

# Der Pyrrhussieg auf der Deutzer Freiheit

Update 2023-08

Das Kölner Verwaltungsgericht hat der Klage eines Geschäftsinhabers der Deutzer Freiheit gegen den Verkehrsversuch stattgegeben<sup>1</sup>. Dieser vermeintliche Erfolg einiger Deutzer Einzelhändler\*innen, Gastonom\*innen und der diese unterstützende CDU wird sich am Ende als Niederlage für die Gewerbetreibenden vor Ort herausstellen - und das gleich in mehrfacher Hinsicht.

## a.) Corona, Vorgeschichte und Folgen

Einer der Gründe für die Probleme des Einzelhandels liegt noch weit vor dem Verkehrsversuch auf der Deutzer Freiheit und manifestierte sich in und über die Corona-Pandemie.

Die erzwungene soziale Distanz der Pandemie und die damit verbundene Ausweitung von Online-Shopping und -Konsum, digitaler Kultur- und Freizeitangebote, Bring- und Dienstleistungsangebote und vor allem die Ausweitung und Etablierung von Home-Office haben neue Verhaltensweisen in breite gesellschaftliche Kreise vermittelt und verankert. Diese Erfahrungen sind nach dem Ende der Pandemie fest im Bewusstsein und zum Teil als gelebte Praxis erhalten geblieben. Manche Aspekte wie Home-Office und Lieferdienste werden dabei durchaus auch als Bereicherung empfunden. Verkehr, Flugreisen und Tourismus läuft wieder wie in Vor-Pandemie-Zeiten und dennoch hat die Pandemie zu tiefgreifenden gesellschaftlichen Veränderungen geführt, deren Dimension vielleicht erst in ein paar Jahren wirklich erkennbar werden.

Wie sich das auf die Stadt im Allgemeinen (und in Köln im Speziellen) ausgewirkt hat und welche Anforderungen sich daraus für eine Pandemie-resiliente Stadt ergeben, habe ich in „Aufbruch:Stadt“<sup>2</sup> ausführlicher behandelt.

## Einzelhandel und Gastronomie

Im konkreten zeigt(e) sich das natürlich auch auf der Deutzer Freiheit. Auch ohne Verkehrsversuch war ein deutlicher Einbruch beim Einzelhandel zu verzeichnen. Schon zu Beginn des Verkehrsversuches und der von einigen Einzelhändlern initiierten Kampagne „*Auto weg - Einzelhandel weg*“

---

<sup>1</sup> Das Kölner Verwaltungsgericht hat am 2. August 2023 den Verkehrsversuch, bzw. die Fußgängerzone für „*voraussichtlich rechtswidrig*“ erklärt ([Pressemitteilung VG Köln](#))

<sup>2</sup> siehe hierzu das Dokument "Aufbruch:Stadt | Ein Vorschlag zur nachhaltigen Transformation der Stadt Köln", dass über die Webseite [www.aufbruch-stadt.de](http://www.aufbruch-stadt.de) zum Download zur Verfügung steht.

wurde dies in einem Social-Media-Beitrag zweier Gastronomiebetriebe thematisiert [siehe Aufbruch:Stadt, S. 259 ff]. Allein die zahlreichen im Home-Office sitzenden städtischen Mitarbeiter\*innen aus dem benachbarten Stadthaus fehlten als Laufkundschaft in der Mittagspause oder nach Feierabend.

Schon lange vor der Pandemie hat ein *Wandel* begonnen und ganz allgemein kann festgestellt werden:

- Der klassische **Einzelhandel** hat schon seit Jahren vor Corona mit der Entwicklung des Onlinehandels und einer Änderung des Konsum- und Einkaufsverhalten zu kämpfen. Stichworte sind hier beispielsweise das *Einkaufserlebnis* oder *Shopping-Event*, neue Ansprüche an *Nachhaltigkeit* oder diverse *Hipster*-Faktoren.
- Ein Teil der **Gastronomie** konnte während der Pandemie durch die Mehrwertsteuersenkung und mit Programmen wie „**Sitzen statt Parken**“ unterstützt werden. Die vereinfachte Umnutzung von Parkplätzen und die Ausweitung der Bewirtschaftungsflächen in den öffentlichen Raum wurde von Gastronomie und Kundschaft gerne angenommen. Die dadurch einhergehende Kommerzialisierung des öffentlichen Raums wurde dabei allerdings nur punktuell thematisiert.
- Für den **Dienstleistungssektor**, die **Kultur** oder **Gesundheitsdienste** zeigt sich bezüglich *Coronafolgen* ein sehr differenziertes Bild und wird hier nicht weiter vertieft.

Es brauchte also keinen Verkehrsversuch, um deutlich zu sehen, dass der Einzelhandel, ... schon lange in Schwierigkeiten und von grundlegenden Umbrüchen betroffen ist.

## Die Bedeutung des öffentlichen Raums

Schon seit einigen Jahren ist *die Straße* verstärkt auch Aufenthaltsort. Das Bedürfnis sich draußen zu treffen ist nicht erst seit dem Rauchverbot in den Kneipen und Restaurants spürbar gewachsen. Aktuell geistert in Zusammenhang mit der „*Vermüllung*“ der Stadt Köln der Begriff **Mediterranisierung** in den Medien herum<sup>3</sup>. Gemeint ist die verstärkte Nutzung des öffentlichen Raums im Sinne von „*Savoir-vivre*“ und der hier so bezeichneten französischen Lebensart (in Frankreich allerdings als Begriff für *gutes Benehmen*). Oder der „*Dolce-Vita*“, dem Espresso auf der Piazza und das Schlendern durch gepflegte italienische Städte.

*Ich frage mich allerdings, warum mediterraner Raum und Lebensgefühl nicht mit Aufenthaltsqualität, sondern in Zusammenhang mit mangelnder Sauberkeit in die Debatte geworfen wird. Ich möchte zumindest zu bedenken geben, dass der Begriff der Mediterranisierung im Kontext mit mangelnder Sauberkeit chauvinistische und tendenziell rassistische Klischees gegenüber südländischen Menschen reproduzieren könnte. Aber wie gesagt, gemeint ist wohl eher, dass sich mehr Leben auf der Straße abspielt.*

**Anmerkung**

Außergastronomie, *Wegebier* oder *Cornern* allein beschreibt die veränderte Nutzung des öffentlichen Raums aber noch nicht ausreichend. Auch hier sollte der Blick wieder *Corona* berücksichtigen. Soziale Kontakte und „*sich treffen*“ wurde (gezwungenermaßen) nach draußen verlegt und ist bis

---

<sup>3</sup> zum Beispiel Cordula Beckmann, Sprecherin der Abfallwirtschaftsbetriebe (AWB), zitiert in Stadtrevue 7/2023, S. 16

heute in der massiv geänderten und verstärkten Nutzung der Grünanlagen sichtbar. Da aber in einer sich immer mehr verdichtenderen Stadt die Grünanlagen nicht in gleichem Maße wachsen können, wie es für den gestiegenen Bedarf notwendig wäre, erfährt der öffentliche Raum der Straße einen weiteren Bedeutungszuwachs. Die Qualität von wohnortnahen (öffentlichen) Aufenthaltsorten wird durch Home-Office wichtiger und die Funktionstrennung von Wohnen-Arbeiten-Freizeit hat sich nachhaltig reduziert.

Hier kann tatsächlich vom *mediterranen Raum* – den Städten am Mittelmeer – gelernt werden: viele kleine Plätze, verwinkelte Gassen mit Ecken und Nischen, die immer irgendwo Schatten und Aufenthaltsmöglichkeiten bieten, Sitzgelegenheiten, die einander zugewandt sind und zum Verweilen einladen.

**Mediterran**

Zumindest was die Aufenthaltsqualität und das ansprechende und gepflegte Äußere betrifft, konnten die letzten Woche der Deutzer (Auto-) Freiheit – für Kölner Verhältnisse (!) – neue, positive Maßstäbe setzen. Schade, dass dies nicht überall als Potential erkannt wurde.

**Deutz**

## **Die Suche nach den Schuldigen**

Diese Aspekte wurden von den Kampagnenträger\*innen gegen den Verkehrsversuch nicht thematisiert. Wie so oft ist es einfacher, anderen oder *den äußeren Umständen* die Schuld für die eigene Misere zu geben. Da bot der Verkehrsversuch eine prima Projektionsfläche zur Adressierung der eigenen Verunsicherung und der durchaus auch berechtigten Zukunftssorgen.

Die grundsätzlichen Probleme des Einzelhandels, der Gastronomie, der lokalen Dienstleister, ... werden sich mit dem Ende des Verkehrsversuches nicht auflösen. Es wird aber die Erzählung übrigbleiben, dass erst mit dem Verkehrsversuch die Probleme angefangen hätten oder dass ohne den Verkehrsversuch sicherlich goldene Zeiten angebrochen wären. Diese sich fortsetzende Erzählung verhindert, eine Veränderung aktiv zu gestalten, um den Niedergang vielleicht doch noch abzuwenden. Dass nun auch noch die Klage eines ansässigen Friseurs den Verkehrsversuch beendet, bestätigt diese Erzählung und verhindert somit einen Blick auf die tieferliegenden Ursachen.

## **b.) Chance nicht ergriffen**

Der Verkehrsversuch hätte ein starker Impuls für eine Neuaufstellung und einen positiven Aufbruch für alle Gewerbetreibenden, ... auf der Deutzer Freiheit werden können. Hier wäre es die Verantwortung der Interessengemeinschaft, der diesen nachstehenden Parteien, IHK, HWK und Wirtschaftsförderung der Stadt Köln gewesen, diesen Prozess aktiv zu begleiten.

Alle Gewerbetreibenden vor Ort müssen sich überlegen, wie sie neue Kundschaft erreichen und die bestehende Kundschaft nachhaltig binden kann. Welche Angebote können ein Alleinstellungsmerkmal oder eine höhere Attraktivität gegenüber dem Online-Handel bieten.

Die gute Erreichbarkeit mit dem eigenen PKW wird es auf Dauer nicht sein, denn der Online-Handel ist noch deutlich bequemer, wie der Stau und die Parkplatzsuche mit dem eigenen Auto.

Auch kommen immer mehr Dienstleistungen direkt zu mir nach Hause, wo ich eh den ganzen Tag im Home-Office sitze und keine Erledigungen mehr auf dem Heimweg von der Arbeit mache.

Ich brauche also immer mehr einen guten Grund das **dezentrale Nahversorgungszentrum** aufzusuchen! Die Verbindung der verschiedenen Angebote, eine bequeme Erreichbarkeit und ein angenehmer Aufenthalt.

Der Verkehrsversuch hätte einen guten Anlass geboten, die vielfältigen Angebote auf der Deutzer Freiheit zusammen zu bringen, eine kleine Werbekampagne zu starten und sich ein wenig neu aufzustellen. Nicht die *Einschränkungen* betonen, sondern den zusätzlichen Gewinn und die neuen *Chancen* in den Vordergrund stellen (das wäre vor allem auch die primäre Aufgabe der Parteien und Verbände gewesen).

Zum Beispiel... Die gute Erreichbarkeit mit einem riesigen Parkhaus, dem Bahnhof Deutz, Stadtbahn und auch noch dem Rheinboulevard in der Nähe.

Mobilität

- Die **Erstattung von Parkhaus- und ÖPNV-Gebühren** bei Einkauf auf der Deutzer Freiheit (über die IG organisiert auf alle Beteiligten gerecht aufgeteilt).
- Ein fester **Mobilitätstag** mit einer Fahrrad-Ritschka, die über die teilnehmenden Geschäfte in Rufbereitschaft oder als Shuttle-Bus die (Parkhäuser der) Köln-Arena – den Bahnhof Deutz – den Rheinboulevard – die Hohenzollernbrücke – die Deutzer-Freiheit... ansteuert und den Einkauf bequem transportiert (es muss ja im ersten Schritt nicht direkt ein autonom fahrender *Easymile-Bus* wie in Monheim sein).

Eine Kommunikation (und bei tatsächlich sich zeigendem Bedarf, auch Nachsteuerung) der Zugänglichkeit für Lieferverkehr und mobilitätseingeschränkten Menschen kann so mit zusätzlichen Serviceangeboten verknüpft werden.

Zum Beispiel... So viel zusätzlicher Platz auf der gesamten „Verkehrsfläche“, der vielfältig genutzt werden könnte.

Platz da!

- Ein neuer **Markttag** der ortsansässigen Geschäfte, die ihre Angebote auch draußen auf den neu geschaffenen „*Marktplätzen*“ präsentieren können...
- Eine **Gastronomie**, die das *Shopping-Event* mit *Street-Food-Angeboten*, Kölsch, Piccolöchen oder Bionade verfeinert.
- Thematische **Beet-Patenschaften**. Pflanzkübel mit Heilkräutern und den dazu passenden Informationen, Tee und Hausmittel in der Apotheke; Insektenfreundliche Blühpflanzen und lokaler Bio-Honig; ein mediterranes Kräuterbeet vor „*dem Italiener*“ mit passender Tischdekoration: Miniatur-Kräuterbeete mit Basilikum zum selber-zupfen für die Pasta...
- Eine zentrale **Packstation**, die sich weiteren Anbietern öffnet und um zusätzliche Dienste erweitert wird: online bestellte Ware vom lokalen Einzelhandel kann auch nach Geschäftsschluss rund um die Uhr „auf der Freiheit“ abgeholt werden.
- **Bühnen** und ein Pavillon für Platzkonzerte und kleine Veranstaltungen

Basiswissen aller Raum- und Stadtplanenden betrifft die zentrale Bedeutung einer guten Verbindung von den Erdgeschossflächen der geschäftlichen Bereiche der Häuser mit dem öffentlichen Raum der Straße. Die Öffentlichkeit (und damit potenzielle Kundschaft) muss fließen und fein verzweigt in den halböffentlichen Geschäftsbereich gelangen können. Stadtmöblierung und bewusst gesetzte Beziehungen zwischen „drinnen“ und „draußen“ helfen die Verbindung herzustellen. Wer sich entspannt und genussvoll niederlassen und aufhalten kann, ist gegenüber der dargebotenen Umgebung mit ihren Angeboten auch empfänglicher.

Das gilt auch für die Gastronomie. Die schon erwähnten *mediterranen Orte* zeigen dies sehr anschaulich. Café- und Bistro-Tische öffnen sich den Plätzen und Straßen gegenüber, sie geben den Orten einen Rahmen und die Straße ist eine Bühne.

Bei uns sehen wir noch, dass vereinzelte Gastronomien sich hinter Palisaden und Palettenzäunen verbarrikadiert.

### c.) potenzielle Kundschaft vergraut

In einem offenen Brief an den Bezirksbürgermeister (siehe. [deutzauto-frei.de](http://deutzauto-frei.de)) berichten Düxer Eltern und Anwohner:innen: „In den sozialen Netzwerken, in der Boulevardpresse und bei öffentlichen Veranstaltungen zur Deutzer Autofreiheit beobachten wir lautstarke und aggressiv vorgetragene Beiträge, die den Diskurs zu vergiften versuchen und dabei zusätzlich die berechtigten Interessen des Einzelhandels diskreditieren“. Weiter heißt es: „Daran beteiligt sind nach unseren Beobachtungen nicht nur vereinzelte Bürger:innen, sondern auch Vertretungen des Einzelhandels sowie politische Vertretungen, die dem Verkehrsversuch ablehnend gegenüberstehen“. Das geht sogar so weit, dass Anwohner\*innen „anonym Gewalt angedroht oder auf offener Straße beleidigt“ wurden.

Einige Einzelhändler\*innen haben von Beginn an gegen den Verkehrsversuch polemisiert. Plakate titelten: „Autos weg, Handwerk weg! Den Umsatzverlust verkraften wir nicht. Eine Lösung muss her. **SOFORT!**“ (Alternativ auch „Einzelhandel weg“). Dabei wird dann auch noch fälschlicherweise vermittelt (und an anderer Stelle auch kommuniziert), dass Handwerker\*innen ihre Kund\*innen auf der Deutzer Freiheit nicht mehr anfahren könnten.

Mit der hier verbreiteten Stimmung, bis hin zu Hetze und Bedrohung *aus der einen Ecke* werden keine Kunden gewonnen. Wer sich auf diese Art und Weise in die Debatte einbringt, hat auf lange Zeit einen beträchtlichen Teil seiner möglichen Kundschaft verloren. Ich gehe jedenfalls nicht dort einkaufen, wo ich so angefeindet werde...

Damit, dass die örtliche CDU diese Kampagne auch noch befeuert, leistet sie dem Einzelhandel einen Bärendienst. Aktuelle Entwicklungen und Realitäten zeigen eindeutig in eine andere Richtung. Zu offensichtlich ist da der Versuch, mit einer Pro-Auto-Polemik auf Stimmenfang zu gehen – die daraus folgenden Konsequenzen (siehe oben) werden dabei unter den Tisch gekehrt. Noch zu Beginn des Verkehrsversuches auf der Venloer Straße stellte die dortige CDU den Antrag die Venloer als Fußgängerzone einzurichten. Der Antrag wurde dann aber wieder kassiert und „man positioniert sich“ inzwischen bundesweit damit, dass auf keinen Fall irgendwo ein einziger PKW-Parkplatz wegfallen darf.

Stimmenfang statt Gestaltungswille

## d.) Optionen für die Zukunft verbaut

In zahlreichen niederländischen, belgischen, französischen Städten (um nur ein paar naheliegende Nachbarn zu nennen) fahren spätestens um 11:00 automatisch die Poller in den Innenstädten hoch, wenn nicht die urbanen Einkaufszentren eh komplett Auto-frei oder als Shared-Space eingerichtet sind. Und diese Städte erfreuen sich durchaus am Flair belebter, aber dennoch entspannter Einkaufs- und Genussstätten. Darüber hinaus gibt es zahlreiche Untersuchungen darüber, dass eine Reduzierung des PKW-Verkehrs den lokalen Einzelhandel fördert.

Der aktuelle kolportierte „Kompromiss“-Vorschlag der „pro-Auto-Akteure“ sei angeblich die Umwandlung der Deutzer Freiheit als „**Fahrradstraße mit Zusatz 'Auto frei'**“. Es bliebe also beim Durchgangsverkehr und dem privaten Parken im öffentlichen Raum. Hier wäre eine Zunahme der Konflikte zwischen Radfahrenden und Zufußgehenden (also vornehmlich der Kundschaft von Handel und Gastro) vorprogrammiert.

Im Praxisleitfaden für Fahrradstraßen des difu (Deutsches Institut für Urbanistik <https://orlis.difu.de/handle/difu/582184> ) wird hierzu angemerkt: „Abschnitte mit vielen Parkwechselln, zum Beispiel bei hohem Einzelhandelsbesatz im Seitenraum, eignen sich nur bedingt als Fahrradstraße. Unter Umständen ist dann ein verkehrsberuhigter Geschäftsbereich mit Tempo 20 km/h die bessere Lösung“.

### Und nun?

Vielleicht sollten alle Beteiligten aus dem aktuellen Desaster lernen. Hierbei kann die zuletzt geschaffene Gestaltung der Deutzer Freiheit beispielhaft aufzeigen, wie Qualität im öffentlichen Raum entstehen kann und worauf es bei der Konzeption von Aufenthaltsqualität ankommt. Die positiven Erfahrungen sollten in der aktuellen öffentlich und medial betriebenen Debatte über das kommunikative und juristische Scheitern des Verkehrsversuches nicht vergessen werden. In einem kurzen Artikel auf [aufbruchstadt.de](http://aufbruchstadt.de) > Kapitel 4 > [Update Deuter Freiheit](#) habe ich einige Aspekte beschrieben.

Die Voraussetzungen für ein Gelingen des Verkehrsversuches waren in Deutz denkbar schlecht. Es gab einen miserablen Start ohne umfassendes (!) Konzept und Kommunikation. Das lag vielleicht auch in der Natur der Sache eines Verkehrsversuches mit der zwangsläufigen Fixierung auf Verkehr und der daraus folgenden Polarisierung zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern: Auto – Fahrrad – Fußverkehr... Insofern war das Gerichtsurteil nur folgerichtig (Zitat PM: „Die Erhöhung der allgemeinen Lebens- und Aufenthaltsqualität sowie die Belebung der Geschäfte und Gastronomie sind keine straßenverkehrsrechtlich relevanten Schutzgüter“).

Die Erhöhung der Lebens- und Aufenthaltsqualität kann nicht die primäre Aufgabe eines Verkehrsversuches sein. Die Fragen der Raum- und Stadtentwicklung brauchen einen umfassenderen Ansatz. In einem multidisziplinären Gesamtkonzept werden dann auch die Fragen der Wirtschaftsförderung und des Verkehrs den nötigen Raum erhalten. Und vom Klimawandel haben wir noch gar nicht gesprochen.