Stadt Köln

Besser durch Köln.
Der nachhaltige Mobilitätsplan

polisMobility Camp 2024

24. - 25.05.2024

Gefördert durch:

Bundesministerium
für Digitales
und Verkehr

aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages

Das Konzept: Zwei Fragen zur Mobilität der Zukunft

*Die Beteiligung im Rahmen des **polisMOBILITY camp 2024** ist Teil der **Öffentlichkeitsbeteiligung** zum **nachhaltigen Mobilitätsplan „Besser durch Köln“**. Der Dialog-Stand wurde als Teil der städtischen Präsenz aufgebaut und gestaltet. Die Besucher*innen hatten die Möglichkeit, sich über den Nachhaltigen Mobilitätsplan zu informieren und im Rahmen von zwei Beteiligungs-Modulen ihre Hinweise und Einschätzungen in den Erarbeitungsprozess einzubringen.*

Modul 1: Eine Frage der Perspektive

Die **sieben Handlungsfelder** des nachhaltigen Mobilitätsplans wurden aus der Perspektive von **12 verschiedenen Personas** betrachtet *(Eine Persona ist eine fiktive Person, die mit ihren Eigenschaften und ihrem Verhalten eine bestimmte Personengruppe repräsentiert)*. Für jedes Handlungsfeld wurden basierend auf der Einschätzung zur Relevanz in der Online-Beteiligung drei Stellschrauben vorab ausgewählt. Die Teilnehmenden bekamen je ein Handlungsfeld und eine Persona per Los zugewiesen, aus deren Perspektive sie das Handlungsfeld bearbeiten konnten. Dabei wurden zwei Fragen gestellt:

1. Welche der drei Stellschrauben ist für die gewählte Persona am wichtigsten?
2. Über welche Entwicklungen würde die Persona sich am meisten freuen?

Die Einschätzungen wurden selbstständig auf **Post-Its** festgehalten und auf einer Moderationswand gesammelt. Dort wurden die Perspektiven der unterschiedlichen Personas verglichen und auf **Gemeinsamkeiten und Konflikte** geprüft. Durch die zufällige Auslosung der Personas und Handlungsfelder wurde im Beteiligungszeitraum nicht jedes Handlungsfeld aus Perspektive jeder Persona bearbeitet.

Ziel von Modul 1 war es, die Komplexität der Ansprüche an das Kölner Mobilitätssystem zu beleuchten, indem die Thematik aus einer anderen Perspektive als der eigenen betrachtet wurde. Zudem ging es darum, Hinweise für die Gewichtung und Ausgestaltung der Stellschrauben zu sammeln.

Modul 2: Eine Frage der Raumverteilung

An einer Moderationswand wurden anhand von insgesamt **sechs beispielhaften Situationen** aus dem Kölner Mobilitätsalltag **typische Raumkonflikte** illustriert. Es hingen immer zwei Situationen parallel aus, die nach einigen Stunden ausgewechselt wurden.

Die Teilnehmenden konnten selbstständig auf **Post-Its** ihre **Vorschläge zur Lösung der Konflikte** festhalten und die Vorschläge anderer Teilnehmer*innen unterstützen oder kommentieren. Zusätzlich konnten Hinweise eingebracht werden, welche Lösungsansätze unbedingt zu vermeiden seien.

Ziel dieses Moduls war es, ein besseres Verständnis der Zielkonflikte zum Thema Mobilität und Stadtraum zu gewinnen und Hinweise für Gewichtungs- und Abwägungsentscheidungen im weiteren Prozessverlauf zu sammeln.

Modul 1: Eine Frage der Perspektive

Eindrücke der Beteiligung.

© Bilder: René Frampe

Die 12 Personas

Sara, 22
Studentin

Jakub, 32
Vater und Freiberufler

Can, 26
Arbeitet im Schichtdienst im Krankenhaus

Mathilde, 70
Seheingeschränkt

Stefanie, 34
Alleinerziehend, arbeitet in Teilzeit

Friedrich, 55
Führt ein Geschäft

Daria, 30
Handwerkerin

Paul, 74
Mobilitätseingeschränkt

Kiko, 17
Macht gerade ihren Führerschein

Leo, 9
Schüler

Elif, 42
Pendlerin

Reiner, 48
Arbeitssuchend

Handlungsfeld: Fußverkehr

Sara (22) | Jakub (32) | Mathilde (70) | Paul (74) | Leo (9) | Friedrich (55) | Kiko (17)

Platz für Fußgänger*innen

Das Handlungsfeld Fußverkehr wurde aus Perspektive von sieben Personas bearbeitet. Dabei wurde diese Stellschraube für **fünf Personas** als besonders wichtig angesehen. Als wichtige Maßnahmen wurden dabei insbesondere breite, sichere und direkte Wege, kurze Ampelphasen sowie eine Trennung der Wege für die einzelnen Verkehrsmittel identifiziert. Auch eine Temporeduzierung für den Kfz-Verkehr sei von Bedeutung. Für Leo (9 Jahre) seien zudem Spielstraßen eine wichtige Maßnahme.

Barrierefreiheit

Diese Stellschraube wurde ebenfalls für **vier Personas** als bedeutsam angesehen. Insbesondere für die beiden älteren, mobilitätseingeschränkten Personas Mathilde (70 Jahre) und Paul (74 Jahre) wurde hier eine hohe Priorität gesehen. Als relevante Maßnahmen wurden dabei die Qualität der Gehwege und die Beseitigung von Hindernissen genannt. Auch die Instandhaltung von Wegen und Aufzügen sei von Bedeutung. Zudem brauche es eine hohe Zahl von Querungsmöglichkeiten mit langen Grünphasen für Fußgänger*innen. Diese sollten auch für Hör- und Sehbehinderte sicher sein.

Aufenthaltsqualität

Diese Stellschraube wurde für **vier Personas** als besonders wichtig bewertet. Wichtige Maßnahmen seien dabei schön gestaltete öffentliche Aufenthaltsräume und Sitzmöglichkeiten sowie Begrünung. Aus Perspektive von Kiko (17 Jahre) seien zudem Sicherheit und die Beseitigung von Angsträumen von Bedeutung.

Gemeinsamkeiten und Konflikte

- Die größte Übereinstimmung lässt sich bei dem Wunsch nach einer **Trennung der Wege für die einzelnen Verkehrsmittel** feststellen.
- **Breite Gehwege** seien sowohl für ältere, mobilitätseingeschränkten Personengruppen, als auch für junge Menschen und Kinder von Bedeutung.
- Eine **Temporeduktion für den Kfz-Verkehr** sei sowohl für ältere, mobilitätseingeschränkte Personas als auch für junge Familien relevant.
- **Öffentliche Aufenthaltsräume** und **Sicherheit im öffentlichen Raum** wurde insbesondere für jüngere, weibliche Personas als bedeutsam bewertet.

Handlungsfeld: Radverkehr

Sara (22) Can (26) Leo (9)

Radverkehrsinfrastruktur

Das Handlungsfeld Radverkehr wurde aus der Perspektive von **drei Personas** bearbeitet. Für alle drei wurde die Radverkehrsinfrastruktur als sehr bedeutsam eingestuft. Als besonders wichtige Maßnahme wurden dabei breite und sichere Radwege genannt. Relevant zur Förderung des Radverkehrs sei zudem eine fahrradgerechte Ampelschaltung. Falschparkende Autos und Umwege bei Baustellen seien dagegen störend.

Fahrradabstellplätze

Auch diese Stellschraube wurde für **zwei Personas** als relevant angesehen. Dabei seien insbesondere sichere Abstellmöglichkeiten wünschenswert. Auch brauche es Abstellmöglichkeiten für unterschiedliche Fahrradtypen, sowohl im Innenstadtbereich als auch an Miet- und Eigentumswohnungen. Es wurde vorgeschlagen, in Parkhäusern Abstellflächen für Fahrräder zu schaffen.

Radverkehrsnetz

Diese Stellschraube wurde für **zwei Personas** als relevant angesehen. Wichtige Maßnahmen seien dabei ein gut ausgebautes, lückenfreies Wegenetz mit möglichst direkter Wegeführung. Insbesondere für Leo (9) seien Querverbindungen zwischen Schulen und Wohngebieten von Bedeutung.

Gemeinsamkeiten und Konflikte

Da dieses Handlungsfeld nur wenig bearbeitet wurde, lassen sich nur wenige Gemeinsamkeiten feststellen:

- Sowohl für Kinder als auch für schnellere Radfahrende seien **sichere, breite Radwege** relevant. So könnten z.B. unterschiedliche Fahrgeschwindigkeiten ermöglicht werden.
- **Sichere Abstellplätze** und **direkte, lückenlose Verbindungen** werden ebenfalls für unterschiedliche Radfahr-Typen als bedeutsam angesehen.

Handlungsfeld: ÖPNV

Sara (22) | Jakub (32) | Mathilde (70) | Stefanie (34) | Friedrich (55) | Paul (74) | Kiko (17) | Leo (9) | Elif (42) | Reiner (48)

Angebotsvielfalt, Zugänglichkeit & Einfachheit

Das Handlungsfeld ÖPNV wurde aus der Perspektive von insgesamt zehn Personas bearbeitetet, dabei wurde dieser Stellschraube für **neun Personas** die größte Relevanz zugeschrieben. Eine wichtige Maßnahme sei gute Information, die schnell und einfach zugänglich ist. Dabei sei leichte Sprache wünschenswert. Gute Fahrgastinformation brauche es zudem an Bushaltestellen und im Schienenersatzverkehr.

Eine günstige, einfache Tarifgestaltung bzw. „ein Ticket für alles“ sei von Vorteil. Zudem brauche es barrierefreie, saubere und sichere Haltestellen ohne Angsträume. Das ÖPNV-Angebot solle eine eigenständige Nutzung ermöglichen, auch Rufbusangebote seien wünschenswert. Aus Perspektive von autofahrenden Personas seien günstige Parkplätze an Haltestellen wichtig.

Fahrplanangebot & Haltestellendichte

Diese Stellschraube wurde für **sechs Personas** als bedeutsam bewertet. Besonders relevant sei dabei eine enge Taktung des Angebots, dies gelte auch nachts. Es brauche mehr 24/7-Linien. Auch Linienverlängerungen, sowohl im Schienen- als auch im Busverkehr seien wünschenswert. Für mobilitätseingeschränkte Personas sei zudem eine hohe Haltestellendichte wichtig. Wichtig sei außerdem die Verlässlichkeit des Angebots, da Ausfälle und Störungen große Ärgernisse darstellten.

ÖPNV-Netz

Diese Stellschraube wurde für **vier Personas** als besonders relevant bewertet. Wichtige Maßnahmen seien dabei eine möglichst direkte Linienführung, wozu es auch gute Querverbindungen brauche. Zudem seien ein Ausbau des S-Bahnnetzes und Expressbuslinien wünschenswert.

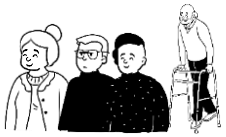
Gemeinsamkeiten und Konflikte

- Eine besonders hohe Übereinstimmung lässt sich bei dem Wunsch nach einer engeren **Taktung der ÖPNV-Angebote** feststellen. Diese Maßnahme sei für die Mehrheit der Personas von hoher Bedeutung. Insbesondere für jüngere Personengruppen, aber auch für Personen, die hauptsächlich den ÖPNV nutzten, seien zudem **24/7-Angebote** relevant.
- Sowohl jüngere, technisch versierte Personengruppen als auch ältere und sehbehinderte Personen benötigten ein **einfaches, leicht zugängliches Informationsangebot**.
- Insbesondere für ältere und mobilitätseingeschränkte Personengruppen seien **barrierefreie und sichere Haltestellen** von hoher Bedeutung.
- Sowohl Pendler*innen als auch mobilitätseingeschränkte Personengruppen seien auf eine **hohe Verlässlichkeit** des ÖPNV-Angebots angewiesen.
- Insbesondere für Menschen mit Behinderungen und für Kinder sei ein **eigenständig nutzbares Mobilitätsangebot** von Bedeutung.

Handlungsfeld: Kfz-Verkehr

Jakub (32) | Mathilde (70) | Friedrich (55) | Daria (30) | Paul (74) | Leo (9)

Parkraum



Das Handlungsfeld Kfz-Verkehr wurde aus Perspektive von insgesamt sechs Personas bearbeitet. Diese Stellschraube wurde für **vier Personas** als besonders relevant angesehen. Wichtige Maßnahmen seien dabei das Vorhalten von Besucher*innen- und Kund*innenparkplätzen insbesondere auch vor Arztpraxen. Hier seien auch Kurzzeitparkplätze zum Ein- und Aussteigen relevant. Zudem brauche es flächendeckend verfügbare Handwerker*innenparkplätze und Ladezonen. Zudem sei ein Ausbau der Behindertenparkplätze wünschenswert. Für Personas, die auf das Auto angewiesen sind, seien günstige oder differenzierte Parkgebühren von Bedeutung. Zudem müsse innerhalb der Nachbarschaft über Maßnahmen, die den Parkraum betreffen, informiert werden.

Kfz-Netz

Diese Stellschraube wurde für **drei Personas** als relevant angesehen. Bedeutsame Maßnahmen seien dabei insbesondere die Einrichtung von Tempo 20- bzw. Tempo 30-Zonen sowie die Einrichtung autofreier Gebiete und Straßen.

Kfz-Infrastruktur

Diese Stellschraube wurde für **drei Personas** als wichtig wahrgenommen. Relevante Maßnahmen seien dabei der Einsatz von Kreisverkehren für einen gleichmäßigen Verkehrsfluss sowie der Ausbau der Ladeinfrastruktur für E-Mobilität. Auch die Einrichtung von Sammelstellen für Fahrgemeinschaften wurde vorgeschlagen. Aus Perspektive von Kindern sei zudem die Einrichtung von Schulstraßen von Bedeutung.

Gemeinsamkeiten und Konflikte

- Sowohl für Geschäftsinhaber*innen als auch für mobilitätseingeschränkte Personengruppen wird die **Verfügbarkeit von Kund*innenparkplätzen** als bedeutsam eingestuft.
- Mit Blick auf die **Einrichtung autofreier Zonen** wird ein **Konflikt** zwischen den Interessen mobilitätseingeschränkter Personen und den Interessen von Kindern und nicht-Kfz-Fahrer*innen gesehen.

Handlungsfeld: Vernetzte Mobilität

Sara (22) | Can (26) | Stefanie (34) | Friedrich (55) | Kiko (17) | Leo (9) | Elif (42) | Reiner (48)

Verknüpfung der Verkehrsnetze

Das Handlungsfeld Vernetzte Mobilität wurde aus Perspektive von insgesamt acht Personas betrachtet. Diese Stellschraube wurde für **sechs Personas** als relevant erachtet. Als bedeutsame Maßnahmen seien dabei insbesondere der Ausbau von Park&Ride- sowie Bike&Ride-Angeboten zu sehen. Wünschenswert sei zudem die Einführung einer nutzungsfreundlichen App, die die Buchung aller verfügbaren Mobilitätsangebote ermöglicht. So solle z.B. Carsharing über die KVB buchbar sein. Auch wird vorgeschlagen, das Jobticket auf Sharing-Angebote zu erweitern. Zudem sollten Mobilitätsgutscheine für Personengruppen, die über geringe finanzielle Mittel verfügen, bereitgestellt werden.

Flächendeckende Sharing-Angebote

Zu dieser Stellschraube wurde für **fünf Personas** eine hohe Relevanz gesehen. Wichtige Maßnahmen seien dabei insbesondere der Ausbau von Carsharing-Angeboten. Auch das Lastenrad-Sharing solle weiter ausgebaut werden und durch geeignete Abstellmöglichkeiten unterstützt werden. Leihradsysteme sollten über die Stadtgrenzen hinaus nutzbar sein. Wünschenswert seien außerdem Angebote für Mitfahrgelegenheiten. Für Familien sei die Kindermitnahme in Sharing-Angeboten besonders relevant.

Mobilstationen

Diese Stellschraube wurde für **drei Personas** als bedeutsam angesehen. Mit Blick auf die Ausstattung der Stationen seien Paketstationen und sichere Fahrradabstellplätze besonders relevant. Zudem käme es auf eine gute ÖPNV-Anbindung an. Wünschenswert seien außerdem Mobilstationen mit Lastenrädern in den Veedeln.

Gemeinsamkeiten und Konflikte

- Sowohl für Student*innen als auch für ältere Personengruppen mit niedrigem Einkommen seien **Mobilitätsgutscheine** (Mobilitätsbudget in Form von Gutscheinen) von hoher Relevanz.
- Für Personengruppen, die einen Führerschein haben, jedoch aus Kostengründen kein Auto besitzen, sei die **Verfügbarkeit eines günstigen Carsharing-Angebots** von großer Bedeutung.
- Sowohl für Einzelhändler*innen als auch für Radfahrer*innen, die nur gelegentlich Bedarf an größeren Transportkapazitäten haben, wird der Ausbau von **Lastenrad-Sharing** als wichtige Maßnahme angesehen.

Handlungsfeld: Wirtschafts- und Lieferverkehr

Sara (22) Friedrich (55) Daria (30)

Wirtschafts- und Lieferverkehrsnetz

Dieses Handlungsfeld wurde im Beteiligungszeitraum nur für **drei Personas** bearbeitet. Für alle drei Personas wurde dieser Stellschraube die größte Bedeutung beigemessen.

Eine wichtige Maßnahme sei dabei die die Einrichtung permanenter Lieferzonen. Autofreie Zonen seien dagegen als störend anzusehen. Zudem wird die Förderung von emissionsfreien Lieferservice-Angeboten vorgeschlagen.

Warenumschlag & Abholstellen

Zu dieser Stellschraube wurden keine Hinweise abgegeben.

Parkplätze für Lieferungen & Dienstleister

Diese Stellschraube wurde für **zwei Personas** als besonders relevant eingestuft. Relevante Maßnahmen seien dabei die Einrichtung von gesonderten Parkplätzen für Lieferungen und Dienstleister*innen sowie die Erteilung von digitalen Sonderparkerlaubnissen für Handwerker*innen.

Gemeinsamkeiten und Konflikte

- Sowohl für Einzelhändler*innen als auch für Dienstleister*innen wird die Einrichtung von **Ladezonen und gesonderten Liefer- und Dienstleisterparkplätzen** als besonders relevant bewertet.

Handlungsfeld: Raumplanung

Sara (22) | Jakub (32) | Mathilde (70) | Can (26) | Stefanie (34) | Friedrich (55) | Paul (74) | Kiko (17) | Reiner (48)

Erreichbarkeit alltäglicher Ziele

Das Handlungsfeld Raumplanung wurde aus Perspektive von insgesamt acht Personas bearbeitet, dabei wurde diese Stellschraube für **fünf Personas** als relevant betrachtet. Eine besonders wichtige Maßnahme sei dabei die Verfügbarkeit guter Nahversorgung innerhalb des Veedels. Auch das Konzept des 15-Minuten-Quartiers sei wünschenswert. Wichtig sei zudem eine gute Nutzungsmischung.

Klimaresiliente Stadtplanung

Diese Stellschraube wurde für **zwei Personas** als bedeutsam angesehen. Dabei liegt der Fokus auf der Begrünung: Es sei wichtig, im Wohnumfeld ausreichend Grünflächen für die Naherholung zur Verfügung zu stellen. Zudem sei die Maßnahme „Begrünung in Kombination mit Verkehrsinfrastruktur“ wünschenswert.

Kompakte Bebauung

Diese Stellschraube wurde für **vier Personas** als wichtig eingestuft. Wichtig sei dabei vor allem die Schaffung von Wohnraum in der Nähe von Schienenverkehrs-Haltestellen. Auch die Umnutzung von Leerstand sei relevant. Zudem sei Platz für Begegnungsräume zu schaffen.

Gemeinsamkeiten und Konflikte

- Für die Mehrheit der Personengruppen wird die **Verfügbarkeit von Nahversorgung im Veedel** als sehr wichtig angesehen.
- Insbesondere für jüngere Personengruppen wird der **Verfügbarkeit von ÖPNV-nahem Wohnraum** eine hohe Relevanz eingeräumt.

Modul 2: Eine Frage der Raumverteilung

Eindrücke der Beteiligung.

© Bilder: DialogWerke

Eine Frage der Raumverteilung

Situation 1

*Eine Fußgängerzone ist für den Radverkehr geöffnet. Radfahrer*innen nutzen die Strecke gerne, denn sie bietet eine direkte Verbindung zu wichtigen Zielen abseits der vielbefahrenen Hauptverkehrsstraße, die keinen guten Radweg hat. Eine ältere Dame mit Hund an der Leine erschrickt, als sie ein Radfahrer von hinten überholt. Ein paar Meter weiter muss der Radfahrer bremsen und absteigen: Ein Lieferwagen lädt Getränke für ein Restaurant aus.*

Wie können wir den unterschiedlichen Bedarfen gerecht werden?

Infrastruktur:

- Fuß- und Radverkehr sollten getrennt geführt und ein Radweg eingerichtet werden.
- Die Hauptverkehrsstraße könne zu einer Fahrradstraße umgebaut werden.
- Entlang der Hauptverkehrsstraße könnten Fahrspuren reduziert und stattdessen ein Radweg gebaut werden.
- Für den Radverkehr solle eine Alternativroute eingerichtet werden.
- Durch Bodenwellen könne eine Temporeduzierung erreicht werden.

Kontrolle und Regulierung:

- Es brauche ein Tempolimit für Radfahrende (z.B. 10-15km/h).
- Für Lieferverkehre sollten feste Zeitfenster eingerichtet werden.
- Es brauche mehr Kontrolle durch das Ordnungsamt bzw. die Polizei, dabei sollten auch digitale Lösungen zum Einsatz kommen.

Beschilderung und Markierung:

- Durch farbliche Markierung könne eine Trennung von Fuß- und Radverkehr erreicht werden.
- Radfahrende könnten durch Beschilderung zu mehr Aufmerksamkeit und Rücksicht animiert werden.

Allgemeine Vorschläge:

- Es brauche mehr Klarheit bei Regeln, Wegen und Zuständigkeiten.
- Bürokratieabbau könne helfen, Entscheidungen schneller voranzubringen.
- Es brauche Fahrtrainings für Radfahrende, insbesondere für E- & Lastenräder.
- Priorität sei auf Fußgänger*innen zu legen, der Radverkehr müsse langsam fahren.
- Es brauche einen respektvollen und fairen Umgang unter den Verkehrsteilnehmenden.
- Es sollten mehr Parkbänke zur Erholung aufgestellt werden.

Übergreifende Wünsche & Impulse

- Lieferverkehr solle nicht Radwege blockieren, sondern Pkw-Fahrspuren.
- Autos als Stärkere sollten ausweichen, nicht die Fahrräder.
- Fahrrad- und Fußgängerzonen sollten erweitert werden.

Was sollte auf keinen Fall getan werden?

- Die Fußgängerzone dürfe nicht aufgehoben werden.
- Die Fußgängerzone dürfe nicht für den Radverkehr gesperrt werden.
- Es solle keine Einbauten geben, die den Radverkehr stören würden.
- Die Fußgängerzone dürfe nicht für E-Bikes geöffnet sein.
- Es dürfe keine „Zeigefinger-Politik“ geben.

Eine Frage der Raumverteilung

Situation 2

*Eine Radfahrerin fährt auf einem schmalen Radfahrstreifen entlang einer vielbefahrenen Straße. Sie fühlt sich unwohl: Auf der Straße herrscht Tempo 50, der Abstand zwischen Fahrbahn und Radstreifen fühlt sich unzureichend an. An der Seite parken Autos, alle Parkplätze sind belegt. Ein Wagen steht vor einer Bäckerei in zweiter Reihe auf dem Radstreifen. Weiter vorne stehen Fußgänger*innen an einer Ampel und warten darauf, die Straße queren zu können. Die Gruppe der Wartenden ist bereits recht groß, denn die Wartephase ist lang. Ein Mann setzt an, bei Rot die Straße zu überqueren. Er möchte zur Bushaltestelle auf der anderen Straßenseite und hat Sorge, seinen Bus zu verpassen.*

Wie können wir den unterschiedlichen Bedarfen gerecht werden?

Infrastruktur:

- Es brauche einen breiten Radweg, auch ein Radschnellweg wird vorgeschlagen.
- Es benötige eine grundsätzliche Trennung der Verkehrsmittel. Der Radweg sei geschützt und getrennt vom Kfz-Verkehr zu führen. Radwege seien hinter Parkplätzen entlangzuführen.
- Es wird die Einrichtung einer separaten Busspur vorgeschlagen.
- Auch ein Zebrastreifen könne eingerichtet werden.
- Es brauche breitere Querungen für Fußgänger*innen.

Ampelschaltung

- Es wird eine allgemein schnellere Taktung der Ampeln vorgeschlagen. Insbesondere zugunsten von Fußgänger*innen solle es schnellere Ampelphasen geben.
- Zudem brauche es eine intelligente Ampelschaltung. Dabei solle der Umweltverbund Priorität bekommen.

Kontrolle & Regeln

- Es wird die Einrichtung einer Tempo-30-Zone vorgeschlagen, vereinzelt wird auch Tempo 40 vorgeschlagen
- Falschparken müsse geahndet und durch Abschleppung verhindert werden. Dies gelte auch für Radwege.
- Es seien feste Kundenparkplätze und Lieferzonen zu definieren.
- Außerhalb der Stoßzeiten seien feste Lieferzeiträume festzulegen.

Allgemein /übergeordnet

- Es könnten autofreie Tage eingeführt werden.
- Die Aufenthaltsqualität solle durch Parkraumreduzierung und mehr Begrünung verbessert werden.

Was sollte auf keinen Fall getan werden?

- Der Zustand dürfe nicht belassen werden.

Eine Frage der Raumverteilung

Situation 3

*In einer Einkaufsstraße im Veedelszentrum tritt immer wieder derselbe Konflikt auf: Fußgänger*innen ärgern sich über den Außensitzbereich eines Cafés. Jeder Platz ist belegt, es bleibt nur ein schmaler Durchgang frei. Eine ältere Dame mit Rollator hat Mühe, sich an den Cafégästen vorbeizuschlängeln. Der Cafébesitzer würde gerne für den Außensitzbereich auf die Parkplätze am Straßenrand ausweichen, doch die Apotheke nebenan benötigt die Plätze für ihre Kunden. Die ausgewiesenen Parkplätze sind belegt. Aktuell parkt ein Lieferwagen in zweiter Reihe auf dem Fahrradstreifen, damit der Fahrer ein Paket abgeben kann. Eine Radfahrerin muss auf die Straße ausweichen und sich in den Autoverkehr einfädeln.*

Wie können wir den unterschiedlichen Bedarfen gerecht werden?

Konkrete Vorschläge:

- Es brauche einen baulich getrennten Radweg.
- Es könne eine autofreie Einkaufsstraße eingerichtet werden.
- Parkplätze: Es brauche mehr ausgewiesene Lade- und Lieferparkplätze, dafür sollten reguläre Parkplätze insgesamt reduziert werden.
- Für den Radverkehr solle eine Geschwindigkeitsbegrenzung eingerichtet werden.

Übergeordnete Maßnahmen:

- Der innerstädtische Parkraum insbesondere in zentralen Lagen solle reduziert werden. Im Gegenzug solle mehr Raum für Fuß- und Radverkehr geschaffen werden.
- Allgemein sei Fußgänger*innen und Anwohner*innen Priorität einzuräumen.
- Der ÖPNV solle gestärkt werden, um die Attraktivität und Notwendigkeit des Kfz-Verkehrs zu verringern. Auch sei an Haltestellen mehr P+R-Infrastruktur zu schaffen.
- Der Lieferverkehr müsse möglichst autofrei gestaltet werden.

Herangehensweise & Prozess

- Vor (!) Umsetzung einer Planung seien Betroffene einzubeziehen.
- Die Beteiligten müssten an einen Tisch gebracht und zusammen Lösungen erarbeitet werden.
- Die jeweils andere Sichtweise sei in Gedanken nachzuvollziehen.
- Es brauche weniger Dogma und mehr pragmatische Lösungen.

Was sollte auf keinen Fall getan werden?

- Es dürfe keine aggressive Auseinandersetzung geben.
- Gegenseitige Schuldzuweisung sei zu vermeiden.
- Verkehrsteilnehmende dürften nicht diskriminiert werden.
- Es sei nicht richtig, dass der Großteil des Straßenraums dem Kfz-Verkehr vorbehalten sei, während im restlichen Straßenraum Nutzungskonflikte herrschten.
- Es dürften nicht nur (!) die Interessen einer Partei berücksichtigt werden.
- Es dürfe keine Parkraumvernichtung geben.
- Gehwegparken sei nicht zu dulden.

Eine Frage der Raumverteilung

Situation 4

Ein Mann kommt nach der Arbeit mit seinem Auto nach Hause und sucht einen Parkplatz. Er hat einen Anwohnerparkausweis, aber alle ausgewiesenen Parkplätze in der Straße sind belegt. Er ist genervt – er ist müde und möchte sich zuhause ausruhen. Am nächsten Morgen möchte er einkaufen gehen, doch dazu muss er zunächst noch die leeren Getränkekisten einladen. Er ärgert sich, denn in der Straße wurden vor kurzem drei Parkplätze umgewidmet, um Platz für Fahrradabstellbügel, eine Abstellfläche für Leihroller und eine Sitzbank mit Pflanzkübeln zu machen. Sein Nachbar freut sich, denn er muss sein Fahrrad nun nicht mehr in den Keller tragen. Die Fahrradbügel sind belegt. Auf der Bank sitzt eine Frau und schaut zu, wie ihr Kind mit Kreide auf den Gehweg malt.

Wie können wir den unterschiedlichen Bedarfen gerecht werden?

Aufenthaltsqualität

- Es seien ausreichend Spielflächen im öffentlichen Raum zu schaffen.
- Aufenthalts- und Erholungsräume müssten ausgebaut werden.

Parkraum

- Es brauche Veedelsparkhäuser, gleichzeitig sollten Parkplätze abgebaut werden.
- Parkraum müsse flächendeckend bewirtschaftet werden: Dabei solle es unterschiedliche Tarife nach Parkdauer geben. Auch Anwohnerparken solle deutlich teurer sein als ÖPNV-Tickets (für 2 Personen). Zudem seien Anwohnerparkplätze zeitlich zu begrenzen.
- Es brauche Ladezonen auch für Anwohner*innen.
- Es brauche zudem mehr Radabstellanlagen. Dabei müsse es sichere Abstellmöglichkeiten für unterschiedliche Fahrradtypen geben.

Respekt und Umgang

- Es brauche ein stärkeres Bewusstsein für Verkehrsregeln, sowie mehr Respekt und Rücksicht der Verkehrsteilnehmenden untereinander.

Alternativen schaffen

- Es müssten Anreize geschaffen werden, das Auto nicht zu nutzen. Alternative Mobilitätsangebote müssten attraktiver werden.
- Es brauche fußläufig erreichbare Mobilstationen.
- Es wird eine private Lastenradförderung für Einkäufe vorgeschlagen.
- Es brauche eine City-Maut für Pkw verbunden mit vergünstigten Carsharing-Angeboten.

Übergeordnet

- Der ÖPNV müsse stärker ausgebaut werden. Zudem müsse er günstiger werden, insbesondere für Einwohner*innen und finanziell benachteiligte Haushalte.
- Die Einhaltung der Garagenordnung müsse stärker forciert werden.
- Langzeitparker*innen und Wohnmobile müssten in Außenbezirke verlagert werden.

Was sollte auf keinen Fall getan werden?

- Parken dürfe nicht verteuert werden ohne sozialen Ausgleich zu schaffen und nachhaltigere Mobilitätsalternativen zu stärken.
- Die Menge der Kfz-Parkplätze dürfe nicht weiter steigen.

Eine Frage der Raumverteilung

Situation 5

In einer Wohnstraße im Veedel ist es eng: Am Straßenrand der Einbahnstraße parken Autos. Sie stehen mit zwei Rädern auf dem Gehweg. Eine Frau mit Kinderwagen hat an einigen Stellen Mühe, daran vorbeizukommen. Sie schaut nervös nach ihrem Sohn, der auf seinem Laufrad voran fährt. Sie müssen die Straßenseite wechseln und sie hat Sorge, dass er allein zwischen den parkenden Autos auf die Straße fährt. Ein älterer Herr, der in die entgegengesetzte Richtung geht, muss in einen Hauseingang ausweichen, um nicht mit dem Kind zusammenzustoßen. Dabei stolpert er fast über ein Fahrrad, dass an einer Regenrinne angeschlossen an der Hauswand lehnt. Eine Abstellanlage gibt es nicht. Der ältere Herr schimpft empört. Auf der Straße fährt ein Radfahrer gemütlich mit Kopfhörern im Ohr. Hinter ihm hupt ein Handwerkerfahrzeug. Der Fahrer muss in der Straße zu einem Einsatz, ist aber bereits spät dran, da er keinen Parkplatz findet.

Wie können wir den unterschiedlichen Bedarfen gerecht werden?

Parkraum

- Unerlaubtes Gehwegparken müsse geahndet werden.
- Parkplätze sollten am Straßenrand reduziert oder entfernt werden. Stattdessen brauche es P+R-Möglichkeiten mit ÖPNV-Anbindung an den Stadtgrenzen sowie Quartiersgaragen.
- Parkplätze am Straßenrand sollten in Raum für Fußverkehr, oder in Fahrradabstellanlagen umgewandelt werden.
- Es brauche Ladezonen und Service-Parkplätze für das Handwerk und soziale Dienste sowie Behindertenparkplätze.
- Es brauche mehr Anwohner*innenparkplätze, um Gehwegparken zu verhindern.

Fußverkehr

- Gehwege sollten ausgebaut und verbreitert werden. Es wird eine Regelbreite von 2,5m vorgeschlagen.
- Gehwege seien zudem grundsätzlich freizuhalten, auch Außengastronomie und Fahrradabstellanlagen seien nicht zu dulden.
- Es brauche eine klare Trennung der Verkehrsmittel. Fahrräder seien auf dem Gehweg nicht zu dulden.

Radverkehr

- Es sollten mehr Fahrradabstellplätze geschaffen werden. Dazu könnten auch Pkw-Stellplätze umgewidmet werden.
- Es wird ein Stellplatzschlüssel für Fahrräder vorgeschlagen.
- Es könne eine Fahrradstraße eingerichtet werden.
- Das Tragen von Kopfhörern beim Radfahren solle allenfalls auf Radschnellwegen erlaubt sein.

Übergeordnet

- Es wird eine autofreie Innenstadt gefordert.
- Ein Langzeitziel seien getrennte Zonen für Radfahrende, Pkw und Fußgänger*innen.

Was sollte auf keinen Fall getan werden?

- Gehwege dürften nicht zugunsten von mehr Parkraum reduziert oder entfernt werden.
- Der Autoverkehr dürfe nicht priorisiert werden. Auch Anwohner*innen oder Handwerkerparkplätze sollten keine Priorität haben.

Eine Frage der Raumverteilung

Situation 6

Eine Mutter sitzt hinter dem Steuer ihres Kombis und ist genervt. Sie hat einen frühen Termin im Büro und ist spät dran, aber in der Straße vor der Grundschule ihres Kindes staut sich der Verkehr. Die Lage ist unübersichtlich: durch die parkenden Autos ist nur eine schmale Fahrspur frei. Wegen des vorausfahrenden SUVs kann sie nicht erkennen, wie sich die Autos bewegen. Immer wieder treten kleine Gruppen von Kindern zwischen den parkenden Autos am Straßenrand hervor, um die Straßenseite zu wechseln. Von hinten nähert sich ein Lastenfahrrad, das hinter den stauenden Autos anhalten muss. Der Fahrer schüttelt genervt den Kopf. Im Auto auf der Rückbank quengelt der Sohn – er würde gerne das letzte Stück zu Fuß gehen, doch bei der unübersichtlichen Verkehrssituation ist seiner Mutter das zu gefährlich.

Wie können wir den unterschiedlichen Bedarfen gerecht werden?

Verkehrsmanagement

- Zu Stoßzeiten sollten Drop-Off-Zonen an Schulen eingerichtet werden. Dies könne durch die Präsenz von Lots*innen unterstützt werden.
- Es solle eine Schulstraße eingerichtet werden.
- Vor Schulen seien autofreie Zonen einzurichten.

Parkraum

- Parkplätze sollten in Schulbereichen am Straßenrand entfernt werden.
- Parkplätze am Straßenrand sollten durch breitere Geh- und Radwege ersetzt werden.

Alternativen

- Fahrradbusse sollten als Alternative zum Bringen mit dem Auto eingerichtet werden.

Was sollte auf keinen Fall getan werden?

- Es dürften keine weiteren Autospuren oder Parkflächen geschaffen werden.