

Frage: Mir ist trotz Lektüre von „Was ist ein Verkehrsversuch“ nicht klar, worum es bei den Versuchen geht. Woran bemisst sich ein Versuchserfolg, woran ein Misserfolg? Worin besteht der Versuch im Kern? Welche Methodik wird angewandt, um welche Informationen mit welchem Ziel zu gewinnen? Die Beschreibung des „Versuchs“ auf der zitierten Seite ist mit Zielbegriffen wie „menschengerecht“ oder „faire Verteilung“ beliebig interpretierbar.

Antwort Stadt: Dem Wunsch vieler Bürger*innen nach Veränderung urbaner Räume mit dem Ziel, unmittelbar und spürbar mehr Lebensqualität für die Menschen vor Ort zu schaffen, sprich zum Beispiel weniger Lärm und weniger Abgase ertragen zu müssen, sich in Fußgängerzonen sicher und frei von Pkw-Verkehr bewegen und Straßenraum sicherer nutzen zu können, stehen in der Regel sehr aufwendige und langjährige Planungsverfahren konträr gegenüber. Deshalb arbeitet die Stadt Köln in so genannten „Lupenräumen“ vermehrt an Maßnahmen, die sehr viel zügiger eine spürbare Verbesserung der aktuellen Situation in der oben beschriebenen Wirkweise erzielen können, die aber ohne oder nur mit kleinen baulichen Veränderungen einhergehen. Solche „Labor-Maßnahmen“ sind insofern im Vorgriff auf geplante bauliche Veränderungen versuchsweise zu verstehen, weil sie – anders als bei großen baulichen Maßnahmen – weiterhin für die Stadt kurzfristig modellier- und skalierbar bleiben. Der Erfolg dieser Maßnahmen bemisst sich an den von den Entscheidungsträgern, also der Politik, vorgegebenen verkehrspolitischen Ziele. Die Indikatoren können von Fall zu Fall in ihrer Art und Ausprägung unterschiedlich sein, zum Beispiel Aspekte der Verkehrssicherheit oder des neuen Wohlempfindens in autofreien Zonen, die durch Stadtmobiliar und Begrünung eine Aufwertung erfahren, betreffen. Gemessen wird der Erfolg anhand dieser und weiterer Indikatoren, u.a. durch Beobachtungen, Geschwindigkeitsmessungen, Bürger*innen-Befragungen und Verkehrszählungen.

Ist der „Verkehrsversuch“ an der Venloer Straße ein Erfolg oder Miss-Erfolg gewesen? Woran bemisst sich die Bewertung?

Hauptziele des Vorhabens auf der Venloer Straße sind die Verringerung der gefahrenen Geschwindigkeiten des motorisierten Individualverkehrs und die Reduzierung des Verkehrsaufkommens, um die Verkehrssicherheit, insbesondere für zu Fuß Gehende und Radfahrende, weiter zu erhöhen und die Aufenthaltsqualität zu verbessern. Untersuchungen im Vorfeld haben zur Erreichung dieser Ziele in einem ersten Schritt die Einrichtung einer Tempo-20-Zone als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich und in einem sich später anschließenden zweiten Schritt, die Einrichtung einer Einbahnstraße als bestmögliche Kurzfristmaßnahme, zur Erreichung dieser Ziele vorgeschlagen. Diese Maßnahmen werden nach aktueller politischer Beschlusslage nunmehr erprobt, wobei sich die zweite Stufe gerade in der Vorbereitungsphase befindet. Das Vorhaben ist also insgesamt noch nicht abgeschlossen, deshalb wäre eine Bewertung im Sinne eines Erfolgs oder Miss-Erfolgs zum gegenwärtigen Zeitpunkt verfrüht. Erste Verkehrsbeobachtungen zeigen, dass die Situation vor Ort von allen Verkehrsteilnehmenden mittlerweile besser wahrgenommen wird, als zu Beginn des Vorhabens. Nach der üblichen Gewöhnungszeit ist mittlerweile ein Lerneffekt eingetreten, der durch die Verhaltensänderung der Verkehrsteilnehmenden erkannt wird. Auch wurde durch die Verwaltung festgestellt, dass die

Durchschnittsgeschwindigkeit des Kfz-Verkehrs infolge der umgesetzten Maßnahmen bereits gesunken ist. Dies wertet die Stadt Köln als Indiz dafür, dass sich schon positive Wirkeffekte bemerkbar machen.

Wie hat die Stadtverwaltung auf diese digitale Form der Bürgeranhörung aufmerksam gemacht, wie konnte man von ihr erfahren?

Auf die Gesamtmaßnahme wurde durch Pressemitteilungen ab September 2021 aufmerksam gemacht. An der endgültigen Entscheidung zur Umwandlung der Kurzzeitparkplätze in andere Nutzungsformen konnte sich die Öffentlichkeit im Beteiligungsportal „Meinung für Köln“ informieren und teilhaben. Informiert wurde via Pressemitteilung und Hauswurfsendungen. Außerdem gab es in ergänzender Form zu einem späteren Zeitpunkt einen weiteren Aufruf in analoger Form, auch als Hauswurfsendung.

Hat die Stadt weitere Maßnahmen - und wenn Ja, welche - ergriffen, um die Bevölkerung entlang der Venloer Straße an der Meinungsbildung zu beteiligen?

Weiterhin gab es Vor-Ort Termine, in denen die Verwaltung explizit mit Gastronomen in Kontakt getreten ist. Ebenfalls wurde beispielsweise über Pressemitteilungen, dem Newsletter des Fahrradbeauftragten oder auch auf dem Straßenfest Venloer Straße im August 2022 vor Ort informiert. Für ein besseres Verständnis und zum allgemeinen Meinungs austausch zum Verkehrsversuch wurden im März 2023 weitere Informationsformate auf der Venloer Straße angeboten. Am 10., 17., 24. und 31. März 2023, lud die Initiative "AGORA Köln" alle Bürger*innen ein, an insgesamt vier verschiedenen Info-Rundgängen aus unterschiedlichen Blickwinkeln teilzunehmen (siehe <https://www.agorakoeln.de/2023/02/sprechzeiten-fuer-die-venloer/>). Die Spaziergänge wurden u. a. von den Fachleuten der Verwaltung begleitet. Im Umfeld zu den Rundgängen war das städtische Team des "Fahrradbeauftragten on Tour" mit einem Informationsstand vor Ort und hat über den Verkehrsversuch informiert. Hierbei wurde der direkte Austausch mit den Anlieger*innen und Nutzer*innen gesucht, um die Intention des Verkehrsversuchs und die nun geltenden Regeln zu erläutern. In den Terminen überwiegte das Lob zur Umsetzung des Verkehrsversuches als wichtigen Schritt zur Schaffung einer lebenswerten Straße.

Geschäftsleute der Ehrenstraße geben an, von neuen Verkehrsregelungen überrascht worden zu sein. Demgegenüber spricht die Stadt von breiter Bürgerbeteiligung. Können Sie den Widerspruch bewerten?

Die Umsetzung der Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung wie auch die Planungen zur Neugestaltung der Ehrenstraße sind Ergebnisse einer breiten Beteiligung der Öffentlichkeit. Neben einem

erfolgreichen Online-Dialog auf dem Beteiligungsportal meinungfuerkoeln.de mit insgesamt 246 Meinungen, 1825 Bewertungen und 105 Kommentaren gab es eine eigene Online-Befragung der Anwohner*innen und Unternehmer*innen. Zudem gab es intensive Abstimmungen mit Institutionen, Beiräten, Verbänden und anderen zivilgesellschaftlichen Akteur*innen.

Die Beteiligung wurde überdurchschnittlich gut angenommen. Inhaltlich wurde überwiegende Zustimmung zu den vorgeschlagenen verkehrlichen Veränderungen deutlich. Auch ablehnende Beiträge waren in erkennbarer Zahl vorhanden. Ein Großteil der formulierten konkreten Anliegen betraf den weiteren Planungsprozess.