zusammen. Durch Projekte wie 'Essbares Wohnumfeld' und ‚Gartenlabore' werden Aspekte des Urban Gardenings in Köln umgesetzt. Diese Projekte werden zum Teil bereits jetzt durch die Stadt Köln finanziell unterstützt. Eine Verstetigung dieser Förderung wird derzeit angedacht.

Klimaschutzgutachten (Stadt Köln, 2022b, S. 108)

3.7.4.2 Trinkwasserspender, Bewässerung und Begrünung

Im Jahr 2020 wurden 12 Trinkwasserspender im Kölner Stadtgebiet in Betrieb genommen. Die Aufgestellt und betrieben werden die Wasserspender von der Rheinenergie. *„Die Trinkwasserstationen versorgen die Bürgerinnen und Bürger in den warmen bis heißen Zeiten des Jahres mit kostenfreiem Trinkwasser. Die Modelle sind bewusst funktional gestaltet und nicht als künstlerisches Brunnenobjekt zu sehen. Gleichwohl erhöhen die Anlagen die Aufenthaltsqualität an den Standorten und bereichern das Stadtbild.*

Außerdem rücken sie die Bedeutung des wichtigsten und vor allem nachhaltigen Lebensmittels Trinkwasser mehr in das Bewusstsein der Bürgerinnen und Bürger und leisten einen Beitrag zur Gesundheitsförderung. Auch vor dem Hintergrund der Klimaanpassung verbessern Trinkbrunnen die Stadträume. Aufgrund des sehr guten Kölner Wassers, das aus rein natürlichen Quellen stammt, sind die Anlagen bewusst als "Dauerläufer" mit einem feinen Wasserstrahl konstruiert. So bleibt das Wasser stets frisch, kühl und vor allem einwandfrei" (Pressemitteilung Stadt Köln, 15.07.2020).

Stadtgrün sozialverträglich und gesundheitsfördernd entwickeln. Handlungsmaßnahme unter anderem: Anpassung/Optimierung der Infrastruktur in den Grünanlagen (z.B. schattenspendende Unterstände mit Sitzmöglichkeiten, Wasseranschlüsse, Toiletten, Trinkbrunnen)

Masterplan Stadtgrün (Stadt Köln, 2022c, S. 38)

Weitere Trinkwasserspender werden im **VeedelsBlock+** eingerichtet. Vordringlich werden die Orte der InfoPoints, der Spiel- und Sportangebote und der sozialen Einrichtungen mit Wasserspendern ausgestattet.

3.7.5 Layer Verkehr

Die Maßnahmen zur klimagerechten Transformation der Stadt im Bereich „Verkehr" sind wahrscheinlich die Maßnahmen, die sich am einfachsten identifizieren lassen (das Thema der *Mobilität* ist dann etwas schwieriger). Jede Reduzierung des motorisierten Verkehrs auf der einen Seite und Stärkung der aktiven Mobilität auf der anderen Seite ist ein Plus für Klima und Gesundheit.

Als Modellprojekt und -gebiet gilt für den **VeedelsBlock+** die Prämisse: Reduzierung des motorisierten Verkehrs, wo immer es möglich ist.

- Unterbindung des Durchgangsverkehrs (siehe Abschnitt 3.7.5.1)
- „Durchfahrt verboten" mit Zusatzschild „Anlieger frei"
  (außer ggf. Venloer Straße, Einbahnstraße stadtauswärt)
- Unterbindung des Parksuchverkehrs (siehe Abschnitt 3.7.6)
- Reduzierung des Lieferverkehrs durch Einrichtung von Microdepots
  (siehe Abschnitt 3.7.2.1)

Und bevor nun wieder **Einwände** kommen, dass dafür aber doch erst die Infrastruktur des ÖPNV ausgebaut werden muss, …

Nein wenn wir immer nur warten, bis der fünfte Schritt vollzogen ist, bevor wir uns auch nur einen Schritt bewegen, dann heißt das in anderen Worten „*Stillstand*".

Nein das Gebiet liegt komplett innerhalb eines 15-Minuten-Durchmesser und hat vielfältige ÖPNV- und Mobilitätsangebote.

Nein die Reduzierung des Verkehrs an einer Stelle bedeutet nicht automatisch, dass an anderer Stelle der Verkehr auf gleichem Niveau zunimmt. Das ergeben Verkehrsuntersuchungen (zum Beispiel im Rahmen des RVKE zur Venloer Straße) und jahrelange Verkehrsforschung unter dem Stichwort „indizierter Verkehr".

3.7.5.1 Verkehrsführung im Veedel hinter dem Gürtel

Die Unterbindung des Durchgangsverkehrs ist einer der zentralen Aspekte der vielzitierten **Superblocks** von Barcelona. Auf Grund der Stadtgeografie kann das Modell aus Barcelona nicht 1-zu-1 auf Köln übertragen werden. Es wäre allerdings auch falsch, die *Superblocks* auf die Durchfahrtsperren zu reduzieren. Primäre Zielsetzung war die **Schaffung von Räumen** und Steigerung der **Sicherheit und Aufenthaltsqualität** in den Wohnblöcken. Die Durchfahrtsperren waren „nur" die verkehrstechnische Intervention, dem öffentlichen Raum eine andere Nutzungsmöglichkeit zu geben.

Im Rahmen der geplanten Bürgerräte wurde beschlossen, das Modell *Superblock* als Pilotprojekt in einem Veedel in Köln umzusetzen.

Für das Veedel „*hinter dem Gürtel*" gibt es seit 2019 ein fertiges (verkehrstechnisches) Konzept und den positiven Beschluss der Bezirksvertretung Ehrenfeld, dies umzusetzen.

Bürgereingabe gem. § 24 GO, betr.: Verkehrsführung Ehrenfeld (Az.: 02-1600-261/19), Sitzung: 07.09.2020 Bezirksvertretung 4 (Ehrenfeld), Beschluss: geändert beschlossen, Vorlage: 0821/2020.

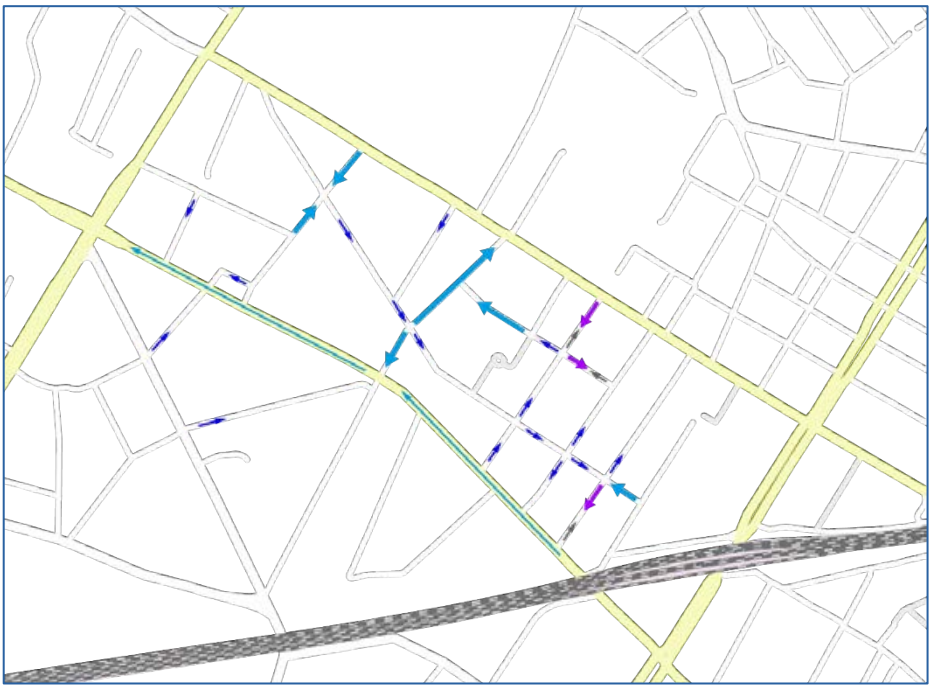


Abbildung 44 Neue Verkehrsführung - Neuorganisierung Einbahnstraßen.
Blau: Bestand, **Cyan: Neu**, **Lila: Umkehrung**

Es müssen nur wenige **Einbahnstraßen neu** eingerichtet werden (für die entsprechende Beschlüsse der BV teilweise schon seit Jahren bestehen, wie zum Beispiel für Teile der Leyendecker Straße). An ganz wenigen Stellen muss die Richtung bestehender **Einbahnstraßen gedreht** werden. Mit diesen wenigen Maßnahmen (eigentlich nur ein paar Schilder anschrauben…) kann innerhalb des schon bestehenden Einbahnstraßen-Systems eine Optimierung zu deutlich weniger Durchgangsverkehr erreicht werden. Allein dies schafft eine (schon seit Jahren geforderte) erhebliche Entlastung für zahlreiche Anwohner*innen.

Die Reduzierung des Durchgangsverkehrs ist an sich schon eine Qualität und schafft darüber hinaus Raum für weitere Maßnahmen.

Radverkehrskonzept Ehrenfeld
Das im RVKE beschlossene Radverkehrshauptnetz und die Vorrangrouten (zum Beispiel Fahrradstraße Marienstraße) werden durch das Konzept nicht negativ beeinflusst, sondern unterstützen die dort bestehenden Intentionen sogar noch.

Zusätzlich sollten eine qualitative Umsetzung der Begegnungszonen am Alpener Platz und vor dem BüzE gemäß dem Gutachtervorschlag zum RVKE zeitnah umgesetzt und ggf. vorgezogen werden.

3.7.5.2 Venloer Straße – hinter dem Gürtel

Nachdem der Verkehrsversuch Venloer Straße *„vor dem Gürtel"* im November 2022 als ein einziges Desaster gestartet ist, bleibt ja noch die Chance, dass es dann hinter dem Gürtel besser wird. Hierbei gibt es das kleine Stück zwischen Ehrenfeldgürtel und Bahnunterführung sowie der Bereich von der Unterführung bis zur Äußerer Kanalstraße im Bereich des **VeedelsBlock+**.

Im Facharbeitskreis und in dem abschließenden digitalen Stadtgespräch wurde immer wieder betont, dass die Venloer Straße nicht nur in dem Abschnitt zwischen Innerer Kanalstraße und Ehrenfeldgürtel betrachtet werden sollte, sondern auch in dem Abschnitt zwischen Ehrenfeldgürtel und Äußerer Kanalstraße. So wird empfohlen zu prüfen, ob eine ähnliche Gestaltung auch im Abschnitt Venloer Straße zwischen Gürtel und Äußerer Kanalstraße umgesetzt werden kann, wobei sich eine **Umgestaltung als Shared-Space** zwischen Ehrenfeldgürtel und Bartholomäus-Schink-Straße (Heliosschule und Bahnhof Ehrenfeld), vor dem Bürgerzentrum (mit Öffnung der Mauer zum Park) und am Alpener Platz anbieten würde.

(VIA, 2021, S. 214)

Kodex Helios

Für den Bereich am Bahnhof Ehrenfeld wurde schon im Jahre 2012 mit dem Leitbild und Kodex zum Heliosgelände ein innovatives Verkehrskonzept beschlossen. Davon ist allerdings bis heute nichts zu sehen und aus einem Brief des Verkehrsdezernenten A. Egerer an die BI Helios vom Mai 2022 lässt sich entnehmen, dass sich daran auch in Zukunft nichts ändern wird. Zu der inzwischen zur Farce verkommenen Bürgerbeteiligung Helios wird unter *4.1.3 Helios-Gelände* noch Stellung bezogen.

Venloer als städtebauliches Projekt

Die Venloer Straße im Bereich zwischen Bahnhof Ehrenfeld und Äußerer Kanalstraße hat in den letzten Jahren eine in Köln kaum vergleichbar dynamische Entwicklung vollzogen. Aber nicht nur aus diesem Grund schlage ich vor, die Umgestaltung der Venloer Straße nicht unter dem verkehrlichen Aspekt vorzunehmen, sondern als städtebauliches Projekt im Rahmen einer klimagerechten und sozialen Transformation der Stadt zu begreifen und umzusetzen.

Die Erfahrungen der letzten Jahre sowohl bei der bundedeutschen als auch der Kölner Verkehrsplanung ist weder von Innovation noch von Fortschritt und Nachhaltigkeit geprägt. Die bundesdeutsche Verkehrspolitik darf sich in einer Reihe mit Afghanistan und Nordkorea sehen – ebenfalls Ländern ohne Tempolimit. Auch die Initiative von über 600 deutscher Städte, Gemeinden und Landkreise für mehr Entscheidungsfreiheit in der Verkehrspolitik trifft in Berlin auf Ablehnung. Auf der Webseite der Städte-initiative "Lebenswerte Städte durch angepasste Geschwindigkeiten" (lebenswerte-staedte.de) kommen beinahe tägliche neue Kommunen hinzu (Köln ist auch dabei), dennoch weigert sich der Bundesverkehrsminister beharrlich auch nur minimalen Änderungen des Straßenverkehrsrechts zuzulassen. Wieviel Realitätsverlust muss angenommen werden, wenn dort behauptet wird, dass in deutschen Städten und Gemeinden nicht funktioniert, was in Paris (F), Brüssel (B), Mailand (I) und in sämtlichen Städten Spaniens scheinbar erfolgreich praktiziert wird. Dabei ist wahrscheinlich das Korsett des deutschen Verkehrsrechts eine der Ursachen, weshalb tatsächlich kommunale Verkehrsplanung so häufig nicht (gut) funktioniert. Ein paar Kölner Beispiele werden im Kapitel *4 Nachbetrachtung und Einordnung* aufgeführt.

Vielleicht sollte daher die Umgestaltung der Venloer Straße federführend von einem anderen Dezernat umgesetzt werden. Es bietet sich an,

das ***Dezernat IX - Stadtentwicklung, Wirtschaft, Digitalisierung und Regionales***, oder das ***Dezernat VIII – Klima, Umwelt, Grün und Liegenschaften***, oder das ***Dezernat VI - Planen und Bauen***[18] kann sicherlich auch die Projektleitung eines interdisziplinären und fachübergreifenden Stabs führen und den Straßenraum einmal unter klimaangepassten, resilienten und zukunftsweisenden Gesichtspunkten umgestalten.

Im Gutachten zum Radverkehrskonzept sind neben dem Bahnhofsvorplatz auch schon der Bereich vor dem Bürgerzentrum und Eingangsbereich zum Leo-Amann-Park sowie der Alpener Platz als Shared-Space vorgeschlagen worden. Zusätzlich bieten sich der Kreuzungsbereich Venloer / Leyendecker Straße und der Bereich der Einmündung Platenstraße und Bezirksrathaus zusätzlich als städtischer Platz an.

Bahnhofsvorplatz
Shared-Space Heliosstraße mit Bahnhofsvorplatz im Rahmen des innovativen Verkehrskonzeptes rund um das Heliosgelände. Beschlossen im Leitbild und Kodex Helios 2012 (s.u.).

Einmündung Platenstraße
Der schon bestehende Platz vor dem Bezirksrathaus wird zur Einmündung Platenstraße vorgezogen, um die Verbindung zur Grünen Achse Platenstraße zu betonen, ohne die notwendige Zugänglichkeit zum Dialysezentrum einzuschränken.

Venloer - Leo-Amann-Park
Der Bereich Venloer Straße wird von der Herbrandstraße bis zum nördlichen Bereich des Parks, sowie die Herbrandstraße bis zum Zugang zum Bezirksrathaus als Platz gestaltet. Das Bürgerzentrum rückt damit in das Zentrum dieses städtischen Platzes. Die Mauer wird, soweit das die Denkmalschutzbelange zulassen, aufgebrochen. Ähnliche Vorschläge sind schon für die Mauer am Heliosgelände Venloer/Heliosstraße angedacht – dies könnte sich städtebaulich wiederholen und aufeinander beziehen. Die Topografie wird als *Notentwässerungswegen* in Zusammenwirken mit Retentionsflächen im Park gestaltet. Aufenthaltsflächen lassen den Park in den Stadtraum fließen. Durch die Einbeziehung der Herbrandstraße wird der Platz vor dem Bezirksrathaus mit einbezogen und eine Verbindung zur *Grünen Achse Platenstraße* hergestellt.

Kreuzung Venloer / Leyendecker
Hier besteht schon eine große Fläche, die aber kaum als Platz wahrgenommen wird. Die Auf- und Abgänge der Straßenbahnlinien 3/4 könnten hier als wahrnehmbarer „*Ankunftsort*" integriert und aufgewertet werden. Die bisher dort (wild) vorhandenen Radabstellanlagen können etwas weiter die Venloer Straße hoch umgelagert werden, um dann den gesamten Platz mit Aufenthaltsflächen qualitativ aufzuwerten. Die schon bestehenden Bäume bieten hochwertigen Schatten und Kühlung.

[18] Hier ist allerdings auch ein klitzekleine Portion Skepsis angebracht, in Anbetracht der Äußerungen in Zusammenhang mit den Regenbogen-Bänken und den diesbezüglich ehr „zurückhaltenden Hinweisen" des Beigeordneten Greitemann auf das *Gestaltungshandbuch* der Stadt Köln.

Alpener Platz
Als zentraler Platz auf der *„Grünen Achse Gumprecht-Alpender Straße“* kann die bestehende Struktur des Platzes gestärkt werden. Der Alpener Platz schlägt damit eine Brücke zwischen Helmholzplatz/Gumprechtstraße sowie Alpener Straße/Takufeld.

Perlenkette Venloer
Infopoints und beschattete Aufenthaltsflächen ergänzen die Angebote am Bürgerzentrum/Bezirksrathaus. Die Schaffung von Plätzen mit Aufenthaltsqualität, als Teil der blau-grünen Infrastruktur im Konzept der Schwammstadt, sollte im Fokus der Entwicklung stehen und primäres Gestaltungsziel sein.

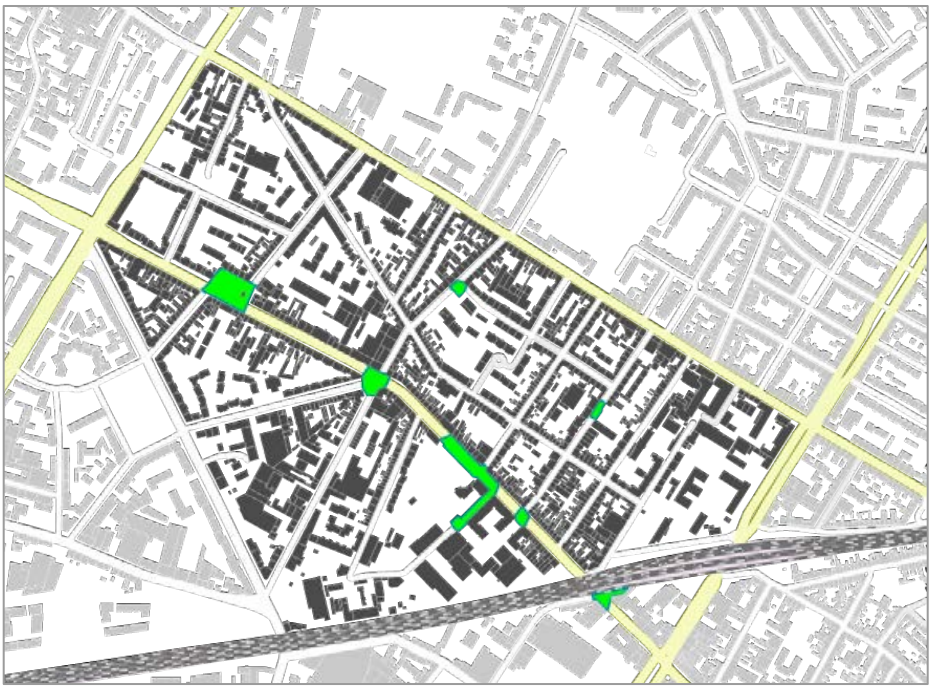


Abbildung 45 Neue Plätze mit blau-grüner Infrastruktur als Teil der Schwammstadt. Plätze als Verbindungsknoten für grünen Achsen.

Mit der Kette von Plätzen auf der Venloer Straße wird automatisch auch der (zukünftig als Einbahnstraße stadtauswärts geführte) Verkehr durch die städtebauliche Struktur *„gebrochen*“. Eine Planung und Umgestaltung des öffentlichen Raums, die im Sinne von Jan Gehl den Menschen wieder als Maßstab der Planung begreift, und nicht vom Verkehr ausgehend denkt, schafft auch *Städte für Menschen*. Mit der eindeutigen Priorität für Aufenthalt und Klima wird dann wahrscheinlich auch keinen Verkehrsversuch mehr benötigt.

3.7.5.3 Marienstraße

Bürgereingabe
Bürgereingabe gem. § 24 GO, Sicherheit im Straßenverkehr, Köln-Ehrenfeld, Marienstraße (Az.: 02-1600-40/15), Sitzung: 24.08.2015 Bezirksvertretung 4 (Ehrenfeld), Beschluss: geändert beschlossen, Vorlage: 2249/2015.

Beschluss:
Die Bezirksvertretung Ehrenfeld dankt dem Petenten für seine Eingabe und begrüßt die bereits umgesetzten Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit. Sie spricht sich für eine bauliche Umgestaltung der Marienstraße aus und bittet die Verwaltung um ***Aufnahme der Planungen unter besonderer Berücksichtigung der vom Petenten eingereichten Ideen****. Dabei sollte die Planung für die Rothehausstraße sowie die Planung für die Stammstraße Vorbild sein.*

Insbesondere die folgenden Aspekte müssen aus Sicht der Bezirksvertretung deutlich verbessert werden*:*

- *Gewährleistung der notwendigen Fahrbahnbreite für die Durchfahrt von Rettungsfahrzeugen, Feuerwehr etc.;*
- *Gehwege müssen durchgängig in notwendiger Breite nutzbar sein (für Fußgänger, Rollstuhlfahrer, Rollator-Fahrer, Kinderwagen etc.);*
- *Bei der Planung des Parkraums sollten neben PKW- auch ausreichend Fahrradstellplätze geschaffen werden, ohne die Nutzbarkeit der Gehwege zu gefährden;*
- *Beachtung der Velo-Route NRW: bei der Planung der Parkmöglichkeiten im Straßenraum muss ausreichend Platz für Radverkehr, insbesondere auch verstärkt gegenläufiger Radverkehr, berücksichtigt werden;*
- *Eine Verbesserung der Verkehrssicherheit gerade auch bei gegenläufigem Radverkehr sollte entsprechende Markierungen (Rotfärbung, Piktogramme, Aufstellflächen) bieten, insbesondere in den Kreuzungsbereichen;*
- *Beachtung der Barrierefreiheit: Wenn es geht, sollten die Bürgersteige eine Breite von mindestens 1,80 Meter haben.*

Abstimmungsergebnis:
Die Bezirksvertretung Ehrenfeld stimmt dem geänderten Beschluss ***einstimmig*** *zu.*

Folien zur Bürgereingabe
Im Rahmen der Vorstellung der Bürgereingabe wurde mir ermöglicht, die Darstellung der Situation, die durchgeführte Untersuchung und die **Vorschläge und Pläne** mit einer PowerPoint-Präsentation zu visualisieren. Der Eingabe wurden die Präsentation, eine ausführliche Begründung und ein Handout beigefügt.

Abbildung 46 a.-h. Auswahl aus Folien der Präsentation zur Bürgereingabe

Neben den im Beschluss genannten Punkten ist in der Bürgereingabe auch dargelegt worden, dass ein beidseitiges Parken in weiten Teilen der Marienstraße **rein mathematisch nicht möglich ist,** und somit auch nicht zugelassen werden kann, wenn die damals kommunizierten 1,20 Meter Rest-Gehwegbreiten gewährleistet sein sollen. Inzwischen kommuniziert die Stadt Köln selbst 1,50 Meter Restgehwegbreite – diverse Standards gehen von 2 bis 2,50 Metern aus (siehe auch 1.8 Die barrierefreie Stadt und demografischer Wandel).

Querschnittbeispiele

In einigen Abschnitten der Marienstraße stellt sich die Situation der Gehwege und Fahrbahnen von Hauswand bis Hauswand wie folgt dar.

Tabelle 5 Marienstraße, Straßenquerschnitt

Gehweg	Fahrbahn	Gehweg	Summe
1,80	5,70	1,80	**9,30**

Die Situation in anderen Straßen ist vergleichbar

Lessingstraße

Tabelle 6 Beispiel Straßenquerschnitt Lessingstraße mit gepflasterten Parkbuchten. Die Breite eines BMW X5 geht um 0,40 über die gepflasterte Parkbucht hinaus!

Gehweg	Parken	Fahrbahn	Parken	Gehweg	Summe
1,40	1,80	3,50	1,80	1,40	**9,90**

Wenn wir von benötigen Mindestbreiten ausgehen

- Gehweg Links und Rechts, je 2,00 m — 4,00 m
  (Gehwegbreiten lt. Empfehlungen und Nomen 2,50 m — 5,00 m)
- Fahrbahnbreite — 3,00 m
- Begegnung Radverkehr, 1,00 m, plus 0,50 Sicherheit — 1,50 m

ergibt sich eine benötige *Verkehrsfläche* von mindestens — 8,50 m
und gemäß allgemeinen Empfehlungen sogar von ca. — 9,50 m.

Hieraus ergibt sich, dass in weiten Teilen des Veedels kein ausreichender Raum für den durchgängig vorhandenen ruhenden Verkehr vorhanden ist, wenn ausreichend sicherer Raum für den entgegenkommenden Radverkehr berücksichtigt werden soll. (siehe auch 4.1.1 Marienstraße)

Fahrradstraße

Die Marienstraße ist seit Jahren schon Teil der NRW Velo-Route[19] und laut Radverkehrskonzept ist sie zukünftig auch als Fahrradstraße vorgesehen. Die Einrichtung als Fahrradstraße sollte hohen Standards entsprechen und daher hier grundsätzlich ohne ruhenden Verkehr eingerichtet werden. Ob und wo vereinzelte Multifunktionsflächen notwendig und möglich sein könnten, muss dann genauer untersucht werden.

Schon die zuvor gezeigten Querschnitte erlauben gerade bei der jetzt schon bestehenden Frequenz von Lastenrädern und der hohen Dichte an Kitas und Schulen auf der Marienstraße kein KFZ-Parken mehr. Eine Fahrradstraße mit Vorrang für Zweiräder in beide Richtungen erlauben dann maximal noch MIV-Anwohner*innen-Verkehr, aber nicht auch noch ruhenden Verkehr.

Für die Achse Stammstraße und Marienstraße sollen die Voraussetzungen für eine Ausweisung als Fahrradstraße geschaffen werden. Es soll mindestens der Radvorrangroutenstandard umgesetzt werden. Dafür soll auch die Befahrbarkeit durch eine Umgestaltung der Diagonalsperren verbessert werden. **Durchfahrender MIV auf der Marienstraße von der Subbelrather zur Venloer Straße soll möglichst unterbunden werden.**

(VIA, 2021, S. 231)

[19] Dies was früher sogar einmal beschildert. Die Schilder fehlten schon zu Zeiten des Bürgerantrages 2015 und sind bis heute nicht ersetzt worden.

Unterbindung durchfahrender MIV
Die in dem voranstehenden Zitat stehende Unterbindung der Durchfahrt des MIV *auf der Marienstraße von der Subbelrather zur Venloer Straße* kann durch die Umsetzung des Beschlusses 0821/2020 (siehe 3.7.5.1 Verkehrsführung im Veedel hinter dem Gürtel), herbeigeführt werden.

3.7.5.4 Leyendecker Straße

Leyendeckerstraße Tempo 30 und Fußgängerüberweg (Venloer-Vogelsanger), Antrag der SPD – Fraktion, Sitzung: 02.02.2015 Bezirksvertretung 4 (Ehrenfeld), Beschluss: ungeändert beschlossen, Vorlage: AN/0159/2015.
Verkehr in der Leyendeckerstraße (Einbahnstraße Venloer-Subbelrather), Sitzung: 30.09.2013 Bezirksvertretung 4 (Ehrenfeld), Beschluss: geändert beschlossen, Vorlage: AN/1125/2013.

3.7.5.5 Helios – Innovatives Verkehrskonzept und RVKE

Unmittelbar an das Gebiet des VeedelsBlock+ grenzt das Heliosgelände. Schon im Jahr 2012 wurde mit dem **Leitbild** und **Kodex** die Entwicklung eines **innovatives Verkehrskonzept** beschlossen. Leider ist bis heute nichts passiert – die Ergebnisse der Bürgerbeteiligung wurden inzwischen sogar „*beerdigt*". Siehe hierzu den Abschnitt 4.1.3 Helios-Gelände.

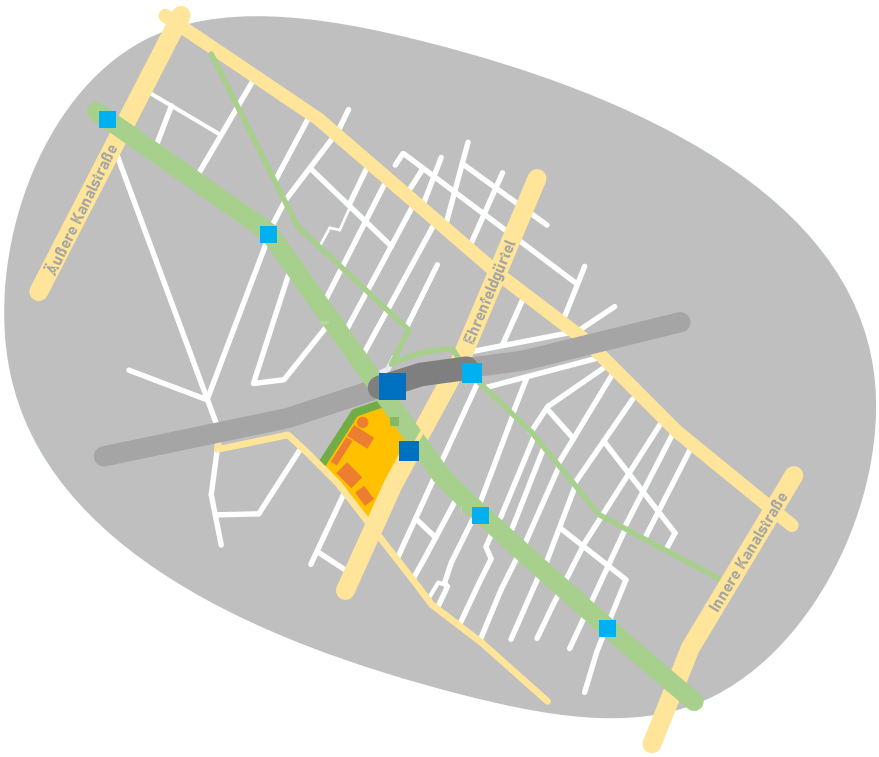


Abbildung 47 BI Helios: Radverkehrskonzept Ehrenfeld & Innovatives Verkehrskonzept Helios

Der Bereich unmittelbar an den VeedelsBlock+ anschließend, mit Bahnhof Ehrenfeld, (zukünftigem) Platz am Heliosturm und Verkehrsknoten Venloer Straße / Ehrenfeldgürtel muss eigentlich mit einbezogen werden. Die vernachlässigte Entwicklung auf und um das Heliosgelände ist seit 2012 eine „*offene Wunde*" in Ehrenfeld.

3.7.6 Layer Parken

Im ersten Teil in Abschnitt 1.3.1 Rechtliche Situation Straßenraum und Parken, habe ich schon auf die Schwierigkeiten beim Thema Parken hingewiesen. Da der gewünschte Zustand eines Veedels ohne privates Parken im öffentlichen Raum wahrscheinlich nicht ganz ohne Umplanung, Umwidmung, Entwidmung und zu erwartenden juristischen Auseinandersetzungen zu erreichen ist, sollten zumindest alle unmittelbar wirksamen Mittel der Straßenverkehrsordnung auch sofort – also unverzüglich – zur Anwendung kommen, um zumindest eine zwischenzeitliche Reduzierung zu erreichen.

- Das Parken auf Gehwegen ist nicht erlaubt.
- Eine Mindestfahrbahnbreite von 3,05 m ist einzuhalten.
- Das Parken auf Gehwegen ist erlaubt, wenn entsprechende Beschilderung oder Markierung vorhanden ist. Daraus folgt: unverzügliches Entfernen aller (!) Markierungen auf den Gehwegen.
- In Einbahnstraßen ist (i.d.R.) Parken nur am rechten Fahrbahnrand erlaubt.
- An Einmündungen, Ein- und Ausfahrten müssen Mindestabstände eingehalten werden.
- in verkehrsberuhigten Bereichen ist Parken nicht (oder nur auf gekennzeichneten Flächen) erlaubt.

Die Anwendung der StVO ist in Köln leider keine Selbstverständlichkeit und wird schon lange eingefordert. Es sollte auch unabhängig vom **VeedelsBlock+** die Regel werden.

„*Aber wo sollen die Menschen den Parken?*“ ist dann die seit Jahren stetig wiederkehrende Leier, sobald es um das private Parken im öffentlichen Raum geht.

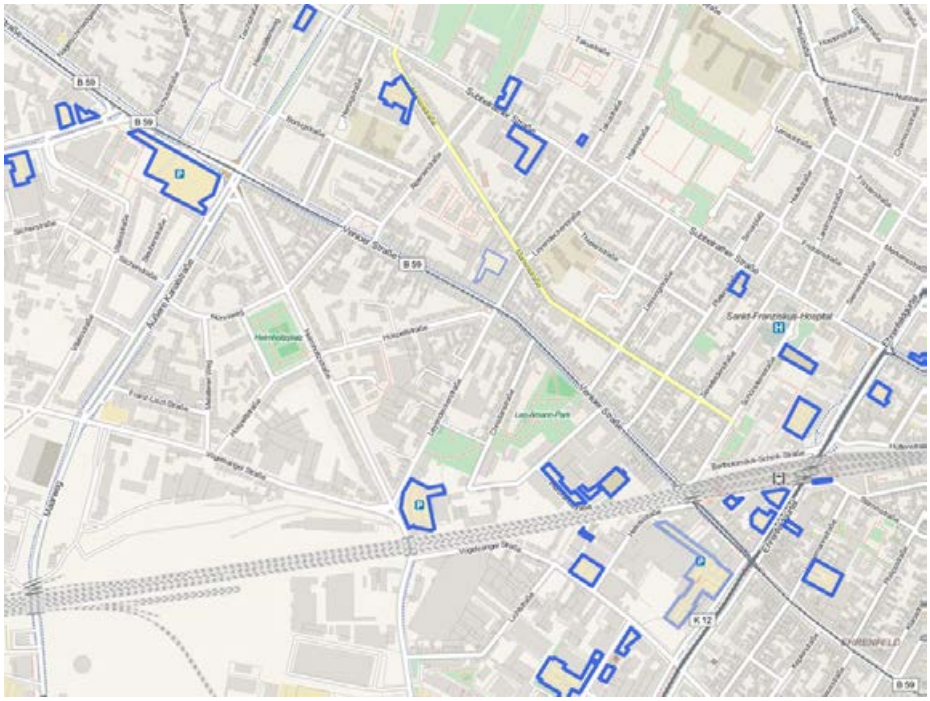


Abbildung 48 Präsentationsfolie aus der Bürgereingabe Marienstraße 2015 (!) mit Parkplätzen Einzelhandelsflächen. Inzwischen teilweise bebaut.

Leider wurden hier in der Vergangenheit schon Chancen nicht genutzt, so dass es immer schwieriger wird, Lösungen zu finden. Dies darf aber nicht zu einer Entschuldigung dafür werden, nun nichts mehr zu tun. An manchen Stellen bedarf es auch ein wenig mehr an Kreativität und Hartnäckigkeit der Politik und Verwaltung, damit Initiativen zur Nutzung von privaten und gewerblichen Tiefgaragen für das Veedelsparken nicht wieder im Sande verlaufen.

Um den öffentlichen Raum im **VeedelsBlock+** frei von privaten Parken zu bekommen, sollen verschiedene Maßnahmen sofort beschlossen und umgesetzt werden. Es ist nicht zielführend hier jetzt wieder ein paar Jahre auf eine Parkraumuntersuchung zu warten. Die Diskussion ist schon Jahrzehnte alt und das Problem hinreichend bekannt.

3.7.6.1 VeedelsBlock+Parken für Anwohner*innen

- Es gibt noch freie Parkplätze in den vorhandenen **Tiefgaragen** im Veedel. Eine städtische Gesellschaft (s.u.) mietet diese freien Plätze an und organisiert das *VeedelsBlock+Parken* über die Vergabe von Anwohner*innen-Parkausweisen. Die Stellplätze des *VeedelsBlock+Parken* sollten nicht für das „normale" Besucherparken, sondern nur für Anwohner*innen mit einem entsprechendem Parkausweis zur Verfügung stehen (s.u.).
- Bei Neubauprojekten sichert sich die Stadt ein „Vorkaufsrecht" bei nicht genutzten Stellplätzen für die Nutzung zum *VeedelsBlock+Parken*.
- Das **Parkhaus** hinter dem Bezirksrathaus verfügt über zahlreiche freie Parkplätze. Die Kommune, bzw. eine geeignete städtische Gesellschaft mietet zwei oder mehr Etagen des Parkhauses dauerhaft an. Pro Etage stehen ca. 60 Stellplätze zur Verfügung und können für das *VeedelsBlock+Parken* genutzt werden.
- Es werden Verhandlungen mit den Eigentümern größerer **Frei- und Parkplatzflächen** (Discounter…) geführt, um auf diesen Flächen in Modulbauweise Parkdecks einzurichten und für das *VeedelsBlock+Parken* zu betreiben. Die Fragen der Haftung und Versicherung lassen sich sicherlich durch einen gesicherten Zugang zu dem Parkdeck nur für VeedelsBlock+Parkausweisinhaber*innen lösen.
- Die Anzahl der Veedels-Parkausweise ist begrenzt auf die tatsächlich zur Verfügung stehenden Stellplätze. Bei der Erschließung neuer Stellplätze kann dies flexibel erweitert und per Warteliste zugeteilt werden.
- Eine digitale Verwaltung der freien Parkplätze wird per App und visuellem Leitsystem organisiert. Die Erfahrungen der RheinEnergie mit dem Pilotsystem in Nippes (Parkpilot.koeln) kann hier sicherlich adaptiert und erweitert werden. Und es steht ein städtisches Unternehmen zur Verfügung, das schon konkrete Erfahrungen mit dem Parkraummanagement gesammelt hat.

Die Vorteile des *VeedelsBlockParken* gegenüber dem *„freien Anwohnerparken"* ist, dass auch tatsächlich ein Stellplatz zur Verfügung steht. Dieser ist zwar nicht vor der eigenen Haustüre, aber innerhalb eines Radius der 15-Minuten-Stadt und in der Regel nicht weiter wie zu Stadtbahn, Bus oder Bahn.

Abbildung 49 Köln-Nippes, Wilhelmplatz. Smartes Parkleitsystem RheinEnergie

In Köln findet die Diskussion um eine Erhöhung der Gebühren für das Anwohner*innen-Parken statt, in der ursprünglich einmal der Betrag von 600,00 € pro Jahr genannt wurde[20]. Wenn wir einmal diese 50,00 € / Monat für den *Bewohnerparkausweis* annehmen, sollte ein Bewohner*in-Stellplatz beim *VeedelsBlock+Parken* etwas teurer sein, damit ein Anreiz zur Nutzung gegenüber dem „*freien Anwohnerparken*" (in benachbarten Veedeln) bestehen bleibt und der gewünschte Steuerungseffekt erfolgt. Beispielweise:

- Anwohnerparken (ursprünglich gepl.) 50,00 € mtl. 600,00 € j.
- Anwohnerparken (neu 4/2023) max. 29,16 € mtl. max. 350,00 € j.
- VeedelsBlock+Parken 60,00 € mtl. 720,00 € j.

Im Gebiet des **VeedelsBlock+** findet kein privates Parken (freies Anwohnerparken) im öffentlichen Raum mehr statt. Die rechtliche Absicherung und Umwidmung des Straßenraums ist hier sicherlich nicht ganz einfach, aber dann muss eben das ganze Veedel zu einem *städtebaulichem Sonderentwicklungsgebiet* (oder was auch immer) ausgewiesen werden.

3.7.6.2 Fahrrad / Lastenrad-Parken

Eine Regelung (und Gebührenordnung) für ein Anwohner*innen / VeedelsBlock+ **(Lasten-)Fahrradparken** muss noch entwickelt werden. Dazu gehört auch, dass *Schrotträder* und *Fahrradleichen* zügig entfernt werden und das häufig die barrierefreie Mobilität behinderndes Anschließen an Schildern, auf dem Gehweg oder in Kreuzungsbereichen unterbunden wird.

Sichere und komfortable Abstellmöglichkeiten, vor allem für Lastenräder, sollten in Veedelsgaragen und Mobilitäts-Hubs berücksichtigt werden. Ansonsten findet im Gebiet des **VeedelsBlock+** auch kein freies/privates Fahrradparken (insbesondere von Lastenrädern) außerhalb von Mobilität-Hubs statt um Aufenthaltsqualität und Barrierefreiheit zu gewährleisten.

[20] Inzwischen (April 2023) hat das Ratsbündnis den Vorschlag auf 350,-- (gestaffelt) reduziert. Eine Einführung ist für 2024 vorgesehen.

3.7.7 Layer Aufenthaltsqualität

Das Thema der Aufenthaltsqualität ist eine Querschnittsaufgabe und wird an zahlreichen Stellen im Text angesprochen. Auch in der Kölner Stadtstrategie *Perspektiven 2030+* oder dem *Klimaschutzgutachten* der Stadt Köln wird immer wieder die Aufenthaltsqualität aus verschiedensten Gesichtspunkten heraus als bedeutende Zielsetzung benannt.

Wichtige Handlungsfelder der Aufenthaltsqualität sind

- gerechtere (Neu-) Aufteilung des öffentlichen (Straßen-) Raums
- klimafolgenangepasste Aufwertung
- Barrierefreiheit
- Multifunktional

Einige Stichworte und Zitate aus den vorherigen Abschnitten verdeutlichen dies und zeigen die vielfältigen Themenfelder

- Die Umwidmung von ehemaligen Parkplätzen zu Grünflächen mit Aufenthaltsmöglichkeiten ist eine der (wenigen) Möglichkeiten der Reduzierung des ruhenden Verkehrs. Einfach zu sagen, *„hier darf ab jetzt nicht mehr geparkt werden*" ist ohne eine Umwidmung/Umgestaltung nicht ohne weiteres möglich.
- Vergrößerung der Gehwege, um die Mindeststandards für barrierefreie Mobilität zu gewährleisten.
- Steigerung der gestalterischen, räumlichen und funktionalen Qualität durch Differenzierung und Lesbarkeit.
- Kompensation für beengtes Wohnen.
- Unterstützung von Alltag und Integration, Austausch zwischen Generationen, Kulturen und Geschlechtern.
- Verbesserung des Mikroklimas und der Biodiversität bei gleichzeitiger ökologischer Aufwertung.
- Schaffung von Überdachten Aufenthaltsflächen mit Gründächern. Schutz vor Regen, Wind, Hitze, Trockenheit bei Extremwetterereignissen. Reduzierung von Hitzehotspots.
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raums durch Begrünung, Kunst im öffentlichen Raum, attraktive Anlehn- und Sitzgelegenheiten und Aufenthaltsorte sowie Informationen und Themenrouten zu Kultur und Geschichte
- Unterbindung des Durchgangsverkehrs (Stichwort *Superblocks Barcelona*)
- Stärkung der sozialen Struktur in den Quartieren

Zahlreiche Ideen und Ansätze zur Steigerung der Aufenthaltsqualität stehen im Widerspruch zu den Vorgaben aus dem **Gestaltungshandbuch der Stadt Köln**. Hier sollte dringend das Handbuch inhaltlich geöffnet und an die Notwendigkeiten der klimagerechten Transformation der Stadt angepasst werden.

Mit den Möglichkeiten des **Taktischen Urbanismus** kann temporär und flexibel die Stadt als Reallabor weiterentwickelt werden. Zeitaufwendige und kostenintensive Planungsprozesse lassen sich deutlich verkürzen. Beispiele aus zahlreichen Städten zeigen, dass dies auch mit einem qualitativen und einheitlichen Gestaltungs-Grundgerüst gesteuert werden kann, ohne Kreativität und Eigeninitiative zu verhindern. **Barcelona** ist das in diesem Zusammenhang immer wieder zitierte Beispiel.

In Köln werden inzwischen von offizieller Seite mit den **Stadtterrassen** oder der **Wanderbaumallee** Möblierungen eingesetzt, die den Vorgaben des Gestaltungshandbuches deutlich widersprechen.

Es scheint also grundsätzlich möglich zu sein und Anregungen lassen sich auch zahlreich finden.

Abbildung 50 Symbolbild. Mobile Aufenthalts- und Sitzflächen mit Überdachung

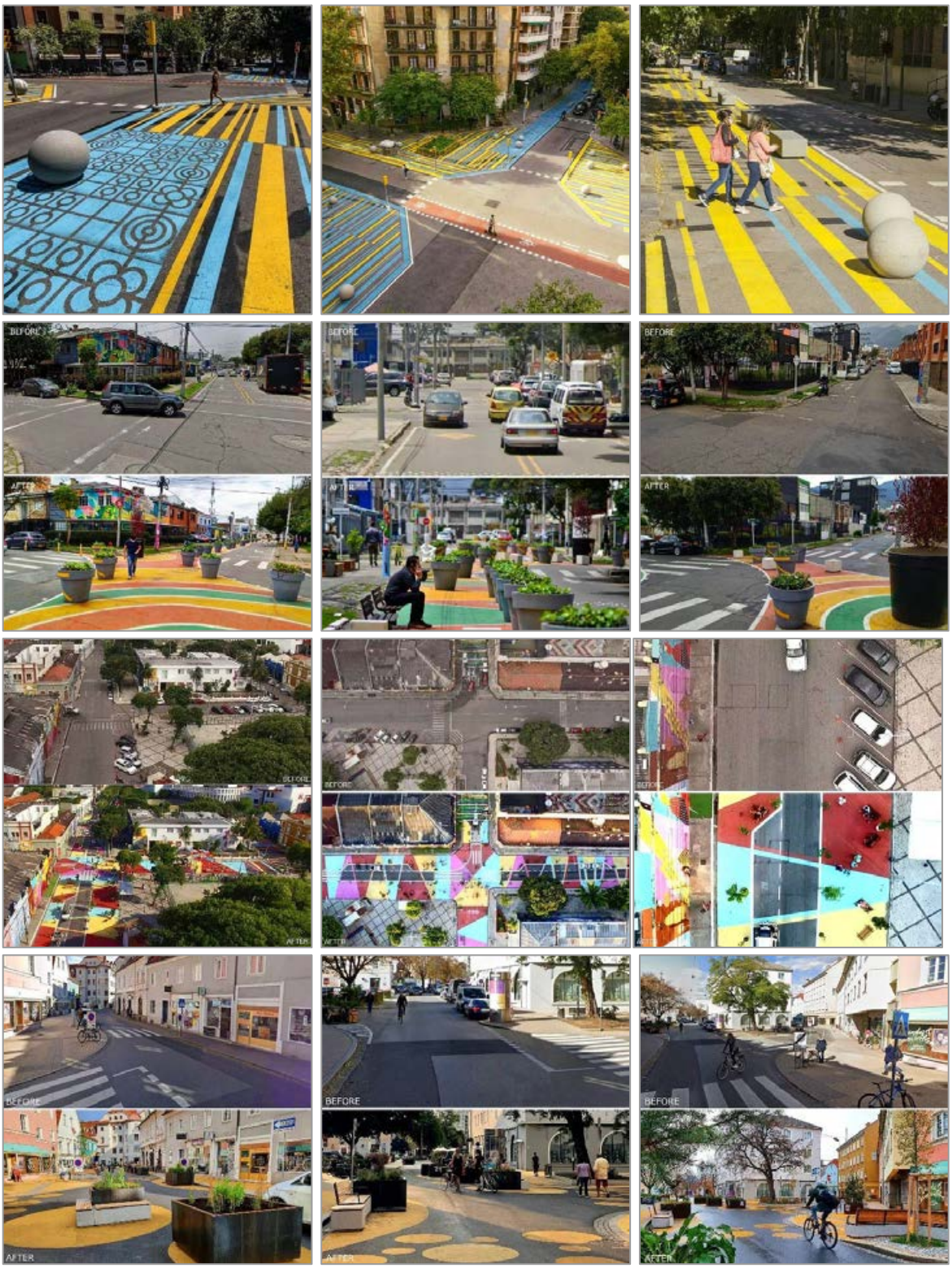
3.7.7.1 Kitas und Spielplätze, Jugend und Schulen

Die Orte vor Kitas und Schulen sowie Spielplätzen und Aufenthaltsflächen für Kinder und Jugendliche sollen deutlich erkennbar ausgezeichnet werden, um Aufmerksamkeit im Straßenverkehr zu erhöhen und die Sichtbarkeit von Kindern und Jugendlichen im öffentlichen Raum zu betonen. Unterschiedlichen Bedürfnissen an Kitas, Grundschulen und weiterführenden Schulen sowie den Spiel- und Aufenthaltsflächen im öffentlichen Raum kann durch die unterschiedliche Gestaltung mit den Elementen des **Tactical Urbanism** entsprochen und auch immer wieder neu angepasst werden.

Tactical Urbanism

Die konkrete Gestaltung der Flächen kann durch die Institutionen gemeinsam mit den Kindern und Jugendlichen, bei unabhängigen Flächen von Initiativen oder Patenschaften übernommen werden. Die Einbeziehung der Kinder und Jugendlichen fördert deren Identifikation mit den (Lern-) Orten und damit die soziale Verantwortung. Trotz individuell sehr unterschiedlichen Gestaltungsvarianten vernetzten sich die Orte zeigen die besondere Bedeutung und Wertschätzung für Kinder und Jugendliche.

3.7.7.2 Beispiele für Tactical Urbanism



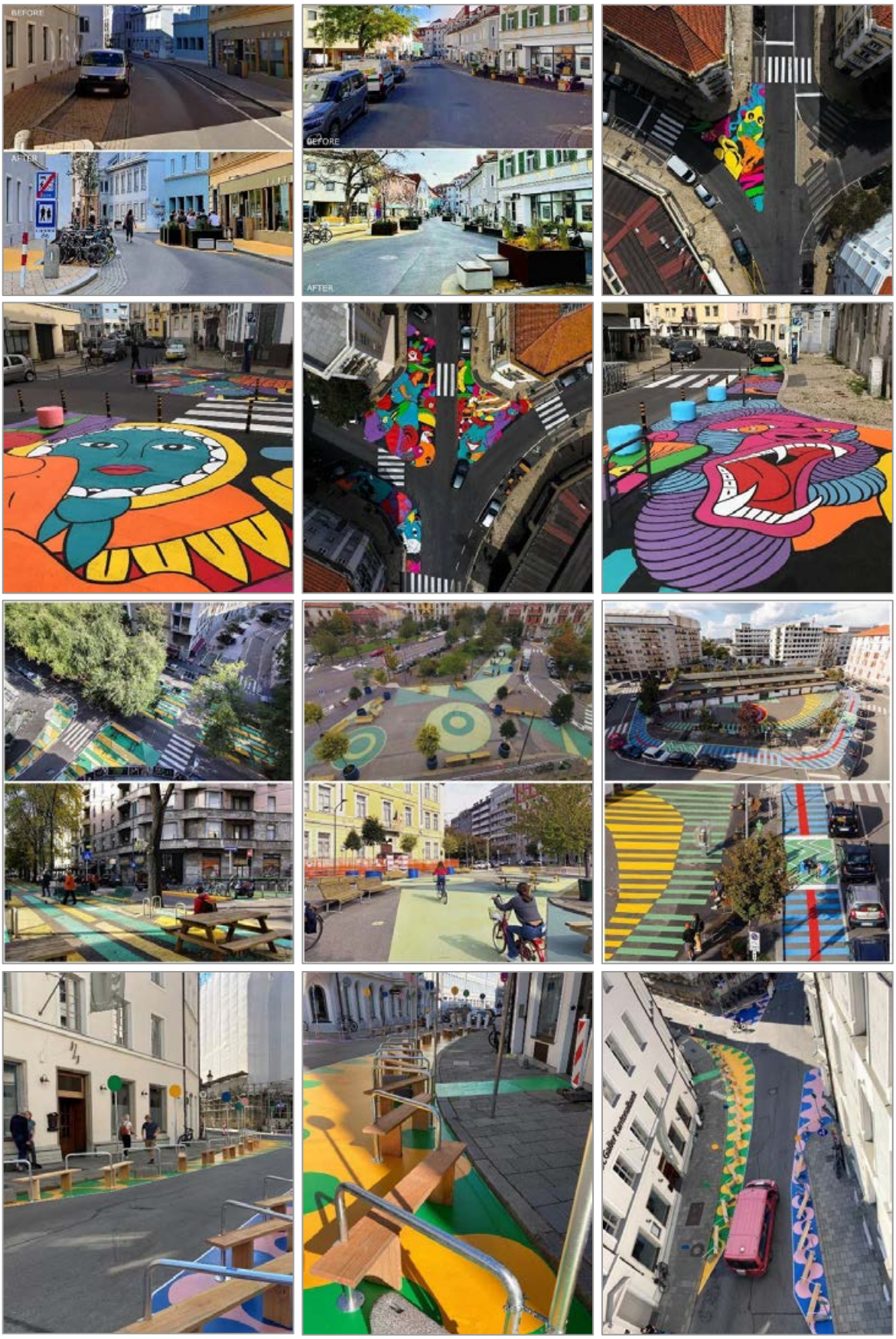

BEFORE
AFTER
BEFORE
AFTER

Abbildung 51 Beispiele für Tactical Urbanism aus aller Welt. © Fotos Instagram @street_experiments, streetex-periments.com Reihe 1 a-c, Barcelona (Spanien); R2 a-c: Bogota (Kolumbien); R3 a-c: Dragao do Mar (Brasilien); R4 a-c, R5 a-b: Graz (Österreich); R5 c, R6 a-c: Lissabon (Portugal); R7 a-c: Mailand (Italien); R8 a-c München (Deutschland); R9 a-c, R10 a: New York (USA); R10 b-c, R11 a-c: Quebec (Kanada); R12 a-c: Santiago de Chile (Chile)

Die zahlreichen Beispiele aus vielen Ländern der Welt (darunter auch Deutschland) zeigen die kreative Kraft der zum Teil einfachen Maßnahmen und die Möglichkeiten sich auf unterschiedlichste Raumsituationen anzu-passen.

3.7.7.3 Aufenthaltsflächen vor Spielplätzen, Kitas, Schulen

Abbildung 52 Kitas, Schulen, Einrichtungen, Spielplätze und davor liegender öffentlicher Raum

3.7.7.4 AktivRaum Alpener Straße.

Die Einrichtung von wohnortnahen, barrierefreien und klimafolgenangepassten Sport- und Freizeitorten im öffentlichen Raum sollte die gesellschaftliche Entwicklung des demografischen Wandels und die Erfahrungen der Pandemie berücksichtigen.

Generationenübergreifend Sport und Spiel

Mobilitätseingeschränkte Menschen und aktive Senior*innen benötigen gut erreichbare, wohnortnahe Angebote im öffentlichen Raum, die sowohl das soziale Miteinander als auch die körperlichen Aktivitäten fördern. Beides ist gesundheitsfördernd, muss aber immer stärker den Klimafolgen angepasst werden. Hierzu gehören beschattete Aufenthaltsflächen und Trinkwasserspender. Bei den Sitzgelegenheiten sollten auf ausreichend Raum und barrierefreien Zugang sowie auf zugewandte Sitzpositionen geachtet werden.

Die Pandemie hat gezeigt, dass ein flexibler und der Situation und den jeweiligen temporären und spezifischen Bedarfen mit unterschiedlichen Anforderungen von Dichte und Distanz begegnet werden muss. Eine starre Zuordnung von Funktion und Dichte im öffentlichen Raum sollte vermieden werden.

Die Alpener Straße bietet ausreichend Platz und hat in der räumlichen Verortung zwischen den Aktivräumen Takufeld und Alpener Platz / Venloer Straße, dem gemischten genossenschaftlichen Wohnumfeld sowie der Anbindung an das Schulgelände Borsigstraße beste Voraussetzungen multifunktionale soziale Orte zu schaffen.

3.7.7.5 Senioren und soziale Einrichtungen

Im Bereich um das Krankenhaus und der benachbarten Senior*innen-Einrichtung sollten ausreichend barrierefreie und **überdachte Aufenthaltsflächen** mit altersgerechter Möblierung vorhanden sein (möglichst mit Gründach und Wasserspender). Auf dem Weg zum Mobilitätsknoten Bahnhof Ehrenfeld und dem dahinter liegenden Ärztehaus sowie auf dem Weg zum Bezirksrathaus und Bürgerzentrum (vornehmlich durch die Platenstraße) sollte auf kürzere Abstände von „Rastplätzen" geachtet werden. Der Platz vor dem Urania-Theater und Spielplatz auf der Platenstraße könnte stärker in den Fokus gesetzt werden. Durch vielfältige Aufenthaltsbereiche mit unterschiedlichen Sitzplätzen (variable Höhen und Neigungen, mit und ohne Armlehnen, einander zugewandt) kann eine multifunktionale und generationenübergreifende Zielsetzung betont werden.

Es bleibt zu hoffen, dass Überlegungen für mehr familien- und altersgerechte Aufenthaltsqualität nicht an dem „Gestaltungshandbuch der Stadt Köln" abprallen werden.

Abbildung 53 Symbolbild. Schattenspendende Überdachung, die auch vor Regen schützt und mit Solarmodulen belegt ist. Foto: Transició ecològica : Barcelona 2015-2023, Ajuntament de Barcelona http://hdl.handle.net/11703/129166 (BY-NC-ND)

3.7.8 Layer Barrierefreiheit

Das Thema der Aufenthaltsqualität lässt sich nicht trennen vom Thema der Barrierefreiheit. Barrierefreiheit geht aber noch weit darüber hinaus.

Der weiter oben schon zitierte §4 des Behindertengleichstellungsgesetzes fasst dies gut zusammen: „*Barrierefrei sind **bauliche und sonstige Anlagen**, **Verkehrsmittel**, **technische Gebrauchsgegenstände**, **Systeme der Informationsverarbeitung**, **akustische und visuelle Informationsquellen** und **Kommunikationseinrichtungen** sowie **andere gestaltete Lebensbereiche**, wenn sie für Menschen mit Behinderungen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe auffindbar, zugänglich und nutzbar sind. Hierbei ist die Nutzung behinderungsbedingt notwendiger Hilfsmittel zulässig*".

Dies bedeutet, dass bei allen Planungen im öffentlichen Raum Barrierefreiheit verpflichtend umzusetzen ist.

3.7.8.1 Barrierefreie Mobilität

Eine einfache und sofort umsetzbare Maßnahme wäre eine durchgängig barrierefreie Mobilität auf Gehwegen. Die konsequente Anwendung der Straßenverkehrsordnung wäre unmittelbar und sofort – ohne große Planungsaufwände und Kosten – möglich.

Beschlüsse, die dies Einfordern liegen mehrfach vor: Barrierefreies Ehrenfeld, Gemeinsamer Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen und des Einzelvertreters Schuster (Deine Freunde), Sitzung: 07.11.2016 Bezirksvertretung 4 (Ehrenfeld), Beschluss: ungeändert beschlossen, Vorlage: AN/1718/2016. Ebenso beschlossen von der Stadtarbeitsgemeinschaft Behindertenpolitik, Herstellung von Barrierefreiheit auf Kölner Gehwegen, Vorlage 2763/2019.

3.7.9 Layer 15-Minuten Stadt

Eine Stadt der kurzen Wege in der *„alle alltäglichen Wegeziele für die Bewohner*innen Kölns binnen 15 Minuten zu Fuß oder mit dem Rad erreichbar sind. Dieses Ziel soll unter anderem durch eine hohe städtebauliche Dichte, die Mischung städtischer Funktionen, die konsequente Priorisierung der Nahmobilität ohne Auto sowie eine attraktive Gestaltung des öffentlichen Raums erreicht werden. In den Teilräumen der Stadt, in denen kurze Wege bereits gegeben sind, liegt der Schwerpunkt auf dem Erhalt und der Verbesserung dieser Strukturen“* (Stadt Köln, 2022b).

Eine Umsetzung dieser im Klimagutachten der Stadt Köln formulierten und beschlossenen Ziele lassen sich im **VeedelsBlock+** problemlos umsetzen. Der vielfältige Bestand, der innerhalb des Quartiers schon besteht und eine hervorragende Anbindung an den ÖPNV bieten beste Voraussetzungen. Bei Barrierefreiheit, Aufenthaltsqualität, aktiver Nahmobilität, Klimafolgenanpassung und klimagerechter Transformation kann noch an der *„Verbesserung dieser Strukturen“* gearbeitet werden.

Abbildung 54 Das Veedel liegt ziemlich genau in einem „15-Minuten-Durchmesser Fußverkehr“

3.7.10 Layer Energieversorgung – Strom und Wärme

Die Energieversorgung mit Strom und Wärme wird in einzelnen Clustern organisiert. Eine städtische/genossenschaftliche Gesellschaft bildet den organisatorischen und rechtlichen Rahmen, um flächendeckend Photovoltaik auf möglichst allen Dächern zu installieren und zu betreiben. Die verschiedenen privaten und kommunalen Eigentümer*innen der Gebäude und Grundstücke werden als Anteilseigner*innen/Gesellschafter*innen/Genoss*innen Teil dieser noch zu definierenden Gesellschaft.

Durch die Clusterung einzelner Blöcke wird Planung, Bau und Installation deutlich vereinfacht. Einzelne Cluster *ernten* gemeinsam den Sonnenstrom und speichern diesen in Gemeinschaftsbatteriespeicher und nutzen diesen zum Betrieb von Quartiers-Wärmepumpen, Blockheizkraftwerken (BHKW), Kälte/Wärme/Warmwasserbereitung, Sektorenkopplung/Power-to-X oder speisen überschüssigen Strom in das kommunale Netz.

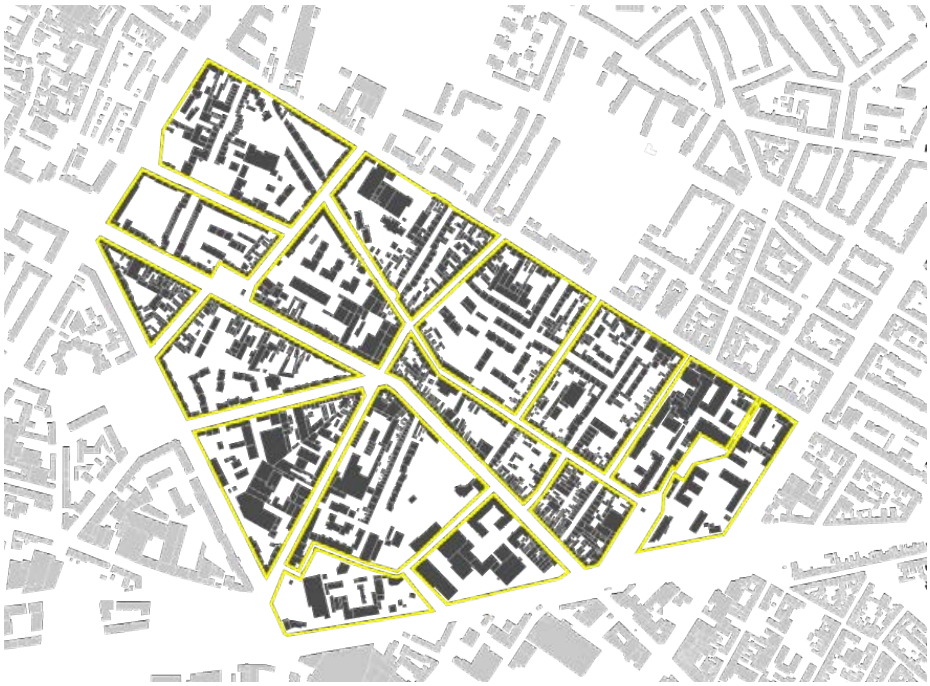


Abbildung 55 Energie-Cluster im Veedel

Photovoltaikanlagen werden ab 2023 für alle neuen öffentlichen Liegenschaften verpflichtend sein und sollen bis spätestens 2025 im (öffentlichen) Bestand nachgerüstet sein. Ab 2024 soll die PV-Plicht dann für gewerbliche Neubauten gelten. Ab 2025 dann auch für private Neubauten. Ab dem Jahr 2026 gilt die PV-Plicht dann bei umfassenden Dachsanierungsmaßnahmen auch im Bestand.

Klimaschutzgutachten, Band 1, (Stadt Köln, 2022b, S. 64)

Offen bleibt noch die mögliche Schnittstelle zwischen Grundstücks-/Gebäudeeigentümer*innen und Quartiers-Infrastruktur. Dies wird vielleicht nicht vollumfänglich unter einem *gemeinsamen Dach* organisierbar sein. Erfahrungen aus dem Bottroper Modellprojekt bieten in dem herausgegebenen kommunalen Leitfaden den Management-Ansatz an: „*Ausgehend*

von den einzelnen Gebäuden umfassen Energiemanagementsysteme die Erzeugung, Steuerung, Speicherung und lokale Nutzung von Energie zur Versorgung des Quartiers bzw. der Siedlungen und sind somit wichtige Bausteine für eine ergänzend zur 'großen' Energiewende umzusetzende 'Energiewende von unten'. Der Ausgangspunkt ist dabei der Bedarf an Strom und Wärme in den einzelnen Wohn- bzw. Gewerbegebäuden, der sich neben der eingesetzten Technik sowie dem Dämmstandard der Gebäude auch aus dem Nutzerverhalten ergibt.

Die Vernetzung der Einzelanlagen zu einem Verbundsystem mit heterogener Nutzungs- und Eigentumsstruktur kann durch ein intelligentes Energiemanagement und den Einsatz dezentraler Regelungseinheiten erreicht werden. Letztere stimmen – unter Einbeziehung des Nutzerverhaltens, baulicher Strukturen und anhand von Prognosemodellen – die lokale Energiebereitstellung und die Verbräuche aufeinander ab und steuern diese bedarfsgerecht.

Die lokale Speicherung von Wärme und Strom ermöglicht die zeitliche Abkopplung der Bereitstellung von dem Zeitpunkt der Produktion. Durch die Abkopplung können auftretende Lastspitzen reduziert, unterschiedliche Bedarfe lokal befriedigt und damit das Gesamtsystem optimiert werden. Wenn auf der lokalen Ebene kein Ausgleich erfolgen kann, muss das übergeordnete Strom- und Wärmenetz genutzt werden.

In diesem vernetzten System tauschen die Akteure Informationen aus und handeln anhand eines Marktmodells miteinander. Dieser Handel umfasst die Stromproduktion und die Wärmeproduktion. Je nach Anforderung aus dem lokalen und regionalen Netz organisieren sich die Verbraucher auf lokaler Ebene. Das Ziel dieser Optimierung ist die Maximierung der Nutzung erneuerbarer Energie in der Stadt und der Ausnutzung der erneuerbaren, volatilen Quellen in der Region" (Innovation City Management GmbH).

Auch dieses am „Marktmodell" orientierte Managementsystem benötigt eine Steuerung, die wiederum in sozial- und gemeinwohlorientierter (kommunaler) Hand liegen sollte.

3.7.10.1 Solar und Wärmekataster

Solar

Für den **VeedelsBlock+** (und perspektivisch für die gesamte Stadt) wird ein Solar- und Wärmekataster angelegt. Über ein Geoinformationssystem werden die Ausrichtung und Neigung aller Dachflächen aufgenommen und für die Eignung mit Photovoltaik- oder Solarthermie-Anlagen qualifiziert. Ein vergleichbares Kataster besteht beispielsweise für die Metropolenregion Ruhr (Webseite Regionalverband Ruhr)

Heizung und Warmwasser

Die umfangreich vorliegenden Daten der Bezirksschornsteinfeger ergänzen das Kataster mit Informationen über Art und Umfang der Einrichtungen zur Wärme- und der Warmwasserversorgung.

Das Kataster bietet Auskunft über Eignung von Gebäudedächern zur PV Stromproduktion oder Warmwasserbereitung mit Solarthermie und verknüpft diese Information mit dem Bestand der vorhandenen Wärmeerzeugung.

Auf dieser Basis lässt sich ein Quartierskonzept für die Nahwärmeversorgung sowie der Stromerzeugung und Speicherung erstellen.

Dachflächen-Nutzungsprogramm

Im Rahmen der Dekarbonisierung der dezentralen Wärmversorgung werden Solarthermieanlagen einen, wenn auch vergleichsweise geringen, Beitrag leisten müssen. Daher wird die Unterstützung des Ausbaus von Solarthermieanlagen auf nicht öffentlichen Freiflächen sowie Dachflächen mithilfe von gezielten Informations- und Beratungsangeboten empfohlen.

Darüber hinaus sollte die Aufstellung eines Dachflächen-Nutzungsprogrammes geprüft werden, welches die vorrangige Nutzung von Dachflächen regeln soll. Zu betrachtende Nutzungen sind insb. Solarthermie, Photovoltaik und Dachbegrünung sowie eine Kombination dieser.

Klimaschutzgutachten (Stadt Köln, 2022b, S. 89)

3.7.10.2 Kommunale Servicestelle Quartiersenergie

Eine bei der Stadt Köln angesiedelte Stelle eines Energieberater und Sachverständigen für energetische Sanierung (inklusive Berechtigung Denkmalschutz) übernimmt und koordiniert die für Hauseigentümer notwendige Beratungsleistung für die jeweiligen Förderprogramme (KfW-Kredite, etc.) sowie die Koordinierung und Baubegleitung bei der Umsetzung der Maßnahmen.

Im Klimaschutzgutachten der Stadt Köln werden eine *„Solarkoordinierungsstelle"*, eine *„Klimaneutralitätspartnerschaft"* oder auch eine *„Servicestelle Mieterstrom und PV-Betriebskonzepte auf Mehrfamilienhäusern"* vorgeschlagen. Alle Probleme, die mit dem Betrieb von Mieterstrom zusammenhängen (siehe bundesnetzagentur.de/.../Mieterstrom), stellen sich bei einer Quartierslösungen in besonderem Maße. Grundsätzlich erlaubt das Erneuerbare-Energien-Gesetz Mieterstromlösungen (und Förderung) auf Quartiersebene. Eine *Servicestelle Mieterstrom* ist grundsätzlich zu begrüßen und könnte um eine **Servicestelle Quartiersenergie** ergänzt (oder erweitert) werden.

Eine solche Servicestelle sollte vordringlich die Transformation bei Strom- und Wärmeenergie sowie die energetische Sanierung von Bestandsgebäuden organisieren und begleiten (siehe hierzu auch 1.6.1 Preistreiber Modernisierung). Die Sanierung innerhalb der Gebäudehüllen wird in weiten Teilen wahrscheinlich auch weiterhin von der *Eigentümerseite* aus gesteuert werden (bestenfalls natürlich koordiniert mit einem Quartierskonzept). Die Ernte, Speicherung und Versorgung von/mit Solarstrom und Wärme – also alles, was sich außerhalb der Gebäudehülle und im öffentlichen Raum befindet – lässt sich gebäudeübergreifend „im Block" effizient, sozial und gemeinwohlorientiert etablieren.

Eine (kommunale, genossenschaftliche, gemeinwohlorientierte…) Servicestelle Quartiersenergie könnte an dieser Stelle die Aufgabe übernehmen, ein Sanierungskonzept zu entwickeln, dass

- private, kommunale und gewerbliche Eigentümer*innen zur Entwicklung eines *Konzepts Quartiersenergie* zusammenbringt,

- eine qualifizierte Einordnung und einen Überblick über schon bestehende energetische Sanierungen in Bestandsgebäuden im Quartier vornimmt,
- Synergien bei Sanierungsmaßnahmen „im Block" schafft,
- Pilotprojekte für dezentrale Strom- und Wärmeversorgung von der Erzeugung über Speicherung bis zur Verteilung und Lastenausgleich entwickelt,
- in Anlehnung des Mieterstrommodell – in Kooperation mit den kommunalen Betrieben – ein Quartiersstrom- und Wärmemodell aufbaut,
- über städtebauliche Verträge und das Baurecht die kommunale Steuerungs- und Gestaltungsspielräume nutzt, um eine *„ökologische Gentrifizierung*" zu verhindern.

Best Practice | Energie-Wetter | Strom | Wuppertal Arrenberg

Mit dem Ziel eines klimaneutralen Stadtquartiers hat der Verein Aufbruch am Arrenberg 2014 ein umfangreiches Projekt der Energiewende gestartet. Über EU-Fördermittel finanziert, wurden 500 Haushalte mit Smartmeter- Stromzählern ausgestattet. Die Informationen der Haushalte wurden mit den Daten des aktuellen Strommix des kommunalen Energieversorgers verknüpft. Daraus konnte „minutengenau" berechnet werden, zu welcher Zeit ein Strom mit dem geringsten CO2-Anteil im Netz anliegt. Diese Information kann über die EnergieWetter App abgerufen und insbesondere der Betriebszeitpunkt der Weißwaren (Spülmaschine, Waschmaschine, Trockner) gezielt gesteuert werden.

Gekoppelt wurde das Projekt mit einem Wettbewerb, bei dem der Haushalte mit der höchsten CO2-Ersparnis ein Jahr kostenfreie Stromversorgung gewinnen konnte.

Die Versorgung mit Smartmetern war eine Voraussetzung zur weiteren Optimierung des nachhaltigen Strom-Energiemanagement im Quartier. Zusammen mit der Förderung der Installation von PV-Anlagen wurde die Einrichtung eines Virtuellen Kraftwerks (Virtual Power Plant, VPP) und Optimierung der Lastverteilung und Netzstabilität über den Aufbau eines Microgrid erreicht.

Das Projekt wird inzwischen von den Stadtwerken Wuppertal weiterentwickelt und als Energiewetteruhr stadtweit betrieben. 2023 lief unter energiewetter.de eine Challenge in den Wohnheimen an der Bergischen Uni Wuppertal.

- **WSW Energiewetteruhr: Wuppertaler Stadtwerke (wsw-online.de).**
- **energiewetter.de**

3.7.10.3 Fokusthema: Ausbau von Mieterstrom

Aufgrund der hohen Anzahl an Mietwohngebäuden in Köln nehmen der Mieterstrom und PV-Betriebskonzepte auf Mehrfamilienhäusern eine bedeutende Rolle im PV-Ausbau ein. Trotz vieler Vorteile stehen Mieterstromprojekten und PV-Betriebskonzepten auf Mehrfamilienhäusern unterschiedliche Hemmnisse entgehen, weshalb bislang wenig Projekte realisiert wurden. Diese Hemmnisse können nicht allein auf Ebene der Stadt Köln abgebaut werden, dennoch können diese durch Aktivitäten der Stadt Köln gemindert werden. Zur Minderung der Hemmnisse und Förderung des Mieterstromausbaus bedarf es daher unterschiedlicher struktureller Elemente in Köln, welche in dieser Aktivitätenempfehlung gebündelt betrachtet werden. Dazu zählen die Einrichtung einer Servicestelle Mieterstrom, einer Aktivierungsoffensive sowie getrennte Förderprogramme, einerseits für die Projektvorbereitung und andererseits für die Projektrealisierung. Ergänzend dazu bedarf es einer Verbesserung der Rahmenbedingungen auf Bund- und Landesebene für einen erfolgreichen Ausbau von Mieterstrom und PV-Betriebskonzepten auf Mehrfamilienhäusern.

Servicestelle Mieterstrom und PV-Betriebskonzepte auf Mehrfamilienhäusern.

Als wesentliches Element wird die Gründung einer Servicestelle Mieterstrom und PV-Betriebskonzepte auf Mehrfamilienhäusern empfohlen, welche als unabhängige, zentrale und bündelnde Anlaufstelle zur Information und Beratung von Gebäudeeigentümer*innen rund um das Thema Mieterstrom agiert. Das Angebot umfasst alle dafür erforderlichen zentralen Dienstleistungen oder vermittelt bei Bedarf ergänzende Dienstleistungen. Zu den relevanten Themen zählen bspw.:

- Betriebskonzepte für Mieterstrom und PV-Betriebskonzepte auf Mehrfamilienhäusern
- Rechtliche Fragen und Genehmigungsprozess
- Netzanschluss inkl. frühzeitiger Kontaktaufnahme mit dem Netzbetreiber
- Zählertechnik und Abrechnungssysteme

Ergänzend zur fachlichen Beratung bietet sich die Begleitung des konkreten Planungs- und Umsetzungsprozesses mit Mieterstromanbieter sowie Installateur*innen an. Die Servicestelle könnte ggf. in das Solarberatungszentrum „Solartreff" integriert werden.

Klimaschutzgutachten (Stadt Köln, 2022b, S. 72)

3.7.10.4 Gemeinschaftsbatteriespeicher

Das Thema der Energiespeicherung für Strom hat in den letzten Jahren eine ziemliche Dynamik erlangt. Zahlreiche Speicher für eine Ausgabedauer von Stunden und Tagen stehen zur Verfügung.

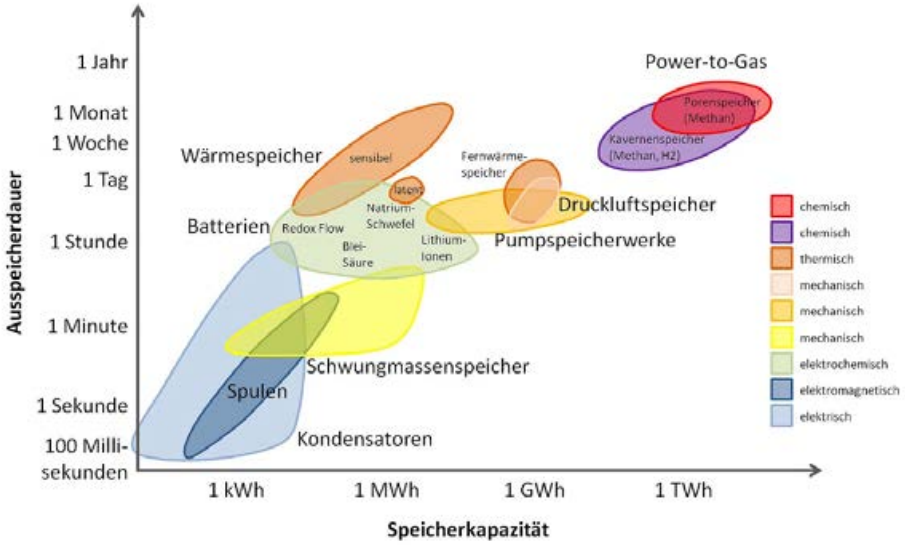


Abbildung 56 Speicherkapazität und Ausspeicherdauer verschiedener Speichertechnologien im Überblick. Entnommen von: www.energie-experten.org/erneuerbare-energien/oekostrom/energiespeicher

Auf dem Gebiet der Batteriespeicher sind die weit verbreiteten Lithium-Ionen-Akkus inzwischen so effizient, dass nicht nur Smartphone, Fahrrad und Auto, sondern inzwischen auch Stadtbusse, LKW und Züge damit betrieben werden. In Köln fahren Stadtbusse mit Strom, in Baden-Württemberg und Sachsen fahren Akku-Züge und ab Sommer sind in Schleswig-Holstein Regionalbahnen mit Akkus unterwegs sein (Spiegel, 8.2.2023). Bei diesem Batterietyp bleibt das Problem der Rohstoffe (insbesondere Lithium, Kobalt, Nickel, seltene Erden). Neue Techniken wie zum Beispiel Natrium[21]-Ionen-Akkus scheinen inzwischen so weit zu sein, auch in industriellem Maßstab (Tesla) einsatzfähig zu sein.

Zusammen mit einer Quartiersbezogenen Organisation von Photovoltaikanlagen sind **Gemeinschaftsbatterie**- oder **Quartiersspeicher** denkbar, die wiederum mit Quartier-Wärmepumpen, Geothermie, BHKW, etc. kombiniert werden.

Für bestehende und neue Quartiere wird die Erarbeitung einer Strategie zum Einsatz von Batteriespeichern empfohlen. Dies sollte in enger Abstimmung mit der strategischen Wärmeplanung erfolgen. Im Rahmen der Strategie sollten neben Batteriespeichern für Einfamilienhäuser auch **Gemeinschaftsbatteriespeicher** betrachtet werden

Klimaschutzgutachten (Stadt Köln, 2022b, S. 91), Hervorhebung d. A.

[21] Natrium ist eines der weltweit am häufigsten vorkommenden Elemente. Natriumchlorid (Kochsalz)

3.7.10.5 Straßenbeleuchtung

Prioritäre Umsetzung LED-Austauschprogramm Straßenbeleuchtung mit wissenschaftlicher Begleitung, Evaluierung, Monitoring und Optimierung.

Die Umstellung der öffentlichen Straßenbeleuchtung auf LED sollte im Zuge des LED-Austauschprogrammes weiter vorangetrieben werden. Neben der Energie- sowie Energiekosteneinsparung ermöglicht der Einsatz von LED-Technik eine intelligente Steuerung. Dazu zählt bspw. Die Nutzung von unterschiedlichen Dimmstufen (z. B. zweifaches Dimmen (1. Dimmung um 23.00 Uhr auf 70 % und 2. Dimmung um 1 Uhr, teilweise Nachtabschaltungen um 24 Uhr) sowie die teilweise Nachtabschaltung. Um den gesamten Bestand der öffentlichen Beleuchtung bis 2035 auf LED umzustellen, gilt es die jährliche Austauschquote deutlich auf ca. 5.000 Leuchten pro Jahr zu erhöhen, um weitere 60.000 Leuchten (ohne Tunnelbeleuchtung) umzurüsten.

Klimaschutzgutachten (Stadt Köln, 2022b, S. 15)

3.7.10.6 Wärmeversorgung

In dem Abschlussbericht „*Systemische Herausforderung der Wärmewende*" des Umweltbundesamtes beschreibt als zentrale Maßnahmen für die Erreichung des Ziels *eines nahezu klimaneutralen Gebäudebestands* (bis 2050), dass „*die Reduktion des (End-)Energiebedarfs für Heizung und Warmwasser in Gebäuden essentiell*" sei (Engelmann, et al., 2020).

„*Bei der Bereitstellung für Wärme aus erneuerbaren Energien spielen neben den heute schon relativ weit verbreiteten Biomasse-basierten Wärmeerzeugern auch die Solarthermie und insbesondere Wärmepumpen in Zukunft eine starke Rolle. Eine Differenzierung der Wärmepumpen nach verwendeter Wärmequelle (Luft, Erdreich, Wasser, andere) bzw. eingesetzter Endenergie (Strom, Gas) erfolgt dabei meist nicht. Aufgrund des steigenden Anteils an Wärmepumpen spielt Strom bei der eingesetzten Endenergie in Zukunft eine wesentlich größere Rolle als heute. Die Rolle der Fernwärme wird in den untersuchten Szenarien sehr unterschiedlich bewertet. Während in einigen Szenarien ein Rückgang des Anteils der Fernwärme auf nur noch 7 % bis 8 % beschrieben wird, steigt der Anteil in anderen Szenarien auf bis zu 20 %.* ***Wie die Fernwärme in Zukunft bereitgestellt wird, ist dabei i.d.R. nicht beschrieben****. Um den Zielbereich 1 zu erreichen, ist es aber auf jeden Fall nötig, den nicht-erneuerbaren Primärenergiefaktor PE_{ne} der Fernwärme zu reduzieren. Auffällig ist, dass in einigen Szenarien auch 2050 noch Gas für die Wärmebereitstellung genutzt wird, allerdings ist nicht genannt, welchen Primärenergiefaktor das eingesetzte Gas dann haben wird (Beimischung Biogas, PtG, erneuerbarer Wasserstoff). Unabhängig davon werden in diesen Szenarien auch weiterhin gasbefeuerte Brennwertkessel und ggf. auch Gas-Wärmepumpen oder dezentrale KWK-Anlagen eine Rolle bei der Wärmebereitstellung spielen. Die zentralen Techniken zur Erreichung des Zielbereichs 1 sind zusammengefasst:*

1. *Auf EE-basierende / erneuerbare Wärmequellen nutzende Wärmetechniken (ST* [Solarthermie], *WP* [Wärmepumpe], *Biomasse)*
2. *Strombasierte Heiztechniken und TWW-Bereitstellung (WP, Stromdirektheizung/ Heizstab) bei gleichzeitiger Dekarbonisierung der Stromerzeugung durch erneuerbare Stromwandlungstechniken (PV* [Photovoltaik], *Wind etc.)*
3. *Fernwärme (mit niedrigerem PE_{ne})*
4. *Gas-basierte Wärmebereitstellung*
5. *Energieeffizienztechniken (Lüftung mit Wärmerückgewinnung, baulicher Wärmeschutz…)*
6. *Speichertechniken*
7. *LowEx Systeme* [Wärmenetze, die mit niedrigeren Netztemperaturen auskommen]

(Engelmann, et al., 2020)

Die Kombination von Wärmepumpen und einem LowEx-Nahwärmenetz (ggf. mit Schnittstelle zum Kölner Fernwärmenetz[22]) mit Wärmespeicher bietet sich bei einer klimagerechten Transformation des **VeedelBlock+** an, wenn dies durch einen flächendeckenden Ausbau von PV im Quartier unterstützt wird und der öffentliche (Straßen-) Raum für die Installation und den Betrieb der notwendigen Infrastruktur frei liegt.

„*Getrieben durch den liberalisierten Strommarkt wird der Betrieb von Heizkraftwerken in einer steigenden Anzahl an Jahresstunden unrentabel. Gepaart mit der Herausforderung, zunehmend volatile EE-Wärmeerzeuger netzkompatibel in Fernwärmesysteme zu integrieren, steigt die Bedeutung der Wärmespeicherung* […] *Für hohe Anteile an erneuerbaren Energien und Abwärme ist die Speicherung von Wärme erforderlich, um das ungleichmäßig verteilte Wärmedargebot zu glätten und an die Wärmenachfrage anzupassen. Viele Energiequellen fallen gleichmäßig über das ganze Jahr an (Industrieabwärme, Müllverbrennung, Umgebungswärme) oder sind konzentriert auf das Sommerhalbjahr (Solarthermie). Ohne saisonale Verschiebung des Dargebots zur Wärmelast würden sich die Energiequellen teilweise gegenseitig kannibalisieren und deren Nutzung würde spezifisch teurer (Maaß und Sandrock 2017). Zwar ist die Wärmespeicherung aus exergetischer Sicht nicht direkt vergleichbar mit der Speicherung von elektrischer Energie, dennoch ist die Wärmespeicherung derzeit über den Faktor 100 günstiger als die Stromspeicherung und ermöglicht grundsätzlich die funktionale Stromspeicherung (z.B. strom-preisorientierte Fahrweise von KWK-Anlagen)*“ (Engelmann, et al., 2020).

[22] bisher wird das Kölner Fernwärmenetz vor allem durch fossile Energieträger (Erdgas, Braunkohle, Steinkohle (Kraftwerk Rostock)) befeuert. Der Anteil an Erneuerbaren Energie für die Wärmerzeugung liegt bei unter 2 %. Siehe hierzu auch klimawende.koeln.

Darüber hinaus wird die Erprobung einer **klimaneutralen Wärmeversorgung im verdichteten Mietwohnungsbestand im Bestand** in Verbindung mit einer umfassenden energetischen Sanierung der Gebäude im Rahmen eines Modellprojektes empfohlen.

Klimaschutzgutachten (Stadt Köln, 2020, S. 93)

Kommunale Wärmeplanung

Die **Kommunale Wärmeplanung** soll die Grundlage für eine (perspektivisch klimaneutrale, nicht-fossile) kommunale Wärmeversorgung schaffen. Mithilfe der *kommunalen Wärmeplanung* wird der zu erwartende Wärmebedarf einer Kommune ermittelt. In der Regel besteht die Wärmeplanung aus vier Schritten: a.) Bestandsaufnahme Gebäude und Analyse der Infrastruktur; b.) Potentialanalyse der zur Verfügung stehenden Wärmequellen und Flächen (z.B. für Solar- und Geothermie, Umweltwärme und Wärmespeicher); c.) Entwicklung eines grundsätzlichen Szenarios zur Umstellung auf erneuerbaren Energien (EE) beruhenden Wärmeversorgungsinfrastruktur; c.) Entwicklung eines konkreten Maßnahmenkatalogs.

Stadt Köln

Die *Koordinationsstelle Klimaschutz* der Stadt Köln hat für das erste Quartal 2023 die Fertigstellung der Kommunalen Wärmeplanung für Köln angekündigt. Dies erfolgt in Abstimmung mit der RheinEnergie (siehe hierzu auch 1.1.1.3 Mediation Klimawende Köln – RheinEnergie).

Best Practice | EnergieQuartier | Wärme | Wuppertal Arrenberg

Durch eine (datenschutzkonforme) Verknüpfung von Gebäudedaten der Eigentümer*innen mit öffentlichen und kommunalen Daten wird eine App-basierte, kostenfreie „Energieberatung in Echtzeit" angeboten. Ein Ziel darin besteht auch in der Förderung der „Talwärme", dem Ausbau des Fernwärmenetz in Wuppertal.

„Unser Ziel ist die Energiewende im Gebäudesektor. Die Technologien sind vorhanden, der Weg zur klimaneutralen Immobilie jedoch undurchsichtig und schwierig. Wir wollen Gebäudeeigentümer:innen helfen, Ihre Immobilie so effizient wie möglich zu sanieren, und so die Klimaziele möglich machen".

energiequartier.de

Einer der entscheidenden Faktoren zum Gelingen der Wärmewende (im Quartier, in Köln...) ist eine gute, an die verschiedenen Zielgruppen angepasste **Kommunikation** und permanent erreichbare **Informationen**. Die Entwicklung einer Anwendung – besser die Adaption schon bestehender Projekte – wie die des Energiequartiers ist wünschenswert.

Weitere Optionen der Wärmegewinnung

Siehe Kreislaufwirtschaft, 1.10.1 „*Wärmerückgewinnung aus Grauwasser*".

3.7.11 Layer Kreislaufwirtschaft

3.7.11.1 Braune Tonne – gemeinschaftliche Kompostierung

Einbeziehung der Kampagne für die braune Tonne in den Informationspool **VeedelsBlock+.** Kooperation mit dem Ehrenfelder Verein für Arbeit und Qualifizierung (eva) e.V. für Information, Abgabestelle, Kampagnen (wie beispielweise die Bäume für Ehrenfeld…).

Die braune Tonne dient der Entsorgung von organischem und kompostierbarem Abfall. Dazu gehören unter anderem Küchenabfälle, Gartenabfall oder verdorbene Speisen ohne Verpackung. Bioabfälle werden in der Regel auf zwei Wegen verwertet: Sie werden kompostiert oder in einer Biogasanlage zu Biogas umgewandelt. Die AVG Köln betreibt bereits Kompostier- und Vergärungsanlagen. Das so gewonnene Biomethan wird z.B. für den Betrieb des eigenen Fuhrparks eingesetzt.

Erste Schritte, Teilaktivitäten

Bisher ist der Einsatz der braunen Tonne freiwillig. Hauseigentümer, Wohnungsgesellschaften und Unternehmen entscheiden selbst darüber, ob sie eine Biotonne bestellen. Die Stadt Köln mit ihren Konzerntöchtern AWB, AVG startet eine Kampagne, um den Anteil der Biotonnen zu steigern. Sollten die Anschlussziele nicht erreicht werden, wird ein Anschluss- und Benutzungszwang für braune Tonnen in der Satzung für Abfallentsorgung der Stadt Köln aufgenommen.

Klimaschutzgutachten (Stadt Köln, 2022b, S. 138)

3.7.11.2 Öffentliche Trockentoilette(n) mit Pilotprojekt zum Nährstoffkreislauf

Das Thema Sanitär- und Nährstoffwende lässt sich bei neuen Entwicklungsprojekten sicherlich einfacher integrieren, wie im Bestand. Einzelne Insellösungen mit Trenn- und Trockentoiletten können den Wasserverbrauch reduzieren, aber den weiteren Schritt zu einer fachgerechte und sichere Nährstoffrückgewinnung bedarf eines Aufbaus entsprechender Infrastruktur. Hier sind die städtischen Akteure bei StEB, AWB und AVG gefragt, sich in den kommunalen Zusammenhängen auszutauschen und Pilotprojekte in Köln zu entwickeln. Hierfür braucht es manchmal einfache und konkrete Anlässe…

Die Einrichtung einer öffentlichen Trenntoilettenanlage in Kombination mit entsprechenden Informationsangeboten könnte an das BüzE angeschlossen im Leo-Amann-Park gestartet werden. Die von der Firma Finizio angeboten Anlagen sind schon im praktischen Einsatz (Beispiele auf: finizio.de/produkte/libre. Dieses Modell wirkt auf mich für den Einsatz in Köln noch nicht „robust" genug) Neuste Produktentwicklungen berücksichtigen schon einen „Vandalismusschutz" durch die Verwendung von HPL-Platten (High Pressure Laminate, Hochdruckschichtstoffplatten) und gelasertem Stahlblech mit Pulverbeschichtung auf der Außenfassade.

Abbildung 57 Trockentoilette der Firma Finizio.

Hieraus könnte ein konkretes Anschauungsobjekt entwickelt werden, wenn sich Kooperationspartner für den Betrieb und vor allem für die Entsorgungs- und Verwertungsinfrastruktur finden. Dies ist dann eine wertvolle Voraussetzung auch für Hauseigentümer*innen und -Gesellschaften im Falle einer geplanten Sanierung im Veedel (oder Neuentwicklungen in der Stadt und Region) oder für die Entwicklung weiterer Geschäftsmodelle im Bereich des sanitären Veranstaltungsmanagement.

Nach einer erfolgreichen Pilotphase oder auch schon zum Start des Projektes sind als weitere Standorte im **VeedelsBlock+** der Alpener Platz/Alpener Straße (in Anbindung der Sport- und Spielbereich), Neuer Platz Platenstraße und Bahnhof Ehrenfeld (Bahnhof, Clubs, Spiel- und Sportplätze) weitere mögliche Standorte.

Ich bin mal im Park, pinkeln…

Die Umsetzung von notwendigen und grundsätzlich sinnvollen Überlegungen sieht in Köln meist ehr traurig aus. Anlässlich des c/o Pop-Festivals im April 2023 wurden nicht nur Klo-Wagen auf der Venloer Straße, sondern auch Klo-Häuschen und Pinkel-Boxen im Leo-Amann-Park aufgestellt. Ersteres macht Sinn, wenn ein mehrtägiges Festival entlang der Venloer Straße organisiert wird.

Veranstaltungen fanden auch im Bürgerzentrum statt, und bei entsprechendem Andrang von Menschen im „*Büze-Park*“ ist damit zu rechnen, dass diese auch hin- und wieder einen gewissen Drang verspüren. Es macht also Sinn hierfür ebenso Lösungsangebote zu unterbreiten.

Die „lieblos“ auf der Wiese abgestellten und unmittelbar neben dem Spielplatz platzierten Klo-Häuschen und Pinkelboxen vermitteln allerdings wenig Wertschätzung für die Kölner Grünanlagen und heben sich nicht

durch eine qualitative Gestaltung des öffentlichen Raums hervor. Normalerweise braucht es bei jeder noch so kleinen *Sondernutzung* einen umfangreichen Planungs- und Genehmigungsprozess, das Gestaltungshandbuch der Stadt Köln setzt hohe Maßstäbe und die Hüter der öffentlichen Sicherheit und Ordnung können – nicht nur bei Wildpinkler – sehr streng werden </Ironie Off>. Alles eine Frage des Ermessensspielraums; Oder des Blickwinkels?

Abbildung 58 a, b. Symbolbild. Köln zeigt Qualität

3.7.11.3 RepairCafé im BüzE

Webseite BüzE zum RepairCafé: *„Jeden 3. Samstag im Monat wird von 11:00 – 16:00 Uhr gewerkelt. In RepairCafés unterstützen ehrenamtliche Reparateurinnen die Besucherinnen dabei, ihre defekten Haushaltsgeräte, Kleidung oder Kleinmöbeln zu reparieren… und obendrein kann in netter Atmosphäre bei Kaffee & Kuchen ein Pläuschchen gehalten werden. Kommt vorbei und schenkt euren defekten Gegenständen ein neues Leben!*

*Unterstütze das RepairCafé im BüzE! Wir suchen Reparateur*innen & Organisator*innen. Hilf mit!*

*…als Reparateur*in: Du bist handwerklich begabt und tüftelst gerne? Wenn Du Freude und Erfahrung in einem der folgenden Bereiche hast, dann bist Du bei uns genau richtig! Elektro: Wir versuchen uns an allen möglichen Kleingeräten, vom Staubsauger über's Küchenradio bis hin zur Spielzeugeisenbahn. Holz: Auch ein wackeliger Küchenstuhl wird von uns versorgt. Textil: Vom Nähen einer offenen Naht, dem hakenden Reißverschluss oder einer Laufmasche am Bündchen.*

*…oder als Helfer*in/Organisator*in: Auch ohne handwerkliches Geschick kannst Du uns unterstützen: Wir sind auf der Suche nach Leuten, die Gäste in Empfang nehmen oder uns bei der Organisation im Vorfeld, zum Beispiel beim Kontaktieren der Reparateurinnen, helfen.*
Wir freuen uns auf Deine Mail oder einen Anruf: kontakt@veedelfunker.de oder 0221 579 60 76"

Second Use & Second Life – Studie und Pilotprojekte zur Entwicklung zirkulärer Märkte in Köln

Klimaschutzgutachten (Stadt Köln, 2022b, S. 130)

3.7.11.4 Verwertung von organischem und kompostierbarem Abfall

###	Der weiße Fleck. Thema noch offen für zukünftige Versionen oder Gastbeiträge.

3.7.11.5 Optimierte Abfallwirtschaft im VeedelsBlock+

###	Der weiße Fleck. Thema noch offen für zukünftige Versionen oder Gastbeiträge.

3.7.12 Layer Schulung und Bildung

Im VeedelsBlock+ selbst gibt es Schulen, Kitas und verschiedene Bildungsorte. In den unmittelbar angrenzenden Quartieren sind weitere Schulen und mit der demnächst eröffneten Heliosschule kommt noch eine Einrichtung hinzu, die in ihrem Schulkonzept explizit die beidseitige Öffnung zum Veedel und die Verbindung zu außerschulischen Lernorten im Schulkonzept verankert hat (siehe hierzu auch 4.1.3 Helios-Gelände).

Mit dem *Bürgerzentrum Ehrenfeld*[23], der *Stadtteilbibliothek Ehrenfeld*, der *Jugendhilfe Köln*[24], der *E.V.A.*[25] und dem *Wikipedia:Lokal K*[26] gibt es weitere spannende und wichtige Bildungsorte im **VeedelsBlock+**

Abbildung 59 Schulen (Rot), Kitas (Orange), (Weiter-) Bildungsorte (Pink).
Nicht mehr auf der Karte ist die unmittelbar angrenzende zukünftige Heliosschule im Süden, das AMG im Westen oder die Montessori-Schulen im Norden.

»Zukünftige Schulstandorte sollen dabei nicht nur Orte des Lernens, sondern auch Zentren der Integration, des Zusammenlebens und der gesellschaftlichen Initiative werden. **Insbesondere auch das für die Klima und Umweltbildung maßgebliche Angebot an außerschulischen Lernorten ist weiter auszubauen**.«

Kölner Perspektiven 2030+ | Handlungsempfehlung 7 Vorfahrt Bildung (Stadt Köln, 2020, S. 130), Hervorhebung d. A.

Siehe auch: 3.7.15 Layer Information und Bildung sowie 3.8 Beteiligung und Partizipation.

[23] www.buergerzentrum.info

[24] www.jugendhilfe-koeln.de

[25] www.evaggmbh.de/eva-e-v/

[26] wikipedia.org/wiki Wikipedia:Lokal_K, commons.wikimedia.org Wikipedia:Lokal_K

3.7.13 Layer Gesundheit

Zentrale Aspekte beim Thema „Gesundheit, Soziales und Stadt" sind die wohnortnahe Versorgung mit Ärzten, gesundheitliche Dienstleistungen und Notfallvorsorge. Hier ist der **VeedelsBlock+** schon recht gut ausgestattet. Neben niedergelassenen *Haus- und Kinderärzten* gibt es einige *Facharztpraxen*, das *Gesundheitszentrum im Helioshaus*, das *KfH Dialyse und Nierenzentrum* und das *St. Franziskus-Hospital* mit *Notfallambulanz*.

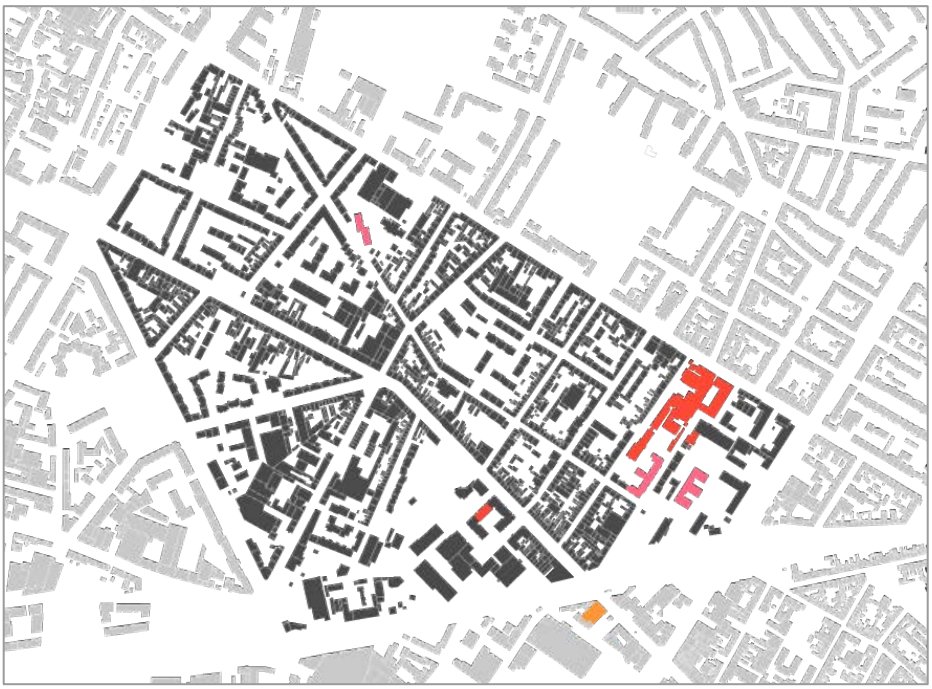


Abbildung 60 Krankenaus und Dialysezentrum (Rot), Helioshaus (Orange), Wohnheime (Caritas-Altenzentrum Kardinal-Frings-Haus, Seniorenhaus Heilige Drei Könige, Männerwohnheimheim Erik-Wickberg-Haus; Pink). Nicht hervorgehoben sind Arztpraxen, Apotheken und andere Orte der Gesundheits- und Sozialversorgung.

Neben den Aspekten von Krankheit / Pathogenese, Risikominderung (zum Beispiel auch Arbeitsschutz) und Krankheitsvorbeugung sind die Gesundheitsvorbeugung / Salutogenese, Prävention und Gesundheitsförderung die Aspekte, die über städtebauliche Planung und Entwicklung beeinflusst werden können. Eine *stadtraumbezogene Gesundheitsplanung* betreffen die Themenfelder **Grün- und Freiraum**, **Lärmvorsorge**, **Lärmminderung**, **Luftreinhaltung**, **Klimafolgenanpassung** und da vor allem die **Hitzevorsorge**.

Das bedeutet somit auch, dass zahlreiche Layer in diesem Text unter dem Gesichtspunkt der Gesundheitsvorsorge gelesen werden können und sollen.

3.7.13.1 Definitionen und Handlungsfelder

Bei der Definition einer Stadtentwicklung, die sich (auch) auf Belange der Gesundheit bezieht, wird unterschieden zwischen der **umweltsensiblen Stadtentwicklung** und der **umweltgerechten Stadtentwicklung**. Vielfältige gesundheitsrelevante Umweltbelastungen beeinflussen das Lebensumfeld der Menschen in der Stadt. *„Umweltsensible Stadtentwicklung zielt darauf ab, Belastungen, deren Überschreitung teils an gesetzlich vorgeschriebenen Richt- oder Grenzwerten gemessen wird, zu vermeiden oder zu vermindern.*

Zugleich strebt sie die Entwicklung von umweltbedeutsamen Ressourcen wie Grün- und Freiflächen in der Stadt an" (Bracher, Frölich von Bodelschwingh, Preuß, Trapp, & Völker, 2019).

„*Weitergehend ist der Ansatz der Umweltgerechtigkeit. Er zielt darauf ab, eine Konzentration gesundheitsrelevanter Umweltbelastungen auch in sozial benachteiligten Quartieren oder Wohnlagen zu vermeiden und abzubauen sowie ihren Bewohnerinnen und Bewohnern den Zugang zu gesundheitsfördernden Umweltressourcen zu ermöglichen. Klassische Ziele des gesundheitsbezogenen Umweltschutzes werden mit dem Ziel eines sozial gerechten Zugangs zu einer möglichst gesunden Lebensumwelt verbunden […]*

Handlungsfelder

*Dazu gehören vor allem Maßnahmen, die darauf abzielen, gesundheitsrelevante Umweltbelastungen wie **Lärm**, **Luftschadstoffe** oder **Wärmeinseln** abzubauen. Der Ansatz Umweltgerechtigkeit nimmt aber nicht nur Belastungen in den Blick, es geht auch um Umweltressourcen und deren Weiterentwicklung. Eine wichtige Umweltressource stellen **Grün- und Freiräume** dar. Sie wirken als klimaökologische Ausgleichsräume, Lärmminderungsräume und Schadstoffsenken und dienen der Bevölkerung in Städten als Erlebnis-, Begegnungs-, Bewegungs- und Erholungsorte*" (ebenda).

Zielkonflikt Nahverdichtung

Die zunehmende Nahverdichtung in den Städten führt zwangsläufig zu Interessenskonflikten und erzeugt höhere Ansprüche, die mit der Verdichtung einhergehenden gesundheitlichen Belastungen auszugleichen. Auch die gewünschte Nutzungsmischung in einer Stadt der kurzen Wege führt zu einer Steigerung von Gewerbe-, Gastronomie- oder Freizeitbelastung (Lärm, Luftreinhaltung [siehe Kölner Debatte um die Holzkohlegrills…]) und damit zu einem Zielkonflikt mit der Schaffung von ruhigem Wohnraum. „*Die Einführung der Baugebietskategorie „Urbanes Gebiet" (§ 6a BauNVO) diente u. a. dazu, Nutzungsmischung von Wohnen und Gewerbe zu erleichtern und dafür tagsüber um 3 dB(A) höhere Lärmpegel in Kauf zu nehmen als beispielsweise in Mischgebieten […]*

Soziale Dimension

Die Betroffenheit durch Lärm und andere gesundheitsrelevante Umweltbelastungen hat dabei auch eine soziale Dimension. In sozial benachteiligten Stadtquartieren sind Gesundheitsbelastungen durch Umweltprobleme oft besonders hoch. Diese Gebiete sind u. a. durch Lärm, Luftschadstoffe, einen Mangel an Grünflächen und durch soziale Problemlagen häufig mehrfach belastet

Environmental Gentrification

Gerade in angespannten Wohnungsmärkten mit steigenden Mieten ist aber zugleich die Gefahr einer „Environmental-Gentrification", eine durch Verbesserung der Umweltqualität ausgelöste oder verstärkte Gentrifizierung, beispielsweise durch verbesserten Lärmschutz, eine Facette in der Debatte um Umweltgerechtigkeit. Dies sollte kein Argument sein, hohe Lärmbelastungen für sozial benachteiligte Bevölkerungsgruppen hinzunehmen. Es zeigt jedoch die Vielschichtigkeit der Herausforderungen von Umweltqualitäten, Gesundheit und Sozialverträglichkeit im Zuge von Innenentwicklung." (Schubert, Bunge, Gellrich, Schlippenbach, & Reißmann, 2019)

3.7.13.2 Luftreinhaltung

Siehe auch 2.1.2.2 Luftreinhaltung und Luftreinhaltepläne und dort auch Agora Köln, Factsheet Saubere Luft.

###	Der weiße Fleck. Thema noch offen für zukünftige Versionen oder Gastbeiträge.

3.7.13.3 Lärm- und Erschütterungsschutz

*„Lärm wird im Zuge von Innenentwicklung, Nachverdichtung und Nutzungsmischung zu einem zentralen Thema der Stadtentwicklung. Denn eine hohe Belastung durch Lärm stellt ein erhebliches Umweltproblem und ein Gesundheitsrisiko für Bewohner*innen dar (WHO Europe 2018: 1). Dabei sind verschiedene Lärmquellen relevant. Die stärkste Beeinträchtigung der Umweltqualität und damit der Wohn- und Lebensqualitäten ist der Verkehrslärm. Etwa 2,3 Millionen Menschen in Deutschland sind von Straßenverkehrslärm mit Pegeln über LDEN 65 dB(A) betroffen (Umweltbundesamt 2017). Gerade in nutzungsgemischten Quartieren ergeben sich aber auch Probleme mit Gewerbe-, Freizeit- und Gastronomielärm. Hier zeigt sich ein Zielkonflikt der Planung, die einerseits auf die Schaffung ruhiger Wohnverhältnisse abzielt, aber gleichzeitig urbanes Leben in der Stadt und im öffentlichen Raum ermöglichen will"* (Schubert, Bunge, Gellrich, Schlippenbach, & Reißmann, 2019).

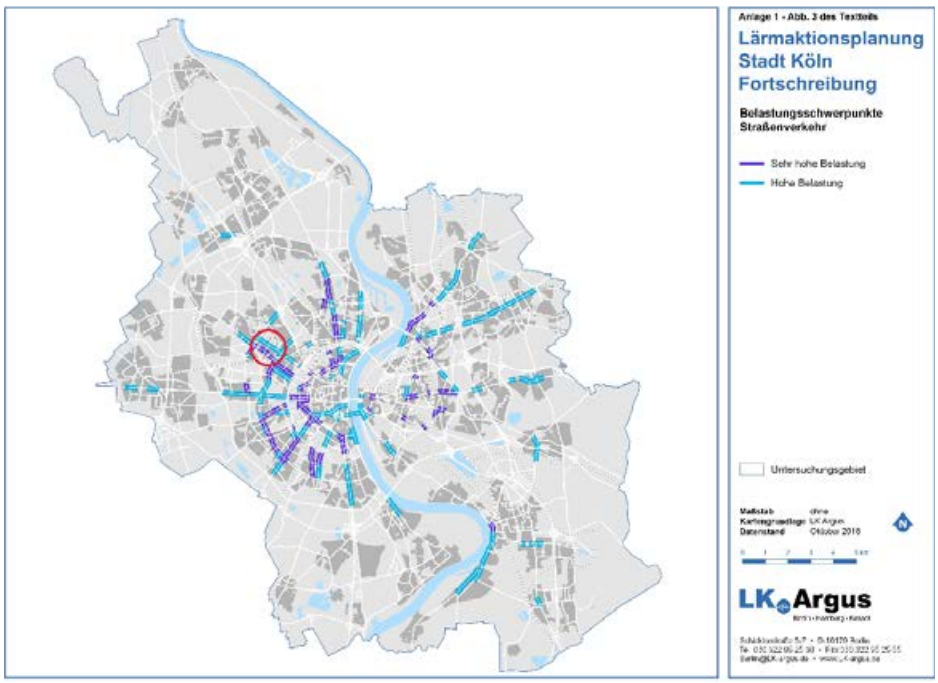


Abbildung 61 Lärmbelastung im VeedelsBlock+. Karte aus dem Bericht „Fortschreibung des Lärmaktionsplanes für die Stadt Köln", 12.09.2019

Siehe auch

- Stadt Köln, Webseite mit Übersicht zu Themen „Lärm"
  - Fortschreibung Lärmaktionsplanung
  - Lärmkarten für Köln und NRW

3.7.13.4 Hitzeinseln

Innenverdichtung mit geschlossener, dichter Bebauung reduzieren die Durchlüftung und blockieren im ungünstigen Fall bestehende Kalt-/Frischluftschneisen. Hierdurch werden die durch den Anstieg der trockenen und heißeren Zeiten ohnehin bestehenden Hitzebelastungen nochmal ver-

stärkt. Insbesondere vulnerable Gruppen (ältere Menschen, (chronisch) Erkranke und Kleinkinder/Säuglinge) sind hierdurch verstärkten gesundheitlichen Risiken ausgesetzt.

Gezielte Verschattung von Aufenthaltsflächen mit ergänzenden Trinkwasserspendern im öffentlichen Raum erlangen hier eine zusätzliche Bedeutung mit jeder weiterer Nahverdichtung.

Der Erhalt von Freiflächen, der Ausbau des Stadtgrün und die Schaffung von **Grünachsen** zwischen den bestehenden Frei- und Grünflächen halten über Retentionsräumen das Wasser in der Stadt und kühlen über Transpiration die Luft., was wiederum der Luftzirkulation fördert und Frischluftschneisen unterstützt. Dies ist sowohl für den Aufenthalt im öffentlichen Raum als auch im unmittelbaren Wohn- und Arbeitsraum relevant.

Siehe hier auch *Förderprogramm GRÜN hoch 3* (Stadt Köln, 2018)

3.7.13.5 Belichtung und Verschattung

„Fehlende Belichtung ist gesundheitsrelevant, denn sie kann ggf. Auswirkungen auf das psychische Wohlbefinden haben, zudem mindert sie die Wohn- und Lebensqualität. So bezieht sich auch die Definition von 'gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnissen' u. a. auf Belichtung und Besonnung von Innenräumen. Konkretisiert sind diese Anforderungen in der DIN 50-34-1 'Tageslicht in Innenräumen'. Im Zuge von Klimaanpassung ist Verschattung nicht zwingend negativ zu beurteilen, wirksame stadtklimatische Effekte werden jedoch eher durch den Erhalt bzw. Aufbau von Grün- und Freiraumstrukturen und insbesondere schattenspendende Großbäume erreicht" (Schubert, Bunge, Gellrich, Schlippenbach, & Reißmann, 2019).

3.7.14 Layer Zusammenleben

Eine Stadt der Begegnung und des gesellschaftlichen Zusammenlebens, eine gesunde, soziale und gemeinwohlorientierte Stadt, eine resiliente und klimagerechte Stadt, eine familienfreundliche, altersgerechte und barrierefreie Stadt…

»[Es] werden **Orte und Initiativen der Begegnung und des gesellschaftlichen Zusammenlebens** erhalten und ausgebaut. Anlauf und Beratungsstellen in den Veedeln sollen bedarfsgerecht gestärkt und der Zugang zu bestehenden oder neuen Angeboten der Weiterbildung und Eingliederung erleichtert werden. […]

Zum **Schutz vor umweltbedingten Gesundheitsgefahren** sind Maßnahmen zu ergreifen, die Mehrfachbelastungen (unter anderem Luft und Wasserverschmutzung, Lärm und Hitzebelastungen, ungesunde Ernährung aufgrund des fehlenden Zugangs zu und Bezug von ausgewogenen Lebensmitteln sowie Bewegungsmangel aufgrund fehlender Grünausstattung in den Stadtgebieten) reduzieren und die Umweltgerechtigkeit erhöhen. […]

Um die **Generationengerechtigkeit** zu erhöhen, sollen in den Veedeln bedarfsgerechte Einrichtungen und Angebote für Jung und Alt entstehen. Dies bedeutet nicht nur, dass ausreichend Pflegekapazitäten zur Verfügung stehen, sondern auch generationengerechte Wohn- und Mobilitätsangebote weiter ausgebaut werden. **Die altersgerechte Gestaltung des öffentlichen Raums beinhaltet sowohl barrierefreie Zugänge als auch Spiel- und Aufenthaltsmöglichkeiten, um eine generationenübergreifende Nutzung zu ermöglichen.**«

Kölner Perspektiven 2030+ | Handlungsempfehlung 8 Stadt-Leben (Stadt Köln, 2020, S. 132), Hervorhebung d. A.

Best Practice | Essbarer Arrenberg – Restaurant Day | Wuppertal Arrenberg

***Gutes Klima fängt beim Essen an**: Die Vision vom Klimaquartier Arrenberg soll auch durch den Magen gehen, denn gutes Klima fängt beim Essen an. Darum gehört zum Klimaquartier auch der „**Essbare Arrenberg**". Unter diesem Motto wird auf genussvolle Weise die Vision den Bewohnerinnen und Bewohnern nahe gebracht: Zum einen soll durch gemeinsames Essen, Kochen und bewusstes Genießen das Klima im Stadtteil gefördert werden. Zum anderen soll durch Aktionen und Erlebnis für einen klimaneutralen Konsum von nachhaltigen, regionalen und fairen Produkten geworben werden.*

*Sichtbare Symbol für den Essbaren Arrenberg ist die Nachbarschaftsküche in Stadtteilzentrum. Gebaut aus Recycling-Materialen, ausgestattet mit gestiftetem Geschirr und von Spenden finanziert ist diese Küche ein Treffpunkt und Katalysator für vieles. Beim **Restaurant Day** am Arrenberg öffnen private popup-Restaurants für ein paar Stunden und laden Nachbarn, Freunde und Neugierige ein.*

Der *Restaurant Day* erinnert ein bisschen an die auch in Köln erfolgreichen *Hofflohmärkte*, die ebenfalls ins Haus, den Hof oder Garten einladen. Am Arrenberg und weiteren Wuppertaler Stadtteilen wird der *Restaurant Day* zweimal im Jahr gefeiert. Seit 10 Jahren verteilt der Verein darüber hinaus wöchentlich Lebensmittel.

Weitere Projekte wie **Urban Gardening**, **SoLaWi**, oder **Marktschwärmerei** finden sich ebenfalls auf dem Essbaren Arrenberg.

arrenberg.app/projekte/essbarer-arrenberg/
arrenberg.app/projekte/food-sharing/

Siehe auch die Best-Practice-Beispiele zu Aquaponik-Projekten „*FarmBox*“, „*42117-Cityfarm*“ und „*Arrenberg Farm*“ im Layer Urban Gardening & Ernährung.

3.7.15 Layer Information und Bildung

Die zahlreichen Maßnahmen der Klimafolgenanpassung und die Transformation der Stadt muss den Menschen in unterschiedlichster Form und schon von Beginn an vermittelt werden. Die Zusammenhänge einzelner Aspekte oder Projekteteile muss erkennbar werden und eine Vermittlung auf unterschiedlichsten inhaltlichen Ebenen und an verschiedenen (realen und virtuellen) Orten erfolgen. Das heißt auch, sowohl klassische analoge als auch digitale Medien und Netze, in unterschiedlichen Sprachen und Formen für unterschiedliche Zielgruppen.

Die Erfahrung der letzten Jahre zeigt, dass es nicht ausreichend ist, über einzelne Informationsveranstaltungen, Artikel in der Lokalpresse, den digitalen Kanälen der Stadt oder mit der Verteilung von Flyern die Hintergründe bevorstehender oder gerade stattfindender Veränderungen zu vermitteln. Das zeigt ganz aktuell und exemplarisch die katastrophale Kommunikation des Verkehrsversuchs Venloer Straße. Aber auch beim sehr umfangreichen und weithin gelobte Bürgerbeteiligungsverfahren zum Heliosgelände in den Jahren 2010 bis 2013 wurde verschiedentlich beklagt, dass nicht alle Gruppen der Bürger*innen erreicht werden konnten.

Helios Forum

Der damalige Prozess hatte sicherlich neue Maßstäbe gesetzt und es wurde auch versucht, in der Lenkungsgruppe einen möglichst breiten Querschnitt der Ehrenfelder Bevölkerung abzubilden. Dennoch wurde auch beim „*Helios Forum*" zumindest kritisch hinterfragt, wie repräsentativ der Prozess gestaltet wurde. Mit den nun startenden Bürgerräten wird ein weiteres Repräsentations- und Beteiligungsformat ausprobiert.

Die erprobten und hier aufgeführten Formen sollen auch weiterhin genutzt werden. Für den **VeedelsBlock+** und die hier in einem Quartier beispielhaft stattfindende Transformation der Stadt möchte ich weitere Vermittlungsformen vorschlagen:

- Ein zentrales Informationszentrum im oder am Bürgerzentrum Ehrenfeld (BüzE)
- Öffentliche Informationstafeln und Info-Points (digital/analog) mit den zentralen Basisinformationen zu Klimafolgen (-anpassung) und Maßnahmen im **VeedelsBlock+**. Hinweise auf aktuelle Veranstaltungen und Meldungen.
- Lehrpfad im Leo-Amman-Park
- Lehr- und Praxispfad durch den **VeedelsBlock+**.

Best Practice | Digitale Straßenschilder | Wuppertal Arrenberg

Im Rahmen des Projektes wurden digitale Straßenschilder im Quartier an mehreren Standorten angebracht, die Informationen des alltäglichen Quartierslebens sichtbar machen.

arrenberg.app/projekte/digitale-strassenschilder-am-arrenberg

Abbildung 62 Digitales Straßenschild © arrenberg.app

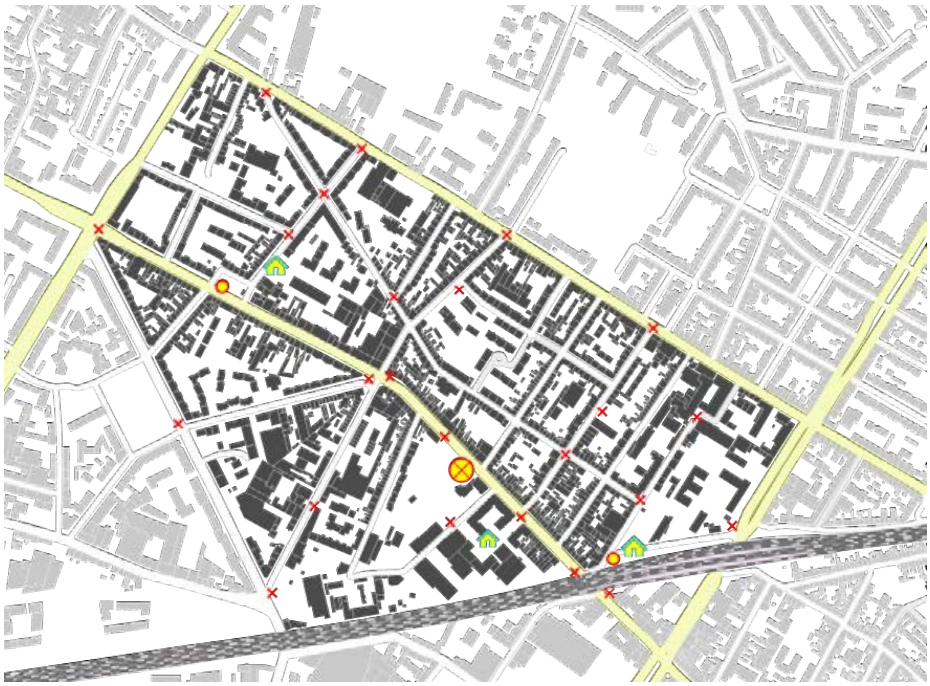


Abbildung 63 InfoPoints, Tiny-Rathaus und Wegweiser

3.7.15.1 Zentrales Informationszentrum und Info-Point VeedelsBlock+

Ein zentrales Informationszentrum im oder am Bürgerzentrum Ehrenfeld angegliedert. Hier sollten für einen längeren Zeitraum alle Informationen in der zur Verfügung stehenden Breite und Tiefe verfügbar sein.

Die im Klimaschutzgutachten der Stadt Köln vorgeschlagene Einrichtung einer Solarkoordinierungsstelle könnte hier angegliedert werden und mit weiteren vergleichbaren (klimarelevanten, transformativen) Koordinierungsstellen erweitert werden.

Das Angebot im Informationszentrum muss an die Öffnungszeiten des BüzE angepasst und mit einem Personalschlüssel ausgestattet werden. Dies kann ggf. über die einzurichtende Solar-/Klima-/... Stelle einbezogen werden.

Neben dem Informationszentrum sollten öffentliche Informationstafeln und ein Info-Point (digital/analog) mit den zentralen Basisinformationen zu Klimafolgen (-anpassung) und den Maßnahmen im **VeedelsBlock+** schon direkt von der Venloer Straße aus sichtbar und zugänglich erreichbar sein. Der vorgesehene Shared-Space-Platz im Bereich der Venloer Straße vor dem BüzE kann diesen Info-Point als einen zentralen *Hingucker* und Treffpunkt mit Aufenthaltsqualität gestalten. Hinweise auf Veranstaltungen und aktuelle Meldungen können so auch einem *Laufpublikum* vermittelt werden.

Siehe hierzu auch 3.8.1 *buero gruen. Projektskizze „Wir folgen dem Klima“ Bürgerzentrum Ehrenfeld*

3.7.15.2 Lehrpfad Leo-Amman-Park

In Kooperation mit der Grundschule Platenstraße, den Kitas im Veedel oder der Helios-Schule kann ein Klima-Lehrpfad als außerschulischer Lehr-

ort entwickelt werden. Schon bestehende Projekte, wie der öffentliche Gemeinschaftsgarten Grüner Leo oder The Good Food können integriert werden. Über weitere Institutionen wie beispielsweise TH Köln, ecosign, Handwerkskammer oder IHK können Projekte, Startups oder Unternehmen klimarelevante Innovationen und Projekte vorstellen. Siehe hierzu auch 3.8.1 *buero gruen. Projektskizze „Wir folgen dem Klima" Bürgerzentrum Ehrenfeld*

Eine öffentliche Pilotanlage der Sanitärwende mit innovativem Entsorgungskonzept wird als Teil des Lehrpfad und optional an den weiteren Info-Point-Orten eingerichtet.

Ein weiterer „Lehr- und Praxispfad" führt durch den **VeedelsBlock+**.

3.7.15.3 Info-Point und TinyRathaus

Weitere kleinere (analoge/digitale) Info-Points an verschiedenen Stellen im Veedel bieten ein niederschwelliges Angebot an Basisinformationen, weiterführenden Links und Hinweisen zu Veranstaltungen und aktuellen Meldungen.

In den Orten der Info-Points steht zu bestimmten Zeiten das Tiny-Rathaus mit Ansprechpersonen zu Fragen rund um Klimafolgen (-Anpassung) und der Transformation der Stadt. Das Konzept Tiny-Rathaus wurde in Kiel entwickelt und war von Mai bis Oktober 2022 erstmalig unterwegs. *„Das Tiny Rathaus bietet Raum, um sich mit lokalen Macher*innen zu vernetzen, um innovative Projekte vorzustellen und Beteiligungen durchzuführen. Hier dürfen neue Dinge ausprobiert und auch Fehler gemacht werden*" (tinyrathaus.de). Das Projekt in Kiel bietet eine Bühne (*um Projekte, Vorhaben und Innovationen vorzustellen*), eine Werkstatt (*um in Workshops, Aktionen und Beteiligungen zusammenzuarbeiten*) und eine Stube (*um im ruhigen Rahmen Gespräche zu führen*). Gerade der letzte Punkt wäre eine neue und niederschwellige Möglichkeit, mit den Bürger*innen vor Ort ins Gespräch zu kommen, Fragen loszuwerden und die Hintergründe von Projekten der Transformation der Stadt zu vermitteln. Das Tiny-Rathaus könnte an jeweils festen Tagen in der Woche als *„Kundenzentrum im Veedel*" an zwei oder drei Info-Point-Orten stehen. Auf den Info-Points können die Termine und die Möglichkeiten des direkten Kontaktes im Tiny-Rathaus vermittelt werden.

3.7.15.4 Lehr- und Praxispfad durch den VeedelsBlock+

An den Orten der InfoPoints gibt es eine Karte vom **VeedelsBlock+** mit einer Legende zentraler Punkte der Transformation. Innovative Orte wie öffentliche „Kreislauf"-Sanitäranlagen, Solarverteilstationen, Mini-Blockheizkraftwerke und Gemeinschaftswärmepumpen, innovative Shares-Space-Plätze, Retentionsflächen und Notentwässerungswege, oder andere klimarelevante Orte werden aufgeführt. Ebenso werden weitere Orte des alltäglichen Gebrauchs (Paketstationen, Veedelsparken, etc.) angezeigt.

An wichtigen Orten oder Knotenpunkten werden Hinweisstehlen / Schilder / Ständer mit (taktilen) Wegweisern und weiterführenden Informationen (zu entwickelnde Systempiktogramme) installiert. Weiterführende Informationen können per QR-Code angeboten und mit Augmented Reality (AR) verknüpft werden.

3.7.15.5 Essbare Stadt

Projekte der Essbaren Stadt und des Urban Garding (siehe 3.7.3.3) werden in die Konzeption und das Angebot der Lehrpfade und/oder des Informationszentrums einbezogen.

3.8 Beteiligung und Partizipation

Die klimagerechte Transformation der Stadt und die Aufwertung und Umverteilung des öffentlichen Raums gelingt nur gemeinsam mit den Menschen vor Ort.

Leider haben wir in der Vergangenheit viel zu häufig eine mangelhafte Kommunikation erleben müssen (Stichwort: *Verkehrsversuche*) und die politischen Akteure denken häufig nur in Zeiträumen von Wahlperioden. In deren Mitte wird eine positive Bilanz gezogen und anschließend beginnt der Wahlkampf für die nächste Periode, populistische und vereinfachte Antworten liefernde Positionierungen inklusive.

Positive Beispiele und Projekte mit Leuchtturm-Charakter, wie beispielsweise die Bürgerbeteiligung zum Heliosgelände schafften zwar eine positive Aufbruchstimmung (und sogar einen eigenen Kinofilm[27]), aber letztendlich bleibt in den Mühen der Ebene davon nicht viel übrig. Die ehr ernüchternde Nachbetrachtung folgt im Kapitel 4 dieses Textes.

Bürgerräte

Die Idee von Bürgerräten wurde in anderen Ländern zum Teil erfolgreich erprobt und wird aktuell von der Klimabewegung gefordert. Der Rat der Stadt Köln hat mit dem Pilotprojekt eines Bürgerrates nun einen neuen Versuch gestartet. Dies bietet die Chance, unabhängig von den Zwängen der Tagesgeschäfts und der allgemeinen politischen Spielregeln sowie *„zufällig repräsentativ"* neue Impulse zu setzen.

Modell Bottrop

Aufbauend auf den Erfahrungen aus dem Prozess in der **InnovationCity Ruhr | Modellstadt Bottrop** wurden in einem Leitfaden Praxis-Empfehlungen in drei sehr umfangreichen Checklisten zusammengetragen. **Organisation**, **Planung** und **Umsetzung** eines klimagerechten Stadtumbaus sind die Hauptkapitel.

Bei der Planung wird der *„Bürgerbeteiligung auf Augenhöhe"* ein hoher Stellenwert eingeräumt und empfohlen, dass der *„Dialog mit der Bevölkerung in den Planungsräumen […] in einem von den bekannten Frontal-Veranstaltungen (Bürgerversammlung mit Vortrag und abschließenden Fragen aus dem Auditorium) abweichenden Format durchgeführt werden [sollte]"* (Innovation City Management GmbH). Hierzu werden dann auch konkrete Vorschläge und Praxisempfehlungen vorgestellt.

Die beeindruckenden Ergebnisse des zehnjährigen Modellprojektes in Bottrop sollte Anlass genug sein, hier einmal genauer hinzuschauen.

Grundsätzlich hilft es, voneinander zu lernen.

[27] Anne Ditges: *„Wem gehört die Stadt"*, annaditges.de/wem_gehoert_die_stadt/

Hörtipp: stadt:radar #19

„Geschichten erzählen, neue Narrative entwickeln, Themen 'framen': Auch in der Stadtentwicklung bedarf es starker Erzählungen und zeitgemäßer Kommunikation – weil es eben für neue Herausforderungen, z.B. den Klimawandel und die klimagerechte Stadt, auch neue Formen der Vermittlung braucht.

Welche Bilder entwickeln wir, welche Bilder, welche Narrative und Leitbilder von unseren Städten existieren überhaupt, und wie kommen wir gemeinsam ins Gespräch? Die […] Ausgabe [#19] des ***Podcasts stadt:radar*** *widmet sich dem Themenfeld* ***Kommunikation und Vermittlung in der Stadtentwicklung****.*

Für Koproduktion und Mitgestaltung auf Augenhöhe im Sinne einer demokratischen und gemeinwohlorientierten Stadtentwicklung bedarf es zum einen einer Fachkommunikation, die komplexe Zusammenhänge verständlich vermittelt, ohne zu simplifizieren. Kommunikation in der Stadtentwicklung heißt also oft 'Übersetzen'. Zum anderen braucht es gute, starke Geschichten und Bilder, die unterschiedlichste Akteure erreicht, sie aktiviert, Handlungsfelder und -notwendigkeiten deutlich macht."

Podcast der „Nationale Stadtentwicklungspolitik" (BMWSB, 2022)

3.8.1 buero gruen. Projektskizze „Wir folgen dem Klima" Bürgerzentrum Ehrenfeld

In einer Projektskizze für das Bürgerzentrum Ehrenfeld hat das *bureau gruen* das Konzept „***Wir folgen dem Klima***" entwickelt. Zielsetzung des Projektes ist es einerseits, die Auswirkungen und Folgen des Klimawandels den Menschen in ihrem unmittelbaren Sozialraum, hier Ehrenfeld, näher zu bringen *„und dabei Milieu-Grenzen zu überwinden, Verständnis füreinander aufzubauen und gemeinsam den Folgen des Klimawandels durch kooperatives Handeln im Quartier zu begegnen*" (Karabaić, 2020).

Darüber hinaus soll das Projekt als kommunaler Leuchtturm *„bereits gestartete Unterstützungsangebote [zum Beispiel das Kölner Programm 'GRÜN hoch 3'] für Hausbesitzer*innen in Akzeptanz (und Nachfrage) gestärkt werden? Wie lassen sich praktische Beispiele der Anpassung an den Klimawandel sicht- und begreifbar in einem Sozialraum installieren, sodass sie nachvollziehbar und auf die eigene Einflusssphäre übertragbar sind.*" Es soll dabei „*Vorbildfunktion einnehmen und vorleben, dass Anpassungsmaßnahmen umsetzbar und finanzierbar sind*"(ebenda).

Als wesentliche Handlungsfelder werden *Artenschutz*, *Biologische Vielfalt*, *Energiewirtschaft*, *menschliche Gesundheit* und *Wasserhaushalt* bzw. *Wasserwirtschaft* genannt. Handlungsorte sind das Bürgerzentrum und der direkt anliegende Leo-Amann-Park. *„Daher werden zum einen Klimaanpassungsmaßnahmen am Gebäude des Bürgerzentrums Ehrenfeld durchgeführt: Strom- und Wärmegewinnung durch Sonnenergie installiert, Regenwasser nicht mehr ins Abwassersystem gegeben, sondern in Zisternen zur Bewässerung des Parkes und zur Spülung der Toiletten verwendet, Wärmerückgewinnung in die raumlüftungstechnischen Anlagen integriert, eine*

Feuerwehrfläche neu geplant um Flächen zu entsiegeln und einen Gemeinschaftsgarten zu installieren" (ebenda). Weitere Vorschläge erweitern den Park und Spielplatz zur Lernlandschaft für Klimawandel für Gruppen aus Kindergärten und Schulen. Diese genannten Punkte fügen sich nahtlos in verschiedene vorgeschlagene Maßnahmen der oben genannten Layer ein: Die Umgestaltung der Venloer Straße im Bereich um das Bürgerzentrum mit den Retentionsflächen und Notentwässerungswegen in den Leo-Amann-Park, die verschiedenen Lernorte, einer der Info-Points zum Projekt **VeedelsBlock+**, die Einrichtung der geplanten *Solarkoordinierungsstelle Köln* im BüzE und/oder Zweigstelle des *Treffpunkt Solar,* eine Pilot-WC-Anlage *Nährstoffkreislauf* und anderes mehr. Als etablierter Kommunikationsort und Treffpunkt im Veedel bieten die schon vorhandenen Strukturen und Angebote (FAIRteiler, RepairCafé, Beratungsangebote, Probe- und Veranstaltungsräume, Saal und Café) beste Voraussetzungen eines multifunktionalen VeedelsZentrum für die klimagerechte Transformation der Stadt.

Im Projekt „***Wir folgen dem Klima***" sind zahlreiche Ansätze enthalten, die auch für den **VeedelsBlock+** angedacht sind. Neben der konkreten Umsetzung von Maßnahmen der Klimafolgenanpassung ist vor allem der Beispiel- und Pilotcharakter hervorzuheben: *„Dem Phänomen der mangelnden Vorstellungskraft unbekannter Veränderungen wird durch eine beispielgebende und nachvollziehbare Umsetzung anhand eines offenen und öffentlichen Raums begegnet*" (ebenda).

3.8.2 Weitere Beispiele und Akteur*innen im Veedel

Viele konkrete Beispiele, Initiativen und Akteur*innen aus und in dem Veedel habe ich sicherlich vergessen oder nicht ausreichend mit Ihrer Arbeit gewürdigt.

- Tag des guten Lebens 2019
- Wanderbaumallee Köln (entstanden hier im Veedel zum TdgL 2019)
- Wikipedia:Lokal K (de.wikipedia.org/wiki/Wikipedia:Lokal_K, httcommons.wikimedia.org/wiki/Category:Wikipedia:Lokal_K)
- Bürgerinitiative Alpener Platz
- Bürgerinitiative Helios, Helios-Forum…
- Jugendhilfe Köln e.V.
- Verein für Arbeit und Qualifizierung E.V.A.
- Heliosschule
- Heilsarmee
- Caritas
- TheGoodFood

Ergänzungen sind willkommen.

4. Nachbetrachtung und Einordnung

4.1 Projekte, Beschlüsse, Beteiligungen

In diesem Abschnitt möchte ich eine Auswahl an Projekten *Revue passieren* lassen, die mich in den letzten Jahren persönlich beschäftigt haben. Dabei verlasse ich bewusst die Ebene der *Objektivität*…

4.1.1 Marienstraße

Die Marienstraße in Köln-Ehrenfeld ist für mich der Ausdruck des völligen Versagens Kölner Verkehrsplanung/-verwaltung und der absoluten Weigerung des Ordnungsamtes, Barrierefreiheit im öffentlichen Raum zu gewährleisten.

Ich wohne nun seit 25 Jahren in der Marienstraße und eine intensive Beschäftigung mit der „*Verkehrssituation*" begann vor über 20 Jahren mit dem Schulweg meiner Kinder. Diese sind selbstständig und zu Fuß oder mit dem Kickboard nicht über die Marienstraße, sondern über die Venloer Straße in die Grundschule *vor dem Gürtel* gekommen. Das eine vielbefahrene Bundesstraße aus Gründen der Sicherheit den Vorzug vor einer parallel verlaufenden Wohnstraße erhält, sagt eigentlich schon Alles.

Die Probleme sind hinlänglich bekannt: zugeparkte und blockierte Gehwege und Kreuzungen und daraus resultierende fehlende Sichtbeziehungen [zu Zeiten, als es noch keine SUV gab] sowie zu schnell fahrender MIV in einer engen und unübersichtlichen Straße.

Anlässlich verschiedener Vorkommnisse befand ich mich seit 2014 in schriftlichem Austausch sowohl mit dem Ordnungsamt als auch mit dem Amt für Straßen und Verkehrstechnik bezüglich (nicht) freier Gehwege, und mangelnder Verkehrssicherheit. Dies mündete dann (auch auf Vorschlag von Seiten des Verkehrsamtes) zu der Bürgereingabe „*Sicherheit im Straßenverkehr, Köln-Ehrenfeld, Marienstraße*" die in der Sitzung der Bezirksvertretung am 4.08.2015 beschlossen wurde (Vorlage: 2249/2015). Parallel zur Bürgereingabe wurden vor meiner Haustür auf 50 Metern einseitiges Parken eingerichtet und „*abgepollert*". So weit, so gut.

4.1.1.1 Die Breite des Straßenraums

Folgende Berechnung wurde im Rahmen des Vortrags zur Bürgereingabe der Bezirksvertretung und der Verwaltung vorgelegt. Verdeutlicht wurde damit, dass das vom Ordnungsamt tolerierte und eigentlich nicht zulässigem (beidseitige) *Aufparken* auf den Gehwegen schon mathematisch nicht den von der Stadt seinerzeit selbst kommunizierten Anforderungen von einer mindestens einzuhaltender Gehwegbreite von 1,20 m entsprechen kann.

Offensichtlich verweigern sich das Kölner Ordnungsamt und die Straßenverkehrsbehörde seit Jahren den Tatsachen der Mathematik. Im Allgemeinen geht die Rechtsprechung von der maximalen Fahrzeugbreite (StVO § 18: 2,55 m) zuzüglich eines Sicherheitsabstandes von 50 cm (je 25 cm auf jeder Seite) aus. Damit ergibt sich eine notwendige Fahrbahnbreite von 3,05 m (in der Rechtsprechung oft auf 3 m gerundet). **Hinweis 1**: Die Breite eines Feuerwehr-Einsatzfahrzeugs beträgt zwischen 2,50 und 2,55 m. **Hinweis 2**: Es gab mindestens zwei Feuerwehr-Testfahrten, bei der die Einsatzfahrzeuge in der Marienstraße festgesteckt waren.

Schon im Jahr 2015 war die Marienstraße Teil der Veloroute NRW und als Einbahnstraße für den Radverkehr in beide Richtungen freigegeben. Die Situation war schon vor dem Boom der Lastenräder und der Lastenradförderung der Stadt Köln hochgefährlich. Eine Begegnung, bzw. ein aneinander-vorbei-fahren von MIV und (Lasten-) Radverkehr war und ist nicht möglich.

Tabelle 7 Marienstraße, Gehwegbreite Stadt Köln: 1,20 m (Stand 2015).
Tabelle aus Bürgereingabe 2015

Mind. Gehweg	Parken	Rest Fahrbahn	Parken	Mind. Gehweg	Summe
1,20	1,75 (**Smart**)	3,40	1,75 (**Smart**)	1,20	**9,30**
1,20	1,75 (**Smart**)	2,95	2,20 (**BMW** X5)	1,20	**9,30**
1,20	2,20 (**BMW** X5)	2,50	2,20 (**BMW** X5)	1,20	**9,30**

Inzwischen wird in der Außenkommunikation von einer Gehwegbreite von mindestens 1,50 m ausgegangen. Dies würde für die Marienstraße folgende Situation bedeuten, wenn nur Fahrzeuge mit der Breite eines Smart parken würden. Schon hier wird die Mindestbreite der Fahrbahn unterschritten, eine Einsatzfahrzeug der Feuerwehr käme vielleicht so gerade noch durch.

Tabelle 8 Marienstraße, beidseitiges Parken (Smart) mit Mindest-Gehweg Stadt Köln: 1,50 (aktueller Stand)

Mind. Gehweg	Parken	Rest Fahrbahn	Parken	Mind. Gehweg	Summe
1,50	1,75 (Smart)	2,80	1,75 (Smart)	1,50	**9,30**

Würden die Anforderungen von mind. 2,00 m, entsprechend den Beschlüssen der Stadtarbeitsgemeinschaft Behindertenpolitik, bzw. der Bezirksvertretung angewendet werden, sähe es so aus.

Tabelle 9 Marienstraße, beidseitiges Parken (Smart) mit Gehweg 2,00 m

Mind. Gehweg	Parken	Rest Fahrbahn	Parken	Mind. Gehweg	Summe
2,00	1,75 (Smart)	1,80	1,75 (Smart)	2,00	**9,30**

Bei Anwendung der geforderten Mindestbreiten wäre einseitiges Parken bei angenommenen Gehwegbreiten von 2,00 m noch zulässig, nicht aber bei den empfohlenen 2,50 m verschiedener Richtlinien und Normen. Es bleibt aber auch so der Konflikt mit dem (erlaubten) entgegenkommenden Radverkehr.

Tabelle 10 Marienstraße, einseitiges Parken mit Gehweg 2,00.

Mind. Gehweg	Parken (einseitig)	Rest Fahrbahn	Mind. Gehweg	Summe
2,00	1,75 (Smart)	3,55	2,00	**9,30**

Auf einem kleinen Stück der Marienstraße wurde auf der Länge von 50 Metern einseitiges Parken markiert und mit Pollern der Gehweg abgesichert.

Tabelle 11 Marienstraße, meine ganz persönlichen 50 Meter Pollerreihe

Gehweg	Parken (einseitig)	Fahrbahn	Gehweg	Summe
1,80	2,20	3,50	1,80	**9,30**

Es kann also gesagt werden, dass die nicht ausreichend vorhandene Breite spätestens seit 2015 dem Amt bekannt war und schriftlich vorlag. Eigentlich hätte seitdem das beidseitige Parken auf (Teilen) der Marienstraße nicht mehr geduldet werden dürften.

4.1.1.2 Die Planung

Relativ zeitnah nach der Bürgereingabe 2015 wurde mir von einem Mitarbeiter der Verkehrsbehörde vermittelt, dass eine Umplanung begonnen hätte. Eine *Werksstudentin*, die vorrübergehend im Amt tätig sei, werde sich damit befassen. Einige Zeit später wurde vermittelt, dass die Ergebnisse leider nicht brauchbar gewesen seien, und die Planung neu erstellt werden muss.

Im Laufe der Jahre hatte ich über Runde Tische oder Facharbeitskreise immer wieder Kontakt und mich zum „*Sachstand Marienstraße*" erkundigt: *„ja, läuft…"* war die regelmäßige Antwort. Meine letzte Auskunft erhielt ich zufällig über die für den Straßenbau zuständige Amtsleitung im Herbst 2021: die Planung Marienstraße sei in der amtsinternen Abstimmung, Baumaßnahmen wären nicht vorgesehen, es gäbe wohl nur ein paar Markierungsarbeiten auf einem Stück der Marienstraße.

4.1.1.3 Das Ordnungsamt und die Barrierefreiheit

Bevor ich mich zum *„Ordnungs- und Verkehrsdienst der Stadt Köln"* äußere, möchte ich eines voranstellen. Es geht bei der Kritik nicht um die*den einzelne*n Mitarbeiter*innen des Verkehrsdienst. In der Regel habe ich die Mitarbeiter*innen als freundlich und hilfsbereit erlebt – am Telefon oder auf der Straße. Und das, obwohl sie auf der Straße wahrscheinlich auf kaum vorstellbare Weise Beleidigungen, Pöbeleien bis hin zu tätlichen Angriffen ausgesetzt sind. Eine *dicke Haut* und gewissen Distanziertheit ist bei dem Job wahrscheinlich unerlässlich.

Trotzdem haben im Laufe der Jahre sicherlich auch einige Mitarbeiter*innen meinen Unmut über konkrete Situationen, vor allem bei fehlendem Umgang mit eingeschränkter Barrierefreiheit, zu hören bekommen. Die Mitarbeiter*innen sind in den Momenten eben auch die Repräsentant*innen des Systems und entsprechende Projektionsfläche. Sie führen konkret das Regelwerk aus, was von Seiten der Verwaltung (und Politik) eben genau so ausgelegt und per Dienstanweisung verordnet wird.

Zudem sind die Mitarbeiter*innen natürlich auch für ihr ganz persönliches Verhalten verantwortlich. Wenn wieder einmal ein Gehweg zu zugeparkt, ein Durchkommen mit einem Rollstuhl nicht möglich ist, und mir dann ein Mitarbeiter: „*Dann schieben Sie das Kind doch über die Straße um das Auto herum*", dann ist das mehr wie nur unverschämt (siehe hierzu auch 4.1.5 Offener Brief #gehwegfrei)

Die von der Stadt Köln selbst formulierten Standards wurden in der Marienstraße NIE angewendet und umgesetzt.

Es gab und gibt seit Jahren nicht einen einzigen Tag, bei dem es möglich ist, auf der Marienstraße ohne Behinderung vom Bahnhof Ehrenfeld bis zu meiner Haustüre zu kommen.

Nicht einen einzigen Tag, an dem die von der Stadt kommunizierte Mindest-(!)-Gehwegbreite von 1,50 Metern gewährleistet sind.

Es gibt regelmäßig Situationen, bei denen (Liefer-) Fahrzeuge nicht mehr durch die Marienstraße durchkommen. In solchen Situationen schreitet der Verkehrsdienst dann auch ein und es wird abgeschleppt. Hierbei habe ich selbst erlebt, dass dann Fahrzeuge abgeschleppt werden, die etwas mehr Platz auf dem Gehweg lassen und daher ein bisschen weiter auf der Fahrbahn stehen. Es werden nicht die Fahrzeuge abgeschleppt, die den Gehweg blockieren – der fließende Verkehr hat Vorrang, so stellt sich die sogenannte „*Verhältnismäßigkeit*" konkret dar.

Dass es physikalisch/mathematisch unmöglich ist, sowohl die geforderte (und eigentlich eh' schon unzureichende) Restgehwegbreite und gleichzeitig eine ausreichend breite Fahrbahn zu gewährleisten, wenn beidseitig geparkt wird, habe ich schon bei dem Bürgereingabe 2015 dargelegt (siehe Abschnitt 4.1.1.1). Das scheint dem Ordnungsamt – nicht nur in der Marienstraße – aber völlig egal zu sein. „Der Parkdruck".

4.1.1.4 Es passiert nichts

Über acht Jahre nach der Bürgereingabe ist nichts passiert. Zahlreiche chaotische Situationen mit blockierter Durchfahrt und entgegen der Einbahnstraße fahrender PKW und LKW sind dokumentiert und immer wieder an die Bezirksvertretung und die Verwaltung übermittelt worden.

Kleine „Kampagnen" mit Fremdanzeigen per Wegeheld-App oder Anrufe beim Verkehrsdienst führen zwar manchmal zu einer temporären Erhöhung der Kontrolldichte und auch vereinzelt zu mehr „Umsetzungen" von Kfz, aber **grundsätzlich** ändert sich an der Situation nichts.

Die Kreuzung Marien-/Leyendeckerstraße wird regelmäßig komplett zugeparkt. Ein Problem- oder Unrechtsbewusstsein besteht nicht – im Gegenteil: die Aggressivität im Straßenverkehr und bei „Begegnung" wird immer unerträglicher. Die seit Jahrzehnten praktizierte Duldung von Verkehrsverstößen – insbesondere dem irregulären Parken auf jedem nur erdenklichem Stückchen öffentlichen Raum, hat zu einer Mentalität geführt,

dass sich immer selbstverständlicher immer mehr Raum zum Parken angeeignet wird.

Durch immer größere und schwerere PKW, die durch Produktdesign und Marketing ein egoistisch-raumgreifendes und nach außen Aggression und Stärke vermittelndes Bild vermitteln (sollen!), wird diese Tendenz nochmals verstärkt. Viele der SUV dürften laut StVO überhaupt nicht auf dem Gehweg aufparken und mit den Elektro-SUV wird sich dies nochmals ausweiten[28].

Der Verteilungskampf um die immer enger werdenden öffentlichen Räume hat in den letzten Jahren zugenommen. Es geht verstärkt nur noch *Gegeneinander,* unterstützt durch „*die Politik*" in Ihrer jeweiligen Positionierung in kurzfristiger Klientelpolitik und blockierender Besitzstandswahrung. Die jahrzehntelange Duldung und das Nicht-Verhalten der Kölner Verwaltung bei der Frage des illegalen Parkens ist dabei zu einem nicht unerheblichen Maße mitverantwortlich für die Entwicklung des immer aggressiveren, egoistisch und häufig sexistischen gesellschaftlichen (nicht-sozialen) Klimas – insbesondere im Straßenverkehr.

Umso schwieriger wird es sein, zu vermitteln, dass der öffentliche Raum nicht wie selbstverständlich der privaten Aneignung zum kostenfreien Parken des PKWs vorbehalten ist. Nach Jahren und Jahrzehnten der irregulären und kostenfreien Nutzung muss der öffentliche Raum (nicht nur in der Marienstraße) neu verteilt werden. Vielleicht dürfen nun auch einmal Kinder, mobilitätseingeschränkte und ältere Menschen, nicht-motorisierte und gesundheitlich eingeschränkte Anwohner*innen ihre Ansprüche für ein klimagerechtes und soziales Wohn- und Lebensumfeld formulieren.

[28] Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 2,8 t dürfen grundsätzlich nicht auf Gehwegen parken. Die (Hybrid-) SUV reißen diese Marke inzwischen regelmäßig. Beispiel: Porsche Cayenne: 2.860 kg, VW Touareg: 2.880 kg, Mercedes GLE: 2.900 kg, Jeep Grand Cherokee: 2.949 kg, Nissan Navara: 3.110 kg, Land Rover Discovery: 3.240 kg... zulässiges Gesamtgewicht.

4.1.2 Verkehrsversuch Venloer Straße

Der Verkehrsversuch auf der Venloer Straße wird in den lokalen Medien weitestgehend als chaotisch, schlecht kommuniziert oder gar als gescheitert bezeichnet. *„Der 'Verkehrsversuch' scheint sämtliche Regeln des Miteinanders im Straßenverkehr außer Kraft zu setzen angesichts der allgegenwärtigen gelben Kreuze, mit denen Piktogramme und Linien für ungültig erklärt wurden. Ampeln sind abgeschaltet und die eher kleinformatigen 'Tempo 20 Zone'-Verkehrszeichen gehen im allgemeinen Schilderwald der Venloer Straße praktisch unter. Die Schilder mit der Information 'Geänderte Verkehrsführung' tragen auch nicht zur Erhellung bei"* (KStA, 7.12.2022).

Start November 22

Nach dem Start Ende November 2022 musste mehrfach nachgebessert werden: Ampeln wurden wieder in Betrieb genommen, Fahnen aufgehangen [das wird sicherlich helfen], Engstellen mit Baustellen-Barken errichtet und Ersatz-Zebrastreifen angebracht. Wirklich verbessert hatte sich die Situation kaum. Auch nach knapp 2 Monaten hieß es immer noch: *„die Idee scheitert sichtbar an der Realität"*, und *„wer mit Eltern spricht, die mit ihren Kindern über die Venloer Straße fahren müssen, bekommt die immer gleichen Antworten: Es sei gefährlicher geworden, die Straße zu überqueren oder mit dem Fahrrad auf der Straße zu fahren […] die Zustände seien eine 'Katastrophe'"* (KStA, 14.01.2023).

In der gleichen Ausgabe kommentiert Paul Gross: *„Die erste Phase des Verkehrsversuchs auf der Venloer Straße ist gescheitert. Die Tempo-20-Zone nutzt niemandem: Autofahrer sind genervt von der Geschwindigkeitsbegrenzung, sofern sie sich überhaupt daran halten, Fußgänger fühlen sich beim Überqueren unsicher und Radfahrer sind durch die halbherzig entfernten Radspuren nicht befreit, sondern eingeengt."* (Kommentar KStA, 14.01.2023).

Die Venloer Straße hat es sogar in das NDR-Magazin extra3 geschafft und bundesweit für Gespött gesorgt. Der Beitrag vom 18.01.2023: „Realer Irrsinn: Tempo 20 Zone in Köln" endet mit der wenig schmeichelhaften Aussage eines Passanten: *„Es reicht nicht keinen Plan zu haben, man muss auch unfähig sein ihn auszuführen"*.

4.1.2.1 Ein Scheitern mit Ansage

Das der Start des *Verkehrsversuchs Venloer Straße* eigentlich nur scheitern konnte, war absehbar. Meiner Einschätzung nach war die Planung durch einen konzeptionell falschen Raumbezug und eine grundsätzlich falsche Herangehensweise geprägt. Vielleicht hat es tatsächlich an den mangelnden Planungskapazitäten gelegen, dass nur der eine Abschnitt geplant werden konnte. Warum überhaupt in mehreren Phasen vorgegangen wird, und dann speziell in diesen, ist mir bisher auch nicht ersichtlich. Einzig das Argument, die Fertigstellung der parallel verlaufenden Vogelsanger Straße abzuwarten, leuchtet m.E. ein.

Beteiligung Runder Tisch Radverkehr und Bezirksvertretung

Bei einem digitalen Sondertreffen des Runden Tisch Radverkehr Ehrenfeld im Januar 2022 wurde dann die Planung durch die Verwaltung (Büro des Fahrradbeauftragten) vorgestellt. An dem Treffen nahmen Vertreter*innen der Verwaltung, der (Rad-) Verkehrsverbände und BI Helios sowie der Bezirksvertretung teil.

RVKE

Die Planung orientiert sich an den Maßnahmenempfehlungen der Gutachter zum Radverkehrskonzept Ehrenfeld (RVKE), in dessen Folge es

überhaupt erst zu dem Versuch kam. „*Vor allem eine Umorganisation der Kfz-Parkstände auf ganzer Länge sollte aus Verkehrssicherheitsgründen geplant werden. Ziel ist, möglichst nur noch Liefer-/Ladezonen, Außengastronomie und Fahrradstellplätze sowie Grünbepflanzungen vorzusehen. Da die Variante Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich / Tempo 20-Zone unter den Einzelmaßnahmen die höchsten Verlagerungswirkungen aufweist, wird diese Variante bevorzugt. Sie kann mit einer Einbahnstraßenführung kombiniert werden, vorzugsweise mit dem Planfall „abweisende Einbahnstraßen vom Gürtel ausgehend*" (VIA, 2021, S. 212). Das VIA-Gutachten schreibt dann aber weiter: „*Unterstützend sollten die Platzbereiche am Barthonia-Forum und an der Kirche St. Joseph als 'Shared-Space-Bereich' gestaltet werden. Diese Form der Verkehrsorganisation ist in der deutschen StVO noch nicht verankert, wird aber in vielen Kommunen im In- und Ausland bereits erprobt. Dafür sollte ein Umbau vorgenommen werden, indem der Fahrbahnbelag mit dem Belag der Nebenanlage weitestgehend harmonieren sollte, sodass der Eindruck einer einheitlichen Fläche entsteht. Auf die Elemente der Barrierefreiheit ist dabei jedoch zu achten*" (VIA, 2021, S. 213).

Gesamtkonzept Verkehr und öffentlicher Raum

Die Umgestaltung der Venloer Straße und eine Neuorganisation der Verkehrsführung im gesamten Bereich kann nicht nur die Venloer im Abschnitt zwischen Innerer Kanalstraße und Ehrenfeldgürtel betrachten. Zumindest der zentrale Verkehrsknoten mit dem Bahnhof Ehrenfeld und die zukünftige Veränderung durch die Heliosschule (und perspektivisch dem gesamten Heliosgelände) muss berücksichtigt werden. Dabei ist eine formulierte Zielsetzung (im RVKE) die Reduzierung des Durchgangsverkehrs auf der Venloer, um die Sicherheit und die Aufenthaltsqualität zu erhöhen. Unabhängig vom Radverkehrskonzeptes geht es bei der Venloer auch immer um die Funktion als bezirkliches Nahversorgungszentrum und damit um Zielverkehre und die Gestaltung des öffentlichen Raums und nicht um die Betrachtung des Durchgangsverkehrs. Das kommt mit der Betonung der Shared-Space-Bereiche im Gutachten zum RVKE zum Ausdruck.

Wenn denn nun

a) ein Versorgungszentrum mit den entsprechenden Ziel- und Quellverkehren die verkehrliche Situation prägt,
b) dies mit einer hohen Frequenz an querenden Fußgänger*innen sowie haltenden, parkenden, querenden Radfahrenden… verbunden ist, und
c) darin die Sicherheit und die Aufenthaltsqualität gesteigert werden sollen,

dann muss ich doch dies ins Zentrum meiner Planung (und dessen Kommunikation und Vermittlung) stellen.

Die „*Unterbrechung von Verkehrsfluss*" und der Raumbezug mit Platzgestaltung (Aufenthaltsqualität und Sicherheit für die schwächeren Verkehrsteilnehmenden) gehört dann in den Vordergrund. Dann wären (wegen knapper Ressourcen) vielleicht in einer ersten Phase nur zwei oder drei „Plätze" umgesetzt worden – z.B. vor St. Joseph und am Bahnhof Ehrenfeld. Die Sperrung der Geradeausfahrt am Ehrenfeldgürtel hätte auch „einfach so" und ohne ein einziges X auf dem Radstreifen vorgenommen werden können. Damit hätte die Vision einer städtebaulichen Qualität vermit-

telt werden können, die dann in einer Umsetzung von T20 auf einer „*Perlenkette der Plätze*" von der Inneren bis zur Äußeren Kanalstraße gemündet hätte.

Zurück zu der oben schon erwähnten Diskussion am *Runden Tisch*. Anstatt sich dort über die Möglichkeiten einer konkreten Umsetzung der durch das Planungsbüros vorgeschlagenen Begegnungszonen/Shared-Space-Bereichen zu sprechen, versuchen sich parteipolitische Akteure über eine Diskussion entlang der Breite von Piktogrammen und dem Erhalt von Parkplätzen zu positionieren. Im Verlauf fielen dabei tatsächlich Zitate, dass beim Wegfall von Parkplätzen „*die Leute dann aus dem Veedel wegziehen*" müssen.

Es wurde nie grundsätzlich infrage gestellt, dass der Verkehrsversuch ohne Einbeziehung des Bereichs zwischen Ehrenfeldgürtel und Äußerer Kanalstraße, insbesondere des Bahnhofsvorplatzes, durchgeführt wird.

Die Beschlüsse zum Heliosgelände wurden nicht berücksichtigt und wiederholt ignoriert.

Es gibt Beschlüsse, die bestehenden Radabstellanlagen auf den Gehwegen zurückzubauen und auf die Straße zu versetzen, um den Fußverkehr zu fördern. Eine Diskussion, dies einzubeziehen wurde unterbunden.

Tempo 20 Zone – Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich

Stattdessen wird auf die geplanten Aufstellflächen für Module der Wanderbaumallee verwiesen und es wird angeführt, dass die Beschilderung als verkehrsberuhigten Geschäftsbereich T20 schon an sich zu mehr Aufenthaltsqualität führen wird, da sich Fußgänger*innen zukünftig frei(er) über die Straße bewegen können und der MIV sich dem anpassen müsse. Hatte ernsthaft jemand geglaubt, dass das so funktionieren kann?

T20 StVO

Von einem Amtsleiter hätte ich mir etwas mehr fachliche Expertise oder kreativen Input erwartet – oder zumindest eine Einordnung von T20 in die Regelungen der StVO. Die besagt zu T20-Zonen, dass in „*städtischen Bereichen mit hohem Fußgängeraufkommen und überwiegender Aufenthaltsfunktion*" Zonen-Geschwindigkeitsregelung von weniger als 30 km/h angeordnet werden können (§ 45, Abs. 1d). Damit ist der verkehrsberuhigte Geschäftsbereich auch mit Anordnung von Tempo 20 verkehrstechnisch allerdings nichts anderes als die Tempo 30 Zone. Hierbei bleibt die Fahrbahn eine Fahrbahn und es gilt StVO § 25 (1): „*Wer zu Fuß geht, muss die Gehwege benutzen*" und (3) „*Wer zu Fuß geht, hat Fahrbahnen unter Beachtung des Fahrzeugverkehrs zügig auf dem kürzesten Weg quer zur Fahrtrichtung zu überschreiten*". Der Verkehrsversuch stellt vor allem für die schwächsten Verkehrsteilnehmende eine massive Verschlechterung dar; insbesondere für Kinder, ältere Menschen und Menschen mit Mobilitätseinschränkungen.

4.1.2.2 Mangelnde Qualität

Nach dem desaströsen Start des Verkehrsversuches räumte Jürgen Möllers, Fahrradbeauftragter der Stadt in der Bezirksvertretung Ehrenfeld ein, „*dass nicht alles optimal gelaufen ist*". In der Sitzung der Bezirksvertretung „*war ihm das blanke Entsetzen der Mandatsträgerinnen und Mandatsträger entgegengeschlagen, die bei ihren Schilderungen der Situation auf der Venloer Straße sichtlich um Fassung bemüht waren*" (KStA, 07.12.2022). Da

muss ich mich allerdings allen Ernstes fragen, was die Mandatsträger*innen denn erwartet hatten. Es wurden schließlich genau die Pläne umgesetzt, die ein Jahr zuvor beschlossen und in Sitzungen von Runden Tischen und Facharbeitskreisen mit genau diesen Mandatsträger*innen mehrfach diskutiert wurden.

Abbildung 64 a/b „Symbolbild Qualität Verkehrsversuch". Provisorische Engstelle an abgeschalteter LSA vor Kirche St. Joseph (l.). Wanderbaummodul und (auf den Gehweg geschobene) Radabstellanlage am Barthonia-Forum (r. Foto H. Schuster).

Die Bilder zeigen exemplarisch den völligen Mangel an Qualität des ganzen Versuches. Die provisorischen Engstellen wurden mit Baustellenbarken erstellt, da die geplanten Module terminlich wohl in Verzug waren. Das, was inzwischen dort aufgestellt wurde, sieht aber auch nicht besser aus.

Die Radabstellanlagen wurden nach ein paar Wochen dann noch festgeschraubt, um das anfängliche Verschieben der Radständer auf den Gehweg zu verhindern.

Die Wanderbaumallee als Verkehrsversuch

Die einzige sichtbare Steigerung von vermeintlicher *„Qualität"* in dem ganzen Verkehrsversuch sind die Wanderbaummodule, die auf der Venloer Straße verteilt in einigen Parkbuchten stehen. Dass diese etwas mit dem Verkehrsversuch zu tun haben sollen, erschließt sich für Nicht-Eingeweihte allerdings nicht. Sie sind in der Planung des Verkehrsversuchs aber so vorgesehen und sollen in einer kommenden Phase noch von 8 auf ca. 40 Module erhöht werden.

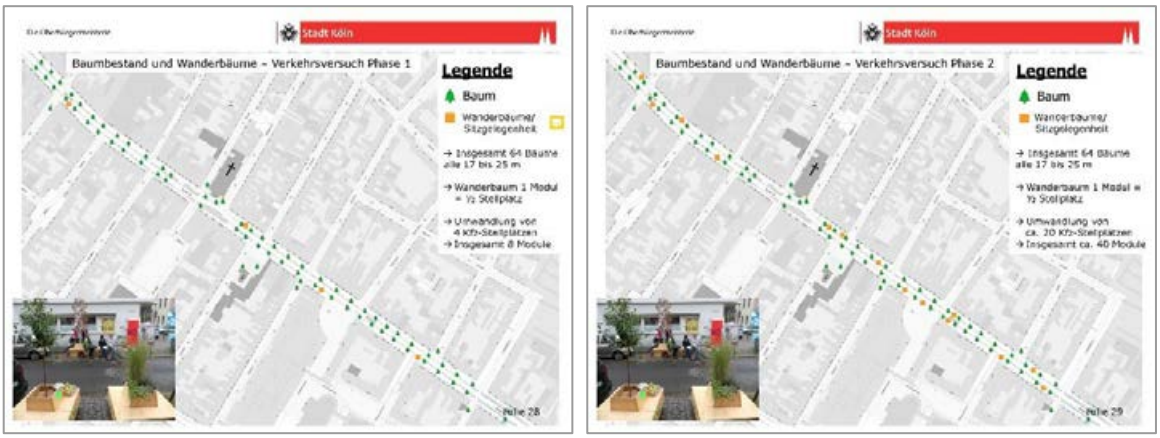


Abbildung 65 a/b Ausschnitt Planungsvorstellung Verkehrsversuch, Wanderbaummodule, © Stadt Köln

Die Wanderbaumallee, in Köln unter der Trägerschaft des VCD Regionalverband Köln betrieben, waren ursprünglich nicht als Teil eines Verkehrsversuchs gestartet, sondern mit dem Ziel gemeinsam mit Anwohner*innen mehr Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum zu schaffen. Die Sitzgelegenheiten an den Bäumen sollen Nachbarschaftstreffpunkte und Orte zum Verweilen entstehen lassen. Dieses formulierte Ziel ist natürlich auch für die Venloer Straße wünschenswert. Allerdings bezweifle ich sehr stark, dass es auf die nun geplante Art und Weise gelingen kann. Eine *Hintereinanderreihung* von Wanderbaummodulen, Rad-, Roller- und Lastenrad-Parkplätzen, Lieferzonen und Außenflächen der Gastronomie auf ehemaligen Parkplätzen entlang der Venloer Straße schafft ersichtlich keinerlei qualitativen öffentlichen Raum. Es erhöhen sich so lediglich die Radabstellanlagen und Sitzgelegenheiten ohne Konsumzwang zwischen Außengastronomie und Lieferzonen, was für sich genommen zwar nicht verkehrt ist, aber noch lange keine Qualität darstellt.

Stärkung bezirklicher Geschäftszentren

Die Stärkung der Venloer Straße als Zielort eines bezirklichen Geschäftszentrums mit der primären Ausrichtung auf Aufenthaltsqualität und Fußverkehr muss mehr bieten. Die komplette Gestaltung als Begegnungszone muss qualitative städtebauliche Räume schaffen und den Durchgangsverkehr *heraushalten*. Das betrifft den MIV aber auch den Durchgangs-Radverkehr. Die Konflikte zwischen Rad- und Fußverkehr werden viel zu oft negiert, treten dann aber in der Diskussion umso heftiger auf, wie die Beispiele Eigelstein, Ehrenstraße oder Deutzer Freiheit zeigen. Wird der potenzielle Konflikt nicht von Beginn an in der Planung berücksichtigt, kann die dann notwendig werdende Nachbesserung immer nur ein fauler Kompromiss werden oder sich in der Umsetzung eines Gesamtkonzepts um weitere Jahre verzögern.

Das ist unter den Voraussetzungen der stark einschränkenden Normierungen der aktuellen StVO sicherlich nicht ganz einfach. Hier (auch unkonventionelle) Lösungen zu entwickeln – und die ggf. auch übergeordneten Behörden gegenüber durchzukämpfen – ist meine Erwartung an die Fachleute in der Verwaltung.

4.1.2.3 Vorgeschichte Verkehrsversuch Venloer

Das Zustandekommen des BV-Beschlusses zum Verkehrsversuch Venloer Straße und die entsprechende Verwaltungsvorlage wirft die grundsätzliche Frage auf, wie es überhaupt zu der Planung in dieser Form gekommen ist. Die Empfehlung des Gutachtens zum Radverkehrskonzept und die zentrale Bedeutung der Venloer Straße ist sicherlich die eine Seite. Aber die konkrete Ausgestaltung und die Fixierung auf eine Einbahnstraße im Bereich zwischen Innerer Kanalstraße und Ehrenfeldgürtel hat sicherlich noch weitere (Hinter-) Gründe.

Der Beschluss des Verkehrsversuchs in der jetzigen Form wurde von der (vor allem Grünen) Bezirkspolitik mit dem Argument verteidigt, dass eine umfassendere Planung bis zur Äußeren Kanalstraße – oder auch nur bis zur Heliosstraße und Bahnhofsvorplatz – eine Umsetzung stark verzögert hätte. Es sei aber wichtig, dass überhaupt etwas passiert und sichtbar – ein „*Schritt in die richtige Richtung*" gemacht wird, so Lars Wahlen, verkehrspolitischem Sprecher der Grünen.

Venloer Einbahnstraße – eine 20 Jahre alte Idee

Die Grünen im Bezirk fordern seit über 20 Jahren für die Venloer Straße eine Einbahnstraße und als vor der letzten Kommunalwahl die CDU nach Jahren der kategorischen Ablehnung eine Zustimmung signalisierte, konnten die Grünen nicht mit einem neuen Konzept daherkommen – auch wenn die „*verkehrspolitische Debatte*" vielleicht heute schon weiter ist. Siehe hierzu auch: (Frölich, Venloer Straße und Mobilität in Ehrenfeld, 2019). Hinzu kam, dass die Oberbürgermeisterin Reker sich schon während der laufenden Entwicklung des Radverkehrskonzeptes (noch weit bevor das Gutachten fertig war), öffentlich für eine Einbahnstraße zwischen Innerer und Gürtel ausgesprochen hatte. Mit der neuen *grünen* Ratsmehrheit und einem *grünen* Verkehrsdezernat sollte jetzt auch *zügig* geliefert werden – am besten noch öffentlichkeitswirksam zur *Polis-Mobility-Messe*, woraus dann aber doch nichts wurde (wahrscheinlich noch einmal Glück gehabt, dieses Fiasko nicht vorzeigen zu müssen).

Die Venloer Straße war und ist wahrscheinlich immer für eine kleine Überraschung, Grotesken und neue Ideen gut. Die FDP fordert im letzten Kommunalwahlkampf eine „*Fahrradstraße Venloer*" und die Ehrenfelder CDU [im Rat innerhalb des Gestaltungsbündnis, in der verkehrspolitischen Praxis in der Opposition] bringt zwischenzeitlich einen Antrag für eine „*Fußgängerzone Venloer*", der allerdings schon wieder *endgültig zurückgezogen* ist. Es bleiben noch ein paar Stücke Venloer übrig…

4.1.2.4 Wie geht es weiter

In der Lokalpresse und auch in der schon zitierten Sitzung der Bezirksvertretung wird die Hoffnung formuliert, dass die nächste Phase des Verkehrsversuchs, die Einbahnstraße, endlich den gewünschten Effekt bringt. „*Bettina Tull von den Grünen […] machte Geschwindigkeitsüberschreitungen und Falschparken von Autofahrern als Übel aus. Doch auch den Radfahrenden müsse klar gemacht werden, dass die Venloer keine Schnellstraße mehr für sie ist. Ihrer Überzeugung nach müsse nun so bald wie möglich der nächste Schritt kommen: Die Einführung einer Einbahnstraße. Dies sei das entscheidende Element, um den vorherrschenden Autoverkehr zurückzudrängen*" (KStA, 07.2.2022)

Phase 2: Einbahnstraße (und andere Planfälle)

Warum die Einführung der Einbahnstraße hier das entscheidende Element sein soll, bleibt (mir) allerdings schleierhaft. Die Erkenntnisse aus der Verkehrssimulation 2019 und dem Gutachten zum Radverkehrskonzept, wo dies alles untersucht wurde, kann es nicht sein. Die Fakten: Die Untersuchungen ergaben eine prognostizierte Reduzierung des MIV durch die Einbahnstraße stadteinwärts von bis zu 60 % (**Planfall 2**). Abweisende Einbahnstraßen vom Gürtel in Richtung Äußerer, bzw. Innerer Kanalstraße - und damit die Unterbrechung der Geradeausfahrt über den Gürtel hinaus – kommen alleine auf bis zu 65 % (**Planfall 5**). Der Effekt des verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs (**Planfall 3** ohne Einbahnstraße!) wird mit bis zu 75 % angenommen.

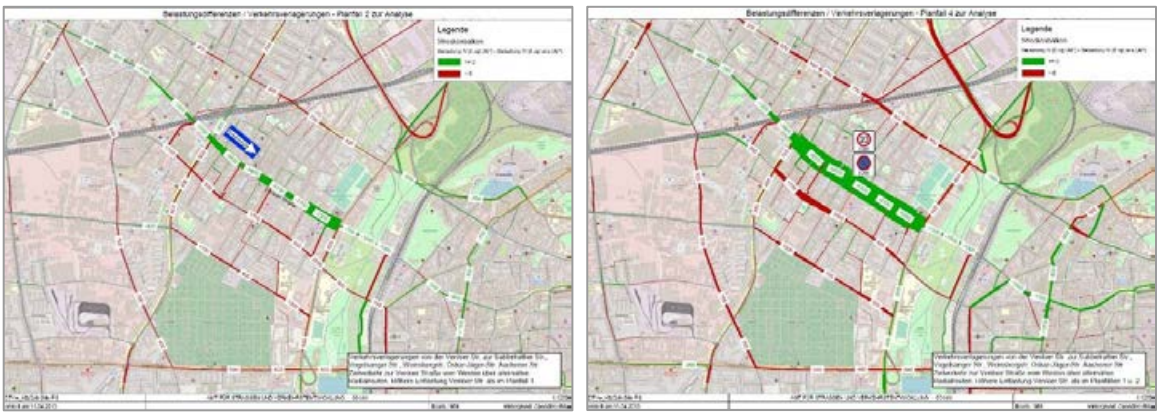


Abbildung 66 a/b, Verkehrssimulation Planfall 2 und 3

Wenn schon von entscheidenden Elementen geredet wird, dann wäre es die **Kombination von Planfall 3 und 5**, wo eine Reduzierung von über 80 % berechnet wurde (VIA, 2021, S. 211).

Ja, es gibt viele Varianten, Planfälle und Kombinationsmöglichkeiten. Da ist es schwierig den Überblick zu behalten und sicherlich wird auch noch einmal *nachgesteuert* – das ist ja auch Sinn eines Verkehrsversuches.

Ungenaue Berichte in den Lokalmedien helfen dann leider auch nicht weiter, mehr Klarheit in die unterschiedlichen Varianten zu bringen. Der KStA schreibt: „*Die Umstellung ist die erste Phase des Verkehrsversuchs, der im Lauf des Jahres darin münden soll, die Venloer Straße vom Bahnhof Ehrenfeld aus für Autos auf jeweils eine Fahrtrichtung zu beschränken*" (KStA, 14.01.2023, „Zu viel Verkehr für zu wenig Platz"). Es wird genau das formuliert, was eben nicht passieren wird. Es ist – zumindest bisher – eben keine Planung bis zum Bahnhof Ehrenfeld, sondern nur bis zum Ehrenfeld-Gürtel vorgesehen und auch keine Einbahnstraße *jeweils in eine Fahrtrichtung*, sondern nur vom Gürtel stadteinwärts. Der Bereich „*hinter dem Gürtel*" ist malwieder explizit nicht vorgesehen.

In der nächsten Phase kommt voraussichtlich die Einführung der Einbahnstraße. Dass es dann zu einer weiteren signifikanten Reduzierung des MIV führt, kann angenommen werden. Es gibt allerdings auch die Befürchtung, dass sich mit der Einbahnstraße die Geschwindigkeit wieder erhöhen wird, da gegenüber der derzeitigen Situation mehr Verkehrsraum zur Verfügung steht. Für mehr Sicherheit, bessere Querungsmöglichkeiten und Aufenthaltsqualität wird die Einbahnstraße an sich aber ebenso wenig einen Beitrag leisten, wie für die Gestaltung von städtebaulich qualitativem öffentlichem Raum.

4.1.2.5 Update, *Sperrung der Überfahrt am Gürtel*

Sitzung der Bezirksvertretung Ehrenfeld am 30.01.2023

- Beschluss (gemäß SPD-Antrag), dass erste eine **Auswertung / Evaluation der Phase 1** erfolgt, bevor die Phase 2 (Einbahnstraße) gestartet wird.
- Bericht der Verwaltung zum aktuellen Stand: „[…] *Eine noch weiterreichende Veränderung werde derzeit verwaltungsintern noch überlegt und abgestimmt. Geplant sei, für den Autoverkehr auf der Venloer Straße das* ***Überqueren des Ehrenfeldgürtels zu unterbinden*** *[…] Einen Zeitpunkt, wann diese Regelung in Kraft treten soll, gebe es aber noch nicht. Die Sperrung der Überfahrt am Gürtel sei ohnehin Teil der noch kommenden zweiten Phase des Versuchs, der Einführung der Einbahnstraßenregelung zwischen Gürtel und Piusstraße in Fahrtrichtung Innenstadt.*" (KStA 01.02.2023).

Interessant. Dass die *„Sperrung der Überfahrt am Gürtel […] ohnehin Teil der noch kommenden zweiten Phase"* des Verkehrsversuchs sei, wurde bisher so nicht vermittelt und ich kann das auch nicht in einem Beschluss zum Verkehrsversuch finden. Aber gut… die Unterbrechung der Geradeausfahrt würde sich durch entgegengesetzte Einbahnstraßen ab den Gürtel zwangsläufig ergeben – insofern war es schon Teil des Beschlusses zum Radverkehrsversuch und auch eine schon mehrfach eingebrachte Forderung.

Die BI Helios hatte die Unterbrechung der Geradeausfahrt über den Gürtel bei einer Veranstaltung 2017 thematisiert und unabhängig von der Einrichtung einer Einbahnstraße gefordert. Dies wurde mit der damit einhergehenden Aufwertung des Platzes am Bahnhof Ehrenfeld und im Kodex und Leitbild festgelegten Shared-Space Helios(-straße) begründet (hierzu ausführlicher im Abschnitt 4.1.3 Helios-Gelände).

Der ursprüngliche Beschluss zum Verkehrsversuch klammerte dies aber explizit aus: *„Aufgrund des sehr aufwendigen Verfahrens beschränken sich die Maßnahmen des Verkehrsversuchs nur auf den Abschnitt Innere Kanalstraße und Ehrenfeldgürtel*".

Die alleinige Sperrung der Geradeausfahrt ohne weitere Maßnahmen am Bahnhof Ehrenfeld und der Einbahnstraße stadtauswärts mit Einrichtung der Begegnungszonen würde allerdings die Fehler des bisherigen Verkehrsversuches nur wiederholen.

4.1.2.6 Was tun

RVKE

Das Gutachten zum **Radverkehrskonzept Ehrenfeld** (VIA, 2021) hat mit der Empfehlung T20 auf der Venloer Straße von der Inneren bis zur Äußeren Kanalstraße zu planen (unabhängig der Option für oder wider Einbahnstraße), den Begegnungszonen auf dem kompletten Abschnitten der Venloer Straße und den Maßnahmenvorschlägen zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs in den anliegenden Veedel eine Vorgabe erstellt, die so auch beschlossen wurde.

Kodex Helios

Im Beschluss des Radverkehrskonzepts wurde ebenfalls die Forderung der BI Helios aufgegriffen, den **Kodex der Bürgerbeteiligung zum Heliosgelände** noch einmal ausdrücklich zu bestätigen. Dort wurde schon 2012 die Entwicklung eines innovativen Verkehrskonzeptes rund um das Heliosgelände festgeschrieben und als Grundlage für jegliche weitere Planung

vereinbart. Das betrifft insbesondere den Bereich Venloer Straße vor dem Bahnhof Ehrenfeld bis zur Kreuzung Ehrenfeldgürtel.

Schon während der Bürgerbeteiligung 2011/2012 lagen städtebauliche Entwürfe vor, einen Platz vor dem Heliosturm bis hin zum Bahnhofsvorplatz zu öffnen. Ein Café im "*Bauwens-Adenauer-Pavillon*" wurde vom Investor ins Spiel gebracht und die Denkmalpflege konnte sich mit Vorschlägen anfreunden, die Felder der denkmalgeschützte Mauer zu öffnen und somit Shared-Space-Helios, Platz vor dem Heliosturm und Bahnhofsvorplatz zu einem städtebaulichen Ensemble zu entwickeln. Leider sind die verkehrlichen Vereinbarungen des Helios-Kodex vom Verkehrsdezernenten Ascan Egerer in einem Brief an die BI Helios mit einem Federstrich ad acta gelegt worden (siehe u.a. 4.1.3 Helios-Gelände).

VeedelsBlock+

Für den weiteren Verlauf der Venloer Straße, zwischen Bahnhof Ehrenfeld und Äußerer Kanalstraße gibt es im dritten Kapitel dieses Papiers Vorschläge in verschiedenen **Themen-Layern**: die Vernetzung von Grünachsen durchs Veedel, Plätze der blau-grünen Infrastruktur am Leo-Amann-Park, Infopoints- und Aufenthaltsflächen. Die Venloer Straße ist die zentrale Achse der von mir vorgeschlagenen klimagerechten Transformation in dem **VeedelsBlock+** unter dem Gesichtspunkt eines städtebaulichen und der Klimakrise angepassten Projektes. Die Komplexität der Themen und künftigen Herausforderungen auf der einen, und die eher katastrophalen Erfahrungen der letzten Verkehrsversuche auf der anderen Seite, erfordern meiner Überzeugung nach eine Abkehr vom *Konstrukt des Verkehrsversuches* und eine grundsätzliche Neuorientierung der hierfür primär zuständigen Verantwortlichkeiten.

4.1.3 Helios-Gelände

Im Juni 2012 wurden als Ergebnis der weit über Köln beachteten Bürgerbeteiligung zum Heliosgelände das **Leitbild Belebtes Stadtquartier für Alle** und der **Kodex** verabschiedet. Im Kodex wurden die Ziele formuliert, die alle beteiligten Akteure (Bürger*innen, Vertreter*innen der politischen Parteien, der Verwaltung und des Investors) mittragen. Mit dem Kodex werden die Rahmenbedingungen für die zukünftige Gestaltung und Nutzung des Helios-Geländes festgelegt.

Bürgerinitiative Helios

Dass es seinerzeit eine so breite und erfolgreiche Bürgerbeteiligung gab, ist wesentlich auf das Engagement der *Bürgerinitiative Helios* (*BI Helios*) zurückzuführen. Über viele Jahre hat die *BI Helios* den Prozess begleitet und inhaltlich mit viel Engagement und Expertise geprägt. Zahlreiche Broschüren, Dokumente und Stellungnahmen wurden von der BI erstellt. Da die Webseite der BI derzeit nicht mehr erreichbar ist, stelle ich hier drei Dokumente exemplarisch zum Download zur Verfügung, die einen guten Überblick und weiterführende Informationen zu den zentralen Themenbereichen bieten.

- Broschüre „**Die Mischung macht's | Leitbild – Kodex – Ausblick**"
  Bürger gestalten Zukunft. Das Heliosgelände in Ehrenfeld (**08/2012**)
- Broschüre „**Zukunftskonzept – Rund um Helios und Venloer**"
  Radverkehrskonzept & Innovatives Verkehrskonzept Helios (**11/2020**)
- Broschüre „**Bebauungsplan Heliosgelände**"
  Jetzt müssen Leitbild und Kodex umgesetzt werden (**04/2021**)

Kodex und Leitbild 2012

Der Kodex fordert unter anderem, ein **innovatives Verkehrskonzept** zu entwickeln, das die Belange aller Verkehrsteilnehmenden berücksichtigt. Für die Heliosstraße heißt es, dass diese zukünftig als **Shared Space** weniger Verkehre aufnehmen und mehr Aufenthaltsqualität bieten soll.

Im Bereich **Heliosstraße/Ecke Venloer Straße** ist die Öffnung des Geländes und ein Café mit Platz am Heliosturm vorgesehen. Das auf dieser Grundlage im Wettbewerb als Sieger prämierte städtebauliche Konzept definiert hierzu vielfältige Wegebeziehungen und Platzräume, die eng mit den umliegenden Stadträumen verknüpft sind.

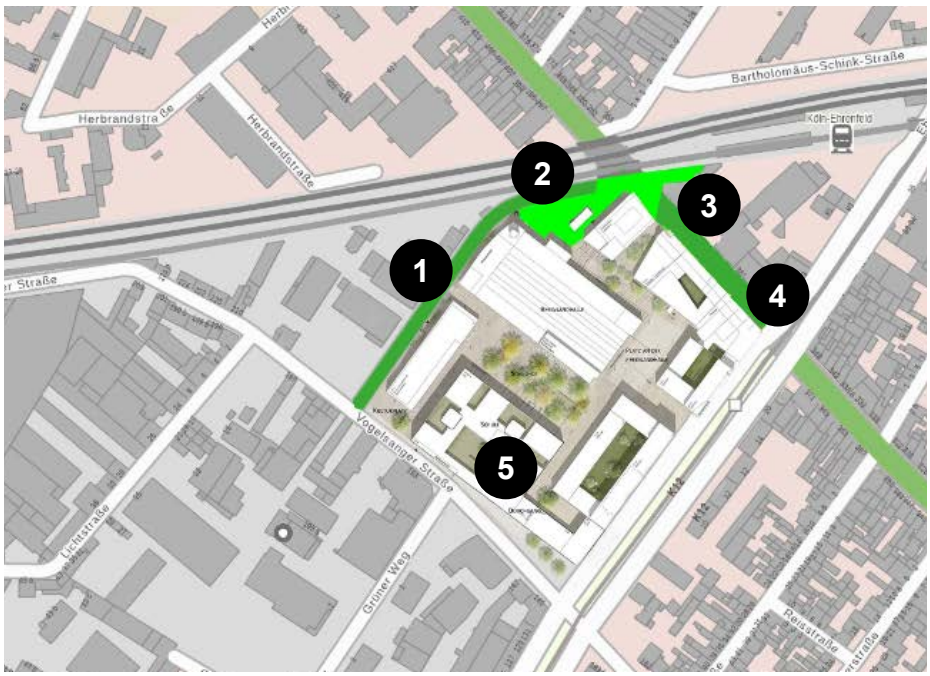


Abbildung 67 Heliosgelände mit vorgesehenem Shared Space Heliosstraße (1), Platz am Heliosturm (2), Bahnhof und Vorplatz (3), Venloer Straße / Ehrenfeld-Gürtel (4) und Heliosschule / IUS (5).

4.1.3.1 Veranstaltung 2017: Shared Space Helios

Immer wieder wurde die Entwicklung des im Kodex festgelegten „Innovativen Verkehrskonzept" eingefordert. Im Rahmen der Veranstaltung „**Raum für Alle! Shared Space Helios**" der BI Helios im Mai 2017 wurde vom Stadt- und Verkehrsplaner **Jörg Thiemann-Linden** der Raum rund um das Heliosgelände in einem Impulsvortrag betrachtet. Er thematisierte neben dem Gürtel als Schulweg, der Fußgängerqualität und dem Bahnhofsvorplatz als Shared Space-Begegnungsraum auch die Kreuzung Venloer Straße/Gürtel. Der Vorschlag: mehr Platz für Fuß- und Radverkehr von der Venloer zur Venloer – keine KFZ-Durchfahrt der Venloer Straße über den Gürtel – Konzept Rechts rein – Rechts raus. Zu anschließenden Diskussion waren eingeladen und beteiligt:

- Klaus Harzendorf, damaliger Amtsleiter des Amtes für Straßen und Verkehrstechnik
- Anne Luise Müller, damalige Leiterin Stadtplanungsamt Köln
- Dr. Günter Bell, damaliger Behindertenbeauftragter der Stadt Köln

Es waren also verschiedenste verantwortliche Stellen mit dem Thema befasst und vertraut (und das nicht nur wegen der Veranstaltung).

4.1.3.2 Radverkehrskonzept Ehrenfeld

Im Rahmen der Entwicklung des Radverkehrskonzeptes Ehrenfeld (RVKE) hat sich die BI Helios immer wieder öffentlich und im Facharbeitskreis eingebracht und die Einbeziehung des Heliosgelände eingefordert. Dies wurde leider von Seiten der Verwaltung *nicht aufgegriffen*. Unmittelbar nach der letzten Bürgerveranstaltung zum RVKE hat sich die BI an die Oberbürgermeisterin Reker und an die Vertreter*innen der Bezirksvertretung Ehrenfeld gewandt und das Unverständnis über die Missachtung des

Kodex zum Ausdruck gebracht: „*Wir akzeptiert nicht, dass nun lediglich geprüft werden soll, 'ob eine ähnliche Gestaltung im Abschnitt Venloer Straße zwischen Gürtel und Äußerer Kanalstraße umgesetzt werden kann'. Es ist völlig unverständlich, dass im Rahmen des Radverkehrskonzeptes das Gebiet Heliosgelände komplett ausgeblendet wird. Wenn die Stadt ihren Anspruch ernst nimmt, mit Bürgerinnen und Bürgern einen ergebnisoffenen, ehrlichen Dialog zu führen und sie wertschätzend zu beteiligen, dann muss spätestens mit dem Radverkehrskonzept Ehrenfeld auch das im Kodex formulierte innovative Verkehrskonzept im Umfeld des Heliosgeländes berücksichtigt, konkret geplant und umgesetzt werden.*" (BI Helios, Broschüre zum RVKE, 2020).

Helios im Beschluss zum RVKE

Zumindest bei der Bezirksvertretung Ehrenfeld sind die Argumente gehört und im Beschluss zum Radverkehrskonzept eindeutig formuliert worden: „*12. Die Verwaltung wird beauftragt, die im Kodex zum Heliosgelände festgelegte* ***Umsetzung eines innovativen Verkehrskonzept****, insbesondere mit Shared-Space Heliosstraße, Platz am Heliosturm und Gestaltung des Bahnhofsvorplatzes im Rahmen des Radverkehrskonzeptes* ***mit der Zielvorgabe einer Fertigstellung bis zur voraussichtlichen Eröffnung der Heliosschule*** *zum Schuljahr 2024/25 umzusetzen*" (Beschluss 0401/2021).

Verkehrsversuch Venloer Straße

Leider hat sich die Verwaltung auch hier nicht um Leitbild, Kodex oder wiederholten Beschluss der Bezirksvertretung gebunden gesehen und die Planung völlig unbeirrt ohne das Heliosgelände fortgeführt. Diese Ignoranz kommt auch im Verkehrsversuch zur Venloer Straße deutlich zum Ausdruck (siehe 4.1.2 Verkehrsversuch Venloer Straße).

4.1.3.3 Brief an Oberbürgermeisterin Reker…

Richtfest Heliosschule 2022

Anlässlich des Richtfestes der Heliosschule haben wir als BI Helios die Oberbürgermeisterin Reker nochmals persönlich auf die Erfüllung der Leitlinien und des Kodex zum Heliosgelände angesprochen und ihr eine Dokumentation und einen Brief übergeben, den ich hier in Auszügen dokumentiere: „*Die Notwendigkeit, dass aller spätestens bei Eröffnung des neuen Schulzentrums zum Schuljahr 2024/2025 ein innovatives Verkehrskonzept auf und um das Heliosgelände umgesetzt sein müsste wurde schon im Leitbild und Kodex festgehalten und verbindlich beschlossen.*

*Bereits zum Zeitpunkt, als das Heliosgelände noch in weiten Teilen eine Industriebrache mit minderer Nutzung war, zählten die Knotenpunkte Venloer Straße/Gürtel, Vogelsanger Straße/Gürtel sowie Venloer Straße/Heliosstraße aufgrund der hohen Frequentierung von Fußgänger*innen (Knotenpunkte des ÖPNV) und Fahrradfahrenden (vorbildlichen hoher Anteil von Fahrradfahrenden in Ehrenfeld) zu äußerst problematischen und unfallträchtigen Orten. Wenn nunmehr diese Konfliktzonen in 2 Jahren zusätzlich von 1.100 Schüler*innen, einem kompletten Lehrer*innenkollegium und 200 Studierenden zu Stoßzeiten frequentiert werden, führt das bei unveränderter Verkehrssituation unweigerlich zu einem sehr gefährlichen und unverantwortlichen Riesenproblem. […].*

*Für uns als BI-Helios und viele andere engagierte Bürger*innen, Vereine und Institutionen und nicht zuletzt auch für Schüler*innen und Lehrer*innenschaft der Heliosschulen ist es völlig unverständlich und unakzeptabel, dass bei der Erarbeitung des Radverkehrskonzept Ehrenfeld (RVKE) durch das von der Stadt Köln beauftragte Verkehrsplanungsbüro VIA ausgerechnet und implizit der Bereich rings um das Heliosgelände ausgeklammert wurde. Dies konnte dann zumindest im Beschluss der Bezirksvertretung Ehrenfeld*

zum RVKE korrigiert werden. Leider bleibt der politische Beschluss aber wieder einmal ohne Konsequenz.

Schon im Jahr 2017 haben wir auf einer Veranstaltung […] Vorschläge für das im Kodex verbindlich vereinbarte innovative Verkehrskonzept Helios vorgestellt. […]. Leider sind bis heute keinerlei Maßnahmen erkennbar, das Verkehrskonzept rund um Helios zu entwickeln. So ist beispielsweise bei der Planung zur Vogelsanger Straße (Eingangsadresse der Heliosschule) das Heliosgelände und der angrenzende Bahnhofsvorplatz nicht einbezogen worden. Auch ist es irritierend, dass der nun anstehende Verkehrsversuch Venloer Straße unmittelbar vor dem Heliosgelände (Venloer / Ecke Ehrenfeldgürtel / Bahnhofsvorplatz) beendet wird.

Es kann nur als völlige Missachtung der Ergebnisse der Bürgerbeteiligung verstanden werden, wenn auf den Beschluss zum Verkehrsversuch Venloer Straße im Oktober 2021 schon vier Monate später eine Planungsvorlage der Verwaltung sowie nach einem Dreivierteljahr die Umsetzung folgt – und dabei das angrenzende, an zentraler Lage an der Venloer Straße befindliche Heliosgelände nach 12 Jahren immer noch nicht mit einbezogen wird!

*Aus unserer Sicht ist es daher unabdingbar und dringend notwendig, die Verkehrssituation rund um das Heliosgelände sofort in Angriff zu nehmen und das Gebiet auch jetzt noch in den Verkehrsversuch Venloer Straße mit aufzunehmen - auch damit die Schüler*innen in 2 Jahren sicher zu ihrer neuen Schule gelangen können […].*

In dem Brief sind dann auch nochmals die von der BI vorgeschlagenen Maßnahmen aufgeführt, die bis heute unverändert ihre Gültigkeit besitzen.

- Querungen des Gürtels im Bereich Vogelsanger als auch Venloer Straße für Fuß- und Radverkehr durch mehr Raum entschärften
- Fertigstellung der Straßenbauarbeiten auf der Vogelsanger Straße zwischen Gürtel und Oskar-Jäger-Straße bis zur Schuleröffnung.
- Erweiterung des Verkehrsversuch Venloer Straße von der Inneren Kanalstraße über den Gürtel hinaus (zumindest) bis zur Bahnunterführung/Einmündung Heliosstraße.
- Der Bereich zwischen Gürtel und Bahnunterführung sollte als Shared Space gestaltet werden. Dies würde auch hier eine sichere Querung vom Ehrenfelder Bahnhof/U-Bahnstation zum Heliosgelände gewährleisten.
- Umgestaltung der Heliosstraße zu Shared Space gemäß verbindlichem Leitbild und Kodex – unter Einbeziehung des zentralen ÖPNV/DB-Knoten Bahnhof Ehrenfeld.
- Wenig sinnvoll erscheint es uns, den ersten Teil des beschlossenen Verkehrsversuchs Venloer Straße in zwei getrennte Schritte aufzuteilen…
- Umsetzung der im Gutachten und in der Verkehrssimulation schon untersuchten „Unterbrechung der Geradeausfahrt" auf der Venloer Straße über den Gürtel im Rahmen des Verkehrsversuchs Venloer Straße.
- Zeitnahe Umwidmung jeweils eines Fahrstreifens des Gürtels in eine Fahrradspur gemäß dem schon erfolgten politischen Beschluss.
- Konzept für Radabstellanlagen im Bereich des Bahnhof Ehrenfeld / Venloer / Heliosgelände. Schon jetzt ist die Situation im Bereich

> Bahnhof Ehrenfeld/Venloer Straße nicht mehr tragbar. Bei den zu erwartenden weiteren 1.400 Schüler*innen, Lehrer*innen, Studierenden… werden die bisher rund 150 vorgesehenen Radabstellplätze der Heliosschulen in keiner Weise ausreichend sein und führen die bisherigen Vorschläge im Verkehrsversuch Venloer Straße ad absurdum.

4.1.3.4 …und Antwort des Beigeordneten Ascan Egerer

Die Oberbürgermeisterin Reker hat nicht persönlich geantwortet. Die Antwort folgte Ende Mai 2022 durch den Beigeordneten für Mobilität, Verkehrsdezernent Ascan Egerer. Dieser Brief schlägt dem Fass dann endgültig den Boden aus und lässt die Ergebnisse der Bürgerbeteiligung Helios (in den Fragen der Städte- und Verkehrsplanung) nun vollends zur Farce verkommen.

Zuerst nimmt Ascan Egerer Stellung zum Verkehrsversuch Venloer, der „*im Rahmen der Erstellung des Radverkehrskonzepts Ehrenfeld in dem begleitenden Facharbeitskreis unter Beteiligung eines externen Gutachters entwickelt*" worden sei. Das ist so nicht ganz korrekt. Der Verkehrsversuch ist zwar ein Resultat aus dem Gutachten und dem RVKE, aber nicht im Rahmen des RVKE selbst entstanden. Aber das ist nun vielleicht auch ein bisschen kleinlich und es folgt dann ja auch der Hinweis, dass es in „*der Folge* […] *sowohl in den politischen Gremien als auch in Teilen der Öffentlichkeit eine Diskussion über die Art und den Umfang der Maßnahmen* [gab]. *Am 23. November 2021 hat der Verkehrsausschuss der Stadt Köln dann abschließend den zweistufigen Verkehrsversuch zwischen Innerer Kanalstraße und Ehrenfeldgürtel beschlossen*". Dieser Beschluss erfolgte zwar in Folge, aber unabhängig und nicht im Sinne des Beschlusses zum RVKE. Dort wird nämlich explizit die Einbeziehung des Heliosgeländes und der Venloer Straße bis zur Äußeren Kanalstraße gefordert. Ebenso wird dies im erwähnten Gutachten empfohlen.

Fehlende politische Legitimation

Bezugnehmend auf den Beschluss im Verkehrsausschuss formuliert Ascan Egerer dann: „*Für eine Ausweitung über den Ehrenfeldgürtel hinaus, wie von Ihnen vorgeschlagen, **fehlt wie oben dargestellt zum einen die politische Legitimation**, der Beschluss grenzt den Verkehrsversuch auf den Abschnitt Gürtel bis Innere Kanalstraße ein, zum anderen würde die Maßnahme aufgrund des erheblichen Mehraufwands deutlich verzögert werden*"[29].

Es ist schon sehr bezeichnend, wenn nach über 10 Jahren der Untätigkeit und des Blockierens beim Thema „*Innovatives Verkehrskonzept Helios*" nun formuliert wird, dass es an der politischen Legitimation fehlen würde.

a) Mit dem Leitbild und Kodex zum Heliosgelände wurde festgelegt, dass diese die **Grundlage für jede weitere Planung** auf und um das Heliosgelände sind!
b) Der Beschluss der Bezirksvertretung zum RVKE wird die Verwaltung ***beauftragt, die im Kodex zum Heliosgelände festgelegte Umsetzung ei-***

[29] Kleine Randbemerkung: dass sich die Maßnahme durch den erheblichen Mehraufwand erheblich verzögert hätte, wäre gar nicht so schlimm gewesen – es hätte, im besten Fall, das völlige Desaster des derzeit laufenden Verkehrsversuchs vielleicht abgemildert.

nes innovativen Verkehrskonzept […] mit der Zielvorgabe einer Fertigstellung bis zur voraussichtlichen Eröffnung der Heliosschule zum Schuljahr 2024/25 umzusetzen.

Ich weiß ehrlichgesagt nicht, welche politische Legitimation es sonst noch braucht.

Kein Shared Space Helios

In dem Antwortschreiben folgen dann weitere Ausführungen zur Vogelsanger Straße (siehe hierzu 4.1.4 Vogelsanger Straße) und zum Ehrenfeldgürtel, bevor Ascan Egerer seine Antwort an die BI Helios mit dem Thema Shared Space abschließt: *„Zu guter Letzt möchte ich noch einen Hinweis zu dem Thema 'shared space'" geben: Die StVO liefert bislang keine rechtliche Grundlage für eine derartige Regelung,* ***so dass wir für die Heliosstraße diese Lösung aktuell nicht weiterverfolgen können****. Das zur Verfügung stehende Instrumentarium der StVO eröffnet uns dennoch mit dem 'verkehrsberuhigten Bereich' oder dem 'verkehrsberuhigten Geschäftsbereich' sehr gut geeignete Lösungsmöglichkeiten, die zu einer Verkehrsberuhigung in diesem Bereich beitragen. Ein weiterer Aspekt ist, dass bei keinem der in diesem Kontext bisher durchgeführten Modellvorhaben in Deutschland eine befriedigende Lösung für die Berücksichtigung der Belange von Menschen mit einer Behinderung herbeigeführt werden konnte.* ***Daher sehen wir einen derartigen Planungsansatz vor dem Hintergrund, dass dieser Personenkreis in unseren Planungen ohnehin besonderen Schutz genießt, im Umfeld einer inklusiv geführten Schule besonders kritisch.*** [Die Heliosschule hat zu Shared Space bisher noch kein Problem formuliert. Zur grundsätzlichen Problematik von Shared Space und Barrierefreiheit siehe entsprechende weitere Abschnitte hier im Dokument] *Hierin besteht auch Konsens mit dem Stadtarbeitskreis für Behindertenfragen* […die eigentlich 'Stadtarbeitsgemeinschaft Behindertenpolitik' heißt und von der ich im Ratsinformationssystem keine Hinweise im Zusammenhang mit dem Stichwort Shared Space finden konnte. Im Gegensatz allerdings zu der von der Verwaltung abgelehnten Forderung nach „Herstellung von Barrierefreiheit auf Kölner Gehwegen", siehe 2.1.4 Barrierefreies Köln (im öffentlichen Raum)]. *Bereits mit der Überplanung der Vogelsanger Straße werden wir den Einmündungsbereich zur Heliosstraße mit einer so genannten Gehwegaufpflasterung so gestalten, dass die verkehrliche Unterordnung gegenüber der Vogelsanger Straße baulich betont wird.* ***Die Umgestaltung der Heliosstraße selbst ist aktuell nicht Bestandteil unseres Arbeitsprogramms, so dass wir aufgrund personeller und finanzieller Ressourcen keine mittelfristige Neuplanung zusagen können****".*

Herrn Egerer möchte ich hierzu gerne die Stellungnahme der Verwaltung (Beschlussvorlage 0765/2015) zum Kodex und Shared-Space Heliosstraße aus dem Jahre 2015 entgegenhalten: *„Erste Untersuchungen haben ergeben, dass die Heliosstraße nicht die funktionalen Anwendungsvoraussetzungen für die Gestaltung des Straßenraums im Sinne eines '****reinen****' Shared-Space erfüllt. Dies trifft insbesondere auf die zu erwartende Anzahl der Querungen des Straßenraums durch Fußgänger zu.* ***Ein nach den Shared-Space-Gesichtspunkten gestalteter Straßenraum*** *muss auch immer in seiner Funktion aus den örtlichen Begebenheiten abgeleitet werden können. In dem zurzeit in der Erarbeitung befindlichen Verkehrsgutachten wird dies nochmals genauer untersucht. Es wird vorgeschlagen, die Vorgabe 'Shared-Space' als eine Bezeichnung für eine temporeduzierte, offene Stra-*

ßenraumgestaltung mit hoher Aufenthaltsqualität zu definieren. ***So ist angedacht, im Bereich des neuen Heliosplatzes zwischen Bahndamm und Helioshaus einen von allen Verkehrsteilnehmern gemeinsam genutzten Raum mit einheitlichem Bodenbelag und niveaugleicher Oberfläche zu gestalten***". Dies war seit dem Abschluss der Bürgerbeteiligung eigentlich immer der Konsens gewesen (wenn es bezüglich Planung und Umsetzung auch bisher folgenlos geblieben ist). Aber auch dieser bisherige Konsens wurde durch Ascan Egerer nun offensichtlich aufgekündigt. So viel zur Verlässlichkeit und Wertschätzung von Bürgerbeteiligung.

4.1.4 Vogelsanger Straße

Im März 2021 legte die Verwaltung die Planungsvorschläge für die Vogelsanger Straße zwischen Ehrenfeldgürtel und Oskar-Jäger-Straße vor.

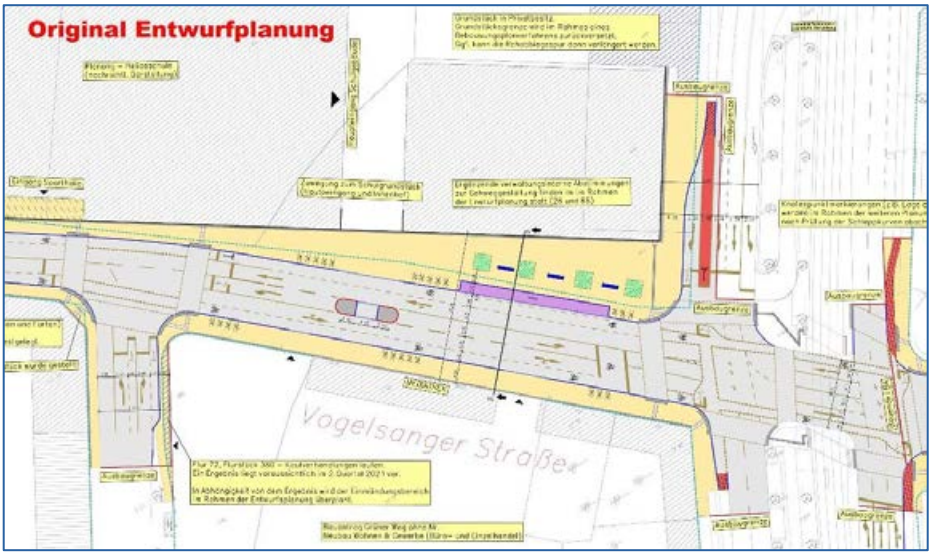


Abbildung 68 Entwurfsplanung der Verwaltung.

Im Umfeld der BI Helios und der Heliosschule entstand die Idee, die Gelegenheit des Umbaus der Vogelsanger Straße zu ergreifen, um den zentralen Eingangsbereich in angemessener Form aufzuwerten. In dieser Zeit gab es zudem verschiedene Initiativen der Schüler*innen, Lehrer*innen und Elternschaft der Heliosschule, die auf die unbefriedigende Verkehrssituation aufmerksam gemacht hatten. Eine Meldung über die geplante Einzäunung der Schule – entgegen Schulkonzept, Kodex und bisheriger Planungen – sorgte für zusätzliche Empörung und Debatten.

Da ich durch die Zusammenarbeit mit dem Grünflächenamt im Zusammenhang mit der Wanderbaumallee sowie durch Kontakt zu den Stadtentwässerungsbetrieben bezüglich des Themas Entsiegelung und Versickerungsflächen eine kleine Vorstellung davon hatte, wie Komplex die (Neu-) Pflanzung von Bäumen und die Einrichtung von Versickerungsflächen im öffentlichen Raum ist, war es naheliegend, die einmalige Chance zu ergreifen, die sich durch den vollständigen Umbau der Straße ergeben würde.

Es ist völlig klar gewesen, dass nach der Fertigstellung der Vogelsanger Straße entsprechend den vorgelegten Plänen der Verwaltung es keine Chance mehr geben würde, weitere Bäume, mehr Grün oder Versickerungsflächen im Bereich des Eingangs der Heliosschule zu bekommen.

4.1.4.1 Eine Mittelallee mit Bäumen

Daraufhin habe ich spontan einen Entwurf skizziert, der die Vogelsanger Straße mit einer Mittelallee und Baumpflanzungen versieht. Ergänzt war der Vorschlag mit Änderungen der Verkehrsführung, die auch das direkte Umfeld auf dem Ehrenfeldgürtel und den Eingangsbereich der Heliosschule als Fahrradstraße vorgesehen hatten. Die Heliosschule hatte die Idee unterstützt und konnte sich eine Zusammenarbeit mit dem Grünflächenamt vorstellen, durch eine gemeinsame Auswahl der Bäume und Anlage der Pflanzung einen außerschulischen Lernort entstehen zu lassen.

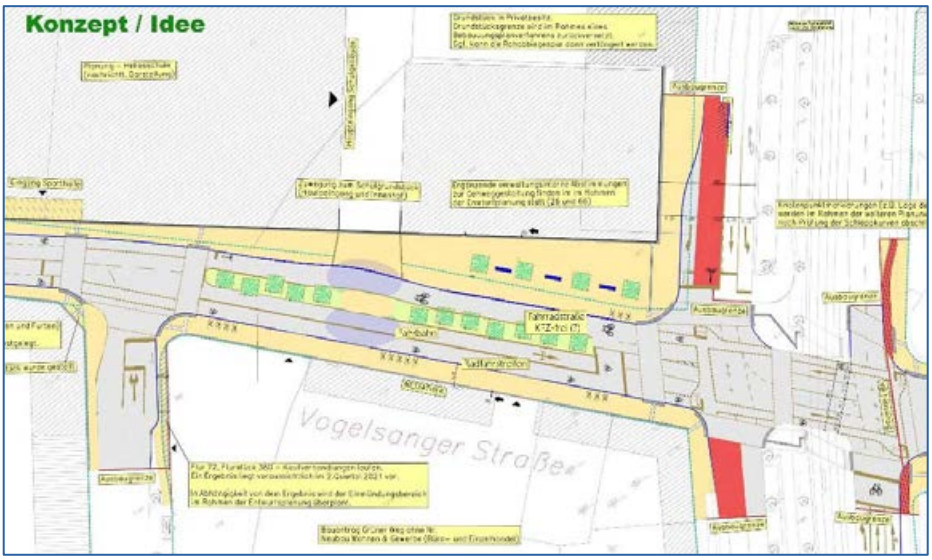


Abbildung 69 Vorschlag einer Mittelallee mit Baumpflanzungen. Variante B mit Übergang unmittelar vor dem Eingang zur Heliosschule.

Der Vorschlag wurde von dem Mandatsträger der „**Klima Freunde**“ in die Bezirksvertretung Ehrenfeld eingebracht (AN/1109/2021), bekam dort aber leider keine Mehrheit. In einem Brief im Namen der ***Bürgerinitiative Helios*** an das *Amt für Straßen und Verkehrsentwicklung* habe ich die Argumente für eine Anpassung der bestehenden Planung nochmals aufgeführt.

- Die **Heliosschule als „Inklusive Universitätsschule“** (IUS Heliosschule) ist ein weit über Köln hinaus strahlendes Leuchtturmprojekt und die Ansprüche an Offenheit und Inklusion – die gleichberechtigte Teilhabe aller – sollte sich gerade auch am Eingang zur Heliosschule auch in der Stadt- und Verkehrsplanung widerspiegeln…
- Das Konzept der Heliosschule legt großen Wert auf ein offenes Schulgelände, Einbeziehung des Veedels und **außerschulische Lernorte**. Einer Kooperation mit dem Amt für Landschaftspflege und Grünflächen bezüglich (Baum-) Bepflanzung steht die Heliosschule jedenfalls offen gegenüber: Eine „Helios-Allee der Zukunft“ – in Anlehnung an die Allee in Marsdorf – als Praxis-Lern-Labor mitten in Ehrenfeld...
- Der Rat der Stadt Köln hat am 9. Juli 2019 den "**Klimanotstand**" erklärt…
- Wer in den letzten Wochen einmal die Bautätigkeiten vor Ort betrachtet hat, bekommt eine kleine Ahnung davon, welche **Betonschluchten und Hitze-Hotspots** hier zwangsläufig entstehen werden. Schauen Sie es sich vor Ort an!
- Die bauliche Umgestaltung der Straße bietet die Gelegenheit die Flächenversiegelung zu reduzieren und **Versickerungsflächen mit Wasserspeicherbecken** einzurichten. Die Starkregenereignisse in diesem Sommer sollten deutlich gemacht haben, dass dies wo immer möglich mitgeplant werden muss.
- **Zukunftsweisende Planung – Jetzt!** Auch wenn die Idee einer Mittelallee mit Bäumen in dem Antrag der „Klima Freunde“ auf der BV-Sitzung keine Mehrheit bekommen hatte, möchte ich an die ebenfalls am 31. Mai auf der Tagesordnung stehende Bürgereingabe

„Überarbeitung des Umbaus der Vogelsanger Straße in Köln-Ehrenfeld (Az.: 02-1600-192/20)" erinnern. Hier soll nun mit dem „Baumkastensystem" der Stadt Köln aufwändig nachgebessert werden.

Die Beton- und Asphaltwüste, die nun den Eingangsbereich der Heliosschule bestimmen wird, wurde so geplant, beschlossen und wird entsprechend auch so ausgeführt. Zu der Planung schreibt der Beigeordnete für Mobilität, Ascan Egerer in dem oben schon zitierten Brief (siehe 4.1.3 Helios-Gelände) an die BI Helios: „*Für die Fußverkehrsanlagen haben wir eine durchgängige Breite von mehr als 2,0 m mit einer platzartigen Aufweitung im Bereich des Haupteingangs zur Schule angesetzt. Im Sinne der Schulwegsicherung wird darüber hinaus auf dem Streckenabschnitt die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h reduziert. Die Straßenverkehrsordnung (StVO) eröffnet uns diese Möglichkeit auf einem Abschnitt von 300 m vor dem Hintergrund, dass direkt über die Vogelsanger Straße die Heliosschule als so genannte 'soziale Einrichtung' erschlossen wird. Eine Ausweitung auf den gesamten Planungsraum wird weiterhin mitgedacht, muss jedoch noch mit unserer Straßenverkehrsbehörde abgestimmt werden. Darüber hinaus schaffen wir mit der Positionierung von mehreren Mittelinseln[30] an Stellen wo mit erhöhten Fußverkehrsquerungen zu rechnen ist sowie der Signalisierung des Knotenpunktes Grüner Weg sichere Querungsmöglichkeiten insbesondere für die Schülerinnen und Schüler der Heliosschule. Selbstverständlich wird der Straßenraum insgesamt barrierefrei nach Kölner Standard ausgebaut*". Dies ist leider die sehr ernüchternde Antwort auf unseren Brief, in dem sich die BI Helios gewünscht hatte, dass die Oberbürgermeisterin Reker / die Verwaltung „*sich verstärkt und zeitnah für die lange überfällige Umsetzung eines innovativen Verkehrskonzepts rund um das Heliosgelände einsetzen*" würde.

[30] Die beschlossene Planung sieht eine Mittelinsel vor, siehe Abbildung 68

4.1.5 Offener Brief #gehwegfrei

Im März 2017 initiierte die Themengruppe Mobilität der Agora Köln den **Offenen Brief #gehwegfrei** an die Oberbürgermeisterin Reker. Der Offene Brief thematisiert *„mit Unterstützung zahlreicher Initiativen und Verbände – die Problematik der zugeparkten Gehwege und dem dringenden Wunsch nach barrierefreier Mobilität"* (Themengruppe Mobilität der Agora Köln, 2017). In dem Brief wird *gegen die gängige Praxis* protestiert, *das ordnungswidrige Abstellen von Fahrzeugen auf Gehwegen in Köln zu tolerieren* Es wird gefordert, *„dass das Amt für öffentliche Ordnung und die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Ordnungs- und Verkehrsdienstes die geltende Gesetzeslage und Verordnungen anwenden und geltendes Recht in Köln umsetzen. Als Oberbürgermeisterin der Stadt Köln sehen wir Sie in der Verantwortung, dafür Sorge zu tragen, dass die städtischen Ämter im Sinne des geltenden Rechts agieren.*

Dies bedeutet, dass das Ordnungsamt ab sofort von der Praxis abrückt, sich unter Berufung auf den möglichen Ermessensspielraum und den sog. Opportunitätsgrundsatz auf einen lediglich bestehenden „Richtwert" zu beziehen und das rechtswidrige Parken auf Gehwegen nicht zu ahnden […]. *Seit Jahren weisen Bürgerinnen und Bürger Ihr Ordnungsamt auf teilweise erhebliche Regelverstöße hin. Auch diverse Presseberichte thematisieren immer wieder, dass vor allem mobilitätseingeschränkte Menschen durch zugeparkte Gehwege massiv an einer gleichberechtigten Teilhabe und Nutzung der Verkehrsräume gehindert werden.*

Die offensichtliche Duldung des Falschparkens fördert das Fortschreiten eines falschen, aber trotzdem als so empfundenen Gewohnheitsrechts […].

Wir fordern Sie hiermit – ebenso respektvoll wie nachdrücklich – auf, dafür zu sorgen, dass die innerhalb Ihrer Verwaltung zuständigen Ämter die geltenden rechtlichen Bestimmungen sowie die Beschlüsse der zuständigen politischen Gremien sofort und konsequent umsetzen" (ebenda).

Unterzeichnet wurde der Offene Brief von:

- Agora Köln,
- Arbeitskreis Barrierefreies Köln, AStA – Universität zu Köln,
- Gesundheitsladen Köln e.V.,
- Greenpeace Köln,
- KölnAgenda e.V.,
- RADKOMM e.V.,
- RingFrei Köln,
- Stadtschulpflegschaft Köln,
- Verein zur Förderung der Kölner Fahrrad-Sternfahrt e.V.,
- VCD Regionalverband Köln e.V.

Eine Antwort ist ebenso nie erfolgt, wie auch die Forderungen nicht erfüllt wurden. Auf der **Webseite der Agora Köln** ist der Offene Brief dokumentiert und mit weiterführenden Links versehen.

- Beschlüsse der Bezirksvertretungen
  und der Stadtarbeitsgemeinschaft Behindertenpolitik
- Mitteilung der Verwaltung
- Allgemeine Weiterführende Informationen
- Presse (v.a. lokale Medien) zum Thema

Bei den Presseartikeln sind für den Zeitraum von Mai 2015 bis April 2019 sage und scheibe **66 Einträge** verlinkt, die sich mit der Problematik der zugeparkten Gehwege (in Köln) beschäftigen.

4.1.5.1 Kampagne #gehwegfrei

Das folgende Bild, welches auch die Agora-Webseite des Offenen Briefes illustriert, stammt von einem Facebook-Posting, welches im Zeitraum der kleinen Kampagne #gehwegfrei entstanden war. Es zeigt den Alltag, in dem mobilitätseingeschränkte Menschen permanent behindert werden.

Abbildung 70 Facebook-Posting "Deine Freunde", 03.02.2017

Dieses Foto wurde einem Mitarbeiter des Ordnungsdienstes gezeigt, mit der Aufforderung tätig zu werden. Die Reaktion ist bezeichnend und ebenfalls auf Facebook dokumentiert: „*Wenig später zeige ich das Bild einem Mitarbeiter des Ordnungsamtes, der dort patrouilliert. Der wirklich sehr sympathische Mensch (und das ist genauso gemeint) schaut sich das Bild an und sagt: 'Was wollen Sie denn, der kam doch durch. Wenn es zu eng ist, muss man halt auf die Straße ausweichen. Wer steckenbleibt, soll das Ordnungsamt anrufen. Wir kommen dann 'raus und schleppen ab.' Eine Verwarnung oder gar ein Knöllchen bekommt der PKW nicht. 'Wenn der Wagen weiter auf der Straße steht, kommt ja kein Feuerwehrwagen mehr durch. Dann verbrennen Menschen. Sind Sie dann zufrieden - Hauptsache, Sie haben freie Gehwege?*"

Opfer werden zu Tätern

Leider ist auch dies immer wieder Praxis: die **Opfer-Täter-Umkehr**. Es kann nur fassungslos machen, wie der Forderung nach einer gleichberechtigten Teilhabe am öffentlichen Leben und der damit einhergehenden Forderung nach barrierefreier Mobilität und freien Gehwegen von einem Mitarbeiter des Ordnungsamtes entgegnet wird. Jeden Tag blockieren PKWs die Gehwege, Straßen, Kreuzungen und Feuerwehrzufahrten und gefährden damit Leib und Leben von Menschen. Aber jetzt sind „wir" – die Betroffenen und die, die sich für freie Gehwege und barrierefreie Mobilität

einsetzen, auf einmal die Täter, die erst *zufrieden sind, wenn Menschen verbrennen*.

4.1.5.2 Agora Köln, Factsheet Parken

Die Themengruppe Mobilität hat sich auch nach dem Offenen Brief weiter mit dem Thema **Parken** beschäftigt. In einem Factsheet sind kurz und knapp zentrale Fakten und Argumente zusammengetragen.

Das Agora-Köln Factsheet #2: „***Weniger Parkplätze. Mehr Freiraum. Besserer Verkehr***" steht als PDF zur Verfügung

- Factsheet #2 Parken (PDF, 4 MB)

4.1.5.3 Parken, Parken, Parken …Masterplan Parken

Ein ewiges und leidiges Thema. Über Jahre werden Maßnahmen zurückgestellt, weil es erst einmal eine „*Parkraumuntersuchung*" geben müsste. Anwohner*innen-Parken wird von Seiten der Politik nur halbherzig unterstützt, oder aktiv abgelehnt und be-/verhindert. Und dann gibt es auch noch *juristische Niederlagen* der Verwaltung, wenn Anwohner*innen oder Gewerbetreibende gegen Anwohnerparken klagen. Die Folge ist, dass das Thema nie wirklich angepackt und der öffentliche Raum gerecht aufgeteilt wird.

Im Dezember 2021 hat der Rat der Stadt Köln beschlossen und die Verwaltung beauftragt, *den **Masterplan Parken** zu erstellen mit dem Ziel, den ruhenden Autoverkehr im öffentlichen Raum deutlich zu reduzieren* (AN/2635/2021). Anlehnend an das Karlsruher Konzept „Faires Parken" wurde beschlossen: „*Die Straßen des Kölner Stadtgebietes sind einer kontinuierlichen Prüfung auf Barrierefreiheit zu unterziehen. Durch individuelle Konzepte soll die Barrierefreiheit auf jeder Straße sukzessive umgesetzt werden, dazu gehört auch das Queren zwischen parkenden Fahrzeugen. **Gehwege, die schmaler als 1,80 Meter sind, sollen mittelfristig verbreitert werden. Verbleiben weniger als zwei Meter Gehweg, entfällt das Parken.** Sollten dadurch große Teile aller Parkplätze entfallen, ist stattdessen ein längerfristiges, barrierefreies Konzept vorzulegen (z. B Spielstraße, Verkehrsberuhigter Bereich). Verbleibende Parkflächen sind zu markieren. Das Parken auf Mittelalleen soll, wenn möglich, sukzessiv aufgehoben werden* […]

Der Ordnungs- *und Verkehrsdienst wird beauftragt, durch vermehrte Kontrolltätigkeiten **nicht nur im innerstädtischen Bereich** die gesetzlichen Regelungen auf Plätzen, Geh- und Radwegen konsequent anzuwenden. **Insbesondere soll das Parken auf Gehwegen mit einem Verbleib von weniger als 1,80 Meter restliche Gehwegbreite grundsätzlich mit einem Verwarn- oder Bußgeld geahndet werden. Auf Geh- und Fahrradwegen illegal parkende Fahrzeuge sollen in der Regel abgeschleppt werden, wenn von ihnen eine Behinderung für andere Verkehrsteilnehmende, vor allem Fußgänger*innen, ausgeht***".

Es ist erst einmal nur der Auftrag, einen Masterplan zu erstellen. Warum werden die Maßnahmen, die jetzt schon möglich wären, nicht einfach unmittelbar umgesetzt – die Anwendung der StVO wäre doch schon einmal ein Anfang. Leider gibt es keine zeitlichen Vorgaben, bis wann der Masterplan erstellt und eine Umsetzung erfolgen soll. Völlig ungeklärt sind die juristischen Fesseln, die es zu lösen gilt (siehe hierzu 1.3.1 Rechtliche Situation Straßenraum und Parken).

Ich würde gerne dran glauben wollen, es noch zu erleben…

4.1.6 #UnitedEifelwall

Der Entwicklung am Kölner Eifelwall im Jahr 2021 ist unter dem Punkt 2.1.5 *Pandemie Stadt Köln* schon ein kleiner Abschnitt gewidmet. Beobachtungen und Erfahrungen, die an dem sozialen Begegnungs- und Aktiv-Ort gemacht wurden, sowie Eindrücke rund um die Räumungen, können in der Stellungnahme „**Sozialer Ort – Öffentlicher Raum // Eifelwall**" (Frölich & Deventer, #UnitedEifelwall, 2021) nachgelesen werden. Dort formulierte „*Gedanken zu unterschiedlicher Funktion und Gestalt von öffentlichem Raum in Köln*" sind auch hier in den Text eingeflossen. Und so waren die konkreten Erfahrungen in Sommer und Herbst 2021 am Eifelwall auch ein Teil der Motivation diesen Text zu verfassen.

Am Eifelwall zeigten sich exemplarisch auf knapp über 100 Metern für den Kfz-Verkehr abgesperrten Straßenraum wichtige Aspekte der Debatte um die Transformation der Stadt.

- Öffentlicher Raum ist mehr als Straßen- und Verkehrsraum.
  Die Straße verbindet nicht nur durch ihre monofunktionale Funktion als Verkehrsweg für Auto/Rad/… einzelne als öffentlichen Raum erlebte Orte miteinander. Die Straße selbst wird in seiner Gesamtheit zum vielfältig und flexibel nutzbaren öffentlichen Raum und sozialen Ort (Bendiks & Degros, 2019),
  - mit nicht-kommerzieller Aufenthaltsqualität,
  - flexibel, gemischt und vielfältig nutzbar,
  - nicht-normiert und unabhängig, aber trotzdem sozial verantwortungsvoll,
  - Pandemieresilient und dem Nutzungsdruck durch die stetig wachsende Verdichtung entgegenwirkend,
  - Klimaangepasst und grün…

Tag des guten Lebens

Durch **temporäre Interventionen** und **taktischen Urbanismus** kann die monofunktionale Zuschreibung der Straße aufgebrochen werden. Dies geschieht auch immer wieder, wenn die Stadtgesellschaft zu Straßenfesten eingeladen ist, oder den *Tag des guten Lebens* feiert. An diesem einen „*autofreien Sonntag*" im Jahr kommen 100.000de Menschen in ein Veedel und feiern, dass „*Wohnzimmer und Kaffeetafel*" im öffentlichen Raum auf der Straße stattfinden darf. Kinder malen und spielen auf dem Asphalt. Theater und Musik findet vor der Haustüre statt. Nachbarn begegnen sich ein erstes Mal, obwohl sie schon seit Jahren nur wenige Häuser auseinander wohnen. Dies wird von der Stadt Köln beworben, ist gut durchorganisiert, mit 5-stelligen Eurobeträgen gefördert aber eben nur für *einen einzigen guten Tag im Jahr*.

Am Eifelwall passierte das alles in einen kurzen (halben) Jahr der Kreativität: Wohnzimmer und Proberaum, Kaffee und Kuchen, Glühwein und Weihnachtswichteln, Pflanzen, Tanzen, Spielen und Sport. Eine besondere Dynamik erhielt der Eifelwall durch das Bedürfnis nach sozialem Kontakt nach dem X-ten Lockdown und all' den Schließungen der Corona-Pandemie.

Sitzen statt Parken

Das es diesen starken Wunsch nach *Zusammenkommen im öffentlichen Raum* und *unter freiem Himmel* in der Pandemie gab, wurde von der Stadt Köln an anderen Stellen unterstützt. Durch ein vereinfachtes „*Sitzen statt Parken*" konnte diesem Wunsch entsprochen und dabei gleichzeitig die

Gastronomie unterstützt werden. So gut und richtig diese Vereinfachung der bestehenden Regelung auch war, bleibt aber trotzdem, dass hiermit

- eine Kommerzialisierung des öffentlichen Raums stattfindet,
- es häufig zu Einschränkungen der Barrierefreiheit auf den Gehwegen kam,
- der sonst immer wieder hervorgekramte „*Parkdruck*" noch mehr von den gastronomisch belebten Straßen in die Wohnquartiere verlagert wird.

Stadtterrassen

An anderen Stellen der Stadt werden in Verkehrsversuchen für einige Wochen die NRW-Citydecks / Stadtterrassen aufgebaut (Ehrenstraße, Deutzer Freiheit), erste Module des „BAUMKASTENSYSTEM" der Stadt Köln aufgestellt (Eigelstein) oder die Wanderbaumallee wird in den Verkehrsversuch auf den Venloer Straße integriert.

4.1.6.1 Gefahr für Sicherheit und Ordnung

Am Eifelwall entwickelte sich unabhängig und selbstbestimmt ein sozialer Ort für den offensichtlich kein normiertes Regelwerk vorhanden war. Was an anderer Stelle gefördert und von der Stadt selbst *„auf die Straße gebracht wird"*, wurde am Eifelwall von Mitarbeitern der Stadt als Müll bezeichnet und eine *„Gefahr für die öffentliche Sicherheit und Ordnung*" postuliert.

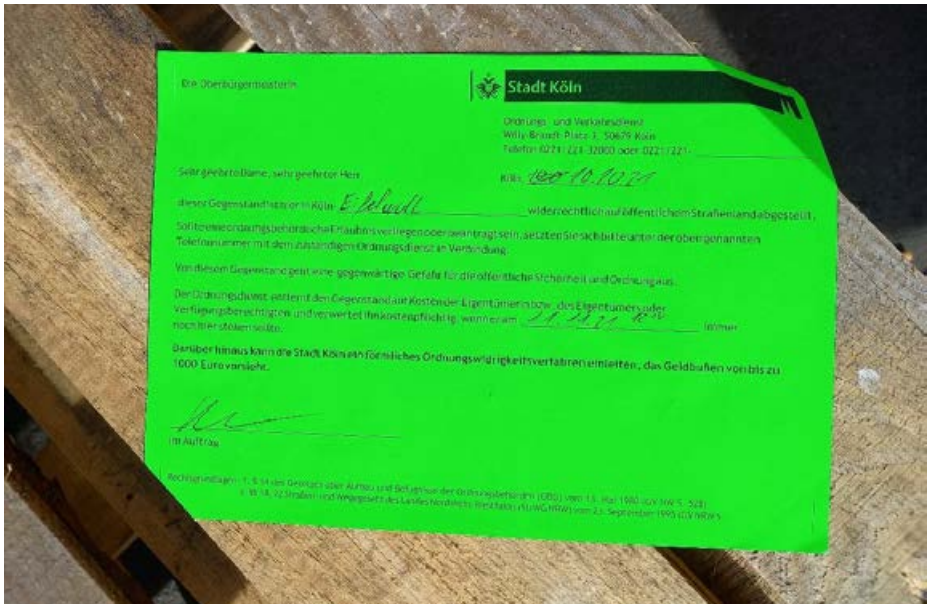


Abbildung 71 "Strafzettel" des Ordnungsamtes der Stadt Köln auf einem Paletten-Möbel.

Die Folge war eine Räumung, bei der alle Pflanzen und Stadtmöbel im Müllwagen der AWB landeten. Es folgte eine massive Kritik aus verschiedenen Richtungen und Berichte in den lokalen Medien und sozialen Netzen. Zum Beispiel von Pfarrer Hans Mörtter von der Lutterkirche in der Südstadt in einer Video-Botschaft: *„Eifelwall, ein wunderbarer Ort des Mensch-seins…Immer wieder erlebe ich, dass das Ordnungsamt irgendwo dazwischen geht und anscheinend der wahre Herrscher der Stadt ist.* ***Wem gehört die Stadt?*** *Ich sage dann immer wieder: Uns Menschen – und darum müssen wir kämpfen und auf die Barrikaden gehen*" (Frölich & Deventer, #UnitedEifelwall, 2021)

Es gab aber auch *eine breite Solidarität und den spürbaren Willen, diesen Ort wieder zurückzuerobern und neu aufzubauen. Schon Stunden nach der Räumung wurde ersten Pflanzen zurück an den Eifelwall gebracht, in den Tagen seit der Räumung wurde kreativ gebastelt, Girlanden und Bilderrahmen angebracht, neue Stadtmöbel aufgestellt und der öffentliche Raum belebt und bespielt*" (ebenda).

Abbildung 72 Der "Strafzettel" des Ordnungsamtes bekam nach der Räumung einen goldenen Rahmen 😊

4.1.6.2 Bezirksvertretung Innenstadt

Die Bezirksvertretung Innenstadt rief zu einer Aktuellen Stunde auf und verabschiedete einen Beschluss zum Eifelwall: „*Die Bezirksvertretung bittet die Verwaltung die formalen Voraussetzungen für eine kreative Nutzung des Eifelwalls zu schaffen und hierzu eine Beschlussvorlage in die politischen Gremien einzubringen, damit am Eifelwall von einem Verein oder einer angrenzenden Bildungseinrichtung die Fläche unter den Bahnbögen als möbliertes, visionäres Open-Air-Quartier umgesetzt werden kann. Näheres soll in einem Ortstermin bzw. einer Ideenwerkstatt geklärt werden*".

Die Tinte auf dem Beschluss war noch nicht getrocknet, als die nächste Räumung durch das Ordnungsamt folgte.

4.1.6.3 Runder Tisch Eifelwall

Der Bezirksbürgermeister Hupke lud dann im Dezember 2021 noch zu einem **Runden Tisch** ein. Dort wurden von Herrn Dr. Bauer vom Grünflächenamt die ersten Ideenskizzen für den Eifelwall vorgestellt. Im Rahmen der Entwicklung der **Parkstadt Süd** und des Lückenschluss des **Inneren Grüngürtels** zeigen erste Planungsvorschläge einen entsiegelten Eifelwall mit kleingliedriger Durchwegung, Grün- und Aufenthaltsflächen.

4.1.6.4 Der kurze Sommer der ~~Anarchie~~ Kreativität

Das, was im Sommer und Herbst 2021 als „*Open-Air-Quartier*" und „*Ideenwerkstadt*" im Eifelwall praktiziert, aber dann leider von der Stadt zerstört wurde, hätte als temporärer Vorgriff und Reallabor dienen können.

Ein paar Baustellenbarken oder eine vorgezogene Umwidmung im Sinne der Pläne des Grünflächenamtes hätten die formalen Voraussetzungen schaffen können, um am Eifelwall einen neuen Umgang mit dem öffentlichen Raum zu erproben. Der Bezirksvertretung Innenstadt fiel aber leider nichts anderes ein, wie den Vorschlag einer „Vereinsgründung für

den Eifelwall". Eine Debatte um einen *neuen Umgang* mit dem öffentlichen Raum und der Transformation der Stadt hat leider nicht stattgefunden.

4.1.6.5 Plattgemacht

Für den Artikel „**Plattgemacht**" in der **Kölner Stadtrevue** (Ausgabe: 12/2022) fragte der Redakteur am Ende eines Gesprächs am Eifelwall: *„Und nun? »Na, ja, wenn man ein Pflänzchen dreimal platttritt« — Deventer klopft mit dem Fuß auf den Asphalt — »dann kommt da irgendwann nichts mehr.« United Eifelwall ist vorbei."*.

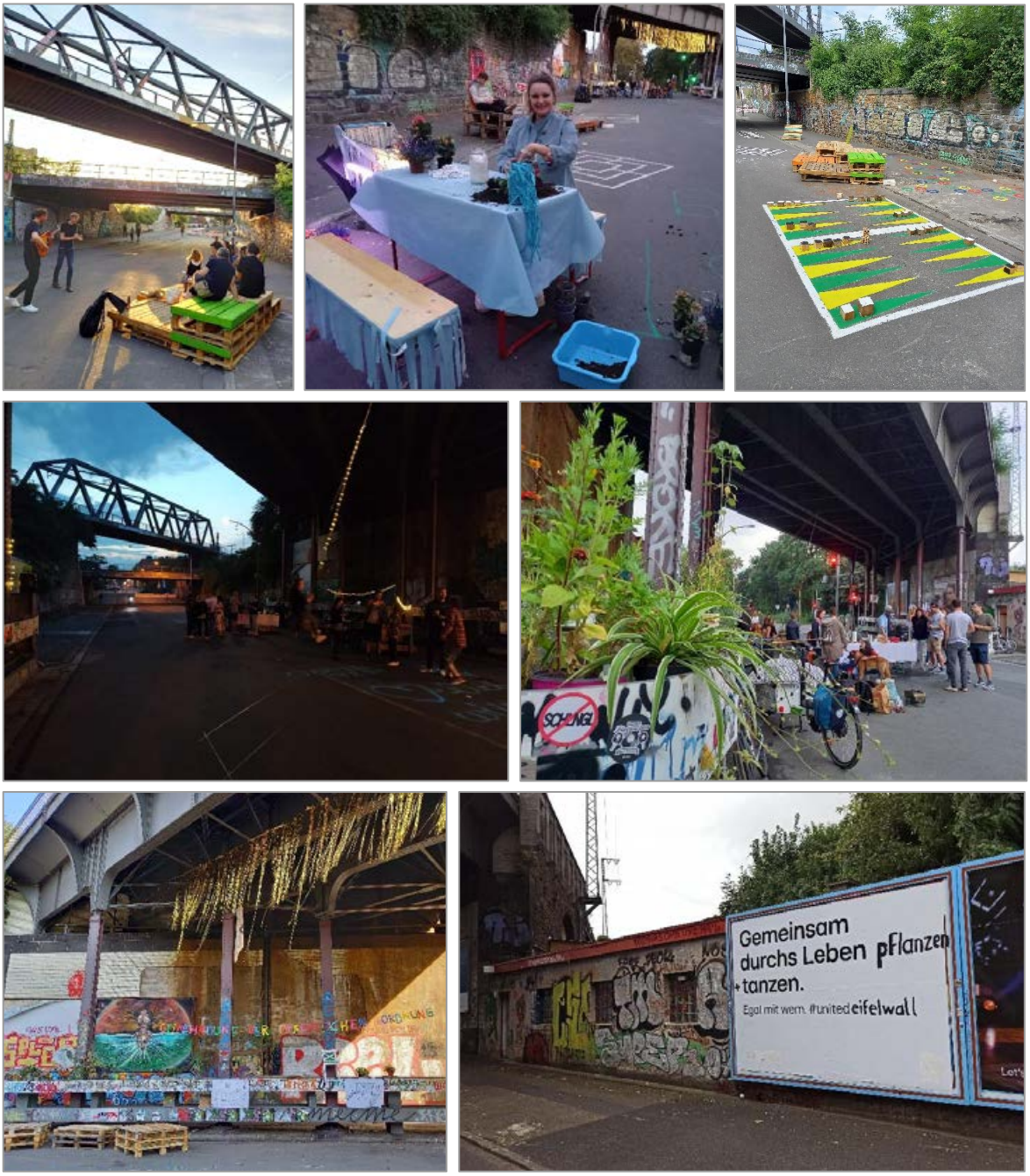


Abbildung 73 ff. Eindrücke vom #UnitedEifelwall: Musik, Theater, Spiel, Party …Leben im öffentlichen Raum.

4.1.7 Güterbahnhof Ehrenfeld

Ein riesiges Konversionsgelände in Ehrenfeld, nicht weit bis in die City, nah am bezirklichen Zentrum, zwischen Äußerer Kanalstraße und Gürtel – was für ein Potential. Aber leider ist die Geschickte rund um das Gelände des ehemaligen Güterbahnhofs Ehrenfeld eine der unrühmlichsten der letzten Jahre.

Im Jahr 2014 gab es einen städtebaulichen Wettbewerb, bei dem die Jury sich für einen Mix aus zwei Konzepten entschieden hat. Es wurden jeweils Aspekte mehrerer Büros, Lorenzen/Becht sowie Trint+Kreuder / Lill+Sparla *zusammengeworfen*. Der Entwurf von Trint+Kreuder / Lill+Sparla sah unter anderem eine zentrale Tiefgarage für Anwohner-PKW vor. Diese Idee wurde allerdings von der Jury verworfen, da bei einem solchen Konzept hohe Investitionskosten als Vorleistung getätigt werden müssten. Bei der Entwicklung eines innerstädtischen Geländes dieser Größenordnung muss meines Erachtens von Seiten der kommunalen Verwaltung allerdings darauf bestanden werden, ein Parkraum- und Verkehrskonzept zu entwickeln, das über das eigentliche Planungsgelände hinausgeht.

4.1.7.1 Bebauungsplan

Quartiersgarage

Im Rahmen des B-Plan-Verfahrens habe ich zum Thema Parken die Idee des Planungsbüros aufgenommen und ergänzt: „Der Vorschlag ist eine zentrale ‘Quartiersgarage‘, mit teils öffentlichen, teils privaten Einheiten. Es gibt gemeinsame Zufahrten im Osten und Westen für die miteinander verbundenen Parkeinheiten. Die zu den jeweiligen Baufeldern gehörenden (privaten/teilöffentlichen) Parkeinheiten können einzeln entwickelt und sukzessive an die durchgehende *Unterführung* angebunden werden. Einzelne Zufahrten für die Baufelder würden entfallen.

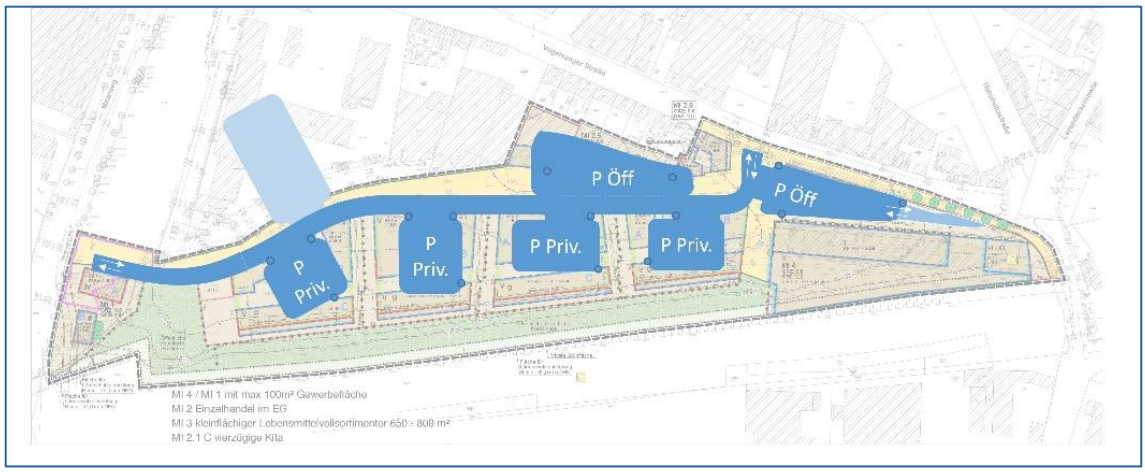


Abbildung 74 Vorschlag zum B-Plan-Entwurf, D. Frölich

Eine Gesamtdimensionierung über die per Stellplatzschlüssel hinaus, sowie eine flexible Zuteilung und Nutzung würde zusätzliche Optionen und Vorteile bieten:

- Ein öffentlicher Teil kann flexibel für den Bedarf von Gewerbe und bei Veranstaltungen in der Ostspitze genutzt werden [zu Beginn noch als Kulturort in der Diskussion].

- Ein Teil des (privat/teilöffentlichen) Parkraums kann über das Gelände hinaus für Anwohnerparken bewirtschaftet werden. Dem in anderen Zusammenhängenden immer wieder diskutiertem *Parkdruck* könnte damit entgegengewirkt werden. Weiterer positiver ökologischer Aspekt (Klimaschutz, Feinstaubbelastung) einer größer dimensionierten Quartiersgarage für das Umfeld ist eine Reduzierung des nicht zu unterschätzenden *Parkraum-Suchverkehrs*
- Optionale Anbindung der Fachhochschule, ecosign oder anderer Anlieger

Die zentralen Zufahrten im Osten und Westen würden das 'oberirdische' Gelände vom Zielverkehr entlasten, weniger Emissionen verursachen und ein Shared Space-Konzept unterstützen.

- Das oberirdische Shared Space-Gelände wird Lieferverkehre durch Pizzadienst (oder Gemüsetüte) und Online-Handel aufnehmen und entsprechende Be- und Entladezonen vorhalten müssen. Das auf dem Gelände gewünschte Gewerbe oder beispielsweise Arztpraxen benötigen auch vereinzelte 'Ladezonen'. Aber der sonstige Zielverkehr zu den einzelnen Baufeldern könnte deutlich reduziert und zentral im Osten und Westen abgefangen werden.
- Optional kann auch zusätzlich die Anlieferung, sowie die Ver- und Entsorgung über die zentrale Unterführung abgewickelt werden. Die zentrale Tiefgaragenanlage unter dem Mediapark zeigt, dass dies technisch auch für größere Lieferfahrzeuge überhaupt kein Problem darstellt (s. a. Diskussion LKW-Kolonne Phillipstraße)
- Potenzieller Raum für zentrale Ver- und Entsorgungspunkte, mit intelligenten Energieversorgungskonzepten gekoppelt […]"

Angeregt war diese Idee (und viele weitere Eingaben im Öffentlichkeitsverfahren) auch von den schicken 3D-Renderings und Entwurfsplanungen eines belebten Quartiers mit gemischtem Gewerbe und Cafés im Parterre der Bebauung. Geführt wurden die Baufelder entlang einer breiten und belebten Alleen, die als Shared-Space Space eine hohe Aufenthaltsqualität erhalten sollte.

Gut, dass mein laienhafter Vorschlag im Rahmen des B-Plan-Verfahrens Berücksichtigung finden würde, hatte ich nicht ernsthaft erwartet, aber es entsprach der Stimmung im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung und den Erfahrungen einer damals noch als sehr erfolgreich empfundenen Bürgerbeteiligung rund um das Heliosgelände. Es sollte alles ganz anders kommen. Eine zentrale Tiefgarage mit Ver- und Entsorgungspunkten – immerhin ein Vorschlag des städtebaulichen Siegerentwurfes – wurde nie in Erwägung gezogen und eine darüberhinausgehende Quartiersgarage schon mal gar nicht.

4.1.7.2 Shared Space Güterbahnhof

Der Stadtentwicklungsausschuss hatte in der Sitzung vom 22.01.2015 zumindest beschlossen, dass die *„geplante Erschließungsstraße als 'Shared-Space' einschließlich der geforderten durchgängigen Radwegeverbindung vorzusehen*" ist. Dementgegen wurde auf der Sitzung des Rahmenplanungsbeirates ein dreiviertel Jahr später bedauert, dass aus dem ursprünglich als Shared-Space vorgesehenen Raum nunmehr eine normale Straßenerschließung geworden sei. Nach Aussage des Grundstückseigentümers gehe dieses auf Bedenken vom Amt für Straßen und Verkehrstechnik

zurück, da das *Shared-Space-System* hier u.a. nicht blindengerecht zu realisieren sei. Es ist schon bezeichnend, wie das Amt für Straßen und Verkehrstechnik am ehemaligen Güterbahnhof, dem von verschiedenen Seiten geäußertem Wunsch nach Shared Space ignoriert und wesentliche Aspekte der Qualität aus den ursprünglichen Siegerentwürfen des städtebaulichen Wettbewerbs mit dem fadenscheinigen Argument einer vermeintlich nicht vorhandenen Barrierefreiheit verwirft.

4.1.7.3 Stadtentwicklung falsch herum.

Und was ist dort (bisher) entstanden? Ein in Beton gegossener und Stein gewordener Alptraum, vor einer mehrere Wohngeschosse hohen massiven dunklen Mauer, der mich an dystopische Science-Fiction-Filme aus den 1980ern erinnert – Grüße von Snake Plissken.

Ein attraktiver öffentlicher Raum ist hier (noch) nicht entstanden und wird auch noch Jahre auf sich warten lassen. Was werden die dort wohnenden Menschen lernen, welche Eindrücke werden sich nach den Jahren verfestigt haben: ich muss in die Tiefgarage gehen, mich ins Auto setzen und erst einmal „*in die Stadt fahren*" um meine Alltagsbedürfnisse zu erledigen.

Abbildung 75 a, b Noch ist Baustelle, aber es vermittelt schon ein bisschen, wie sich später "Wohnen hinter Mauern" anfühlen wird.

4.1.8 Verkehrsversuch Deutzer Freiheit, Deutz-Autofrei

Den Verkehrsversuch auf der Deutzer Freiheit habe ich nur am Rande verfolgt und möchte hier auch nur kurz Anmerkungen zu zwei Aspekten loswerden.

4.1.8.1 Qualität und Kommunikation mangelhaft

Zum Start des Verkehrsversuches wurden ein paar Straßenschilder mit blauen Müllsäcken zugeklebt, die PKW-Durchfahrt gesperrt und die bisherigen Parkplätze *abgeschafft*. Es blieb der Eigeninitiative überlassen, diesen (recht trostlost daliegenden) Raum zu *bespielen*. Die Initiative **Deutzer (Auto) Freiheit** und ansässige Gastronomen haben dies punktuell getan, wobei – vor allem letztere – nicht unbedingt einen Beitrag dazu geleistet haben, aus dem neu zur Verfügung stehenden Raum attraktive Plätze zu gestalten. Es blieb der Eindruck stehen, dass aus einer *Deutzer Auto-Freiheit* nun einfach nur eine *Deutzer Fahrrad-Durchfahrt* wurde.

Abbildung 76 a-d, Verkehrsversuch Deutzer Freiheit

Es folgte dann die Aufstellung der **City Decks Stadt-Terrassen**, die auch schon in der Ehrenstraße verwendet wurden. Die Stadt-Terrassen sind ein Projekt im Rahmen des **Zukunftsnetz Mobilität NRW**, das auf der Webseite schon den temporären Charakter betont: *„Deshalb eigenen sich Stadtexperimente gut für den Dialog in der Kommune. Bürgerinnen und Bürger fühlen sich mitgenommen und können an langfristigen Planungen*

mitwirken. ***Gleichzeitig gibt die zeitliche Befristung allen die Sicherheit, dass das Altgewohnte nicht direkt abgeschafft ist****. Selbst wenn das nach dem Experiment gar nicht mehr gewünscht ist. Experimente können somit die Akzeptanz für Mobilitätskonzepte und deren Ziele mit den daraus folgenden einzelnen Maßnahmen erhöhen*" (MUNV NRW, kein Datum).

Der Dialog und das Mitnehmen der Bürger*innen hat scheinbar nicht so gut funktioniert. Nach einigen Wochen sind die Stadt-Terrassen wieder abgezogen und haben einfach nur Leere hinterlassen. Es wurde versäumt, im Vorfeld oder in der ersten Phase des Verkehrsversuches ein Konzept zu entwickeln, wie die Deutzer Freiheit nach dem Abzug der Stadt-Terrassen fortgeführt oder weiterentwickelt werden kann/soll.

Somit reiht sich die Deutzer Freiheit nahtlos in das kommunikative Desaster Kölner Verkehrsversuche ein. Die Fronten waren schnell verhärtet und führten zu einer völlig unnötigen (und absurden) Kampagne zahlreicher Einzelhändler, mit der Zuspitzung auf „***Autos weg – Einzelhandel […] weg***".

4.1.8.2 Probleme des Einzelhandels auf der Deutzer Freiheit

Die Kampagne „*Autos weg – Einzelhandel […] weg*" hat die sicherlich bestehenden Problem des Einzelhandels (nicht nur) auf der Deutzer Freiheit verkürzt und wieder einmal populistisch auf das Thema „*Auto-Parken*" zugespitzt. Fatalerweise wird dadurch auch der Blick auf vielleicht viel tiefergehende Ursachen und somit nachhaltigere Lösungsansätze versperrt.

Ein positives Beispiel, diesen Blick einmal weiter zu fassen kommt in der gemeinsamen Stellungnahme des **St. Louis Cafés** und von **Heinisch – Kaffee & Regionales** zum Ausdruck.

Zu Beginn wird erst einmal der Verkehrsversuch kritisch betrachtet: „*Es bewegt sich was in Deutz – und das sind nicht mehr die Autos. Egal ob in der Presse, auf der Deutzer Freiheit oder in diversen Social Media Kanälen: über die Veedelsgrenze hinaus wird über den Verkehrsversuch gesprochen und das ist in der Wahrnehmung oftmals nicht gut. Wir (als ansässige Geschäftsinhaber) nehmen dies von einer überwältigenden Vielzahl unserer Kunden anders war. Denn es ist nicht immer das Auto um das es geht, sondern es geht um Veränderung.* […]

300 Meter Deutzer Freiheit ziehen scheinbar einen tiefen Graben zwischen zwei Fronten, doch wir glauben, dass das nicht so sein muss. Denn am Ende sind die Positionen gar nicht so weit auseinander: Die Deutzer Freiheit ist und war (ob mit oder ohne Autos) leider kein optisches Highlight. Aus dem 'Tag des guten Lebens' im Jahr 2017 entstand der Bürgerwunsch nach einer lebendigen Straße für alle und ohne Autos.

Dass die die Stadtverwaltung nach einem zähen und langwierigen Prozess hierauf halbherzig antwortet, indem provisorisch Schilder mit Mülltüten abhängt werden und ein paar bunte Stadtmöbel nach wenigen Monaten wieder entfernt werden, das lässt auch uns fassungslos zurück. Zwar sind die (meisten) Autos jetzt weg, aber bis zu einer wirklich attraktiven Straße für Fußgänger und Fahrradfahrer ist es auf der Deutzer Freiheit noch ein weiter Weg. Wo auf der einen Seite 650 Mio. EUR für die Sanierung der Kölner Oper ausgegeben werden, wird auf der anderen Seite ein halbherziger Verkehrsversuch in ästhetisch fragwürdiger Weise mit geringsten Mitteln umgesetzt. Wie frustrierend!

Diese Frustrationen aller Beteiligten entladen sich jetzt auf der Straße und in neu gegründeten Interessengemeinschaften. […]. (Instagram (Facebook): @heimisch.cafe, @st_louis_cafe, 02.11.2022)

Der – wie ich finde – interessante Teil der Stellungnahme bleibt dann aber nicht bei der Betrachtung und Kritik am misslungenen Projekt stehen, sondern versucht die Ursachen differenzierter zu benennen: „*Die Gründe für Umsatzeinbrüche sind aktuell sehr vielschichtig und nicht auf die Fußgängerzone reduzierbar. Auch wir mussten uns mit voller Wucht der total veränderten* ***Situation seit 2019*** *stellen: Fluteten noch vor der* ***Pandemie*** *tausende Angestellte Mittags die Deutzer Freiheit, um zu essen oder einzukaufen, so ist in den meisten unserer Gastronomiebetriebe jetzt viel Platz um diese Uhrzeit. Bedingt durch Homeoffice und neue Arbeitswelten bleiben diese Kunden nachhaltig weg und auch wir müssen umdenken" (ebenda)*

Die Ortskundigen werden wissen, dass direkt an der Deutzer Freiheit das Stadthaus liegt. Ein Großteil der Kölner Verwaltung sitzt dort mit mehreren Tausend Mitarbeiter*innen. Im Stadthaus selbst gibt es zwar eine Kantine, aber diese zeichnet sich nicht unbedingt durch *Vielfalt* aus, so dass in *Vor-Pandemie-Zeiten* viele Menschen in der Mittagspause die Gastronomie der benachbarten Deutzer Freiheit genutzt haben. Auch der Abstecher für kleine Erledigungen und Einkäufe nach Feierabend führte in Zeiten der Pandemie nicht mehr ins Veedel. Die lange Zeit mit verordnetem Home-Office hat die Arbeitswelt und das Alltagsverhalten mit Sicherheit nachhaltiger verändert, wie es vielen Einzelhändler*innen (…) lieb und bewusst sein wird. In einigen Sektoren gibt es den *Nach-Corona-Rebound und -Nachhol-Effekt*, aber zahlreiche andere Sektoren werden sich um neue Konzepte Gedanken machen müssen. Ein Verkehrsversuch hätte hier sogar eine Chance bieten können, mit Klimafolgen- und Pandemieresilienten Angeboten zu antworten. Stattdessen wurden die populistischen und vermeintlich einfachen Antworten „*Keine Auto – kein Einzelhandel*" dankbar aufgegriffen.

„'Kein Auto – kein Einzelhandel' ist ein Slogan, der aktuell an einigen Schaufenstern auf der Deutzer Freiheit hängt. Uns lässt das etwas ratlos zurück, da die Aussage ja nur ein 'entweder – oder' beinhaltet. Gibt es konstruktive Ideen hierzu? Auch wir verlieren einige alte Kunden dadurch, dass die Straße nicht mehr befahrbar ist. Die Kampagne erweckt aber den Eindruck, dass sich Einzelhandel und Gastro auf der Deutzer Freiheit bislang in erster Linie an 'Nicht-Deutzer' gerichtet haben, die mit dem Auto ins Veedel fuhren. […]

Die Mehrheit der Bürger (deutlich sichtbar auch in den Wahlergebnissen der letzten Kommunalwahl) wünscht sich zudem einen Wandel hin zu mehr urbanen und grünen Räumen, mit mehr Platz für Begegnungen, Ruhe und Klimaschutz. In Bezug auf die Gewerbetreibenden würden wir uns einen großen runden Tisch inklusive der beteiligten Interessens- und Bürgergemeinschaften wünschen. Demonstrationen und öffentliche oder digitale Diskussionsrunden, wo einige nur eine Plattform suchen um ihre laute 'Anti-Haltung' kundzutun, sind der Sache aus unserer Sicht nicht dienlich"
(ebenda).

Ein Runde Tisch / Veedelsbeirat wurde eingerichtet, der Dialog hat begonnen und Konzepte werden entwickelt. Bleibt zu hoffen, dass Verwaltung (und Politik) aus den Fehlern gelernt hat.

4.2 Stimmen

4.2.1 Uwe Schneidewind, Oberbürgermeister Wuppertal

In einem Interview im Kölner Stadtanzeiger vom 14.12.2022 spricht Wuppertals Oberbürgermeister Uwe Schneidewind über Probleme der Verwaltung und trifft mit einigen Aussagen den Nagel – wie ich finde, ziemlich gut – auf den Kopf.

Alle engagierten Bürger*innen werden sich wie im Interview ebenfalls die Frage stellen, warum es eigentlich in der kommunalpolitischen Arbeit immer so lange dauert, bis die Verwaltung politische Beschlüsse umsetzt. Die verschiedenen Mechanismen, die sicherlich auch in Köln zum Tragen kommen, beschreibt Uwe Schneidewind wie folgt: *„Da gibt es unterschiedliche Gründe. Gelegentlich fallen in der Politik aus Profilierungsgründen Entscheidungen, die aus einem professionellen Verwaltungsblick nicht sinnvoll sind. Verwaltung verfügt dann über aktive Mechanismen, das ins Leere laufen zu lassen. Das kann durch einfaches Aussitzen passieren oder über den Hinweis, dass man die Entscheidung zwar für extrem relevant hält, aber leider überhaupt keine Ressourcen vorhanden sind. Oft sind aber reale Personalengpässe ein Problem. Zudem ist Verwaltung in Zuständigkeiten organisiert und das macht die Verantwortungsübernahme bei bereichsübergreifenden Themen schwierig. Jeder sieht die Aufgabe, die eigentlich erledigt werden müsste, stellt aber fest, dass das ja nicht wirklich in seine Zuständigkeit fällt."*

Den Eindruck besteht auch in Köln, dass die Verwaltung die eigentliche *Politik macht*. Welche Mechanismen auch immer das Engagement ausbremsen oder komplett gegen die Wand laufen lassen sind sicherlich vielschichtig, aber im Ergebnis bedeutet es Aufsplitterung der Initiativen, Frust und Rückzug. Auf die Frage, wie sich das verbessern lässt, antwortet Schneidewind: *„Ich brauche eine Führungskultur, bei der jeder weiß, ich kann mich auf meine Führungskraft verlassen, auch wenn ich in einen Grenzbereich hineingehe, Verantwortung und damit auch Risiken übernehme […] Die Frage lautet, wie organisiere ich Verantwortlichkeit über Ressortgrenzen hinweg? […] Das A und O ist es, eine Auswahl von Führungskräften im Verwaltungsvorstand zu haben, die in einer guten Weise zusammenarbeiten. Der Oberbürgermeister hat laut der NRW-Gemeindeordnung aber kein Mitspracherecht bei der Auswahl von Dezernenten. Der Stadtrat besetzt oft nach politischem Proporz. Und es erschwert die Zusammenarbeit, wenn die jeweilige politische Profilierung wichtiger wird als die sachorientierte Zusammenarbeit im Stadtvorstand."*

Und zur Verantwortung des weitgehend ehrenamtlich arbeitenden Stadtrats, und ob eine Professionalisierung Abhilfe bringen würde, klingt einige Skepsis durch: *„Ich glaube, eine weitere Professionalisierung und eine volle Bezahlung für Ratsmitglieder würde das Problem nicht unbedingt lösen. Wenn jemand mehr zeitliche Ressourcen hat, bedeutet das ja nicht automatisch, auch die Fähigkeit zu haben, die Themen in all ihrer Komplexität zu bearbeiten. Viel wichtiger ist eine Haltung, in der kommunale Sachfragen professionell aufbereitet und nicht künstlich politisiert werden."*
(Scheidewind, 2022).

4.2.2 Andreas Knie, Professor für Soziologie, TU Berlin

Andreas Knie ist Professor für Soziologie an der TU Berlin. Seit Jahrzehnten ist er spezialisiert auf die Gestaltung von Verkehr in Großstädten und erklärt in einem Interview im Kölner Stadtanzeiger vom 08.12.2022, was in Köln gut läuft– und was besser werden muss.

„*Köln steht im Vergleich der Millionenstädte ganz hinten*", sagt Andreas Knie mit Blick auf die Verkehrswende und zur Frage, was passieren muss um den klimapolitischen Notwendigkeiten (Klimaneutral bis 2035) gerecht zu werden, antwortet er: „*Die Gretchenfrage ist tatsächlich: Wie hält es eine Stadt mit dem Auto? Das Auto ist mit grundsätzlich 80 Prozent der Verkehrsleistung das Maß aller Dinge. Entscheidend ist, wie es einer Stadt gelingt, das zu verändern. Mit einer Zurückdrängung des Autos kann man perspektivisch große Fortschritte für den Einzelhandel und die Aufenthaltsqualität erreichen. In der Folge ist man auch klimapolitisch wesentlich besser aufgestellt.*"

Auf die Frage, warum die Umsetzung in Köln so schwerfällt, obwohl es eine grüne Mehrheit im Rat gibt, antwortet Knie: „*Mein Eindruck ist, dass die Kölner eine Unlust bei Einschränkungen entwickeln. In Köln möchte man gerne jedem alles gönnen. Das ist auch schön. Aber um dies auch im Verkehr der Zukunft zu schaffen, muss man jetzt wirklich neue Prioritäten setzen. Es wird dann zu massiven Protesten von Anwohnern, Gastronomen und Betrieben kommen. Da muss man dann eben durch und langfristig an neuen Visionen entwickeln, die allen helfen*." An der Debatte des Verkehrsversuches an der Deutzer Freiheit wurde dies nochmals sehr deutlich. Die mangelnde – und im Vorfeld dementsprechend auch nicht kommunizierte – Vision des Verkehrsversuchs hat Fronten geschaffen, die nun zwangsläufig zu halbgaren Kompromissen führen wird. Die Debatte wurde wieder einmal auf *Pro und Contra Auto* verengt, anstatt über eine zukunftsfähige Stadt zu sprechen. „*Verkehrspolitik ist auch die Chance, eine Stadt zukunftsfähig zu machen, wirtschaftlich, aber auch raumtechnisch und klimapolitisch. Hier kann man praktisch mit seinem Auto noch immer überall hinfahren und parken, Das folgt einer Logik der 70er-Jahre, heute ist das zu laut, zu dreckig und macht die Stadt schäbig*".

Zum „grünen" Verkehrsdezernent Ascan Egerer formuliert Knie abschließend: „*Köln ist dabei, eine Entwicklung nachzuziehen, die in anderen großen Städten längst passiert. In Berlin, in Frankfurt wurden ganze Gebiete verkehrlich neu organisiert, Darmstadt und Freiburg erfinden sich praktisch völlig neu. Köln ist gerade mal dabei, sich in der Verwaltung langsam auf dem Stand der Dinge zu bewegen. Dass schon diese Entwicklung von der CDU kritisch begleitet wird, ist bedenklich. Herr Egerer hat es daher schwer, er gibt aber die richtige Richtung vor. Aus meiner Sicht müsste er noch mutiger, noch einfordernder sein*" (Knie, 2022).

Επίλογος.

„***Aber das funktioniert doch alles nicht***" wird meiner vorsichtigen Einschätzung nach, eine nicht seltene Reaktion auf den hier vorliegenden Text sein. Von den Bedenkenträger*innen, die an den jeweils passenden Stellen ihre grundsätzlich formulierten Bedenken vorbringen, wünsche ich mir Vorschläge, wie es denn funktionieren kann.

Einige Menschen werden Ihre aktuellen Themen und Anliegen nicht, oder nicht in ausreichendem Maße, wiederfinden. Ich bin offen für Anregungen und Ergänzungen.

Die politisch Verantwortlichen werden einwenden, dass ich für die *grundsätzlich ja interessanten Ansätze* nun erst einmal die notwendigen demokratische Mehrheiten finden muss. Sie selbst können da jetzt erstmal nichts machen.

Für „*die Fachwelt*" bietet der Text keine neuen Erkenntnisse und in den Fachämtern der Verwaltung und den Betrieben wird es heißen: „*in meinen Fachbereich wissen [machen] wir das schon seit Jahren…*"

Und obwohl *das alles (vielleicht) doch nicht funktioniert*, war und ist es lehrreich und spannend, sich mit den Ideen einer *Transformation der Stadt* zu beschäftigen. Die Literaturliste gibt hiervon einen kleinen Eindruck.

Allen Menschen, die mir mit konstruktiver Kritik ein Feedback geben, danke ich ganz herzlich.

Allen Menschen, die sich für eine nachhaltige* Transformation der Stadt einsetzen und engagieren, wünsche ich viel Ausdauer, Kraft und Erfolg. Wenn ich ein paar Anregungen geben kann, freut es mich.

Literatur

Dies Papier ist keine wissenschaftliche Arbeit, dennoch bemühe ich mich um korrekte und möglichst umfassende Quellangaben. Das erfolgt nach bestem Wissen und Gewissen, aber nicht unbedingt nach exaktem wissenschaftlichem Standard. Ich bitte um Nachsicht, freue mich über Hinweise und Korrekturen, und wünsche weitere spannende Lektüre(n)…

Mike Davis (1946 – 2022),
City of Quartz, Ausgrabungen der Zukunft in Los Angeles
(1994, Neuauflage 2023), Verlag: Assoziation A

Vor 30 Jahren mein erstes Buch zum Thema „Stadt"

Agentur Barrierefrei NRW. (2021). *Leitfaden zur Barrierefreiheit - Bauen für alle im Verkehrs- und Freiraum unter Berücksichtigung der DIN 18040-3*. Wetter (Ruhr). Von https://www.ab-nrw.de/umsetzungstipp/gehwege-und-fussgaengerbereiche.html#weitere-tab abgerufen

Bauer, U., & Frölich v. Bodelschwingh, F. (2017). *30 Jahre Gender in der Stadt- und Regionalentwicklung*. (D. I. gGmbH, Hrsg.) Von difu.de: https://difu.de/publikationen abgerufen

BBSR. (2019). *Nachdenken über die Stadt von übermorgen.* Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR), Referat 2 | Stadtentwicklung, Bonn. Von https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/veroeffentlichungen/bbsr-online/2019/bbsr-online-11-2019.html abgerufen

Benden, J., Broesi, R., Illgen, M., Leinweber, U., Lennartz, G., Scheid, C., & Schmitt, T. G. (2017). *Multifunktionale Retentionsflächen. Teil 3: Arbeitshilfe für Planung, Umsetzung und Betrieb.* (MURIEL Publikationen, Hrsg.) Abgerufen am 01 2023 von Stadtentwässerungsbetriebe Köln - Publikationen: https://www.steb-koeln.de/service/publikationen/publikationen.jsp

Bendiks, S., & Degros, A. (2019). *Traffic Space is Public Space: Ein Handbuch zur Transformation*. Zurich: Park Books.

Biesenbach, P. (22. 03 2022). Wandel im Bestand ist möglich: das Klimaquartier Arrenberg in Wuppertal. *HDAK Mediathek "Eine Stunde Baukultur"*. Köln. Von https://www.hda-koeln.de/mediathek/ abgerufen

BlueGreenStreets (Hrsg.). (März 2022). *BlueGreenStreets Toolbox – Teil A / B. Multifunktionale Straßenraumgestaltung urbaner Quartiere.* Abgerufen am 2022 von Open Science Repository der HCU, HafenCity Universität Hamburg: https://doi.org/10.34712/142.27

BMDV. (2022). *Einladende Radverkehrsnetze.* Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV), Berlin. Von

https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/StV/Radverkehr/einladende-radverkehrsnetze.html abgerufen

BMDV. (2023). *Forschungs-Informations-System für Mobilität und Verkehr (FIS)*. Von Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV): https://www.forschungsinformationssystem.de/ abgerufen

BMI. (2020). *Neue Leipzig-Charta 2020: Die transformative Kraft der Städte.* (S. u. Bundesministerium für Wohnen, Hrsg.) Abgerufen am 2022 von Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat - Nationale Stadtentwicklungspolitik: https://www.nationale-stadtentwicklungspolitik.de/NSPWeb/DE/Initiative/Leipzig-Charta/Neue-Leipzig-Charta-2020/neue-leipzig-charta-2020_node.html

BMUB. (2007). *Leipzig-Charta zur nachhaltigen europäischen Stadt.* Abgerufen am 2022 von Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB): https://www.bmuv.de/download/die-leipzig-charta/

BMWSB. (2022). *nationale-stadtentwicklungspolitik.de*. Von Bundesministerium für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen (BMWSB) Podcast stadt:radar: https://www.nationale-stadtentwicklungspolitik.de/NSPWeb/DE/Plattform/Veroeffentlichungen/Podcast/stadtradar_node.html abgerufen

Borret, K. (2021). Die normale Straße. Ein bislang unterschätztes Potenzial der städtischen Transformation. *bauwelt*(13). Von https://www.bauwelt.de/rubriken/Die-normale-Strasse.-Ein-bislang-unterschaetztes-Potenzial-der-staedtischen-Transformation-3659880.html abgerufen

Bracher, T., Frölich von Bodelschwingh, F., Preuß, T., Trapp, J. H., & Völker, V. (2019). *Was gewinnt die Stadtgesellschaft durch saubere Luft?* Berlin: Difu-Impulse, Band 2/2019. Von https://difu.de/publikationen/2019/was-gewinnt-die-stadtgesellschaft-durch-saubere-luft abgerufen

Brokow-Loga, A. (2022). One Struggle, One Fight? Strategische Überlegungen zu einem wachstumskritischen Recht auf Stadt. (Urbane Intervention e.V., Hrsg.) *Común. Magazin für stadtpolitische Intervention* (Nr. 6). Von www.comun-magazin.org abgerufen

Bürgerinitiative Helios. (2020). *Rund um Helios und Veloer - Zunkunftskonzept (zum RVKE).* Köln.

Egerer, A. (Nr 68, 2022). "Planungsbeschleunigung" nicht nur ein Schlagwort. (Redaktion Rheinschiene, Interviewer) VCD Regionalverband Köln. Von https://nrw.vcd.org/der-vcd-in-nrw/koeln/rheinschiene-und-rheinschiene-extra abgerufen

EIT Urban Mobility. (2022). *Street Experiments Tool*. (European Institute of Innovation and Technology, & EIT Urban Mobility, Herausgeber) Von https://streetexperiments.com/ abgerufen

Engelmann, P., Köhler, B., Meyer, R., Dengler, J., Herkel, S., Kießling, L., . . . Maaß, C. (2020). *Systemische Herausforderung der Wärmewende.* (Umweltbundesamt, Hrsg.) Abgerufen am 2023 von Umweltbundesamt:

https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/systemische-herausforderung-der-waermewende

Frölich, D. (2019). Venloer Straße und Mobilität in Ehrenfeld. (VCD Regionalverband Köln, Hrsg.) *Rheinschiene*(Nr. 64, Winter 2019/20), S. 18-20. Von https://nrw.vcd.org/fileadmin/user_upload/NRW/Verbaende/Koeln/RHEIN-SCHIENE/RS64_Winter201920.pdf abgerufen

Frölich, D., & Deventer, M. (2021). *Sozialer Ort – Öffentlicher Raum // Eifelwall*. Köln. Von https://kurzelinks.de/eifelwall abgerufen

Frölich, D., & Deventer, M. (12 2022). So geht's besser. (B. Wilberg, Interviewer) Stadtrevue Köln. Abgerufen am 12 2022 von https://www.stadtrevue.de/archiv/artikelarchiv/07894-so-gehts-besser/

FUSS e.V. - Fachverband Fußverkehr Deutschland. (kein Datum). Von https://fuss-ev.de/ abgerufen

Gamberini, J. (2020). Postwachstums- versus nachhaltige Stadt? Gemeinsamkeiten, Spannungsfelder und Auswirkungen auf Städte und Stadtforschung. In A. Brokow-Loga, & F. Eckardt, *Postwachstumsstadt. Konturen einer solidarischen Stadtpolitik*. München: oekom verlag. Von https://www.postwachstumsstadt.de abgerufen

Gerència d'Àrea d'Ecologia Urbana. (2023). *Superilla Barcelona : Barcelona 2015-2023*. (Ajuntament de Barcelona, Hrsg.) Barcelona. Von http://hdl.handle.net/11703/129164 abgerufen

Groschek, M. (2020). Corona und die Neue Leipzig-Charta. *bauwelt*(13). Von https://www.bauwelt.de/rubriken/betrifft/Corona-und-die-Neue-Leipzig-Charta-3547006.html abgerufen

Hayden, D. (1981). Wie könnte eine nicht-sexistische Stadt aussehen. *sub\urban - zeitschrift für kritische stadtforschung, 5*(3/2017). Abgerufen am 2022 von www.zeitschrift-suburban.de

Heinrich-Böll-Stiftung. (2022). *Bürgerbeteiligung*. Von KommunalWiki: https://kommunalwiki.boell.de/index.php/Bürgerbeteiligung abgerufen

Holm, A. (2011). *Das Recht auf die Stadt.* Von Blätter für deutsche und internationale Politik: https://www.blaetter.de/ausgabe/2011/august/das-recht-auf-die-stadt abgerufen

Huning, S. (2017). Das Wagnis des Spekulierens: Inspirationen aus der nicht-sexistischen Stadt. *sub\urban - zeitschrift für kritische Stadtforschung, 5*(3/2017). Abgerufen am 2022 von www.zeitschrift-suburban.de

IGZ. (2021). *REGION.innovativ – zirkulierBAR*. Von Leibniz-Institut für Gemüse- und Zierpflanzenbau (IGZ) e.V.: https://zirkulierbar.de/ abgerufen

Ingenieurbüro Nolde & Partner. (2021). *Dezentrale Wärmerückgewinnung aus Grauwasser - Erprobung, Optimierung und Monitoring verschiedener Technologien an unterschiedlichen Standorten.* Osnabrück: Deutsche Bundesstiftung Umwelt. Abgerufen am Januar 2023 von https://www.dbu.de/projekt_34056/01_db_2848.html

Innovation City Management GmbH. (kein Datum). *Leitfaden Klimagerechter Stadtumbau.* Bottrop. Von https://www.innovationcity-bottrop.de/index.php?id=427 abgerufen

Karabaić, D. (2020). *Projektskizze „Wir folgen dem Klima" für Bürgerzentrum Ehrenfeld e.V.* Köln: bureau gruen.

Karwath, L. (2019). Das Leben in der feministischen Stadt. *Gebaute Gesellschaft*. Abgerufen am 10. 04 2019 von https://kritisch-lesen.de/c/1550

Klimawende Köln. (2023). Von Klimawende Köln: https://klimawende.koeln abgerufen

Knie, A. (08. 12 2022). Experte über Kölner Verkehrswende "Der Autoverkehr auf der Rheinpromenade muss weg". (Kölner Stadtanzeiger (KStA), Interviewer) Von https://www.ksta.de/koeln/verkehrswende-koeln-im-vergleich-der-millionenstaedte-ganz-hinten-376490 abgerufen

Köln kann auch anders. (2022). Von https://www.koelnkannauchanders.de abgerufen

Krause, A., & Schröder, E. (April 2021). *Ressourcen aus der Schüssel sind der Schlüssel - Diskussionspapier zur Sanitär– und Nährstoffwende.* Von Nährstoff- und Sanitärwende: https://www.naehrstoffwende.org/ abgerufen

Meadows et al. (1972). *The Limits to Growth. A Report for the Club of Rome's Project on the Predicament of Mankind.* Club of Rome.

MUNV NRW. (kein Datum). *Stadt-Terrasssen: 150 Meter neue Lebensqualität*. (Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (MUNV NRW)) Abgerufen am 2023 von Zukunftsnetz Mobilität NRW: https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/was-wir-bieten/umsetzen/stadt-terrassen

Olfert, A., Brunnow, B., Schiller, G., Walther, J., Hirschnitz-Garbers, M., Langsdorf, S., . . . Wittmayer, J. M. (2019). *Nachhaltigkeitspotenziale von innovativen, gekoppelten Infrastrukturen.* Dessau-Roßlau: Umweltbundesamt. Abgerufen am 2023 von https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/mehr-nachhaltigkeit-durch-gekoppelte

Pallaver, G. (2019). *Sanierung ohne Verdrängung. Energetische Gebäudesanierung zwischen Klimakrise und Recht auf Wohnen.* (Rosa-Luxemburg-Stiftung, Hrsg.) Berlin. Von https://www.rosalux.de/publikation/id/41099/sanierung-ohne-verdraengung abgerufen

Rebstock, M. (06 2011). *Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA).* (Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV), Hrsg.) Von Forschungs-Informations-System Mobilität und Verkehr: https://www.forschungsinformationssystem.de/servlet/is/353835/ abgerufen

Redecke, S. (2021). Smarte Strukturen – große Wirkung? *Bauwelt - Die 15-Minuten-Stadt*(19.2021). Abgerufen am 2022 von https://bauwelt.de/19.2021-Stadtbauwelt-231-Die-15-Minuten-Stadt-3666560.html

Ringwald,, R., de Wyl, R., Schmidt, R., & Klein-Hitpaß, A. (2018). *Öffentlicher Raum ist mehr wert - Ein Rechtsgutachten zu den Handlungsspielräumen in Kommunen.* Berlin: Agora Verkehrswende.

Rodenstein, M. (2017). Eine Utopie von gestern - Haydens nicht-sexistische Stadt. *sub\urban - zeitschrift für kritische stadtforschung, 5*(3/2017). Abgerufen am 2022 von www.zeitschrift-suburban.de

Scheidewind, U. (14. 12 2022). Wuppertals OB Schneidewind spricht über Probleme der Verwaltung und was Köln daraus lernen kann. (Kölner Stadtanzeiger (KStA), Interviewer) Von https://www.ksta.de/koeln/wuppertaler-ob-uwe-schneidewind-ueber-politik-in-staedten-wie-koeln-379333 abgerufen

Schmelzer, M., & Vetter, A. (2020). Stadt für alle jenseits des Wachstums. Was kann die Stadtforschung aus der Degrowthdebatte lernen? In A. Brokow-Loga, & F. Eckardt, *Postwachstumsstadt. Konturen einer solidarischen Stadtpolitik.* München. Von https://www.postwachstumsstadt.de abgerufen

Schubert, R. (10. 01 2023). Der Traum vom 15-Minuten-Arbeitsweg. (V. Töpper, Interviewer) Abgerufen am 2023 von https://www.spiegel.de/karriere/warum-datev-auf-co-working-spaces-als-ergaenzung-zum-homeoffice-setzt-a-f892837f-90e8-4620-85fc-e73f2565ff70

Schubert, S., Bunge, C., Gellrich, A., Schlippenbach, U. v., & Reißmann, D. (2019). *Innenentwicklung in städtischen Quartieren: Die Bedeutung von Umweltqualität, Gesundheit und Sozialverträglichkeit.* Dessau-Roßlau: Umweltbundesamt. Abgerufen am 2023 von https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/innenentwicklung-in-staedtischen-quartieren-die

Stadt Köln - Ratsinformationssystem. (kein Datum). *Recherche Auswahl.* (S. Köln, Herausgeber) Von Informationssystem für Bürgerinnen und Bürger der Stadt Köln: https://ratsinformation.stadt-koeln.de/recherche.asp abgerufen

Stadt Köln. (2007). *Einzelhandels- und Zentrenkonzept – Stadtbezirk Ehrenfeld.* Von www.stadt-koeln.de: https://www.stadt-koeln.de/politik-und-verwaltung/stadtentwicklung/versorgung/einzelhandels-zentrenkonzept-stadtbezirk-ehrenfeld abgerufen

Stadt Köln. (2012). *Helios-Forum*. Von Stadt Köln: https://www.stadt-koeln.de/politik-und-verwaltung/stadtentwicklung/heliosgelaende/helios-forum abgerufen

Stadt Köln. (2014). *Köln mobil 2025.* Von stadt-koeln.de: https://www.stadt-koeln.de/artikel/71716/index.html abgerufen

Stadt Köln. (2018). *Förderprogramm GRÜN hoch 3.* Von stadt-koeln.de: https://www.stadt-koeln.de/artikel/67044/index.html abgerufen

Stadt Köln. (2020). *Stadtstrategie "Kölner Perspektiven 2030+".* Von stadt-koeln.de: https://www.stadt-koeln.de/politik-und-verwaltung/stadtentwicklung/koelner-perspektiven-2030/downloads-koelner-perspektiven-2030 abgerufen

Stadt Köln. (2022a). *Bürgerräte - ein Pilot für Köln*. Von Meinung für Köln: https://meinungfuer.koeln/buergerraete-ein-pilot-fuer-koeln abgerufen

Stadt Köln. (2022b). *Klimaschutzgutachten "Klimaneutrales Köln 2035"*. Von buergerinfo.stadt-koeln.de: https://buergerinfo.stadt-koeln.de/vo0053.asp?__kvonr=109832 abgerufen

Stadt Köln. (2022c). *Masterplan Stadtgrün*. Von ratsinformation.stadt-koeln.de: https://ratsinformation.stadt-koeln.de/vo0050.asp?__kvonr=109490 abgerufen

Stadt Köln. (2022d). *meinungfuerkoeln*. Abgerufen am 01. 12 2022 von Duldung des Parkens auf Gehwegen: https://meinungfuer.koeln/node/208

Stadt Köln. (2022e). *Köln Atlas - Typologien für kompakte, nachhaltige und lebenswerte Quartiere*. Amt für Stadtentwicklung und Statistik, Köln. Abgerufen am 2023 von https://ratsinformation.stadt-koeln.de/vo0050.asp?__kvonr=110666

Stadt Köln. (kein Datum). *Statistische Jahrbücher*. Von stadt-koeln.de: https://www.stadt-koeln.de/artikel/66843/index.html abgerufen

StEB. (25. 03 2021). *Strategiekonzept „Wasserwirtschaftliche Klimafolgenanpassung"*. (Stadtentwässerungsbetriebe Köln StEB, Hrsg.) Abgerufen am 01 2023 von Ratsinformationssystem der Stadt Köln: https://ratsinformation.stadt-koeln.de/vo0050.asp?__kvonr=106691

StEB. (kein Datum). *Leitfaden für eine wassersensible Stadt- und Freiraumgestaltung in Köln*. (S. Stadtentwässerungsbetriebe Köln, Hrsg.) Abgerufen am 01 2023 von Stadtentwässerungsbetriebe - Publikationen: https://steb-koeln.de/service/publikationen/publikationen.jsp

Steinbrück, J. (2013). *Barrierefreiheit und Shared Space*. (J. Dr. Steinbrück, Landesbehindertenbeauftragter, Hrsg.) Abgerufen am 17. 01 2017 von Freie Hansestadt Bremen, Amt für Straßen und Verkehr.

Straßen.NRW. (2012). *Leitfaden 2012. Barrierefreiheit im Straßenraum*. Von Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen: https://www.strassen.nrw.de/files/commons/pdf/pub_leitfaden-barrierefreiheit-im-strassenraum-2012.pdf abgerufen

taz. (2022). *Heiße Grüße aus Deutschland - Datenprojekt zum Klimaschutz*. Abgerufen am 04. 12 2022 von taz.de: https://taz.de/taz-Datenprojekt-zum-Klimaschutz/!5898240/

Terlinden, U. (1980). Frauen Räume Architektur Umwelt. (Frauen, Steine, Erde, Hrsg.) *Beiträge zur Feministischen Theorie und Praxis*.

Themengruppe Mobilität der Agora Köln. (2015). *Verkehr des guten Lebens - Ein nachhaltiges Verkehrskonzept für Köln*. Köln: Agora Köln. Von https://www.agorakoeln.de/mobilitaet/konzept/ abgerufen

Themengruppe Mobilität der Agora Köln. (22. 03 2017). *#gehwegfrei – Offener Brief*. Von www.agorakoeln.de: https://www.agorakoeln.de/2017/03/gehwegfrei-offener-brief/ abgerufen

VIA. (2021). *Radverkehrskonzept für Köln-Ehrenfeld, Endbericht.* Planungsbüro VIA eG, Köln. Von https://ratsinformation.stadt-koeln.de/getfile.asp?id=803955&type=do abgerufen

Viderman, T., & Weidner, S. (Hrsg.). (2022). *Die Neue Leipzig-Charta und die Stadt nach der Pandemie.* Cottbus: BTU Cottbus-Senftenberg. Von https://www-docs.b-tu.de/fg-stadtmanagement/public/veroeffentlichung_stadtmanagement_neue leipzig charta.pdf abgerufen

Visakha, S. (28. 10 2021). *www.fes.de*. (Friedrich-Ebert-Stiftung, Herausgeber) Abgerufen am 2022 von Ein feministischer Ansatz in der Stadtplanung ist unerlässlich für die Zukunft unserer Städte: https://www.fes.de/themenportal-gewerkschaften-und-gute-arbeit/artikelseite/ein-feministischer-ansatz-in-der-stadtplanung-ist-unerlaesslich-fuer-die-zukunft-unserer-staedte

WIR FRAUEN e.V. (2003). *Ausgabe Stadtplanung*. Abgerufen am 2022 von Wir Frauen - das feministische Blatt: https://wirfrauen.de/ausgabe/stadtplanung/

Witte, D. J., Zeitler, A., Batram, M., Diekmannshemke, J., & Hasemann, L. (2022). *Kinder- und Jugendreport 2022 - Kinder und Jugendgesundheit in Zeiten der Pandemie.* Bielefeld: i.A. DAK Gesundheit. Von https://www.dak.de/dak/gesundheit/kinder--und-jugendreport-2022-2571000.html#/ abgerufen