

transcript

Folge 2: Verkehrswende in Köln – woran hakt es?

00:00:08

Eva: Herzlich willkommen zu linkspod, dem Podcast der Linksfraktion in Köln, der normalerweise von unserem Ratsmitglied Sankt gehostet wird. Wir freuen uns, dass ihr heute eingeschaltet habt. Es ist unser Wunsch, euch die Kölner Rats- und Kommunalpolitik näherzubringen, wozu wir unterschiedliche Gesprächspartnerinnen in unseren Podcast einladen.

00:00:28

Eva: Ich bin Eva Haas, und ich freue mich, euch heute zu einem Special begrüßen zu können. Unser heutiges Thema wird die Verkehrswende in Köln sein, die aktuell viel zu langsam vorangeht. Das möchten wir ändern.

00:00:43

Eva: So, liebe Hörerinnen und Hörer, ich begrüße euch zu unserem Podcast. Heute soll es um das Thema Verkehrswende in Köln gehen. Ich bin Mitarbeiterin der Linksfraktion hier in Köln, und unser heutiger Gast ist die Gunda, und die stellt sich jetzt einmal vor.

00:01:00

Gunda: Ja, schönen guten Tag! Danke! Ich bin Mitglied bei den Linken und seit 2014 als sachkundige Einwohnerin im Verkehrsausschuss mit von der Partie, und seit vergangennem Jahr auch Mitglied in der Bezirksvertretung Innenstadt, wo verkehrliche Themen eine sehr große Rolle spielen.

00:01:26

Eva: Heute soll es ja darum gehen, wie in Köln die Verkehrswende gestaltet werden kann, was dem im Weg steht und auch, wie die Stadt aussehen könnte, wenn sich schon einiges verbessert hat in Richtung Verkehrs- und Klimawende. Vielleicht kannst du persönlich ein bisschen dazu sagen, was für dich so die Schwerpunkte in deiner konkreten Arbeit sind. Worum geht es dir? Was soll sich verändern, und vor allen Dingen, was ist so deine persönliche Vision, wie du dir vorstellst, wie es mal aussehen könnte, wenn es optimal laufen würde. Was natürlich nie eintritt. Aber Visionen muss man ja trotzdem haben.

00:02:05

Gunda: Ja, was steht der Verkehrswende in Köln im Weg? Hauptsächlich Autos. Das ist in Köln das größte Problem. Die meiste Fläche, über 80 Prozent, wird dem Autoverkehr gewidmet, und ein großes Thema bei den Linken ist die, also wir nennen es, Flächengerechtigkeit, halt die Verteilung von Flächen oder Umverteilung von Flächen vom Autoverkehr weg hin zu mehr Fußverkehr, mehr Radverkehr und öffentlichen Verkehr, Bus und Bahn.

00:02:44

Gunda: Diese drei bilden ja den sogenannten Umweltverbund, und wenn ich jetzt gleich mal mit einer großen Vision anfangen, dann wäre es natürlich so, für Köln insgesamt durchgehend Tempo 30, was schon eine enorme Verkehrssicherheit -- also durch sozusagen Rausnahme der Geschwindigkeit einfach schon mal insgesamt die Situation und den aggressiv Aggressivitätslevel in der Stadt sozusagen verringern würde.

00:03:16

Gunda: Das wäre so ein erster großer Schritt, zweiter Schritt wäre eine autofreie Innenstadt.

transcript

Autofrei heißt dann auch nicht nur, dass sozusagen weniger Parkplätze da sind, sondern dass halt auch der Durchgangsverkehr, der momentan noch eine sehr große Rolle spielt. Also, Köln ist Verkehrsknotenpunkt, und entlang der Ost-West-Achse gehen 40 Prozent reiner Durchgangsverkehr. Also, Köln liegt sozusagen innerhalb der Bundesrepublik verkehrlich sehr gut, aber bezogen auf die Innenstadt natürlich eher schlecht, weil halt viel Verkehr, auch Autobahn, Verkehr, der durch die Republik führt, halt durch die Stadt durchgeht, und es wäre natürlich gut, wenn dieser gesamte Verkehr nicht durch die Innenstadt gehen würde. Da wird auch viel passieren.

00:04:16

Eva: Was ich dich gerne noch fragen würde, du hast jetzt den Begriff Flächengerechtigkeit eingebracht. Der ist eventuell nicht allen geläufig. Kannst du vielleicht ein bisschen praktisch erklären, worum es da geht und wie man auch dafür sensibilisieren kann?

00:04:29

Gunda: Ja, sehr gerne, also ich kann das auch anhand von einem Beispiel ganz gut bringen. Also, ich habe ein Projekt gemacht mit Schülern, wo es genau darum ging: Flächengerechtigkeit. Die konnten sich da auch nichts drunter vorstellen, und ich bin halt ganz konkret mit denen auf die Straße gegangen, und wir haben Straßen, Querschnitte vermessen. Also wir haben geguckt, wie viel Platz ist auf dem Bürgersteig, wie viel Platz auf der Straße, wer nutzt welchen Platz, wo wird geparkt, und es war wirklich spannend zu sehen. Also, die sind rausgegangen mit Maßbändern und haben halt wirklich gemessen, wem welcher Platz zusteht. Und man merkte es so am zweiten, dritten Tag, so dass sich die Perspektive gewechselt hat, dass sie einfach irgendwie mitbekamen, wie viel Autos rumstehen, wie zugestellt die Bürgersteige sind. Also da stehen nicht nur Pfosten, sondern Werbung, und alles wird auf dem Bürgersteig geknallt und natürlich nehmen parkende Autos wahnsinnig viel Platz ein. Und sozusagen diese Perspektive erst mal zu bekommen, ist, glaube ich, sehr, sehr wichtig. Also, es gibt ein ganz gutes Beispiel eines bekannten Schriftstellers, David Foster Wallace. Der hat so eine ganz gute Rede an Studenten gehalten und brachte halt das Bild von zwei jungen Fischen, die durchs Meer schwimmen, und dann kommt ihnen so ein alter Fisch entgegen, grüßt sie ganz freundlich und sagt "Jungs, wie ist das Wasser?" und die beiden schwimmen weiter, gucken sich an. Dann sagt der eine so "was ist Wasser?", und das ist halt genau der Punkt. Was ist Wasser, also was einen sozusagen permanent umgibt, hinterfragt man gar nicht mehr, und das ist so das schwierigste. Wir hinterfragen die Umgebung, die da ist, hinterfragen wir auch nicht mehr.

00:06:42

Eva: Da hast du auf jeden Fall Recht, das kenne ich auch selber. Also, ich war lange Zeit nur als Fußgängerin unterwegs und ÖPNV Nutzerin, und jetzt seit kurzem fahre ich auch wieder öfters mit dem Fahrrad, und das fällt mir auch extrem auf, dass ich Dinge wahrnehme, die habe ich vorher nicht wahrgenommen, und ich nehme den Verkehr einfach ganz anders war. Deswegen finde ich das total super, solche Projekte, gerade mit Schülerinnen, mit Jugendlichen, auch mit Kindern, dass die schon in jungen Jahren diese Perspektive auf den Verkehr gewinnen und dann hoffentlich auch in der Zukunft mitgestalten und dazu beitragen, dass sich etwas verändert.

00:07:22

Gunda: Gerade der Punkt, also die Kinder, die wachsen ja in einer Umgebung auf, die

transcript

gewachsen ist, und ich war letzten Dienstag auf dem Markt, und da war halt ein kleines Kind, das ganz stolz seiner Mutter irgendwie sagt "ja, guck mal, da steht ein VW-Bus", ja, also drei, vier gerade aus dem Kindergarten abgeholt, und man denkt sich so wow, ja, klar! Also, für so ein kleines Kind ist ja so ein Auto unglaublich wichtig, weil es sieht sozusagen alles in der Umgebung sind Autos. Den Autos wird wesentlich mehr Interesse und Achtung entgegengebracht als Menschen, als Kindern. Und die wachsen so auf und sehen das auch so, und die hinterfragen das ja nicht, sondern die können dann Automarken benennen und so, das ist ja krank, wenn ein Dreijähriger sagen kann, ja, das das ist ein BMW, und das ist ein VW-Bus, und da ganz stolz drauf ist. Im Gegenteil, das ist ja eine Bedrohung für Kind, und da dann stolz darauf hinzuweisen, das ist halt irgendwie gerade nicht gut.

00:08:35

Gunda: Also die Perspektive, beziehungsweise da wird es dann nie die Perspektive entwickeln, dass ein Auto was ist, was stört. Sondern man müsste Räume schaffen, sowas wie Schulstraße oder Parks oder öffentliche Räume, wo halt eben das Auto nicht den Vorrang hat. Das wäre wichtig sozusagen, damit man überhaupt diesen Blickwechsel, der ja wichtig ist, überhaupt hinbekommt. Weil so ist es für die meisten so normal und so gegeben und so zu einer zweiten Natur geworden, dass das halt nicht mehr hinterfragt wird. Und deshalb ist natürlich so ein Perspektivwechsel, wie das mit den Jugendlichen geschehen ist, die ich habe messen lassen, die dann wirklich ganz konkret gesehen haben, was steht da im Weg, und warum habe ich als Fußgänger nicht mal ein Drittel von dem, was einem Auto zusteht? Da wird das dann deutlich. Aber das braucht natürlich auch, das ist wie so eine Kippfigur, dass die halt merken, wann da der Wechsel einsetzt. Und wie bekommt man das von Anfang an hin?

00:09:37

Gunda: Klar, wenn du als Fahrradfahrerinnen dann auf einmal neu entdeckst, wie gefährlich es ist hier Fahrrad zu fahren, ist dann ja gut, weil du das noch mal neu wahrnimmst. Aber die meisten haben ja diesen Perspektivwechsel gar nicht, weil sie sich halt entweder oder bewegen.

00:09:55

Eva: Ja, du hast jetzt, finde ich, eine eine Begrifflichkeit verwendet, und zwar die natürlich gewachsene Umgebung, bzw. nicht natürlich gewachsene Umgebung. Ich glaube, du hast das ganz gut getroffen, dass viele Menschen das einfach als natürlich empfinden. So ist es halt, und so war es auch immer, das redet man sich dann vielleicht selber ein. Das stimmt ja auch überhaupt nicht. Da kannst du gleich auch gerne nochmal was zu sagen, das nicht immer so voll von Autos war, wie es jetzt ist. Also das finde ich sehr spannend, und deswegen finde ich das super, dass du solche Projekte machst, um die Perspektive schon bei jungen Menschen zu schärfen und auch kritisch zu hinterfragen, was man so vorfindet in der Stadt. Was ich dich gerne fragen würde: Wir haben ja zu Anfang über die Vision gesprochen, und da würde ich gerne noch ein bisschen mehr ins Detail gehen, und zwar, welche konkreten Maßnahmen du dir vorstellen könntest für die verschiedenen Optionen des Umweltverbundes, also für den Fußverkehr, den Radverkehr und für den ÖPNV. Das sind alles schon sehr große Themen, aber vielleicht kannst du es ja jeweils so ein bisschen anreißen, was du dir da vorstellen könntest, was du als förderlich erachten würdest.

00:11:17

Gunda: Ja, dann lass uns von hinten anfangen mit dem ÖPNV. Da haben wir als LINKE hier in

transcript

Köln wirklich sehr intensiv zugearbeitet, und unsere Forderung ist da ja auch klar: das kostenlose Ticket. Und man hat gesehen, jetzt mit dem 9€ Ticket, das hat richtig einen Boom gebracht, und hat viele Menschen dazu gebracht, den öffentlichen Verkehr zu nutzen, die Bahn zu nutzen, trotz der Maskenpflicht.

00:11:48

Eva: Das stimmt, und das hätte sich ja vorher auch niemand vorstellen, dass sowas mal kommt. Also da hast du recht.

00:11:54

Gunda: Ja, und ich denke mal, das 49 € Ticket bundesweit wird da irgendwie nicht so viel bringen. Da sollte man irgendwie direkt überlegen, ob man da halt ein Abomodell besser macht, weil es werden dann hauptsächlich Leute sein, die halt pendeln oder so, die das dann nutzen werden. Da sollte man sich da etwas überlegen, aber so für den Hausgebrauch bringt das, glaube ich, nicht viel.

00:12:22

Gunda: Also, da sollte man wirklich wieder eher zu dem 9-Euroticket übergehen und da dann gucken, ja, dass man das allen zugänglich macht. Und noch mal, um halt auch so die die Bedeutung zu sehen, oder auch die Wertschätzung, die dem öffentlichen Verkehr entgegengebracht wird und dem privaten Autoverkehr. Da finde ich es immer so bezeichnend, dass Schwarzfahren, na ja, wirklich als Verbrechen gilt, und Leute dafür, wenn sie halt sich das nicht Ticket nicht leisten können, und das sind leider sehr viele, dass sie dann dafür ins Gefängnis gehen müssen. Und jemand, der falsch parkt und wirklich Menschen gefährdet und behindert, auch durchaus in Todesgefahr bringt, dass das nur eine Ordnungswidrigkeit ist, die dann nicht mal irgendwie angemessen bestraft wird. Also, das ist sowas, was mir insgesamt im Verhältnis von Umweltverbund zu privatem Autoverkehr irgendwie auffällt.

00:13:45

Gunda: Aber gehen wir mal weiter, wie gesagt, für den ÖPNV ganz klar entweder kostenloses Ticket oder aber, was es ja gezeigt hat, dass das 9€ Ticket wirklich, man muss sagen, wirklich ein großer Erfolg war. Ich erhoffe mir jetzt auch, dass da noch mal was dazu kommt, wirklich ne Begutachtung, und das fände ich halt ziemlich gut.

00:14:09

Eva: Vielleicht noch eine Ergänzung zum ÖPNV, was ich auch sehr wichtig finde - also ich bin natürlich da komplett bei dir - dass im Idealfall jeder Einwohner und jeder Einwohnerin in Köln kostenlos den ÖPNV nutzen können müsste, was mir noch dazu einfällt: Für viele Menschen ist der ÖPNV auch nicht attraktiv, weil er auch einen Angstraum darstellt. Also das kenne ich auch selber, wenn man zum Beispiel nachts in der Bahn unterwegs ist, an den Haltestellen. Das ist nicht immer so angenehm, und ich denke, da müsste auch noch was getan werden, dass sich alle Menschen sicherer fühlen, auch in öffentlichen Verkehrsmitteln und allem, was dazugehört, den Wegen dahin, in den Haltestellen, dass man nicht immer denkt, ich muss mich jetzt hinter den Fahrer setzen, falls mir was passiert. Vielleicht ist das auch noch mehr ein Thema, von Regionalzügen zum Beispiel als von der KVB, wobei ich das in Köln auch als ein Thema wahrnehme. Trotzdem hast du natürlich absolut Recht, dass der ÖPNV gestärkt werden muss, und dass, also ein 49 € Ticket, für manche Menschen ist das ja viel zu teuer. Möchtest du noch was zum Radverkehr und zum Fußverkehr sagen?

transcript

00:15:29

Gunda: Ja auf jeden Fall, also es ist ja so, dass die meisten Wege, die in der Stadt zurückgelegt werden, unter fünf Kilometer sind, und das sind Wege, die ja am komfortabelsten, einfachsten und schnellsten mit dem Rad und zu Fuß erledigt werden können. Ich habe jetzt die Prozentzahlen nicht sozusagen aus dem Effeff im Kopf, müsste ich nachschauen. Aber das Gros der Wege ist unter fünf Kilometer, oder sogar im Umkreis von zehn Kilometern. Zehn Kilometer ist im Grunde genommen für mich so eine Grenze, wo man sagt, alles, was zehn Kilometer ist, ist im Grunde genommen Radius für Radverkehr, und mittlerweile mit den Bedingungen, mit E-Unterstützung und so weiter, wird das Fahren ja auch immer komfortabler. Also, es ist jetzt irgendwie überhaupt keine Not mehr, sich hinters Auto zu klemmen, sich irgendwie ein paar Tonnen Blech um den Körper zu geben, um irgendwie von A nach B zu kommen: Sondern man sollte sozusagen die einfachere, die für einen selber auch naja, angenehmere - viele empfinden, es anscheinend ja nicht als angenehm - sozusagen die Wege im Radius von zehn Kilometern und fünf Kilometern, auf jeden Fall sozusagen per Rad. Ich denke mal, Rad müsste sozusagen bei größeren Entfernungen die Hauptfortbewegung sein.

00:17:23

Eva: Man sieht ja auch immer mehr Menschen, sogar Rentner, die auf E-Bikes unterwegs sind und für die das gar kein Problem darstellt.

00:17:29

Gunda: Nee, nee, also das, das merkt man halt immer mehr. Das Radfahren wird immer attraktiver. Viele brauchen sozusagen anscheinend den Motor, um Fahrrad zu fahren. Aber ich meine, ist ja auch okay, Fahrrad ist noch tausendmal besser als mit einem Auto, was so umweltschädlich ist und sinnlose Tonnen von Blech und ineffektiv und nervend ist, auch für diejenigen, die fährt. Die Parkplatzsuche ist ja irgendwie auch so ein Dauerthema, wenn man einfach entweder seine zwei Beine in die Hand nimmt, sich aufs Rad schwingt oder halt wirklich einfach zu Fuß geht. Und vor allem in Städten und im Zentrum von Städten ist Fußverkehr eigentlich modus operandi schlechthin, und das Gehen hier in Köln ist leider nicht sonderlich attraktiv und müsste einfach deutlich verbessert werden. Also, wenn wir da von reden, Städte, die wir interessant, schön finden in Europa, dann sind es Städte, wo keine Autos sind, sondern wo die Menschen zu Fuß gehen. Das finden wir attraktiv, und das müssen wir halt für Köln auch hinbekommen, und die Wege sind kurz in Köln.

00:18:43

Eva: Ja, ich kann das als begeisterte Fußgängerin nur bestätigen, dass auch der Fußverkehr auf jeden Fall aufgewertet werden muss in Köln, und das gleiche gilt natürlich für den Radverkehr.

00:18:58

Eva: Worüber ich mit dir gerne noch sprechen würde, zum Thema Radverkehr, das sind die Verkehrsversuche, die jetzt stattfinden. Also du kannst da gleich auf jeden Fall noch mehr zu sagen. Du bist ja im Zentrum des Geschehens, sozusagen bei der Deutzer Freiheit, dass da ja unter anderem wirklich Stimmungsmache auch gegen den Radverkehr stattfindet. Zumindest habe ich das so wahrgenommen. Du kannst das auch gerne gleich richtig stellen, wenn du das anders siehst, und zum Hintergrund kann man vielleicht sagen, dass momentan mehrere dieser Verkehrsversuche stattfinden. Einen habe, ich sage mal, auch persönlich besonders stark wahrgenommen, und zwar, das ist der an der Drehbrücke. Das ist nämlich die Strecke,

transcript

die ich sonst jogge. Da laufe ich über die Drehbrücke, und die war jetzt lange gesperrt, und das ist momentan ein absolutes Chaos, dass man nie weiß, wann ist die jetzt geöffnet, wann ist sie geschlossen? Man erlebt ständig böse Überraschungen, dass man wieder zurücklaufen muss. Und genau hier war ja auch bei der Drehbrücke eine ganz komische Situation, dass wir als einzige Partei sozusagen auf der Seite der Verwaltung standen, was die Schließung der Drehbrücke für Autos anging, und das würde mich wirklich mal interessieren, wie du diese Verkehrsversuche und vor allen Dingen denen auf der Deutzer Freiheit wahrnimmst und auch, welche Gespräche du da geführt hast und welche Argumente du so gehört hast.

00:20:28

Gunda: Ja, Verkehrsversuche, das ist wirklich ein Thema für sich. Die also, das haben alle Verkehrsversuche sozusagen gemein, dass, dass sie ja das Auto aussperren, also sei es am Eigelstein, sei es in der Ehrenstraße, Deutzer Freiheit, also die Drehbrücke ist jetzt nicht Verkehrsversuch, sondern es war halt wegen der Baustelle.

00:20:59

Gunda: Und die Deutzer Freiheit ist halt auch ein Verkehrsversuch, der von Bürgern als Bürgerantrag eingebracht wurde, so. Ich find Verkehrsversuche grundsätzlich gut, weil es sozusagen der Verwaltung die Möglichkeit gibt, ohne sehr langfristige Planung überhaupt erst mal zu gucken, wie kann sowas funktionieren, und auch selber sozusagen Erfahrungen daraus zu sammeln. Deshalb Versuche, die sind ja meistens auch irgendwie auf ein Jahr oder so begrenzt. Es ist wirklich unschön, dass so eine Front gemacht wird. Das ist irgendwie allen gemein, also sowohl jetzt an der Deutzer Freiheit Freiheit, als auch am Eigelstein, an der Ehrenstraße und Breite Straße, dass gesagt wird, ja, die Radfahrer da sind jetzt die Bösen, und die sind Rowdys, und die sind verkehrgefährdend. Das stimmt so überhaupt nicht. Es ist im Gegenteil eigentlich.

00:22:06

Gunda: Also ich fahre alle irgendwie relativ häufig entlang, weil ich in der Innenstadt wohne, und das miteinander funktioniert eigentlich ziemlich gut, und die Rücksichtnahme. Ich möchte da keinem irgendwie Vorrang geben, aber wir müssen sehen, wir brauchen einfach den Platz. Und die beste Fortbewegung, habe ich ja eben schon auch gesagt, ist per Rad und per Fuß. Und dieses Aufeinanderhetzen und Frontstellung machen von Fuß- und Radverkehr ist schlecht und blöd, und da sollten wir uns irgendwie gar nicht erst drauf einlassen, weil das Problem sind die Autofahrer.

00:22:48

Gunda: Das Problem ist der Platz, den Autos in dieser Stadt einnehmen, und dass die Gefahr, die wirkliche Gefahr sind Autos. Fahrradfahrer sterben nicht wegen anderer Fahrradfahrer oder Fußgängern, Fußgänger sterben nicht wegen Radfahrern oder Fußgängern. Alle sterben oder werden schwer verletzt, weil Autofahrer keine Rücksicht nehmen. Ding ist halt , das Problem sind die Autos, und dass sozusagen jetzt seitens der Fußgänger oder nicht der Fußgänger, sozusagen derjenigen, die diese Verkehrsversuche ablehnen, das ist sozusagen so eine Art Scapegoat, oder wie nennt man das, den Sündenbock? Genau der Sündenbock, der Nubbel, das sind dann die Radfahrer, und das ist komplett falsch. Der Nubbel und der Sündenbock, das sind die Autofahrer, und wir müssen halt weniger Autoverkehr hinbekommen, und das ist auch ein Gewinn für die Autofahrer.

transcript

00:23:56

Gunda: Das muss man natürlich auch sehen, nämlich dann fahren wirklich nur noch die, die wirklich auch fahren müssen und aufs Auto angewiesen sind, und das ist wichtig und richtig. Das muss man im Blick behalten bei diesem Verkehrs Versuchen. Denen soll auch nicht die Möglichkeit genommen werden. Aber wir haben unglaublich viele Menschen, die einfach aus reinem Freizeitvergnügen mit dem Auto in der Stadt rum fahren, und das können wir uns angesichts des Klimawandels, angesichts der Verrohung in unseren Städten einfach nicht mehr erlauben.

00:24:29

Eva: Aber dazu muss ich sagen, also, da hast du sicherlich Recht, ich persönlich kann mir das überhaupt nicht vorstellen für mein Freizeitvergnügen, mit dem Auto in der Innenstadt rumzufahren. Jeder, der schon mal mit dem Auto in der Innenstadt Kölns gefahren ist, der wird hoffentlich verstehen, was ich meine.

00:24:47

Eva: Vielleicht noch mal zu der Deutzer Freiheit. Also dieser Verkehrsversuch, der ist ja in den Medien wirklich sehr, ja auch heiß diskutiert worden. Da gab es viele Artikel, da gab es Initiativen von verschiedener Seite, und du hast das ja auch gerade beschrieben. Da besteht die Angst, dass, wenn da keine Autos mehr fahren dürfen, dass etwas verloren geht. Du warst ja da auch vor Ort präsent, hast dir das angeguckt, wie zum Beispiel die Händler argumentieren. Was würdest du denn sagen, was ist denn die Angst der Leute? Wenn die Deutzer Freiheit autofrei wird, geht es darum, dass Verkaufszahlen einbrechen, geht es um was anderes, und wie kann man vielleicht diese Ängste den Menschen auch nehmen?

00:25:38

Gunda: Also, Verkehrsversuche wie die Autofreiheit von jetzt der Deutzer Freiheit, ob in Deutschland, europaweit oder weltweit, es ist immer so, dass sozusagen die Autofreiheit nach sich zieht, dass die Geschäfte besser florieren, dass es mehr Laufkundschaft gibt, dass die Leute das als angenehmer empfinden, und ich denke, ähnlich wie überall auf der Welt, und auch sozusagen den Statistiken gemäß: Ich warte immer noch darauf, die IHK wollte beibringen, dass es andersrum ist, hat sie aber bisher noch nicht getan, also dass sozusagen wirklich, wenn Autos wegfallen, dass es dann eine Verschlechterung gibt. Also bisher haben sie da keine Beweise oder Evidenzen für erbringen können. Und wie gesagt, also eigentlich spricht alles dagegen, weil bisher solche Versuche immer dazu geführt haben, dass es eine Verbesserung für die Geschäfte vor Ort gab. Und ich glaube auch, es war so, dass die meisten sehr zufrieden mit der Situation sind, und dann sind irgendwie 90 Prozent zufrieden, und die 10 Prozent die, die sozusagen Wandel per se ablehnen oder halt nicht gut heißen. Und dann braucht es eigentlich nur eine Person sein, und der eine Händler, der halt sagt, so autofreie Deutzer Freiheit nur über meine Leiche, wie das einer der dort ansässigen Einzelhändler getan hat, dann hat man schon ein Problem, denn das ist sozusagen die laute Minderheit, die da Stimmung gemacht hat. Die hatte sofort die CDU auf ihrer Seite, die halt wirklich eine üble, muss man sagen, wirklich üble, hetzerische Kampagne gefahren hat, und sie hatte die Dumont-Presse auf ihrer Seite, die das Krakelen dieser kleinen Minderheit unterstützt hat.

00:27:56

Eva: Das erklärt auch, warum in vielen Zeitungsartikeln, die ich gelesen habe, das so auch

transcript

dargestellt wurde, als wäre das die absolute Mehrheit der Händler auf der deutscher Freiheit, die da so große Probleme hat. Das ist sehr interessant, was du gesagt hast, auch über die CDU.

00:28:14

Eva: Das war nämlich der nächste Punkt, den ich jetzt ansprechen wollte, und zwar ist es ja so, wir haben in Köln, im Rat hier die Situation, dass sich die CDU im Bündnis mit den Grünen befindet, was natürlich für den Verkehrsbereich auch, ich sag mal, interessant ist, und da kommt es auch zu einigen Reibereien. Und gerade bei der Deutzer Freiheit zum Beispiel hatte man ja auch so das Gefühl, oder bei den Verkehrsversuchen allgemein, dass die CDU sich da nochmal profilieren will, dass sie sich vielleicht auch schon mal in Richtung nächste Kommunalwahl orientiert, könnte man unterstellen. Du bist ja selber Mitglied im Verkehrsausschuss. Wie nimmst du das denn wahr? Wie ist denn so die Stimmung auch im regierenden Bündnis in Köln, in der Opposition? Was ist so dein Eindruck, in welche Richtung geht das?

00:29:06

Gunda: Naja, das kann man also, was du jetzt gerade dargestellt hast, nehme ich auch so wahr. Also, dass das Bündnis sich da nicht grün ist. Sagen wir es so, in ihrer Verkehrspolitik. Und ja halt auch Themen, die eigentlich schon sozusagen, die eigentlich auch in Bezirksvertretung entschieden werden sollten, wie zum Beispiel die Kitschburger Straße, die Drehbrücke, es gab mehrere Sachen, wo eigentlich klar war, okay, das sind eigentlich Bezirksangelegenheiten, die sich aber dann der Verkehrsausschuss, weil er gesagt hat, nein, wir müssen die Autofahrer schützen und so, an sich gerissen hat und wirklich in einem Federstreich, ohne irgendwie ein gemeinsames Konzept zu haben, also das Bündnis jetzt untereinander, auf Agieren der CDU kassiert hat. Und ich meine, man muss sagen, die CDU scheint für sich entschieden zu haben, okay, wir setzen voll und ganz aufs Auto, und die Autofahrer, und Unterstützung ist ihr gewiss, weil natürlich die FDP, aber ganz klar auch die AfD, und leider auch die SPD da gemeinsame Sache machen. Also das ist sozusagen, so eine Art Betonfraktion. Und ich sehe die Grünen auch so ein bisschen, und auch VOLT, irgendwie in Gefahr, weil die natürlich einerseits zu ihrem Bündnispartner stehen, andererseits natürlich dadurch, dass durch diese populistische Art und Weise, auf das Auto und die Autofahrenden und vor allem die Parkplatzsuchenden zu setzen, das Bündnis da wirklich in Gefahr gerät.

00:31:05

Gunda: Das muss man so deutlich sagen, und ich fand das auch sehr bezeichnend, dass die LINKE den ja wirklich doch durchdachten und guten Vorschlag der Verwaltung, jetzt bei der Drehbrücke, nämlich zu sagen, das ist denkmalgeschützt, wir haben da so Naherholung, und ja also, es ist nicht notwendig, dass da Autos noch herfahren. Weil die Erreichbarkeit gegeben ist, und um das zu schützen und sozusagen das attraktiver zu machen, auch diese überregionale oder internationale Fahrradstrecke zu stärken, und auch für Fußgänger das angenehmer zu machen, wenn dann sozusagen die Radfahrer dann auch auf die Straße kommen, wäre es für alle ein großer Gewinn gewesen, wenn die Brücke zu geblieben wäre, und sie war ja auch zwei Jahre lang zu wegen der Bauarbeiten so. Und das, das ist sozusagen doch eine sehr bezeichnende Stelle gewesen an der Drehbrücke, und das ist schade, und wie gesagt, ich glaube, dass wir jetzt in diesem Jahr so eine Art Showdown sehen werden, wenn es um die Ost-West-Achse gehen wird.

transcript

00:32:18

Eva: Hm ja, also Showdown beschreibt das, glaube ich, ganz gut so, die Stimmung, die man auch von außen wahrnimmt, selbst wenn man jetzt nicht im Ausschuss mit drin sitzt, wenn man das ein bisschen in den Zeitungen verfolgt, das ist ja wirklich eine sehr aufgeheizte Stimmung. Ich muss jetzt noch mal eine Rückfrage machen. Also du hast das ja gerade schon beschrieben, wie die CDU da blockiert. Was meine Vorstellungskraft übersteigt, ist, dass die Grünen einfach nicht in der Lage sind, mehr durchzudrücken, weil die haben ja eigentlich einen sehr großen Hebel. Und dazu muss man auch noch sagen, dass wir ja jetzt auch einen Dezernenten haben, der jetzt nicht untätig ist im Verkehrsbereich, und es werden neue Ämter geschaffen. Also wie kommt das denn, dass die Grünen da nicht mehr Druck machen können?

00:33:06

Gunda: Ich glaube, man muss das große Ganze sehen. Ähm, den gehen die Bündnispartner so ein bisschen flöten und die Mehrheiten - ich dachte auch so, ja, komm, die haben doch jetzt hier die Mehrheit, auch in einer Bevölkerung, und es wird unterstützt - aber diese Kampagnen, die die CDU fährt, und dieser Backlash, den sie eingeleitet haben durch ihre Autozentriertheit, das kommt vielen anderen auch entgegen. Und wie gesagt, also, FDP ist dabei, AfD ist natürlich dabei, und auch die SPD ist dabei. Und wenn man sich dann die Verhältnisse anguckt, dann sieht es halt nicht so gut aus. Das ist, glaube ich, einfach realpolitisch halt ein Fakt, und ich glaube halt auch, dachte auch so, naja gut, die Grüne waren gemeinsam mit der SPD am Start, da waren sie immer Juniorpartner, die waren mit der CDU am Start, da waren sie auch noch irgendwie der Juniorpartner.

00:34:13

Gunda: Aber das sind ja auch jetzt schon fast 20 Jahre, und es ist irgendwie verkehrlich wenig vorangegangen, und man hatte halt jetzt die große Hoffnung, jetzt, wo die Grünen sozusagen die Mehrheit haben, dass es jetzt sozusagen mehr vorangeht. Und natürlich ist Herr Egerer jemand, wie der jetzt aufgetreten ist und wie die Verwaltung jetzt neue Sachen in Angriff nimmt, und auch wirklich sich dem Umweltverbund mehr öffnet, und mehr für Radverkehr, für Fußverkehr und tut, dass die Hoffnung wirklich groß war. Aber die realen, sozusagen Bündnisse und Stimmen, sind nun mal jetzt andere, und da müsste man vielleicht echt noch mal neu überlegen, wie man da sich vielleicht neu aufstellt. Keine Ahnung.

00:35:10

Eva: Du hast ja jetzt schon auch die Rolle vom Herrn Egerer angesprochen. Nur zur Erklärung, falls es nicht alle Hörerinnen und Hörer wissen. Das ist der Dezernent, der sich mit Mobilitätsthemen befasst, und was ich mal sehr interessant fände - das ist nämlich auch was, was ich gar nicht weiß und wo du wahrscheinlich einen größeren Einblick hast - , wie ist das eigentlich ressourcentechnisch? Also, es sind ja jetzt einige Verkehrsversuche am Laufen, und ich denke, unser beider Eindruck ist ja, zumindest habe ich das jetzt so herausgehört, dass du das auch so siehst, dass der Dezernent

00:35:45

Eva: was tun will, dass der das auch voranbringen will. Wie schätzt du das denn ein? Welche Möglichkeiten hat er eigentlich? Also kann der jetzt noch zehn weitere Verkehrsversuche starten, oder ist das ressourcentechnisch vielleicht gar nicht möglich?

transcript

00:36:01

Gunda: Er hat ja ganz klar jetzt vor zwei Tagen in einem Interview gesagt, keine weiteren Verkehrsversuch, und genau das war ja auch der Tenor im Verkehrsausschuss, im letzten, wo gesagt wurde, nee, also, wir wollen jetzt diese Verkehrsversuche nicht mehr haben, weil da sehen viele halt eine Gefahr drin, dass da so schnell und eher unkonventionell sozusagen Dinge im positiven Sinne für Fuß- und Radverkehr getan werden, die man sich im Grunde genommen nicht wünscht, zumindest in der Politik.

00:36:38

Gunda: Also, und von daher glaube ich, das haben die LINKEN auch im Verkehrsausschuss ganz klar gesagt, dass es halt wichtig wäre, sozusagen, dass das Bündnis, aber da sind wir natürlich gerne auch beteiligt, sich erstmal generell einen Plan zurechtlegt, wo will man eigentlich hin in dieser Stadt? Wir haben den Klimanotstand ausgerufen, der ist einstimmig beschlossen worden. Wir haben sozusagen einen MIV-Anteil von Autos in der Innenstadt von 10 Prozent entschieden. So, wie will man da hinkommen? Da muss man sich erst mal wirklich ein Gesamtkonzept überlegen, wie man das machen will, und ich glaube, das ist sozusagen, was, was das Bündnis gerne mit unserer Unterstützung dann auch macht, sich wirklich klar und deutlich, da so ja Planken zu machen, zu sagen, wie schaffen wir es, auf 10 Prozent Anteil von Autos in der Innenstadt zu kommen.

00:37:49

Eva: Bei wieviel Prozent sind wir denn jetzt? Circa?

00:37:52

Gunda: Das ist, ist eine gute Frage. Also, wir haben ja dieses Papier: Köln 2025, es gibt eine Fortführung, 2030 sozusagen, wie das Leitbild sein soll und wie sozusagen der sogenannte Modal Split sein soll, wo gesagt wird: Okay, Anteile von den unterschiedlichen Verkehrsformen, also Umweltverbund, sprich also Bus, Bahn, Fußverkehr, Radverkehr soll um die 70 haben und der Anteil von Autos bei 30 dann im Endeffekt liegen. So wie kommen wir dahin?

00:38:29

Gunda: Angeblich sind wir jetzt aktuell bei 35 Prozent Anteil. Ich frage mich immer, prozentual von was denn? Wir haben irgendwie eine halbe Million Pendler tagtäglich. Die Zulassungszahlen der Autos steigen von Jahr zu Jahr, wir haben eine Quote auf 1000 Einwohner, von fast 600 Autos pro 1000 Einwohner, also Kinder und Uralte irgendwie mit eingerechnet. Das ist ein kompletter Wahnsinn, und die Zahlen steigen, und dann frage ich mich, wie soll man da auf 35 Prozent kommen? Wo kommt das her? Prozentual zu was also, das ist mir immer noch ein Rätsel, wird zwar gesagt, ja, Frau Wienke, wir sind doch bei 35 Prozent, als wenn jetzt schon sozusagen alles erreicht wäre. Mitnichten also, wenn man auf die Straße guckt.

00:39:30

Eva: Ja, danke Gunda und vielen dank auch für dein Engagement hier. Das muss man ja auch noch mal betonen. Das ist ehrenamtlich, das ist eine große zeitliche Belastung, und diese ganzen tollen Projekte, die Gunda da jetzt angesprochen hat, die wir würden ohne Ehrenamtlerinnen und Ehrenamtler überhaupt nicht laufen, das finde ich, muss man noch mal herausstellen. Vielen Dank, dass du heute da warst. Wenn du den Hörerinnen und Hörer

transcript

vielleicht noch was mitgeben willst, dann kannst du das jetzt noch machen, und ich würde mich schon mal verabschieden.

00:40:04

Gunda: Okay, was will ich mitgeben? Ja, ich würde mich freuen, wenn auch die Verkehrswende als ... oder sie ist positiv. Sagen wir mal so, also mehr Bewegung, mehr Gehen, mehr Grün, mehr Radfahren, mehr Miteinander! Man kommt ja auch ins Gespräch, wenn man sozusagen zu Fuß geht. Also, ich bin zum Beispiel jemand die, die gerne zu Fuß unterwegs ist in der Stadt, also immer irgendwie ja offen für ein Gespräch, für Fragen und so, und das ist was, was man nur erleben kann, wenn man halt zu Fuß in der Stadt ist. Und ich glaube, was du eben auch noch gesagt hast, so dieses Miteinander und auch auch in Bahn, wenn man in Bahnen ist oder in so Angsträumen ist, weil nicht genügend andere da sind, und wenn man aber so mit Menschen gemeinsam unterwegs ist, dann ist da ja auch so eine Art von sozialer Kontrolle, wo dann sowas so schnell auch gar nicht passiert oder passieren kann. Und ich würde mir halt einfach wünschen, dass Köln auch zu einer attraktiven Stadt fürs Flanieren, fürs Gehen, fürs Radfahren und so wird, und ja, das wär was Schönes!