

Stadtteilentwicklung Dellbrück

Einzelhandel und Verkehr

Sehen so attraktive Einkaufsstraßen aus?



Wir alle kennen Orte in Städten, wo wir uns besonders wohl fühlen. Eine Gasse, ein Platz, eine Ecke. Vielleicht haben wir diese Orte im Urlaub entdeckt, vielleicht kommen wir jeden Tag auf dem Weg zur Arbeit oder beim Einkaufen daran vorbei.



So sieht es aus auf der Dellbrücker Hauptstraße



- Es stinkt nach Abgasen. Es ist dreckig. Es ist so laut, dass man sein eigenes Wort nicht versteht.
- Autos parken auf dem Gehweg. Man kommt kaum aneinander vorbei.
- Es ist gefährlich. Kinder können nicht allein zur Schule gehen oder mit dem Rad fahren.
- Im Sommer ist es heiß. Kein Schatten, kein Baum, kein Grün, kaum Bänke, wenig Platz zum Verweilen und Ausruhen und für Außengastronomie.
- Schön gestaltet ist die Dellbrücker Hauptstraße nur an einzelnen Stellen.
- Einkaufen ist Stress. Da will man so schnell wie möglich seine Einkäufe hinter sich bringen und nach Hause.

Noch ist Dellbrück ein beliebtes rechtsrheinisches Zentrum.

Dellbrück hat gehobene, gut angenommene und viel frequentierte Infrastruktur: nah beieinander und gut angebunden durch Busse, Straßenbahnen und S-Bahn.

Es gibt

Spezialitäten-Geschäfte

Inhabergeführten Einzelhandel (immer weniger)

Textileinzelhandel

Lebensmittelketten

Handwerk unterschiedlichster Art

Dienstleister (zunehmend)

Gastronomie

Schulen

Kitas

Seniorenheime

Seit Corona, Mieten- und Kostenexplosion und Online-Handel hat der Einzelhandel große **Sorgen**. Interessante Geschäfte geben auf. Finanzstarke Großkonzerne und Dienstleister, die nicht unbedingt ein Schaufenster auf der Hauptstraße haben müssen, ziehen ein. Läden stehen leer, Vielfalt, Qualität und Attraktivität gehen zurück.

Die Attraktivität dieses beliebten Einkaufszentrums muss erhalten werden.

Wir wollen nicht, dass Dellbrück kippt.



**Was
kann
man
tun
?**



Inzwischen ist bekannt:

Studienergebnisse (einige Beispiele, Auswahl)

"Angesichts der zunehmenden Konkurrenz durch den Onlinehandel und Einkaufszentren außerhalb der Stadt kann die fußläufige Erreichbarkeit und die verbesserte Aufenthaltsqualität in Quartieren ein entscheidender Faktor für die Zukunftsfähigkeit des stationären Einzelhandels in Stadtzentren sein."

(Fußverkehrsstrategie der Bundesregierung, Februar 2025)

<https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2025/010-wissing-fussverkehr-in-der-alltagsmobilitaet.html>

„Ein anderer Stadtverkehr ist möglich“

Ergebnis der Studie u.a.: ein krisenfester und klimagerechter Stadtverkehr stärkt die Stadt als attraktiven Lebens- und Wirtschaftsraum.

„Die Verkehrsflächen sind begrenzt. Deshalb müssen Kommunen auch Maßnahmen ergreifen, die den motorisierten Individualverkehr (MIV) einschränken, zum Beispiel durch Umwidmung von Parkraum und Autospuren für Fuß-, Rad- und öffentlichen Verkehr, durch Parkraummanagement sowie durch erhöhte Parkgebühren. Dies steigert die Attraktivität des öffentlichen Raums und kommt Wirtschaft und Handel zugute.“

„Unsere Städte sind keine Parkplätze, Städte sind Orte zum Leben. Es sind Städte für Menschen und nicht Städte für Autos.“

(Helmut Dedy, Hauptgeschäftsführer des Deutschen Städtetages, gegenüber der Rhein-Neckar-Zeitung am 3.9.2020)

„Bis vor wenigen Jahren galt die Verbesserung der Erreichbarkeit der Innenstadt mit dem Auto als Allheilmittel, um die City als Shopping-Standort attraktiv zu machen. Doch diese Strategie hat sich als unwirksam erwiesen... Um die Innenstadt zu beleben, sollten sich... Stadt, Politik und Einzelhandel stattdessen auf drei ganz andere Bereiche konzentrieren: Kunden, die nicht mit dem Auto kommen wollen, als Kunden gewinnen; Mehr Attraktivität, Flair und Ambiente; Unverwechselbare Highlights für die Innenstadt.“

Dr. Volker Steude, Stadtspiegel Bochum, 30. August 2020

https://www.lokalkompass.de/bochum/c-politik/strategie-zur-belebung-der-bochumer-innenstadt_a1427592

„Wer als stationärer Einzelhändler am Ende eines Monats in die Kasse schaut, wird feststellen, dass die Kunden, die mit Bus und Bahn, dem Rad oder zu Fuß kommen, ihm wichtiger sein sollten. Für durchschnittlich 20% des Umsatzes sorgen Kunden, die mit dem PKW kommen, 80% werden durch die Kunden des Umweltverbunds erbracht.“

<https://www.vdv.de/vdv-positionen-langen-januar-2017-rz-klein.pdf>



„Im Kern bestätigen alle Studien, dass 80% des Umsatzes vom lokalen Einzelhandel nicht von Autofahrern stammt, sondern von Menschen zu Fuß, auf dem Rad oder aus Bus und Bahn. Diese Erkenntnis mutet zunächst komisch an, da doch der Autofahrer die größeren Scheine dalässt. Tut der auch, nur kommen die Fußgänger, Radfahrer und ÖPNV-Kunden öfters vorbei, so dass am Ende des Monats nur ein Fünftel in der Ladenkasse den Autofahrer-Kunden zuzurechnen ist“.

<https://clevere-staedte.de/projekt/f%C3%BCr-den-verband-deutscher-verkehrsunternehmen-umweltverbund-bringt-einzelhandelsumsatz>

„Untersuchung nach Untersuchung zeigt, dass fußgänger- und radverkehrs-freundliche Straßen die Umsätze lokaler Händler und Dienstleister steigen lassen. Und der Rückbau von Parkplätzen und Fahrstreifen lässt die Umsätze der lokalen Wirtschaft nicht sinken.“

<https://www.zukunft-mobilitaet.net/32798/analyse/rueckbau-strasse-wegfall-parkplaetze-folgen-einzelhandel-radverkehr/>

„Eine attraktive Aufenthaltsqualität ist wichtiger denn je. In den Städten, die sich getraut haben, den Verkehrsraum zugunsten von Fuß- und Radverkehr neu aufzuteilen, war und ist die Bilanz durchweg positiv. Von geschäftlichen Verlusten kann keine Rede sein. Vielmehr profitieren in der Regel sowohl der kleinteilige Einzelhandel als auch die lokale Gastronomie.“

https://www.zukunft-nachhaltige-mobilitaet.de/wp-content/uploads/2024/03/Hintergrundpapier-Nr.-1_Der-lokale-Einzelhandel-und-die-Verkehrswende.pdf

„Für Hauptstraßen und Stadtzentren, die mit schwindenden Kundenzahlen und dem harten Wettbewerb durch Online-Händler konfrontiert sind, kann die Fußgängerzone neue Möglichkeiten zur Wiederbelebung der städtischen Wirtschaft bieten.“

<https://de.euronews.com/next/2023/09/21/was-sind-die-wirtschaftlichen-vorteile-autofreier-stadte>

„Schon frühere Studien zeigten, dass Verkehrsberuhigungen den Einzelhandel entweder gar nicht oder sogar positiv beeinflussten.“

<https://www.spiegel.de/auto/einzelhandel-parkplaetze-vor-der-ladentuer-sind-schlecht-fuers-gescheft-studie-aus-aachen-a-c94e491e-1acc-40d7-84fe-b3e7ef6f75f0>

„Einzelhandelsflächen, in deren unmittelbarer Nähe Parkplätze zur Verfügung stehen, sind weniger wertig als solche, bei denen die Parkplätze weiter weg liegen (100-500m).“

<https://futurelab-aachen.de/fahren-gehen-parken/>

„Die vorliegenden Studien der letzten fünf Jahre zeigen eindeutig: Die Befürchtungen des Einzelhandels, bei fehlenden Stellflächen drohten Umsatzminderungen und die Innenstädte würden ohne Autoverkehr generell veröden, sind nicht gerechtfertigt. Im Gegenteil – weniger Autoverkehr bringt mehr Aufenthaltsqualität und die Umgebung wird für alle anderen Verkehrsteilnehmer:innen sicherer.“

<https://digitalemobilitaet.blog.wzb.eu/2023/07/01/einzelhandel-im-irrtum-das-auto-bringt-nicht-den-umsatz/>

Trotz der zahlreichen Studien, die weltweit zu ähnlichen Ergebnissen kommen, machen sich Einzelhändler*innen Sorgen, dass der Umsatz zurückgeht, wenn Einkaufsstraßen verkehrsberuhigt werden.

Wie kann das sein?

- **Einzelhändler* wissen nicht**, wie die Kund*innen zu ihnen kommen. Wie viele zu Fuß, mit dem Fahrrad, mit dem Auto und mit Öffentlichen kommen und wie viel Umsatz jeweils von diesen Kundschafts-Gruppen stammt.
- Sie kennen die besonderen Bedürfnisse und Probleme von Zufußgehenden und Radfahrenden oft nicht aus eigener Erfahrung.
- Sie haben von Beispielen verkehrsberuhigter Einkaufsstraßen gehört, die wieder zurückgebaut wurden oder gar nicht erst zustande gekommen sind, weil Einzelhändler protestiert haben.
- Sie sind durch einseitige und z.T. polemische Medienbeiträge (Parteipolitik, Klientel-Politik) verunsichert.
- Sie werden nicht gefragt, was sie brauchen und was sie nicht gebrauchen können. Sie werden nicht beteiligt an der Planung, so dass Besonderheiten des Standorts nicht berücksichtigt werden.
- Sie können es sich nicht wirklich vorstellen – und jede Veränderung wird, gerade in schwierigen Zeiten, als Risiko erlebt.

Nun gibt es viele Beispiele, wo es funktioniert. Weltweit.

Und Einzelhändler*innen, die vorher protestiert haben, sind begeistert.

Wenn man es richtig macht





... und viele mehr

Was können wir tun, damit die Dellbrücker Hauptstraße auch so ein lebens- und liebenswerter Ort wird?

1. Maßnahmen für eine fußgängerfreundliche Dellbrücker Hauptstraße

- Die Dellbrücker Hauptstraße wird **Fußgängerzone** mit Bus- und Radverkehr, Durchfahrterlaubnis für Bewohner*innen und temporärem Lieferverkehr. Die freie Zufahrt zum Parkplatz an der Kemperwiese und zu Anwohnerparkplätzen sowie notwendige Querungen werden gewährleistet.
- Die **Busse** fahren weiterhin in beiden Richtungen durch die Dellbrücker Hauptstraße.
- Der **Durchgangsverkehr** wird großräumig in allen Richtungen abgelenkt (MIV und Rad-Schnellverkehr).
- **Der Straßenraum wird neu aufgeteilt.** Mehr Platz für Fuß- und Radverkehr, Begegnungs- und Ruhe-Räume
- **Lieferzeiten und -Zonen. Behindertenparkplätze** im Einmündungsbereich der Nebenstraßen
- **Der Straßenbelag wird neu gestaltet,** Busspuren sind optisch und sehbehindertengerecht markiert.
- Digitales und analoges **Parkleitsystem** in der weiteren Umgebung der Dellbrücker Hauptstraße in allen Richtungen verhindern Suchverkehr in den Nebenstraßen.
- Freie **Stellplatzkapazitäten** in Parkhäusern und Garageneinrichtungen werden aktiviert und in das Parkleitsystem integriert.
- Kostenpflichtiges und zeitbegrenzes **Parken** auf dem Marktplatz (keine Pendler)

2. Städtebauliche Maßnahmen

- Großzügige Flaniermeile mit **Boulevard-Charakter** zwischen Kemperbachstraße (bzw. Thurner Straße) und Bergisch Gladbacher Straße
- Neugestaltung und Vereinheitlichung der **Straßenbeläge**; keine Stolperstellen und Bordsteinkanten, Barrierefreiheit
- **Viele Bäume** auf der Dellbrücker Hauptstraße (Klimaschutz, städtebauliche Gestaltung), weitere Begrünung
- **Bänke, Schattenspender und Außengastronomie**
- Stimmungsvolles **Beleuchtungskonzept** (nach den Vorgaben gegen Lichtverschmutzung)

So kann es gehen

Auf der Basis des von der Bürgerinitiative Freie Wege Dellbrück erarbeiteten Verkehrskonzepts hat der Arbeitskreis Verkehr am Runden Tisch Dellbrück Möglichkeiten der Realisierung und verschiedene Verkehrsmodelle entwickelt.

Herr Beierling-Hémonet, Stadtplaner mit langjähriger praktischer Erfahrung, hat die Pläne geprüft und für machbar befunden und empfiehlt als Verkehrskonzept die Fußgängerzone.

Bei einer Ortsbegehung äußern sich Vertreter*innen der Stadt positiv zur geplanten Umgestaltung (Herr Dipl.-Ing. Ascan Egerer, Beigeordneter der Stadt Köln für Mobilität, Herr Dipl.-Ing. Thorsten Siggelkow, Leiter Amt für nachhaltige Mobilitätsentwicklung, Herr Dipl.-Geogr. Hendrik Colmer, Amt für nachhaltige Mobilitätsentwicklung und Frau Melanie Göldner, Verkehrsplanerin bei der Stadt Köln). Sie befürworten das Konzept der Fußgängerzone.

Alle Besucher*innen (bis auf einen) beim Marktfrühstück im April 2023 wünschen sich eine fußgängerfreundlichere Dellbrücker Hauptstraße.

Bei den Parking-Days 2020 und 2021 wünschen sich viele ausdrücklich eine „Fußgängerzone.“

Ebenso beim Straßenfest 2024





Begegnungsräume, Lebensräume für alle

Bäume, Grün, Bänke, Schatten, Straße für Menschen, Hitzeschutz, Klimaschutz, Außengastronomie, lebendiges Einkaufs- und Wohnumfeld, alles für den täglichen Bedarf in der Nähe (15-Minuten-Stadt)

Links zu weiteren Studien und Erfahrungsberichten

<https://www.umweltbundesamt.de/paradies-ohne-parkplaetze?parent=44139>

<https://www.zukunft-mobilitaet.net/32798/analyse/rueckbau-strasse-wegfall-parkplaetze-folgen-einzelhandel-radverkehr/>

<https://criticalmasskempton.wordpress.com/2015/08/03/rueckbau-strasse-parkplaetze-einzelhandelsumsaetze/>

https://www.lokalkompass.de/bochum/c-politik/strategie-zur-belebung-der-bochumer-innenstadt_a1427592

<https://www.strassen-fuer-alle.de/shared-space/40-verkehrsberuhigungstypen/shared-space/109-shared-space-kein-verkehrskonzept.html>

<https://futzurzwei.org/article/bohnte-teil2>

<https://polis-magazin.com/2020/06/ralf-meyer-und-markus-bradtke-an-einem-strang-ziehen/>

https://elib.dlr.de/134691/1/978-3-95826-113-6_Neiberger_GHF28_OPUS_18196.pdf

https://www.spiegel.de/auto/paris-und-barcelona-schlagen-berlin-datenanalyse-von-sechs-verkehrswende-projekten-a-031c2766-f599-4794-996f-ce947c370d20?utm_source=pocket-newtab-global-de-DE

<https://taz.de/Pro-und-Contra-zur-autofreien-Innenstadt/!5624711/>

<https://www.hl-live.de/text.php?id=151845>

<https://radpendler.org/parkplatzpanik/>

<https://www.rums.ms/briefe/brief-busch-2021-01-22/>

<https://www.swr.de/swraktuell/baden-wuerttemberg/mannheim/verkehrsversuch-innenstadt-city-mannheim-ende-durchgangsverkehr-autos-haendler-100.html>

<https://www.derstandard.de/story/2000128915111/aufregung-um-autofreie-innenstadt-studie-der-innsbrucker-gruenen>

<https://www.deutschlandfunkkultur.de/houten-in-den-niederlanden-die-autofreie-modellstadt-100.html>

<https://zukunfdeinkaufens.de/autofreie-einkaufsmeile/>

<https://www.aktivmobil-bw.de/radverkehr/wer-kann-was-fuer-mehr-rad-tun/einzelhandel/>

<https://www.aktivmobil-bw.de/aktuelles/news/jetzt-bewerben-baden-wuerttemberg-foerdert-fussverkehrs-checks/>

<https://ecf.com/groups/eu-cycling-economy>

<https://www.aktivmobil-bw.de/aktuelles/news/grundlegendokument-fussverkehr/vom/2/11/2017/>

<https://zukunfdeinkaufens.de/autofreie-innenstaedte/>

<https://www.spiegel.de/auto/aktuell/autofrei-wie-staedte-versuchen-strassen-mit-leben-zu-fuellen-a-1284291.html>

<https://goodnews-magazin.de/mehr-umsatz-durch-autofreie-strassen/#:~:text=70%20bis%2091%20Prozent%20Umsatz%20ohne%20Auto&text=Nur%20sieben%20Prozent%20der%20Kundinnen,die%20ohne%20Auto%20gekommen%20sind>

<https://www.rifs-potsdam.de/de/news/mobilitaet-beim-einkaufen-haendler-ueberschaetzen-rolle-des-autos>

<https://findingspress.org/article/24497-local-business-perception-vs-mobility-behavior-of-shoppers-a-survey-from-berlin>

<https://bristolcyclingcampaign.org.uk/wp-content/uploads/2014/01/shoppersandhowtheytravel.pdf>

<https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/01944363.2019.1638816?journalCode=rjpa20>

<https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/07293681003767785>

<http://itstartedwithafight.de/2014/12/11/das-grundrecht-auf-parkplatze/>

<https://www.aktivmobil-bw.de/aktuelles/news/radfahrer-gut-fuer-einzelhandel/vom/4/4/2016/>