

Erwiderung auf den offenen Brief der Standortgemeinschaft, des Bürgervereins und Herrn Schlechtrimens zum Planungsbeschluss „Umgestaltung der Kalker Hauptstraße“

Bündnis
Verkehrswende
Kalk

Köln, 17.09.2022

Sehr geehrte Frau Oberbürgermeisterin Reker,
sehr geehrte Frau Bezirksbürgermeisterin Greven-Thürmer,

seit dem 11.08.2022 zirkuliert ein an Sie, Frau Oberbürgermeisterin Reker und Frau Bürgermeisterin Greven-Thürmer, adressierter offener Brief zur geplanten Umwandlung der Kalker Hauptstraße zu einer Einbahnstraße. Der Brief ist unterschrieben von der StandortGemeinschaft Kalk e.V., dem Bürgerverein Kalk e.V. und Herrn Schlechtrimen von der Bäckerei Schlechtrimen. Dieser Brief hat zum Ziel, den mit dem 25.08.2022 der BV Kalk vorgelegten Planungsbeschluss eingeleiteten Prozess dieser Umwandlung zu verhindern.

Wir Unterzeichnenden möchten diesen Brief nicht unkommentiert lassen, da wir die dort aufgestellten Argumente für falsch und die Vorschläge für schädlich für die Entwicklung des Stadtteils halten. Wir wurden von dem sorgfältig ausgearbeiteten Vorschlag der Verwaltung nicht überrumpelt, und wir begrüßen den nun getroffenen Planungsbeschluss mit umfassender demokratischer Öffentlichkeitsbeteiligung ausdrücklich. Zudem möchten wir uns mit Nachdruck von der im offenen Brief geäußerten Behauptung „hilfloser“ Bezirksvertreter und einer „ideologisch verblendeten Verwaltung“ distanzieren, die wir für diffamierend, destruktiv und in der Sache falsch halten.

Zu den wesentlichen Punkten des Briefes nehmen wir wie folgt Stellung:

(1) „Die Veränderung hin zum Schrägparken mit der Möglichkeit des Kurzzeiteinkaufs über die Brötchentaste besetzen der Kalker Hauptstraße einen starken Geschäftsbetrieb“. „Die Bezirksvertretung bemüht Positiv-Beispiele aus anderen Städten, Ländern oder gar Kontinenten. Sie kommen örtlich, zeitlich und sozial aus völlig anderen Welten.“

Weniger Autos und mehr Fuß- und Radverkehr führen überall zu besserer Aufenthaltsqualität. In langfristig angelegten wissenschaftlichen Studien¹ wurde gezeigt, dass mit einer Verzögerung von einigen Monaten sich in umgestalteten Bereichen auch neue Angebote bilden, Menschen diese Räume anders und intensiver nutzen und ein sozialer Wandel stattfindet, der sich auch, aber nicht allein in Umsatz-Zahlen messen lässt. Es ist verständlich, dass die Alteingesessenen diesen Wandel nicht vorbehaltlos begrüßen.

In ihrem heutigen Zustand ist die Hauptstraße aber auch für Autofahrer:innen eine Quälerei. Viele versuchen generell zu vermeiden, in der Hauptstraße einzukaufen. Wer mit dem Auto unterwegs ist, macht ihre oder seine Einkäufe eher nicht in Kalk. Eine Einbahnstraßenregelung stadtauswärts hingegen würde den Durchgangsverkehr Richtung Westen z.B. zu den Arcaden von der Kalker Hauptstraße weg über andere Routen leiten. Damit würde die Kalker Hauptstraße für solche Autofahrer attraktiver, die tatsächlich zu den lokalen Angeboten wollen, wenn es gerade am Nachmittag - weniger Verkehr gibt.

(2) „Die bisherige schnelle und barrierefreie Erreichbarkeit für Arztpraxen und Ladenlokale fällt weg. Viele alte und behinderte Bürger werden hier das Nachsehen haben. [...] bereits stark belastete Kreuzungen und beruhigte Bereiche [werden] überlastet. Der Verkehr und Emissionen werden insgesamt durch Parkplatzsuchende auch in den Nebenstraßen extrem zunehmen und damit die Belastungen der Anwohner.“

Das Argument mit den mobilitätseingeschränkten Menschen empfinden wir als zynisch. Auf der Hauptstraße sind in der Regel so wenige Parkplätze frei, dass Leute, die nicht gut zu Fuß sind, ihr Auto sonstwo abstellen müssen. Die richtige Lösung wäre: Keine Parkplätze, sondern Halteplätze, vor allem viel mehr Haltemöglichkeiten für Menschen mit Beeinträchtigung. **Geschützte Radfahrstreifen auf beiden Seiten bieten auch Senior:inn:en und Kindern mehr Sicherheiten**, sodass diese öfter die Hauptstraße per Fahrrad nutzen. Weniger Parkplätze schaffen zudem deutlich mehr Platz auch für Fußgänger:innen, und damit auch für Rollis, Außengastronomie, kommerzfreies Verweilen, Flanieren oder kurzum: eine deutlich erhöhte Aufenthaltsqualität.

Der Brief der Standortgemeinschaft betrachtet die geplante Einbahnstraße einseitig aus Perspektive des Einzelhandels. Aus unserer Sicht sollten aber – neben den überlebenswichtigen Klima-Aspekten – auch Interessen anderer Verkehrsteilnehmer berücksichtigt werden und die **Straße in ihrer Bedeutung als wichtiger öffentlicher Raum** in Kalk anerkannt und entsprechend gestaltet werden.

Gänzlich ausgeblendet bleibt in dem Brief die Frage der Schaffung **kindgerechten Verkehrs**, die aus unserer

¹ Vgl. stellvertretend für viele andere z.B. Neiberger, Carola, und Peter Pez (Hrsg.): Einzelhandel und Stadtverkehr. Würzburg University Press, 2019. Online unter https://elib.dlr.de/134691/1/978-3-95826-113-6_Neiberger_GHF28_OPUS_18196.pdf

Sicht für die Entwicklung Kalks entscheidend und die ohne eine deutliche Reduktion motorisierten Individualverkehrs nicht lösbar ist.

Wir leben in einem der dichtest besiedelten Stadtteile Kölns mit einer sehr hohen Verkehrsdichte und gleichzeitig einer der höchsten Geburtsquoten Kölns. Durch den dichten Verkehr in Kalk wird das selbständige Gehen zu den Grundschulen für die Kinder sehr erschwert und ist an mehreren Stellen äußerst gefährlich. Dies führt dazu, dass viele Eltern ihre Kinder wiederum mit dem Auto zur Schule bringen und zusätzlich für Verkehrsaufkommen und Gefahrensituationen in den Bring- und Abholsituationen sorgen. Das Bringen und Abholen mit dem Auto hat zudem weitere Nachteile: Die Kinder erfahren weniger Selbstständigkeit und Selbstwirksamkeit, sie bleiben im Verkehrsverhalten auch länger unsicher und können sich weniger gut in ihrer Wohnumgebung orientieren. Zudem wird der Bewegungsradius für Kinder nochmal eingeschränkt. Die Beruhigung der Kalker Hauptstraße leistet einen wesentlichen Beitrag zu unfallsicheren Schulwegen.

Ein Ausweichen des Verkehrs in derzeit wenig befahrene Nebenstraßen unterstellt ein gleichbleibendes Aufkommen von Autos in der Stadt. Das von der Mehrheit der Kölner:innen geteilte Ziel der Politik² ist aber die deutliche Verringerung des Autoverkehrs auch in Kalk; diesem Ziel dienen auch die Umsetzung des **Radverkehrskonzeptes Kalk** und der Ausbau des ÖPNV. Daher ist eine isolierte Betrachtung der Entscheidung zur Kalker Hauptstraße nicht ausreichend: Die Maßnahme findet eingebettet auch in das bereits 2014 gestartete Programm „**Köln mobil 2025**“ mit dem Ziel einer Eindämmung des motorisierten Individualverkehrs³ in Köln statt.

(3) „Das Erscheinungsbild der Kalker Hauptstraße wurde und wird maßgeblich beeinflusst durch die Kaufkraft und die Nachfrage der überwiegend sozial schwachen und multiethnischen Anwohner.[...] Die erhoffte sozialgerechte Gentrifikation mit der Generierung einer alternativen, bzw. bürgerlichen Nachfrage würde [durch eine Einbahnstraßenregelung] erheblich gestört“.

Wir halten die Rede von „sozial schwachen Anwohnern“ und einer „sozialgerechten Gentrifikation“ in Kalk für problematisch. „Sozialgerechte Gentrifikation“ ist ein Widerspruch in sich; Gentrifikation ist definiert als die räumliche Verdrängung der von Armut betroffenen Anwohner:innen durch den Zuzug einkommensstärkerer und homogenerer Bevölkerung⁴. Wir als mehrheitlich weiße Kalker:innen begrüßen die Vielfalt der Perspektiven und Identitäten in Kalk und möchten darauf hinwirken, dass diese Vielfalt auch bei der Stadtentwicklung gleichberechtigt repräsentiert und mitgedacht wird.

Die Kalker Hauptstraße ist derzeit aus vielen Gründen für alle Menschen unattraktiv. Der entscheidende Grund aus unserer Sicht ist aber die unhaltbare Verkehrssituation aufgrund des zu hohen Aufkommens motorisierten Individualverkehrs. Die Umgestaltung zur Einbahnstraße und später die weitestgehende Befreiung von allen Autos brauchen vielleicht eine Zeit der Umgewöhnung, aber es wird nicht lange dauern, bis alle Anwohner:innen und Besucher:innen die Vorteile als zu Fuß gehende oder Rad fahrende Nutzer:innen einer ruhigen, begrünten Kalker Hauptstraße erkennen und zu schätzen wissen. Unserer Ansicht nach liegen gerade hier auch Chancen für den Einzelhandel, die Kalker Hauptstraße als einen Gegenentwurf für ein ganz anderes Einkaufserlebnis im Vergleich zu den Kalker Arcaden zu nutzen. Aufgrund einer Einbahnstraße wird kein Laden pleitegehen - dies hätte dann auch andere Ursachen.

Unser Fazit:

Die Verfasser des offenen Briefes vom 11.08. sprechen nicht für alle Kalker:innen, sondern höchstens für ihre unterzeichnenden Organisationen.

So nachvollziehbar die kommerziellen Interessen der Gewerbetreibenden sind, wir halten den klimaschützenden Umbau unseres Verkehrssystems, die Reduktion – gerade in benachteiligten Stadtteilen – von Umweltbelastungen wie Emissionen, Lärm und Unfallgefahren – und die Schaffung von mehr Begrünung, Schatten und Aufenthaltsqualität für wichtiger.

Der Zusammenhang zwischen Verkehrsberuhigung und wirtschaftlichem Niedergang der Kalker Hauptstraße erschließt sich uns nicht. Wir halten eine deutliche Verkehrsberuhigung auch in Kalk und in Einklang mit den vorliegenden wissenschaftlichen Erkenntnissen für eine wesentliche Voraussetzung einer auch für die Kundschaft der Gewerbetreibenden attraktiveren Hauptstraße.

Eine Einbahnstraßen-Regelung für die Kalker Hauptstraße ist daher aus unserer Sicht ein zwar begrüßenswerter, aber doch zu kurz greifender Kompromiss.

Unser Ziel ist eine autofreie Kalker Hauptstraße.

Bündnis Verkehrswende Kalk

Unterzeichnende:

- | | |
|------------------------|-------------------------------|
| - AGORA Köln | - Kinderschutzbund Kalk/ |
| - BI Buchforst Mobil | Koordinationsstelle Köln-Kalk |
| - BI Mehr Grün in Kalk | - Nachbarschaftsinitiative |
| - BUND Köln | Kalker Markt |
| - Kalkspace e.V. | - Naturfreund:innen Kalk |
| - kidical mass köln | - Naturfreundehaus Köln-Kalk |
| | - Pflanzstelle e.V. |

² Vgl. Kommunalwahlergebnissen 2020 und die Erhebung des KStA (<https://www.ksta.de/region/autofreie-innenstadt--die-ergebnisse-unseres-grossen--verkehrs-check--36865572>)

³ Vgl. <https://www.stadt-koeln.de/mediaasset/content/pdf66/koeln-mobil-2025.pdf>, insb. S. 22ff

⁴ Vgl. z.B. Dangschat, Jens S.: Gentrification: der Wandel Innenstadtnaher Wohnviertel. In: Friedrichs, Jürgen (Hrsg.): Soziologische Stadtforschung. Kölner Zeitschrift für Soziologie und Sozialpsychologie, Sonderheft 29. VS Verlag für Sozialwissenschaften, Wiesbaden 1988. https://doi.org/10.1007/978-3-322-83617-5_14