



# RHEIN- SCHIENE

Zeitschrift für Verkehrspolitik  
in der Region Köln



Kölner Innenstadt:  
**viel Raum für Autos –  
und Platz für Fahrräder?**

- **Nahverkehr:** Umbau der Haltestellen am Gürtel
- **Ausflugstipps:** Mit Bahn, Bus und Rad durch die Region

# (Die neue) Lust auf Last



z. B. Bakfiets: sicherer (Kinder-)Transport und allzeit freie Sicht bis zum Horizont aus formvollendeter Holzbox (auf draht)



z. B. Gazelle cabby – günstiges Transportvehikel, für die Brötchentüte zugegeben etwas oversized...



z. B. Christiania Light – ultimativ leichter Kindertransporter mit viel Stauraum (Radlager)



z. B. Transporter „BlueLabel“ von r-m. Starker Bosch-Mittelmotor. Lediglich die Endlichkeit der eigenen Phantasie setzt seinen vielfältigen Einsatzmöglichkeiten Grenzen.

z. B. Load hybrid von r-m. Setzt Maßstäbe bei der Revolutionierung herkömmlicher Bikes. Aus Last wird lässig.

Schon heute gibt es Perspektiven für ein Leben ohne Stau, Parkplatzsuche und unverhältnismäßigen Energieverbrauch (siehe oben). Ideales Transport- und Fortbewegungsmittel für die Stadt:

Das Fahrrad. Es lässt uns viel Freiheit, hält uns körperlich gesund und sogar geistig fit! Geben wir unserer (Fort-)Bewegung also die Form und Dynamik, die uns gut tut und uns hoffentlich mehr erreichen lässt als nur immer und überall erreichbar zu sein. Gerne stehen wir beim Umstieg zur Seite.

**Radlager**

Sechzigstr. 6 · 50733 Köln  
Tel. 0221-73 46 40  
www.radlager.de

Ihre Kölner VSF-Mobilitätsberater

*auf draht* 

Weyertal 18 · 50937 Köln  
Tel. 0221- 44 76 46  
www.aufdraht-koeln.de

**Stadtrad**  
Service, Fahrrad...

Bonner Str. 53-63 · 50677 Köln  
Tel. 0221-32 80 75  
www.stadtrad-koeln.de

# Editorial

Liebe Freundinnen und Freunde, umweltfreundliche Mobilität, unser ureigenes Anliegen, wird immer mehr zum Thema. Erfreulich dabei ist, dass die Aktivitäten des VCD in und um Köln, aber auch bundesweit auf wachsende Resonanz stoßen. Eine grundsätzliche Kursänderung in der Verkehrspolitik ist jedoch noch nicht in Sicht. Daher bleibt ein starker Druck von unten weiterhin wichtig. Veränderungen vor Ort können durchaus Signalwirkung entfalten.

Wir als Regionalverband des VCD wollen uns in die Verkehrspolitik einmischen. Hierfür gehen wir in die Öffentlichkeit, beteiligen uns beispielsweise an der siebten *Kölner Fahrrad-Sternfahrt* am 15. Juni, wirken an der Entwicklung des *Radkonzepts Innenstadt* mit und nehmen am *Kölner Mobilitätsgipfel* oder am *Tag des guten Lebens* teil. All dies machen wir ehrenamtlich, sei es die Organisation eines Informationsstands oder die Ausarbeitung eines Lösungsvorschlags für Nahverkehrsprobleme. Allen Beteiligten gebührt unser herzlicher Dank! Erfreulicherweise sind in der letzten Zeit wieder einige neue und auch junge Mitstreiter dazugestoßen.

Diesen Dank von Mensch zu Mensch auszusprechen ist möglich auf unserer **Jahreshauptversammlung** am **10. Juli**, zu der alle Mitglieder herzlich eingeladen sind.

Viel Spaß beim Lesen wünscht,

die Redaktion der *RHEIN-SCHIENE* □

## Es gibt etwas zu gewinnen!

Diesmal verlosen wir zehn Exemplare des Radwanderbuchs „**Mit dem Fahrrad über Panoramaradwege im Bergischen Land**“ von *Norbert Schmidt*, die uns der Bachem-Verlag dankenswerterweise zur Verfügung gestellt hat.



Um an der Verlosung teilzunehmen, beantworten Sie bitte die folgende Frage:

**Welche Kölner Straße sollte gemäß VCD-Vorschlag zwischen Ring und Universitätsstraße autofrei werden?**

Senden Sie eine E-Mail oder Postkarte mit der richtigen Lösung an:

VCD Regionalverband Köln e. V.  
Alte Feuerwache, Melchiorstraße 3, 50670 Köln  
[info@vcd-koeln.de](mailto:info@vcd-koeln.de)

Einsendeschluss ist der 30. September 2014.

Die Gewinnerinnen und Gewinner werden unter allen Einsendungen mit der richtigen Lösung ermittelt und erhalten den Radführer zugesandt.

# Inhalt



[Foto: Andreas Op de Hipt]

Das Titelbild zeigt einen Abschnitt der Bäche. Das Radverkehrskonzept für die Kölner Innenstadt (siehe Seiten 14 und 17) muss auch auf solchen autogerechten Straßen einen komfortablen und sicheren Radverkehr ermöglichen.

## Radverkehr

Mülheimer Brücke: Vorschläge für bessere Zugänglichkeit	4
Radwegführung am Neumarkt: Dringender Handlungsbedarf!	5
Critical Mass: „Wir sind der Verkehr!“	5
Geldernstraße/Parkgürtel: Nadelöhr für den Radverkehr	6
Baustellen: Fuß- und Radverkehr weiter vernachlässigt!	8
Siebte Kölner Fahrrad-Sternfahrt	11
Mein Weg zur Arbeit: Alternativen zum Automobil	12
Aktuelles zum Radverkehr in Köln	14
Fahrradnavigation auf Android-Systemen	16
Radverkehrskonzept Innenstadt: Vorstellungen des VCD	17

## ÖPNV

Haltestellen am Gürtel: Umbau als Chance begreifen	18
Straßenbahn am Mülheimer Hafen?!	20
Maßnahmen für besseren ÖPNV im ländlichen Raum	21
VCD-Aktion verhindert Streichung von Zügen	22
Rheinisch-Bergischer Kreis: Weitere Informationstafeln beschlossen	22
Nachtverkehr: Ein voller Erfolg	24
Bahnverkehr zwischen Köln und Düsseldorf ab 2015	24
Ehrenfeld: Neue Veedelskarte des VRS	24

## Verkehr allgemein

Umweltfolgen der geplanten L 286 in Bergisch Gladbach	26
Kölner Mobilitätsgipfel	27
Verkehrsfinanzierung durch Große Koalition	28
Tag des guten Lebens 2014	30
Umgestaltung einer Straße in Köln-Ehrenfeld	31
Der verkehrspolitische Blog	32
Köln spart CO <sub>2</sub> !	41

## Service

Radtour auf den Spuren der Sülztalbahn	34
WanderBus fährt durch das Bergische Land	39
Meinerzhagen hat seinen Bahnhof wieder	39
Landesgartenschau: Anreise mit Bahn und Bus	40
Kontakte – Infos – Hilfe	41

## VCD

Einladung zur Mitgliederversammlung	40
Impressum	41
Kontakte	42
Spendenaufruf	42
Beitrittsformular	42

# Kölner Brücken – Beispiel Mülheimer Brücke

## Zugänglichkeit für Radverkehr verbessern!

Die Mülheimer Brücke zu erreichen und zu verlassen, ist derzeit für Radfahrer noch schwierig. Auf einem Presstetermin zeigte der VCD-Arbeitskreis Radverkehr Ende April, wie dies geändert werden kann.

Alle Kölner Rheinbrücken sind fast ausschließlich für den Autoverkehr geplant und gebaut worden. Radfahrer und Fußgänger kamen in den Planungen und Bauausführungen in den Fünfziger, Sechziger und Siebziger Jahren nur am Rande vor.

Zu- und Abfahrten sind dabei für den Radverkehr die größten Hindernisse, so auch an der Mülheimer Brücke, der wichtigsten Verbindung zwischen den nördlichen Kölner Stadtteilen rechts und links des Rheins.



Mülheimer Brücke

Die Schwierigkeiten beginnen schon bei der Anfahrt auf der linksrheinischen Seite. Von Niehl kommend führt ein holpriger Radweg mit vielen und bis zu 15 Zentimeter hohen Wurzelaufbrüchen zum Kuhweg hin, wo der Radfahrer die Straße zweimal überqueren muss, um zur Auffahrt auf die Brücke zu gelangen. Für ein schnelleres Vorankommen wäre hier die Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht eine Erleichterung.

### Zufahrt vom Rheinradweg

Um die Zufahrt vom Rheinradweg sowohl aus nördlicher wie aus südlicher Richtung zu erleichtern, schlagen wir eine Querverbindung hinter dem südlichen Brückenpfeiler vom Rhein aus über den Kuhweg zum bestehenden Radweg auf die Brücke vor, also eine mit wenig Aufwand zu bewerkstelli-



Linksabbieger von der Mülheimer Brücke zum Clevischen Ring: Hier könnte ein Schutzstreifen den Weg nach Norden erleichtern.

gende Lösung. Damit würden lästige Umwege entfallen und auch das ansonsten unvermeidliche Treppensteigen mit Fahrrad samt Gepäck.

### Auf der Brücke

Der Radweg auf der Brücke sollte auf beiden Seiten als Zweirichtungsradweg ausgewiesen werden, damit lästige Umwege wegfallen. Zunächst sollten aber auf dem Radweg die vielen Unebenheiten und die Löcher zwischen den Technikkanaldeckungen beseitigt werden. Als weiteres müssten auch die Auskargungen, also die Verbreiterungen an den Pylonen, verlängert werden – um jeweils fünf bis zehn Meter vor und hinter den Brückenmasten.

### Rechtsrheinische Zu- und Abfahrten

Für eine sichere und leichtere rechtsrheinische Zu- und Abfahrt sollte auf der südlichen Seite der Brücke ein Erdwall aufgeschüttet werden, um eine



Eine Rampe zwischen Tunnel und südlichem Fuß- und Radweg würde die Anbindung an den Wiener Platz deutlich verbessern.



Fahrten zwischen Mülheimer Brücke und Wiener Platz erfordern derzeit meist noch umständliche Querungen wie hier am Clevischen Ring.

Verbindung zu dem Tunnel unter dem Bergischen Ring zu ermöglichen, der auch jetzt schon eine Fahrradnutzung vorsieht. Dadurch würde die mit vielen Schwierigkeiten verbundene Überquerung des Bergischen und des Clevischen Rings und der dort befindlichen Straßenbahnstrecke entfallen.

Für den Radverkehr in Richtung Norden könnte ein Schutzstreifen auf der Abbiegespur zum Clevischen Ring angelegt werden. Damit die Radfahrer sicher zu dem Radweg auf der Ostseite der Straße gelangen, sollte eine Ampelvorrangschaltung und eine gesonderte Überquerungsmöglichkeit neben dem Fußgängerüberweg geschaffen werden.

Zum Schluss noch eine leicht umsetzbare Erleichterung für Fahrradfahrer und Fußgänger im Bereich der Sparkasse: Würde die neben dem Gebäude befindliche Treppe zur Brücke durch eine Rampe ersetzt, müssten Radfahrer nicht mehr durch den Fußgängerbereich der Buchheimer Straße fahren.

Bernd Herting,  
Arbeitskreis Radverkehr



Eine Rampe anstelle der Treppe an der Nordseite der Brücke in Mülheim ist leicht eingerichtet und bietet – nicht nur – Radfahrern mehr Komfort.

# Radwegführung am Neumarkt

## Dringender Handlungsbedarf!

**Vor dem Kölner Gesundheitsamt am Neumarkt gibt es ungesunde Bedingungen für den Radverkehr.**

Als Radfahrer ist man ja, was die städtischen Radwege anbelangt, so einiges gewohnt, zum Beispiel den Radweg entlang der Ringe. Solchen Radwegen sieht man an, dass sie geplant wurden, als der Radverkehr so gut wie keine Bedeutung mehr hatte und Störungen oder Beschränkungen des Autoverkehrs undenkbar schienen.

Ein besonders „schönes“ Beispiel aus dem unveröffentlichten Lehrbuch der schlechten Radverkehrsplanung ist an der wichtigen West-Ost-Verbindung zu besichtigen, und zwar auf der Neumarkt-Südseite beim Gesundheitsamt. Neben dem U-Bahn-Aufgang hat der Autoverkehr drei opulente Fahrspuren, Rad- und der Fußverkehr müssen sich den äußerst knappen Gehweg teilen. Die Probleme sind unübersehbar:

- Wenn die Fußgängerampel am Gesundheitsamt grün zeigt, strömt ein Pulk von Fußgängern quer über den Radweg, diesen zumeist ignorierend.



*Der Radweg am Gesundheitsamt führt fast im Minutentakt zu gefährlichen Situationen und Behinderungen zwischen Fußgängern und Radfahrern.*

- Pulks von Fußgängern „verstopfen“ zuweilen die Lücke zwischen U-Bahn-Aufgang und Gesundheitsamt.
- Viele Personen, die das Gesundheitsamt verlassen, überqueren den Radweg, ohne auf den Radverkehr zu achten.
- Auch manche Fußgänger, die aus dem U-Bahn-Aufgang treten, achten nicht auf den Radverkehr.

### Radfahrer müssen hier auf die Straße

Da es sich hier um eine wichtige West-Ost-Verbindung handelt, brauchen wir eine Lösung, die nicht nur das beschriebene Nadelöhr vermeidet, sondern auch mit wesentlich mehr Radfahrern als heute zurechtkommt. Das geht nur, wenn der Radverkehr auf die Fahrbahn verlegt wird – dann haben auch die Fußgänger mehr Platz. Bei dieser Forderung geht zwar ein Aufschrei durch Politik, Verwaltung, Polizei und Medien. Wer jedoch den Radverkehr ernst nimmt, kommt an dieser Lösung nicht vorbei.

Leider wird es noch dauern, bis die Situation bereinigt ist, anders als bei der nur 15 Meter entfernten und als Unfallschwerpunkt bekannten Einmündung der Fleischmengergasse in die Cäcilienstraße. Hier soll es in absehbarer Zeit Verbesserungen für den Fuß- und Radverkehr geben.

Die Verbesserung an der gefährlichen Einmündung ist erfreulich. Das ungelöste Problem am nur 15 Meter entfernten Gesundheitsamt macht jedoch deutlich, dass man nur punktuelle Kosmetik betreibt.

Hans-Georg Kleinmann

### Critical Mass Köln „Wir sind der Verkehr!“

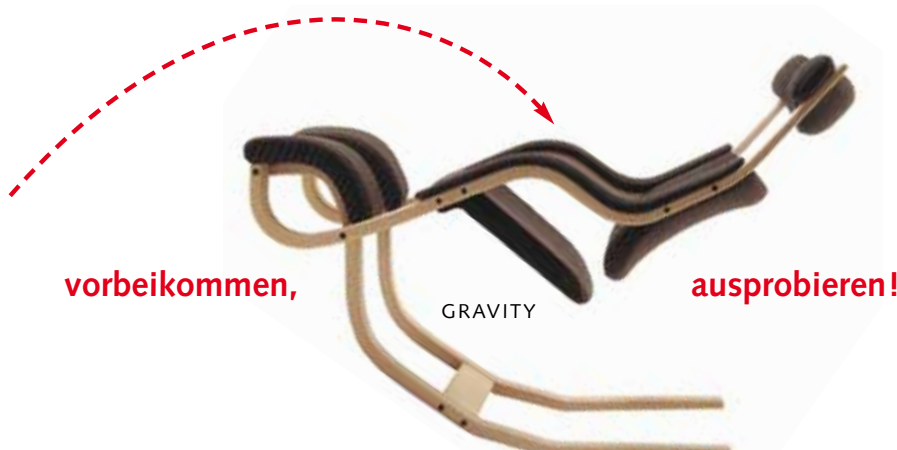


Wer sich als Radfahrer nicht an den Rand drängen lassen möchte, sich über schlechte Radwege ärgert, mehr Raum für den Radfahrer im Straßenverkehr wünscht oder einfach nur Spaß am gemeinsamen Radeln hat, dem bietet sich einmal im Monat eine besonders gute Gelegenheit, deutlich zu machen, dass der Radverkehr ein ernstzunehmender Teil des städtischen Verkehrs ist.

Wie in vielen anderen Städten weltweit ist auch in Köln die Critical Mass zur festen Einrichtung geworden: An jedem letzten Freitag eines Monats treffen sich Radfahrerinnen und Radfahrer – mittlerweile sind es Hunderte – um 17:30 Uhr am Rudolfplatz, um anschließend gemeinsam entspannt über die Kölner Straßen zu radeln.

Die nächsten drei Termine: 27. Juni, 25. Juli und 29. August. Weitere Informationen: [www.critical-mass-cologne.de](http://www.critical-mass-cologne.de) oder [www.facebook.com/critical.mass.koeln](http://www.facebook.com/critical.mass.koeln).

Lisa Heitkamp



daVinci

■ **Denkmöbel** ■

ERGONOMIE UND SERVICE

→ rückenfreundlich

→ wunderschön

→ eine Investition für's Leben

# Knotenpunkt Geldernstrasse/Parkgürtel

## Ein Nadelöhr für den Radverkehr

**An den unbefriedigenden Bedingungen für den Radverkehr an einer wichtigen Kölner Kreuzung kann sich vielleicht etwas ändern.**

Die Kreuzung Geldernstrasse/Parkgürtel ist ein bedeutender Knotenpunkt: Straßen aus verschiedenen Richtungen treffen aufeinander, es gibt Stadt- und S-Bahn-Haltestellen, für Fahrradfahrer ist die Unterführung des Gürtels eine der wichtigsten Möglichkeiten zur Querung der in diesem Gebiet befindlichen Bahntrasse.

Ausgebaut ist dieser Knotenpunkt jedoch nur für den Autoverkehr, Fuß- und Radverkehr sind hingegen stark benachteiligt. Wer aus Richtung Ehrenfeld oder anderen westlichen Stadtteilen kommend in Richtung Nippes oder Rhein weiterfahren möchten, hat es schwer, die Durchfahrt an der Haltestelle Geldernstrasse/Parkgürtel zu queren; aus Richtung Nippes gilt dies ebenfalls. Da der Gürtel mit seinen Abbiege- und Einfädelspuren der Seitenstraßen sowohl auf der nördlichen als auch auf der südlichen Seite beinahe autobahnähnlich ausgebaut ist, sind die Autofahrer entsprechend schnell unterwegs und verlangsamen die Fahrt auch auf den Abbiegespuren nur mäßig.

Der Radweg auf der nördlichen Seite des Gürtels endet unvermittelt mitten auf der Brücke. Die Fahrradfahrer müssen nun ihren Drahtesel schultern und die Treppe hinabsteigen. Als Alternative bleibt sonst nur noch, die Fahrt über

die Kempener Strasse bis zum Kreisverkehr fortzusetzen, um dann wieder zurück bis zur Kreuzung und dann auf dem Rad auf der südlichen Seite weiterfahren – eine untragbare Situation. Der Radweg auf der südlichen Seite des Gürtels ist zwar als Zweirichtungsradweg angelegt, entspricht jedoch nicht den Empfehlungen der Richtlinie, die eine Breite von mindestens drei Metern für eine Nutzung in beide Richtungen vorsieht. Der Radweg ist jedoch in weiten Teilen nur 2,45 Meter breit und an der schmalsten und gefährlichsten Stelle – Ecke Geldernstrasse – sogar noch schmaler. Da außerdem noch die Sicht durch das Brückenbauwerk für die Fußgänger eingeschränkt ist, kam es hier schon oft zu Unfällen. Durch die insgesamt auch für Fußgänger sehr missliche Situation wird der Radweg außerdem auch häufiger von den Fußgängern mitbenutzt.

### Verbesserungsvorschläge des Arbeitskreises „Fahrradfreundliches Nippes“

In einem Bürgerantrag hat der Arbeitskreis „Fahrradfreundliches Nippes“ vorgeschlagen, den Fahrradverkehr auf die bestehenden Randstreifen und Abbiegespuren zu lenken sowie die dadurch entstehenden Radfahrstreifen abzumarkieren und baulich zum Beispiel mit Begrenzungssteinen vom Autoverkehr abzugrenzen. Dies wäre sowohl auf der nördlichen als auch auf der südlichen Seite mit relativ einfachen Mitteln möglich. Zusammen mit weiteren kleineren von dem Arbeitskreis vorgeschlagenen Maßnahmen würde



Der Knotenpunkt Geldernstraße/Parkgürtel: Zu- und Abfahrtswege des Radverkehrs [© OpenStreetMap-Mitwirkende]

der Radverkehr an diesem Nadelöhr sicherer, einfacher und schneller. Der steigenden Zahl von Fahrradfahrern würde Rechnung getragen und der hier oft mit deutlich überhöhter Geschwindigkeit fahrende Autoverkehr verlangsamt.

### Ortsbegehung mit Bezirksvertretung und Verwaltung

Ein großer Teil der Mitglieder der Bezirksvertretung Nippes sieht die jetzige Situation ebenfalls als unbefriedigend und gefährlich an. Die Bezirksvertretung hat aus diesem Grund eine Ortsbesichtigung zusammen mit dem Arbeitskreis vorgeschlagen. Diese fand Ende April unter Beteiligung des Beschwerdeausschusses und der Verwaltung statt. Nach Abwägung der Möglichkeiten zur Verbesserung wurde zwischen den Beteiligten beschlossen, den Mittelstreifen auf der Brücke Kempener Straße/Gürtel zu entfernen, auf der Zufahrt Tempo 30 einzurichten und an den Auf- und Abfahrten Bordsteinabsenkungen für den Radverkehr vorzunehmen. Anschließend soll nördlich wie südlich des Gürtels je ein Radschutzstreifen auf dem Standstreifen eingerichtet werden.

Die politischen Gremien befürworteten mit Mehrheit eindeutig eine Lösung für eine bessere Radverkehrsführung, die zuständige Verwaltung hinterließ eher einen zögerlichen Eindruck. Wir erwarten eine positive Umsetzung.  
Bernd Herting



Ein Radfahrstreifen, ähnlich dem hier ins Foto montierten, bietet kürzere Wege und mehr Sicherheit.



**Erleben.  
Posten.  
Gewinnen.**  
Ihre Bahn-Geschichte auf  
[bahn.de/ehrllich-nrw](http://bahn.de/ehrllich-nrw)

**Heute sitz ich mal vorn.  
Und Oma, Papa und Emma auch.**  
#ehrllichNRW

**Neugierig? [www.bahn.de/ehrllich-nrw](http://www.bahn.de/ehrllich-nrw)**  
NRW. Ehrliches Land. Ehrliche Menschen.

## Baustellensituation in Köln

**Fuß- und Radverkehr weiter vernachlässigt!**

**Bei der Einrichtung von Baustellen wird die Stadt viel zu oft den eigenen Ansprüchen nicht gerecht.**

Die Stadt Köln hat einen Leitfaden veröffentlicht, der detailliert vermerkt, wie sich die Stadt die Einrichtung von Baustellen wünscht. Darin sind Mindestbreiten festgelegt. Diese betragen für einen Gehweg 1,30 Meter, für einen Radweg 1,00 Meter und für einen gemeinsamen Geh- und Radweg 2,00 Meter. Die Baustelleneinrichtung soll barrierefrei gestaltet werden.

Nicht nur bei Tagesbaustellen, auch bei langfristig eingerichteten Baustellen, nicht nur bei privaten Baustellen auch bei Baustellen in städtischer Regie wird jedoch massiv gegen diese selbst gegebenen Regeln verstoßen. In den Medien wird darüber zumeist leider nur aus Sicht des Autofahrers berichtet. So wurde die Reduzierung der Fahrspuren von vier auf zwei bei den Bauarbeiten an der Südbrücke erwähnt, nicht aber die vollständige Kappung des Fuß- und Radwegs unterhalb der Brücke.

**Beispiele aus Köln-Deutz**

In Deutz gibt es eine Häufung von Negativbeispielen. So finden sich an der seit Jahren bestehenden Baustelle an der Deutzer Brücke gleich mehrfache Verstöße gegen die städtischen Regeln. Der auf die Brücke führende Gehweg in Höhe des Lanxess-Hochhauses ist mit einer großflächigen Information über die Bauarbeiten zugestellt, so dass sich an dieser Stelle Fußgänger und Radfahrer in die Quere kommen.

Die Auffahrt auf die Brücke ist so eng, dass Kinderwagen, Rollatoren oder Radfahrer nur mit großen Schwierigkeiten aneinander vorbei kommen. Hier zeigt sich, dass zwei Meter ein absolutes Mindestmaß bei gemeinsamen Geh- und Radwegen sind. An vielen Stellen der sich über rund 300 Meter erstreckenden Baustelle wird dieses Mindestmaß dennoch deutlich unterschritten. Zusätzlich verschärft wird diese Problematik durch eine enge Kurvenführung, einen schlechten rilligen Untergrund und in den Weg hineinragende Aufbauten.



*Baustelle an der Deutzer Brücke: Erst behindern Schilder die Auffahrt, danach müssen sich Fußgänger und Fußgänger einen unzumutbar engen Raum teilen.*

Ebenfalls in Deutz gab es an der Siegburger Straße eine Baustelle der Rhein-Energie. Dort wurde der Fußweg aufgebuddelt und während der Bauarbeiten zusätzlich auf den Zweirichtungsradschwergeweg geführt. Die in der Nähe liegende Stadtbahnhaltestelle Deutzer Freiheit generiert an dieser Stelle jedoch starken und schnellen Fußverkehr. Durch die Zusammenlegung des Fuß- und Radwegs wurden hier Konflikte zwischen Radfahrern und Fußgängern beinahe mutwillig herbeigeführt. Keine der oben genannten Forderungen des städtischen Katalogs wurden bei dieser Baustelle umgesetzt.

Bei einer kurzfristig angelegten Baustelle zur Neupflasterung am Ottoplatz zeigte sich, wie wichtig es ist, Fußgängern und Radfahrern Ausweichmöglichkeiten zu bieten. Während der Baumaßnahmen wurde hier die gesamte Aufstellfläche gesperrt. Wer die Straße überqueren wollte, musste auf der Fahrbahn der Neuhöffer Straße auf das Grünsignal warten oder auf gefährliche Weise die vielbefahrene Opladener Straße kreuzen.

Ein weiteres haarsträubendes Beispiel für die Missachtung der nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer war die Einrichtung der Großbaustelle Ottoplatz. Dort sollten Fußgänger und Radfahrer für die Überquerung der Opladener Straße einen rund 600 Meter weiten Umweg in Kauf nehmen. Hier hatte der Protest – wohl auch Dank der Berichterstattung

in den lokalen Medien – glücklicherweise Erfolg und es wurde eine näher gelegene signalgesteuerte Möglichkeit eingerichtet.

**Konsequenzen**

Dass Baustellen zu Unannehmlichkeiten führen, ist meist unvermeidbar. Dennoch sollten die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmer angemessen berücksichtigt werden. Fußgängern und Radfahrern dürfen keine langen Umwege zugemutet werden. Dem Radverkehr sollten zusätzliche Führungen über die Straße angeboten werden, um den selbstbewusst und schnell wie auch den langsam fahrenden Radlern gerecht werden zu können und die ansonsten zu engen Fuß- und Radwege zu entlasten. Auch angemessene Aufstellflächen und Wartezonen für den nichtmotorisierten Verkehr sollten bei der Planung von Baustellen berücksichtigt werden; der städtische Forderungskatalog muss dementsprechend ergänzt werden.

Es ist zu hoffen, dass die Stadt Köln durch ihr seit Mitte April bestehendes neues Baustellenmanagement nicht nur die zeitliche Abfolge der Baustellen besser koordiniert, sondern auch stärker verfolgt, ob Baustellen tatsächlich entsprechend ihres Forderungskatalogs eingerichtet werden. Schlechte Lösungen sollten gemeldet werden (E-Mail an: [baustellenmanager@stadt-koeln.de](mailto:baustellenmanager@stadt-koeln.de)).  
Michael Vehoff □

Den Leitfaden zur Gestaltung von Baustellen findet man im Internet unter [www.stadt-koeln.de/leben-in-koeln/planen-bauen/baustellen-koeln-sicher-und-barrierefrei](http://www.stadt-koeln.de/leben-in-koeln/planen-bauen/baustellen-koeln-sicher-und-barrierefrei)



Brühl

# Die Fahrradstadt

... weil Fahrradschlösser  
bei uns zum UNESCO-  
Welterbe gehören! \*

\* und weil wir unsere Mitgliedschaft in der „Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundliche Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen“ ernst nehmen. Nicht nur im Herzen unserer Kultur- und Erlebnisstadt, sondern auch rund um Brühl können Sie daher unbeschwert auf Felgen schwelgen, Erlebnistouren zu Burgen & Schlössern unternehmen, Seen & fruchtbare Felder naturnah genießen und bei all dem absolut sicher sein, dass Sie dabei die perfekte Infrastruktur für Ihr Fahrrad vorfinden. Kombinieren Sie Ihren Ausflug nach Brühl auch mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Die Radstation finden Sie am Bahnhof Brühl. Brühl ist die Stadt der kurzen Wege!

Tipps und Kartenmaterialien für tolle Touren in und rund um Brühl sowie zur Fahrrad-Ausleihe erhalten Sie im  
Ticket- & Tourismus-Center brühl-info Uhlstraße 1, 50321 Brühl  
Telefon: 02232 79-345 ♦ Telefax 02232 79-346 ♦ [tourismus@bruehl.de](mailto:tourismus@bruehl.de)



Kurze Wege • starke Stadt  
FahrradStadtBrühl

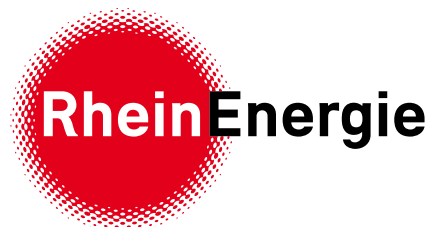
[www.bruehl.de](http://www.bruehl.de)



# Seit über 140 Jahren Ihr Energieversorger aus der Region.

Wo immer in Köln jemand Licht anmacht, in Pulheim duscht oder in Mülheim die Heizung aufdreht: Wir sind dabei. Seit über 140 Jahren beliefern wir die Region zuverlässig mit Strom, Erdgas, Wasser und Wärme.  
Mehr über uns und unsere Energie: [www.rheinenergie.com](http://www.rheinenergie.com)

Da simmer dabei.



Sonntag, 15. Juni 2014

# Siebte Kölner Fahrrad-Sternfahrt

Zusammen per Fahrrad unterwegs sein macht Spaß – zusammen CO<sub>2</sub> sparen auch ... zugunsten einer guten Atmosphäre für alle!

Die mittlerweile siebte Kölner Fahrrad-Sternfahrt startet am 15. Juni 2014, diesmal im Tandem mit der KölnAgenda-Klimaschutzkampagne „Köln spart CO<sub>2</sub> – Dein Beitrag zählt“. Auf dem Fahrrad, unserem Null-Emissions-Fahrzeug, zeigen wir Präsenz für das Gemeingut Luft. Für eine gesunde und umweltfreundliche Mobilität. Für deutlich verbesserte Radverkehrsbedingungen in Köln.

Von verschiedenen Startpunkten aus wird ein Treffpunkt im Kölner Stadtzentrum angefahren. Um 14 Uhr startet dort eine gemeinsame Rundtour durch die Innenstadt, mit anschließender Kundgebung auf dem Heumarkt ab 15 Uhr.

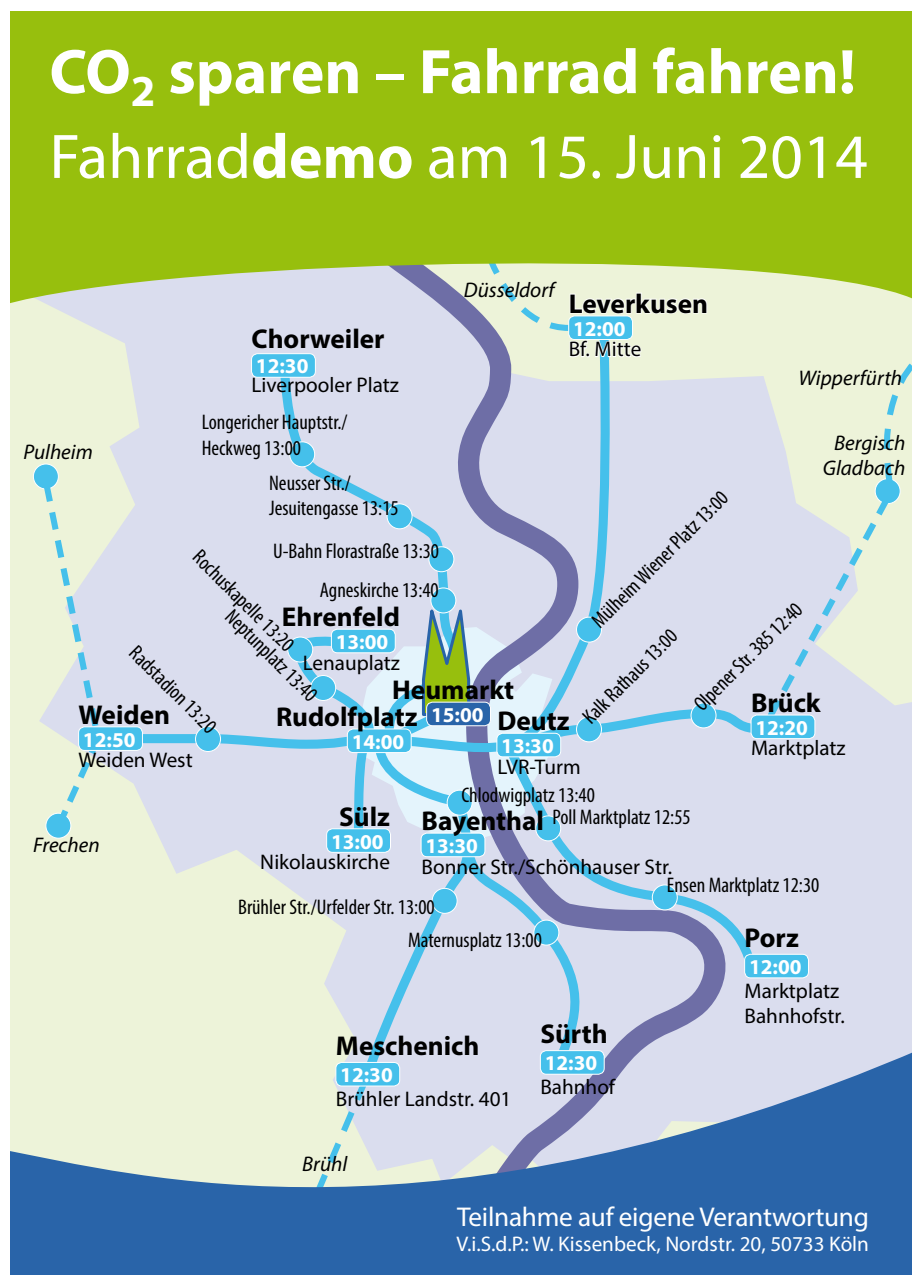
Zum veranstaltenden Aktionsbündnis zählen Verkehrs- und Umweltverbände, Initiativen, Parteien und bürgerschaftlich engagierte Einzelpersonen – alle im Einsatz für eine Verkehrspolitik, die das Fahrrad als Verkehrsmittel endlich ernst nimmt. Auch der VCD gehört dazu und ist ständiges Mitglied im Kernteam. Willkommen sind alle Fahrrad-Bewegten – egal ob sportlich oder gemütlich unterwegs, auf dem Tandem, Liegerad, Lastenrad im Kindersitz oder per Rikscha ...

Es werden noch Ordner für die Strecken gesucht. Interessenten mögen sich mit ihrem gewünschten Startpunkt melden an [info@sternfahrt-koeln.de](mailto:info@sternfahrt-koeln.de).

[www.sternfahrt-koeln.de](http://www.sternfahrt-koeln.de)

Aktionsbündnis

Kölner Fahrrad-Sternfahrt



## Mein Weg zur Arbeit (Teil 2)

# Alternativen zum Automobil

**Dieser Artikel setzt die in der letzten Ausgabe begonnene Reihe zu Arbeitswegen fort. Die Berichte zeigen, dass es für den Weg zur Arbeit durchaus Alternativen zum Auto gibt.**

Gerne mag die Leserschaft auch über ihren eigenen Weg zur Arbeit berichten – die Redaktion freut sich schon jetzt auf interessante Beiträge.

### **Bernhard: täglich von Köln-Vogelsang nach Frankfurt-Niederrad mit Faltrad, Nahverkehrszügen und ICE**

*Unser erster „Proband“ ist diesmal Bernhard, der für seine tägliche Strecke von Köln nach Frankfurt unterschiedliche Verkehrsmittel kombiniert.*

**Seit wann pendelst Du nach Frankfurt?** Seit über sechs Jahren fahre ich werktäglich von Köln nach Frankfurt und zurück. Bis vor etwa 1,5 Jahren haben wir in der Innenstadt in Nähe zum Hauptbahnhof gewohnt, da kam ich gut sowohl zu Fuß als auch mit U- und S-Bahn zum Hauptbahnhof oder zum Bahnhof Deutz. Seit dem Umzug nach Vogelsang nutze ich zusätzlich auch das Faltrad. Das nehme ich auch im ICE mit, da es mir die Flexibilität auf dem Rückweg gibt und auch in Frankfurt die Wegzeiten verkürzt.

**Beschreib doch bitte kurz Deinen Weg.** Mein normaler Weg sieht so aus: Ich fahre mit dem Faltrad zur Haltestelle Müngersdorf/Technologiepark, von da mit der S-Bahn entweder zum Hauptbahnhof oder nach Deutz – je nachdem zu welcher Zeit ich das Haus verlasse, nehme ich verschiedene Züge – dann mit dem ICE bis Frankfurt Flughafen, ein kurzer Weg vom Fernbahnhof zum Regionalbahnhof und weiter zwei Stationen mit der S-Bahn oder eine Station mit einem Regionalzug und noch einmal ein paar Minuten mit dem Rad bis zum Büro.

Auf dem Rückweg dann umgekehrt – Rad, S-Bahn oder Regionalzug bis Flughafen, dann mit dem ICE entweder bis Köln Hauptbahnhof oder Deutz. Ab hier habe ich mit dem Faltrad dann einige Optionen für den Rest des Weges nach

Vogelsang. Direkt mit dem Rad, per S-Bahn bis Müngersdorf/Technologiepark oder per RE/RB bis Ehrenfeld und dann mit dem Rad weiter. Gerade noch ein paar Kleinigkeiten einkaufen geht auch wunderbar, zum Sport oder zu Treffen mit Freunden radeln oder auch einfach direkt in eine Kneipe ...

Das Faltrad ist für mich zweckmäßiger als etwa ein Dauerstellplatz in der Radstation am Hauptbahnhof.

**Wie lange bist Du unterwegs?** Der direkte Weg zur Arbeit und zurück dauert jeweils etwa eine Stunde und 45 Minuten von Tür zu Tür.

**Was machst Du während der Fahrt?** Den größten Teil der Zeit verbringe ich im ICE. Der ist natürlich deutlich angenehmer als die Nahverkehr-Pendlerzüge, da es nicht so viele Haltepunkte gibt, deshalb nicht ständig Leute ein- oder aussteigen und es im Allgemeinen deutlich ruhiger ist. Ich kann im Zug arbeiten oder einfach die Augen schließen und vor mich hindösen. Auch lese ich viel und höre häufig Hörbücher.

**Gibt es auch Probleme?** Es gibt natürlich Probleme, wenn zum Beispiel die Strecke gesperrt oder ein anderer Zug liegen geblieben ist. Hin und wieder passen die Anschlüsse nicht, weil die S-Bahn verspätet ist oder Ähnliches. Im Großen und Ganzen funktioniert es aber recht gut.

**Wie klappt das mit dem Faltrad im ICE?** Das Faltrad kann ganz gut an mehreren Stellen im ICE abgestellt werden, die kennt man ziemlich fix, beispielsweise im Kleinkind-Abteil (morgens sind eher selten Familien mit Kleinkindern unterwegs), zwischen die Sitze bei den Rücken-an-Rücken-Sitzen oder auch in einigen Vorräumen der Waggons – Tipps gibt es auch auf diversen Faltrad-Seiten im Internet. Meistens ist das überhaupt kein Problem. Auch einen Sitzplatz zu bekommen, ist meist unproblematisch.

**Wie sind die Verbindungen?** Die Verbindungen zwischen Köln und Frankfurt Flughafen sind super, es ste-



*Bernhard beim Einstieg in den ICE*

hen in beide Richtungen mehrere Züge pro Stunde zur Auswahl.

**Welche Fahrkarte nutzt Du?** Ich habe eine BahnCard 100, 2. Klasse. Alles andere wäre Quatsch. Für die gefahrene (werk-)tägliche Strecke ist der Preis praktisch unschlagbar.

**Was kostet die BahnCard 100?** Momentan 4.090 Euro. „Das ist doch ganz schön teuer!“ kommt häufig dann von den Autofahrerkollegen. Das stimmt zwar, wenn der einmalige Anschaffungspreis betrachtet wird, relativiert sich aber recht schnell, wenn die Leistung gegengerechnet wird. Ich habe für etwa 20 Euro pro Tag praktisch eine „Flatrate“ für die DB und den ÖPNV in mehr als 100 Städten. Und dabei sind nur die Arbeitstage gerechnet. Die BahnCard gilt aber auch an den anderen Tagen.

**Was machst Du mit dem Faltrad am Arbeitsort?** Das nehme ich mit in mein Büro. Ich könnte es auch vor dem Bürohaus anschließen, es gibt tatsächlich taugliche Fahrradabstellmöglichkeiten. Ich ziehe es aber vor, das Rad im sicheren und immer trockenen Büro zu haben.

**Hast Du Alternativen zum Faltrad?** Falls mal richtig schlechtes Wetter ist, etwa Schnee oder Eis, oder andere Termine anliegen, bei denen das Rad eher ungünstig wäre, habe ich als Alternative noch den Bus, der nur ein paar hundert Meter von zu Hause weg abfährt und

mich zum Bahnhof Ehrenfeld bringt. Dann allerdings dauert die Pendelei von Tür zu Tür etwa 10 bis 15 Minuten länger, da die Verbindungen nicht ganz so gut passen und ich früher von zu Hause los muss oder abends auf den Anschluss zum Bus angewiesen bin.

**Fällt Dir sonst noch etwas ein?** Es gab in der Vergangenheit die ein oder andere „Horrorfahrt“ – meist auf dem Weg nach Hause –, die dann statt der geplanten 50 bis 55 Minuten im ICE auch schon mal mehr als doppelt so lange dauerte. Legendar ist die Fahrt, bei der ich fast 300 Minuten von Frankfurt bis Köln im ICE verbracht habe. In vielen Fällen liegt das jedoch nicht an der Bahn, sondern an Dingen, welche die Bahn nicht oder nur sehr bedingt beeinflussen kann. Als geübter ICE-Pendler ergebe ich mich dann in mein Schicksal und lese weiter in meinem Buch, surfe im Internet (auf der Strecke gibt es einen mehr oder weniger stabilen HotSpot) oder lehne mich einfach zurück und höre Musik oder Hörbuch. Ändern lässt sich an der Situation meist eh nichts.

Manchmal bin ich aber dann doch genervt; wenn beispielsweise an einem Freitagabend mehrere Züge ausfallen, extrem verspätet sind oder nur mit einem Zugteil statt zweien verkehren, die Züge dann hoffnungslos überfüllt sind und die Bahn dann auch noch empfiehlt, man möge doch bitte mit einem der nächsten Züge fahren, die aber auch schon als verspätet oder gar ausgefallen gemeldet sind.

Im Großen und Ganzen ist die Bahn – zumindest auf der Strecke, die ich täglich fahre – aber besser als ihr Ruf.

## Hans-Georg: 13 Kilometer von Köln-Nippes nach Frechen mit Fahrrad und Stadtbahn

*Als nächstes berichtet Hans-Georg – er legt die Strecke von Köln-Nippes nach Frechen dreimal wöchentlich mit zwei unterschiedlichen Verkehrsmitteln in 45 bis 55 Minuten zurück. Er besitzt ein Abo-Ticket der KVB.*

**Seit wann fährst Du diese Strecke?** Schon seit vielen Jahren. Seit 2006 fahre ich von Köln-Nippes nach Frechen, zuvor von Köln-Mülheim aus

**Welche Strecke legst Du zurück?** Mit dem Fahrrad: Köln-Nippes – Liebigstraße – quer durch Ehrenfeld – Me-

latengürtel – Aachener Straße/ Gürtel, dann Umstieg auf die Stadtbahn Linie 7 und damit bis Frechen-Rathaus.

**Sind schon mal Probleme aufgetreten?** Beim Fahrrad kann ich mich an kein größeres Problem erinnern, höchstens einmal einen platten Reifen so alle zwei Jahre. Bei der Stadtbahn gibt es schon mal Verspätungen im Minutenbereich, selten länger.

**Fährst Du auch bei schlechtem Wetter?** Ja, dann mit Regenponcho.

**Bist Du nach der Anknüpfung sitzungstauglich?** Ich fahre eher gemütlich, deutlich unterhalb der Schweißgrenze. Und meine Frisur schütze ich mit dem Hut.

**Wie sieht es mit der Gepäckmitnahme aus?** Ich komme mit einem abnehmbaren Fahrradkorb gut zurecht. Für den Regen habe ich eine wasserdichte Fahrradtasche.

**Wie kommst Du zur Arbeit, wenn das Fahrrad einmal defekt ist?** Ich habe noch ein Zweitrad für solche Fälle. Alternativ könnte ich auch die Linie 13 der KVB nutzen.

**Hast Du diebstahlsichere Abstellmöglichkeiten?** An der Haltestelle Aachener Straße/Gürtel gibt es eine überdachte Abstellanlage, da ist noch nie etwas passiert.

**Warum nutzt Du zwei unterschiedliche Verkehrsmittel?** Jedes Verkehrsmittel hat seine Stärken und Schwächen.



Hans-Georg vor dem Umstieg in die Stadtbahn

Die rund 25 Minuten Fahrradfahrt zur Aachener Straße sind mir wichtig für meine Bewegung. Die Weiterfahrt nach Frechen ist mir mit dem Fahrrad zu weit. Hier ist Bequemlichkeit angesagt.

**Wie mobil bist Du am Zielort?** Auch in Frechen bin ich öfters mit dem Fahrrad unterwegs, und zwar mit einem älteren Hollandrad. Früher stand dieses Fahrrad quasi rund um die Uhr am Rande der Fußgängerzone, da war dann öfters ein Reifen platt oder ähnliches. Einmal hatte auch jemand das Vorderad ausgebaut und mitgehen lassen. Seit zwei Jahren hat das Fahrrad einen sicheren Platz in einer Tiefgarage. Dort gibt es einen abschließbaren Raum für circa 20 Fahrräder. Das ist prima.

Lisa Heitkamp



## Radfahrschule Prinz in Köln

### Radfahren lernen, egal in welchem Alter.



**Unsere Kurse:**  
Fahrradanfänger  
Kinderkurs  
Pedelec  
Tandem  
Sicherheitstraining

**Kontaktdaten:**

Anke Prinz  
Ehrenbergstrasse 9  
50735 Köln

Mobil: 0157 - 85 87 37 76  
E-Mail: anke.prinz@web.de  
www.radfahrschule-prinz.de

## Aktuelles zum Radverkehr in Köln

# Zukunft des Radverkehrs in der Innenstadt

**Mit einer Auftaktveranstaltung am 7. April 2014 hat die Erarbeitung eines Radverkehrsgutachtens für die Kölner Innenstadt begonnen. Im Ergebnis soll ein verbindliches Handlungskonzept für die zukünftige Entwicklung stehen, das durch die Politik beschlossen werden soll.**

Etwa 130 Bürgerinnen und Bürger sind am 7. April 2014 der Einladung in die Aula des Friedrich-Wilhelm-Gymnasiums gefolgt und waren Teil einer lebhaften, offenen und vor allem konstruktiven Auftaktveranstaltung.

Bezirksbürgermeister Andreas Hupke leitete die Veranstaltung, deren Ziel es war, den Anwesenden sowohl die Hintergründe als auch das Verfahren zur Erstellung des Gutachtens zu erläutern. Hierzu hielten die beiden beauftragten Gutachter jeweils kurze Impulsvorträge: Peter Gwiasda vom Planungsbüro VIA zum Thema „Radverkehr in der Kölner Innenstadt – wo stehen wir und wo wollen wir hin?“ und Franz Linder, Inhaber des Planerbüros Südstadt, über die Frage „Radverkehr – Mobilität der Zukunft?“.

In seiner Begrüßung betonte Jürgen Möllers als Fahrradbeauftragter der Stadt Köln die Offenheit des Verfahrens. Wie schon bei der Erstellung des Radverkehrsgutachtens für die Stadtteile Lindenthal, Sülz und Klettenberg sind im Zuge des gesamten Prozesses offene Abendveranstaltungen vorgesehen. Hinzu kommen erstmals auch zwei Work-

shops in kleinerem Kreis mit Verbänden, Initiativen und Politik.

Die Auftaktveranstaltung diente als erste von drei Abendveranstaltungen ausschließlich dem Sammeln und nicht der Bewertung von Kritikpunkten, Anregungen und Wünschen in Bezug auf die Radverkehrssituation in der Innenstadt als Teil einer allgemeinen Bestandsaufnahme. Bereits im Vorfeld der Veranstaltung war es möglich, eigene Wünsche, Hinweise, Anmerkungen und Kritik per E-Mail an das Team des Fahrradbeauftragten zu senden. Diese sind gemeinsam mit den bereits vorliegenden Bürgerhinweisen an das Gutachterteam weitergeleitet worden.

Voraussichtlich im Sommer 2014 wird die zweite Veranstaltung zum Thema „Netz und Priorisierung“ folgen und Ende 2014 oder Anfang 2015 wird eine abschließende Veranstaltung zum Thema „Maßnahmen und Handlungskonzept“ abgehalten werden. In Vorbereitung auf diese beiden Veranstaltungen wird jeweils ein Workshop zu den Themen im kleineren Kreis durchgeführt.

Aktuelle Informationen, etwa die beiden Vorträge der Gutachter, sind auf den Internetseiten der Stadt Köln abrufbar: [www.stadt-koeln.de/leben-in-koeln/verkehr/radfahren/radverkehrskonzept-innenstadt](http://www.stadt-koeln.de/leben-in-koeln/verkehr/radfahren/radverkehrskonzept-innenstadt)



Bezirksbürgermeister Josef Wirges montiert ein „Radfahrer frei“-Schild in Nippes.

Zülpicher Straße wurden in den ersten drei Monaten über eine Million Radfahrerinnen und Radfahrer gezählt. Das sind 20 Prozent mehr als im bisherigen Rekordjahr 2012 und sogar 60 Prozent mehr als im letzten Jahr! Zwar hat sich der milde Winter sicherlich positiv auf die Zahlen ausgewirkt, aber auch die um die Witterung bereinigten Werte weisen ein deutliches Plus aus. Durchschnittlich steigt die Zahl der gemessenen Radverkehrsströme seit der systematischen Erfassung im Jahr 2009 jedes Jahr um etwa 3 bis 5 Prozent.

Besonders beeindruckend sind die Werte an den vergangenen Streiktagen: Hier lieferte die Dauerzählstelle am Neumarkt Spitzenwerte von über 10.000 Radlerinnen und Radlern am Tag und auf der Deutzer Brücke waren es sogar über 12.000. Zahlen in dieser Größenordnung wurden bislang noch nie an einer Stelle in Köln gemessen.

## Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr

Die Freigabe von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung ist zweifelsohne eine preiswerte und zugleich hocheffektive Maßnahme zur Verbesserung des Radverkehrsnetzes. Insgesamt gibt es in Köln über 2.600 Einbahnstraßenabschnitte, so viele wie in keiner anderen deutschen Stadt. Aber auch mit rund 1.300 für den Radverkehr freigegebenen Abschnitten ist Köln bundesweit Spitze.



Franz Linder bei seinem Vortrag bei der Auftaktveranstaltung zum Radverkehrskonzept Innenstadt am 7. April.

## Radverkehr nimmt stetig zu

Die Notwendigkeit einer konsequenten, kontinuierlichen und durchdachten Radverkehrsförderung belegen einmal mehr die Ergebnisse der Radverkehrserhebungen an den Dauerzählstellen. Im ersten Quartal 2014 wurden dort erneut Höchstmarken gemessen. An den vier Zählstellen auf der Deutzer Brücke und der Hohenzollernbrücke, am Neumarkt und in der

Damit möglichst schnell weitere Abschnitte hinzukommen, wurden den Bezirksvertretungen unlängst prioritär zu öffnende Einbahnstraßen als Paket zur Beschlussfassung vorgelegt. Außer den Stadtteilparlamenten in Mülheim, Nippes und Chorweiler sind alle anderen Bezirksvertretungen den Vorschlägen der Verwaltung gefolgt.

In Ehrenfeld konnten nun die ersten 20 von insgesamt 60 beschlossenen Einbahnstraßenabschnitten für den Radverkehr freigegeben werden. Bezirksbürgermeister Josef Wirges legte im Rahmen eines Presse-termins am 14. April 2014 selbst Hand an und montierte ein „Radfahrer frei“-Schild unter das Einbahnstraßensymbol an der Christian-Schult-Straße.

Weitere Straßenabschnitte werden in Ehrenfeld und in anderen Stadtbezirken im Laufe des Jahres folgen.

### Sanierung weiterer Radwege abgeschlossen

Mittels des städtischen Radwegsaniierungsprogramms konnten zuletzt weitere Radwege saniert werden. Lag der



Sanierter Weg am Rheinufer



Sanierter Radweg an der Mielenforster Straße

Fokus im vergangenen Jahr vor allem auf Strecken im Rechtsrheinischen, werden in diesem Jahr schwerpunktmäßig sanierungsbedürftige Radwegabschnitte entlang des Rheins als Bestandteil des internationalen Rheinradwegs instandgesetzt. Nach den bereits im letzten Jahr erfolgreich sanierten zwei Kilometern im Bereich Porz konnte aktuell ein etwa 300 Meter langer Abschnitt am Stammheimer Ufer und ein mehrere hundert Meter langer Abschnitt in Rodenkirchen-Weiß saniert werden. Hinzu kamen punktuelle Ausbesserungen von starken Wurzelaufbrüchen sowohl im Bereich Stammheim als auch am Sürther Leinpfad. In der zweiten Jahreshälfte sollen dann sowohl der etwa ein Kilometer lange gemeinsame Geh- und Radweg entlang des Niederländer Ufers als auch der knapp zwei Kilometer lange Abschnitt im Weißer Bogen saniert werden. Ebenfalls noch in diesem Jahr sollen die gemeinsamen Geh- und Radwege entlang der Butzweiler Straße und der Mühlenweg in Ehrenfeld saniert werden.

### Auswahl weiterer Maßnahmen

Im Rahmen des Radwegsaniierungsprogramms wurde ein schadhafter, etwa 300 Meter langer Abschnitt des Geh- und Radweges entlang der Mielenforster Straße zwischen Bensberger Marktweg und Dellbrücker Mauspfad saniert.

Nach den fahrradfreundlichen Markierungen an der Kreuzung Weinsbergstraße/Piusstraße wurde kürzlich in westlicher Fahrtrichtung ein Radfahrstreifen bis zur Einmündung Mechternstraße markiert. Der derzeit noch bestehende Radweg wird demnächst dem Gehweg zugeschlagen.

Im April haben die Arbeiten zur Beschilderung des Routennetzes der RadRegionRheinland begonnen, der Rhein-Erft-Kreis, Rhein-Sieg-Kreis, Rhein-Kreis Neuss, Oberbergischer und Rheinisch-Bergischer Kreis sowie die Städte Bonn, Leverkusen und Köln angehören. Bis zum Beginn der Radfahrsaison 2015 wird ein Knotenpunktsystem ein Streckennetz von rund 3.000 Kilometern ausweisen.

Benjamin Klein, Team des Fahrradbeauftragten der Stadt Köln



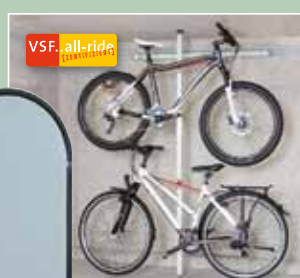
Knotenpunkt der RadRegionRheinland

# UND WO PARKT IHR FAHRRAD?

wsm hat für Sie praktische Fahrradständer und Parksysteime im Sortiment – immer stand-sicher, platzsparend und fahrradschonend. Informieren Sie sich über die Vielfalt der Systeme.



#### Fahrradgarage BikeBox 3



Fahrradhalter Spacer



Fahrrad-Wandhalter 3730



Hängeparkter 3900



Anlehnparkter 2500 XBF

Mehr Informationen erhalten Sie in unseren ausführlichen Produktkatalogen, auf unserer Homepage oder direkt bei Ihrem Fachhändler.

# Radroutenplanung und Kartendarstellung im Vergleich Fahrradnavigation auf Android-Systemen

## Können Smartphones und Tablets auf Radtouren und Stadtfahrten eine Alternative zu echten Karten sein und diese möglicherweise ersetzen?

Die Vorteile liegen auf der Hand: Die Geräte sind mittlerweile weit verbreitet und müssen für einen solchen Einsatzzweck häufig nicht extra angeschafft werden. Insbesondere für Android-Systeme gibt es eine große Auswahl kostenloser Apps und umfangreiches Kartenmaterial. Im Gegensatz zu herkömmlichen Karten ist die digitale Variante spontaner, flexibler und platzsparender einsetzbar. Durch die Zoomfunktion können verschiedene Kartenmaßstäbe betrachtet werden und der aktuelle Standort wird dank GPS ständig auf der Karte markiert. Integrierte Navigation oder vorgefertigte Routen können die Wegfindung erleichtern und die gefahrene Strecke kann als „Track“ gespeichert und anschließend betrachtet werden.

Für viele Geräte gibt es bereits spezielle Halter für den Fahrradlenker, teilweise sogar mit Regenschutz. Tablets können je nach Größe auch bequem in einer Lenkertasche mit Kartenfach untergebracht werden.

Probleme kann insbesondere eine schlechte Lesbarkeit des Displays bei starker Sonneneinstrahlung bereiten. Kleinere Displays ermöglichen darüber hinaus nur die Anzeige entsprechend kleiner Kartenausschnitte. Ein weiterer Nachteil ist der hohe Stromverbrauch, so dass die Batterien der Geräte rasch entladen sind. Hier haben sich als günstige Lösung für unterwegs externe Akku-Packs bewährt.

Im Gegensatz zu Navigationsgeräten fürs Auto ist die Routenfindung über Navigationsoftware fürs Fahrrad in vielen Fällen noch unzulänglich. Gelegentlich sollen Einbahnstraßen in Gegenrichtung befahren werden, umständliche Umwege werden vorgeschlagen oder die Routen führen ständig an Hauptverkehrsstraßen entlang. Gerade wer Tagestouren oder längere Routen plant, sollte sich daher am besten vorher am Computer eine Strecke zusammenstellen. Beispielsweise bietet der *Radroutenplaner NRW* eine gute Möglichkeit,

individuelle Touren sinnvoll zusammenzustellen, die man dann als *gpx*- oder *kml*-Datei herunterladen kann. Aber auch für alle angebotenen Themenradrouten findet man solche Dateien in der Regel zum Download.

## Verbreitete Apps

Auf dem Smartphone oder Tablet benötigt man dann noch eine Software, die Karten und Routen darstellen kann. Besonders etabliert haben sich die folgenden drei Programme:

- *OruxMaps*: kostenlos und ohne Funktionsbeschränkung, spendenfinanziert,
- *Locus Map Free - Outdoor GPS*: kostenlos, werbefinanziert, kostenpflichtige Pro-Version verfügbar,
- *OsmAnd*: leicht eingeschränkter Funktionsumfang in der freien Version, kostenpflichtige Pro-Version verfügbar.

Alle drei Programme bieten Online- und Offline-Karten sowie umfangreiche Funktionen wie *gpx*- und *kml*-Routendarstellung, Track-Aufzeichnung, Karten-Download, Anzeige von Geschwindigkeit und zurückgelegter Strecke. Verschiedene Online-Navigationsfunktionen und sogar Offline-Routing bieten ebenfalls alle Apps, wengleich mit den genannten Unzulänglichkeiten.

Kostenlose Vektorkarten auf Basis von *OpenStreetMaps* für *OruxMaps* gibt es unter [download.mapsforge.org/maps](http://download.mapsforge.org/maps) oder [www.openandromaps.org](http://www.openandromaps.org).

Wer auf Offline-Karten und -Tracks verzichten kann und primär spontan mit dem Handy navigieren möchte, für den lohnt sich beispielsweise ein Blick auf die folgenden drei Apps:

- *Naviki*: kostenlos und ohne Funktionsbeschränkung (finanziert durch EU-Mittel),
- *komoot*: sehr begrenztes Kartenmaterial in der kostenlosen Version, weitere Karten kostenpflichtig (E-Mail-Registrierung bei Start erforderlich),
- *Google Maps Navigation*: kostenlos, ähnlich wie Kfz-Navigation.

*Naviki* und *komoot* bieten brauchbare Routing-Ergebnisse und sind schnell und intuitiv zu bedienen. Mittlerweile



Kartendarstellung in Naviki

gibt es auch eine Fahrradnavigation für die App *Google Maps*. Diese führt einen allerdings eher über große Straßen zum Ziel, bietet jedoch immer mehrere Routenvorschläge an.

Erwähnenswert für Touren im Rheinland ist außerdem die bereits in der vorletzten Ausgabe der RHEINSCHIENE vorgestellte App *QuoRadis*. Sie enthält Strecken- und Hintergrundinformationen zu vielen Themenrouten in multi-medialer Form.

## Gedruckte Karten behalten ihren Wert

Auch wenn in den letzten Jahren Fortschritte bei den mobilen digitalen Karten und der Fahrradnavigation gemacht wurden, können diese eine gute Karte aus Papier noch nicht ersetzen. Echte Karten bieten in der Regel mehr Detailreichtum, eine bessere Übersichtlichkeit, sie spiegeln nicht und sind zudem auch zuverlässiger. Als „günstige“ Alternative und Ergänzung sowie als umfangreicher Fahrradcomputer können Smartphones und Tablets bei der Radtour oder im Alltag allerdings einen echten Mehrwert bieten.

Anselm Weische





## Radverkehrskonzept Innenstadt

# Nur Handeln zählt!

**Kommentar des VCD-Arbeitskreises Radverkehr zu der am 7. April 2014 gestarteten Erarbeitung eines Radverkehrsgutachtens für die Kölner Innenstadt – siehe auch Seite 14.**

Im Jahr 2008 gab es den ersten Bürgerhaushalt in Köln, bei dem – zur großen Überraschung der kommunalen Entscheidungsträger – Verbesserungen im Radverkehr über ein Drittel der „Top 100“-Vorschläge im Bereich Verkehr ausmachten. Dabei war die Innenstadt ein räumlicher Schwerpunkt, weshalb die Beauftragung eines Radverkehrskonzeptes von der Verwaltung vorgeschlagen und vom Rat beschlossen wurde. Mit einer „leichten“ Verzögerung haben die Planerbüros VIA und Südstadt dieses Jahr mit der Bearbeitung begonnen.

Dieses Vorhaben hat einen Vorgänger: Bereits zu Beginn der Neunziger wurde, ebenfalls vom Planerbüro Südstadt, ein Radverkehrskonzept Innenstadt für die Stadt Köln erstellt. Die traurige Wahr-



*Interessierte Bürger bei der Auftaktveranstaltung zum Radverkehrskonzept*

heit ist, dass viele der dort benannten Mängel im aktuellen Gutachten immer noch zu behandeln sind. In Teilbereichen hat es Fortschritte gegeben, aber auf die Realisierung hochwertiger Hauptachsen des Radverkehrs in Ost-West- und Nord-Süd-Richtung, die damals die höchste Priorität erhalten hatten, warten die Kölner Radfahrerinnen und Radfahrer bis heute!

Mit den vielen Anregungen der Bürger und den beiden renommierten Planungsbüros ist ein gutes Planungskonzept zu

erwarten. Aber was passiert dann? Damit nicht wieder in 20 Jahren ein neues Gutachten über die gleichen Mängel in Auftrag gegeben wird, muss die zügige Umsetzung einen hohen Stellenwert bekommen. Dazu gehören im Wesentlichen zwei Schritte:

1. Es bedarf entsprechender Unterstützung und Beschlüsse der zuständigen politischen Gremien.
2. Für die bis 2020 laufende Ratsperiode wird ein Sonderprogramm zur Umsetzung des Konzeptes aufgelegt und mit den nötigen finanziellen und personellen Ressourcen ausgestattet.

Ohne zusätzliche Mittel wird es nicht gelingen, die über Jahrzehnte gewachsenen Defizite zu beseitigen und Köln respektive die Kölner Innenstadt fahrradfreundlich zu machen. Dann können die Potenziale des Radverkehrs gehoben werden. Denn jeder gefahrene Radkilometer bringt der Stadt vielfältigen Gewinn.

*Ralph Herbertz*

*für den Arbeitskreis Radverkehr* □

ESSEN SIE SCHON, ODER SCHLEPPEN SIE NOCH?

NATURATA LIEFERT BIO-LEBENSMITTEL

NACH HAUSE!

LADEN SIE LIEBER IHRE FREUNDE  
ZU EINEM KÖSTLICHEN ESSEN!

[www.naturata-koeln.de](http://www.naturata-koeln.de)

0221 94 40 230

nur BIO!  
nur köstlich!



# Gürtel-Haltestellen Umbau als Chance begreifen

**Der bevorstehende Umbau der Stadtbahnhaltestellen am Kölner Gürtel bietet Möglichkeiten für grundlegende Verbesserungen, die genutzt werden sollten.**

Schritt für Schritt wurden in den vergangenen Jahren Bahnsteighöhen im Kölner Stadtbahnnetz den jeweils hier verkehrenden Fahrzeugen angepasst, um den Fahrgästen flächendeckend den stufenlosen Ein- und Ausstieg zu ermöglichen. Dennoch gibt es weiterhin eine Reihe von Haltestellen, an denen ein solcher barrierefreier Fahrgastwechsel bisher nicht möglich ist. Allein schon aufgrund rechtlicher Vorgaben sind diese bis 2022 entsprechend umzurüsten.

Hierzu zählen in Ehrenfeld und Lindenthal die Haltestellen der Linie 13 entlang des Gürtels. Zwischen Aachener und Dürener Straße verkehren sowohl Niederflurbahnen der Linie 7 als auch Hochflurbahnen der Linie 13. Somit ist es hier mit einer bloßen Anhebung der Bahnsteige nicht getan, es werden vielmehr jeweils Bahnsteige mit unterschiedlichen Höhen benötigt.

Die Umgestaltung der Haltestellen bietet nach Auffassung des VCD die Chance, über den bloßen niveaugleichen Einstieg hinaus weitere, teilweise schon lange erforderliche Verbesserungen für die Fahrgäste umzusetzen. Ziel sollte es sein, Lösungen zu finden, die auch langfristig gut funktionieren.

## Die Neuehrenfelder Haltestellen

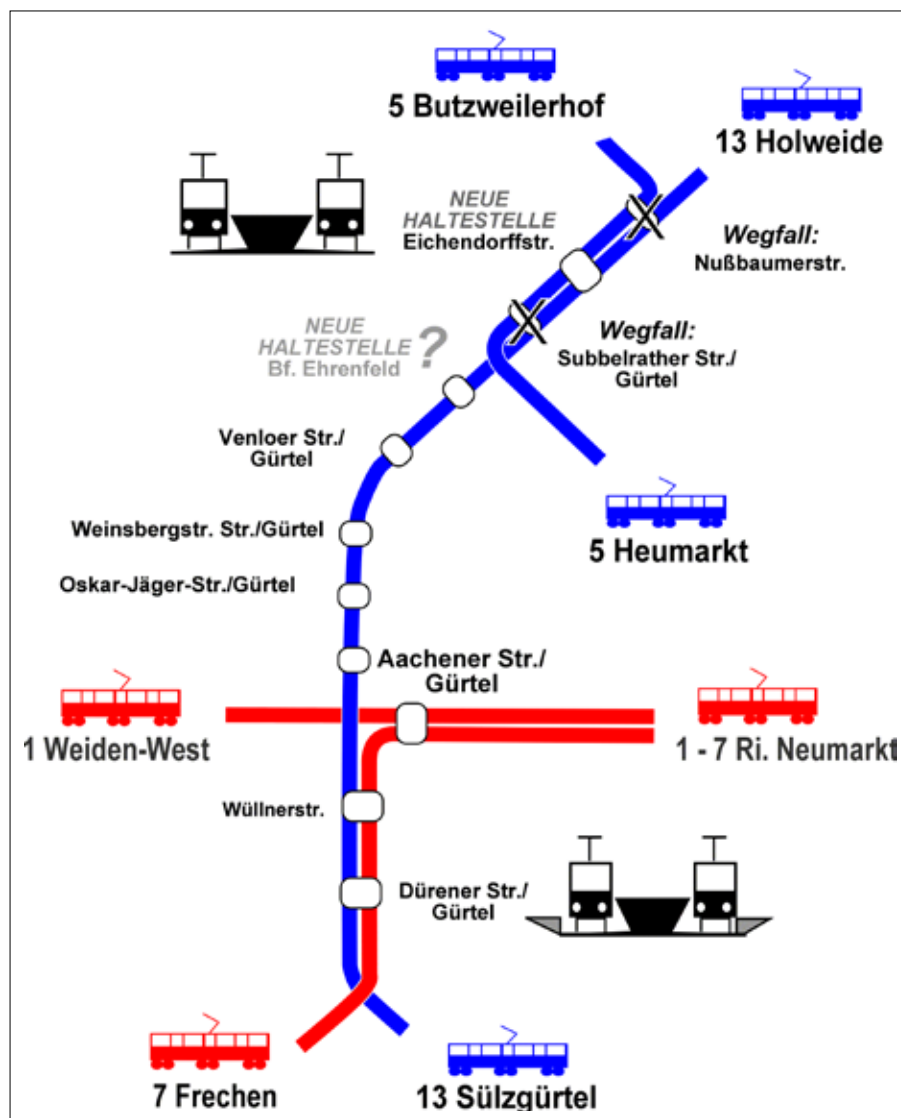
Nach derzeitigen Überlegungen sollen die beiden nur wenige Meter auseinanderliegenden Haltestellen Nußbaumer Straße und Subbelrather Straße/Gürtel zusammengelegt werden. Aufgrund der zentralen Lage des neuen Haltepunkts an der Eichendorffstraße dürften sich für die Neuehrenfelder kaum längere Fußwege als bisher ergeben. Dafür können die Linien 5 und 13 zügiger verkehren. Fahrgäste, die zwischen Ossendorf und Nippes unterwegs sind, würden vom Bau eines Mittelbahnsteigs profitieren. Der Umstieg von einer Linie zur anderen würde für sie bequemer.

## Verknüpfung mit dem Bahnhof Ehrenfeld

Fahrgästen der Linie 13 werden heute relativ lange Fußwege zugemutet, wenn sie zwischen ihrer Haltestelle Venloer Straße/Gürtel und dem S-Bahnhof Ehrenfeld umsteigen wollen. Die beste Lösung wäre hier eine Verlegung der oberirdischen Gürtel-Haltestelle auf die Nordseite der Venloer Straße. Die neuen Bahnsteige hätten in dieser Lage sowohl einen direkten Ausgang zur U-Bahn-Haltestelle als auch am nördlichen Ende zur S- und Regionalbahn. Diese Lösung würde jedoch entweder einen Abriss von angrenzender Bebauung oder aber eine erhebliche Einschränkung des mo-

torisierten Individualverkehrs bedeuten, nämlich eine Verengung auf eine Fahrspur pro Richtung.

Als Alternative wurde daher die Einrichtung einer neuen Stadtbahnhaltestelle nördlich der Bahnüberführung vor der ehemaligen Ehrenfelder Post in die Diskussion gebracht – sozusagen als Ersatz für den weggefallenen Haltepunkt Subbelrather Straße. Die große Nähe zur weiterhin erforderlichen Haltestelle Venloer Straße und die folglich geringe zusätzliche Erschließungsfunktion beeinträchtigen jedoch die Realisierungschancen. Auch wäre für die neue Verknüpfung eine barrierefreie Umgestaltung des Ostzugangs der S- und Regionalbahnsteige erforderlich. Aufzüge



Barrierefreier Ausbau der Haltestellen an der Gürtelstrecke [Grafik: Marc Schneiders]

gibt es heute allein am Westzugang von der Venloer Straße – vor allem für die Umsteiger von der U-Bahn.

### Umstieg an der Aachener Straße/Gürtel

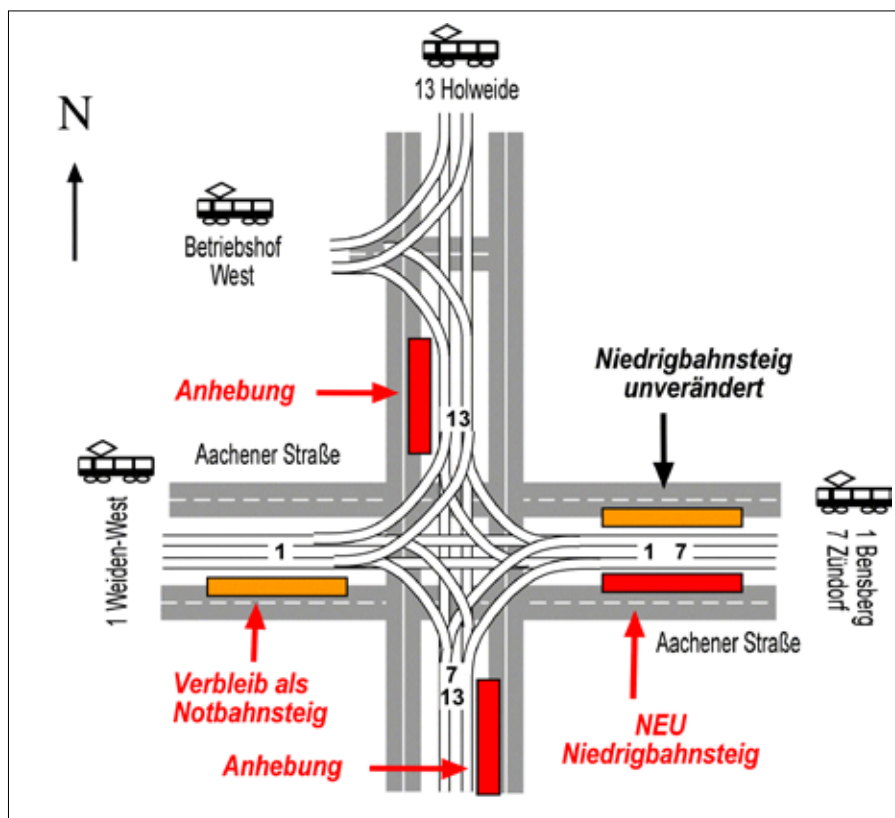
Während an der Weinsbergstraße und der Oskar-Jäger-Straße allein eine Anhebung der Bahnsteige und eine möglichst optimale Verknüpfung mit den dortigen Buslinien umzusetzen ist, hält der VCD an der Haltestelle Aachener Straße eine Neuorganisation der dortigen Abläufe für erforderlich.

Hier sollte im Interesse der Fahrgäste gewährleistet werden, dass alle Bahnen mit der gleichen Fahrrichtung auch am selben Bahnsteig abfertigen. Hierfür ist eine Verlegung des Niederflurbahnsteigs der Linie 1 von der West- zur Ostseite des Gürtels erforderlich. Nur so können sowohl die stadteinwärts fahrende Linie 1 als auch die von Frechen oder aus dem Betriebshof Scheidtweiler Straße kommende Linie 7 am selben Bahnsteig Fahrgäste aufnehmen. Diese wichtige Verbesserung rechtfertigt gegebenenfalls auch Eingriffe in die Führung des Kfz-Verkehrs. Der westliche Bahnsteig verbleibe als temporärer Haltepunkt für in das KVB-Depot Scheidtweiler Straße einrückende Fahrzeuge.

In der Folge würden an den Bahnsteigen auf dem Gürtel nur noch Fahrzeuge der Linie 13 verkehren. Eine Anhebung auf 90 Zentimeter wäre konfliktfrei möglich. Wünschenswert wäre eine parallele Lage beider Bahnsteige – aus Gründen der Orientierung und auch der Stadtgestaltung. Hierfür müssen allerdings die räumlichen Möglichkeiten im Straßenraum gegeben sein.

### Bahnsteige für mehrere Wagentypen in Lindenthal

Um sowohl für die Linie 7 als auch die Linie 13 einen barrierefreien Fahrgastwechsel zu ermöglichen, benötigen die Haltestellen Wüllnerstraße und Dürener Straße/Gürtel sowohl 35 Zentimeter als auch 90 Zentimeter hohe Bahnsteige. Während diese an der Wüllnerstraße jeweils hintereinander angeordnet werden können, zum Beispiel nördlich und südlich der Fußwegachse zwischen Rautenstrauch-Kanal und Stadtwald, schlägt der VCD für den Verknüpfungspunkt Dürener Straße/Gürtel drei parallel an-



Vorschlag des VCD zur Umgestaltung des Stadtbahn-Knotens an der Kreuzung Aachener Straße/Gürtel [Grafik: Marc Schneiders]

geordnete Bahnsteige vor: einen Hochbahnsteig in Mittellage für die Linie 13 und zwei niedrige Bahnsteige in Seitenlage für die Linie 7. Dies würde sowohl für die Umsteiger zwischen Frechen und Sülz als auch für die vielen vom Stadtteilzentrum Dürener Straße kommenden Fahrgäste kurze Fußwege ermöglichen.

### Ampelschaltungen

Für alle Haltestellen entlang des Gürtels und der Aachener Straße ist es aus Gründen der Sicherheit erforderlich, zukünftig die Ampeln so zu schalten,

dass Fußgänger einrückende Stadtbahnen rechtzeitig erreichen können. Diese Bahnen sollten frühzeitig sowohl eine Grünphase für sich selbst als auch für die zum Bahnsteig führenden Fußgängerfurten anfordern. Die Erfahrung zeigt, dass ohne eine solche Schaltung viele – gerade auch jüngere – Fahrgäste bereit sind, trotz Rotsignal eine mehrspurige Straße zu queren, wenn sie nur hierdurch eine einfahrende Bahn erreichen können. Dem ist bei der Einrichtung der Ampelschaltungen Rechnung zu tragen.

Volker Kunstmann (AK ÖPNV) □

**R.E.I.N.E.N.**

**Stephan Reinen**

**F A H R R Ä D E R**

Zubehör  
Ersatzteile

Tel.: 0221-388533  
FAX: 0221-3762375

---

Bonner Str. 244 \* 50968 Köln-Bayenthal

Mo.: 15.00-18.30 \*\* Di.-Fr.: 10.00-13.00 und 15.00-18.30 \*\* Sa.: 10.00-14.00 Uhr

# Stadtentwicklungskonzept Mülheimer Süden Straßenbahn am Mülheimer Hafen?!

**Im Rahmen eines sogenannten Werkstattverfahrens wurde ein Stadtentwicklungskonzept für den Mülheimer Süden inklusive Hafengebiet entwickelt.**

Das Gebiet wird derzeit noch von brachliegenden oder bereits wieder genutzten Industriearealen dominiert, mit einem hohen Anteil an denkmalgeschützter Architektur. Zukünftig soll hier ein Wohn- und Gewerbegebiet mit Wohnraum für mehrere zehntausend Personen entstehen, das von hoher stadtentwicklungspolitischer Bedeutung ist. In den vor Kurzem der Öffentlichkeit als Ergebnis des Werkstattverfahrens vorgelegten Gutachten spielt eine hochwertige ÖPNV-Erschließung des Gebiets leider nur eine untergeordnete Rolle.

Eine Verkehrserschließung erfolgt in Nord-Süd-Richtung im Wesentlichen auf zwei Achsen: der Deutz-Mülheimer Straße und dem in diese einmündenden Auenweg. Am Rande des Siedlungsgebiets verläuft mit dem Pfälzischen und Bergischen Ring eine großzügig angelegte weitere Verkehrsachse, die derzeit mit den Haltestellen „Stegerwaldsiedlung“ und „Grünstraße“ Zugänge zum Kölner Stadtbahnnetz bietet. Die Lage dieser beiden Haltestellen zum Mülheimer Hafen ist jedoch äußerst peripher und kann daher in keiner Weise zur Erschließung des Entwicklungsgebiets beitragen.

Die Gutachten aus dem Werkstattverfahren bestätigen die Notwendigkeit, Flächen für einen ebenerdigen Stadtbahnbau im Bereich der Deutz-Mülheimer Straße freizuhalten.

Ein eigener Gleiskörper ist neben dem normalen Straßenverkehr auf der Deutz-Mülheimer Straße nur in Teilabschnitten möglich. Eine Vielzahl von Streckenabschnitten des Kölner Stadtbahnnetzes ohne eigenen Bahngleiskörper weist eine vergleichbare Straßenbreite wie die Deutz-Mülheimer Straße aus. Obwohl auf diesen Abschnitten, etwa auf dem Gotenring, dem Höniger Weg, der Nußbaumerstraße oder dem Lindenthalgürtel, die Fahrtzeiten naturgemäß länger als auf Stadtbahnstrecken mit eigenem Gleiskörper sind, liegen die



Die Deutz-Mülheimer Straße, die Zentralachse des zukünftigen Wohngebiets, bleibt nach den derzeitigen Planungen stadtbahnfrei. Das Foto zeigt die alten Werkshallen von Klöckner-Humboldt-Deutz an dieser Straße [Foto: Dr. Reinhard Zietz].



Mülheimer Süden mit Hafen: früher Industriezone, heute Stadtentwicklungsgebiet mit großem Potential. Die roten gestrichelten Linien zeigen die nach dem Ratsbeschluss vom Mai 2009 freigehaltenen Bahntrassen.

[Kommunale Geodaten: Stadt Köln, Amt für Liegenschaften, Vermessung und Kataster, KT 2014/03934]

Fahrgastzahlen um ein Vielfaches höher als auf Buslinien, die nur außerhalb der Innenstadt mit der Stadtbahn verknüpft sind. Die von den Entwürfen geplante Erschließung mit einer lediglich zwischen Deutz und Mülheim verkehrenden Buslinie könnte der zukünftigen Bedeutung des neuen Quartiers nach unserer Überzeugung in keiner Weise gerecht werden. Weiterhin sind wir der Auffassung, dass ein „Mischbetrieb“ auch im Hochflurnetz stadtraumverträglich gestaltet werden kann, wie einige der genannten Strecken zeigen.

Darüber hinaus sollte genau untersucht werden, inwieweit sich auf ehemaligen Industrieflächen in diesem Gebiet separate ÖPNV-Trassen zumindest abschnittsweise einrichten lassen, etwa entlang der durch das Gebiet führenden Bahntrasse Buchforst – Bahnhof Deutz (tief).

Offensichtlich wurde überhaupt nicht untersucht, ob die Deutz-Mülheimer Straße durch eine Änderung der Verkehrserschließung für den motorisierten Verkehr ganz oder teilweise autofrei gestaltet werden kann, unter anderem auch

mittels Einbahnstraßenregelungen. Dies verwundert umso mehr, als dass ohnehin die Hauptlast des Kfz-Verkehrs auf den Auenweg verlagert werden soll.

Das geplante ausschließliche Bus-Angebot würde zwangsläufig zu einem höheren Anteil des motorisierten Individualverkehrs und damit zu einer weiteren Belastung der Zufahrtstraßen sowie Parkraumproblemen im Entwicklungsgebiet führen. Dies kann nicht Ziel einer modernen Stadtplanung sein.

Christoph Weide, Markus Meurer □

## Maßnahmen für besseren ÖPNV im ländlichen Raum „Bus auf Knopfdruck“

Die Regionalverkehr Köln (RVK) hat zum Abschluss des vom Land NRW geförderten, 2012 initiierten Modellprojekts „Regionale Mobilität 2030“ einen Werkzeugkasten mit verschiedenen möglichen Maßnahmen für die Mobilitätsversorgung in der ländlichen Region vorgelegt.

Günter Rosenke, Landrat des Kreises Euskirchen und RVK-Aufsichtsratsvorsitzender, betonte bei der Abschlussveranstaltung am 20. März in Wesseling, dass „Maßnahmen gegen die infrastrukturelle Verwahrlosung“ notwendig seien. Der Kölner Gutachter Rolf Hoppe ergänzte: „Wenn Infrastruktur zum Einkaufen etc. wegfällt, brauchen Sie kompensierende Mobilitätsleistungen.“ Dazu sei aber Bürgerbeteiligung unerlässlich: „Man muss die Bürger von einer Idee infizieren, sie neugierig machen.“ Deshalb seien fünfzehn Maßnahmen(bündel) ausgewählt und in vier Referenzkommunen mit den Bürgern intensiv diskutiert worden.

Referenzkommunen waren die Gemeinden Aldenhoven (Kreis Düren) und Swisttal (Rhein-Sieg-Kreis) sowie die Städte Münstereifel (Kreis Euskirchen) und Erftstadt (Rhein-Erft-Kreis). In allen Gemeinden haben sich die Bürger für eine „Resensibilisierung für das zum Teil recht gute Nahverkehrsangebot“ beispielsweise mittels verlinktem Haltestellen-Button auf der kommunalen Homepage, „Trau-Dich-Ticket“, standardisierten Nahverkehrs-Info-Säulen in öffentlichen Einrichtungen und



Beim Projekt „Regionale Mobilität 2030“ wurde das Bearbeitungsteam durch Vertreter der Kreise Düren, Euskirchen, Heinsberg, Oberberg, Rhein-Erft, Rhein-Sieg und Rhein-Berg unterstützt. [Bild: RVK]

Ticket-Verkauf in Bürgerbüros sowie einer Neustrukturierung des kommunalen Nahverkehrsangebots mit Bussen und bedarfsorientierten Anruf-Bussen nebst optionaler Haus-zu-Haus-Bedienung gegen Zuschlag ausgesprochen. In Bad Münstereifel und Swisttal erfolgt zusätzlich eine Mobilitätssicherung mittels „Mobilist“, einem speziellem Kümmerer in Sachen Mobilität und eines im Kontext eines anderen Projekts umgesetzten „Dorf-Autos“. In Erftstadt werden zusätzlich Haltewunschtafeln in Siedlungslagen abseits der Hauptachsen

eingerrichtet, mit denen Bussen das Erfordernis einer „Umfahrt“ signalisiert werden kann.

Die RVK hat angekündigt, unter [www.rvk.de](http://www.rvk.de) Steckbriefe mit Kostenschätzungen zu den 15 Maßnahmen(bündeln) zu veröffentlichen, mit denen Diskussionen mit Bürgerbeteiligung gestartet werden können. RVK-Geschäftsführer Eugen Puderbach teilte mit, dass die Planung und Bürgerbeteiligung in der Stadt Rösrath im Rheinisch-Bergischen Kreis begonnen habe.

Friedhelm Bihn □

## Großbaustelle an der Hohenzollernbrücke

# VCD-Aktion verhindert Streichung von Zügen

**Eine Initiative des VCD verhinderte erhebliche Benachteiligungen für Pendler und andere Bahnreisende aus Richtung Neuss.**

Vom 7. März bis zum 7. April sowie zusätzlich an zwei Wochenenden im April erneuerte die Deutsche Bahn im Rahmen von Instandhaltungsarbeiten Gleise und Weichen auf der Hohenzollernbrücke.

Die Rheinüberführung zwischen dem Kölner Hauptbahnhof und dem Bahnhof Köln Messe/Deutz ist täglich mit rund 1.220 Zugfahrten starken Belastungen ausgesetzt. Um auch weiterhin den Zugverkehr auf der Hohenzollernbrücke bewältigen zu können, wurden unter anderem die beiden südlichen Gleise der Brücke komplett erneuert. Während der Bauarbeiten mussten zwei der vier Gleise für den Regional- und Fernverkehr vollständig gesperrt werden. Die zwei S-Bahn-Gleise waren von der Sperrung nicht betroffen.

Für die Bauzeit wurde von der Bahn ein umfangreiches Verkehrskonzept mit Umleitungen und einigen Zugausfällen im Nah- und Fernverkehr erarbeitet.



*Die Hohenzollernbrücke ist ein kritisches Nadelöhr im Bahnverkehr. Bei Baustellen und Reparaturen an dieser Engstelle muss deshalb besonders gut darauf geachtet werden, Behinderungen für die Bahnreisenden zu minimieren.*

Der VCD Regionalverband Köln war über den Nahverkehr Rheinland in die Planungen beim Regionalverkehr eingebunden. Während wir die geplanten Einschränkungen auf den meisten Linien als akzeptablen Kompromiss werten konnten, regte sich unser entschiedener Widerstand gegen die ursprüngliche Idee der Bahn, die Regionalexpress-Linie 7 von Krefeld zwischen Neuss und Köln ganz wegfallen zu lassen. Die Pendlerinnen und Pendler aus Neuss

wären dann – mit der einzigen Alternative S 11 – jeden Tag eine Stunde länger unterwegs gewesen. Der VCD konzipierte daher Vorschläge, wie der RE doch noch Köln erreichen könnte. Am 7. Januar 2014 fand am Hauptbahnhof Neuss ein Pressetermin der VCD-Regionalverbände Köln und Düsseldorf statt. Über den Termin berichteten unter anderem die Westdeutsche Zeitung sowie das Lokalradio für den Rhein-Kreis Neuss. Am Ende konnten wir uns für die Fahrgäste freuen: Kein einziger Zug wurde gestrichen, die RE-Linie wurde statt in den überlasteten Hauptbahnhof nach Köln-Ehrenfeld geführt, wo gute Anschlüsse mit der Stadtbahn sowie zu anderen Zügen bestehen.

Nicht nur diese Maßnahme ist nach unseren Beobachtungen als Erfolg zu werten, sondern auch das Gesamtkonzept: Während der Hauptbauzeit im März kam es nicht zu einem spürbaren Anstieg der Verspätungen oder vermehrten ungeplanten Zugausfällen. Unser Lob verdient – bei diesem Bauprojekt – auch das Informationsmanagement der Bahn.

Markus Meurer



## Fahrgastinformation im Rheinisch-Bergischen Kreis

# Weitere Informationstafeln beschlossen

**Im Rheinisch-Bergischen Kreis werden Nahverkehrskunden künftig besser über ihre Abfahrtszeiten informiert.**

Der Ausschuss für Verkehr und Bauen des Rheinisch-Bergischen Kreises hat vor einigen Wochen beschlossen, weitere sieben Haltestellen im Kreisgebiet mit Dynamischen Fahrgastinformationen auszurüsten: Bensberg Alte Post, Wermelskirchen Kölner Straße, Wermelskirchen Rathaus (Telegrafensstraße), Burscheid Zentraler Omnibusbahnhof (ZOB), Leichlingen Bahnhof, Rösrath-Mitte Sülztaalplatz und Kürten Rathaus.

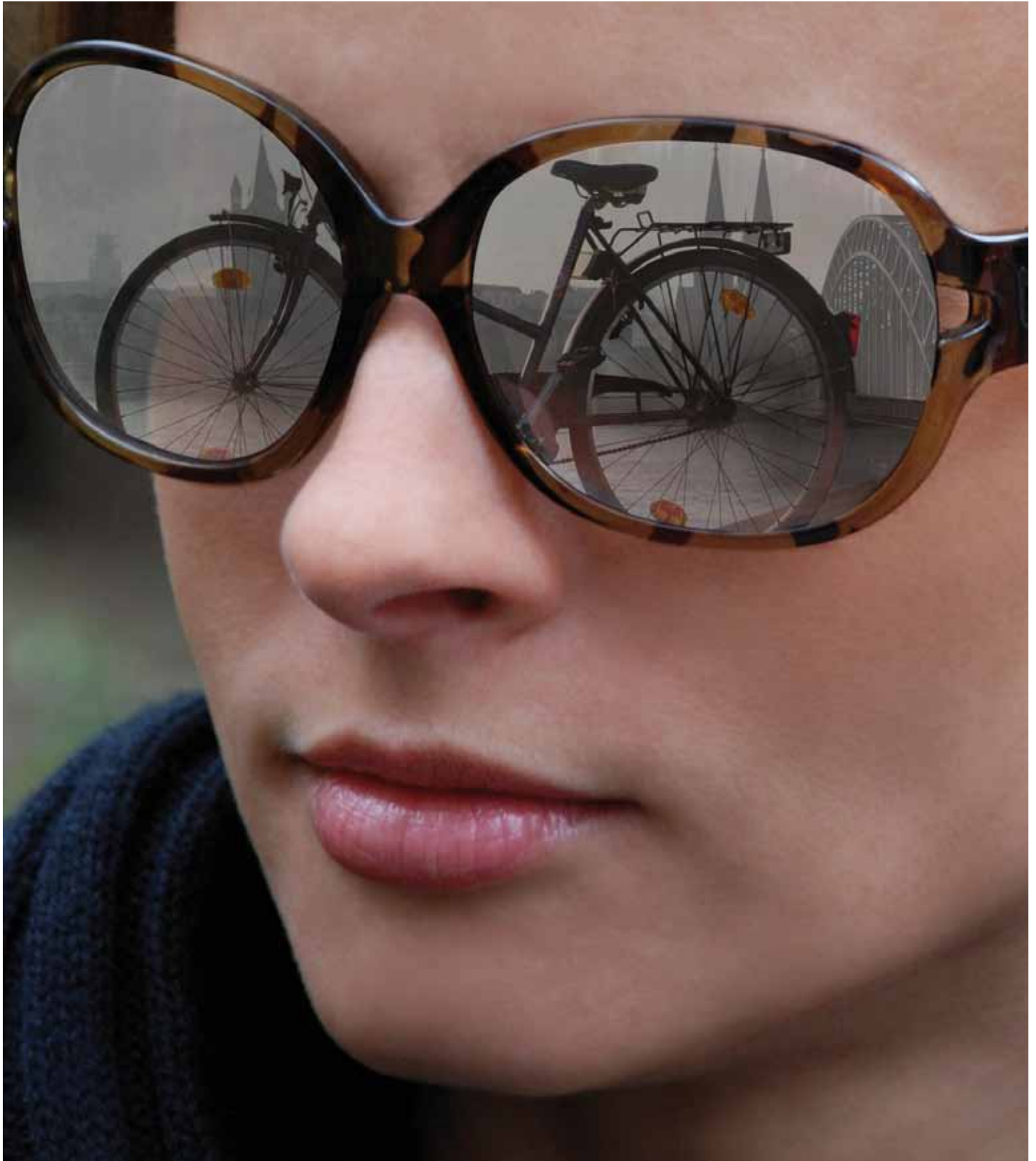
In den ersten beiden Ausbaustufen waren ZOB S-Bahn Bergisch Gladbach, Bergisch Gladbach Markt, ZOB Stadtbahn Bensberg, Refrath, ZOB Wermelskirchen, ZOB Leichlingen, ZOB Overath, ZOB Rösrath und Burscheid-Hilgen/Raiffeisenplatz mit solchen Anlagen ausgerüstet worden. Die Ausrüstung soll wieder durch die Kraftverkehr Wupper-Sieg vorgenommen werden.

Der Kreis erwartet eine Fortsetzung der bisherigen Förderquote von 85 Prozent durch den Zweckverband Nahverkehr Rheinland mit Mitteln gemäß Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz.

Friedhelm Bihn



*Informationsanlage an der Haltestelle Markt am Rande der Bergisch Gladbacher Fußgängerzone* [Foto: Bihn]



# Ich fahre Rad, weil ...

ich den Blick für das Wesentliche habe.

## Optimierter Nachtverkehr der KVB Ein voller Erfolg!

Seit Dezember 2011 fahren die Kölner Verkehrsbetriebe in den Wochenendnächten nach einem Fahrplan, der weitgehend auf Vorschlägen des ÖPNV-Arbeitskreises des VCD beruht.

Statt eines stündlichen Angebots verkehren die Stadtbahnen nun in einem 30-Minuten-Takt. Auf den Hauptstrecken ergänzen sich jeweils zwei Linien so, dass den Fahrgästen etwa alle 15 Minuten eine Bahn zur Verfügung steht. Vom dichten Takt profitieren un-

ter anderem Umsteiger zu den stündlich verkehrenden S-Bahnen und Regionalzügen ins Kölner Umland. Denn für sie verkürzen sich die nächtlichen Wartezeiten auf den Bahnsteigen der DB erheblich.

Zwei Jahre nach der Einführung wurden nun die ersten Erfahrungen mit dem neuen Angebot ausgewertet. Die im Februar von der KVB bekannt gegebenen Zahlen haben auch uns überrascht: Je nach Streckenabschnitt benutzen nun bis zu 75 Prozent mehr Fahrgäste den KVB-Nachtverkehr. Auf der Strecke

entlang der Ringe, wo das Angebot nur um ein Drittel verstärkt werden musste, sitzen – oder stehen – hiernach in jeder einzelnen Bahn durchschnittlich sogar mehr Fahrgäste als vor der Umstellung.

Für die KVB, die – trotz ungefähr gleicher Fahrleistung – Jahr für Jahr Fahrgastzuwächse zu verzeichnen hat, war es die erste größere Angebotsausweitung seit längerer Zeit. Es hat sich gezeigt, dass diese der Nachfrage entsprach.

*Volker Kunstmann*



## Bahnverkehr zwischen Köln und Düsseldorf Zusätzliche Bahnen ab Ende 2015

„Trotz chaotischer Zustände werden kurzfristige Lösungen nicht angepackt“, so stand es in der letzten RHEIN-SCHIENE.

Gemeint waren die überfüllten und chronisch verspäteten Züge auf der wichtigen rechtsrheinischen Pendlerstrecke zwischen Köln und Düsseldorf. Auf Antrag des Regionalverbands Köln hatte die VCD-Landesdelegiertenversammlung im letzten Sommer eine Resolution verabschiedet, in der eine rasche Ent-

lastung gefordert wird – zum Beispiel durch einen zusätzlichen stündlichen RE 6a linksrheinisch über Neuss. Die zu diesem Zeitpunkt bekannten Pläne, Verbesserungen erst mit einem Vorlaufbetrieb des Rhein-Ruhr-Expresses nach 2018 einzuführen, wurden als völlig unzureichend kritisiert.

Dieser RE 6a soll nun endlich ab Dezember 2015 auf die Schiene gesetzt werden. Das kündigte der Nahverkehr Rheinland im April in einer Pressemitteilung an. Ein Jahr später sollen auch

auf der rechtsrheinischen Strecke zusätzliche Bahnen fahren, nämlich drei Regionalzüge pro Stunde statt den heutigen zwei.

Bleibt zu hoffen, dass mit diesem zusätzlichen Angebot endlich auch die langen Wartezeiten in Köln und Düsseldorf von 40 Minuten und mehr der Vergangenheit angehören. Denn nur eine Abfahrt der Bahnen in einem 20-Minuten-Takt würde tatsächlich die benötigte Entlastung bringen.

*Volker Kunstmann*



## Neues VRS-Angebot für Köln-Ehrenfeld Veedelskarte zeigt nachhaltige Mobilität auf

Mit der Faltkarte „Mobil im Veedel“ bringt der Verkehrsverbund Rhein-Sieg für die Stadtteile Ehrenfeld und Neu-Ehrenfeld die erste verkehrsträgerübergreifende Kölner Mobilitätskarte heraus.

In Zusammenarbeit mit dem Team des Fahrradbeauftragten der Stadt Köln sowie dem VCD Köln, dem ADFC Köln sowie dem KölnAgenda e.V. entstand eine Karte, in welcher unter anderem

die für Fahrradfahrer geöffneten Einbahnstraßen, alle ÖPNV-Linien und Carsharing-Standorte integriert und alle vom Bahnhof Ehrenfeld in 12 bis 15 Minuten zu Fuß erreichbaren Punkte als „Fußwegwolke“ markiert sind. Eine Infobox mit Links und den wichtigsten Telefonnummern rundet das Angebot ab. Mit der Karte wird der Mobilitätsinformationsbedarf von rund 60.000 Einwohnern und vielen Besuchern in den beiden „Veedeln“ bedient.

Die Erstauflage beträgt 15.000 Exemplare und liegt unter anderem in der Juni-Ausgabe „Ehrenfeld...bewegt sich“ des Stadtteilmagazins „Veedelfunker“ ([www.veedelfunker.de](http://www.veedelfunker.de)) bei und wird beim Tag des Guten Lebens am 31. August 2014 verteilt.

Weitere lokale Mobilitätskarten sind geplant.

Kontakt, Infos und Bezug:  
[mobil-im-veedel@vrsinfo.de](mailto:mobil-im-veedel@vrsinfo.de)  
*Marcel Hövelmann (VRS)*





# Kommen Sie mit uns auf Entdeckungsreise!



Norbert Schmidt  
**Mit dem Fahrrad über Panoramawege  
 im Bergischen Land**  
**Die 11 schönsten Höhenwege zwischen  
 Wupper und Sieg**  
 128 Seiten, 125 farb. Abb., 12 Karten  
 ISBN 978-3-7616-2797-6  
 14,95 Euro



**Mit dem Fahrrad entlang der  
 schönsten Flüsse im Rheinland**  
**12 Radtouren an Rhein, Ahr,  
 Sieg, Erft und Wupper**  
 128 Seiten, 86 farb. Abb., 26 Karten  
 ISBN 978-3-7616-2800-3  
 14,95 Euro

Christiane Ziebold, Uwe Ziebold  
**Mit dem Fahrrad über alte  
 Bahntrassen in der Eifel**  
**Die 12 schönsten Touren über  
 stillgelegte Strecken**  
 3. Auflage  
 128 Seiten, 127 farb. Abb., 13 Karten  
 ISBN 978-3-7616-2372-5  
 14,95 Euro



Gerti Keller,  
 Michael Fehrenschild  
**Mit Kindern Wandern**  
**Die schönsten Touren  
 für die ganze Familie  
 rund um Köln**  
 192 Seiten, 118 farb. Abb.,  
 17 Karten  
 ISBN 978-3-7616-2607-8  
 14,95 Euro



Norbert Schmidt  
**Mit dem Fahrrad über alte Bahntrassen  
 im Bergischen Land**  
**Die schönsten Touren  
 auf stillgelegten Strecken**  
 2. Auflage  
 128 Seiten, 93 farb. Abb.,  
 13 Karten  
 ISBN 978-3-7616-2673-3  
 14,95 Euro



Manuel Andrack  
**Die schönsten Wanderwege in  
 Nordrhein-Westfalen**  
 192 Seiten, 159 farb. Abb.,  
 30 Karten  
 ISBN 978-3-7616-2780-8  
 14,95 Euro



Hrsg.: ADFC Kreisverband Köln  
 und Umgebung  
**Fahrradstadtplan Köln und Umgebung  
 Hürth, Frechen, Pulheim,  
 Leverkusen und Bergisch Gladbach**  
 6., aktualisierte und  
 überarbeitete Auflage  
 ISBN 978-3-7616-2398-5  
 14,95 Euro



Auch als  
**eBook**  
 erhältlich

**J.P. Bachem | Verlag |**

Im Buchhandel oder unter [www.bachem.de/verlag](http://www.bachem.de/verlag) erhältlich.

# Geplante L 286 in Bergisch Gladbach Massive Umweltfolgen drohen

**Die Umweltverträglichkeitsstudie zur geplanten Ortsumgehung Bergisch-Gladbach/Refrath kommt zu einer negativen Bewertung.**

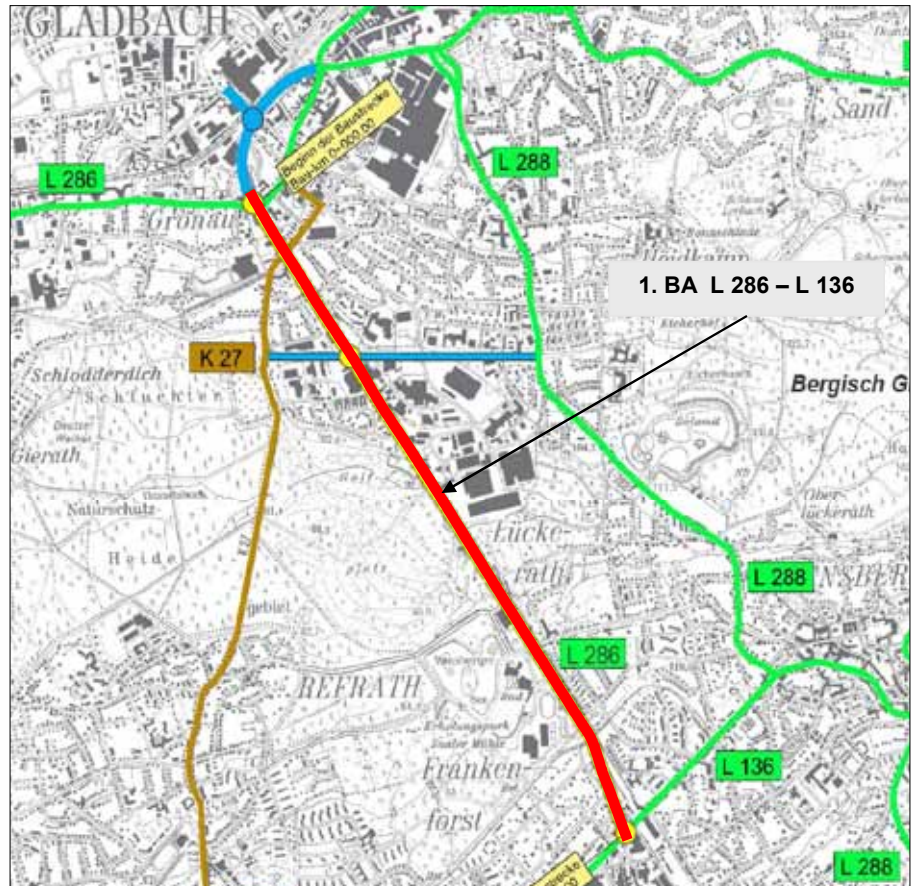
Das Land Nordrhein-Westfalen plant den Bau der Landesstraße L 286 – Ortsumgehung Bergisch Gladbach/Refrath. Die Straße führt im Wesentlichen über die Trasse des ehemaligen Bahndamms zwischen der Stadtmitte Bergisch Gladbachs und der Autobahn A 4. Der im Landesstraßenbedarfsplan NRW als Stufe 1 („vorrangig zu planen“) eingestufte erste Bauabschnitt verläuft bis zur Frankenforster Straße.

Die neue Straße würde „zu sehr umfangreichen Beeinträchtigungen des Wohnumfeldes, der Erholungsnutzung und des Stadt- und Landschaftsbildes“ führen. Dies ist das Ergebnis der am 4. Februar 2014 im Bergisch Gladbacher Stadtentwicklungsausschuss vorgestellten Umweltverträglichkeitsstudie.

Da die Fläche der Bahntrasse für die Straße nicht ausreicht, müssten Teile von angrenzenden Grundstücken in Anspruch genommen werden. Der Höhenunterschied zwischen der geplanten Trasse und dem umgebenden Gelände soll soweit wie möglich durch Böschungen ausgeglichen werden. In Bereichen mit beengtem Platz müssten Stützmauern errichtet werden.

Zur Minderung der Lärmbelastung für die Wohnbebauung und die öffentlichen Einrichtungen sollen auf der erhöhten Trasse 3,40 Meter hohe Lärmschutzwände aufgestellt werden, durch die, so die Gutachter, „eine vollständige Vermeidung der Beeinträchtigung durch Lärm jedoch nicht möglich“ sei und die eine erhebliche visuelle Beeinträchtigung darstellen. Der hohe Erholungswert des Rad- und Fußwegs, der von Gehölzen gesäumt wird und durch derzeit relativ ruhige, naturgeprägte Bereiche verläuft, gehe „unwiderruflich verloren“.

Teile des Golfplatzes, der Bereich des Erholungsgebietes Saaler Mühle mit dem „Mediterrana“ und dem Bensberger See sowie die Sportflächen des südlich davon gelegenen Schulzentrums, für die nach der Vorplanung keine Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen seien,



Verlauf des ersten Bauabschnitts der geplanten L 286 [Bild: Landesbetrieb Straßen NRW]

würden durch den Lärm des hohen Verkehrsaufkommens beeinträchtigt. Lärmschutzwände und die stark befahrene Straße in Dammlage würden sich in jedem Fall negativ auf das Landschafts- und Stadtbild auswirken. Die unmittelbar an den Bahndamm grenzenden Erholungsbereiche würden ihre Funktion für die innerstädtische Naherholung verlieren. Ein Kinderspielplatz und ein Bolzplatz müssen weichen.

Der Verlust des Bahndamms als innerstädtische Grünachse sei, so die Gutachter, „durch keinerlei Maßnahme zu mindern“. Durch die Überbauung komme es zum Verlust von Lebensräumen für Vögel, Fledermäuse sowie Amphibien und Reptilien.

Außerdem stellen die Gutachter fest, dass Beeinträchtigungen der grundwasserschützenden Deckschichten sowie des Grund- und Trinkwasser durch die vorhandenen Altlasten im Bahndamm unbedingt durch geeignete Vorkehrungen und Maßnahmen vermieden

werden müssen, da Ausgleichs- oder sonstige Kompensationsmaßnahmen hierzu nicht möglich seien.

Zum Schutz von Klima und Luft weisen die Gutachter darauf hin, dass die lokalklimatischen Auswirkungen durch den annähernd kompletten Verlust der Gehölzbestände auf dem Bahndamm und den Verlust von Waldbeständen, die zur Frischluftreinigung und zum Klimaausgleich beitragen, bestehen bleiben.

Insgesamt liefert die Umweltverträglichkeitsstudie hinreichend Gründe, die Straße nicht zu bauen. Der Landesbetrieb Straßen NRW plant im Auftrag des Landes trotzdem weiter; zunächst steht die Fertigstellung für das Linienbestimmungsverfahren (für eine „Vorzugsvariante“) an. Danach gebe es Offenlegung und Bürgerbeteiligung – Ansatzpunkte für den weiteren Widerstand gegen diese unzumutbare Planung.

Friedhelm Bihn



# Kölner Mobilitätsgipfel

## Alternatives Verkehrskonzept

**Engagierte Kölnerinnen und Kölner entwickelten auf drei Mobilitätsgipfeln Maßnahmen für eine sozial-, umwelt- und klimaverträgliche Mobilität.**

Der „Tag des guten Lebens: Kölner Sonntag der Nachhaltigkeit“ am 15. September 2013 hat gezeigt, dass viele Kölnerinnen und Kölner sich eine sozial-, umwelt- und klimaverträgliche Mobilität in der Stadt wünschen. Die Bewegung Agora Köln organisierte den autofreien Sonntag und entwickelte für den Themenschwerpunkt Mobilität ein Leitbild mit Kernforderungen. So soll der öffentliche Raum in der Stadt künftig durch zusätzliche Grünflächen geprägt sein und weniger dem ruhenden Verkehr zur Verfügung stehen. Fußgängern und Radfahrern wird deutlich mehr Platz eingeräumt. Diesem Bild einer lebenswerten Stadt folgt nun ein entsprechendes Mobilitätskonzept mit einem konkreten Maßnahmenkatalog, das der Öffentlichkeit sowie Politik und Verwaltung vorgelegt wird.

### Handlungsfelder

Die Themengruppe „Mobilität“ der Agora Köln hat den Kölner Mobilitätsgipfel ins Leben gerufen und alternative Mobilitätsakteure sowie interessierte Bürgerinnen und Bürger eingeladen. Im Rahmen dessen wurden Handlungsfelder identifiziert und Arbeitsgruppen gebildet. Bearbeitet wurden die Teilbereiche Rad- und Fußverkehr, Gestaltung des öffentlichen Raumes, betriebliches Mobilitätsmanagement sowie Logistik und Warenverkehr, motorisierter Individualverkehr und öffentlicher Verkehr. Maßnahmen im Bereich des Städtebaus zur Schaffung kompakter Stadtstrukturen waren Teil der Überlegungen.

### Der erste Gipfel

Der Erste Kölner Mobilitätsgipfel am 29. Januar 2014 war mit über 50 Teilnehmenden in der Alten Feuerwache ein voller Erfolg. Intention waren erste Schritte in Richtung eines gemeinsamen



*Auf drei Mobilitätsgipfeln wurden Vorstellungen zur künftigen Mobilität in Köln entworfen [Foto: K. Schwartz].*

und von allen geteilten Mobilitätskonzepts. Weiteres wichtiges Ziel war die Vernetzung der Anwesenden. Neben interessierten und engagierten Bürgerinnen und Bürgern war auch ein breites Spektrum an Akteuren wie cambio Car-Sharing oder KVB vertreten. Neben der Erarbeitung eines Idealbilds für die künftige Ausgestaltung des Verkehrs in Köln stand die Entwicklung konkreter Handlungsmaßnahmen zur Einbringung in die Politik in der nächsten Ratsperiode im Mittelpunkt der Gespräche. Beispiele für erste Maßnahmenentwürfe ist die Erstellung eines Fußgängerkonzepts oder der vermehrte Einsatz von Lastenrädern zum innerstädtischen Transport von Waren.

### Der zweite Gipfel

Der Zweite Kölner Mobilitätsgipfel am 3. April begann mit der Ausstellung der Ergebnisse in den Handlungsfeldern, die Basis für das derzeit in Erarbeitung befindliche alternative Mobilitätskonzept sind. So konnten sich die Teilnehmenden ein Bild von den bisherigen Ergebnissen machen. Es wurden Ideen zur Umsetzung der Mobilitätswende entwickelt und Möglichkeiten der Öffentlichkeitsbeteiligung und der Einbeziehung der Politik diskutiert.

### Ausblick

Auf dem dritten Gipfel am 4. Juni (*nach Redaktionsschluss, die Red.*) soll das Konzept nach vorangegangener breiter Diskussion verabschiedet und mit der Planung von begleitenden Veranstaltungen und Aktionen begonnen werden.

Interessierte können sich in der Themengruppe „Mobilität“ der Agora Köln für eine stadtverträgliche Mobilität engagieren.

Kontakt: [mobilitaet@agorakoeln.de](mailto:mobilitaet@agorakoeln.de)  
Volker Ermert (Universität zu Köln),  
Philipp Hillebrand (Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie) □

**emmaus**  
second-hand

**Möbel, Elektrogeräte,  
Hausrat, Kleidung,  
Bücher & mehr ...**

**Mo-Fr 15-18 Uhr  
Sa 10-14 Uhr**

Geestemünder Str. 42  
50735 Köln-Niehl  
Linie 12: HS „Geestemünder Str.“

Tel.: 0221-971 17 31  
eMail: [Info@emmaus-koeln.de](mailto:Info@emmaus-koeln.de)  
[www.emmaus-koeln.de](http://www.emmaus-koeln.de)

# Finanzierung im Verkehrsbereich

## Regierung lässt Infrastruktur verrotten!

**Völlig unzureichend und enttäuschend behandelt die Große Koalition im Bund den Verkehrsbereich und speziell die Verkehrsinfrastruktur.**

Im Ende letzten Jahres zwischen CDU, CSU und SPD beschlossenen Koalitionsvertrag „Deutschlands Zukunft gestalten“ wird erklärt, dass eine „leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur die Grundlage für die Wettbewerbsfähigkeit unserer Volkswirtschaft“ ist. Für die „dringend notwendigen Investitionen“ werden jedoch nur insgesamt zusätzlich fünf Milliarden Euro für die gesamte Legislaturperiode zur Verfügung gestellt.

Der Erhaltung und – wo nötig – dem Ausbau der Straßen, Bahnen und Wasserwege soll auch eine Ausweitung der LKW-Maut auf alle Bundesstraßen dienen. Dabei will die Koalition sicherstellen, dass „die Netto-Einnahmen aus der Nutzerfinanzierung ohne Abstriche in die Verkehrsinfrastruktur investiert werden“.

Dafür, dass nicht verbrauchte Investitionsmittel im Verkehrsbereich überjährig und ungekürzt zur Verfügung gestellt werden, will die Große Koalition die notwendigen haushaltsrechtlichen Voraussetzungen schaffen. Außerdem soll zwischen den Verkehrsträgern eine wechselseitige Deckungsfähigkeit mit Ausgleichspflicht ermöglicht werden.

Nach Jahrzehnten des Netzausbaus sollen Erhalt und Sanierung über den Aus- und Neubau gestellt werden. Die Strategie zur Ertüchtigung von Brücken, Tunneln und Schleusen soll fortgeschrieben und verstärkt werden. Als Grundlage für die künftige Priorisierung von Investitionen in Erhalt und Sanierung soll alle zwei Jahre ein Verkehrsinfrastrukturbericht vorgelegt werden, „der den Zustand der Bundesverkehrswege transparent macht, Nachholbedarf dokumentiert und Aufschluss über die erforderlichen Investitionen gibt“.

Den Verkehrsträger Schiene will die Koalition weiter stärken und ausbauen. Für die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung Schiene soll vor Auslaufen mit der DB AG eine neue Vereinbarung geschlossen werden, die durch Festlegung zusätzlicher Qualitätsmerkmale



*Die Leverkusener Brücke ist das Paradebeispiel für den Zustand vieler Brücken in Deutschland. Sie wurde zwischenzeitlich für den Schwerlastverkehr komplett gesperrt. Derzeit gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h. [Foto: Bihh]*

sicherstellen muss, dass Umfang und Kapazität des Schienennetzes erhalten bleiben.

Bei der anstehenden Revision der Regionalisierungsmittel im Jahr 2014 strebt die Koalition eine zügige Einigung mit den Ländern an. Um die Finanzierung des Schienenpersonennahverkehrs langfristig zu sichern, sollen die Regionalisierungsmittel für den Zeitraum ab 2019 in der Bund-Länder-Finanzkommission auf eine neue Grundlage gestellt werden. Von den Ländern wird erwartet, dass sie einen effizienten Mitteleinsatz nachweisen und Anreize für gute Qualität und für einen Zuwachs an Fahrgästen schaffen.

Die Umsetzung der UN-Behindertenkonvention im Verkehrsbereich soll vorangetrieben werden. Alle Menschen sollen in der gesamten Reisekette und in allen Verkehrsträgern ohne Barrieren mobil sein können. Die Barrierefreiheit der Fahrgast- und Tarifinformationen soll verstärkt und ein Modernisierungsprogramm mit einem verbindlichen Fahrplan zum barrierefreien Aus- und Umbau aller größeren Bahnhöfe vorgelegt werden. Für kleiner Bahnhöfe und Haltepunkte sollen zusammen mit den Betroffenen geeignete, kostengünstige Lösungen entwickelt werden.

Zum „ÖPNV in Stadt und Land“ sollen Innovationen vorangetrieben werden, um den Umweltvorteil des ÖPNV auszubauen. „Wir unterstützen die bundesweite Einführung des Elektronischen Tickets und ein verbessertes bundes-

weites Fahrgastinformationssystem“ – heißt es im Koalitionsvertrag. Mit Blick auf den ländlichen Raum sollen die Rahmenbedingungen für alternative Bedienformen wie Ruf- und Bürgerbusse verbessert und die Entwicklung innovativer Modellansätze vor Ort unterstützt werden. Im Straßenverkehrsrecht soll die Möglichkeit geschaffen werden, dass Kommunen Parkplätze rechtssicher für Carsharing und Elektroautos ausweisen können.

### Großer Sanierungsbedarf

Wenn aber die Koalition erklärt, dass „spätestens Ende 2019 die Bund-Länder-Finanzbeziehungen neu geordnet sein“ müssen, können die Nahverkehrsunternehmen heute und für die nächsten Jahre ihre Verkehrsplanungen einstellen, weil zur Zeit nicht absehbar ist, ob es nach 2019 überhaupt eine Förderung neuer Infrastrukturmaßnahmen geben wird. Und wenn das bei den Bund-Länder-Verhandlungen in einen großen Topf mit zahlreichen anderen Politikbereichen kommt, braucht man schon sehr viel Zuversicht zu glauben, dass es für den öffentlichen Verkehr zu einer hinreichenden und zukunftsorientierten Lösung kommt.

Die Daehre- und die Bodewig-Kommission der Verkehrsministerkonferenz hatten festgestellt, dass allein für Erhalt und Sanierung der bestehenden Verkehrsinfrastruktur in den nächsten fünfzehn Jahren 7,2 Milliarden Euro jährlich

erforderlich sind. Dies summiert sich über die gesamte Zeit auf einen Bedarf von 100 Milliarden Euro. „Ein zusätzlicher, dramatischer Nachholbedarf besteht vor allem bei den Brücken, der noch nicht vollständig erfasst ist“, hat die Bodewig-Kommission im Oktober 2013 festgestellt.

Die Verkehrsministerkonferenz hat grundsätzlich klargestellt, dass aus Kfz-Steuer, Mineralölsteuer und weiteren Steuereinnahmen des Verkehrsbereichs zukünftig deutlich mehr Mittel zur Verfügung gestellt werden sollen. Was nicht aus dem Haushalt finanziert werden könne, müsse aus Instrumenten der Nutzerfinanzierung realisiert werden. Die Konferenz hatte den Bund außerdem aufgefordert, eine Nachfolgeregelung für das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz und die Entflechtungsmittel über 2019 hinaus bis spätestens 2015 zu schaffen und dabei den Einsatz von Mitteln auch für Erhalt und Sanierung zu ermöglichen.

### Wer finanziert barrierefreien Ausbau?

Wie viel Geld dann aber für den Ausbau und die weitere Steigerung der Attraktivität des ÖPNV zur Verfügung stehen wird, ist vollkommen offen. Hinzu kommt, dass bei der jüngsten Novelle des Personenbeförderungsgesetzes der barrierefreie Ausbau des ÖPNV bis 2022 in das Gesetz hinein geschrieben worden ist. Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) hat den Inve-



Allein in Köln sollen in den nächsten Jahren 30 Eisenbahnbrücken erneuert werden. Von 25.400 Eisenbahnbrücken in Deutschland sind 9.200 älter als 100 Jahre. 1.400 Brücken bundesweit sind dringend renovierungsbedürftig, davon 270 in NRW. [Foto: Bihn]

stitutionsbedarf auf 20,5 Milliarden Euro berechnet, wovon der Ausbau der Stationen der DB AG rund ein Viertel ausmachen würde. Bund und Länder müssen hier klar sagen, wie diese zumeist im Bereich der Kommunen notwendigen Investitionen finanziert werden sollen.

Und für den künftigen Erweiterungsbedarf im Bereich des öffentlichen Straßen-Personenverkehrs sind nach einem Gutachten des VDV und der Länder aus dem Jahr 2009 mindestens 12 Milliarden Euro (Preisstand 2007) bis zum Jahr 2025 erforderlich, um auch nur annähernd den öffentlichen Verkehr in Richtung einer Verkehrswende auszubauen.

Den Verweis auf das knappe Geld und die solide Finanz- und Haushaltspolitik dürfen die Bürger nicht gelten lassen! Wenn die Bundesregierung 230 Milliarden Euro für ein Renten-Paket ausgeben kann, ist offensichtlich Geld da. Sie trifft

nur den politischen Beschluss, es anders auszugeben. Und die von Bundesfinanzminister Wolfgang Schäuble proklamierte „schwarze Null“ beim Bundeshaushalt ist eine Luftnummer, wenn dabei ein großer und wichtiger Vermögensbereich des Staates – die Verkehrsinfrastruktur – weiter verrottet.

### Schweiz als Vorbild

Dass es auch anders geht, zeigt – einmal mehr – die Schweiz. Am 9. Februar stimmten die Schweizer Bürger mit einer Mehrheit von 62 Prozent für einen Bundesbeschluss über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfra-

struktur, mit dem ein neuer Fond und in einem ersten Ausbauschnitt im Umfang von 6,4 Milliarden Schweizer Franken die Voraussetzungen geschaffen werden, um das Bahnangebot bis 2025 zu verbessern. Die Investitionen ermöglichen auf vielen Strecken einen Halbstundentakt, in städtischen Gebieten den Viertelstundentakt. Tourismusregionen werden besser angeschlossen, zudem wird es möglich, auf zusätzlichen Strecken längere Züge sowie Doppelstockwagen einzusetzen. Bis 2030 soll der Personenverkehr gemäß den Prognosen des Schweizer Bundesamts für Statistik um 60 Prozent zulegen. Die geplanten Ausbaumaßnahmen dienen dazu, Engpässe auf den Schienen und in den Bahnhöfen zu beseitigen: Mehr Kapazitäten und gute Umsteigeverbindungen haben Vorrang vor kürzeren Reisezeiten.

Friedhelm Bihn





perpedalo  
velomarketing & event

**JOBS** für die Saison 2014  
Fahrer & Stadtführer



Riksha-Fahrt



Stadtführung



Confibike-Fahrt

# KÖLN ERFAHREN MIT KOMBINIERTEN STADT-RALLYES

perpedalo  
Moselstr. 68  
50674 Köln  
Tel.: (0221) 60 47 89  
Mail: info@perpedalo.de  
Inet: www.perpedalo.de

## Tag des guten Lebens 2014

# Wie wollen wir in Köln leben?

**Mit dem zweiten autofreien „Tag des guten Lebens: Kölner Sonntag der Nachhaltigkeit“ wollen es die Bewohner der Rheinmetropole erneut herausfinden.**

Tische und Sofas anstelle von Autos, sorglos herumkurvende Kinder auf Dreirädern und fröhliche Jungs beim Fußballspielen mitten auf der Straße – am „Tag des guten Lebens“ im September vergangenen Jahres gehörten die Ehrenfelder Straßen ihren Bewohnern. Hier blieb ein Gebiet, in dem mehr als 20.000 Menschen wohnen, einen ganzen Tag lang für den motorisierten Straßenverkehr gesperrt. Manche der engen Straßen des ehemaligen Industrie- und Arbeiterviertels waren komplett autofrei. Die Bewohner hatten ihre Autos auf den Ausweichparkplätzen in der Umgebung abgestellt. Nun saßen sie zum Essen und Reden zusammen, musizierten oder pflanzten Blumen unter die Bäume am Straßenrand. Viele Nachbarn lernten sich an diesem Tag erstmals kennen.

### Riesenerfolg in Ehrenfeld

Im Schein der Septembersonne nahmen nach Schätzungen der Polizei zwischen 80.000 und 100.000 Menschen am Ehrenfelder „Tag des guten Lebens“ teil – ein Riesenerfolg für die Impulsgeber der Agora Köln und die Ehrenfelder Nachbarinnen und Nachbarn mit einer Signalwirkung für ganz Köln. Der nicht-kommerzielle Charakter der Veranstaltung und seine entspannte Atmosphäre wurden von den Menschen begeistert aufgenommen. Auch die Resonanz in der Presse war groß. Der Kölner Stadtanzeiger kommentierte: „Kölns Stadtentwicklungspolitik braucht mehr sol-

### Agora Köln

Die Agora Köln ist eine Bürgerbewegung und basiert auf einem Bündnis aus rund 120 Kölner Institutionen, Unternehmen und Organisationen aus Zivilgesellschaft, Umweltbewegung, Kultur und regionaler Ökonomie. [www.agorakoeln.de](http://www.agorakoeln.de)

cher Impulse – und viele weitere Tage des guten Lebens“.

Dabei richtet sich das Nachbarschaftsfest nicht gegen Autofahrer. Autofrei ist der Tag des guten Lebens deshalb, weil nachbarschaftliche Begegnung Freiraum braucht. Wo sonst im öffentlichen Raum ist so viel Platz, wenn nicht auf den Straßen und auf den als Parkraum genutzten Flächen? Dass viele Nachbarinnen und Nachbarn ihr Veedel bei dieser Gelegenheit zum ersten Mal als Freiraum erleben und die Abwesenheit von Lärm, Abgasen und aggressivem Verkehr als Lebensqualität wahrnehmen können, ist ein durchaus gewollter Nebeneffekt.

### Nachbarschaftliches Miteinander

„Der Kölner Sonntag der Nachhaltigkeit“ ist jedoch mehr als ein ökologisch-nachhaltiger Beitrag und viel mehr als ein eintägiger Event. Er ist das Ergebnis eines monatelangen nachbarschaftlichen Miteinanders. Denn die Initiatoren der Agora Köln verordnen kein Programm. Stattdessen darf jede Nachbarschaft einen Tag lang die eigene Straße „regieren“. Dazu gehören auch Aufgaben wie Absperrung und Reinigung der Straße. Das Potential dieser nachbarschaftlichen Dynamik ist enorm. Wenn sich wenig vertraute Menschen gegenseitig in ihre Häuser einladen, einander zuhören, sich gemeinsame Aktionen ausdenken, planen und umsetzen, dann entstehen Gemeinschaften und tragfähige soziale Beziehungen unter Nachbarn.

### Tag des guten Lebens 2014

Die Ideen von Bürgerbeteiligung, kultureller Vielfalt und Nachhaltigkeit hat die Nachbarschaften in Ehrenfeld nach ihren Erfahrungen im vergangenen Jahr so begeistert, dass der „Tag des guten Lebens“ hier am 31. August 2014 wiederholt wird. Das Gefühl der Selbstverantwortung ist innerhalb eines Jahres derart gewachsen, dass sie ihn weitestgehend in Eigenregie planen und durchführen werden. Die Akteure der Agora



*Der Tag des guten Lebens in Köln-Ehrenfeld im September 2013 war ein so großer Erfolg, dass er in diesem Jahr in Ehrenfeld wiederholt wird und zusätzlich ein weiterer autofreier Tag in Sülz stattfinden wird. [Foto Marén Wirths]*

Köln wenden sich indes einem neuen Veedel zu: In Sülz wird der „Tag des guten Lebens“ am 21. September 2014 stattfinden und sich dem Schwerpunktthema „Freiraum. Gemeinschaftsraum“ widmen. Die zuständige Bezirksvertretung hat sich bereits einstimmig hierfür ausgesprochen. Künftig soll jedes Jahr ein neuer Stadtteil hinzukommen – bei 86 Veedeln kann die Bewegung der Agora Köln ihrer Stadt noch viele Signale geben.

### Termine

Köln-Ehrenfeld: 31. August  
Köln-Sülz: 21. September  
[www.tagdesgutenlebens.de](http://www.tagdesgutenlebens.de)  
Volker Ermert, Agora Köln



## Rothehausstraße in Köln-Ehrenfeld

# Bürgerschaftliche Initiative zur Umgestaltung

Einer Bürgerinitiative gelang es, mit Hilfe von über 500 Unterstützerunterschriften im März 2014 einen fraktionsübergreifenden Beschluss der zuständigen Bezirksvertretung für den Umbau der Rothehausstraße in Köln-Ehrenfeld zu erreichen.

Die nur 9,36 Meter breite Rothehausstraße wurde in den achtziger Jahren geplant, allerdings so, dass sie heutigen Ansprüchen nicht mehr genügen kann: Es gibt zu wenig Fahrradabstellplätze, die schmalen Bürgersteige sind nicht bedarfsgerecht für Kinderwagen, Rollstuhlfahrer, Gehhilfen, es gibt kaum Aufstellraum für Mülltonnen. Die ursprüngliche Planung sah in der Straße in regelmäßigen Abständen Aufenthaltsflächen vor, die jedoch heute durch die abgestellten Zweiräder und – an den Abfuhrtagen – Müllbehälter nahezu vollständig zugestellt sind.

auf die Autoparkplätze schafft darüber hinaus Raum für das Abstellen von Fahrrädern und motorisierten Zweirädern. Fußgänger können die Bürgersteige komfortabler begehen, Menschen mit Gehhilfen, Eltern mit Kinderwagen, Rollstuhlfahrer haben weniger Probleme. Die größeren Aufenthalts- und Begegnungsbereiche verbessern die Lebensqualität.



Veranschaulichung der Gestaltungsvorschläge für die Rothehausstraße am „Tag des Guten Lebens“ im September 2013 [Foto vom Autor bereitgestellt]

### Wie geht es weiter?

Nachdem der politische Beschluss vorliegt, liegt es in den Händen der Stadtverwaltung, die Umsetzung in Angriff zu nehmen und – hoffentlich – im Vorfeld auch nochmals den Austausch mit der Bürgerinitiative zu suchen. Vielleicht erhalten wir sogar noch in diesem Jahr eine neugestaltete Straße, inklusive

einem festen Stellplatz für unser gemeinschaftlich genutztes Veedel-Las-tenrad. Wir lassen uns überraschen ...

Kontakt: [rothehausstrasse@marcelhoevelmann.de](mailto:rothehausstrasse@marcelhoevelmann.de)

Marcel Hövelmann in Vertretung des ganzen Teams der Initiative: Corinna, David, Florian, Markus und Peter □

### Gestaltungsvorschläge

Die Bürgerinitiative strebt eine möglichst kostengünstige Neuaufteilung des vorhandenen Straßenraums an, die alle Verkehrsteilnehmer gleichberechtigt berücksichtigt und dabei den baulichen Charakter der Straße bewahrt.

Der wesentliche Änderungsvorschlag besteht darin, die Parkflächen auf einer Straßenseite neuen Nutzungen zuzuführen und die Parkflächen auf der anderen Straßenseite komplett auf die asphaltierte Straßenfläche – weg vom Bürgersteig – zu verlegen. In Bordsteinnähe angebrachte Haarnadeln sollen den Bedarf an Fahrradabstellplätzen befriedigen. Diese angedachte Gestaltungsänderung wurde am „Tag des Guten Lebens“ im September 2013 nachgestellt.

Durch diese Neuaufteilung des Straßenraums entfallen zwar 19 Autoparkplätze. Dies entspricht aber den gültigen „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen“ (RASt 06), die für eine Wohnstraße von der Breite der Rothehausstraße einen Straßenraum für den fahrenden Verkehr von 4,50 Metern, Bürgersteigbreiten von beidseitig jeweils mindestens 2,50 Meter und ausdrücklich keine Parkplätze vorsehen. Der Verzicht

<b>FRIEDENSBILDUNGSWERK</b>	
<b>Bildungsurlaub    Mediation Sprachen</b>	
<b>Info: <a href="http://www.friedensbildungswerk.de">www.friedensbildungswerk.de</a></b>	<b>Mediation - Sechsstufige Fortbildung zur/ zum MediatorIn (150 Std.)</b>
	<b>Sprachen - Hocharabisch – Russisch – Polnisch - Neugriechisch – Niederländisch</b>
	<b>Politische Bildung – Vorträge zu Fragen von Frieden und Politik &amp; Gesellschaft</b>
	<b>1914 bis 2014 – 100 Jahre 1. Weltkrieg Veranstaltungsreihe ab Mai 2014 im Friedensbildungswerk in 50667 Köln</b>
	<p style="text-align: center;"><b>Friedensbildungswerk Köln</b>                  Obenmarspforten 7-11, 50667 Köln                  E- Mail: <a href="mailto:fbkkoeln@t-online.de">fbkkoeln@t-online.de</a>                  Telefon: 0221 9521945</p> 

## Bewegte Zeiten

# Der verkehrspolitische Blog

**Nicht nur bei Energie, Klima und Finanzen stehen große Veränderungen oder gar Umbrüche ins Haus, sondern auch beim Verkehr zeichnet sich ein Paradigmenwechsel ab. Dieser Blog berichtet chronologisch über Ereignisse, die eine verkehrspolitische Relevanz und zumeist auch einen Bezug zur Mobilität in Köln haben.**

**14. November 2013:** Die Kölner Verkehrsbetriebe (KVB) wollen ab Juni 2014 ein Fahrradverleihsystem mit 900 Fahrrädern starten, also knapp 100 Räder mehr als die Deutsche Bahn mit ihrem „Call a Bike“-Angebot. Die KVB plant für die Innenstadt und Deutz und den Bereich rund um die Universität ein sogenanntes „Flexsystem“, bei dem es – wie bei Call a Bike – keine festen Abstellplätze gibt. In Köln-Mülheim und Butzweiler wiederum sind feste Stationen vorgesehen. KVB-Kunden mit Abo-, Job- oder Semesterticket können die Räder die erste halbe Stunde kostenlos nutzen, weitere 30 Minuten sollen lediglich mit einem Euro zu Buche schlagen.

Kommentar: Grundsätzlich ist das neue Angebot der KVB zu begrüßen, auch wenn sich die Anzahl der Leihräder im Vergleich zu Städten wie Barcelona mit 5.500 oder Lyon mit 3.000 Rädern eher bescheiden ausnimmt, von Paris mit seinen 20.000 Leihrädern ganz zu schweigen. Aber es soll ja auch nur ein Anfang sein. Man hat jedenfalls bei der KVB verstanden, dass der Weg eines Fahrgastes nicht an der

Haltestelle endet, und man geht davon aus, mit diesem Angebot auch neue Kunden zu gewinnen. Allerdings: Jemand, der an der Haltestelle aufs Leihfahrrad umsteigen will, möchte sich nicht gerne auf die Suche nach einem Fahrrad begeben. Er benötigt ein verlässliches Angebot in unmittelbarer Nähe der Haltestelle, also ein stationsgebundenes System. Dieses ist jedoch nur auf Kosten von PKW-Stellplätzen möglich.

**20. November 2013:** Das von der Kölner Stadtverwaltung zusammen mit den Umlandgemeinden und dem Rhein-Erft-Kreis entwickelte Konzept für einen rund neun Kilometer langen Radschnellweg zwischen Köln und Frechen gehört zu den fünf Siegern des vom Verkehrsministeriums des Landes NRW ausgelobten Planungswettbewerbs für Radschnellwege. Das Ministerium übernimmt auch den Großteil der weiteren Kosten. Das Konzept sieht vor, dass die Strecke in der Kölner Innenstadt beginnt und über die Universität und Lindenthal sowie die Gewerbegebiete in Marsdorf und den Europark zum Bahnhof Frechen geführt wird.

Kommentar: eine sinnvolle Investition, die dazu beitragen kann, dass auf dieser Strecke mehr Menschen das Fahrrad als Verkehrsmittel nutzen.

**9. Dezember 2013:** Ausgelöst durch sogenannte Dauerparker, die dort beispielsweise während einer längeren Flugreise ihren PKW abstellen, werden zusätzliche Stellplätze für den Park&Ride-Platz Weiden-West gefordert. Die Stadtverwaltung will durch Befragung der ÖPNV-Nutzer den tatsächlichen Stellplatzbedarf ermitteln.

Kommentar: Hoffentlich denken Stadtverwaltung und Politik auch an das Fahrrad. Dieses könnte nämlich einen nicht zu unterschätzenden Beitrag zur Lösung des Problems leisten. Viele Pendler aus dem Frechener Norden, dem Gewerbegebiet



*Call a Bike – bald auch bei der KVB?*

Frechen sowie Brauweiler können Weiden-West mit einem gewöhnlichen Fahrrad in circa einer Viertelstunde erreichen, mit einem Pedelec, einem Fahrrad mit elektrischer Unterstützung, sogar in weniger als zehn Minuten. Hierzu müssten allerdings die vorhandenen Fahrradabstellanlagen ausgebaut sowie der umständliche Zuweg von Frechen aus vereinfacht werden. Und für Menschen, die das Fahrrad nicht benutzen wollen oder können, sollten zusätzliche Busse den beliebten Haltepunkt ansteuern – die einzige vorhandene Buslinie 965 reicht nicht aus.

**17. Januar 2014:** Der VCD stellt in einer Tageszeitung die mögliche Zukunft der Zülpicher Straße vor: „Eine breite Promenade mit Außengastronomie, viel Platz für Fußgänger und Radfahrer – und zwischen dem Ring und der Universität sollen die Autos tabu sein. Manchmal surrt eine Straßenbahn vorbei, ansonsten sind die schnellsten Verkehrsteilnehmer die Radfahrer, die auf zwei Spuren den südlichen Teil der Zülpicher Straße nutzen. Es ist fast still auf der Zülpicher Straße.“

Der VCD hält dieses Szenario für umsetzbar. Alle Autos, die täglich über die Zülpicher Straße fahren, könnten auf die Luxemburger und die Bachemer Straße umgeleitet werden. So würde Platz geschaffen für die anderen Verkehrsteilnehmer: Täglich passieren bis zu 7.000 Radfahrer den Abschnitt, mindestens 10.000 Fahrgäste hat die Linie 9 der Stadtbahn auf dieser Straße, die sich durch teilweise extrem enge, aber trotz-



*Park&Ride-Anlage am Nahverkehrsknoten Weiden-West*





Zülpicher Straße – kaum Platz für Radfahrer

Hunderte von Schulkindern der benachbarten Schulen drängeln und es dabei immer wieder zu lebensgefährlichen Situationen kommt. Eltern schlagen Alarm und auch die Polizei ist besorgt.

Seit Sommer 2013 weisen die Eltern, die sich alleine gelassen fühlen, auf das Problem hin. Sie fordern unter anderem längere Grünphasen



Roncalliplatz – autofrei und „Radfahrer frei“

dem stark frequentierte Fußgängerwege und beispielsweise an der Haltestelle Dasselstraße völlig unzureichendem Raum für den Radverkehr auszeichnet.

Das Konzept gefällt auch dem Bezirksbürgermeister der Innenstadt. „Der Vorschlag elektrisiert mich“, sagt er. Auch weil Radverkehr in den vergangenen Jahren rund um die Uni exorbitant gestiegen, der Autoverkehr aber zurückgegangen sei. Rückenwind für den Vorschlag gibt es auch von der Kölner Universität: „Wir stehen zu 100 Prozent dahinter, dass die Zülpicher Straße vom Autoverkehr befreit wird“, sagt der Dezernent für Gebäude- und Liegenschaftsmanagement der Uni.

Kommentar: Für die Radfahrer stellen die am Straßenrand parkenden Autos das größte Problem dar. Dadurch bleibt dem Radfahrer nur wenig Raum zwischen den parkenden Autos und den Straßenbahnschienen. Schade, dass in Köln Parkplätze sakrosankt sind, sonst wäre hier schon kurzfristig eine deutliche Verbesserung möglich.

**21. Januar 2014:** Unter dem Titel „Eltern protestieren – Lebensgefahr auf dem Schulweg“ berichtet eine Kölner Tageszeitung darüber, dass sich an jedem Schultag auf dem schmalen Bahnsteig der Stadtbahnhaltestelle Melaten

sowie morgens und mittags zusätzliche Bahnen der Linien 1 und 7, damit die Kinder nicht um jeden Preis versuchen, eine einfahrende Straßenbahn zu erreichen. Mittelfristig seien zudem längere Bahnsteige sinnvoll.

Kommentar: Es gibt Lösungen für das Problem. Beispielsweise könnte man zu bestimmten Zeiten mittels Ampelschaltung die Autos zum Stehen bringen, sobald sich eine Bahn der Haltestelle nähert. Dann könnten die Kinder auch auf dem Bürgersteig auf die Bahn warten und müssten sich nicht auf dem Bahnsteig quetschen. Allerdings erfordert dies Einschränkungen des Autoverkehrs auf der vierspurigen Aachener Straße, also etwas, was Verwaltung und Politik in Köln gerne tabuisieren.

**25. Februar 2014:** Das Amt für Straßen und Verkehrstechnik hatte zu einer Veranstaltung „Koordination von Großvorhaben mit erheblicher verkehrlicher Auswirkung in Köln“ eingeladen. Besprochen wurden die möglichen Folgen der Brückensanierungen und anderer Großvorhaben, also Überlastung sowie Verkehrsverdrängung auf andere Straßen. Der Verkehrsverbund Rhein-Sieg deutete hierzu an, dass es auf der Schiene nur noch wenig freie Kapazitäten zur Aufnahme dieses Verkehrs gebe.

Kommentar: Stau gibt es nur, weil in den Autos in der Regel nur eine Person sitzt und drei bis vier unbesetzte Plätze durch die Gegend gefahren werden. Gelänge es, die PKW-Auslastung zu erhöhen, wäre das Problem gelöst. Ansätze dazu wären: Anreize schaffen für Fahrgemeinschaften – hier gibt es mittlerweile leistungsfähige Vermittlungsplattformen – sowie exklusive Fahrspuren für Fahrgemeinschaften.

Eine Alternative zum Auto können auch Fahrräder, Pedelecs oder E-Bikes

sein. Mit elektrisch unterstützten Fahrrädern können beispielsweise auch größere Distanzen als mit herkömmlichen Fahrrädern zurückgelegt und kann so mancher Stau elegant umfahren werden.

**18. März 2014:** Als durch den Warnstreik der Bediensteten der KVB-Verkehr nahezu komplett ausfiel, stiegen viele Menschen nicht ins Auto sondern auf das Fahrrad. Die Stadtverwaltung teilte mit, dass an manchen Stellen sogar doppelt so viele Radler unterwegs waren wie üblich. Vor allem den Radfahrern sei es zu verdanken, dass der Verkehr am Streiktag vergleichsweise unproblematisch abließ und das befürchtete Verkehrschaos ausblieb.

Kommentar: Der Streik hat das Potential des Radverkehrs eindrucksvoll unter Beweis gestellt. Für die KVB dürfte es ein Stück weit ernüchternd sein, sehen zu müssen, dass ihre Kunden zumindest bei guten Witterungsbedingungen leicht auf andere Verkehrsmittel ausweichen können. Möglicherweise hat uns der Streiktag auch einen kurzen Blick in die Zukunft des Verkehrs in Köln gewährt.

**25. März 2014:** „Radweg am Fuße des Doms?“ Unter diesem Titel berichtet eine Kölner Tageszeitung darüber, dass die Ausnahmegenehmigungen für den Autoverkehr auf dem Roncalliplatz nach den Plänen der Stadtverwaltung weitgehend eingeschränkt werden sollen und im Zuge der Umwidmung eine Radwegeverbindung in die Planungen mit einbezogen werden soll.

Kommentar: Die bestehende Regelung „Autoverkehr ja – Radverkehr nein“ zeigt deutlich, wie überholt die bisherige Kölner Verkehrspolitik ist. Für den Radverkehr wären eine neue Ausrichtung und die geplante neue Radwegeverbindung von großer Bedeutung. *Hans-Georg Kleinmann* □



Haltestelle Melaten – zusätzliche Bahnen würden helfen!

## Ausflugstipp

## Radtour auf den Spuren der Sülztalbahn

Unsere Radtour führt von Bergisch Gladbach über Bensberg und auf der alten Bahntrasse durch den Königsforst bis nach Rösrath und Hoffnungsthal. Entlang der historischen Heidenstraße erreichen wir Lindlar. Von dort aus geht es auf dem im Sommer 2013 eröffneten Bahnstrassenradweg durch das Tal der Lindlarer Sülz, über Dürscheid und durch das Strunder Bachtal zurück nach Bergisch Gladbach.

Start unserer Sülztalbahntour ist die City in Bergisch Gladbach. Linker Hand der Fußgängerzone liegt der Industriekomplex der Papierfabrik Zanders. Dieser wirkt, mitten im Ort gelegen, aus der Zeit gefallen; er befindet sich mittlerweile im Besitz eines finnischen Unternehmers. Zahlreiche Gleisanlagen zeugen von der einstigen Blüte der Stadt, als Wohn- und Industriegebiete mit der Inbetriebnahme der Eisenbahn Anno 1868 entstanden.

Kurze Zeit später erreichen wir die 1897 errichtete Gronauer Waldsiedlung. Die von der Fabrikantenfamilie Zanders für die Arbeiter und Angestellten der Papierfabrik errichtete Siedlung, entspricht den Gedanken der „Gartenstadt“ und ist als ein Vorläufermodell der Deutschen Gartenstadtbewegung anzusehen. Früher als gemeinnützige Siedlungsgesellschaft geführt, sind heute alle Häuser in Privatbesitz, einige stehen unter Denkmalschutz. Dominiert

*Dieser Tourenvorschlag wurde in modifizierter Form übernommen aus dem Radwanderbuch „Mit dem Fahrrad über Panoramaradwege im Bergischen Land“, Norbert Schmidt, Die 11 schönsten Höhenwege zwischen Wupper und Sieg, Bachem-Verlag, 2014, 128 Seiten, Spiralbindung. ISBN 978-3-7616-2797-6, Preis: 14,95 €.*

*Genauere Wegbeschreibungen, Übersichtskarten, detaillierte Tourenbeschreibungen sowie Hinweise zu An- und Abreise, Einkehr und Sehenswürdigkeiten finden Sie im o.a. Radwanderbuch. Unter [www.bachem.de/verlag/freizeit/radfahren](http://www.bachem.de/verlag/freizeit/radfahren) lassen sich die zu den jeweiligen Teilstrecken gehörenden GPS-Tracks herunterladen.*

wird der Dorfplatz von einer großwüchsigen Eiche.

Wir radeln durch die Unterführung des Bahndamms und dann parallel zur stillgelegten Bahnlinie der früheren Sülztalbahn. Diese verlief einst von Köln-Mülheim über Bergisch Gladbach und weiter über Bensberg, Rösrath, Hoffnungsthal und Immekeppel bis Lindlar. Der Abschnitt zwischen Gronau und Bensberg war von 1870 bis 1989 in Betrieb, geblieben ist der Bahndamm, der uns bis in den Ortsteil Lückerrath (Saaler Mühle) begleitet. Ab hier geht es über den Neuenweg nach Kaule mit seinen Fachwerkhäusern, das bekannteste ist der Kauler Hof inmitten des Ortes.

Wenig später erreichen wir den Königsforst, eines der größten Wald- und Naherholungsgebiete zwischen Köln und dem Bergischen Land. Hier stoßen wir erneut auf den ehemaligen Bahndamm der einstigen Sülztalbahn. Auf dem 1890 eröffneten Streckenabschnitt zwischen Bensberg und Rösrath verkehrten bis Anfang der 1960er Jahre noch Züge, doch 1964 wurden die Gleise entfernt. Nach einer Weile erreichen wir eine größere Kreuzung mit einem Rastplatz, hier erinnert uns eine Tafel an den Standort des ehemaligen Bahnhofs Forsbach, der gut einen Kilometer vom Ort entfernt mitten im Wald liegt. Das Bahnhofsgebäude blieb noch einige Jahre nach der Streckenstilllegung bewohnt. Nun geht es weiter mitten durch den Königsforst, später nach Überquerung einer Landstraße weiter bis nach Rösrath. Ab Stümpfen lassen wir uns bergab in den Hauptort rollen.

Nach Querung der Durchgangsstraße gelangen wir zum Schloss Eulenbroich, einem früheren Adelssitz, dessen Geschichte bis ins 13. Jahrhundert zurück reicht. Nach mehreren Besitzerwechseln und einigen Jahren des Leerstands hat sich dieses Anwesen mittlerweile zum kulturellen Treffpunkt der Stadt Rösrath entwickelt. Neben dem Schloss befindet sich eine Bildungswerkstatt mit Räumlichkeiten für Veranstaltungen und ein Café mit Außengastronomie. Im Torhaus aus dem 18. Jahrhundert hat der Rösrather Geschichtsverein seinen Sitz.



Kauler Hof in Bensberg [Foto: N. Schmidt]

Weiter auf autofreien Wegen geht es durch die Sülzau. Info-Stelen informieren uns über regionale Besonderheiten und die Funktionen der Auenlandschaft. Der Gebäudekomplex des denkmalgeschützten Haus Venauen mit seiner wechselvollen Geschichte und ebenso häufigen Nutzungswechseln wurde vor wenigen Jahren vollständig renoviert, in den Räumlichkeiten des Schlosses entstanden mehrere Eigentumswohnungen. Kurz danach erreichen wir Volberg, zu erkennen an der markanten Kirchturmspitze der evangelischen Kirche in Bruchsteinbauweise. Volberg ist der älteste Ortsteil von Rösrath; er wurde bereits im 10. Jahrhundert urkundlich erwähnt.

Wir passieren den Bahnhof und verlassen in Höhe des Freibads Hoffnungsthal. Nun geht es spürbar bergan bis Bleifeld. Schon der Ortsname verrät uns seine Bedeutung als Bergbauplatz. Die Hochzeit des bereits in der Frühzeit nachgewiesenen Erz-Bergbaus (Bleierze, Silbererze, Zink) am Berg „Lüderich“ setzte Mitte des 19. Jahrhunderts ein, vor rund 35 Jahren wurde der Bergbau aufgegeben.

Oben im Ort angekommen, lädt uns ein Biergarten zu einer kurzen Rast ein, die man sich nach dem Anstieg verdient hat, bevor es auf der Höhe weiter nach Breide geht. Hier erreichen wir die Landstraße L 84, auf der wir in der Folge weiterradeln. Diese führt uns im Wechsel leicht bergan und bergab zunächst nach Heiligenhaus. Am Schnittpunkt zweier Handelswege, der Heidenstraße zwischen Siegburg und Hohkeppel (heute Verlauf der L 84) sowie der Brü-

derstraße zwischen Köln und Siegen entstand der Ort im 14. Jahrhundert mitsamt der dem heiligen Rochus geweihten Kapelle, dem Schutzpatron der Pestkranken. Hieraus abgeleitet wurde der Ortsname. Die Kapelle wurde später zu klein und so musste hinter der Kapelle eine größere Kirche errichtet werden.

Nun radeln wir weiter im Wechsel bergab und bergan, an mehreren Weilern vorbei, immer mit schönen Ausblicken in den Norden und den Süden des Bergischen Lands. Nachdem wir die Autobahn überquert haben, rücken in südliche Richtung die markanten Türme des Bergischen Doms von **Marialinden** in unser Blickfeld. Nach einigen Kilometern passieren wir die ersten Fußfälle eines Kreuzwegs im Ortsteil **Kreuzweg**. Wie es der Ortsname verrät, diente dieser Höhenweg gleichzeitig als Kirchweg der benachbarten Siedlungen.

Überragt wird das Mitte des 10. Jahrhunderts erstmals erwähnte Kirchspiel **Hohkeppel**, heute ein Ortsteil der oberbergischen Gemeinde Lindlar, von der markanten Kirchturmspitze von **St. Laurentius**. Vermutlich war das erste Gotteshaus ein schlichter Holzbau. Der Bau der ersten Steinkirche aus heimischem Bruchstein, von der heute noch der Turm erhalten ist, entstand im 12. Jahrhundert. Der heutige Kirchbau stammt aus dem 19. Jahrhundert. Die Häuser rund um die Kirche sind alte Fachwerkbauten, einige über 200 Jahre alt. Das reetgedeckte **Haus „Weißen Pferdchen“** ist das älteste Gebäude (1612/1688) und diente unter anderem als Fuhrmannsherberge. Weitere historisch bedeutsame Gebäude sind der Burghof, das Pfarrhaus und die Vikarie.

Wir bleiben auf dem Höhenweg, der nun merklich ruhiger wird. Nach einer Weile verlassen wir in Höhe der Schutzhütte die asphaltierte Straße und radeln auf einem grobschottrigen Waldweg



Viadukt bei Bruch [Foto: N. Schmidt]

weiter. Mit Erreichen der befestigten Straße ab **Holz** geht es bergab und am Segelflugplatz **Hölzer Kopf** vorbei. Unterwegs laden Ausflugsgasthöfe zu einer Rast ein. Ab **Voßbruch**, im Tal des Lennener Bachs gelegen, müssen wir wieder etwas bergan fahren, um in Höhe des Schulzentrums wieder bergab in die Ortsmitte unseres Zielortes zu gelangen.

Die Ursprünge von **Lindlar** gehen vermutlich auf das frühe Mittelalter zurück, die am Marktplatz gelegene Kirche St. Severin entstand 1109, ihr Westturm stammt im Kern aus dem 12. Jahrhundert, ebenso wie das Taufbecken im Innern der Kirche. Die Kirche war im mittelalterlichen Lindlar Zentrum des Dorfes, das mit einem kleinen Außengraben und einem mit einer Hecke bepflanzten Wall befestigt war. Besondere Bedeutung gewann der Ort durch die seit dem Mittelalter betriebenen Steinbrüche, seit etwa 150 Jahren wird schwerpunktmäßig der Abbau von Grauwacke betrieben. Händler und Pilger machten in Lindlar, aus Richtung Marienheide kommend, auf ihren Weg nach Köln hier Rast.

Diese Rast gönnen wir uns ebenfalls, bevor wir uns auf den Rückweg machen. In Höhe der Lindenallee geht es hinter dem Rastplatz schwungvoll bergab. Nach einer Weile können wir rechts der Strecke im Talbereich der Lindlarer Sülz einige künstlich angelegte Teichanlagen sehen. Sie gehören zum Forellenzucht-Betrieb der nahe gelegenen **Schätzmühle**. Deren Zeit als beliebtes Ausflugslokal unmittelbar an der Sülzstraße ist jedoch seit langem Geschichte. Nach einer Weile erwartet uns ein besonderes Erlebnis, denn wir überqueren die Sülzstraße über den **Viadukt bei Bruch**. Diese etwa 20 Meter hohe Brücke wurde vor wenigen Jahren aufwändig reno-

viert, sie ist die einzige Eisenbahnbrücke über die Sülz. Vorbei am **früheren Bahnhof Linde** (sehenswert: eine alte Dampflok) passieren wir den Abzweig nach Linde. Im weiteren Verlauf geht es zunächst etwas ansteigend neben der Sülzstraße weiter, nach wenigen Metern wieder abwärts auf dem Damm der früheren Bahntrasse bis in Höhe **Quabach**. Hier wechseln wir die Straßenseite und fahren auf einem autofreien Weg weiter bis **Hommerich**.

Entlang der Sülz gab es frühere einige kleinere Hammerwerke und Bergbauhütten. Diese wurden jedoch spätestens in den 1970er Jahren aufgegeben. Ab Hommerich endet vorläufig der zum Radweg ausgebaute Abschnitt des Bahntrassenwegs und es geht auf der zum Teil recht stark befahrenen Landstraße weiter. Ab der Abzweigung in Höhe der Teichanlage können wieder auf einem Radweg neben der Fahrbahn



Am ehemaligen Bahnhof Linde [Foto: N. Schmidt]

fahren. Links der Sülz liegt das barocke Wasserschloss **Schloss Georghausen**. Es ist vermutlich im 14. Jahrhundert errichtet worden, sein heutiges Aussehen erhielt es jedoch erst Anfang 18. Jahrhunderts. Heute beherbergt das einstige Rittergut einen Golfclub. Immerhin ist die Außengastronomie frei zugänglich, eine Kaffeepause lohnt in jedem Fall.

Ab **Klefburg** folgen wir der Landstraße entlang des Dürschbachs. Leicht bergan erreichen wir nach einigen Kilometern **Dürscheid** mit seiner markanten Kirche **St. Nikolaus**, deren Ursprünge ins 13. Jahrhundert zurückreichen. Mit den Neubauten der Kirche, die 1727 und Ende des 19. Jahrhunderts errichtet wurden, passt der von seinen Proportionen her kleine Turm nicht mehr so recht ins Gesamtbild.

Am Ortsende von Dürscheid bietet uns ein kleiner Weg parallel zur stark befahrenen Landstraße eine angenehme Aufstiegshilfe. Ab dem Straßenknoten



Ortsmitte in Lindlar [Foto: N. Schmidt]

in **Spitze** geht es zunächst weiter auf der Landstraße. Am Ortsende führt uns eine autofreie Nebenstraße an Wiesen und Weiden entlang. Hier befand sich einst die **Grube Joshua**, in der seit Ende des 17. Jahrhunderts Eisenerz abgebaut wurde. So durchfahren wir heute in diesem als Grasland genutzten Gebiet am Rand eines Wäldchens eine Pinge, die auf früheren Tagebau hinweist.

Nach einer recht steilen Abfahrt erreichen wir **Herrenstrunden**. Wen es sofort nach Bergisch Gladbach, dem Ziel der Tour, weiter zieht, biegt links ab und passiert **Burg Zweiffel**, eine Wasserburanlage aus dem 12. Jahrhundert, einst Zentrum eines ausgedehnten Gutes. Alternativ lohnt sich ein Abstecher rechts und leicht bergan entlang der Kürtener Straße (L 286), denn hier sind noch die früheren Hofgebäude der Burganlage und die ältesten Mauerreste aus der Frühzeit der Burg, das „Herkenrather Tor“, zu sehen. Die benachbarte **Malteser-Komturei** ist ein Wiederaufbau eines alten Kreuzrittersitzes aus dem 16. und 17. Jahrhundert. Der Neubau wurde 1950 nach einem Brand errichtet. Hinter dem Anwesen bzw. der Kapelle liegen die Karstquellen der Strunde. Ab hier nimmt die Strunde ihren Lauf bis in das etwa 20 Kilometer entfernte Köln-Mülheim auf.

Auf der Weiterfahrt bachabwärts passieren wir am Ortsende das **Alte Frei-**

**bad** mit dem denkmalgeschützten Eingangsbereich. Kurz darauf liegt rechts der Straße **Gut Schiff**. Das Anwesen ist 1850 als Wohn- und Wirtschaftsgebäude für den landwirtschaftlichen Betrieb und als Verwaltungsgebäude für mehrere Pulvermühlen entstanden, die bis 1910 betrieben wurden.

Entlang des parallel der Landstraße verlaufenden Wegs erläutern uns einige Infotafeln der **RegioGrün-Erlebnisroute Strunde** die Entwicklung des Fließgewässers von der Quelle in Herrenstrunden bis hin zum Rheinhafen in Köln-Mülheim. Trotz ihres kurzen Verlaufs von nicht einmal 21 Kilometer waren im Mittelalter zeitweise über 50 Mühlen entlang der Strunde angesiedelt, viele von ihnen existieren nicht mehr oder wurden umgebaut. So nannte der damalige Heimatdichter Montanus die Strunde den „fleißigsten Bach Deutschlands“. Nicht zuletzt der Strunde mitsamt ihren damals zahlreichen Mühlen verdankt Bergisch Gladbach seinen damaligen wirtschaftlichen Aufschwung als Papiermetropole.

Nach wenigen Metern verläuft die Route abseits der Straße, zunächst über die Strunde hinweg, später vorbei an der Igeler Mühle, danach entlang eines Mühlengrabs bis zum **LVR-Industriemuseum Alte Dombach**. Hier dreht sich alles ums Papier, seine Herstellung und seinen Gebrauch früher und heute.

Im Schaugarten finden sich verschiedenste Pflanzen, die zur Papierherstellung verwendet werden.

Nun ist es nicht mehr weit zu unserem Ziel. Alternativ zur stark frequentierten Landstraße können wir auf dem gut ausgebauten Wanderweg entlang der Strunde nach **Bergisch Gladbach** weiterradeln. Kurz vor dem Stadtzentrum kann man ein Stück entlang der hier jüngst freigelegten Strunde entlangfahren, bis wir über die Buchmühlenstraße und vorbei an alten Fachwerkhäusern auf die Hauptstraße stoßen. Ab hier müssen wir unsere Fahrräder durch die Fußgängerzone schieben, und es ist nicht mehr weit bis zur **Villa Zanders**. Dieses Anwesen, das einst durch den Park mit der benachbarten Papierfabrik verbunden war, ließ die Witwe des Papierfabrikanten Carl Richard Zanders, Maria Zanders errichten. Heute beherbergt die Villa die Städtische Galerie, ortsnah im **Kulturhaus** ist die gleichnamige Stiftung untergebracht; zusammen mit dem benachbarten Bürgerhaus „**Bergischer Löwe**“, ein Bau des Kölner Architekten Gottfried Böhm, bilden sie das kulturelle Zentrum der Stadt und der Region.

Mit diesen letzten Eindrücken der Bergischen Kreisstadt erreichen wir im weiteren Verlauf der Fußgängerzone unser Ziel, den **S-Bahn- und Busbahnhof Bergisch Gladbach**.

Norbert Schmidt



**Start:** Bergisch Gladbach

**Zwischenstopp** (nach 40 km): Lindlar

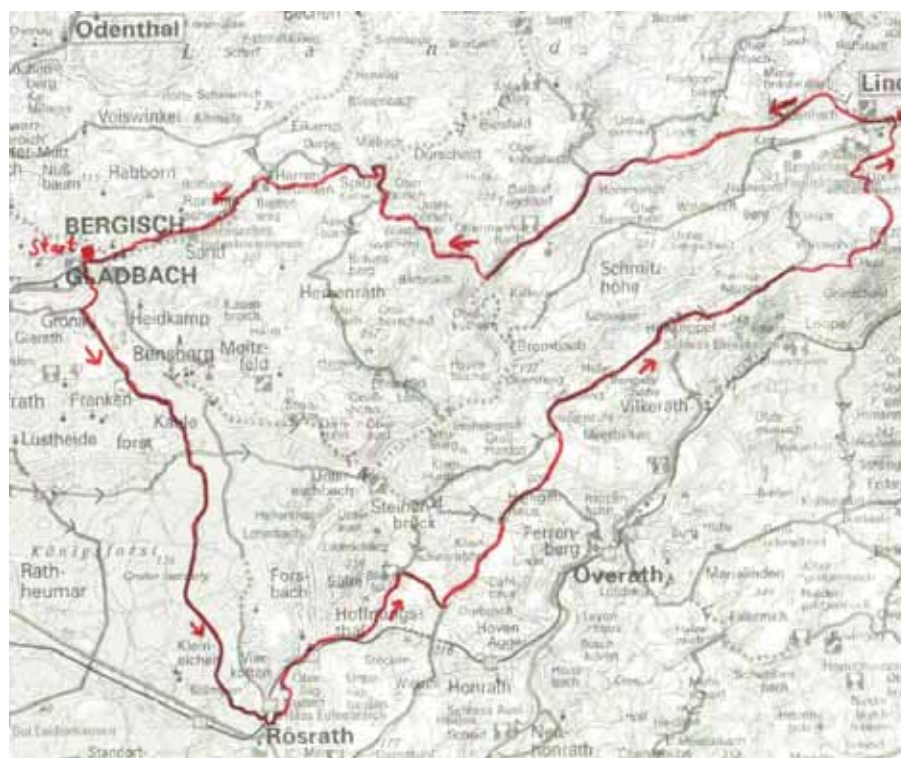
**Ziel:** Bergisch Gladbach

**Länge insgesamt:** 70 km

**Streckenprofil:** wenig Steigungen entlang der Bahntrasse zwischen Bergisch Gladbach und Rösrath, hinter Hoffnungsthal eine längere Steigung bis Bleifeld. Entlang der L 84 einige kürzere Anstiege, ab Hölzer Kopf eine längere Abfahrt. Ab Lindlar bergab über die alte Bahntrasse in das Sülzthal, hinter Klefhaus bis Spitze mäßig bergan, ab Spitze bergab. Hinter Herrenstrunden entlang des Strunder Bachs leicht bergab.

**Schwierigkeitsgrad:** mittel; für Einsteiger und Kinder eher ungeeignet, für Fahrradanhänger eingeschränkt geeignet. Ideal für den Einsatz von E-Bikes/Pedelecs.

**Ausschilderung:** abschnittsweise Fahrradwegweiser des landesweiten Radverkehrsnetzes, ab Herrenstrunden Routenlogo „RegioGrün-Erlebnisweg Strunde“



**MIT UNS  
FÄHRT DIE  
UMWELT  
BESSER.**



**VRS**

**...verbindet!**

Verkehrsverbund  
Rhein-Sieg

*Umsteigen lohnt sich. Für den Klimaschutz. Aber auch für Sie.  
Mit Bus und Bahn sind Sie staufrei und komfortabel unterwegs.  
Aber das können Sie nur selbst entdecken. Wann fahren Sie besser?*

**Mehr Infos unter [www.vrsinfo.de](http://www.vrsinfo.de)**

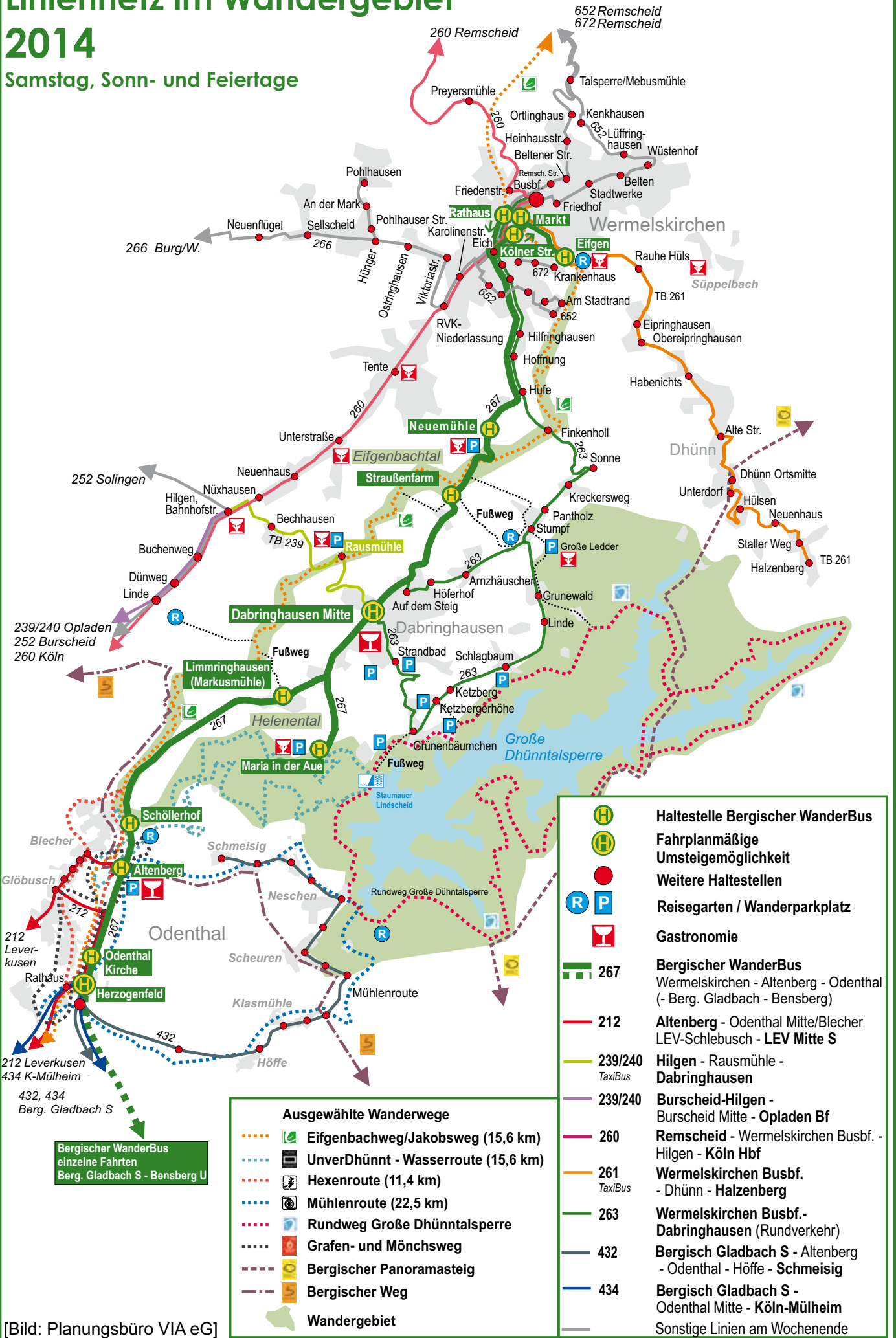
**Schlaue Nummer für Bus & Bahn 0 180 3 50 40 30**

(9 ct/Min. aus dem dt. Festnetz, Mobilfunk max. 42 ct/Min.)

# Liniennetz im Wandergebiet

## 2014

Samstag, Sonn- und Feiertage



[Bild: Planungsbüro VIA eG]

## Ausflugstipp

# WanderBus fährt durch das Bergische Land

Seit dem 29. März und bis zum 2. November dieses Jahres fährt die Linie 267, der „Bergische WanderBus“, wieder an Wochenenden und Feiertagen zu den Tälern von Dhünn und Eifgenbach, einem der schönsten Wandergebiete des Bergischen Landes.

Die erste Fahrt startet morgens um kurz nach halb zehn in Bensberg an der Stadtbahn und dann in Bergisch Gladbach an der S-Bahn. Danach fährt der Bus im Zwei-Stunden-Takt zwischen Odenthal und Wermelskirchen. Die letzte Fahrt endet wieder abends um kurz vor acht in Bergisch Gladbach und Bensberg. In den Stunden dazwischen besteht in Odenthal direkter Anschluss aus Bergisch Gladbach oder mit einer halben Stunde Wartezeit – zum Beispiel zur Besichtigung des historischen Ortskerns – in Richtung Bergisch Gladbach. Zahlreiche weitere

Buslinien ermöglichen Anschlüsse aus den umliegenden Städten und Ortschaften. Rund um den Altenberger Dom und an der Großen Dhünntalsperre, Deutschlands zweitgrößter Trinkwassersperre, gibt es eine Fülle von attraktiven Wanderwegen, an denen verschiedene Gaststätten zur Rast einladen. Zur Strecke siehe auch die links abgebildete Karte.

Für das Projekt zeichnen der Rheinisch-Bergische Kreis zusammen mit der Stadt Wermelskirchen und der Gemeinde Odenthal verantwortlich. Der Kreis hat den WanderBus als „Erfolgsgeschichte“ bezeichnet, nachdem die Fahrgastzahlen auf rund 2.000 im Jahr 2012 und fast 2.500 im Jahr 2013 gestiegen waren. Die Linie wird im Auftrag der Regionalverkehr Köln (RVK) –



WanderBus an der Haltestelle Eifgen [Foto: RBK]

wegen der Streckenführung – mit einem Kleinbus eines Privatunternehmers befahren, in dem 24 Fahrgäste Platz finden, aber leider keine Fahrradmitnahme möglich ist. Der WanderBus ist in den Tarif des Verkehrsverbundes Rhein-Sieg (VRS) integriert.

Friedhelm Bihn



## Zum VRS-Tarif ins Sauerland

# Meinerzhagen hat seinen Bahnhof wieder



Seit Ende Februar fahren Züge der Deutschen Bahn endlich wieder bis nach Meinerzhagen.

Nachdem vor etwa zehn Jahren die Strecke der Oberbergischen Bahn hinter Gummersbach um eine Station bis Marienheide verlängert worden war, wurde nun die nächste Etappe auf dem Weg nach Lüdenscheid reaktiviert.

Obwohl schon dem Märkischen Kreis zugehörig, gilt bis Meinerzhagen noch der VRS-Tarif. Damit ist ein interessantes Ausflugsziel von Köln-Hansaring aus bequem und günstig wieder auf der Schiene erreichbar.

- Hier beginnt der 250 km lange Sauerland-Höhenflug, über den man bis ins hessische Korbach wandern kann.
- Aber auch auf kürzeren Wegen lässt sich die schöne sauerländische Landschaft genießen, etwa zum kleinen Wasserschloss Badinghagen oder zur Knochenmühle Mühlhofe.
- Nahe der Aggerquelle – der Zug aus Köln fährt hinter Rösrath viele Kilometer durch das Tal der Agger – zeigt sich die Anpassungsfähigkeit der Menschen an den Klimawandel: Die Meinhardusschanze ist eine Ski-

Sprungschanze, die dank ausgelegter Matten auch ohne Schnee funktioniert.

Mehr Infos: [www.meinerzhagen.de](http://www.meinerzhagen.de)  
[www.sauerland-hoehenflug.de](http://www.sauerland-hoehenflug.de)

Kay Queetz



## Weitere Tipps

Auch 2014 bietet die **Olefbahn** an allen Sonn- und Feiertagen bis zum 1. November wieder Fahrten mit dem historischen Schienenbus von Kall nach Hellenthal in den Nationalpark Eifel an: [www.olefbahn.de](http://www.olefbahn.de).

Mit dem Dampfzug ist die Fahrt über die **Wiehltalbahn** von (Gummersbach-)Dieringhausen bis Wiehl mindestens einmal pro Monat in den Naturpark Bergisches Land möglich: [www.wiehltalbahn.de](http://www.wiehltalbahn.de).

Leider wird es in diesem Jahr keine Schienenbusfahrten der **Eifelquerbahn** geben. Mehr Infos dazu unter [www.eifelquerbahn.de](http://www.eifelquerbahn.de).



Aggerquelle

## Ausflugstipp: Landesgartenschau in Zülpich

# Anreise mit Bahn und Bus

**Die Bemühungen der örtlichen Aktiven, die Bördebahn Euskirchen – Zülpich – Düren für die Landesgartenschau (Laga) zu reaktivieren, ermöglichen zumindest für alle Sonn- und Feiertage bis 12. Oktober 2014 eine Anreise per Bahn.**

Montag bis Samstag werden die Besucher mit Linienbussen von den Bahnhöfen Euskirchen und Düren zur Laga gebracht. Der Fahrplan der Bördebahn bietet dabei zwischen Euskirchen und Zülpich einen Stundentakt, während es

Richtung Düren nur drei Verbindungen pro Sonn- und Feiertag gibt.

Die Fahrzeiten sind über *bahn.de*, *vrs-info.de* und *boerdeexpress.de* erhältlich. Vom 2013 wieder in Betrieb genommenen Boerdebahn-Haltepunkt Nemmenich erreichen Wanderfreunde und Radfahrer den nahe gelegenen Seepark der Landesgartenschau. Vom Bahnhof Zülpich aus gibt es einen Pendelbus zu den Eingängen der Landesgartenschau. Tariflich interessant sind die angebotenen und am Schalter, am Automaten und teilweise beim Busfahrer erhältlichen

Kombitickets, also Eintrittskarte mit Hin- und Rückfahrt:

- Nahbereich (aus den Kreisen Düren, Rhein-Erft und Euskirchen): Erwachsene 21,40 €, Familie 38,50 €
- Fernbereich (AVV-Gesamtnetz und erweitertes VRS-Netz): Erwachsene 27,30 €, Familie 44,40 €.

Inhaber von VRS-eTickets, wie etwa Jobtickets, erhalten bei Vorlage ihrer Fahrkarte eine Ermäßigung von 1,50 € auf den Eintrittspreis.

Weitere Infos: [www.laga2014.de](http://www.laga2014.de)

Kay Queetz



Verkehrsclub Deutschland VCD – Regionalverband Köln

## Einladung zur Mitgliederversammlung

Der Vorstand des VCD Regionalverbandes Köln lädt herzlich alle Mitglieder aus Köln, Leverkusen, dem Rheinisch-Bergischen Kreis, dem Oberbergischen Kreis, dem Rhein-Erft-Kreis und dem Kreis Euskirchen zur **diesjährigen Mitgliederversammlung** ein.

**Termin:** Donnerstag, 10. Juli 2014, 19.00 Uhr

**Ort:** Bürgerzentrum Alte Feuerwache,  
Melchiorstr. 3 in Köln  
(Nähe U-Bahn-Haltestelle Ebertplatz)

Die Versammlung findet im Kleinen Forum über dem VCD-Büro statt.

**Tagesordnung:**

1. Begrüßung, Wahl der Versammlungsleitung und der Protokollführung
2. Rechenschaftsbericht und Aussprache
3. Kassenbericht, Bericht der Kassenprüfer und Aussprache
4. Entlastung des Vorstands
5. Wahl des Vorstands, der Kassenprüfer und der Landesdelegierten
6. Perspektiven der zukünftigen Arbeit
7. Verschiedenes

**Den Abschluss der Versammlung begehen wir mit einem kleinen Imbiss, Wasser, Wein und Kölsch.**

**Über zahlreiches Erscheinen würden wir uns sehr freuen.**

Bitte den VCD-Mitgliedsausweis oder den Personalausweis nicht vergessen!



## Köln spart CO<sub>2</sub>

# Das Ziel: 500.000 Kilogramm weniger Kohlendioxyd

### CO<sub>2</sub>-Sparen und Weitersagen!

Darum geht's bei „Köln spart CO<sub>2</sub>“. Die Klimaschutzkampagne des KölnAgenda ist seit November online. Bereits über 800 individuelle CO<sub>2</sub>-Einsparbeiträge wurden von engagierten Kölnern auf der Website zusammengetragen. Das Ergebnis ist eine CO<sub>2</sub>-Einsparsumme von über 250.000 kg CO<sub>2</sub> pro Jahr.

Doch die Initiatoren der Kampagne wollen noch mehr: Bis September soll die Einsparsumme verdoppelt werden. Alle Kölner, die CO<sub>2</sub> sparen, zum Beispiel indem sie mit der Bahn oder dem Rad fahren, sind deshalb aufgefordert, ihren Beitrag auf [www.Koeln-spart-CO2.de](http://www.Koeln-spart-CO2.de) mitzuteilen.

Je mehr mitmachen, desto lauter wird die Stimme für den Klimaschutz in Köln.

Birgit Schierbaum, KölnAgenda



## Kontakte – Infos – Hilfe

### Stadt Köln

Verkehrsüberwachung (= Abschleppwagen)  
Fahrradbeauftragter

0221 221-32000  
0221 221-21155  
[fahrradbeauftragter@stadt-koeln.de](mailto:fahrradbeauftragter@stadt-koeln.de)  
[www.stadt-koeln.de/4/verkehr/radverkehr](http://www.stadt-koeln.de/4/verkehr/radverkehr)

Informationen zum Radverkehr

### NRW-Hotline

Fahrplanauskunft für alle Busse und Bahnen in NRW (auch KVB)

01803 504030 (9 Cent/Minute)  
[www.bahn.de](http://www.bahn.de)

### Deutsche Bahn AG

Zentrale Rufnummer u. a. für Reiseservice (Auskunft, Fahrkarten), Radfahrer-Hotline, Kundendialog Fernverkehr und Regio DB, Fahrgastrechte Elektronische Auskunft DB

01805 99 66 33 (14 Cent/Minute aus dem Festnetz der Deutschen Telekom)  
0800 1507090 (gratis aus dem Festnetz)  
01805 221100 (Mobilfunk, kostenpfl.)  
0800 6 888 000 (jetzt gratis)

Vandalismus (Bundespolizei)

### KVB – Kölner Verkehrsbetriebe

Telefonzentrale  
Vandalismus bei KVB  
Beschwerden

[www.kvb-koeln.de](http://www.kvb-koeln.de)  
0221 547-0  
0221 547-1234  
0221 547-3360

### RVK – Regionalverkehr Köln GmbH

Service-Hotline (Auskünfte, Beschwerden, Fundsachen)

[www.rvk.de](http://www.rvk.de)  
01804 131313 (20 Cent bei Anruf aus dem Festnetz der Deutschen Telekom)

### Verkehrsverbände

AVV – Aachener Verkehrsverbund  
VRR – Verkehrsverbund Rhein-Ruhr  
VRS – Verkehrsverbund Rhein-Sieg

[www.avv.de](http://www.avv.de)  
[www.vrr.de](http://www.vrr.de)  
[www.vrs-info.de](http://www.vrs-info.de) (Tel.: 0221 20808-0)  
[www.schlichtungsstelle-nahverkehr.de](http://www.schlichtungsstelle-nahverkehr.de)  
0211 3809380, Mo – Do, 10 – 12 Uhr

### Schlichtungsstelle Nahverkehr

Verbraucherzentrale NRW

### Verkehrsiniciativen, Sonstiges

VCD (Bundesverband, Service)  
VCD Regionalverband Köln  
ADFC Köln

[www.vcd.org](http://www.vcd.org)  
[www.vcd-koeln.de](http://www.vcd-koeln.de)  
[www.adfc-koeln.de](http://www.adfc-koeln.de) (Tel.: 0221 323919)  
[adfc-koeln@netcologne.de](mailto:adfc-koeln@netcologne.de)  
[www.nachbarn60.de](http://www.nachbarn60.de)  
[www.pro-bahn.de](http://www.pro-bahn.de)  
[www.nahverkehr-online.de](http://www.nahverkehr-online.de)  
[www.verkehrsinfo.nrw.de](http://www.verkehrsinfo.nrw.de)

Autofreie Siedlung Köln

Pro Bahn  
Verkehr allgemein

## Impressum

### Herausgeber:

VCD – Verkehrsclub Deutschland  
Regionalverband Köln e. V.,  
Alte Feuerwache, Melchiorstraße 3,  
50670 Köln

### Redaktion (v. i. S. d. P.):

Reiner Kraft, Markus Meurer,  
Christoph Reising, Lissy Sürth

**Mitgegründet von** Josiane Peters

**Anzeigenverwaltung:** Ralph Herbertz

### Bankverbindung:

Bank für Sozialwirtschaft  
BLZ: 370 205 00  
Konto-Nr.: 824 55 00

### Spendenkonto:

Bank für Sozialwirtschaft  
BLZ: 370 205 00  
Konto-Nr.: 824 55 02

**Auflage:** 7.500 Exemplare

### Satz/Druck:

Produktionswerk GmbH & Co. KG,  
Blériotstraße 4, 50827 Köln

Die RHEIN-SCHIENE ist das Publikationsorgan des VCD Regionalverbands Köln e.V. und wird kostenlos verteilt.

Namentlich gekennzeichnete Beiträge geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder.

Sofern nicht anders angegeben, stammen Fotos und Bilder von den Autor(inn)en.

### E-Mails an die Redaktion:

[rheinschiene@vcd-koeln.de](mailto:rheinschiene@vcd-koeln.de)

Diese Auflage enthält eine Beilage der VCD Umwelt & Verkehr Service GmbH. Wir bitten um freundliche Beachtung.

Print  kompensiert  
Id-Nr. 1219683  
[www.buden-online.de](http://www.buden-online.de)

# VCD Regionalverband Köln e. V.

## Vorstandsteam

Eberhard Blocher, Ralph Herbertz, Bernd Herting,  
Helga Jochems, Hans-Georg Kleinmann, Reiner Kraft,  
Volker Kunstmann, Melani Lauven, Markus Meurer,  
Jürgen Möllers, Christoph Reisig

## Anschrift

VCD Regionalverband Köln e. V.,  
Alte Feuerwache, Melchiorstraße 3, 50670 Köln  
Tel.: 0221 7393933, Fax: 0221 7328610  
E-Mail: [info@vcd-koeln.de](mailto:info@vcd-koeln.de)  
[www.vcd-koeln.de](http://www.vcd-koeln.de)

## Bürozeiten

Das VCD-Büro ist an zwei bis drei Tagen in der Woche besetzt. Kernöffnungszeiten sind Montag von 15 bis 18 Uhr und Donnerstag von 9 bis 12 Uhr.

Da sich aufgrund externer Termine Änderungen ergeben können, erfahren Sie die aktuellen Öffnungszeiten unter unserer Rufnummer 0221 7393933.

## Vorstandssitzungen

Einmal monatlich dienstags um 19:30 Uhr im VCD-Büro. Zu allen Treffen sind Interessierte herzlich eingeladen! Die Termine der nächsten Treffen erfahren Sie ebenfalls unter unserer Rufnummer 0221 7393933 oder auf [www.vcd-koeln.de](http://www.vcd-koeln.de).

## Arbeitskreise

Besonders aktiv sind derzeit die Arbeitskreise ÖPNV und Radverkehr. Beide treffen sich monatlich.

Sie suchen Ansprechpartner für ein Verkehrsproblem? Sie möchten in einem bestehenden Arbeitskreis mitwirken oder einen neuen gründen? Oder Sie möchten ganz einfach mehr über den VCD und die Arbeit des Regionalverbands Köln erfahren?

Ein Anruf im VCD-Büro oder eine E-Mail an [info@vcd-koeln.de](mailto:info@vcd-koeln.de) führt zu den gewünschten Informationen oder Personen.

## Eine Spende ...

... zugunsten des VCD Regionalverbands Köln trägt dazu bei, dass unsere Service-Leistungen – beispielsweise die RHEIN-SCHIENE – erhalten bleiben.

Ab 10,00 Euro pro Jahr auf unser

**Konto Nr. 8245502**  
**bei der Sozialbank Köln**  
**(BLZ 370 205 00)**

erhalten Sie eine steuerlich abzugsfähige Spendenbescheinigung.

Vielen Dank!

### Die Arbeit des VCD Regionalverbands Köln e. V. wird von unseren Förderern unterstützt:

- Radlager Nirala Fahrradladen GmbH, Sechzigstr. 6, 50733 Köln, Tel. 0221 734640, [www.radlager.de](http://www.radlager.de)
- Stadtrad, Bonner Str. 53 – 63, 50677 Köln, Tel. 0221 328075, [www.stadtrad-koeln.de](http://www.stadtrad-koeln.de)



Ich trete dem VCD zum 01.  20  bei.  Jahresbeitrag

- Einzelmitgliedschaft** (mind. 50 Euro).....
- Haushaltsmitgliedschaft** (mind. 62,50 Euro).....  
alle Personen im selben Haushalt (die weiteren  
Namen, Vornamen und Geburtsdaten bitte anheften!)
- Reduzierter Beitrag** (mind. 25 Euro).....  
(wenn Sie zurzeit nicht in der Lage sind, den  
vollen Beitrag zu zahlen)

Die Mitgliedschaft läuft ein Jahr und verlängert sich automatisch, wenn sie nicht acht Wochen vor Ablauf schriftlich gekündigt wird. Der Mitgliedsbeitrag ist steuerlich abzugsfähig.

Name, Vorname (oder Verein usw.)\*

Straße und Hausnummer\*

PLZ und Wohnort\*

Geburtsdatum

Fon

E-Mail

Datum und Unterschrift\*

\* Pflichtfeld, bitte ausfüllen.

- Ich benötige einen VCD-Schutzbrief. Bitte senden Sie mir Infomaterial zu.**

### SEPA-Einzugsermächtigung:

Bitte helfen Sie uns, Arbeitszeit, Papier und Porto zu sparen und erteilen Sie uns eine Einzugsermächtigung.

Hiermit ermächtige ich den Verkehrsclub Deutschland e.V., wiederkehrende Zahlungen am oben genannten Zeitpunkt von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Die Beiträge sind jeweils fällig und werden am 1. Bankarbeitstag abgebucht. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die vom VCD auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen. Hinweis: Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen.

IBAN: \_\_\_\_\_

BIC: \_\_\_\_\_

(Ihre IBAN und Ihren BIC finden Sie auf Ihrem Kontoauszug oder Ihrer EC-Karte)

Kontoinhaber/-in

Datum, Unterschrift Kontoinhaber/-in

DE38ZZZ00000030519

Gläubiger-Identifikationsnummer des VCD

NW 1800

### Bitte einsenden oder faxen:

**VCD e.V. · Wallstraße 58, 10179 Berlin Fax 030/280351-10**

Sämtliche persönliche Daten werden ausschließlich für Vereinszwecke elektronisch erfasst und zu vereinsbezogenen Informations- und Werbezwecken verarbeitet und genutzt. Eine Weitergabe an Dritte – mit Ausnahme an die VCD Service GmbH und die fairkehr GmbH – findet nicht statt.

## Das Unternehmen

### > Innovationsführer RVK



**Vision „Null Emission“:  
Bei der RVK schon heute Realität.**

Die Wasserstoff-Hybridbusse der Regionalverkehr Köln GmbH sind ein länderübergreifendes Pilotprojekt, das durch die Kooperation von Wirtschaft, Forschung und Politik möglich wurde. Alle Infos hierzu und vieles mehr auf der RVK-Website:

[www.rvk.de](http://www.rvk.de)



Gefördert vom Europäischen Fonds für Regionale Entwicklung und vom Land Nordrhein-Westfalen



EUROPÄISCHE UNION  
Investition in unsere Zukunft  
Europäischer Fonds  
für regionale Entwicklung



Wir bewegen die Region

**RVK**

Regionalverkehr Köln GmbH



[kvb-koeln.de/klima](https://kvb-koeln.de/klima)

# Ihr Beitrag zum Klima?

## Mehr Bus & Bahn fahren!

Minimum für jeden umweltbewussten Haushalt:  
Ein Formel9Ticket – reihum für alle. Vor 9 Uhr:  
MonatsTicket im Abo oder Aktiv60Ticket.



Menschen bewegen