

Studie zum Stadtraummanagement

1. Voraussetzung und Kontext
2. Projektthesen
3. Ziele der Studie
4. Aufwand und Zeitraum

Zu 1)

„Die Zukunft der Stadt ist der Bestand“ zumindest im europäischen Kontext. Genau diese Sichtweise richtet den Fokus der urbanen Transformation auf die bestehenden Stadtquartiere. Dabei steht weniger im Zentrum die Option auf eine bauliche Nachverdichtung oder die Ertüchtigung des Bestandes, so aktuell dies ist; es wird für die gewachsenen Quartiere eine Frage zukünftiger Akzeptanz als Wohn- und Lebensraum sein, dass es gelingt, für die Überformung des Straßenraumes durch ruhenden Verkehr neue Ansätze zu finden. Die Straßenräume, die nicht dafür vorgesehen sind, lediglich Parkraum darzustellen, verlieren jegliche urbane Vielfältigkeit und ihre Funktion als „öffentlicher Raum“. Gerade auch für die „älter werdende“ Gesellschaft in jenen Gebieten ist die Frage der unmittelbaren wohnungsnahen Mobilität und Lebensraumangebote von wachsender Dringlichkeit. Es reicht nicht, die Wohnung barrierefrei umzubauen, wenn der Straßenraum dies nicht ist, somit der Bewegungsraum nicht für einen Weg „vor die Tür“ geschaffen ist. Der Hintergrund der Fragestellung ist hoch aktuell und könnte als Pilotprojekt dazu beitragen, die grundsätzlichen Thesen im Sinne einer Finanzierungs- und Kostenanalyse im Umsetzungsszenario vertiefend zu untersuchen.

Zu 2)

Neues Straßenraummanagement

Die Straße ist nicht nur zum Parken da. Auch wenn genau dieser Eindruck in Deutz vorherrscht, ist die Erkenntnis einer Trendwende unumgänglich, soll das Lebenswerte eines Stadtquartiers Deutz nicht erstickt werden. Das Konzept wagt den Versuch eines neuen Weges.

1. These

Die Straße ist nicht nur zum Parken da. Der Parkraum wird eingeschränkt und verlegt.

2. These

Alle senkrecht zum Rhein führenden Gassen sollen mit ihren Bürgersteigflächen neu bewirtschaftet werden, sprich' diese Flächen können von den Eigentümern bzw. Mietern gepachtet werden.

Der Belag des Bürgersteigs bleibt erhalten, aber aufgesetzte Konstruktionen erlauben neue private Vorgartennutzungen, vom grünen Beet bis zum Sitzplatz der sprichwörtlichen Bank vor der Tür.

3. These

Die verdrängten PKW's finden einen neuen Platz. Die Severinsbrücke – da hier großflächig städtische Grundfläche zur Verfügung steht – soll mit einem Parkhaus unterbaut werden. Das Parkhaus ist als Quartiersparkhaus Deutz ausgelegt. Die Bewohner erhalten einen Stellplatz zu günstigen Konditionen.

4. These

Es wird ein Shuttle eingerichtet, der ringförmig durch Deutz fährt und eine Zubringerfunktion für das Parkhaus erfüllt. Es wird aber auch als interner Ringverkehr, der die Einkaufsstraße optional – gerade auch für alte Menschen – erreichbar werden lässt, genutzt werden können. Dies schafft eine Mobilität im Quartier, die stadtraumverträglich ist.

5. These

Die Verpachtung der Bürgersteigfläche von max. 50.000 m², die Fahrpreise für den Shuttle von ca. 50 Cent für die Fahrt und eine monatliche Gebühr von 30 – 50 Euro pro Stellplatz lassen es wirtschaftlich zu, dass sowohl das Parkhaus als auch der Shuttle-Betrieb eine sich selbst tragende Einrichtung darstellen. Wichtig ist, dass Geld durch eine Straßenraumbewirtschaftung (eben Vermietung von Bürgersteigflächen) generiert werden kann, die hilft, neue Stellplatzlösungen zu entwickeln. Die Stadt Köln kann handlungsfähig werden ohne Haushaltsdefizite.

6. These

Das Ziel der Maßnahmen ist eine neue Lebendigkeit in Deutz, die neue Altersschichten und Bewohnerszenen anzieht. Die Straßen von Deutz sind dann hipp.

Zu 3)

Ziel der Studie ist es, die Kosten- und Finanzierungsaspekte des Straßenraummanagements durchzurechnen und ein glaubwürdiges Umsetzungsszenario aufzuzeigen. In einem weiteren Schritt soll die Realisierung mit den zuständigen Ämtern und den Bürgern diskutiert werden.

Zu 4)

Auf der Grundlage der erarbeiteten Ergebnisse des Workshops RRK ist ein Zeitraum von ca. 3 – 4 Monaten vorgesehen. KSG wird dafür eine/n Mitarbeiter/in abstellen, die/der an der Machbarkeitsstudie arbeiten wird. Neben zeichnerischen Ergebnissen werden auch betriebswirtschaftliche Betrachtungen angestellt. Bei ca. 3.000 Euro pro Mitarbeiter/Monat wird eine Fördersumme von ca. 10.000 Euro beantragt. Darüber hinausgehende Kosten und Nebenkosten trägt KSG.

