

Bürger*innen-Initiative **LebeVeedel**
z.Hd. Dr. Ralf Brand
Auf dem Stahlseil 7
50733 Köln

info@ralfbrand.com

Tel: 0221 16842225

Geschäftsstelle für Anregungen und Beschwerden
an Rat und Bezirksvertretungen
z.Hd. Ausschuss für Bürgerbeteiligung, Anregungen und Beschwerden
-- Bezirksvertretung Nippes --
Ludwigstraße 8
50667 Köln

In Kopie an die Vertreter*innen folgender Parteien in der Bezirksvertretung Nippes:
Bündnis 90/Die Grünen, SPD, CDU, FDP, DIE LINKE, GUT/Klima Freunde, Die PARTEI

Köln, 15. April 2024

Umsetzung von Modul 1 bis 5 des **LebeVeedel** Konzeptes im Clouth Quartier
Hier: Anregung und Beschwerde gemäß § 24 Gemeindeordnung NRW

Sehr geehrte Mitglieder des Ausschusses für Bürgerbeteiligung, Anregungen und Beschwerden,

die Unterzeichner*innen wenden sich hiermit an Sie im Sinne § 24 der Gemeindeordnung Nordrhein-Westfalen (GO NRW) mit der Eingabe zur Umsetzung des beiliegenden LebeVeedel Konzeptes im Nippeser Clouth Quartier. Aufgrund seines interdisziplinären Charakters empfehlen wir die fachliche Bearbeitung durch eine dezernats- und ämterübergreifende Projektgruppe.

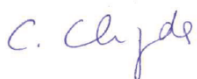
Im Namen der Bürger*innen-Initiative **LebeVeedel**



Dr. Ralf Brand



Wolfgang Kasper



Charlotte Chigueda



Philipp Kahnert



Anke Houchmand



Markus Krumscheid



Bernd Blaschke



Sven Quadflieg

LebeVeedel

Bürgereingabe nach §24-GO NRW



Detailszene einer Visualisierung nach Umsetzung des **LebeVeedel** Konzeptes

Bürger*innen-Initiative **LebeVeedel**
c/o Dr. Ralf Brand
Auf dem Stahlseil 7
50733 Köln
Tel.: +49 221 16842225

Die Essenz

Wie die detaillierte Analyse des Clouth Quartiers (S. 6 - 17) zeigt, schlummern dort noch viele ungenutzte Potenziale, um es zu einem wahrlich lebenswerten, kinder- und seniorenfreundlichen, nachhaltigen und dem Klimawandel angepassten Quartier zu machen.

Um diese Potenziale zu aktivieren, wurde das vorliegende Konzept seit 2020 von engagierten Bürger*innen mit professioneller Unterstützung entwickelt. Es formuliert eine ganzheitliche Vorstellung vom Clouth Quartier im Jahre 2030. Um sich schnell auf diesen Weg zu machen, möge die Bezirksvertretung Nippes beschließen, die Verwaltung mit der Umsetzung der folgenden Maßnahmen bis Ende 2025 zu beauftragen:

- Modul 1: Deutlich vermehrte Begrünung des Luftschiffplatzes (siehe S. 18).
- Modul 2: Optimierung der verkehrlichen Erschließung mit dem Zweck, Schleichverkehr durchs Quartier zu unterbinden bzw. zu verringern und straßenbegleitende Flächen für nicht-verkehrlichen Mehrwert umzuwidmen. Dies kann in verschiedenen Varianten geschehen, je nachdem, ob die Quartiers-Durchfahrt unterbunden werden soll. Geringst-investive Varianten lassen sich mithilfe einiger *modaler Filter* in wenigen Tagen umsetzen, erfordern aber eine spätere zwingende Ergänzung durch Modul 6. Alternativ wären bauliche Maßnahmen nach dem *Woonerf*-Prinzip erforderlich. Diese grundsätzliche Variantenentscheidung obliegt den Mitgliedern der BV-Nippes (siehe S. 19ff).
- Modul 3: Die Einführung des Bewohnerparkens ist dringend geboten, weil mehrere existierende Bewohnerparkgebiete westlich des Clouth Quartiers augenscheinlich einen gewissen „Parktourismus“ auslösen. Zudem untergräbt das Angebot an kostenlosen Stellplätzen gemäß wissenschaftlichem Konsens die Wirkung des reduzierten Stellplatzschlüssels und der De-facto- Quartiersgarage in „Clouth 104“. Modul 3 löst nur geringen Finanzbedarf aus und lässt sich sehr zeitnah umsetzen (siehe S. 25ff).
- Modul 4: Schnelle Aufwertung des öffentlichen Raums durch *Tactical Urbanism*. Die durch Modul 2 mobilisierten Flächenpotenziale sollen durch gering-investive und teilweise temporäre Maßnahmen unmittelbar genutzt werden. Somit lässt sich die Aufenthaltsqualität direkt erhöhen und erlebbar machen. Dazu eignen sich Möblierungen, Farbe, mobile Begrünungen, Spielanlässe etc., die zusammen mit Bürger*innen errichtet und gepflegt werden können (siehe S. 28).
- Modul 5: Erhöhung der Attraktivität des Umweltverbundes. Bei der Planung des Clouth Quartiers wurden einige einfache, international etablierte Maßnahmen zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs verpasst; einige leicht nachzuholende Elemente sind Teil von Modul 5, das ebenfalls die Ausweitung des CarSharing-Angebots und die Optimierung der Route der Buslinie 140 beinhaltet (siehe S. 30).

Eine Umsetzung dieser Maßnahmen bis Ende 2025 ist planerisch, finanziell und logistisch unproblematisch. Man könnte sie auch als „niedrig hängende Früchte“ bezeichnen.

Um diesen Prozess bestmöglich zu starten und zu begleiten, möge die Bezirksvertretung Nippes bereits jetzt zwei extrem wichtige ergänzende Maßnahmen beschließen:

- Modul Kommunikation: Die Umsetzung einer Kommunikations- und Dialogstrategie, um sicherzustellen, dass alle Menschen, die im und um das Clouth Quartier herum wohnen und arbeiten, das Anliegen und die daraus resultierenden Maßnahmen verstehen und als mindestens nachvollziehbar, idealerweise als vorteilhaft empfinden (siehe S. 32).
- Modul Evaluation und wissenschaftliche Begleitung: Die Analyse des Vorher- und Nachher-Zustands und eine qualitative Prozessevaluierung sind unentbehrlich, um ggf. Nachjustierungen vorzunehmen und um alle relevanten Wirkungszusammenhänge tiefgründig zu verstehen. Dies ist essenziell für Bemühungen, die gewonnenen Erfahrungen für andere Quartiere nutzbar zu machen (siehe S. 33).

Modul 6 (Verschwenkungen, Schlaufenplan, Entsiegelung, Begrünung) ist *nicht* Teil der Forderungen der vorliegenden Bürgereingabe. Dies unter anderem deshalb, weil einige der darin erwähnten Maßnahmen andere Akteure tangieren (Rat der Stadt Köln, Privatwirtschaft, Zivilgesellschaft) oder weil sie finanziell oder zeitlich anspruchsvoller sind. Dennoch werden diese Maßnahmen erwähnt, um einen Blick auf das „große Ganze“ zu ermöglichen. Das volle Potenzial kann nämlich ausgeschöpft werden durch Fahrbahnverschwenkungen, ggf. durch Einbahnstraßen gemäß einem „Schlaufenplan“, durch Entsiegelungen von Asphalt mit anschließender intensiver Begrünung in mikroklimatisch spürbarem Ausmaß.

Ja, das Clouth Quartier ist frisch gemacht – aber nicht frisch gedacht. Gerade *weil* es relativ neu ist, ist der Frust unter vielen Bewohnenden so groß über die hier verpassten Chancen. Ironischerweise (oder glücklicherweise) sind die bedauerlich breiten Straßen auch eine Chance, denn diese Überdimensionierung bedeutet, dass einiges an Asphalt entbehrlich und somit schmerzfrei korrigierbar ist. Unsere Städte müssen angesichts vieler Herausforderungen ohnehin umgestaltet werden; daher ist es naheliegend, dort zu beginnen, wo die Voraussetzungen gut sind, wo die Bevölkerung vorbereitet und willig ist, wo die Früchte niedrig hängen.

Und aufgrund der hier zu lernenden Lektionen eignet sich das Clouth Quartier in besonderer Weise als Blaupause für die Nachjustierung von Bestandsquartieren im Allgemeinen. Selbstverständlich lässt sich davon auch viel für die zeitgemäße Planung von Neubaugebieten lernen: Parkstadt Süd, Deutzer Hafen, Mülheimer Süden, Kreuzfeld, Porzer Süden u.a. Es stünde unserem quirligen Stadtbezirk Nippes gut an, die Heimat eines solchen Leuchtturm-Quartiers zu sein.

Dies und nicht weniger ist der Anspruch der Initiative LebeVeedel und wir laden die Mitglieder der Bezirksvertretung Nippes dazu ein, sich dieser Ambition anzuschließen.

Inhaltsverzeichnis

Die Essenz	2
1. Präambel	5
2. Das Clouth Quartier im Bestand	6
2.1 Versiegelung und Überhitzung	6
2.2 Mangelnde Aufenthaltsqualität / geringe strukturelle Einladung zu sozialer Interaktion	10
2.3 Gefahren durch den fließenden und ruhenden Verkehr	12
2.4 Herausforderungen des demographischen Wandels	14
2.5 Fehlende bzw. ungeeignete Räume für Kinder und Jugendliche.....	14
2.6 Suboptimale Attraktivität des Umweltverbundes	15
3. Das LebeVeedel Konzept.....	17
Modul 1: Deutlich vermehrte Begrünung des Luftschiffplatzes	18
Modul 2: Optimierung der verkehrlichen Erschließung	19
Modul 3: Einführung des Bewohnerparkens	25
Modul 4: Schnelle Aufwertung des öffentlichen Raums durch <i>Tactical Urbanism</i>	28
Modul 5: Erhöhung der Attraktivität des Umweltverbundes	30
Modul Kommunikation	32
Modul Evaluation und wissenschaftliche Begleitung	33
Modul 6: Schlaufen, Umwidmungen, Verschwenkungen, Entsiegelung, Begrünung und verkehrsberuhigte Bereiche.....	34
4. Das Clouth Quartier im Jahr 2030.....	42
5. Transparenz, Beteiligung und Dialog	45
Schlussbemerkung	48
Quellenverzeichnis.....	49

Anhang 1: Liste aller Unterzeichner*innen

1. Präambel

Diese Bürgereingabe verfolgt eine Verbesserung folgender Qualitäten im Clouth Quartier:

- A. Lebens- und Aufenthaltsqualität:
 - Attraktive öffentliche Räume für alle, auch für junge und alte Menschen
 - Ästhetische Attraktivität durch Vegetation, Kunst, Wasser etc.
 - Habitatfunktion für Flora und Fauna (Biodiversität)
- B. Soziale Interaktion und Zusammenhalt
 - Nachbarschaftlichkeit als Faktor für Zufriedenheit und als Sicherungsnetz
 - Eindämmung der Vereinsamungsgefahr, v.a. für ältere Menschen
 - Mobilisierung der kollektiven Handlungsfähigkeit durch Netzwerkbildung
- C. Resilienz
 - Anpassung an den demographischen Wandel
 - Klimawandelanpassung: Kühlung durch Beschattung und Begrünung / Evapotranspiration
 - Klimawandelanpassung: Wassermanagement (Retention und Versickerung)
- D. Sicherheit
 - Reduktion von Angsträumen durch Präsenz im öffentlichen Raum
 - Verbesserung der Verkehrssicherheit für alle Bevölkerungsgruppen
- E. Gesundheit
 - Reduktion von Gesundheitsrisiken (Übergewicht, Diabetes etc.) durch eine relative Verbesserung der Bedingungen für die Fortbewegung zu Fuß und mit dem Fahrrad
 - Verringerung von Hitzestress durch Reduktion der Maximaltemperaturen

Die LebeVeedel Initiative entstand 2020 aus Diskussionen einiger Clouth-Bewohner*innen, die ihre persönliche und fachliche Erfahrung - unter anderem mit vergleichbaren Quartieren in anderen Städten - mit der Realität im Clouth Quartier verglichen. Dadurch wurde klar, dass in diesem Areal noch viele ungenutzte Potenziale stecken. Diese gilt es zu heben durch die Kombination der jeweiligen Stärken, Ressourcen, Kontakte, Ideen etc. von bürgerschaftlichen Gruppen und Vereinen, der Privatwirtschaft, des Bezirks Nippes und der Stadt Köln als ein „ko-kreativer“ Gesamtprozess.

In diesem Sinne haben wir bereits in den vergangenen vier Jahre großen Wert gelegt auf einen offenen Dialog mit verschiedensten Akteuren, zum Beispiel mit Vertreter*innen der BV-Nippes, mit der modere stadt GmbH, mit dem Nachbarschaft Clouth e.V. und in besonderem Maße mit den Bewohner*innen des Quartiers, um deren Anliegen, Sorgen und Ideen bestmöglich zu verstehen und zu berücksichtigen (Details ab S. 45). Als Ergebnis erfreut sich das LebeVeedel Konzept einer sehr breiten Unterstützung. Dies wurde klar in mehreren Veranstaltungen und Diskussionsrunden¹. Bisher haben 431 Personen ihre Unterstützung für das Konzept erklärt (siehe Unterschriften in Anhang 1).

¹ Besonders erwähnenswert ist der LebeVeedel Dialogtag am 26.10.2023, an dem 38 Personen teilnahmen

2. Das Clouth Quartier im Bestand

Der Ist-Zustand des Clouth Quartiers wird in folgenden Unterkapiteln beschrieben:

- Versiegelung und Überhitzung
- Mangelnde Aufenthaltsqualität
- Gefahren des fließenden und ruhenden Verkehrs
- Herausforderungen des demographischen Wandels
- Fehlende bzw. ungeeignete Räume für Kinder und Jugendliche
- Suboptimale Attraktivität des Umweltverbundes

2.1 Versiegelung und Überhitzung

Selbst Kölns Beigeordneter für Umwelt, William Wolfgramm, anerkennt den Mangel an blauer und grüner Infrastruktur im Clouth Quartier (siehe Abbildung 1) aufgrund des hohen Versiegelungsgrades. Bestätigt wird diese Diagnose auch in der Schlussfolgerung des offiziellen Fußverkehrs-Checks im Auftrag der Stadt Köln, der Ende 2023 auch das Clouth Quartier unter die Lupe nahm und dabei die „starke Versiegelung und Hitzeinseln im Sommer“ beklagte (Planungsbüro VIA, 2023)

Ich bin neulich gefragt worden, warum es im Clouth-Quartier nicht mehr Grünflächen gibt. Was man als Neubau sieht, wurde vor zehn, 15 Jahren geplant. Heute denkt man bei Quartieren mehr Wasser und Grünflächen mit.

Abbildung 1: William Wolfgramm in einem Interview mit der Stadtrevue, Ausgabe 7/2023. <https://tinyurl.com/mryu66kt>

Die offensichtlichste Form der Versiegelung sind asphaltierte Straßen, die in Abbildung 3 als dunkelgraue Flächen dargestellt sind. Weitere Versiegelung wird verursacht durch Flächen für den ruhenden Verkehr. Abbildung 3 zeigt daher alle ca. 260 straßenbegleitenden Kfz-Stellflächen in dunkelrot; eine im Vergleich mit anderen Wohnquartieren sehr großzügige Anzahl². Diese großzügige Bereitstellung von oberirdischen Kfz-Stellplätzen widerspricht einem wichtigen Prinzip des Bebauungsplans für das Clouth Quartier. Dort heißt es: „Stellplätze sind überwiegend unterirdisch vorgesehen, um oberirdisch Bepflanzungen und Aufenthaltsflächen für die Nutzer schaffen zu können“ (Stadt Köln, 2009, S. 8)

Darüber hinaus werden ca. 60 Plätze sehr regelmäßig als illegale Stellflächen missbraucht (hellrot). Dieser Flächenverbrauch ist umso bedauerlicher, als mit der Tiefgarage unter dem Clouth 104 Gebäude eine öffentlich nutzbare und extrem unter-ausgelastete De-facto-Quartiersgarage existiert. Teilversiegelt sind weitere Flächen für den Fußverkehr durch eine enge Pflasterung, auf der ebenfalls keine Begrünung möglich ist und die eine Vor-Ort-Versickerung von Regenwasser erschwert. Auch die von Gebäuden bestandenen Flächen verhindern offensichtlich eine Vor-Ort-Versickerung und gelten damit als versiegelte Flächen.

² 260 Stellplätze im öffentlichen Raum bei ca. 1.200 Wohneinheiten ergibt eine Quote von 0,217 SP / WE. In der fast gleich alten Prinz-Eugen-Siedlung in München beträgt dieser Wert 0,1 (180 SP / 1800 WE).

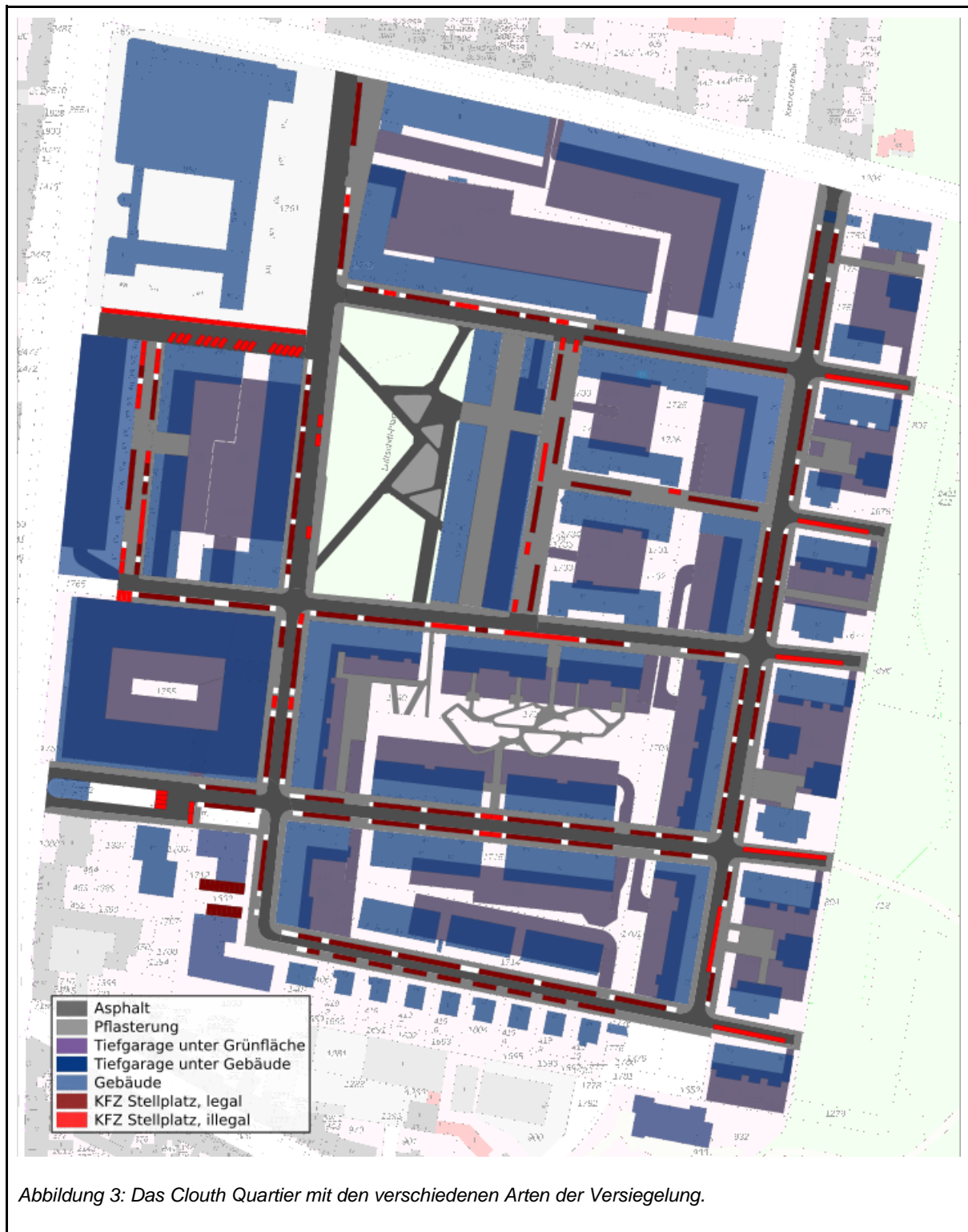


Abbildung 2. Tiefgarage noch ohne Substratüberdeckung (Ecke Josefine-Clouth-Straße / Auf dem Walzwerk). Erkennbar wird der vollständige Versiegelungseffekt einer Tiefgarage.

Auch Tiefgaragen gelten als (teil)versiegelte Fläche, weil darüber nur eine qualitativ minderwertige Begrünung durch flach-wurzelnde, kleine und leichte Bäume möglich ist. Bei einer Sanierung der Tiefgaragendecken, wie es in größeren Zeitabständen unvermeidlich ist, müssen Bäume sogar komplett entfernt werden. Zudem wird durch Tiefgaragen die Vor-Ort-Versickerung von Wasser und die Grundwasserneubildung³ verunmöglicht (siehe Abbildung 2).

Abbildung 3 zeigt somit alle komplett und teil-versiegelten Flächen im Clouth Quartier.

³ Ein weiterer, wenig bekannter, Vorteil von lokaler Grundwasserbildung besteht darin, dass „gut wasserversorgte Böden ... Feuchtigkeit an die Luft ab[geben] und diese kühlen“ (Offermann et al., 2022, S. 202). Dies gilt auch für oberflächliches Wasser, das nicht sofort in der Kanalisation verschwindet: Es hat Zeit zu verdunsten. Durch diesen Phasenübergang von flüssig zu gasförmig wird der Umgebung Energie in Form von Wärme entzogen – das Kleinklima wird abgekühlt.



Die Auswirkungen dieses hohen Versiegelungsgrades verstärken sich teilweise gegenseitig:

- Hohe Abflussraten von Regenwasser. Dies erhöht die Wahrscheinlichkeit einer Überlastung der Kanalisation und das Hochwasserrisiko.
- Verhinderung der Vor-Ort-Neubildung von Grundwasser, also eine schlechte Wasserversorgung für dringend benötigte Bäume.

- Aufheizung durch dunkle Asphalt- und Pflasterflächen. Viele Gebädefassaden sind dunkelrot, einige nahezu schwarz, die meisten Dächer dunkel gekiebt, Fassaden zumeist unbegrünt.
- Oberflächliche Flächenkonkurrenz zu Lasten von Vegetation aller Art; von Wiesen, Hecken und Bäumen.
- Verunmöglichung von großen Bäumen über den enorm vielen Tiefgaragen.

Die hohe Versiegelung verursacht Einbußen an Ästhetik, Lärmschutz, Luftreinigung, Biodiversität, Kohlendioxidbindung, Stressreduktion⁴, Schattenwurf und evaporative Kühlung. Letzteres ist ausgesprochen bedauerlich, weil ein Baum von der Größe einer 20 Jahre alten Linde einen Kühlungseffekt wie 20 Kühlschränke hat; ein Großbaum, etwa eine 80-jährige Linde, wie 208 Kühlschränke⁵. Die spärliche Anzahl an straßenbegleitenden Bäumen⁶ und die Verunmöglichung großer Bäume in privaten Gärten über den Tiefgaragen ist daher der Haupt-Faktor für die in den letzten Jahren erlittene sommerliche Überhitzung des Geländes⁷. Eine Studie des Umweltbundesamtes hat das Clouth Quartier auf seine Hitzeresilienz untersucht und schlussgefolgert, dass hier „Extrembereiche mit einer PET⁸ von 60 °C und mehr ... vor den sonnenbeschienenen Fassaden zu finden sind“ (Offermann et al., 2022, S. 129). Diese Studie empfiehlt als Ergebnis einer aufwändigen digitalen Quartierssimulation, dass der „Flächenanteil von begrünten Flächen stark erhöht und damit der Versiegelungsgrad deutlich verringert“ wird (ebd., S. 129). Ansonsten steht zu befürchten, dass Selbsthilfemühnungen einiger Bewohner*innen zur Installation von Klimaanlage führen könnten, was die Überhitzung des Außenraums sogar verschlimmern würde.

All dies steht im Widerspruch zum Gewinnerkonzept des städtebaulichen Wettbewerbs für das Clouth Quartier von LAND / BSV mit dem Titel „Das Grüne Quartier“. Die Essenz dieses Konzepts zeigt Abbildung 5. Demnach wurden ca. 120 weniger Bäume als ursprünglich vorgesehen gepflanzt. Wesentlich dafür ist die Abweichung von folgender planerischen Empfehlung: „Den Stellplätzen als Längsparker



Abbildung 4. Titelbild des Gewinnerkonzeptes für das Clouth Gelände. (Land / BSV, 2014)

⁴ Der Anblick von Grün und das Erleben von Natur (insbesondere Vögeln) führt nachweislich zur Reduktion von Stress. (Sander und Tietze, 2023)

⁵ Rötzer, zitiert in TUM, 2023, ab Minute 28

⁶ Erwähnenswert ist auch die Baumsortenwahl: Linden werden bis zu 40, Platanen bis zu 50 Metern hoch. Die auf Clouth gepflanzten Judasbäume und Amberbäume erreichen maximal 10-13 bzw. 10-20 Meter mit überproportional viel kleinerer Blattoberfläche (= Verdunstungsleistung = Kühlungsleistung).

⁷ Unglücklich ist in diesem Kontext die Mauer, die über ca. 250 Meter den Kaltluftabfluss aus dem Johannes-Giesberts-Park in das Clouth Quartier verhindert.

⁸ Physiological Equivalent Temperature

werden je zwei Stellplätze ein Gehölz ... zugeordnet" (Land / BSV, 2014); tatsächlich gibt es nur nach jeweils vier bis fünf Stellplätzen einen Baum.

Ein Widerspruch liegt ebenso vor mit dem Bepflanzungskonzept Clouth Quartier (KLA & LAND, 2015), das eine höhere Vegetationsdichte vorsieht, sowie mit den Handlungsprinzipien der Kölner Stadtentwässerungsbetriebe, die seit Jahrzehnten für eine „wassersensible Stadt- und Freiraumgestaltung“ plädieren (S.T.E.B., 2016).

Zudem widerspricht der Mangel an Grün den Präferenzen der Bewohnenden. In einer Umfrage im Sommer 2023 führte der Wunsch nach mehr Grün mit großem Abstand vor diversen anderen Verbesserungsoptionen (siehe Abbildung 29 auf Seite 45).



Abbildung 5. Landschaftsgestalterischer Plan aus dem städtebaulichen Gewinnerkonzept von Land / BSV, 2014 (Planquelle: <https://tinyurl.com/2eskxunc>. Eigene Farbmarkierungen.

2.2 Mangelnde Aufenthaltsqualität / geringe strukturelle Einladung zu sozialer Interaktion

Seit Jahrtausenden ist bekannt und spätestens seit 1981 nachgewiesen (Appleyard, 1981), dass die Gestaltung des öffentlichen Raumes die Intensität sozialer Interaktion direkt beeinflusst. Dort befindet sich auf Clouth jedoch die großzügig dimensionierte Verkehrsinfrastruktur, die sich nicht als Begegnungsraum eignet. Daher herrscht unter den Clouth Bewohner*innen nach wie vor ein relativ hoher Anonymitätsgrad, obwohl hier schon seit 2015 gewohnt wird. Die Aufenthaltszeit auf dem eigenen Gehweg wird minimiert in Ermangelung eines



Abbildung 6. ParkVeedel mit zentraler Tiefgarage und einer MIV-freien inneren Erschließung; allerdings ebenfalls ohne sonderliche Begegnungsanlässe – d.h. weiter optimierbar.

Grundes zum Aufenthalt. Zudem bewegen sich viele Anwohner*innen isoliert hinter Blech und Glas durch die Straßen direkt in ihre Tiefgarage und von dort mit dem Aufzug direkt in ihre Wohnung. Dies ist nicht den Bewohner*innen anzulasten, sondern ist eine vorhersagbare Konsequenz der baulichen Struktur des Quartiers.

Dass Alternativen möglich sind, zeigt das in der Nähe gelegene ParkVeedel mit seiner zentralen Tiefgarage und den inneren Erschließungswegen, die zu Fuß gehenden und Fahrrad fahrenden Menschen vorbehalten ist. Siehe Abbildung 6.

Die geringe Aufenthaltsqualität im Clouth Quartier wurde empirisch bestätigt durch eine Präferenzabfrage, die am 4. Oktober 2020 vom Haus der Architektur Köln (hdak e.V.) durchgeführt wurde. Passant*innen konnten Punkte auf Fotos von Straßenszenen kleben, wo sie sich gerne aufhalten würden. Das Ergebnis zeigt Abbildung 7.

Die öffentliche Meinung über den Mangel an grüner Infrastruktur und Begegnungsräumen kam auch sehr deutlich zum Ausdruck durch die Petition⁹ „Mehr Grün im Clouth Quartier in Köln Nippes“ im Herbst 2022, für die innerhalb weniger Tage knapp 400 Unterschriften gesammelt werden konnten.

Mangelnde Aufenthaltsqualität wurde auch mehrmals im Abschlussbericht des Fußverkehrschecks moniert; beispielhaft wurde dabei der kleine Platz in der süd-östlichen Ecke des Clouth Quartiers wie folgt beschrieben: Der „Platz ist großflächig versiegelt und hat bis auf ein paar Bänke keine attraktiven Elemente“ (Planungsbüro VIA, 2023).

Aus der niedrigen Personenfrequenz im öffentlichen Raum ergibt sich ein weiteres Folgeproblem: Ein Mangel an positiver sozialer Aufsicht. Dies wird oft vor allem von Kindern und Frauen – insbesondere nachts – als unangenehm empfunden.



Abbildung 7. Klebepunkte-Aktion 2020: Rote Punkte wurden von Erwachsenen geklebt, schwarze Punkte zeigen die Präferenzen von Kindern. Die beiden oberen Bilder zeigen Straßenszenen aus dem Clouth Gelände.

⁹ Der online Teil der Petition steht unter www.openpetition.de/petition/online/mehr-gruen-im-clouth-quartier-in-koeln-nippes. Weitere 240 Personen haben auf Papier unterzeichnet.

2.3 Gefahren durch den fließenden und ruhenden Verkehr

Das Verkehrsvolumen im Quartier ist – im Vergleich zu zeitgemäß geplanten Wohnquartieren – unnötig hoch und verursacht an sich direkte vermeidbare Risiken. Schuld daran sind insbesondere drei Gründe: Einerseits durch die maximal dezentrale Positionierung der vielen Tiefgaragen, teilweise sogar am Ende (!) von Stichstraßen. Zum anderen wird das Quartier nachweislich als Schleichweg zur Vermeidung von drei Ampeln entlang der Niehler und Xantener Straße missbraucht; dies ist laut Bebauungsplan ausdrücklich unerwünscht¹⁰. Drittens führt die hohe Anzahl an kostenlosen Parkplätzen zu Parksuchverkehr – mit hoher Wahrscheinlichkeit auch von Personen, die gar nicht im Quartier wohnen (Planungsbüro VIA, 2023).

Tolerierbar wäre das existierende Verkehrsvolumen, wenn sich alle Kfz an die Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h halten würden, die in dieser Zone 30 gilt. Leider wurden die Straßen aber nicht „selbsterklärend“¹¹ – geschweige denn „selbst-durchsetzend“ – gestaltet, denn ihre Zweispurigkeit und Geradlinigkeit lädt zum Beschleunigen regelrecht ein. Nach einem Beinaheunfall mit einem Kindergartenkind Ende 2018 wurde die Straßengestaltung als Ursache des Problems anerkannt. Statt einer grundsätzlichen Umgestaltung wurden allerdings lediglich einige Schikanen von zweifelhafter ästhetischer Qualität auf den Asphalt geklebt¹² (siehe Abbildung 9).



Abbildung 8: Die Kautschukstraße als Gegenteil einer selbst-erklärenden Straße in einer Tempo 30 Zone (Foto: R. Brand).

Die verkehrliche Effektivität dieser Maßnahme blieb aus. Im September 2021 kam es zu einem tatsächlichen Unfall mit einer Erstklässlerin – ausgerechnet durch eine Person, die das Clouth Quartier nach eigenem Geständnis als Schleichweg benutzte. Ohne beherzte Veränderungen sind weitere ähnliche

¹⁰ Bei der entsprechenden Passage wird die Einrichtung einer Kita und Jugendeinrichtung im Clouth Quartier als positiv bewertet, denn man geht von „(kein Durchfahren des Wohngebiets)“ aus (Stadt Köln, 2009, S. 12).

¹¹ Das Konzept der „selbsterklärenden Straße“ ist als Stand der Technik anerkannt. Es besagt, dass „der Nutzer ... intuitiv schon allein aufgrund der Straßengestaltung [erkennt], welches Fahrverhalten und welche Geschwindigkeit von ihm verlangt werden.“ (DEKRA, 2022). Siehe auch Handreichungen des International Road Assessment Programme (iRAP, 2022)

¹² Eine von Anwohnern durchgeführte niedrigwüchsige Begrünungsmaßnahme dieser Schikanen wurde vom Ordnungsamt unter Androhung einer Geldstrafe von mind. 1000 Euro unterbunden.

Fälle fast vorprogrammiert, denn die Stoßzeiten von Schüler*innen und Kindergartenkindern decken sich weitgehend mit den Stoßzeiten von Pendler*innen.

Noch heute liegt die Geschwindigkeit vieler Fahrzeuge deutlich über 30 km/h. Eine polizeiliche Geschwindigkeitskontrolle findet nicht statt. Aus diesem Grund sammelt aktuell die sog. „Verkehrsgruppe“¹³ Spenden, um ein Gerät zur Tempokontrolle mit Feedbackfunktion (lächelndes oder trauriges Gesicht) anschaffen zu



Abbildung 9. Verkehrsberuhigungselement in der Josefine-Clouth Straße

können. Im Haushalt des Vereins Clouth Nachbarn e.V. wurden dafür bereits € 1.000 eingestellt.

Leider wird auch im verkehrsberuhigten Bereich östlich der Halle 17 die vorgeschriebene Schrittgeschwindigkeit¹⁴ systematisch ignoriert. Auch hier ereignete sich (am 12.12.2022) eine Beinahe-Kollision zwischen einem SUV und einem dreijährigen Jungen auf einem Laufrad. Die wiederholte Bitte an die Kölner Verwaltung, ein Zusatzschild mit den in dieser Zone geltenden Grundregeln gemäß § 42 Absatz 2 Anhang 3 StVO (inkl. Schrittgeschwindigkeit) anzubringen, wurde abgelehnt, obwohl dies in anderen Kommunen gängige Praxis ist.

Durch die bevorstehende Aufwertung des Johannes-Giesberts-Park, unter anderem durch die Schaffung eines neuen Kinderspielplatzes im Nordbereich des Parks, ist eine deutliche Erhöhung des Verkehrs von Kindern zu Fuß, mit dem Laufrad und Fahrrad aus dem Clouth Quartier in den Park zu erwarten. Eine vorausschauende Planung muss dieser Tatsache präventiv gerecht werden und die Wegeverbindungen zum Park so sicher wie möglich machen.

Zu bedenken ist ebenfalls, dass viele Kinder aus dem Clouth Quartier zur IOGS Grundschule Kretzerstraße gehen. Außerdem befinden sich im Clouth Quartier drei Kindergärten bzw. Kitas – inklusive des unmittelbaren Einzugsbereichs gibt es sogar neun solche Einrichtungen. Der von der Stadt Köln beauftragte und Ende 2023 durchgeführte Fußverkehrs-Check des Clouth Quartiers bemängelte ausdrücklich die vielen „Wendemanöver ... durch Hol- und Bringverkehr“ im Umfeld der Kitas (Planungsbüro VIA, 2023). Hier und im gesamten Quartier muss dringend Abhilfe geschaffen werden, vor allem durch eine Reduktion der tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeit und die Schaffung von Querungsmöglichkeiten, an denen auch kleinere Kinder bestmöglich sichtbar sind; sowohl auf allen Straßen im Clouth Quartier als auch der Niehler und Xantener Straße!

¹³ Eine Gruppe von Anwohner*innen, die die Verkehrssituation auf Clouth verbessern möchte.

¹⁴ Laut OLG Hamm (2019) zwischen 7 km/h und maximal 10 km/h. Empfehlung in der Fahrschule: „1. Gang und Fuß vom Gas!“

Diese und weitere Punkte wurden ebenfalls moniert und als dringender Handlungsbedarf identifiziert von Polizeihauptkommissarin Anke Weiland (Polizeipräsidium Köln, Polizeiinspektion 4), die sowohl mit dem LebeVeedel Team als auch mit einer Vertreterin des Verkehrsmanagements der Stadt Köln sowie einem Verkehrsplaner Ende 2023 eine Verkehrssicherheitsschau im und um das Clouth Quartier vorgenommen hat. Ihre schriftliche Eingabe liegt aktuell bei der Kölner Stadtverwaltung.

Kurzum: Aktuell entspricht die Situation nicht dem Credo der Verkehrssicherheit. Demnach ist das Ziel nicht etwa dann erreicht, wenn wenige Unfälle passieren, sondern wenn Eltern keine Sorge haben müssen, wenn ihr Kind allein auf dem Weg zur Kita, zur Schule oder in den Park ist.

2.4 Herausforderungen des demographischen Wandels

In einigen Bereichen auf Clouth wohnen schon jetzt überwiegend ältere Personen; und dort, wo heute primär Familien leben, werden in einigen Jahren, nach Auszug der Kinder, ebenfalls viele Senior*innen wohnen. Die infrastrukturellen Voraussetzungen sind allerdings kaum auf die Bedürfnisse dieser Bevölkerungsgruppe ausgerichtet.

Ältere Personen benötigen Sitzgelegenheiten mit Rückenlehnen - nicht nur auf Plätzen, sondern entlang von Alltagswegen. Auf Clouth wird kein einziges solches Angebot gemacht. Erschwert wird dies dadurch, dass im Clouth Quartier keinerlei Dienstleistungen des täglichen Bedarfs (Arzt, Apotheke, kleiner Laden etc.) angeboten werden; diese befinden sich fast ausschließlich an der Neusser Straße. Der Weg von dort ist für ältere Menschen – vor allem mit Einkäufen beladen – ein erhebliches Problem. Nicht wenige betagte Clouth Bewohner*innen fahren deshalb die 650 – 1.000 Meter (je nach Wohnort) mit dem Auto zum Einkaufen!

Senior*innen auf Clouth leiden jedoch vor allem unter der sommerlichen Überhitzung. Dies liegt primär am Mangel an schatten- und kühlungsspendender Vegetation, insbesondere Bäumen. Aber auch Sonnensegel, Pergolen oder ähnliches würden helfen. Aber nicht nur der Aufenthalt im Freien ist unangenehm bis unerträglich. Die hohen Temperaturen kriechen in jede Wohnung, was älteren Personen in lebensbedrohlichem Maße zusetzt.

2.5 Fehlende bzw. ungeeignete Räume für Kinder und Jugendliche

Auch von jungen Menschen hört man Klagen über die mäßige Attraktivität des öffentlichen Raums auf Clouth. Der Luftschiffplatz eignet sich zwar in ausreichendem Maße für Kinder bis ca. 10 Jahren – mit Einschränkung der mangelnden Verschattung. Für Jugendliche bietet er jedoch nichts: keine Tischtennisplatte, keinen Basketballkorb, keine kommunikationsfördernde Sitzgruppe oder ähnliches (Shaftoe, 2015). Dies ist eine Verletzung des gültigen Bebauungsplans, der dazu folgendes ausführt: „Der zentrale Platz soll durch seine Gestaltung und die vielfältige Nutzbarkeit *für alle Altersgruppen* eine hohe Aufenthaltsqualität erhalten" (Stadt Köln, 2009, S. 12 – Hervorhebung LV Team).

In den nahe gelegenen Johannes Giesberts Park dürfen kleinere Kinder typischerweise nicht allein gehen – und Jugendliche finden dort ebenfalls kaum altersgemäße Betätigungsmöglichkeiten. Dies trifft vor allem auf Mädchen zu, was ein seit langem bekanntes Anliegen von gendergerechter Stadtplanung ist (Hermansen, 2021). Der im Park zu errichtende neue Spielplatz wird – nach Sichtung der Ausführungspläne – daran nicht viel ändern.

Auf Spielplätzen, die zu den einzelnen Gebäudekomplexen gehören, findet keine Begegnung von Kindern und Eltern aus verschiedenen Gebäuden statt, weil sie sich rückwärtig – also abseits der Straßen und Gehwege – befinden und weil ihre ausdrückliche Deklaration als „Privatgrund“ buchstäblich ausladend ist. Und auch dort wird für Jugendlichen nichts geboten.

Der natürlichste Spielraum für Kinder ist der Raum zwischen Gebäuden. Dort befindet sich auf Clouth die großzügige Verkehrsinfrastruktur, die für diesen Zweck ungeeignet ist. Und selbst im verkehrsberuhigten Bereich östlich der Halle 17 ist das Spiel auf der Straße gefährlich. Grund dafür sind die drei Tiefgaragen-Ein- und Ausfahrten, die 16 oberirdischen Parkplätze, die vielen notorisch falsch geparkten Fahrzeuge, sowie die grundsätzlich viel zu hohen Fahrgeschwindigkeiten.

2.6 Suboptimale Attraktivität des Umweltverbundes

Die Attraktivität des Umweltverbundes kann absolut und relativ bewertet werden. Bei der *absoluten* Bewertung wird die Sicherheit, Bequemlichkeit und Zugänglichkeit eines Verkehrsträgers „an sich“ beurteilt. Bei der *relativen* Bewertung fällt der Vergleich mit der Attraktivität des Kfz-basierten Individualverkehrs zusätzlich ins Gewicht. Die relative Attraktivität ist das ausschlaggebende Kriterium, weil sie die *tatsächliche* Verkehrsmittelwahl von Menschen beeinflusst.

Fußverkehr

Die Breite der Gehwege auf dem Clouth Gelände ist vorbildlich, stößt zu Stoßzeiten des Schüler*innen-Verkehrs aber trotzdem an seine Grenzen; denn dabei kommt es zu Pulkbildung durch Grundschulkinder, die bis zur Vollendung des achten Lebensjahres mit dem Rad auf dem Gehweg fahren müssen bzw. bis zum zehnten Lebensjahr dürfen (Planungsbüro VIA, 2023).

Die Attraktivität des Fußverkehrs hätte höher ausfallen können durch Abkürzungen, die nur zu Fuß gehende Menschen nutzen können. Eine solche Durchwegung gibt es an der Rückseite der Gebäude Josefine-Clouth-Straße 16 bis 23. Sie erspart im besten Fall (im Vergleich zur MIV-Route) aber lediglich 80 Meter. Andere Mikro-Durchwegungen durch die Gärten einiger Gebäudekomplexe waren möglicherweise planerisch angedacht; aufgrund des expliziten oder gestalterischen Durchgangsverbots sind diese allerdings für die Alltagspraxis nutzlos.

Außerdem fehlen Sitzgelegenheiten und eine Beschattung entlang der Fußwege.

Problematisch ist zudem das Queren von Straßen, insbesondere für Kinder und ältere Personen, aufgrund der nicht verlässlich eingehaltenen Geschwindigkeitsbegrenzung. Besonders erschwert

wird die Straßenquerung für Kinder aufgrund der vielen – legal und illegal – am Straßenrand geparkten PKW und der damit einhergehenden schlechten Sichtbarkeit. Die Anwendung des international bewährten Konzeptes des „Continuous sidewalk“ (Pinder, 2021) – siehe Abbildung 20 – wurde im Clouth Quartier leider verpasst. Auch der Fußverkehrscheck des Clouth Quartiers mit dem Fußverkehrsbeauftragten der Stadt Köln konstatierte mehrere ungenügende Querungsmöglichkeiten für zu Fuß Gehende im Quartier und dessen unmittelbaren Umfeld (Xantener und Niehler Straße) (Planungsbüro VIA, 2023)

Radverkehr

Abkürzungsmöglichkeiten könnten auch die Attraktivität des Fahrrades gegenüber dem MIV erhöhen – leider blieb auch dieses Potenzial ungenutzt. Die Anzahl von öffentlichen Radabstellmöglichkeiten wurde nachträglich bereits geringfügig erhöht, ist in einigen Straßenzügen aber noch nicht ausreichend; Indiz dafür sind Fahrräder, die an Straßenschildern etc. angeschlossen werden. Witterungsgeschützte öffentliche Abstellmöglichkeiten bestehen leider nicht.

Das Clouth Gelände ist erfreulicherweise innerhalb des Bedienebietes für die Flotte an KVB-Rädern. Das Abstellen eines Call-a-Bike auf Clouth löst jedoch eine Strafgebühr aus – daher geht die Wahrscheinlichkeit gegen Null, ein solches Rad hier ausleihen zu können. Ein KVB-Lastenrad ist auf Clouth ausleihbar; allerdings sind die finanziellen Konditionen dafür nicht sonderlich attraktiv. Außerdem ist das Fahrradmodell für viele (u.a. kleinere) Personen gänzlich ungeeignet.

ÖPNV

Die Anbindung an die Stadtbahnlinien 12 und 15 (Florastraße) sowie 16 (Kinderkrankenhaus) ist gut bis befriedigend. Insbesondere letztere Haltestelle ist durch den Johannes-Giesberts-Park angenehm zu erreichen; nachts empfinden manche Menschen den Weg durch den Park allerdings als unsicher. Die nächst-gelegenen ÖPNV-Haltestellen sind die Stopps „Niehler Straße“ und „Kretzerstraße“ der Buslinie 140. Diese ist in Richtung Süden aufgrund der verschlungenen Routenführung (Abbildung 10) extrem unattraktiv. Inklusive Fußweg zur Haltestelle und einer Wartezeit von 5 Minuten benötigt man von der Haustüre zum Ebertplatz 29 Minuten; mit dem Auto nur 7 Minuten. Der On-demand-Dienst ISI ist finanziell durchaus attraktiv. Aufgrund seiner beschränkten Bedienzeiten und seines limitierten Servicegebietes kann er jedoch nicht als vollwertige MIV-Alternative gelten.



Abbildung 10. Routenführung der Buslinie 140 (KVB, VRS, 2019)

Zudem wird MIV-Nutzenden eine massive strukturelle Bequemlichkeit geboten, weil sie aus ihrer Wohnung mit dem Aufzug in die Tiefgarage fahren können; von dort können sie mit ihrem PKW drei

Ausfahrten aus dem Areal wählen, um auf direktestem Weg ihr Ziel anzusteuern. Und wer keinen Tiefgaragen-Stellplatz für sein Erst- oder Zweitauto finanzieren bzw. mieten muss oder möchte, findet viele kostenlose Stellplätze im öffentlichen Raum.

Kurzum: Die *absolute* Attraktivität des Umweltverbundes ist für Clouth Bewohner*innen bei wenigen Parametern hervorragend (Gehwegbreite) bei vielen Parametern gut, bei vielen anderen Parametern aber bestenfalls befriedigend. Die *relative* Attraktivität des Umweltverbundes muss als mangelhaft eingestuft werden - dies vor allem deshalb, weil die Attraktivität der privaten Pkw-Nutzung maximiert wurde.

3. Das LebeVeedel Konzept

Das LebeVeedel Konzept basiert auf einer bewussten Kombination von sich gegenseitig ergänzenden Maßnahmen; primär auf einer beziehungsfreundlicheren Gestaltung und Begrünung des öffentlichen Raums und – teilweise als Voraussetzung dieser Punkte – auf einer Reorganisation des ruhenden Verkehrs und einer Neustrukturierung der verkehrlichen Erschließung. Um die schrittweise Umsetzung dieses Konzeptes planerisch, finanziell und baulich zu ermöglichen, wurde es in fünf Module aufgeteilt. Die folgende Übersicht zeigt deren geschätzte Kostenintensität, Planungs- und Umsetzungsdauer.

	Modul Nr.	Modulbezeichnung	Planungs-dauer	Umsetzungs-dauer	Kosten-intensität	Siehe Seite
Gegenstand dieser Bürgereingabe Umsetzung bis Ende 2025	1	Deutlich vermehrte Begrünung des Luftschiffplatzes	3 Monate	1 Monat	Moderat	18
	2A 2B oder 2C	Optimierung der verkehrlichen Erschließung	1 Monat – 1 Jahr	1 Woche – 1 Jahr	Minimal – Hoch	19
	Je nach Variante					
	3	Einführung des Bewohnerparkens	5 Monate	1 Monat	Gering	25
	4	Schnelle Aufwertung des öffentlichen Raums durch <i>Tactical Urbanism</i>	4 Monate	1 Monat	Gering	28
	5	Erhöhung der Attraktivität des Umweltverbundes	1-6 Monate	1-6 Monate	Gering	30

Besondere Erwähnung verdienen dabei zwei begleitende Maßnahmen, die während des gesamten Planungs- und Umsetzungsprozesses entlang aller Module unabdingbar sind:

- Kommunikation (Seite 32)
- Evaluierung - Wissenschaftliche Begleitung (Seite 33)

Was nicht Teil des erbetenen BV-Beschlusses ist, was aber unbedingte Erwähnung verdient, ist die längerfristige Vision, was aus dem Clouth Gelände werden kann und soll. Dieser Blick auf das „große Ganze“ wird in Modul 6 formuliert. Vor dem Hintergrund dieses Zieles erschließt sich der Zweck der Module 1 bis 5 in besonderem Maße, weil sie teilweise eine Voraussetzung für ein wahrhaft zukunftsfähiges Clouth Quartier sind.

	Modul Nr.	Modulbezeichnung	Planungs-dauer	Umsetzungs-dauer	Kosten-intensität	Siehe Seite
Umsetzung bis 2030	6	Schlaufen, Umwidmungen, Verschwenkungen, Entsiegelung, Begrünung und verkehrsberuhigte Bereiche	1 Jahr	1 Jahr	Hoch	34

Die einzelnen Module werden im Folgenden näher erläutert.

Modul 1: Deutlich vermehrte Begrünung des Luftschiffplatzes

Der Bebauungsplan für das Clouth Quartier spricht vom zentralen Platz als einer „Parkanlage“ (Stadt Köln, 2009, S. 12); der bisher realisierte Zustand verdient diesen Begriff allerdings definitiv nicht – siehe Abbildung 11. Gemessen an diesem Begriff und ganz im Sinne der Wünsche der Bewohnenden, des städtebaulichen Gewinnerkonzeptes und gemäß dem anerkannten Stand der Technik bedarf der Luftschiffplatz dringend einer beherzten weiteren Begrünung. Dadurch wird folgende Erkenntnis genutzt: „Viele kleine Parks können die warme Luft tropischer Sommernächte viel besser abkühlen als wenige große. Von großen Grünflächen würden nur die unmittelbaren Anwohner*innen profitieren, im Normalfall im Umkreis von hundert Metern“ (Klockau, 2019).



Abbildung 11: Der Luftschiffplatz im März 2024 (Foto: R. Brand).

Der Luftschiffplatz eignet sich aufgrund seiner Zentralität und weil dort eine geringe Flächenkonkurrenz mit anderen Nutzungsformen herrscht. Vor allem ist er nicht durch eine Tiefgarage unterbaut, was ihn als Standort für Großbäume auszeichnet. Fünfzehn solcher Bäume

sollten dort so schnell wie möglich gepflanzt werden; da sich ihre Kühlleistung erst nach vielen Jahren entfaltet, sind ca. 20-jährige Bäume zu wählen. Dabei ist auf hitzeresistente Arten zu achten, etwa Silberlinde, Französischer Ahorn, Japanischer Schnurbaum. Stark allergene Bäume wie Birken sind zu vermeiden (Pointner et al., 2023). Die bei einer gestalterischen Veränderung des Luftschiffplatzes relevante Frage des Urheberrechts wurde mit dem Landschaftsarchitekten bereits abgeklärt; demnach sind diesbezüglich keine Probleme zu erwarten.

So erfreulich zentral der Luftschiffplatz auch ist, die Schattenwirkung einer dortigen intensiven Begrünung strahlt leider nicht in die weiteren Bereiche des Clouth Quartiers. Leider gilt dies auch für den Kühlungseffekt, dessen Wirkung durch Gebäude nahezu komplett blockiert wird (Bongardt, 2006). Demnach ist es entscheidend, die Begrünung im gesamten Clouth Quartier voranzutreiben. Dies wiederum setzt eine Entsiegelung voraus, um Wurzelbereiche zu schaffen, wodurch die Frage nach der Verfügbarkeit von Platz aufgeworfen wird; daraus erklärt sich die Notwendigkeit einiger anderer Module, insbesondere von Modul 2.

Modul 2: Optimierung der verkehrlichen Erschließung

In einem früheren Entwurf dieser Bürgereingabe lautete dieses Modul „Aufteilung in zwei Anliegerzonen“. Es bestünde in der Unterbindung der Durchfahrt für Kfz entlang einer von West nach Ost verlaufenden Linie (siehe Abbildung 13). Dieses Konzept (Variante 2A) wurde von vielen Clouth-Bewohnenden ausdrücklich begrüßt, von einigen anderen aber kritisch hinterfragt. Daher entwickelte das LebeVeedel-Team eine alternative Erschließungs-Variante (Variante 2B), die viele Kritikpunkte vermeidet. Im Laufe weiterer Gespräche mit Bewohnenden und Fachplaner*innen entstanden außerdem weitere mögliche Erschließungskonzepte von denen hier noch die „Woonerf“-Variante (Variante 2C) ausgeführt wird.

Die vorliegende Bürgereingabe verlangt nicht die exakte Umsetzung einer dieser drei Möglichkeiten. Vielmehr vertrauen die Initiant*innen darauf, dass dank der Expertise der Verwaltung und dank der Abwägungen der Vertreter*innen in der BV-Nippes letztlich eine gute Kombination von Elementen aus den verschiedenen Varianten gefunden wird. Entscheidend ist, dass die eigentlichen Anliegen der Bürgereingabe (siehe Präambel) erfüllt werden.¹⁵

Alle Varianten des Modul 2 wären mit nennenswerten Eingriffen in die Verkehrsinfrastruktur verbunden. Dies muss selbstverständlich rechtssicher geschehen, was Dank § 45 der StVO aber durchaus erreichbar ist. Er besagt, dass

„Straßenverkehrsbehörden ... die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken oder verbieten und den

¹⁵ Einige Elemente können auch variantenunabhängig sinnvoll sein, etwa Verkehrszeichen 250 („Durchfahrt verboten“) mit dem Zusatzschild „Anlieger frei“. Auch die Einrichtung einer „Kiss & Drop“ Zone vor dem Jugendmedienzentrum wäre variantenunabhängig vorteilhaft, damit die Elterntaxis zu den beiden Kitas weniger weit ins Clouth Quartier fahren müssen.

Verkehr umleiten [können]. Das gleiche Recht haben sie ... zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen ... (1b) Die Straßenverkehrsbehörden treffen auch die notwendigen Anordnungen ... 3. zur Kennzeichnung von Fußgängerbereichen und verkehrsberuhigten Bereichen, 4. zur Erhaltung der Sicherheit oder Ordnung in diesen Bereichen sowie 5. ... zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung.“

Ein noch „größerer Spielraum besteht [für die öffentliche Hand] bei Maßnahmen zur Umsetzung von kommunalen Verkehrskonzepten.“ (Agora Verkehrswende, 2018, S. 12). Die Stadt Köln erstellt aktuell ein solches Verkehrskonzept (*Sustainable Urban Mobility Plan*). Es ist davon auszugehen, dass sich daraus belastbare Begründungen für entsprechende Maßnahmen ableiten lassen.

Variante 2A

Variante 2A ließe sich mit wenigen Handgriffen umsetzen durch die Unterbindung der Durchfahrt für Kfz an vier Orten wie in Abbildung 12 dargestellt (an einer Stelle bereits existierend). Dadurch entstünden zwei getrennte Anliegerzonen.

Das Unterbinden der Durchfahrt durch ein Areal ist ein seit den 1970er Jahren bewährter Ansatz, der den Zirkulationsplänen in Groningen, Gent, Aalter, Mol, Leuven und vielen anderen Städten zugrunde liegt. Auch die *Low Traffic Neighbourhoods* (z.B. in London) oder das Superblock-Konzept (z.B. in Barcelona) basieren darauf. Es ist ebenfalls die Kernempfehlung der Richtlinien für die Anlage von Kiezblocks (RAKi 23) (FGSM, 2023). Der Fußverkehrs-Check, der im Auftrag der Stadt Köln Ende 2023 von einem



Abbildung 12: Existierende Poller im Clouth Quartier. Kautschukstraße

Planungsbüro durchgeführt wurde, mündete in folgende Empfehlung: „Es soll geprüft werden, ob die Durchfahrt des Clouth-Geländes durch Diagonalsperren und Umwandlung von Straßenabschnitten (Veedelsblock-Idee nach der Superblock-Idee aus Barcelona) unterbunden werden kann“ (Planungsbüro VIA, 2023).

Die Unterbindung der Durchfahung des Clouth Quartiers erhöht die relative Attraktivität des Umweltverbundes ganz wesentlich. Außerdem eliminiert sie den Schleichverkehr zur Umfahrung von drei Ampeln und Stau auf der Niehler und/oder Xantener Straße.¹⁶ Nicht zuletzt verringert sie die Fahrgeschwindigkeiten auf der Josefine-Clouth-Straße, weil die Länge der Schnellfahrstrecke deutlich reduziert wird.

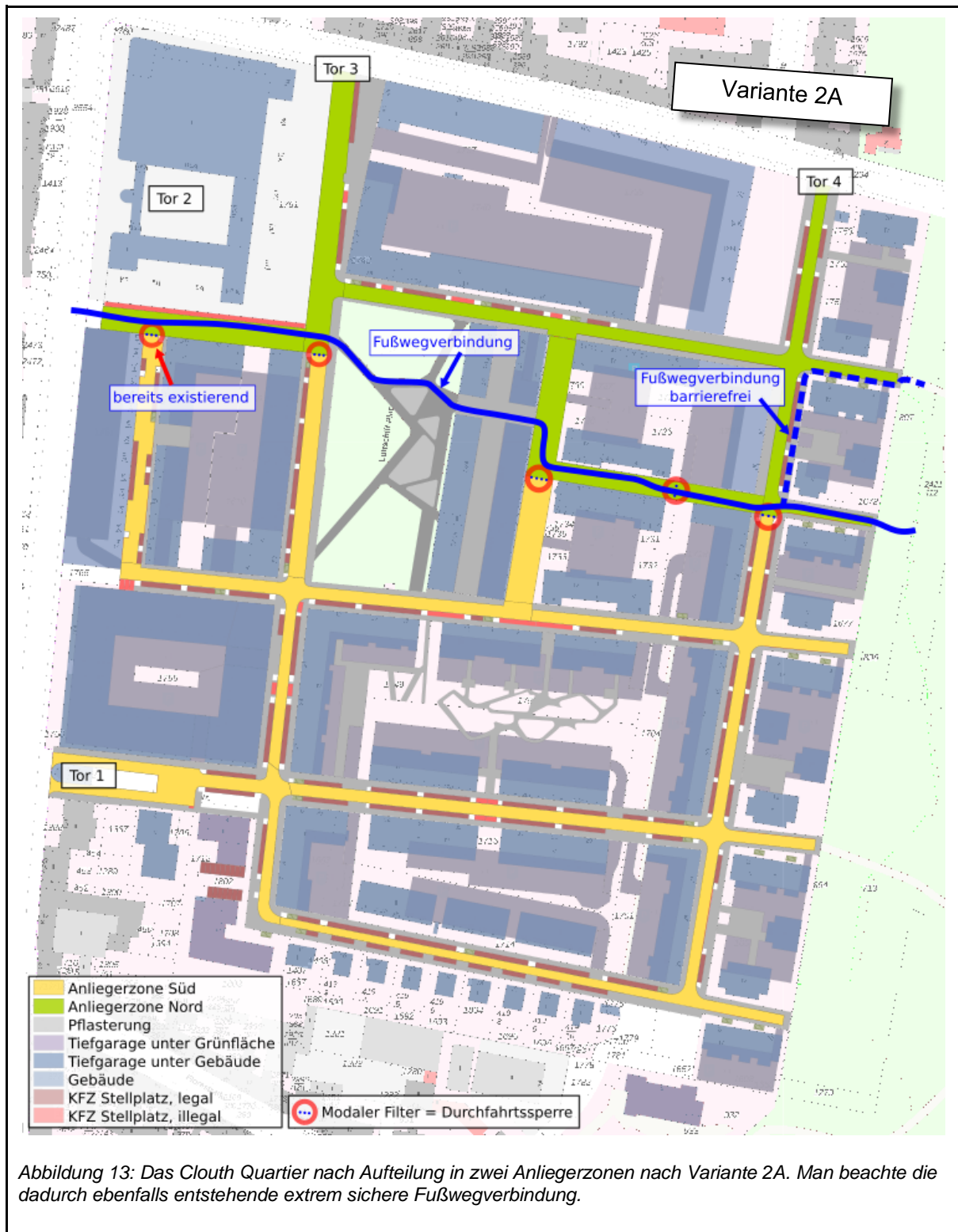
¹⁶ In Stichproben konnte dies von Mitgliedern der Initiative gemessen werden. Demnach fahren 15% aller in das Clouth Quartier einfahrenden Fahrzeuge nach etwa 2 Minuten an anderer Stelle wieder heraus.

Zudem entstünde dadurch eine attraktive und stark kreuzungsreduzierte Gehwegeverbindung von Alt-Nippes in den Johannes-Giesberts-Park. Dies würde einen deutlichen Mehrwert für Gesamt-Nippes schaffen (siehe die blaue Linie in Abbildung 13). Um diesen Effekt verkehrssicherheitstechnisch zu untermauern, sollte die Überquerung der Josefine-Clouth-Straße für Menschen, die zu Fuß auf der Straße auf dem Stahlseil in Richtung Park unterwegs sind, durch einen *continuous sidewalk* (Pinder, 2021, siehe auch Abbildung 20) abgesichert werden.

Empfohlen wird die Umsetzung durch einfache modale Filter (z.B. Poller, bewegliche Pflanztröge o.ä.), die kein Hindernis für zu Fuß gehende und für Rad fahrende Menschen darstellen und die von der Besetzung von Müll- und Rettungsfahrzeugen geöffnet werden können. Alle Hauseingänge und alle Tiefgaragen blieben ohne Einschränkungen mit dem Kfz erreichbar; es müssten lediglich teilweise andere Anfahrtsrouten gewählt werden.

Variante 2A beinhaltet lediglich eine Reorganisation der Verkehrsführung im Clouth Quartier und führt allein noch nicht zu einer Erhöhung der Aufenthaltsqualität oder der Vegetationsdichte. Es schafft aber die Voraussetzungen für die Reduzierung des Flächenbedarfs für den fahrenden und ruhenden Verkehr. Entsprechende komplementäre Maßnahmen sind zwingend als Ergänzung zu Variante 2A umzusetzen und werden im Modul 6 beschrieben.

Die große Mehrheit der Anwesenden des „Dialogabends“ am 26.10.2023 begrüßte dieses Konzept ausdrücklich; eine Person äußerte jedoch Bedenken. Hinterfragt wurde das Konzept auch in drei von 15 E-Mails, die das LebeVeedel-Team im Herbst 2023 erhielt. Dabei ging es um einen unausgewogenen Zuschnitt der nördlichen und südlichen Anliegerzone, sowie um die Furcht vor zusätzlichem Verkehrsaufkommen durch erzwungene Umwege.



Variante 2B

Variante 2B nimmt das Argument einer unausgewogenen Größe der beiden Anliegerzonen zum Anlass einer alternativen Positionierung der Durchfahrtssperren, wie in Abbildung 14 ersichtlich. In dieser Variante kommen deutlich mehr modale Filter zum Einsatz, was allerdings keine nennenswerten Mehrkosten verursacht.

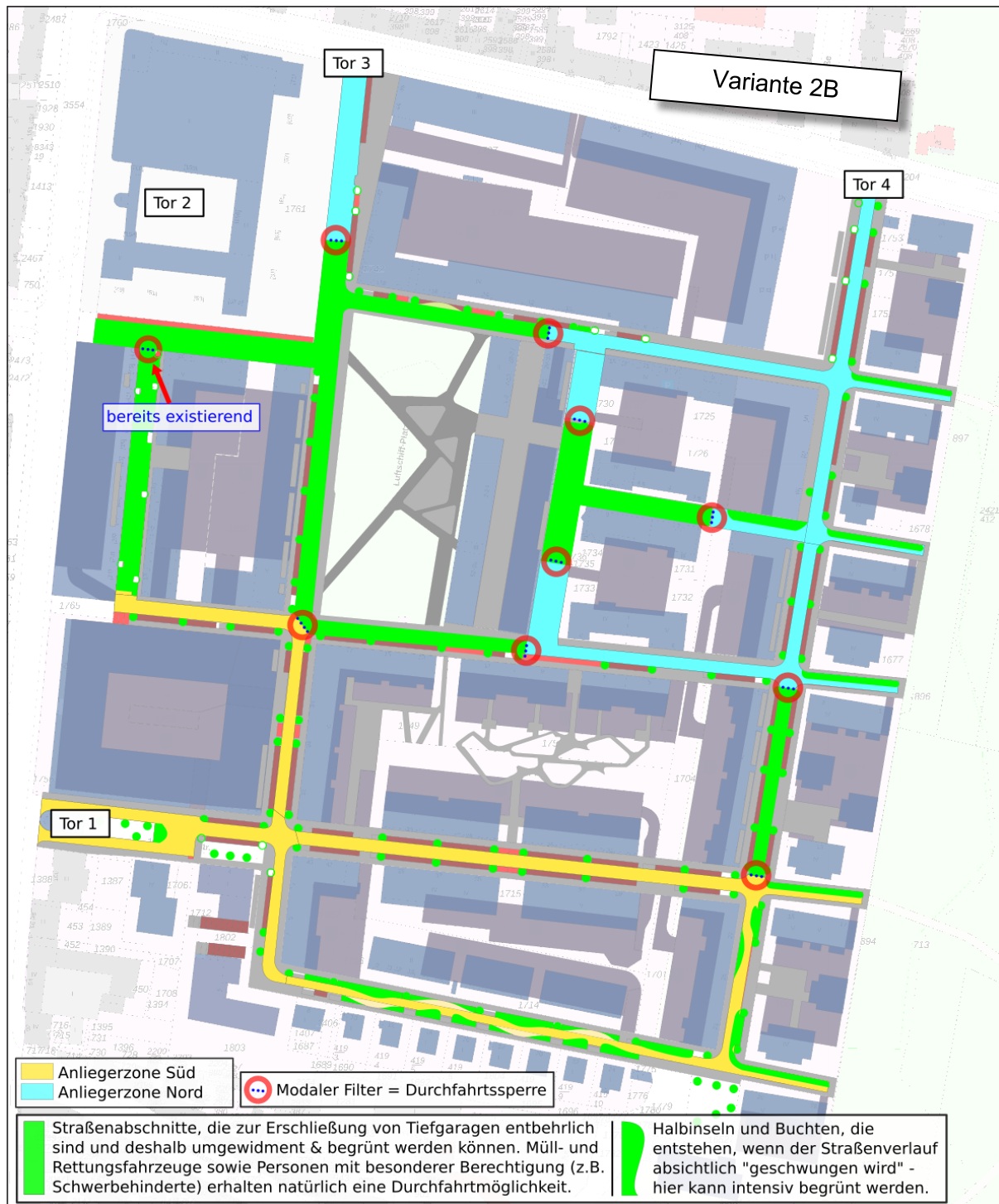


Abbildung 14: Das Clouth Quartier nach Aufteilung in zwei Anliegerzonen nach Variante 2B. Die nördliche und südliche Anliegerzonen sind hier etwa gleich groß – im Vergleich zu Variante 2A.

Sowohl Variante 2A als auch Variante 2B führen zu Umwegen für Kfz-Nutzende im Südteil des Geländes, die nach Norden fahren wollen und für Kfz-Nutzende im Nordteil, die nach Süden fahren wollen. Eine nennenswerte Verlagerung des Verkehrs auf die Niehler bzw. Xantener Straße wird dadurch aber nicht erwartet, denn einerseits betrifft dies Kfz Nutzende nur in einem Teil der Fälle – je nach Fahrtziel. Andererseits wird nicht jede theoretisch davon betroffene Fahrt überhaupt mit dem Kfz bewältigt werden. Erklärung dafür ist das vielfach nachgewiesene Phänomen der

„Verkehrsverpuffung“¹⁷. Die Erklärung dafür liegt darin, dass Menschen vernunftbegabte Wesen sind, die im Falle eines Hindernisses nicht nur die Route überdenken, sondern auch das Verkehrsmittel¹⁸, teilweise sogar den Zweck einer Fahrt. Somit kann durch die Unterbindung der Durchfahrt ein Beitrag zur Verkehrsvermeidung und zum *Modal Shift* in Richtung Umweltverbund geleistet werden, von dem nicht nur das Clouth Quartier profitiert!

Der besondere Charm der beiden Varianten 2A und 2B besteht darin, dass es mit sehr wenig Vorlaufzeit und mit sehr geringen finanziellen und personellen Ressourcen umgesetzt werden kann.

Variante 2C

Eine dritte Variante nimmt sich die (extrem seltenen) Rückmeldungen aus der Nachbarschaft zu Herzen, dass eine Unterbindung der Durchfahrt grundsätzlich unerwünscht sei. Um dennoch eine bewusste Bevorteilung des Fuß- und Radverkehrs zu erreichen und um gleichzeitig Platz für grüne (und blaue) Infrastruktur zu schaffen, können Gestaltungsprinzipien des niederländischen „Woonerf“ zum Einsatz kommen. Dieses Planungskonzept wird seit den 1960er Jahren so erfolgreich angewandt, dass mittlerweile 2 von 9 Millionen niederländische Haushalte in einem Woonerf liegen.



Abbildung 15: Typische Straßenszene in einem Woonerf. Zu beachten ist die geschwungene Straßenführung (Vorder- und Hintergrund) und die üppige Begrünung. Bildquelle: Steinberg, 2017.

17 Cairns et al. 2002. European Commission, 2004. Bauer et al., 2023., Nello-Deakin, 2022.

18 Sogar die 2024 veröffentlichten „Ergänzenden Handlungsanleitungen zur Anwendung der RAST 06“ sprechen sich dafür aus, eine bewusste Reduzierung der „Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs (QSV) [als] regulatives Instrument zur Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl“ zu nutzen. Damit anerkennt der offizielle *Stand der Technik* dass das Verkehrsvolumen keine unveränderliche Größe ist (FGSV, 2024, S. 7).

Es handelt sich um eine Wohnstraße, auf der zu Fuß gehende die Straße mit Fahrzeugen teilen (nicht umgekehrt!). Ein Woonerf ist demnach eine bewusste Mischung von sozialen Aktivitäten (inklusive Kinderspiel) mit Verkehr – das funktioniert sehr gut bei maximal erlaubten 15 km/h! Diese Geschwindigkeit wird aber nicht nur regulativ vorgeschrieben, sondern wird in der Gestaltung der Straße „eingebaut“. Um dies zu erreichen, werden Straßen gemäß bewährter Designprinzipien (Ben-Joseph, 1995) gestaltet. Als besonderes effektiv hat sich etwa eine Straßen-Verschwenkung alle ca. 50 Meter erwiesen, z.B. durch Vegetation am Straßenrand, durch wechselseitige Parkplätze oder durch die Positionierung von Straßenmobiliar. Abbildung 15 zeigt eine typische Woonerf-Straße.

Ein typisches Gestaltungselement eines Woonerf, das auch im Clouth Quartiers sicherlich sinnvoll zum Einsatz kommen kann, sind Einbahnstraßen. Falls dies unerwünscht ist, sollten stattdessen unbedingt einspurige Passagen von mindestens 20 Metern Länge zum Einsatz kommen, wo Begegnungsverkehr dank entsprechender Warte-Buchten möglich ist¹⁹.

Die Unterbindung der Durchfahrt ist ein optionales, aber kein wesentliches Element eines Woonerf.

Variante 2C ist wesentlich aufwendiger und kostenintensiver als die Varianten 2A oder 2B; sie lässt sich jedoch als Interimslösung mit einer großzügigen Anzahl von mobilen Gestaltungselementen durchaus effektiv organisieren.

Modul 3: Einführung des Bewohnerparkens

Eine große Anzahl von Fahrzeugen, die die kostenlosen öffentlichen Stellflächen auf Clouth belegen, sind hier sehr regelmäßig zu sehen. Dies nährt den Eindruck, dass sehr viele Stellplätze keineswegs von den intendierten Nutzergruppen (Besuchende, Dienstleistende, Handwerker*innen) in Anspruch genommen werden, sondern dass sie von Bewohner*innen des Clouth Quartiers und der umliegenden Gebiete genutzt werden. Daraus ergeben sich zwei Interpretationsmöglichkeiten:

- A. Die Tiefgaragen-Stellplätze auf Clouth reichen nicht aus, um alle Fahrzeuge von Bewohner*innen zu beherbergen. Angesichts des Stellplatzschlüssels von 0,8 und angesichts der guten Anbindung des Geländes durch den Umweltverbund sowie der Verfügbarkeit von CarSharing-Angeboten erscheint diese Interpretation fraglich. Selbst wenn dem so wäre, wäre das kein Zeichen eines „unvermeidlichen“ Parkdrucks, denn in Zeiten des Klimanotstandes und des geopolitisch gebotenen Ausstiegs aus fossilen Brennstoffen muss eine sorgfältige Differenzierung zwischen Wunsch und Bedürfnis Teil des öffentlichen Diskurses über die Anzahl von „tatsächlich benötigten“ PKW sein.

¹⁹ Exakt dieses Planungsprinzip wird mittlerweile auch in Deutschland als *Stand der Technik* empfohlen. Die FGSV formuliert dazu folgendes: „In beengten Situationen ... ist es zweckmäßig, anstelle der Wahl einer durchgehenden Fahrbahnbreite auch einzelne Abschnitte (Orientierungslänge 50 bis 150 m) mit reduzierter Fahrbahnbreite anzustreben“ (FGSV, 2024, S. 8)

B. Die Anzahl der Tiefgaragen-Stellplätze ist ausreichend, die Nutzung der kostenlosen oberirdischen Stellplätze ist jedoch schlicht attraktiver als die Nutzung der vorhandenen Tiefgaragenplätze. Diese Deutung erscheint plausibel, weil die Anzahl straßenbegleitender Stellflächen außergewöhnlich hoch² und weil deren Nutzung kostenlos ist. Seit Jahren hängt über der Einfahrt einer Tiefgarage ein großes Banner, das auf die Verfügbarkeit von Mietplätzen hinweist (Abbildung 16). Zudem ist die öffentliche Tiefgarage von Clouth 104 (die existierende De-facto-Quartiersgarage) extrem unter-genutzt (Abbildung 17).



Abbildung 16. Banner über der Tiefgarageneinfahrt zur Josefine-Clouth-Straße 42.

Verschärft wird die Parksituation auf Clouth dadurch, dass Bewohner*innen der umliegenden Gebiete das Clouth Quartier als „ihren“ Parkplatz nutzen. Freunde, Bekannte und Kolleg*innen der Antragsteller*innen haben dies vielfach bestätigt. Grund dafür ist, dass das Clouth Quartier aufgrund seiner großzügigen Ausstattung mit kostenlosen Stellplätzen als gute Park-Destination gilt – vor allem für Menschen, die westlich der Niehler Straße wohnen. Die Plausibilität dieser Vermutung wird vor allem durch die Tatsache gestärkt, dass dort flächendeckend Bewohnerparkgebiete existieren (Abbildung 19).



Abbildung 17. Ein alltägliches Bild in der massiv unter-genutzten Tiefgarage von Clouth 104.

Aus den genannten Gründen wird im Rahmen von Modul 3 eine Bewohnerparkregelung²⁰ für das Clouth Quartier eingeführt. Dies wird u.a. auch als Empfehlung des Fußverkehrs-Checks genannt, der 2023 im Auftrag der Stadt Köln im Clouth Quartier durchgeführt wurde (Planungsbüro VIA, 2023). Die Notwendigkeit dazu wird in solchen Konstellationen ausdrücklich in der wissenschaftlichen Literatur betont:

²⁰ Siehe www.stadt-koeln.de/artikel/20098/index.html. Die aktuell geltenden Bewohnerparkgebiete in Nippes sind einsehbar unter www.stadt-koeln.de/leben-in-koeln/verkehr/parken/bewohnerparkgebiete. Laut Amt für nachhaltige Mobilitätsentwicklung (2023) gab es im Mai 2023 47 bestehende Bewohnerparkgebiete; 28 Areale hatten den Status „zu prüfende Bewohnerparkgebiete“; drei weitere sind beschlossen. Das Clouth Quartier fällt in keine dieser Kategorien.

These 8: Parken im öffentlichen Straßenraum bewirtschaften. Eine Parkraumreduzierung und -bewirtschaftung auf dem Baugrundstück wird ihre Wirkung verfehlen, wenn zugleich im öffentlichen Raum ein üppiges kostenloses Parkraumangebot besteht. Es ist eine Parkraumbewirtschaftung für die Stellplätze im öffentlichen Straßenraum erforderlich, damit abgesenkte Stellplatzschlüssel und Quartiersgaragen nicht „ausgehobelt“ werden.

Abbildung 18: Bles et al., 2023

Eine Bewohnerparkzone löst Anreize aus, einen eventuell vorhandenen Tiefgaragen-Stellplatz zu nutzen bzw. einen solchen Stellplatz anzumieten, die Notwendigkeit des eigenen Autobesitzes zu hinterfragen und die Eignung von CarSharing ernsthaft zu prüfen. Darüber hinaus wird diese Maßnahme Parksuchverkehr reduzieren, weil klar ist, dass es sich nicht lohnt, auf Clouth einen kostenlosen Parkplatz zu suchen. Dieser Effekt wird sich etwas stärker entfalten, sobald die Stadt Köln die Gebühren für einen Bewohner-Parkausweis angehoben hat (voraussichtlich Ende 2024).

Besucher*innen können weiterhin im Clouth Quartier parken – sogar mit einer erhöhten Wahrscheinlichkeit, einen freien Parkplatz zu finden. Sie müssten lediglich ein Parkticket an einem Automaten oder per Handy-App lösen²¹. Handwerker, Pflegedienstleister u.a. Personen mit besonderer Legitimation können weiterhin kostenlos parken²². Für KEP-Lieferdienste (DHL & Co.) sowie für Handwerker und Pflegedienste sollten separate exklusive Lade-, Liefer- und Haltebuchten ausgewiesen werden. Dies deckt sich auch mit den Empfehlungen des Fußverkehrs-Checks, der durch das Planungsbüro VIA (2023) zusammen mit Anwohner*innen durchgeführt wurde.

Nach unseren Recherchen²³ wurde die Einrichtung einer Bewohnerparkzone für das Clouth Quartier bisher noch nicht beschlossen. Das heißt, Clouth ist noch nicht einmal auf der langen Warteliste zur Einrichtung einer solchen Zone, die in der Kölner Verwaltung (681/3 Parkraumkonzepte) abgearbeitet wird. Der Grund für die Verzögerung der Umsetzung liegt in der akuten Personalknappheit. Daher möge die BV-Nippes beschließen, dass zur Durchführung einiger erforderlicher Schritte

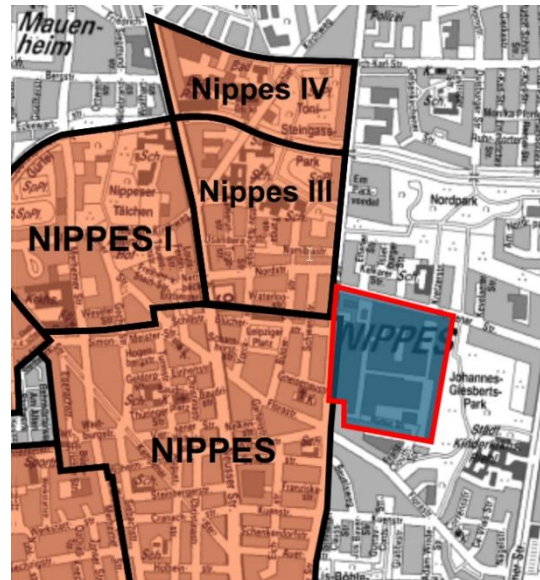


Abbildung 19: Das Clouth Quartier (rot umrandet) und die anliegenden, existierenden Bewohnerparkgebiete. Aus Amt für nachhaltige Mobilitätsentwicklung (2023) – Hervorhebung des Clouth Quartiers durch BI LebeVeedel.

21 Und solange Kfz am Straßenrand parken, ist gemäß aktuellem *Stand der Technik* ein markierter Abstand als Schutzstreifen vor dooring-Unfällen anzubringen: „Wenn ruhender Verkehr nicht zu vermeiden ist, sind gemäß VwV-StVO Sicherheitsräume zu allen Arten der Radverkehrsführung vorzusehen – so auch bei Schutzstreifen und in Fahrradstraßen. Diese sind ... in einer Breite von mindestens 0,75 m auszuführen“ (FGSV, 2024, S. 9).

22 Siehe <https://www.stadt-koeln.de/service/produkte/00440/index.html>

23 Eine Suche im Ratsinformationssystem nach einem entsprechenden Beschluss der BV-Nippes mit dem Stichwort „Parken“ führt zu folgenden fünf Beschlüssen: 18.03.2021 - TOP 8.1.15 -- 17.06.2021 - TOP 8.2.1 Ö -- 09.06.2022 - TOP 8.2.2 Ö -- 01.12.2022 - TOP 8.1.5 Ö -- 31.08.2023 - TOP 8.1.4 Ö. Keiner dieser Beschlüsse besagt, dass Bewohnerparken irgendwo in Nippes eingeführt werden soll.

(Verkehrserhebung gemäß EVE²⁴ und Analyse, Planung etc.) externe Firmen beauftragt werden, um den Prozess zu beschleunigen.

Über die Einführung des Bewohnerparkens hinaus, möge die BV-Nippes ebenfalls die Umsetzung der Empfehlungen des Fußverkehrs-Checks beschließen: „Die oberirdischen Parkplätze sollten reduziert und bewirtschaftet werden (Parkzone, Höchstparkdauer, ...)“ (Planungsbüro VIA, 2023). Des Weiteren wird empfohlen: „Die Auslastung und Akzeptanz der Tiefgarage für Anwohnende (ggf. auch von außerhalb des Clouth-Geländes) sollte überprüft und verbessert werden“ (ibid).

Dabei wird Bezug genommen auf die existierende und extrem unter-ausgelastete De-facto-Quartiersgarage im Untergeschoss des Gebäudes *Clouth 104*. Die Initiative LebeVeedel steht mit deren Betreiber dazu bereits im Austausch und verfolgt eine Kooperation mit ParkenProperty-Partner²⁵, SWAVIA²⁶ und dem Good Mobility Council²⁷. Durch die hiermit erbetene Zusammenarbeit zwischen Privatwirtschaft, Zivilgesellschaft und der öffentlichen Hand könnte aus dieser Konstellation ein Leuchtturm-Projekt für ganz Köln und darüber hinaus entstehen.

Auch für Modul 3 gilt: Jede Maßnahme muss rechtssicher erfolgen. Hierbei sei auf die sehr weitgehenden Handlungsoptionen gemäß § 45 StVO, (1b), 2a und 4 und 5 verwiesen.

Modul 4: Schnelle Aufwertung des öffentlichen Raums durch *Tactical Urbanism*

Modul 2 wird in allen Varianten den Kfz-Verkehr auf bestimmten Straßenabschnitten deutlich reduzieren. Vor allem dort soll im Rahmen von Modul 4 die Aufenthaltsqualität durch gering investive und teilweise temporäre Maßnahmen erhöht werden. Diese dienen dazu, die positiven Potenziale fühlbar, spürbar, erlebbar zu machen und „Appetit“ zu wecken für eine andere Zukunft.

Der weltweit etablierte Ansatz des *Tactical urbanism* liefert dafür unzählige Inspirationen wie die Menschenfreundlichkeit des öffentlichen Raumes durch Möblierungen, Farbe, mobile Begrünung, Spielanlässe etc. in sehr kurzer Zeit erhöht werden kann. Eine umfassende Darstellung solcher Möglichkeiten würde den Rahmen dieser Bürgereingabe sprengen. Daher sei an dieser Stelle auf einschlägige Literatur²⁸ hingewiesen. Einen schnellen Eindruck von möglichen Tactical-urbanism-Maßnahmen bieten folgende Beispiele:

24 Empfehlungen für Verkehrserhebungen (FGSV, 2012). Dieses technische Regelwerk beschreibt in Kapitel 3.6.1 (S. 40-43) wie eine „Zählung des ruhenden Kfz-Verkehrs“ zu erfolgen hat.

25 <https://parkenpropertypartner.de/>

26 <https://www.swavia.com/parken-und-laden/>

27 <https://www.goodmobility.org/>

28 Lydon et al., 2015. Commune di Milano, 2021. Parametric Architecture, 2023.



Via Spoleto / Via Venini Kreuzung Mailand vor einer Tactical-urbanism-Maßnahme. Commune di Milano, 2021



Dieselbe Kreuzung nach einer Tactical-urbanism-Maßnahme. Scopelliti & Ragazzo, 2023.



© LAAB Collective + Signature Design. In Parametric Architecture, 2023.



© Trevor Dykstra. In Parametric Architecture, 2023.

Tactical urbanism bietet die wichtige Möglichkeit, die Bevölkerung in die Planung, Umsetzung und Pflege solcher Maßnahmen einzubeziehen. So kann garantiert werden, dass die Maßnahmen zum jeweiligen sozio-demografischen und örtlichen Kontext passen. Außerdem wird so erfahrungsgemäß die Akzeptanz der Maßnahmen deutlich erhöht, das Risiko von Vandalismus verringert und eine Vielzahl von neuen Bekanntschaften beflügelt. Außerdem ist klar belegt, dass eine „Kuration“ des öffentlichen Raums entscheidend für dessen produktive Nutzung ist (Hermansen, 2021). Aktiv einbezogene Bürger*innen können eine solche Leistung langfristig erbringen – die öffentliche Hand nicht.

Die Maßnahmen in Modul 4 können teilweise als temporär und experimentell verstanden werden, um von diesen Erfahrungen zu lernen; dies ist entscheidend für die permanente Aufwertung des öffentlichen Raums in Modul 6.

Modul 5: Erhöhung der Attraktivität des Umweltverbundes

Um die strukturelle Abhängigkeit vom Kfz zu reduzieren, müssen realistische, erschwingliche, sichere und bequeme Alternativen existieren. Folgende Maßnahmen sind dafür geeignet und werden im Rahmen des Modul 5 initiiert:

Fußverkehr:

- Auf wichtigen Wegeverbindungen, vor allem vom/zum Johannes-Giesberts-Park, vom/zum Luftschiffplatz und von/zu Kitas und Schulen, sollen die Gehwege über die kreuzenden Straßen nach dem etablierten Prinzip des *continuous sidewalk* (durchgehender Gehweg) (Pinder, 2021) baulich durchgezogen werden. Ähnliches wird in Köln bereits praktiziert (Abbildung 20).



Abbildung 20: Durchgehender Gehweg (*continuous sidewalk*) im nördlichen Bereich der Krefelder Straße, Köln. Als deutlicheres Beispiel sei auf *Camden Cyclists* (2020) verwiesen.

- Der Weg zur bzw. von der Neusser Straße und Bahn-Haltestelle

Florastraße führt über die vielbefahrene Niehler Straße, die nur sicher an einer Ampel / Lichtsignalanlage (LSA) überquert werden kann. Die Umlaufzeiten dieser LSA sind für zu Fuß Gehende nicht attraktiv und sollten angepasst werden. Dies gilt auch für die LSA an der Niehler / Blücherstraße. Ganz ähnliche, teilweise sogar noch weiter gehende Empfehlungen werden auch im Endbericht des Fußverkehrs-Checks erwähnt: „Es sollte geprüft werden, ob an der Ampel Niehler Straße / Blücherstraße eine barrierefreie Querungsstelle (differenziertes Bord) eingerichtet werden kann.“ Im Bereich der Gneisenaustraße wird zudem auf die vielfachen Klagen von Kindern hingewiesen, wonach dort „keine sichere Möglichkeit für den Fußverkehr zu queren“ existiert. Entsprechend wird die Prüfung der „Einrichtung eines Zebrastreifens mit Querungshilfe“ empfohlen; eine „weitere Quermöglichkeit [wird ebenso] über die Xantener Straße auf Höhe der Josefine-Clouth-Straße ... in Form eines Doppel-Zebrastreifens“ empfohlen (Planungsbüro VIA, 2023).

- Die Florastraße ist aufgrund der beidseitig parkenden Fahrzeuge keine attraktive Fußroute und bietet keinerlei Sitzgelegenheiten. Problematisch ist zudem die Gehwegsituation auf der Florastraße an der Einmündung der Gartenstraße. Diese Probleme sollten bei der Umsetzung von Modul 5 mit behoben werden.

Fahrradverkehr:

- In der Sitzung der BV-Nippes vom 3.9.2020 wurde unter TOP 8.1.8 beschlossen, das Clouth-Quartier als Fahrradzone (u.a. Zeichen 244.3) auszuweisen (AN/1083/2020). Daher wäre es

sinnlos, einen entsprechenden Beschluss durch die vorliegende Bürgereingabe zu fordern. Vielmehr richtet sich unsere Forderung an die Verwaltung der Stadt Köln, den existierenden Beschluss umgehend umzusetzen. Diese hat für die BV-Sitzung am 3.12.2020 geantwortet (3260/2020), dass zu diesem Zeitpunkt noch keine Verwaltungsvorschriften dazu vorlägen, die aber eine zwingende Voraussetzung wären. Es ist richtig, dass die VwV-StVO noch keine Aussagen zu Fahrradzonen trifft; gleiches gilt für die technischen Regelwerke RAST 06 und ERA 2010. Als „zwingende Voraussetzungen“ kann das aber nicht gelten, denn Fahrradzonen existieren bereits u.a. in Bremen, Herne, Marburg, Saarbrücken und Kirdel. Ein einschlägiger BMVI-geförderter Praxisleitfaden (BUW & DIfU, 2021) schafft hilfreiche Klarheit und die FGSV-Handreichung "E Klima 2022" (FGSV, 2022) enthält in ihren ergänzenden Steckbriefen zur RAST 06 und zur ERA 2010 (FGSV, 2023) mehr als ausreichende Empfehlungen, auf die sich die Umsetzung einer Fahrradzone stützen kann – auch in Ermangelung einer einschlägigen VwV-StVO.

- Pedelecs (ugs. E-Bikes), Lasten- und Spezialräder sowie Fahrradanhänger bieten vielen Menschen eine alltagstaugliche Alternative zu MIV-basierten Wegen. Aus Gründen der Ressourcenschonung und der Kosteneffizienz sollte auf Clouth ein Verleihsystem für solche Fahrzeuge etabliert werden²⁹. Diese Forderung deckt sich mit den Schlussfolgerungen des Fußverkehr-Checks durch das Planungsbüro VIA (2023), wonach „Sharingstationen für Leihfahrzeuge (E-Scooter, Fahrräder)“ eingerichtet werden sollen. Die Initiative LebeVeedel hat bereits ein entsprechendes Konzept entwickelt, das auf www.lebeveedel.de eingesehen werden kann. Erfreulicherweise hat die moderne stadt GmbH die Finanzierung eines Sonderfahrrads für diese Verleihflotte zugesagt. Die Ausleihmodalitäten sind ebenfalls dank einer Kooperation mit www.kasimir-lastenrad.de geklärt. Aktuell erarbeiten wir einen Antrag um bezirksorientierter Haushaltsmittel gemäß § 37 Abs. 3 GO NW im Stadtbezirk Nippes zur Co-Finanzierung eines wetterfesten Unterstands für eine solche Sharingstation.
- Der Bedarf an Fahrradstellflächen im öffentlichen Raum sollte dem Bedarf dynamisch angepasst werden. Da nicht alle Gebäude über eigene komfortable Fahrradräume verfügen, sind im öffentlichen Raum auch witterungsgeschützte öffentlich benutzbare Fahrradabstellanlagen zu errichten.
- Die BV sollte Einfluss auf den Betreiber der Call-a-Bike-Leihräder ausüben, damit diese auch im Clouth Quartier zurückgegeben und ausgeliehen werden können.

CarSharing

- Zusätzlich zu den CarSharing-Stellplätzen in der Tiefgarage des Clouth-104-Komplexes sollten in diesem Bereich (etwa auf den als Elektroladeflächen vorgesehenen Stellplätzen vor und gegenüber dem Jugendmedienzentrum) weitere oberirdische Stellplätze an einen CarSharing Anbieter vergeben werden.
- In der ursprünglichen Planung des Clouth Quartiers waren auch neben dem Tor 4 CarSharing Stellplätze im öffentlichen Raum vorgesehen. Dieser Plan ist umzusetzen. Sollte dies angesichts

²⁹ Das existierende KVB-Lastenrad ist aus verschiedenen Gründen als alltagstaugliches Fahrzeug für alle Personengruppen ungeeignet. Erläuterungen gerne auf Nachfrage.

der weit fortgeschrittenen Planungen nicht möglich sein, sind mindestens 4 oberirdische Stellplätze im öffentlichen Raum an anderer Stelle an einen CarSharing-Anbieter zu vergeben.

ÖPNV

- Die Routenführung der Buslinie 140 sollte im Rahmen der Umsetzung von Modul 5 optimiert werden.

Modul Kommunikation

Die Erfahrung aus vielen ähnlichen Prozessen im Ausland, in Deutschland und auch in Köln³⁰ selbst lehrt, wie wichtig eine professionelle, proaktive, authentische und regelmäßige Kommunikation als permanente Begleitung von größeren Veränderungsprozessen ist. Dies muss mehr sein als nur die Verbreitung von Informationen, sondern bedeutet ausdrücklich den Austausch von Wissen, Ideen, Sorgen, Plänen in zwei Richtungen: Von den Planenden zu Bürger*innen und von Bürger*innen zu Planenden.

Dies gilt selbstverständlich auch für die Umsetzung des LebeVeedel Konzeptes. Dessen Grundideen sind zwar bereits vielen Menschen auf dem Clouth Quartier bekannt, aber natürlich nicht allen. Aber alle werden davon profitieren - und einige werden einige Routinen hinterfragen und anpassen müssen. Die Bereitschaft dazu wächst in gleichem Maße wie das Verstehen der eigenen und allgemeinen Vorteile.

Es geht dabei keineswegs um die Vermittlung einer rein rationalen Kosten-Nutzen-Optimierung, sondern um positive Emotionen, die auch nicht-monetäre Vorteile einschließen. Dazu gehört das Schließen von neuen Bekanntschaften, die Möglichkeit, an einem kühlen Ort zu verweilen, die Kinder unbeaufsichtigt draußen spielen zu lassen, während man sich im Home-Office auf die Arbeit konzentriert, die Freude an Vogelgesang aus einem Straßenbaum und vieles mehr.

Daher muss eine maßgeschneiderte Kommunikationsstrategie mehr als geschriebene Worte umfassen. Sie muss auch Gesichter zeigen, Pläne, Zukunftsanimationen, vielleicht sogar eine Geräuschkulisse aus dem Jahr 2030, Möglichkeiten zum Gespräch - im Idealfall in verschiedenen Sprachen - mit Planenden und anderen Bewohner*innen. Denkbar wäre auch eine Podcast-Serie³¹ über verschiedene Aspekte des LebeVeedels (Arbeitstitel "Clouthopia"), oder ein Video-Blog über den Fortgang der Planungen um Umsetzungen.

Mit der Entwicklung und Durchführung ist eine geeignete Agentur zu beauftragen.

30 Zitat Christian Dörkes, Amt für Straßen- und Verkehrsentwicklung: "Wir haben unterschätzt, wie hoch der kommunikative Bedarf ist". Kontext: Verkehrsversuch auf der Venloer Straße (Gross, 2023, S. 26).

31 Gerne in Zusammenarbeit mit dem Jugendmedienzentrum (www.jfc.info), das im Clouth Quartier beheimatet ist.

Modul Evaluation und wissenschaftliche Begleitung

Das LebeVeedel Team maßt sich nicht an, ein perfektes Konzept entwickelt zu haben, das nicht weiter verbessert werden könnte. Mit Sicherheit lassen sich einige Aspekte des Konzeptes weiter optimieren, weshalb ein systematischer Bürgerbeteiligungsprozess unabdingbar ist. Ebenso wichtig ist eine systematische Auswertung jedes Umsetzungsschrittes. Nur so kann sichergestellt werden, dass die konkreten Erfahrungen in hoher zeitlicher Auflösung zur Feinjustierung der darauf folgenden Schritte genutzt werden können.

Eine systematische Evaluation ist darüber hinaus die Voraussetzung, um belastbare Erkenntnisgewinne zu schaffen, die auf andere Gebiete in und außerhalb Kölns übertragbar sind. Immerhin verfolgt die Initiative ausdrücklich das Ziel, damit eine Blaupause für andere Quartiere in Köln (in Planung und im Bestand) und ein Leuchtturmprojekt mit Strahlwirkung zu schaffen. Der Begriff LebeVeedel soll sich im internationalen Stadtplanungs-Diskurs als *das Kölner Modell* etablieren.

Es sollte versucht werden, eine ortsansässige Hochschule für diese Monitoring-, Evaluations- und Forschungstätigkeit zu gewinnen. Dadurch gewönne das LebeVeedel die Qualität eines Reallabors, aus dem publizierbare Forschungsergebnisse erwachsen, was hochkompatibel mit dem akademischen Anreizsystem ist. Gleichzeitig könnte damit die Stadt Köln dank empirisch abgesicherter Ergebnisse als progressive Stadt und als würdige Destination für Fachexkursionen bekannt werden.

Für die Datenerhebung ist eine Bandbreite von geeigneten Methoden denkbar. Besonders reizvoll scheinen dabei innovative Ansätze wie Video-Analytik³² oder verschiedene Crowd-Sourcing-Maßnahmen im Sinne einer partizipativen Co-Evaluation.³³

32 transform transport (2022)

33 Besonders passend könnte dabei die Telraam-Methode sein. Siehe <https://telraam.net>.

Das folgende Modul 6 ist KEIN essenzieller Bestandteil der Forderungen in der vorliegenden Bürgereingabe; es wird dennoch beschrieben, weil es „Appetit anregen“ soll für das Gesamtziel, das die Gründung der Initiative LebeVeedel ursprünglich motiviert hat.

Dieses Ziel vor Augen macht uns aber nicht blind für die realpolitischen (Un-)Möglichkeiten einer Bezirksvertretung. Wohlwissend um diese Schwierigkeiten halten wir deshalb im Modul 2 eine Variante für wahrscheinlicher, die nicht direkt größere bauliche Maßnahmen erfordert; also eher Variante 2A oder 2B als 2C.

In diesem pragmatischen Fall blieben aber viele und große Verbesserungspotenziale ungenutzt. Modul 6 ist deshalb als zwingende Ergänzung zu verstehen.

Es erzeugt eine sprunghafte Verbesserung der Verkehrssicherheit, eine stärkere Attraktivierung des Umweltverbundes (relativ und absolut), es hebt die Aufenthaltsqualität auf ein neues Niveau, fördert den sozialen Zusammenhalt und vor allem führt es zur dringend benötigten Entsiegelung und damit zu einer adäquaten Ausstattung des Clouth Quartiers mit dem nötigen Maß an Vegetation.

In anderen Worten: Wir wollen uns mit den Modulen 1 bis 5 beherzt auf den Weg machen – und danach geht es weiter.

Modul 6: Schlaufen, Umwidmungen, Verschwenkungen, Entsiegelung, Begrünung und verkehrsberuhigte Bereiche

Die Tatsache, dass Modul 6 kein essentieller Bestandteil der Forderungen in der vorliegenden Bürgereingabe ist, unterstreicht eine ausdrückliche Zurückhaltung des LebeVeedel-Teams. Dies ergibt sich aus der Tatsache, dass die Inhalte von Modul 6 eigentlich bereits *jetzt* als *Stand der Technik* gemäß den offiziellen FGSV-Standards erwartet werden können. Diese Standards gelten seit der Veröffentlichung der *Ergänzende[n] Handlungsanleitungen zur Anwendung der RASt 06* (FGSV, 2024) im Februar 2024. Darin werden unter anderem folgende Empfehlungen ausgesprochen:

- „Straßenräume [sind] künftig so zu entwickeln, dass sie zur Klimaresilienz der Städte beitragen“
- Es ist „zweckmäßig, ... die Belange des fließenden und ruhenden Kfz-Verkehrs nachrangig zu betrachten.“
- „Zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität empfiehlt es sich die Seitenräume stadtgestalterisch aufzuwerten“
- „Es ist sinnvoll, im Seitenraum einen Multifunktionsstreifen zu planen ... [dort] können beispielsweise Baumreihen und Begrünungen, Elemente für die Niederschlagswasserbewirtschaftung, Aufenthaltsbereiche (inklusive Bänke), Fahrradabstellanlagen, ... etc. realisiert werden.“

- „Es empfiehlt sich, die Anzahl von Parkständen für den privaten Kfz-Verkehr im Straßenraum möglichst gering zu halten, um Flächen für andere umweltfreundliche Modi, für Aufenthalt, für Grünbereiche, für die Retention bzw. dezentrale Entwässerung zu gewinnen und ein Aufheizen von Straßenräumen zu verringern.“
- „Es wird ... empfohlen, die Anlage von Parkständen in zusammenhängenden Parkflächen oder Parkbauten/ Quartiersgaragen zu bevorzugen.“
- Es ist „zweckmäßig, ... das Ziel einer ausreichenden Begrünung mit standortgerechten Vegetationsstrukturen zu beachten. Dazu können grundsätzlich Möglichkeiten der Entsiegelung geprüft werden, um Retentionsräume sowie Flächen der dezentralen Entwässerung zu schaffen.“

Die folgenden Überlegungen und Skizzen sind nicht als maßstabsgetreue Ausführungsplanung zu verstehen, sondern als beispielhafte Illustration von Gestaltungsprinzipien.

Schlaufenerschließung

Besonders effektiv wäre es, wie in Abbildung 22 gezeigt, den Kfz-Verkehr in „Schlaufen“ zu führen. Dadurch werden einige Teile des Straßennetzes von einem Zweirichtungs- in ein Einbahn-System umgewandelt. Dies bedeutet, dass einige Direktverbindungen nicht mehr möglich sind; also eine absichtliche Verringerung der

Attraktivität der Kfz-Nutzung. Selbstverständlich ist der Fahrradverkehr von der Einbahnregelung ausgenommen, um dessen relative Attraktivität gegenüber dem Kfz-Verkehr zu erhöhen. Ebenfalls selbstverständlich sind auch nach Umsetzung des Schlaufenplans alle Tiefgaragen ohne Einschränkungen mit dem Kfz erreichbar.

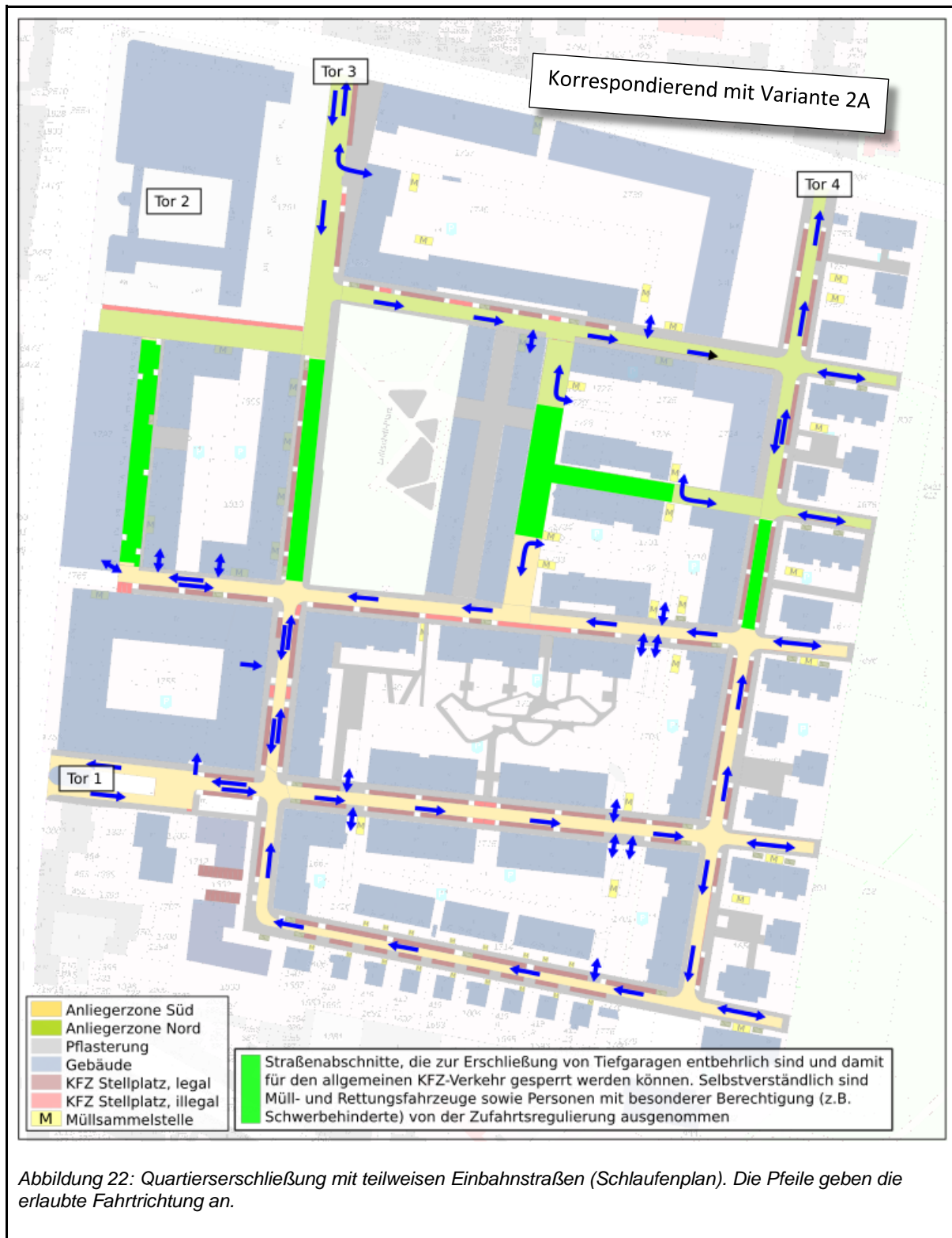
Dabei ist zu erwähnen, dass die Umwidmung einer Zweibahn- in eine Einbahnstraße zu höheren De-facto-Geschwindigkeiten führen kann³⁴, wenn sie nicht gleichzeitig mit einer Änderung der Straßengestaltung einhergeht (iRAP, 2022). Das LebeVeedel-Konzept sieht dies als zwingende Begleitmaßnahme bei der Einrichtung von Einbahnstraßen vor um sie selbst-erklärend zu machen

Entscheidend ist für sie im Gros aller Maßnahmen vor allem eins: „Wir brauchen mehr Platz für Begrünung. Aber jedes Mal, wenn ein Parkplatz wegfallen soll, beginnen die Diskussionen. Dabei müssen wir die Flächen neu verteilen“, sagt Bierwirth. „Heißt: Flächen für den Autoverkehr – und dabei auch den ruhenden Verkehr – müssen reduziert werden, um Platz für Entsiegelung und Begrünung zu schaffen.“



Abbildung 21. Aus einem Interview mit Anja Bierwirth im Kölner Stadtanzeiger. Juli 2023.

³⁴ Die entsprechende Befürchtung ist keineswegs ein Automatismus, wie man auch in Köln bei der Einrichtung einer Einbahnstraße auf der Venloer Straße feststellen konnte: „Die Befürchtung, angesichts der großen Autospuren würden Autofahrer regelmäßig zu schnell fahren, ist bislang nicht eingetreten. Laut Stadt sind in den vergangenen zwei Wochen 64000 Autos über der Versuchsbereich gefahren, davon waren 200 zu schnell – ein Anteil von 0,3 Prozent“ Kölner Stadtanzeiger vom 9.11.2023.



(siehe unten). Dies kann kurzfristig mit Pflanzkübeln, Parklets, Straßenmobiliar, mobilen Bäumen usw. erreicht werden. Eine wichtige Rolle dabei spielt auch die kommunikative Einbettung einer solchen Maßnahme im öffentlichen Diskurs – und hier im Wohnggebiet können wir als Bürger*innen-Initiative darauf gut Einfluss nehmen.

In einigen Quelle-Ziel-Konstellationen kann die neue Einbahnregelung Umwege erzwingen. Um diesen Effekt zu minimieren, wird an manchen Stellen der Zweibahn-Verkehr beibehalten – konkret bei Tiefgaragen, die nahe an einer der drei Zufahrten (Tor 1, 3 oder 4) liegen, um hier keine unangemessen langen Umwege zu generieren. Für die anderen Fälle sei erneut auf die bereits oben erwähnten Forschungsergebnisse zur “Verkehrsverpuffung” verwiesen. Unterm Strich ist eine moderate Erhöhung des Verkehrsaufkommens an wenigen Punkten zu erwarten. Das Gesamtverkehrsaufkommen wird sich aber definitiv signifikant verringern (Cairns et al., 2002. European Commission, 2004. Bauer et al., 2023. Nello-Deakin, 2022).

Die Quartierserschließung in Schlaufen hat noch eine weitere erfreuliche Konsequenz: Jene Straßenabschnitte, auf denen bereits dank Modul 2A oder 2B das Verkehrsaufkommen zurückgehen wird, werden gar nicht benötigt, um eine Tiefgarage zu erreichen. Abbildung 22 zeigt diese Abschnitte in grün. Dieses Potenzial gilt es sofort nach Einrichtung der Einbahn-Regelung zu nutzen und zu gestalten. Dazu werden diese Straßenabschnitte für den Kfz-Verkehr entwidmet. Dies geschieht durch regulative und physische Absperrungen. Selbstverständlich sind Müll- und Rettungsfahrzeuge sowie Personen mit besonderer Berechtigung (z.B. Schwerbehinderte) von der Zufahrtsregulierung ausgenommen.

Durch die Umwandlung vieler Straßenabschnitte von einer Zwei-Richtungs-Straße in eine Einbahnstraße werden außerdem lange lineare Strecken nicht mehr benötigt - wohlgermerkt bei gleichbleibender Erreichbarkeit jeder Wohnungstüre, Tiefgarage oder Müllsammelstelle³⁵.

Straßenverschwenkungen

Falls – je nach Variantenwahl in Modul 2 – der Kfz-Verkehr in Einbahnstraßen geführt werden soll, so sind diese unbedingt zu verengen und zu verschwenken. Dadurch entstehen leicht kurvige Straßenverläufe, Buchten und Halbinseln, was zwei entscheidende Vorteile bietet:

1. Die Straße wird “selbst-erklärend” und „selbst-durchsetzend“ (siehe oben), was dringend nötig ist, da aktuell die Regelung des Tempo-30-Gebots konterkariert wird von der Gestaltung der Straße als „Einflugschneise³⁶“. Eine breite, gerade, übersichtliche Straße mit marginaler Begrünung und kaum Menschen im Seitenraum fordert regelrecht zum Beschleunigen auf. Eine engere und geschwungene Straße mit dichtem Begleitgrün und menschlicher Präsenz lädt dagegen zu langsamem, vorsichtigem und rücksichtsvollem Fahren ein. Daher sollte durch die gestalterischen Maßnahmen von Modul 6 eine De-facto-Geschwindigkeit von 15 – 20 km/h erreicht werden.

35 Bei Variante 2A lägen 17 Müllsammelstellen in einer Sackgasse. Uns ist die Problematik einer solchen Situation bekannt. Allerdings ist diese Situation bereits jetzt bei 7 Müllsammelstellen gegeben! Dort – wie auch durchwegs beim LebeVeedel Konzept – kann die Sackgasse dank beweglicher modaler Filter geöffnet werden. Zudem könnte überlegt werden, in besonderen Fällen eine Müllsammelstelle zu verlegen.

36 Dieser Begriff hat sich bei einigen Clouth-Bewohnenden für die Josefine-Clouth-Straße etabliert. Auch dies steht Widerspruch zum siegreichen städtebaulichen Konzept: „Die Straßen werden ... verkehrsberuhigt, realisiert, um durch Schrittverkehr höhere Aufenthaltsqualitäten für Fußgänger und Fahrradfahrer zu schaffen“ (Land / BSV, 2014)

- Die Buchten und Halbinseln werden als gastliche und grüne Orte (Shaftoe, 2015 und www.wohlfuehlplaetze.de) gestaltet. Zum einen können „soziopetale“³⁷ Infrastrukturen wie Bänke u.a. Möblierung, Spielanlässe, (essbare) Pflanzen, Sonnensegel, Wasserspender etc. bereitgestellt werden. Zum anderen kann auf den besagten Halbinseln Vegetation konzentriert werden, was Vorteile für die urbane Mikro-Fauna (insbesondere Vögel³⁸) hat und was zur dringend benötigten Kühlung beiträgt.

Flächenumwidmung

Grundsätzlich ist die Umgestaltung von freiwerdendem Platz anzustreben. Platz wird frei für eine Umwidmung und teilweise Entsiegelung vor allem durch zwei Maßnahmen, die in früheren Modulen angelegt wurden.

- Straßenabschnitte, die nicht zur Erschließung von Tiefgaragen benötigt werden, müssen nur noch dem Fahrradverkehr dienen und müssen für Fahrzeuge mit Sonderberechtigung benutzbar bleiben. Dies ermöglicht es, ca. eine halbe Fahrbahnbreite und beide Stellflächenstreifen umzuwidmen und zu entsiegeln. Diese Flächen sind (am Beispiel der Variante 2A) mit grüner Farbe in Abbildung 22 hervorgehoben.
- Durch die Umwidmung von Zwei-Richtungs- in Einbahnstraßen wird die geometrische Hälfte einer Straße nicht mehr für den Kfz-Verkehr benötigt und kann entsiegelt werden. Auch Stellplätze entlang dieser Straßen werden auf das absolute Minimum reduziert. Dazu gehören ggf. Stellplätze für CarSharing-Fahrzeuge, für Pflegedienste, Handwerker und die Haltebuchten für Lieferdienste; diese sollten in wasser-durchlässiger Ausführung gestaltet werden (Abbildung 23).

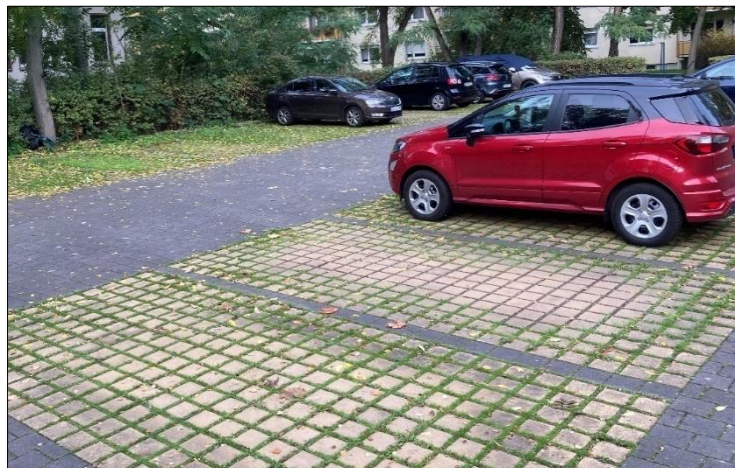


Abbildung 23: Wasserdurchlässige Ausführung eines Parkplatzes (Foto: R. Brand)

Kommunen haben einen relativ großen rechtssicheren Spielraum für solche straßenrechtlichen (Um-)Widmungen, sofern sie klar begründet werden. Zulässige Begründungen können sich auf die Luftreinhaltung, die Verkehrssicherheit, verkehrliche und verkehrsplanerische bzw. städtebauliche örtliche und überörtliche Belange sowie andere Aspekte des öffentlichen Wohls stützen (Agora Verkehrswende, 2018, S. 22). Dadurch lassen sich bestimmte Nutzungsarten des öffentlichen Raums begrenzen bzw. priorisieren. Ein Rechtsgutachten zu den Handlungsspielräumen in Kommunen führt

³⁷ „Soziopetal“ sind gestalterische oder Umwelt-Bedingungen, wenn sie die soziale Interaktion fördern, z.B. eine kreisförmige Sitzanordnung und eine angenehme Temperatur (American Psychological Association, n.d.)

³⁸ Beatley, 2020. Sander und Tietze, 2022. www.biophilicities.org.

dazu aus: „So ist es möglich, freiwerdende Parkplätze für andere Verkehrsarten oder auch für gänzlich andere Verwendungen zu nutzen, zum Beispiel als Spielplätze oder als Aufenthaltsflächen. Durch eine solche Teileinziehung wird die die Widmung nachträglich auf bestimmte Benutzungsarten, Benutzungszwecke oder Benutzerkreise beschränkt“ (Agora Verkehrswende, 2018, S. 22). Auch dabei gilt, dass solche Maßnahmen „wesentlich leichter begründet werden, wenn der Umgestaltung ein kommunales Verkehrskonzept zugrunde liegt“ (Agora Verkehrswende, 2018, S. 36) wie es mit dem Sustainable Urban Mobility Plan *Besser durch Köln* aktuell erarbeitet wird.

Besonders bemerkenswert in diesem Kontext sind auch verschiedene Formulierungen in den aktuellen Ergänzungen zur RASSt06, die den neuesten *Stand der Technik* als handlungsleitende Maxime der Straßengestaltung darstellen. Dort findet sich explizit folgende Formulierung

Förderung von Fußverkehr, Radverkehr und ÖPNV

Zur Erreichung von Klimaschutz- und Energieeinsparungszielen können attraktive Angebote für den Fuß- und Radverkehr sowie für den ÖPNV zu einer Änderung im Mobilitätsverhalten beitragen. Dazu ist es zweckmäßig, die Belange des Fußverkehrs, des Radverkehrs und des ÖPNV mit besonderer Priorität zu berücksichtigen, bzw. dann die Belange des fließenden und ruhenden Kfz-Verkehrs nachrangig zu betrachten.

Quelle: FGSV, 2024, S. 7; Hervorhebung durch LebeVeedel-Team.

Entsiegelung und Begrünung

Unabhängig von der Ursache des Flächengewinns muss dieser für die Pflanzung von üppiger Vegetation, insbesondere von Bäumen, genutzt werden. Dies deckt sich mit dem aktuellen *Stand der Technik*, der von der FGSV (2024, S. 10) wie folgt formuliert wird: „Zunächst versiegelte Flächen, für z. B. den ruhenden Verkehr, können ... durch Baumpflanzungen ersetzt werden.“ Auch der Fußverkehrs-Check im Clouth Quartier, der 2023 im Auftrag der Stadt Köln durchgeführt wurde kommt zu diesen Schlussfolgerungen. Darin wird eine „Entsiegelung und Einrichtung von zum Beispiel *Grünen Oasen*, Schattenplätzen, blauer Infrastruktur, wasserdurchlässige Oberflächen“ gefordert (Planungsbüro VIA, 2023).

Es ist deshalb nicht nachvollziehbar – bzw. dringend zu ändern – dass von den 477 Bäumen, die laut Straßenbaumkonzept Nippes³⁹ (Amt für Landschaftspflege und Grünflächen, 2022) im Bezirk neu gepflanzt werden sollen, ein einziger (!) für das Clouth Quartier vorgesehen ist.

³⁹ Die Tatsache, dass in der Legende des Straßenbaumkonzeptes jeweils erwähnt wird, wie viele Parkplätze entfallen, ist symptomatisch - aber auch ein Armutszeugnis - für unsere Gesellschaft.

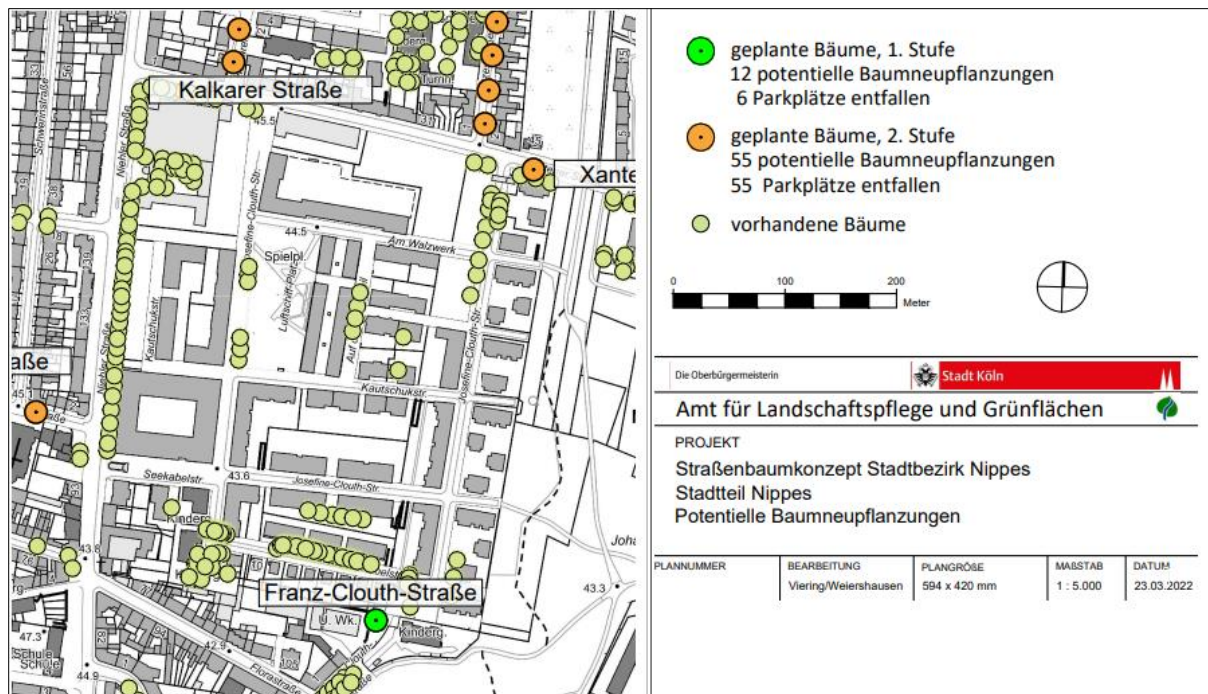


Abbildung 24: Ausschnitte aus dem Straßenbaumkonzept Nippes. Amt für Landschaftspflege und Grünflächen, 2022.

Im Plan könnte das Ergebnis aussehen wie in Abbildung 26 – erneut als Komplettierung von Modul 2A zu verstehen. Sie zeigt lediglich ein Beispiel von möglichen Verschwenkungen, vor allem im südlichen Teil des Quartiers. Details müssen selbstverständlich durch einen sorgfältigen Ausführungsplan definiert werden.

Verkehrsberuhigte Bereiche

In allen Plänen und Skizzen in dieser Bürgereingabe sind Gehwege separat ausgewiesen. Selbstverständlich wäre es auch denkbar, viele neue verkehrsberuhigte Bereiche (Zeichen 325.1 und 325.2) auszuweisen, für die laut entsprechender Verwaltungsvorschrift „in der Regel ... ein niveaugleicher Ausbau für die ganze Straßenbreite erforderlich“ ist (VwV-StVO, Bundesregierung, 2021). *In der Regel* erfordert dies also die Entfernung von Gehwegen, damit der motorisierte und unmotorisierte Verkehr absichtlich gemischt wird.



Abbildung 25: Verkehrsberuhigter Bereich ohne niveaugleichen Ausbau nach dem "Freiburger Modell". Foto F. Zeiler (Zeiler, 2019)

Durch die Formulierung „In der Regel“ öffnet die VwV-StVO aber absichtlich Möglichkeiten für begründete Ausnahmen. Diesen Umstand nutzt die Stadt Freiburg bereits seit knapp 30 Jahren,



Abbildung 26. Entsiegelungs-Potenzial im Clouth Quartier.

indem sie mehrere Wohngebiete mit geringem Verkehrsaufkommen nachträglich auch ohne niveaugleichen Ausbau zu verkehrsberuhigten Zonen erklärte (Siehe Abbildung 25). Dies geschieht jeweils nur nach sorgfältig dokumentierter Abwägung und nach klarem Mehrheitsentscheid der Anlieger. Dieses sogenannte „Freiburger Modell“ hielt bisher auch juristischen Prüfungen stand (Zeiler, 2019).

Das Planungsbüro VIA (2023) schlägt als Schlussfolgerung des Fußverkehrs-Checks vor, einen verkehrsberuhigten Bereich im Umfeld der Kitas einzurichten. Dieser Forderung schließt sich diese Bürgereingabe ausdrücklich an und bittet darüber hinaus, die Anwendbarkeit des Freiburger Modells auf das gesamte Clouth Quartier im Rahmen von Modul 6 zu prüfen und im Eignungsfalle großflächig anzuwenden.

Diese Maßnahme ist auch bereits als Komponente von Modul 2 oder Modul 4 zu prüfen.

4. Das Clouth Quartier im Jahr 2030

Im Jahr 2030 – also lediglich fünf Jahre, bevor Köln gemäß Stadtratsbeschluss klimaneutral sein soll – könnte die Josefine-Clouth-Straße in etwa so aussehen, wie das die Verkehrsplanerin Joanna Podszus in Abbildung 27 illustriert hat. Auch sie zeigt nur eine von vielen möglichen Zukünften; sie dient aber dazu, den öffentlichen und politischen „Appetit“ auf eine menschenfreundlichere Zukunft anzuregen.



© Joanna Podszus, 2023.

Abbildung 27: Josefina-Clouth-Straße Stand Herbst 2022 (oben) und nach Umsetzung aller LebeVeedel Module (unten). Man beachte auch die Verschwenkungen der Straßen.

Das LebeVeedel-Team hat auch mithilfe von künstlicher Intelligenz Bilder von alternativen Zukünften generiert, die die Vorstellungskraft der Bewohnenden, aber auch der BV Mitglieder beflügeln sollen.

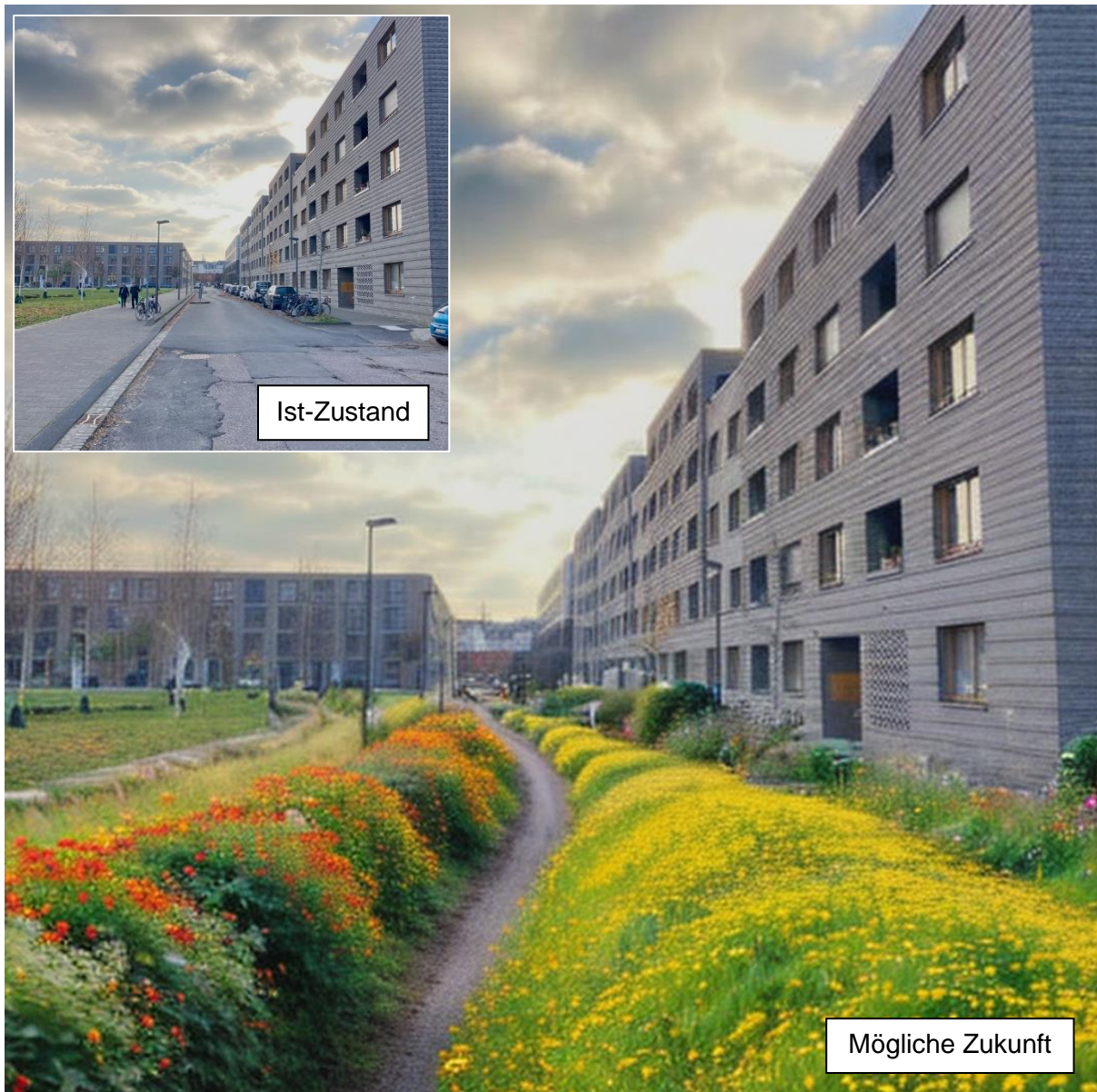


Abbildung 28: Die Josefine-Clouth-Straße im Jahr 2026?! Was hier noch fehlt sind viele große Bäume. Animation mithilfe von <https://dutchcyclinglifestyle.com/>

Abbildung 30 zeigt schematisch eine ähnliche, aber generische, Straßen- bzw. Kreuzungsszene in der Draufsicht. Auch dies ist als Ermutigung gedacht, überkommene Erfahrungen, unhinterfragte Normalitäten und scheinbare Unvermeidbarkeiten zu hinterfragen, um somit die Fantasie anzuregen und um Lust auf eine andere Zukunft zu machen.

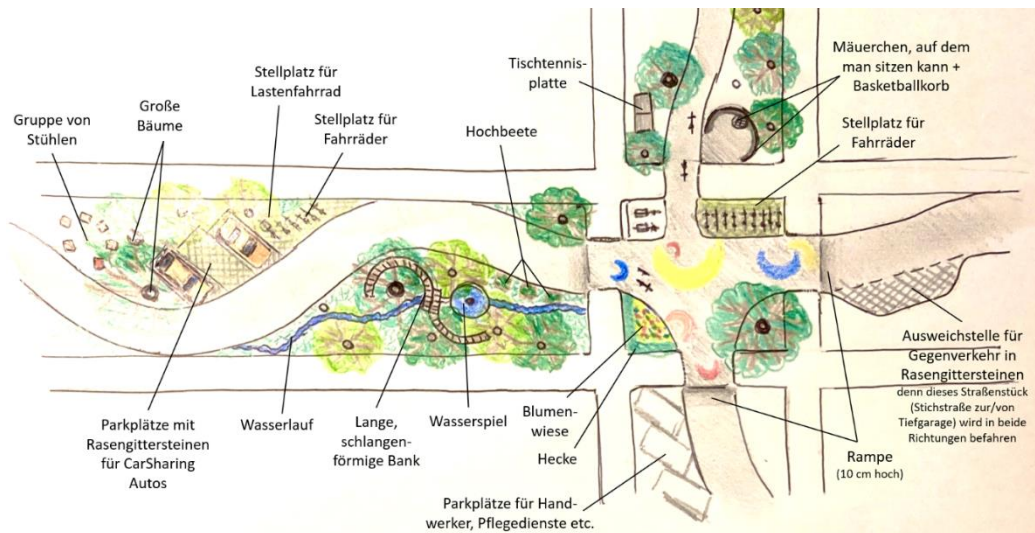


Abbildung 30: Generische Straßen- bzw. Kreuzungsszene in der Draufsicht. R. Brand

5. Transparenz, Beteiligung und Dialog

Das LebeVeedel Team ist überzeugt, dass ein verkehrlich und sozial funktionierendes Konzept nicht nur fachlich / planerisch erstklassig sein muss. Ebenso wichtig ist uns der *Prozess* seiner Entwicklung, Kommunikation und Umsetzung. Dahinter steht nicht nur eine demokratische Grundhaltung, sondern auch die – z.T. berufliche – Erfahrung mit ähnlichen Projekten in vielen Städten wie Budapest, Malmö, Bremen, Thessaloniki, Vitoria Gasteiz, Helmond, Jerusalem und anderen.

Daher war und ist uns der enge Austausch mit der Nachbarschaft und mit lokalen Politiker*innen wichtig, um deren Ideen, Anregungen, Bedenken und Kritik zu hören. Aus diesem Grund organisierten wir bereits 2020 die erwähnte „Klebpunkte-Umfrage“ (siehe S. 11). Im März 2022 ging die Internetseite <https://clouth2023.weebly.com> online, die die erste Generation der Planungen vorstellt. Dort wurden u.a. Unterstützungszitate von über 40 Nachbar*innen und von den meisten



Abbildung 29: Ergebnis der „Bällchen-Umfrage“ am LebeVeedel Stand, Clouth Sommerfest (9.9.2023). Die Beschriftung der Röhren von links nach rechts:

- Einhaltung der Höchstgeschwindigkeit wäre schön
- Mehr Grün wäre schön
- Mehr Parkplätze wären schön
- Mehr Sitzgelegenheiten wären schön
- Ich habe andere Vorschläge

in der BV Nippes vertretenen Parteien⁴⁰ veröffentlicht; letztere sind das Ergebnis von vielen bilateralen Online-Gesprächen während des Corona-Lockdowns. Alle Zitate wurden bei der professionellen Neugestaltung der LebeVeedel Website übernommen, siehe www.lebevedel.de.

Dreimal wurden Informationen über das LebeVeedel im Newsletter des Nachbarschaft Clouth e.V. veröffentlicht; seit Dezember 2022 gibt das LebeVeedel-Team auch einen eigenen Newsletter heraus. Zudem wurde Aktuelles regelmäßig im Schaukasten des „Nehmt Platz!“ Bauwagens in der Mitte des Quartiers bekannt gemacht. Das LebeVeedel-Team beteiligte sich außerdem aktiv mit einer Ausstellung am polisCAMP 2022 und 2023, sowie am Straßenland Festival 2022. Außerdem wurde das LebeVeedel mehrmals im Kölner Stadtanzeiger und anderen Presseorganen⁴¹ erwähnt; im September 2023 sogar sehr ausführlich. Auch das Heft 3 / 2021 des Nippes Magazins (<https://tinyurl.com/bdzeacmr>) widmete dem LebeVeedel eine ganze Seite.

Um unsere Bemühungen um ein erstklassiges Beteiligungsverfahren (im Rahmen unseres begrenzten ehrenamtlichen Zeit- und Finanzbudgets) zu optimieren, nutzen wir das Beratungsangebot des “Kooperativen Büros für Öffentlichkeitsbeteiligung” am 9. Mai 2023. Dies motivierte uns zu verstärktem persönlichen Kontakt mit unseren Nachbar*innen; konkret mit einem Stand beim Clouth Sommerfest am 9. September 2023. Dabei baten wir Standbesucher*innen, ihre Präferenzen für Veränderungen im Clouth Quartier zum Ausdruck zu bringen, indem sie Bällchen in eine von fünf Säulen warfen. Das Ergebnis zeigt Abbildung 29.

Die vielen produktiven Gespräche in diesem Rahmen beflügelten uns zur Organisation eines „Dialogabends“ am 26. Oktober 2023. Dazu luden wir durch über 1000 Flyer ein, die in alle Briefkästen auf Clouth verteilt wurden. Zudem wurde die Veranstaltung in sozialen Medien und verschiedenen Newslettern bekannt gemacht. Moderiert wurde sie von Dieter Schöffmann (“Kooperatives Büros für Öffentlichkeitsbeteiligung”), der sich vom Ausmaß und der Qualität des Austauschs mit der Nachbarschaft beeindruckt zeigte und von einer „Bürgerbeteiligung von unten“ sprach.

40 SPD, FDP, Die Linken, Ratsgruppe GUT, Klimafreunde und Die Partei. Die Zitate sind mittlerweile auf der neuen LebeVeedel Website zu finden: www.lebevedel.de (Politiker*innen) bzw. www.lebevedel.de/faq (Nachbar*innen)

41 Beispiele: <https://tinyurl.com/26s83aw5>; <https://tinyurl.com/3ey2w8r7>; <https://tinyurl.com/2r3rhkxb>; <https://tinyurl.com/ye268v2u>; <https://tinyurl.com/yrfc829f>



Die allermeisten Teilnehmenden am Dialogabend reagierten sehr positiv auf das LebeVeedel-Konzept⁴². Lediglich eine Person hatte Bedenken zu einem einzigen Aspekt des Konzeptes (die Unterbindung der Durchfahrt). Vier Personen hatten weitere Fragen. Alle anderen begrüßten das LebeVeedel-Konzept uneingeschränkt. Seitdem wurde das Konzept aber nochmal überarbeitet, um möglichst viele konstruktive Rückmeldungen zu berücksichtigen.

Das LebeVeedel-Team hat alle Rückmeldungen, die auf verschiedene Weise an uns herangetragen wurden (persönliche Gespräche, Emails, Facebook, Stand am Sommerfest, Dialogabend etc.), sorgfältig dokumentiert. Diese wurden in einem FAQ-Dokument nach Arguments-Typen geclustert und jeweils beantwortet, um die Punkte in der vorliegenden finalen Bürgereingabe so transparent wie möglich zu begründen. Dieses FAQ-Dokument steht unter www.lebeveedel.de/faq zur Verfügung.

Am 21. April 2024 fand bisher das letzte Dialogformat mit der Nachbarschaft im Rahmen einer dreistündigen „Sprechstunde“ auf dem Luftschiffplatz statt. In diesem Rahmen stand das LebeVeedel-Team erneut für Fragen und Erklärungen zur Verfügung und warb – im Falle von Zustimmung – um Unterstützung in Form einer Unterschrift.

⁴² Sie brachten dies durch eine Aufstellung-im-Raum zum Ausdruck; ein Foto davon wird hier nicht gezeigt, um die Privatsphäre der Betroffenen zu wahren. Bei Interesse können die Gesichter auf einem entsprechenden Foto aber unkenntlich gemacht werden.

Schlussbemerkung

Es mag für die Leser*innen von Interesse sein, dass das LebeVeedel-Konzept bereits mehrfach ausgezeichnet wurde:

- Im April 2021 würdigte die Jury des NRW-Landeswettbewerb „Zukunft Stadtraum“ die besondere Professionalität des Konzeptes und sprach der LebeVeedel-Initiative ein Preisgeld von €500 zu.
- Das LebeVeedel wurde 2022 in der VCÖ-Online-Datenbank für vorbildhafte Mobilitätsprojekte⁴³ aufgenommen.
- Das LebeVeedel war 2022 unter den Gewinnern eines Superblock-Wettbewerb des Agora Köln e.V.⁴⁴; dadurch kamen wir in den Genuss einer professionellen Beratung durch Stadt- und Raumplaner*innen des Planungsbüro VIA und büro thiemann-linden, Bonn.

Alle Initiant*innen dieser Bürgereingabe wohnen „auf Clouth“. Uns treibt die Sorge um unser Wohnumfeld, unseren Stadtteil, unsere Stadt und unseren Planeten um. Gerne nutzen wir dafür unsere berufliche Expertise als Kommunikationsexperte, Stadtsoziologe, Architektin, Verkehrsplaner, Veranstaltungsmanagerin, und Ingenieure im Sinne einer interdisziplinären Gesamtstrategie.

Selbstverständlich stehen wir gerne zur Verfügung, um Ihnen die vielen Recherchen, Überlegungen und unsere fachlichen Kompetenzen, die in die Entwicklung des LebeVeedel Konzeptes eingeflossen sind, im persönlichen Gespräch vorzustellen. Wir bieten uns auch ausdrücklich an, alle Erfahrungen weiterzugeben, damit für andere Quartiere das Rad nicht neu erfunden werden muss.

Die Initiative LebeVeedel hat eine Petition gestartet, deren Unterzeichnende die Forderungen dieser Bürgereingabe unterstützen. Bis zum 15.05.2024 haben 431 Personen unterschrieben (115 auf Papier und 316 online auf www.openpetition.de/!lebeveedel). Die Liste der Unterstützer*innen liegt diesem Antrag als separater Anhang 1 bei.

Die Unterzeichnenden stellen die Kerngruppe der Bürger*innen-Initiative dar und bitten um eine gründliche und wohlwollende Prüfung dieser Eingabe.




Dr. Ralf Brand



Wolfgang Kasper



Charlotte Chigueda



Philipp Kahnert



Anke Houchmand



Markus Krumscheid



Bernd Blaschke



Sven Quadflieg

43 <https://mobilitaetsprojekte.vcoe.at/lebeveedel-2021>

44 <https://www.agorakoeln.de/2022/09/superblocks-fuer-koeln-initiativen-ausgewaehlt/>

Quellenverzeichnis

- Agora Verkehrswende (Editor) (2018) Öffentlicher Raum ist mehr wert. Ein Rechtsgutachten zu den Handlungsspielräumen in Kommunen (2. Auflage). Autoren: Ringwald, R., de Wyl, C., & Klein-Hitpaß, A. <https://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:kobv:109-1-15334597>
- American Psychological Association. (n.d.). sociopetal. In *APA Dictionary of Psychology*. <https://dictionary.apa.org/sociopetal>
- Amt für Landschaftspflege und Grünflächen. (2022). Straßenbaumkonzept Stadtbezirk Nippes - Stadtteil Nippes. <https://ratsinformation.stadt-koeln.de/getfile.asp?id=869325&type=do>
- Amt für nachhaltige Mobilitätsentwicklung der Stadt Köln (2023) Bewohnerparkgebiete in Köln - Stand Mai 2023. <https://ratsinformation.stadt-koeln.de/getfile.asp?id=962176&type=do>
- Appleyard, D., Gerson, M. S., & Lintell, M. (1981). *Livable streets*. Univ. of Calif. Pr.
- Bauer, U., Bettge, S., & Stein, T. (2023). *Verkehrsberuhigung: Entlastung statt Kollaps! Maßnahmen und ihre Wirkungen in deutschen und europäischen Städten*. Deutsches Institut für Urbanistik. <https://doi.org/10.34744/DIFU-POLICY-PAPERS-2023-2>
- Beatley, T. (2020). *The bird-friendly city: creating safe urban habitats*. Island Press.
- Ben-Joseph, E. (1995). Changing the Residential Street Scene: Adapting the shared street (Woonerf) Concept to the Suburban Environment. *Journal of the American Planning Association*, 61(4), 504–515. <https://doi.org/10.1080/01944369508975661>
- Bles, V., Gertz, C., Bauer, U., Ohm, D., & Weis-Hiller, C. (2023). Quartiersbezogene Mobilitätskonzepte: Status und Thesen zur weiteren Entwicklung. *Straßenverkehrstechnik*, 12, 851–856. <https://doi.org/10.53184/SVT12-2023-3>
- Bongardt, B. (2006) Stadtklimatologische Bedeutung kleiner Parkanlagen – dargestellt am Beispiel des Dortmunder Westparks. Dissertation, Duisburg-Essen University. Essener Ökologische Schriften 24. Westarp Wissenschaften, Hohenwarsleben.
- Bundesregierung. (2021). Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO). https://www.verwaltungsvorschriften-im-internet.de/bsvwvbund_26012001_S3236420014.htm
- BUW (Bergische Universität Wuppertal) & DIfU (Deutsches Institut für Urbanistik). (2021). Fahrradstraßen - Leitfaden für die Praxis. https://www.balm.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Foerderprogramme/Radverkehr/Leitfaden_Fahradstrassen_02_07_2021.pdf?__blob=publicationFile&v=1
- Camden Cyclists. (2020). Ryland Road continuous footway. https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Ryland_Road_continuous_footway.jpg
- Cairns, S., Atkins, S., & Goodwin, P. (2002). Disappearing traffic? The story so far. *Proceedings of the Institution of Civil Engineers. Municipal Engineer*, 151(1), 13–22. https://nacto.org/docs/usdg/disappearing_traffic_cairns.pdf
- Comune die Milano. (2021). *PIAZZE APERTEA Public Space Program for Milan*. <https://www.comune.milano.it/documents/20126/409775564/Piazze+aperte+-+A+public+space+program+for+Milan.pdf/fcefa9da-98c3-baa5-7bd9-ad1554c61658?t=1653560401192>
- DEKRA. (2022). *Straßen müssen selbsterklärend sein*. www.dekra-roadsafety.com/de/strassen-sollten-selbsterklaerend-sein/

-
- European Commission, Directorate-General for Environment. (2004). *Reclaiming city streets for people: Chaos or quality of life?* Publications Office. <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/94a8a003-be86-467a-9a85-63a5d52bf7ae>
 - Fachgruppe Standards für die Mobilitätswende (FGSM). (2023). *Richtlinien für die Anlage von Kiezblocks*. https://changing-cities.org/wp-content/uploads/2023/02/RAKi_23_v10_FGSM.pdf
 - FGSV (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen). (2022). E Klima 2022 - Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzziele: klimarelevante Vorgaben, Standards und Handlungsoptionen zur Berücksichtigung bei der Planung, dem Entwurf und dem Betrieb von Verkehrsangeboten und Verkehrsanlagen. <https://www.fgsv-verlag.de/pub/media/pdf/990.v.pdf>
 - FGSV (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen). (2023). E Klima 2022 - Steckbriefe zu den E Klima 2022. https://www.fgsv-verlag.de/pub/media/pdf/Steckbriefe_E_Klima.pdf
 - FGSV (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen). (2024). Ad-hoc-Arbeitspapier Ergänzende Handlungsanleitungen zur Anwendung der RAST 06 (Ausgabe Februar 2024). FGSV Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen. <https://www.fgsv-verlag.de/ad-hoc-arbeitspapier-zur-anwendung-der-rast-06>
 - Gross, P. (2023, März 8). Chaos auf Venloer Straße: Stadt Köln räumt Probleme mit Verkehrsversuchen ein und reagiert. *Kölner Stadtanzeiger*.
 - Hermansen, B. (2021). Gender-inklusive Freiräume entwerfen. *Bauwelt*, 17, 28–31. <https://bauwelt.de/dl/1692226/artikel.pdf>
 - iRAP - International Road Assessment Programme (2022). Self-Explaining Road (SER) Concept. Road Safety Toolkit. <https://toolkit.irap.org/safer-road-treatments/self-explaining-road-ser-concept/>
 - KLA (kiparlandschaftsarchitekten) und LAND (Landscape Architecture Nature Development). (2015). Bepflanzungskonzept Clouth Quartier 1:500, Plan-Nr.: P1439_E_LP.
 - Klockau, A. (2019). *Hitze in der Stadt mit mehr Weiß, Grün und Blau verringern*. <https://www.br.de/nachrichten/wissen/hitze-in-der-stadt-mit-mehr-weiss-gruen-und-blau-verringern,RXKYznH>
 - KVB, VRS. (2019). *Linie 140* [Map]. https://ekap-download.vrs.de/downloads/linien/linienkarte/140_140.pdf?1670259897
 - Land / BSV. (2014). „Das Grüne Quartier“. <https://www.competitionline.com/de/news/ergebnisse/clouth-quartier-frei-und-verkehrsflaechen-quartiersmitte-173778/prizegroup/1-preis-57467.html>
 - Lydon, M., Garcia, A., & Duany, A. (2015). *Tactical urbanism: short-term action for long-term change*. Island Press.
 - Nello-Deakin, S. (2022). Exploring traffic evaporation: Findings from tactical urbanism interventions in Barcelona. *Case Studies on Transport Policy*, 10(4), 2430–2442. <https://doi.org/10.1016/j.cstp.2022.11.003>
 - Offermann, M., Lindner, S., Reiser, M., Braungardt, S., Bürger, V., Kocher, D., Bruse, M., & Cramer, L. (2022). *Abschlussbericht Nachhaltige Gebäudeklimatisierung in Europa - Konzepte zur Vermeidung von Hitzeinseln und für ein behagliches Raumklima*. Umweltbundesamt. https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/479/publikationen/cc_30-2022_nachhaltige_gebaeudeklimatisierung_in_europa.pdf
 - 1 RBs 220/19, (28. November 2019). <https://openjur.de/u/2192027.html>

-
- Parametric Architecture. (2023). *Planning-by-doing: How can tactical urbanism help to create better urban spaces?* <https://parametric-architecture.com/planning-by-doing-how-can-tactical-urbanism-help-to-create-better-urban-spaces/>
 - Pinder, M. (2021). *Side Street Crossings: Where the Sidewalk Ends (But Doesn't Have To)*. Beyond the Automobile. <https://beyondtheautomobile.com/2021/04/28/side-street-crossings-where-the-sidewalk-ends-but-doesnt-have-to/>
 - Planungsbüro VIA eG. (2023). Fußverkehrscheck Nippes - Ergebnisposter. Präsentiert am 12. Dezember 2023. Veranstaltungshinweis unter <http://www.stadt-koeln.de/leben-in-koeln/veranstaltungen/daten/33987/index.html>
 - Pointner, L., Adamkova, V., Bethanis, A., Gerkhardt, S., Moelter, L., Traidl-Hoffmann, C., Gilles, S., & Aglas, L. (2023). Can birch pollen directly influence the IL-4/IL-4R interaction to modulate Th2 responses? *Allergy*, 78(7), 2022–2024. <https://doi.org/10.1111/all.15673>
 - Sander, M. M., & Tietze, D. T. (2022). Impacts of Traffic Infrastructure on Urban Bird Communities: A Review. *Sustainability*, 14(24), 16805. <https://doi.org/10.3390/su142416805>
 - Schwendinger, M. (2023, Februar). Koordination statt Wildwuchs: City-Logistik als Konzept für die Zukunft. *VCÖ-Blog*. <https://vcoe.at/publikationen/blog/detail/koordination-statt-wildwuchs-city-logistik-als-konzept-fuer-die-zukunft-2>
 - Scopelliti, D., & Ragazzo, S. (2023). *Reclaiming public space through tactical urbanism: Milan's Piazze Aperte programme*. cooperative city magazine. <https://cooperativitycity.org/2023/01/26/reclaiming-public-space-through-tactical-urbanism-milans-piazze-aperte/>
 - Shaftoe, H. (2015). *Convivial urban spaces: creating effective public places*. Routledge.
 - S.T.E.B. - Stadtentwässerungsbetriebe Köln. (2016). Leitfaden für eine wassersensible Stadt- und Freiraumgestaltung in Köln - Empfehlungen und Hinweise für eine zukunftsfähige Regenwasserbewirtschaftung und für die Überflutungsvorsorge bei extremen Niederschlagsereignissen. Die 2. Auflage dieses Dokumentes ist verfügbar unter <http://tinyurl.com/2phfdu3h>
 - Stadt Köln. (2009). Begründung nach §9 Abs. 8 Baugesetzbuch (BauGB) zum Bebauungsplan-Entwurf Nr. 67480/03; Arbeitstitel: Clouth-Gelände Köln-Nippes. http://www.stadt-koeln.de/mediaasset/content/plaene/clouth_gelaende.pdf
 - Steinberg, L. (2017) What Is a Woonerf? Creating Inclusive and Livable Streets, the Dutch Way. <https://www.linkedin.com/pulse/what-woonerf-creating-inclusive-livable-streets-dutch-lior-steinberg/>
 - transform transport. (2022). *Video Analytics for the Assessment of Street Experiments: The Case of Bologna*. <https://transformtransport.org/research/urban-mobility-metrics/video-analytics-for-the-assessment-of-street-experiments-the-case-of-bologna/>
 - TUM. (o. J.). *Green City of the Future* (Nr. 6). Abgerufen 12. August 2023, von <https://open.spotify.com/episode/4N7J3fwxlne2wWjJQzvjPA>
 - Zeiler, F. (2019). Nutzungskonflikte auf Geh- und Radwegen am Beispiel des Gehwegparkens in der Stadt Ulm [BA Arbeit, Hochschule für öffentliche Verwaltung und Finanzen Ludwigsburg]. <https://opus-hslb.bsz-bw.de/frontdoor/deliver/index/docId/653/file/BA.pdf>