



RHEIN- SCHIENE

Zeitschrift für Verkehrspolitik
in der Region Köln



- **Leverkusener Brücke:** Ideen zur Neuplanung
- **Radverkehr:** Zugänglichkeit der Severinsbrücke?
- **Nahverkehr:** 20 Jahre VCD-Arbeitskreis ÖPNV

(Die neue) Lust auf Last



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



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



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 Lesende,

die Vielfalt der Themen zur umweltschonenden Mobilität in unserer Region bestimmt die vorliegende Ausgabe der RHEIN-SCHIENE. Dazu gehört, dass ein neuer Versuch zur Etablierung eines **Arbeitskreises Fußgänger** gestartet wird. Leider ist dieser Bereich – wie viele andere auch – stark von nationaler Gesetzgebung abhängig und damit recht unbeweglich. Neue Ideen können diese Verkrustung etwas auflockern – das ist das Anliegen dieser Initiative (→ S. 19).

Schon sehr viel länger gibt es den **Arbeitskreis ÖPNV** des VCD Köln. Im Jahr 2015 feiert er sein 20-jähriges Bestehen. Aus diesem Anlass wird es eine **Veranstaltung am 28. Januar** in der Alten Feuerwache geben, die sich mit der Weiterentwicklung des öffentlichen Nahverkehrs in der Region Köln beschäftigt (→ S. 13). In zwei Jahrzehnten konnte viel erreicht werden, doch einige Probleme haben ein langes Leben. Eine Auswahl dieser „**dicken Bretter**“ stellen wir in einem Bilderbogen vor (→ S. 10).

Über Zustand und Zukunft der **Leverkusener Brücke** wird derzeit in den regionalen Medien viel berichtet. Was und wie anstelle des bestehenden Brücke gebaut werden soll, ist auch im Kreis der aktiven VCDler längst nicht ausdiskutiert. Auf jeden Fall sollten bei einer Neuplanung Fußgänger, Radfahrer und ÖPNV besser berücksichtigt werden als bislang; eine interessante Idee ist der Vorschlag eines Tunnels anstelle überbreiter Autobahntrassen (→ S. 4 – 7).

Wer auch immer in Köln sich mit dem Fahrrad fortbewegt, muss sich mehr oder weniger oft seinen Weg durch die City bahnen. Endlich soll dort ein **städtisches Radverkehrskonzept** viele Behinderungen beseitigen und die Fortbewegung auf zwei Rädern attraktiver machen. Informationen dazu gibt es im Bericht des Fahrradbeauftragten, daran anschließend Wünsche und Vorschläge des VCD-Arbeitskreises Rad und der Kölner Fahrradinitiativen zu dem Konzept (→ S. 24 – 27).

Eine gute Gelegenheit, sich über diese und andere Themen auszutauschen, ist das **Neujahrstreffen des VCD Regionalverbands am 9. Januar 2015** – siehe die Einladung unten.

Viel Spaß beim Lesen wünscht,
die Redaktion der RHEIN-SCHIENE



Inhalt



Das von Friedhelm Bihn fotografierte Titelbild zeigt die Leverkusener Brücke, deren aktuelle Situation und – mehr noch – deren Zukunft Teil des Schwerpunktthemas „Rheinbrücken“ sind.

Rheinbrücken

Leverkusener Brücke: nur eine Autobahnbrücke?	4
Kritik an Neubauplanung: „Das Mahnmal von Leverkusen“	6
Leverkusener Brücke: Tunnel als historische Chance	7
Severinsbrücke: labyrinthische Umwege beseitigen	8
Hohenzollernbrücke: Rampe immer dringlicher	9

Öffentlicher Nahverkehr

20 Jahre VCD-Arbeitskreis ÖPNV:	
„Erfolge und dicke Bretter, die bleiben“	10
VCD-Veranstaltung: Ausbau des Kölner Stadtbahnnetzes	13
Rhein-Ruhr-Express: Halt in Köln-Mülheim erforderlich	14
Overath: Bahnhof mit Hindernissen	14
Chancen für S-Bahn-Station „Berliner Straße“ steigen	16
VCD für einen starken Öffentlichen Verkehr	18

Fußverkehr

Neuer Arbeitskreis: eine Stimme für Fußgänger	19
---	----

Radverkehr

Knotenpunktsystem: Radeln nach Nummern	18
Neuer Radweg am Mülheimer Hafen: Radeln am Rhein ...	19
Radfahren auf drei Rädern: zurückgewonnene Mobilität ...	20
Köln-Nippes: Einbahnstraßen werden nicht geöffnet!?	22
Amsterdamer Straße: Durchfahrt versperrt	22
Kölner Fahrradsternfahrt: erneute Rekordbeteiligung	24
Bericht des Fahrradbeauftragten	26
Radverkehrskonzept Innenstadt:	
Vorschläge des VCD-Arbeitskreises Rad	28
Drängelgitter: Sinn oder Unsinn?	29

Verkehr allgemein

Der verkehrspolitische Blog	30
Kommentar: „Köln mobil 2025“ – ein Strategiepapier	32
Bewerbung für Umweltpreis: „Teilen statt Besitzen“	34
Das autonome Auto – ein großer Sprung nach vorne?	36
Mein Weg zur Arbeit: Alternativen zum Automobil (3)	37
CarSharing: die neue Konkurrenz	38
Agora Köln: alternatives Mobilitätskonzept verabschiedet	39

VCD

Mitgliederversammlung 2014: neue Regionalbeauftragte ..	40
Der VCD stellt sich vor	41
Beitrittsformular	41
Spendenaufruf	42
Kontakte	42
Impressum	42

Neujahrstreffen 2015 Wir laden ein!

Wir laden ein zum Gedankenaustausch, zu Rückblicken
und Zukunftsgedanken bei unserem

Neujahrstreffen
am Freitag, den 9. Januar 2015,
ab 19:00 Uhr
im Restaurant Diogenis,
Sudermanplatz 7
(Nähe Ebertplatz).

Alle Mitglieder, Freunde und Interessierten
sind herzlich willkommen.

VCD Regionalverband Köln



Leverkusener Brücke

Nur eine Autobahnbrücke?

Was sollte aus Sicht des Fuß- und Radverkehrs beim Neubau der Brücke beachtet werden und welche Probleme sollten schon vorher gelöst werden?

Die Brücke der A 1, die den Norden Kölns mit Leverkusen verbindet, ist seit einigen Monaten immer wieder in der Presse. Seit Mitte Juni ist sie erneut für Fahrzeuge über 3,5 Tonnen gesperrt und schon länger auf 60 km/h begrenzt. Sie soll in den kommenden Jahren im Rahmen der Komplettsanierung neu gebaut und dabei von derzeit zwei auf fünf (!) Fahrspuren verbreitert werden. Der Neubau wird mit 500 Mio. Euro veranschlagt, der folgende Ausbau bis zum Kreuz Leverkusen mit weiteren 500 Mio. Euro.

Bei den Diskussionen wird häufig darauf hingewiesen, dass die Brücke zu den meistbefahrenen Fernstraßen Europas gehört. Dabei wird jedoch ihre Bedeutung für den Nah- und Pendelverkehr zwischen dem Kölner Norden mit den Fordwerken und Leverkusen mit dem Bayer-Werk (ChemPark) so gut wie nicht betrachtet. Es wird nicht diskutiert, ob zur Abwicklung dieses Pendelverkehrs Bussen, Bahnen, Zweirädern und anderen sinnvollen Alternativen zum Auto bessere Möglichkeiten zur Nutzung der Brücke geboten werden sollten.

Insbesondere sollte bei einem Neubau der Brücke auch das deutlich gestiegene und weiter zunehmende Zweiradaufkommen berücksichtigt werden. Auf beiden Seiten der Brücke befindet sich bislang – durch eine transparente Schallschutzwand von der Autobahn getrennt – ein Fuß- und Zweirichtungsradweg. Beide Wege werden auch häufig von Mofas, E-Bikes und anderen weder auf der Autobahn noch auf Fuß- und Radwegen zugelassenen motorisierten Zweirädern genutzt. Die nächsten festen Rheinquerungen sind nämlich weit entfernt: rund zehn Kilometer südlich und etwa doppelt so weit entfernt im Norden.

Kurzfristig zu behebende Mängel

Da es noch einige Jahre dauern dürfte, bis die neue Brücke in Betrieb genommen wird, müssen Probleme, die eine aktuelle Gefährdung darstellen, noch im Altbestand zügig beseitigt werden.

Auf der Brücke wellt sich beispielsweise der Bodenbelag und reißt großflächig ab. Es ist eine Fahrbahndecke entstanden, die einem zerschissenen Teppich gleicht und sowohl Fußgänger als auch Radfahrer gefährdet. Darüber hinaus steht bei Regen das Wasser auf der Fahrbahn und läuft nicht ab.

Unter der Brücke läuft der Regen vom Brückenkopf in ganzer Breite ohne Ableitung über die Radweg und steht auf dem Weg. Bei Minustemperaturen entsteht hier eine Eisfläche.

Die meisten Zu- und Abfahrten auf die Brücke sind derart mit Büschen und Bäumen zugewachsen und verengt, dass sie nur sehr schlecht oder gar nicht einsehbar sind und entgegenkommender Verkehr nicht rechtzeitig erkennbar ist.



An der steilen Rampe auf die Kölner Südseite der Brücke kommt es immer wieder zu Konflikten.

Auf der Kölner Südseite wird die sehr steile Brückenrampe zudem noch im 90-Grad-Winkel erreicht. Dieses führt immer wieder zu Konflikten, da Gegenverkehr nicht gut aneinander vorbeikommt. Darüber hinaus ist aufgrund des Baumbestandes die Kurve nicht einsehbar.

Es sollte geprüft werden, ob die Grenzbeplantzung aus Sicherheitsgründen im Kurvenbereich auf 1,5 Meter Höhe beschränkt werden kann. Darüber hinaus muss die Abfahrt in ihrer ganzen Breite instandgesetzt und freigehalten werden.



Umgebung der Leverkusener Brücke. Die folgenden im Text erwähnten Punkte sind markiert: 1: Trampelpfad an der Kölner Nordseite; 2: Fuß- und Radwege auf der Brücke; 3: südliche Kölner Zufahrt; 4: südliche Leverkusener Zufahrt; 5: nördliche Leverkusener Zufahrt.

An dieser Abfahrt auf der Kölner Südseite führt geradeaus ein Trampelpfad zu einem Parkplatz (Bellerkreuzweg/Jungbluthstraße) und ab da weiter befestigt zum Spoerkelhof und somit zur Endhaltestelle der Bahnlinie 12. Es sollte überlegt werden, ob der Trampelpfad zu einem befahrbaren Weg ausgebaut werden kann.

Während des Umbaus

Auch der Rad- und Fußverkehr muss während der Bauphase im Baustellenmanagement berücksichtigt werden, zumal während der Umbauphase mit einem erhöhtem Zweiradverkehr auf der Brücke zu rechnen ist. In den letzten Monaten stellen vermehrt Pendler ihr Auto vor der Brücke ab und überqueren den Rhein per Rad. Schon jetzt wird auf Leverkusener Seite wild geparkt, da die Kapazität des vorhandenen Parkplatz nicht ausreicht. Hier sollten zusätzliche Park- und auch Zweiradabstellmöglichkeiten im Baustellenmanagement vorgesehen werden. Auf der Kölner Seite bietet die Bahnlinie 12, auf der Leverkusener Seite der Bahnhof Leverkusen Mitte einen weiteren Umstiegspunkt auf das Fahrrad.

- Die Nordseite muss während der gesamten Bauphase befahrbar bleiben, die Südseite ist schon jetzt zu schmal.
- Schon heute wird ohne ersichtlichen Grund der Radfahrer zum Absteigen aufgefordert, solche „Notwendigkeiten“ sind sorgfältiger zu prüfen.
- Freie Sicht kann gewährleistet werden, indem das Aufstellen von WCs und Baufahrzeugen in der Sichtachse verhindert wird.

Zurzeit ist die Nordseite der Brücke gesperrt, ohne jeden Hinweis darauf, wie



Auf der Nordseite der Brücke am Übergang zur Rampe des Rad- und Fußwegs auf Leverkusener Seite sorgen die Kanten der Kanaldeckel vor allem bei Gegenverkehr und im Dunkeln immer wieder für brenzlige Situationen.

lange diese Sperrung dauern wird und ohne akzeptable Ausschilderung einer Umleitung. Von Köln kommend wird man zur Südrampe geleitet und findet sich dann auch auf der Leverkusener Seite zurecht. Wer allerdings von Leverkusen kommend in Merkenich im Wohngebiet landet, wird nicht darüber informiert, wie es von dort zur Linie 12, der Edsel-Ford-Strasse oder anderen Zielen im Norden geht.

Der Brücken-Neubau

Endlich gibt es die Chance, die Situation für den Radverkehr zu verbessern. Seit vor einigen Jahren die Schallschutzwände gebaut wurden, sind Lärm und Gestank zwar weniger stark, dafür haben aber die Wege erheblich an Breite verloren, weil die Wände auf den ohnehin schon schmalen Nebenanlagen gebaut wurden. Da diese Wege zweifelsfrei von überregionaler Bedeutung sind, sollten als Planungsgrundlage die Kriterien für Radschnellwege im Zweirichtungsverkehr verwendet werden. Darüber hinaus müssen die Radwege für Mofas freigegeben werden, nicht zuletzt im Hinblick auf die Zunahme von Pedelecs und E-Bikes. Selbstverständlich soll auch im Neubau eine transparente Lärmschutzwand gebaut werden. Regen und Schmelzwasser müssen ablaufen können und dürfen nicht auf der Fahrbahn stehen. Weiterhin sind die Steigung der Rampen sowie ihre Einmündungen sinnvoll zu planen, um heutige Mängel nicht zu wiederholen.

Anschlüsse auf Kölner und Leverkusener Seite

Auf der Kölner Nordseite der Brücke sollten sowohl der Rheinradweg (Merkenicher Hauptstraße) als auch die Endstation der Linie 12 je eine Abfahrt erhalten. Darüber hinaus sollte eine Weiterleitung entlang der Industriestraße geprüft werden, da sich hier mit geringem Aufwand eine Schnellverbindung nach Chorweiler und Dormagen ermöglichen ließe.

Auf der Südseite sind auf Kölner Seite ebenfalls der Rheinradweg und die Linie 12 anzubinden. Auch hier würde eine Führung entlang der Industriestraße nach Süden eine Radschnellverbindung bis zum Niehler Ei ermöglichen.

Durch den Umbau vor gut zehn Jahren im Bereich der Deponie ist die Rampe



Vor allem der Weg auf der Südseite ist viel zu schmal. Der Neubau bietet die Chance für breite Zweirichtungsradwege auf beiden Seiten.

auf der Nordseite in Leverkusen ersatzlos entfallen. Seit Jahren existiert keine annähernd akzeptable legale Möglichkeit, von der Brücke aus den Rheinradweg nach Norden zu erreichen. Eine solche Rampe muss mit dem Neubau wieder errichtet werden.

Auf der südlichen Brückenseite besteht im Prinzip ein Anschluss an das Leverkusener Radwegenetz. Rheinradweg und Bayerwerk werden autofrei in Richtung Süden erreicht. Über den Neuland-Park können weitere Ziele wie die Leverkusener City, der Bahnhof oder die BayArena erreicht werden. Leider schließt der Park im Winter um 18 Uhr, so dass dann der Anschluss nur über eine enge, schlecht beleuchtete und nicht ausgeschilderte Umfahrung möglich ist. Hier muss eine Lösung für eine durchgängige Anbindung an das Radwegenetz gefunden werden.

Bei Investitionen von einer Milliarde Euro können die genannten Forderungen gewiss nicht am Preis scheitern. Und vielleicht stellen wir in 20 Jahren fest, dass die Schallschutzwände eine weitere Fahrspur für den Radverkehr abtrennen konnten, nachdem bereits eine Fahrspur in eine Busspur umgewandelt wurde. Das mag utopisch klingen. Aber ist es denn plausibel, dass wir weiterhin glauben, mehr Mobilität mit mehr Asphalt erreichen zu können und die Brücke in 40 Jahren von dann fünf auf zehn Fahrspuren verbreitern?

Melani Lauven



Leverkusener Autobahnbrücke

„Das Mahnmal von Leverkusen“

So hat der Kölner Stadt-Anzeiger am 26. September einen Kommentar zur Leverkusener Brücke überschrieben. In der Tat ist die bestehende Brücke ein Mahnmal für die Folgen einer jahrelangen Vernachlässigung von Infrastruktur, aber auch der Neubau droht zu einem Mahnmal zu werden, nämlich für den im Jahr 2014 immer noch bestehenden Autowahn in dieser Republik.

Die in drei Abschnitten geplante Gesamtmaßnahme für die Rheinüberquerung und der Verknüpfung der Autobahnen A 1, A 3 und A 542 wird gigantische Ausmaße annehmen:

- Die bisher sechsspurige Autobahnbrücke soll auf zehn Spuren erweitert werden.
- In Leverkusen-Küppersteg muss der aufgeständerte Teil der Autobahn in Küppersteg deutlich erweitert werden – wie dies städtebaulich verträglich gelöst werden kann, bleibt offen.
- Auf der Kölner Seite soll die Autobahn A 1 bis zur Anschlussstelle Köln-Niehl ausgebaut werden – die Lärm- und Abgasbelastung von Köln-Merkenich würde deutlich steigen.
- Das Leverkusener Kreuz wird erweitert, ebenso die A 3 zwischen Opladen und Leverkusen-Zentrum.

Was bislang verschwiegen wurde ...

... sind die Folgen, die dieser Ausbau für die angrenzenden Autobahnabschnitte haben wird. Damit beispielsweise am Autobahnkreuz Köln-Nord, dem Schnittpunkt von A 1 und A 59, kein neues Nadelöhr entsteht, muss auch dieses Kreuz für die zehn Spuren umgebaut werden, um zu verhindern, dass der Autoverkehr über die Industriestraße seinen Weg nach Niehl, Riehl und Nippes sucht.

Vollends absurd wird der zehnspurige Ausbau durch den gerade erst fertiggestellten Autobahntunnel in Köln-Lövenich, dessen sechs Fahrspuren beim besten Willen baulich nicht erweitert

werden können. Darüber, wohin sich der bei einem zehnspurigen Ausbau drohende Autoverkehr an solchen unvermeidlichen Engstellen ausbreiten soll, scheint niemand nachgedacht zu haben.

Klagerechte sollen eingeschränkt werden

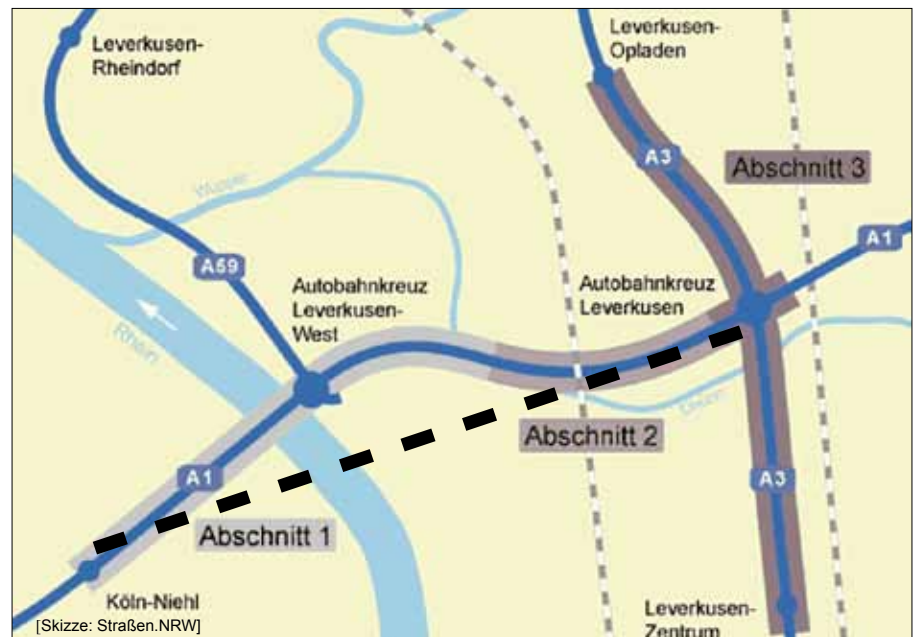
Der Gefahr, dass sich das Vorhaben durch „lästige“ Bürger verzögert, begegnet die Politik auf einfache Weise: Der Bundesverkehrsminister plant mit ausdrücklicher Zustimmung der Landesregierung NRW und den beiden Oberbürgermeistern von Leverkusen und Köln, Reinhard Buchhorn und Jürgen Roters, ein Verfahrensbeschleunigungsgesetz („Lex Leverkusener Brücke“). Nach dem Planfeststellungsverfahren sollen Bürger und Bürgerinitiativen nur noch vor dem Bundesverwaltungsgericht Klage erheben können. Alle üblichen Rechtsinstanzen (Verwaltungsgericht, Oberverwaltungsgericht) werden ausgeschaltet – Klagen vor dem Bundesverwaltungsgericht sind, nebenbei gesagt, nicht gerade billig.

Diese Einschränkung bürgerlicher Rechte ist einmalig. Es droht, dass weitere Verkehrsprojekte ähnlich abgewickelt werden.

Bürgeraktivitäten schlagen eine Alternative vor

Inzwischen haben sich zwei Bürgerinitiativen in Leverkusen und Köln-Merkenich gebildet, die noch auf viele Mitstreiter warten. Sie wollen die drohende Mehrbelastung für die Bevölkerung in Leverkusen und im Kölner Norden durch Lärm und andere Immissionen verhindern.

Ihr wesentlicher Vorschlag ist, den Bau eines Tunnels unter dem Rhein ernsthaft zu prüfen. Eine große Tunnellösung könnte die gesamte Strecke zwischen dem Leverkusener Kreuz und Köln-Niehl umfassen. Damit würde die städtebaulich fragwürdige Autobahn auf Ständern in Leverkusen verhindert, ebenso würde die drohende erhebliche Belastung durch Lärm und Abgase in Leverkusen und in Köln-Merkenich vermieden.



Die Skizze [Quelle: Straßen.NRW] zeigt die geplanten drei Ausbauabschnitte: Abschnitt 1: Bau der Brücke und Ausbau der angrenzenden Autobahnabschnitte, Abschnitt 2: Ausbau der Verbindung zwischen den Autobahnkreuzen Leverkusen-West und Leverkusen, Abschnitt 3: Ausbau der A 3 zwischen Leverkusen-Zentrum und Leverkusen-Opladen. Die gestrichelte Linie veranschaulicht den ungefähren Verlauf einer möglichen Tunnellösung.

Die angedachte Tunnelstrecke ist mit rund sechs Kilometern Länge wesentlich kürzer als die vorgeschlagene verbreiterte Autobahn. Zudem würde die Tunnelstrecke entfernt von der gefährlichen Bayer-Deponie geführt. Denn der Anschluss der A 59 an die ausgebaute Autobahn A 1 muss in direkter Nähe der Deponie stattfinden und erfordert einen Eingriff ins Deponiematerial mit derzeit unübersehbaren Kosten.

Die A 59 würde nur noch den Ortsverkehr nach Leverkusen aus Norden hereinführen. Der Durchgangsverkehr kann über die kaum befahrene A 542 zwischen Monheim und Langenfeld zur A 3 geführt werden. Dieses Teilstück ist in früheren Jahren als Vorgriff für eine weitere Autobahnrheinbrücke bei Monheim schon gebaut worden.

Kürzere Wegstrecke, kein Eingriff in die Deponie, Wegfall der Kosten für

den aufwendigen Anschluss der A 59 lassen die Tunnellösung günstiger werden als die Doppelrheinautobahnbrücke, die aufgeweiteten Zufahrten links und rechts des Rheins, besonders die erweiterte Stelzenautobahn in Leverkusen Küppersteg.

Und der Fuß- und Radverkehr?

Was dann aber trotzdem noch nötig wäre, ist eine Rad- und Fußbrücke über den Rhein. Ohne Autolärm und auf breiten Spuren den Rhein überqueren, dass hätte eine besondere Qualität und würde viel mehr Menschen ansprechen, mit dem Fahrrad zur Arbeit zu fahren.

Wäre die alte Autobahnbrücke für diese Belastung nicht standfest genug?

Roland Schüler □

Kommentar zur Tunnellösung Historische Chance

In diesem Beitrag eines Befürworters der Tunnellösung werden die wesentlichen Vorteile dieser Idee genannt.

In der Regel sind Tunnelbauten wesentlich teurer als oberirdische Lösungen und die höchstrichterliche Rechtsprechung gewährt den Planungsbehörden einen weiten Ermessensspielraum bei der Auswahl der Planungsalternativen. Nur in Ausnahmefällen, wenn sich eine Variante quasi aufdrängt, weicht sie von diesem Grundsatz ab.

Eine solche Ausnahmesituation könnte hier aber gegeben sein. Namhafte Tunnelexperten haben den Bürgerinitiativen dargelegt, dass ein Tunnel hier nicht teurer ausfällt als die extrem kostspieligen bisher geplanten Brücken mit ihren aufwendigen Stelzenbauwerken.

Bewertet man weiterhin den enormen Gewinn einer autobahnfreien Landschaft über rund sechs Kilometer Länge, die Wertsteigerung der nun lärmfreien Immobilien (hierzu gibt es inzwischen mehrere anerkannte Studien unter anderem vom Umweltbundesamt), die erhebliche Verminderung der gesundheitlichen Beeinträchtigungen der Autobahnanlieger (Abgase können mit Filteranlagen gereinigt werden, Lärm aus Straßenverkehr entfällt), neue Ge-

staltungsmöglichkeiten der entstehenden Freiflächen und viele weitere gute Gründe, dann könnten die Gerichte in dieser Sondersituation durchaus anders entscheiden.

Bisher scheint das aber nur einem sehr kleinen Kreis bekannt zu sein. Die Planungsbehörden verbreiten in ihren Papieren die Aussagen, eine Tunnellösung sei nicht möglich, da sie unter eine Bayerdeponie geführt werden müsse und dadurch erheblich teurer werde als eine oberirdische Führung. Verschwiegen wird jedoch, dass eine etwas südlichere Linie des Tunnels auch denkbar wäre, bei der die vorgenannte Problematik nicht mehr besteht und die sogar kürzer ausfällt. Es gäbe noch viele weitere Kritikpunkte, die jedoch den Rahmen dieses Beitrags sprengen würden.

Insgesamt besteht der Verdacht, dass die Planungsbehörden nicht ernsthaft genug die möglichen Tunnelvarianten prüfen.

Es bleibt daher aus meiner Sicht zu hoffen, dass auch auf politischer Ebene diese Prüfungen dringend eingefordert werden. Andernfalls werden die beteiligten Bürgerinitiativen den Klageweg beschreiten mit den oben beschrieben juristischen Möglichkeiten.

Wolfram Sedlak □

Exkurs:

Was kann gegen die LKW-Flut getan werden?

Für den Zeitraum, in dem die Leverkusener Brücke für LKW gesperrt ist, hat die örtliche IHK einen pragmatischen Vorschlag gemacht, um den Güterverkehr auf der Straße zu begrenzen: die Wiederinbetriebnahme des Terminals Bergisch Gladbach, so dass – wie noch vor zehn Jahren – die Güter vom Hafen Niehl auf Schienen nach Bergisch Gladbach und von dort aus weiter zum Kunden transportiert werden können. Auf diese Weise könnten 40.000 LKW-Fahrten jährlich entfallen. Warum die IHK diesen guten Vorschlag allerdings nur als Notbehelf für die Zeit der Brückensperrung sah, erschließt sich nicht.

Es gibt seit Jahren tragfähige Konzepte für einen Verlagerung des Güterverkehrs weg von der Straße hin auf die Schiene. Doch hatte weder die Bundesbahn daran Interesse – sie baute lieber Schienenanschlüsse und Güterbahnhöfe ab – noch die nationale Politik, die es beispielsweise unterließ, wichtige Eisenbahnstrecken zur besseren Anbindung der belgischen und niederländischen Häfen zu fördern – Stichwörter: „Betuwe-Linie“, „Eisener Rhein“. Obwohl die Sanierungskosten für die marode Infrastruktur weiter steigen, wird zudem ab 2015 sogar noch die LKW-Maut gesenkt. Und auch die Europäische Kommission gewährt dem LKW weiter freie Fahrt, ohne ihn angemessen an den Kosten zu beteiligen, die er verursacht.

Roland Schüler □

Weitere Informationen zum Tunnelvorschlag als Alternative zu den Neu- und Ausbauplanungen ...

... bietet beispielsweise der Verein „Netzwerk gegen Lärm, Feinstaub und andere schädliche Immissionen e.V.“ auf seiner gleichnamigen Facebook-Seite.

Kölner Brücken – die Severinsbrücke

Direkte Führung statt labyrinthische Umwege

Die Severinsbrücke ist – wie alle Kölner Rheinbrücken – ein großes Hindernis für den Radverkehr. Legale direkte Führungen sind weitestgehend inexistent. Der VCD-Arbeitskreis Radverkehr zeigt Lösungen und fordert die Stadt zum Handeln auf.

Die Severinsbrücke ist ein prägender Teil des Rheinpanoramas. Als erster Kölner Brückenneubau nach dem zweiten Weltkrieg wurde sie in den Jahren von 1956 bis 1959 errichtet. Leitbild des mit autobahnähnlichen Auf- und Abfahrten errichteten Bauwerks war die autogerechte Stadt, eine Unmaßstäblichkeit, die Albert Speer in seinem Masterplan deutlich kritisierte. Selbst die Berücksichtigung der Straßenbahn wurde nur knapp mit einer Stimme Mehrheit im Rat der Stadt Köln beschlossen. Vor diesem Hintergrund verwundert nicht, dass Belange des Rad- und Fußverkehrs beim Bau keine Rolle spielten.

Für den Autoverkehr bietet die Severinsbrücke eine direkte Verbindung vom Barbarossaplatz bis Kalk mit guten Anbindungen an die Verkehrsachsen dazwischen.

Legal vom Barbarossaplatz auf die Severinsbrücke?

So komfortabel die Wege für Kraftfahrzeuge sind, so unbefriedigend ist die Situation für den Radverkehr. Nahezu alle Wege auf die Brücke sind mit deutlichen Umwegen und Hindernissen verbunden. Man muss sich beispielsweise schon sehr gut auskennen, um den legalen – und umständlichen – Weg vom Barbarossaplatz über die Severinsbrücke nach Deutz und Kalk zu finden. Eine eindeutige Wegweisung wäre zumindest ein erster kleiner Schritt, damit sich nicht nur Insider zurechtfinden.

Bisher gibt es lediglich direkte Führungen von und zum linksrheinischen Ufer und rechtsrheinisch auf der Südseite nach Deutz. Alle anderen sind mit deutlichen Umwegen und Hindernissen verbunden. Als Hauptfahrradachse



Hinweisschilder, wie Radfahrer von der Severinstraße zur Brücke kommen, fehlen völlig. Foto oben: Nur Eingeweihte wissen, dass hier der linke Weg genutzt werden muss. Foto unten: Anschließend soll unter der Zufahrt gefahren werden. Der Tram-pelpfad zeigt den Weg, den viele Radfahrer stattdessen wählen.

sind dringend direkte Verbindungen zwischen Severinstraße und Brücke zu schaffen, wozu die Querung der Auf- und Abfahrten vom und zum Rheinufer nötig ist. Dafür bedarf es der umgehenden Bewertung der Möglichkeiten, etwa der Veränderung von Radien und Fahrbahnbreiten, Markierungen, Einbauten, Ampeln oder Tempo 30. Dazu gehört auch, Lösungen für eine direkte Verbindung zu den Bächen und zum Barbarossaplatz zu schaffen.

Direktverbindungen fehlen auf beiden Seiten

Auch vom rechtsrheinischen Ufer findet sich keine nachvollziehbare direkte Führung des Radverkehrs auf die Brücke. Die legale Route startet mit einer Wartephase vor einer Ampel, um dann die Auffahrt zur Brücke zu kreuzen (!) und führt anschließend – zum Teil schmal und mit schlechten Sichtbeziehungen – durch Deutzer Wohnstraßen. Anschließend ist die Auto-Auffahrt zu unterqueren (!), um entweder über eine steile Rampe oder mit einer Schleife –

die erste Ampel ist wieder in Sichtweite – auf die Brücke zu gelangen. Dabei ist die Lösung offensichtlich: Der Radverkehr wird auf eigener Fläche parallel mit der Auffahrt des Autoverkehrs geführt! Dies kann unabhängig von anstehenden Brückensanierungen sofort in Angriff genommen werden.

Ebenso kann die Zufahrt vom Gotenring einfach verbessert werden. Statt auch hier vom Gotenring weg abwärts durch einen Angstrautunnel unter die Auffahrt gezwungen zu werden, fahren Rad- und Kfz-Verkehr gemeinsam geradeaus bis zur Ampel vor der seitlichen Autozufahrt. Dort erfolgt die Trennung, wofür lediglich wenige Meter Markierung und eine Bordsteinabsenkung nötig sind, um auf den Brückenradweg überzuleiten.

Eine weitere behindernde Verkehrsführung bietet die offizielle NRW-Radroute in Deutz zum Rheinufer. Ist die Wegweisung an der Teutonenstraße gefunden, überraschen hohe Bordsteine ohne jegliche Absenkung.

Wege verbreitern!

Wegen der autozentrierten Struktur der Zubringerstraßen und der Straßenbahntrasse auf dem Gotenring fahren viele Radfahrer die Brücke verbotenerweise gegen die vorgeschriebene Fahrtrichtung, um umständliche Umwege oder lange Wartezeiten an Ampeln zu vermeiden. Dies gilt insbesondere für die Südseite der Brücke und Radfahrer, die aus dem Süden kommen. Dies ist gerade auf linksrheinischem Gebiet gefährlich, da der gemeinsame Rad- und Fußweg dort sehr schmal wird und entgegenkommende Radler kaum aneinander vorbeifahren können.

Die Radwege auf der Brücke sind daher bei der Sanierung der Brücke so auszubauen, dass ein Zweirichtungsverkehr möglich wird. An einigen Stellen besteht aber bereits heute dringender Handlungsbedarf: Insbesondere der Weg im Bereich der linksrheinischen Rampe ist viel zu schmal. Die Wegeoberflächen sind mit Asphaltblasen übersät und im schlechten Zustand und müssen dringend saniert werden.

Verbesserungen sind kurzfristig möglich

Leider beschränkten sich die Maßnahmen für den Radverkehr in den letzten Jahrzehnten auf die Erhöhung des Geländers auf 1,30 Meter sowie 50 Meter erneuertem Oberflächenbelag.

Die Sanierung der Severinsbrücke ist zwar erst für 2020 geplant, doch viele Maßnahmen für ein besseres Angebot für den Radverkehr können schon heute in Angriff genommen werden. Die Brücke kann eine attraktive Verbindung zwischen den Stadtteilen für den Radverkehr werden, wenn dieser hier endlich ernst genommen wird. Bereits kurzfristige Maßnahmen können einen großen Beitrag leisten, dass Köln zumindest hier einen deutlichen Schritt zur fahrradfreundlichen Stadt macht.

Ralph Herbertz, Michael Vehoff
für den Arbeitskreis Radverkehr



Am Deutzer Gotenring (Foto links) müssen Radfahrer nach rechts in eine Nebenstraße abbiegen, um auf die Brücke zu gelangen. Am Ende eines Tunnels, einem Angstraum (Foto rechts oben), kann man sich entweder für eine kurze, aber ausgesprochen steile Auffahrt (Foto rechts unten, linker Weg) oder aber einen großen Umweg (rechter Weg) entscheiden. Dabei wäre es mit wenig Aufwand möglich, den Radverkehr geradeaus zu führen.

Radverkehr auf der Hohenzollernbrücke Rampe am Breslauer Platz immer dringlicher

Der Bau einer Rampe auf die Nordseite der Brücke droht sich noch länger zu verzögern.

Der Musical Dome – das blaue Zelt – soll nach neuen Meldungen bis mindestens 2017 erhalten bleiben. Solange wird der östliche Breslauer Platz nicht umgebaut. Und wahrscheinlich noch viel länger. Denn noch hat die DB ihre sehr aufwendigen Arbeiten an der Umlegung von wichtigen Leitungen für ihren Betrieb nicht begonnen. Und erst wenn die geplante Bebauung am Breslauer Platz fertig ist, erst dann soll gemäß der Planung auch die jahrzehntelang versprochene Rampe zum Rad- und

Gehweg auf der Nordseite der Hohenzollernbrücke gebaut werden. Denn die wurde in der Planung intelligenterweise in ein Gebäude integriert, so dass sie nicht ohne Gebäude realisiert werden kann. Dank an alle, die dies so entschieden haben, für diesen Irrsinn!

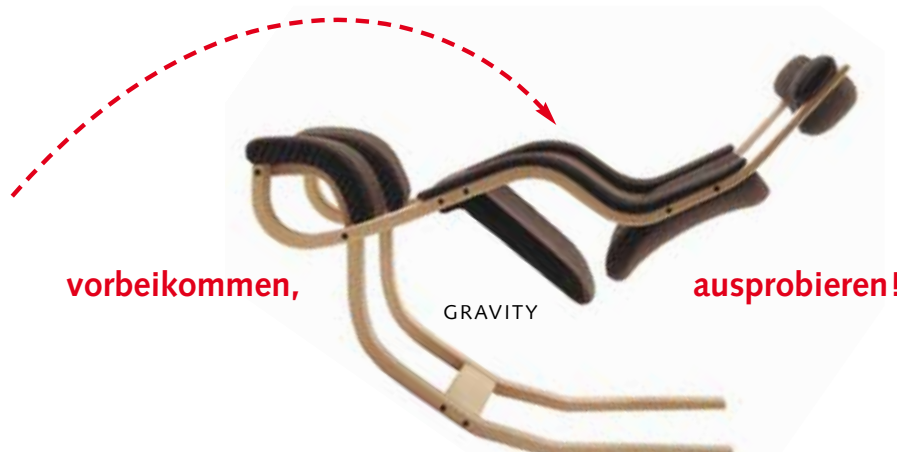
Solange sollen sich die Radfahrenden über die Südseite der Hohenzollernbrücke quälen, was durch die Touristenattraktion „Liebesschlösser“ noch mühsamer geworden ist und nach Fertigstellung der Freitreppe am Deutzer Ufer wahrscheinlich vollends unzumutbar werden wird.

Seit vier Jahren hat die KVB die Baustelleneinrichtung abgeräumt, Platz für

eine zumindest provisorische Rampe ist also vorhanden. Doch weil weder Politik und Verwaltung noch die Kölner Medien Interesse an besseren Radverkehrsbedingungen an dieser Stelle zu haben scheinen, passiert hier nichts. Und es drohen viele weitere Jahre, in denen nichts passiert.

Das ist weder verständlich, noch zu akzeptieren! Der VCD Regionalverband Köln fordert daher zusammen mit den Fahrradinitiativen den sofortigen Bau einer Rampe für den Rad- und Fußverkehr vom Breslauer Platz auf die Nordseite der Hohenzollernbrücke. Es ist jetzt Zeit, zu handeln.

Roland Schüller



daVinci

■ **Denkmöbel** ■

ERGONOMIE UND SERVICE

→ rückenfreundlich

→ wunderschön

→ eine Investition für's Leben

20 Jahre Arbeitskreis ÖPNV Erfolge und dicke Bretter, die bleiben ...

Im Januar 1995 trafen sich im Ehrenfelder Café Anders ÖPNV-Interessierte, um über Möglichkeiten zur Verbesserung des Kölner Bahn- und Busangebots zu diskutieren. Um hierzu konkrete Vorschläge zu erarbeiten, begann man, sich regelmäßig einmal im Monat zu treffen. Der Arbeitskreis ÖPNV des VCD Köln in seiner noch heute existierenden Form war geboren.

In den zurückliegenden zwei Jahrzehnten hat der Arbeitskreis viel erreicht. Dennoch gibt es Themen, bei denen wir bis heute keine Lösung sehen. Die Ursachen hierfür mögen vielfältig sein: mangelndes Problembewusstsein, einseitige Prioritätensetzung oder schlicht ein Hin- und Herschieben der Verantwortlichkeit.

Wir haben hier einige der dicksten Bretter in einem Bilderbogen zusammengestellt. Vielleicht bohren ja die frisch in den Rat gewählten Verkehrspolitikern und -politiker mit uns ...

Mitarbeit erwünscht

Die Termine unserer Arbeitskreistreffen werden auf der Website des VCD Regionalverbands Köln veröffentlicht: www.vcd-koeln.de.

Wer mitarbeiten will, ist herzlich willkommen!

Fotos und Texte: Christoph Weide, Markus Meurer, Michael Sawatzki, Reinhard Zietz, Volker Kunstmann



Bahnhof Köln-Süd



Immer noch fehlt eine Treppenanlage zwischen dem südlichen Bahnsteig der DB und der KVB-Haltestelle Dasselstraße. An einem der wichtigsten innerstädtischen ÖPNV-Knoten werden den Fahrgästen weiterhin jeden Tag erhebliche Umwege – über den Ostausgang und den Nordbahnsteig – zugemutet.

Ampelschaltung an Haltestellen



Immer noch erreichen viele Fahrgäste nicht ihre Bahn, weil sie als Fußgänger vor der Einfahrt kein Grün-Signal erhalten. Dies führt oft zur riskanten Querung der Fahrbahn durch den fließenden Verkehr. Bei der Ampelschaltung sollten nicht nur die Bahn, sondern auch ihre Nutzer Berücksichtigung finden.

Zülpicher Platz



Immer noch erreicht man die Bahnsteige der Linien 12 und 15 nur von Süden – vom stark frequentierten Fußgängerüberweg an der Zülpicher Straße. Auf die entlastenden und Fußwege verkürzenden Zugänge von Norden wurde auch beim letzten Umbau verzichtet. Die Umgestaltung der Haltestelle Gutenbergstraße zeigt, dass es auch anders geht.

Fahrgastwechsel



Immer noch verweilen überfüllte Bahnen oft lange an den innerstädtischen Haltestellen. Großzügigere Gänge im Mittelteil der Fahrzeuge würden ein Durchrücken der Fahrgäste und damit eine Freigabe der Türbereiche erleichtern. Eine Markierung der Halteposition auf dem Bahnsteig könnte ebenfalls den Fahrgastwechsel beschleunigen.

Ost-West-Stadtbahn



Immer noch kommen Stadtbahnen und Busse zwischen Neumarkt und Rudolfplatz nur schleppend voran. Eine moderne Ampeltechnik und eine Entflechtung der Verkehrsströme könnte Abhilfe schaffen. Die Ost-West-Trasse sollte bei der Verkehrsplanung ihrem hohen Fahrgastaufkommen entsprechend Berücksichtigung finden.

Ganzfenster-Werbung



Immer noch werden Scheiben der Busse und Stadtbahnen vollständig mit Werbung überklebt. Der KVB-Kunde reist – von der Außenwelt abgeschirmt – in einer fahrenden Litfaßsäule. Auf wichtige Blickbeziehungen wird selbst dann verzichtet, wenn ohne Einnahmen für Angebote der Stadt geworben wird.

Breslauer Platz



Immer noch blockieren Kurzparker vor dem nördlichen Haupteingang des Hauptbahnhofs die ankommenden Linienbusse. Die Stadt sieht die Lösung in einer Verlegung des Bushalts in die Goldgasse. Den Fahrgästen der KVB, die ihren Zug erreichen wollen, werden so erheblich längere Fußwege zugemutet. Die Anreise mit dem Auto erhält Priorität.

Uni-Buslinie



Immer noch fährt die Linie 142 selbst in den hoch belasteten Tageszeiten nur alle 20 Minuten. Dabei können oft selbst zwei im Konvoi fahrende Gelenkbusse nicht alle Fahrgäste aufnehmen. Die Nachfrage verlangt in den Spitzen einen 10-Minuten-Takt zumindest zwischen den Bahnhöfen Ehrenfeld und Köln-Süd.

U-Bahnhöfe



Immer noch sind etliche Kölner U-Bahnhöfe in einem desolaten Zustand. Sie warten auf Renovierung und anschließende dauerhafte Pflege. In Ehrenfeld sollte hierbei auch über die Haltestellen-Schilder nachgedacht werden. Dank fehlender Beleuchtung und ungünstiger Platzierung sind die Bahnhöfe aus dem Zug heraus kaum identifizierbar.

Erfolgreiche Ideen des VCD-Arbeitskreises ÖPNV

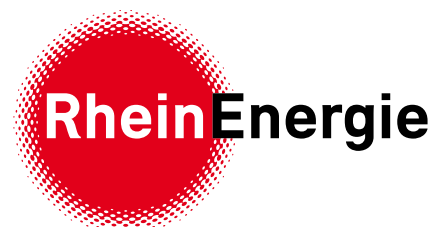
- Buskonzept Stadtbezirk Chorweiler
- Nachtfahrplan für Köln
- Fahrgastorientierungskonzept
- Unibuslinie 142
- Spät- und Nachtverkehr im Halbstundentakt
- Teilinbetriebnahme der Nord-Süd-Bahn (von Dom/Hauptbahnhof bis Heumarkt und bald von Süden bis zur Severinstraße)
- und vieles mehr



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

Da simmer dabei.



Perspektiven zum Ausbau des Kölner Stadtbahnnetzes

„Mehr Stadtbahn für Köln“

Der VCD Regionalverband Köln lädt ein
zu einer Diskussionsveranstaltung mit Vertretern von KVB und Stadt Köln

am Mittwoch, den 28. Januar um 19 Uhr
in der Alten Feuerwache, Melchiorstraße 3, Großes Forum
(U-Bahn Ebertplatz, U-/S-Bahn Hansaring)

Jedes Jahr melden die KVB steigende Fahrgastzahlen. Diese Entwicklung wird sich auch in den nächsten Jahren fortsetzen. Denn die Kölner Bevölkerung wächst auch in Zukunft – 50.000 Menschen mehr sollen es bis 2020 werden. Gleichzeitig verliert das eigene Auto für immer mehr Stadtbewohner an Bedeutung. Zukünftig wird daher dem öffentlichen Verkehr eine noch größere Rolle für die innerstädtische Mobilität zukommen.

Doch die bestehenden Kapazitäten im Kölner ÖPNV reichen schon heute nicht mehr, das Verkehrsaufkommen zu allen Tageszeiten zu bewältigen. Neben der S-Bahn kann hier nur ein konsequenter weiterer Ausbau eines leistungsstarken Stadtbahnnetzes das erforderliche Angebot schaffen. Auch eine fertiggestellte Nord-Süd-Bahn und die Verlängerung der Linie 3 nach Mengenich sind nur Bausteine und nicht die Lösung. Weitere Schritte zum Netzausbau müssen unmittelbar folgen. Dies ist jedoch nur mög-

lich, wenn jetzt mit den erforderlichen Planungen begonnen wird.

Dringende Aufgabe des neu gewählten Stadtrats wird es sein, hierfür die Prioritäten zu setzen und Perspektiven für eine Finanzierung zu sichten.

Wir als Arbeitskreis ÖPNV des VCD möchten mit unserer Veranstaltung der erforderlichen Diskussion einen weiteren An Schub geben. Uns interessiert

hierbei zunächst, welche Vorstellungen die Kölner Verkehrsbetriebe und die Verwaltung verfolgen und haben deren Fachleute eingeladen. Die Vorschläge wollen wir anschließend mit Euch bzw. Ihnen diskutieren. Vertreterinnen oder Vertreter der demokratischen Parteien im Rat sind ebenfalls herzlich eingeladen.

Volker Kunstmann (AK ÖPNV)



Zur gemeinsamen Diskussion am 28. Januar: Die Stadtbahn für den südlichen Gürtel
[Ausschnitt aus einem Planungsdokument der KVB]

Rhein-Ruhr-Express

Halt in Köln-Mülheim erforderlich

Die Initiative „RRX für Mülheim“ setzt sich dafür ein, dass der Rhein-Ruhr-Express (RRX), der in den kommenden Jahren den RE 1 und den RE 5, ersetzen soll, auch in Köln-Mülheim hält, anders als in den derzeitigen Planungen vorgesehen.

Wenn die schnellen Regionalzüge nicht mehr in Köln-Mülheim halten, verlängern sich die Fahrzeiten Richtung Düsseldorf und Ruhrgebiet um 20 Minuten je Richtung, egal ob als Alternative die überall haltende S-Bahn oder der Umweg über die vorgesehenen, aber schon heute überlasteten RRX-Halte Hauptbahnhof oder Messe/Deutz gewählt wird.

Vielen Bewohnern von Mülheim und vielen Pendlern sind diese Planungen unbekannt, so dass es Ziel der Initiative „RRX für Mülheim“ ist, das Thema in die Öffentlichkeit zu tragen. Mit einer



Aktion der Initiative „RRX für Mülheim“ am 18. September vor dem Bahnhof Köln-Mülheim für einen Halt des geplanten schnellen Nahverkehrszugs.

Koffer-Performance wurde daher am 18. September auf dem Bahnhofsvorplatz von Köln-Mülheim eine Unterschriftensammlung gestartet. Die Unterschriften sollen an die für die Planungen verantwortlichen Verkehrsminister im Bund (Alexander Dobrindt) und im Land (Michael Groschek) übergeben werden.

Die Initiative „RRX für Mülheim“ will durch ihr Bürgerengagement erreichen, dass das Thema tatsächlich auch

im Düsseldorfer Landtag und im Bundestag ankommt. Es kann nicht sein, dass ein strukturschwacher Stadtteil viele Millionen Euro für das EU-Programm *Mülheim 2020* erhält – und dann 2020 von den Regionalzügen insbesondere in Richtung Düsseldorf abgehängt wird. Das ist unverständlich, zumal sich gerade neue Firmen aus dem Medienssektor an der Schanzenstraße ansiedeln.

Heiner Schwarz



Overath

Bahnhof mit Hindernissen

Derzeit haben Menschen mit eingeschränkter Mobilität am Bahnhof in Overath keine Chance.

Seit dem Frühjahr 2014 beschäftigt die Anwohner der Stadt Overath die neue Fußgängerbrücke am Bahnhof. Das im Rahmen des behindertengerechten Umbaus errichtete Bauwerk des Verkehrsknotens Bahnhof Overath macht es Menschen schwer, die nicht (mehr) gut zu Fuß sind, zum Zug zu kom-

men. Ebenso bekommen Fahrgäste mit schwerem Gepäck, Kinderwagen und Fahrrad Probleme: 42 Stufen hoch und wieder hinunter müssen überwunden werden – ohne irgendeine Schiebehilfe.

Auf dem Bahnsteig stellen sich weitere Probleme. So liegt der Fahrkartenselbstschalter am anderen Ende des Bahnsteigs, nämlich in Höhe der Treppe zur – nun abgesperrten – Unterführung. Auch sucht man nach erfolgreichem Ziehen des Tickets vergebens einen Entwerter – dieser befindet sich außer Sichtweite am Bahnhofsvorplatz in Höhe des mittlerweile gesperrten Bahnsteigs 1.

Umweg über Bensberg kostet doppelte Zeit

Für Rollstuhlfahrer war es bisher nicht möglich, aus eigener Kraft in Overath in die Bahn einzusteigen. Der behindertengerechte Umbau soll dies ändern:

Die Bahnsteige werden erhöht, und die Treppen zu der vorhandenen Unterführung werden in Rampen umgewandelt, die auch von Rollstuhlfahrern, Kinderwagen und Rollatoren bewältigt werden können. Für den Umbau musste die Unterführung allerdings gesperrt werden, so dass vorläufig alle Reisenden die neue, gut neun Meter hohe Überführung benutzen müssen.

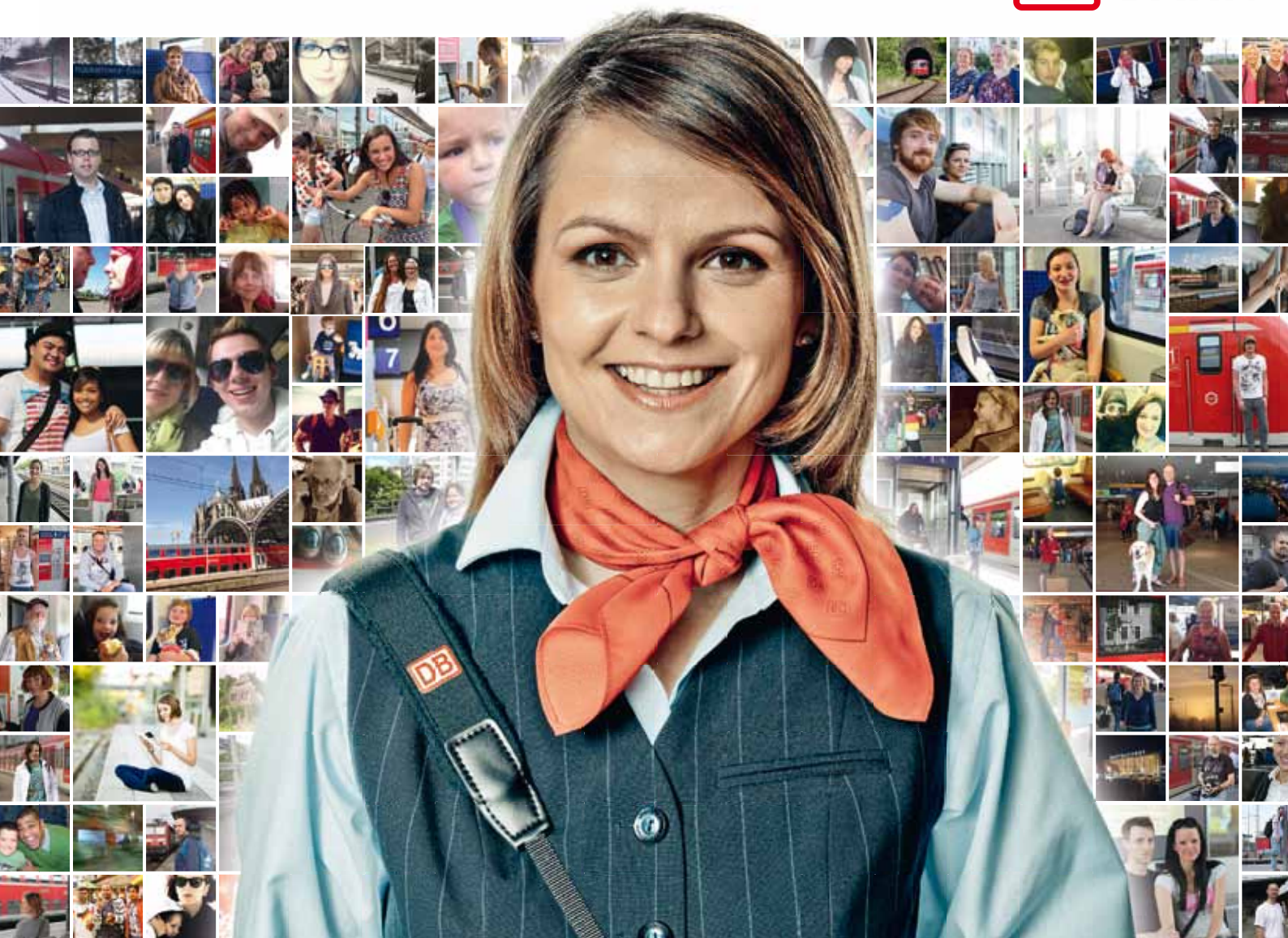
Die Arbeiten sollen Mitte 2016 abgeschlossen sein. Bereits im Dezember 2014 sollen die Züge in Richtung Köln wieder ab Bahnsteig 1 abfahren, der ohne Treppe zu erreichen ist. Wer allerdings aus Köln mit der Regionalbahn anreist, muss weiterhin über die Brücke.

Mögliche Alternative: Wer schlecht zu Fuß ist und die Brücke meiden möchte, kann mit der Buslinie 420 nach Bensberg und von dort weiter mit der Stadtbahnlinie 1 nach Köln fahren. Das dauert allerdings doppelt so lange wie die Fahrt mit der RB 25.

Norbert Schmidt (ns)



Bahnhof Overath: Der Zugang zum Bahnsteig erfolgt jetzt über eine neun Meter hohe Brücke.



Auch wenn wir nicht immer gut dabei
wegkommen, **arbeiten wir täglich
daran, dass Sie gut ankommen.**

Olga Zerva, Essen

bahn.de/ehrlich-nrw

NRW. Ehrliches Land. Ehrliche Menschen.

Nahverkehrsanbindung Köln-Mülheim

SPD und Grüne vereinbaren S-Bahn-Station „Berliner Straße“

In dem Kooperationsvertrag zwischen SPD und Grünen in der Bezirksvertretung Mülheim wurde eine S-Bahn-Haltestelle an der Berliner Straße im Norden des Stadtteils vereinbart – ein wichtiger Teilerfolg der Arbeit engagierter Bürgerinnen und Bürger in den letzten Jahren.

„Planen für Mülheims Zukunft“ konnten wir weit zuvor am 1. Oktober 2012 im Kölner Stadt-Anzeiger lesen. In dem Artikel ging es um die Zukunft von Köln-Mülheim, oder noch genauer gesagt, um die Zukunft des Mülheimer Nordens. Die „Nachbarschaft Mülheim Nord“, engagierte Bürger, die sich einmal im Monat treffen und Pläne schmieden, wie Missstände in ihrem Viertel beseitigt werden können, hatte sich Gedanken zu ihrem Viertel gemacht und eine Reihe an Verbesserungsvorschlägen mit Vertretern des Ausschusses für Stadtentwicklung des Rates der Stadt Köln erörtert und hierüber in der Presse berichtet.

Verknüpfung von S- und Stadtbahn

Einer dieser Vorschläge war der Bau der S-Bahn-Station „Berliner Straße“. Hier kreuzen sich die Stadtbahnlinie 4 auf ihrer Fahrt zwischen der Innenstadt und Schlebusch und die zwischen Köln und Essen verkehrende S-Bahn-Linie 6. Ein Blick auf den Liniennetzplan zeigt, dass dies außerdem die einzige Stelle im Kölner Stadtgebiet ist, an der zwischen kreuzenden Stadtschnellbahnen nicht im mittelbaren Haltestellenbereich umgestiegen werden kann, was im Übrigen auch für die angrenzenden Stadtteile Höhenhaus und Dünnwald wichtig wäre.

In der Broschüre „Träumen – Wünschen – Planen für Mülheim“ wurden die Überlegungen zu Papier gebracht:

„Die Teilnehmer des Workshops haben – ohne über frühere Planungen zu wissen – den Bau eines S-Bahnhofs an der Haltestelle Berliner Straße vorgeschlagen. Aus der Alltagslogik der im Viertel Woh-

nenden fehlt er an diesem Platz. In gleicher Entfernung zwischen S-Bahnhof Stammheim und dem Mülheimer Bahnhof gelegen, wird der S-Bahnhof Berliner Straße, mit Park&Ride, eine direkte Anschluss- und Umsteigeverbindung nach Leverkusen und Düsseldorf und den Bahnhöfen Köln und Bonn schaffen. Die Buslinien 151, 152, 260 und 434 treffen auf die Straßenbahnlinie 4 und die Buslinie 155 beginnt und endet hier am Wendekreis. Der Publikumsverkehr wird wachsen. Zu den Bewohnern von Mülheim-Nord und der Bruder-Klaus-Siedlung kommen die Firmen MEDA, Drösser und der Bereich des nördlichen Schanzenviertels hinzu. Der Ausbau des alten Güterbahnhofs bringt zusätzlichen Bedarf.“

Abhängigkeit von der DB

Anfangs schien die Kölner Politik zu kapitulieren. „Das ist Sache der Deutschen Bahn und wir können nichts machen“ – so äußerte sich zumindest der damalige Vorsitzende der Ausschusses für Stadtplanung, Karl-Jürgen Klipper, bei einer Podiumsdiskussion zu dem Vorhaben.

Die Bürger haben das ganz anders gesehen und die letzte Kommunalwahl zum Anlass genommen, die Kandidatinnen

und Kandidaten für Bezirksvertretung und Stadtrat auf die Wichtigkeit der S-Bahn-Station hinzuweisen. Gleichzeitig wurde mit einem Brief an alle Bewerber um ein Mandat vorgeschlagen, die Planung für eine S-Bahn-Station von der Stadt Köln vorfinanzieren zu lassen. Hiermit soll erreicht werden, dass eine belastbare Planung vorliegt. Die Finanzierung der erforderlichen Investitionen wird mit dem Nachfolgegesetz zur heutigen Gemeinde-Verkehrsfinanzierung zu regeln sein und wenn dieses 2018 steht, muss eine Planung vorliegen, um auf deren Grundlage die erforderliche Investitionsförderung beantragen zu können. In Bonn dürfen wir anhand der faktischen Kraft des guten Beispiels erleben, wie es vorausschauende Kommunalpolitiker schaffen, solche Investitionsprojekte vorzubereiten und anzutreiben. Dort wurde ebenfalls für den Neubau des Haltepunktes „Bonn UN-Campus“ an der linken Rheinstrecke die Planung durch die Stadt Bonn vorangetrieben. Schön, dieses Beispiel vor Augen zu haben, um bei der eingangs erwähnten Kooperationsvertrag wiederholt nach dem Stand der Dinge fragen zu dürfen.

Heiner Schwarz,
Nachbarschaft Mülheim Nord



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
www.emmaus-koeln.de

HEUTE RETTE ICH DIE WELT

Mit dem Girokonto der GLS Bank



Mehr unter
www.sharedichdrum.de
#sharedichdrum

GLS Bank
das macht Sinn

Neue Fahrradwegweiser in der RadRegionRheinland

Radeln nach Nummern

Neue Knotenpunktwegweiser sorgen für mehr Orientierung beim Radfahren in der Region.

Im Rahmen des Landesstrukturprogramms REGIONALE 2010 wurde der Grundstein gelegt, um die RadRegion-Rheinland (gemeint ist die Region Köln/Bonn) aus der Taufe zu heben sowie ein regionales radtouristisches Radwegesystem in Ergänzung zum bereits bestehenden landesweiten Radverkehrsnetz zu installieren. Nach längeren Planungs- und Abstimmungsvorläufen sind mittlerweile die ersten Wegweiser aufgestellt. Endgültig abgeschlossen sein soll die Aufstellung sämtlicher Wegweiser, Knotenpunktnummern und Übersichtskarten in der Region im Frühjahr 2015.

Neben dem Gebiet der Stadt Köln sind auch die kreisfreien Städte Leverkusen und Bonn sowie der Rhein-Erft-Kreis, der Rheinisch-Bergische Kreis, der Oberbergische Kreis, der Rhein-Kreis Neuss sowie der Rhein-Sieg-Kreis Teil der RadRegionRheinland, in der das landesweit einheitliche rot-weiße Leitsystem um das Knotenpunktsystem nach niederländischem Vorbild ergänzt wird.

An Kreuzungen oder Verzweigungen von Radstrecken kennzeichnen weiße Nummern auf rotem Hintergrund über den Zielwegweisern einen „Knotenpunkt“. Künftig wird an jedem dieser Knotenpunkte eine Übersichtstafel die Strecken zu den jeweils nächsten Knotenpunktnummern, die sich als Einschübe unter den Zielwegweisern befinden, zeigen. Somit lassen sich künftig neben streckenbezogenen Themenrouten flexibel die eigenen Rundrouten innerhalb der Region festlegen.

In anderen Regionen bereits bewährt

In den Niederlanden, in der Städteregion Aachen sowie den Landkreisen Heinsberg und Düren ist dieses Wegweisesystem schon länger installiert, auch östlich der „rheinischen Hecke“, also im Sauerland und im Siegerland ist dieses System zurzeit in der Planung.

Mit diesem Angebot sollen eine größere Akzeptanz des regionalen Radtourismus erreicht sowie der Bekanntheitsgrad der Region Köln/Bonn als neue radtouristische Destination gesteigert werden. Unser Tipp: Strecke auf der Karte planen, Nummern merken und deren Verlauf folgen. Mit dem Erreichen eines Knotenpunkts kann die Route bei Bedarf neu festgelegt werden.

Norbert Schmidt (sn)



[Foto: sn]

Knotenpunkt im Kölner Süden

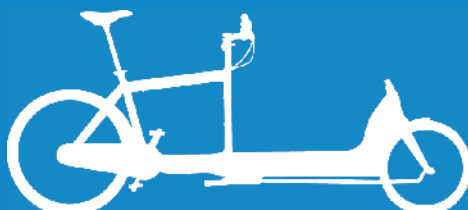
Positionspapier zum Nahverkehr

„VCD für einen starken Öffentlichen Verkehr“

Der VCD-Bundesvorstand hat ein vom Arbeitskreis Öffentlicher Nahverkehr im VCD-Bundesverband erarbeitetes detailliertes VCD-Positionspapier „VCD für einen starken Öffentlichen Verkehr“ beschlossen. Friedhelm Bihn aus Bergisch Gladbach, Sprecher des Arbeitskreises stellte bei der VCD-Bundesdelegiertenversammlung am 8. und 9. November 2014 in Nürnberg erfreut fest, dass dem Verband damit

ein fundiertes Papier für die schwierige politische Diskussion in den nächsten Monaten zur Verfügung stehe. In den bevorstehenden Verhandlungen über die künftige Finanzverteilung zwischen Bund und Ländern drohe der ÖPNV schweren Schaden zu nehmen.

Das Positionspapier kann unter www.vcd.org > Themen > Nahverkehr > Finanzierung heruntergeladen werden. VCD Regionalverband Köln



bagage-bikes.de

BULLITT® CargoBikes in Köln

Beratung, Probefahrt, Verkauf & Leasing

Termine: bullitt@bagage-bikes.de // 0163 - 8880354

www.bagage-bikes.de

Neue Radwegverbindung zwischen Deutz und Mülheim

Radeln am Rhein ...

Im Sommer wurde der bereits für April angekündigte Radweg zwischen Deutz und Mülheim entlang des Rheins eröffnet.

Im Rahmen des Strukturprogramms Mülheim 2020 wurde mit dem Rheinboulevard Mülheim Süd eine durchgängige Verbindung zwischen dem Rheinpark in Deutz und der bereits bestehenden Mülheimer Rheinpromenade geschaffen. Statt entlang des Auenwegs und dem späteren Verlauf entlang der

Hafenstraße kann nun auf einem separat auf dem Gleisbett der einstigen Hafenbahn angelegten Radweg das Mülheimer Hafengelände direkt durchfahren werden.

Vorteil der neuen Verbindung ist neben den neuen Einblicken hinter die Hafenkulissen sowie einem unmittelbaren Ausblick entlang des Rheinufer eine kreuzungs- und umwegfreie Direktverbindung zwischen den beiden größten rechtsrheinischen Stadtteilen.

... mit kleinen Schönheitsfehlern

Nachteilig sind jedoch die fehlende Querungshilfe in Höhe Auenweg/Sachsenbergstraße unterhalb der Zoobrücke zusammen mit einer unzureichenden Bordsteinabsenkung sowie die fehlenden Hinweise



[Foto: sn]

Neuartige Ausblicke: Blick auf den „Katzenbuckel“, die Fußgängerbrücke über das Hafenbecken

und Wegweiser. Diese befinden sich entlang der tempo-, aber nicht autoverkehrsreduzierten Mülheimer Freiheit. Ebenso fehlt auf dem Teilstück in Höhe Einfahrt Hafenbecken auf etwa 700 Meter Länge jegliche Wegebeleuchtung. So lassen sich bei Dunkelheit weder die Wegführungen noch die Geländer und das Wegemobiliar (Bänke, Papierkörbe etc.) längs der Strecke erkennen. Hier wäre es sinnvoll, kurzfristig Reflektoren anzubringen.

Norbert Schmidt (sn)



[Foto: sn]

Noch endet der Radweg ohne Querungshilfe und Bordscheinabsenkung unvermittelt am Auenweg.

Neuer Arbeitskreis Fußverkehr

Eine Stimme für Fußgänger

Selbstbewegt zu Fuß zu gehen ist die natürlichste Art der Fortbewegung – so selbstverständlich, dass diese Form der Mobilität oft zu wenig Beachtung findet. Dies zeigt sich an vielen Stellen dieser Stadt: Gehwege sind zu schmal, so dass die Begegnung von Menschen mit Rollator und Kinderwagen nicht möglich ist, Ampeln erzwingen mehrminütiges Warten, illegales Parken auf dem Bürgersteig wird geduldet. Damit sich dies ändert und Fußgängerinnen und Fußgänger eine Stimme bekommen, haben KölnAgenda und der VCD den Arbeitskreis Fußverkehr gegründet.

Jeder ist herzlich eingeladen, aktiv an der Entwicklung Kölns zu einer fußgängerfreundlichen Stadt mit hohen Aufenthaltsqualitäten mitzuwirken. Wir treffen uns monatlich in der VCD-Ge-

schäftsstelle in der Alten Feuerwache. Aktuelle Termine erfahren Sie über die Geschäftsstellen von KölnAgenda und des VCD. Ebenso freuen wir uns auf Ihre Hinweise für problematische Situationen und Mängel wie auch zu guten Beispielen in und um Köln.

buero@koelnagenda.de oder info@vcd-koeln.de

Ralph Herbertz
für den AK Fußverkehr



Nebenstehend zwei Beispiele für fußgängerfeindliches Parken – beide aus Lindenthal: oben vorgeschriebenes Parken trotz der seit 2009 geltenden Mindestbreite von 2,20 Meter auf dem Gehweg an der Bachemer Straße, unten nicht sanktioniertes Gehwegparken an der Max-Reger Straße.



[Foto: Reinhard Zietz]



[Foto: Reinhard Zietz]

Radfahren auf drei Rädern

Verlorene Mobilität zurückgewonnen

Ein Erfahrungsbericht über ein neues und ungewohntes Fahrzeug und die neu gewonnene Selbständigkeit.

Ein Dreirad für Erwachsene ist eine tolle Sache – doch die meisten Erwachsenen kennen diese Möglichkeit der Mobilität auf drei Rädern noch gar nicht.

Wenn das vertraute herkömmliche Fahrrad für ältere Menschen mit Ängsten, Gleichgewichtsstörungen oder nachlassender Muskelkraft zu gefährlich und zu anstrengend wird, heißt das noch lange nicht, dass auf Mobilität verzichtet werden muss.

Der folgende Erfahrungsbericht soll zeigen, dass gerade dann ein Dreirad eine ausgezeichnete Lösung darstellen und die individuelle Mobilität sichern kann.

Mobilitätsverlust nach einem Sturz

Ich fühle mich sehr sicher auf meinem Fahrrad. Welch ein Vergnügen, beschwingt auf dem kleinen vertrauten Sträßchen ein wenig Slalom zu fahren! Auch, wenn in der Nacht Sturm und Regen einen Mantel aus Blättern auf Asphalt und Erde gelegt haben ...

Nach dem Sturz habe ich mich nie mehr auf ein normales Fahrrad gesetzt. Aus Angst. Ich habe meine Mobilität verloren. Eingetauscht habe ich es gegen Bus und Bahn. Einsteigen, Umsteigen, Aussteigen, immer wieder Rolltreppen mit einem orangenen Licht anstatt eines blauen Pfeils, Aufzüge „Außer Betrieb“, fehlende Sitzgelegenheiten an Bushaltestellen – wie kann ich mich in Zukunft fortbewegen? Mit einem Rollator? Einem Elektroauto? Einer Umrüstung meines Fahrrads zu einem Dreirad?

Eine Idee fährt vorbei

Ich stehe an einer Bushaltestelle. Ein Fahrzeug fährt an mir vorüber, der Fahrer halb liegend. Vorne ein, hinten zwei Räder. Und was für eine große Ladefläche! Auch wenn der schon etwas betagte Radfahrer ziemlich schnell in die Pedale

tritt, sieht das Ganze doch eher gemütlich und bequem aus.

Ich frage bei einigen Fahrradhändlern nach einem solchen Dreirad. Ich finde keines, manchmal entdecke ich jene, die ich nicht haben möchte und die aussehen wie ein Zweirad, nur mit einem zusätzlichen dritten Rad. Von einem Fahrradhändler bekomme ich Adresse und Telefonnummer eines Händlers in Köln, der eine Auswahl von Dreirädern hat.



Angela Heitkamp, die Autorin dieses Beitrags, auf ihrem Fahrzeug

Am nächsten Tag stehe ich in diesem Laden. Hier gibt es eine größere Auswahl. Die preiswerteren sehen alle aus wie ein umgebautes, normales Fahrrad, man sieht sie manchmal im Straßenverkehr. Der Sattel hat normale Höhe, die zwei Räder sind entweder hinten oder vorne. Kaum sitze ich auf einem solchen, ist die Angst vor dem Sturz wieder da. Im Ganzen fühle ich mich sehr unsicher darauf und bin froh, als die Probefahrt beendet ist. Verstohlen schaue ich auf die andere Seite des Schaufensters, hier stehen verschiedene Modelle, die eher meinen Vorstellungen entsprechen, sie haben alle einen niedrigen Sitz. Das ist

die „teure Seite“, die Räder kosten doppelt so viel. Sportlich sehen sie aus, ansprechend. Schon sitze ich drauf. Nein, hier kann man kaum stürzen. Aber vielleicht umkippen? Die Schräge der Straße lässt mich solches befürchten.

Erste Erfahrungen

Und die Lenkung – diese direkte und sensible Reaktion einer Lenkung bin ich von meinem Zweirad nicht gewohnt. In der Gebrauchsanweisung steht: „Das Dreirad hat ein vollkommen anderes Fahrverhalten als ein Fahrrad mit 2 Rädern! (...) Hohe Geschwindigkeiten in den Kurven und auf unebenem Boden und extreme Lenkwinkel können bis zum Umschlagen des Dreirades führen! (...) Hindernisse mit einer Höhe von mehr als 5 cm müssen vermieden werden!“

Beim Fahren merke ich sofort, weshalb diese Warnungen mit einem Ausrufezeichen versehen sind: Bei der kleinsten Unebenheit hat man das Gefühl, im nächsten Moment umzukippen. Die Lenkstange nur ein klein wenig nach rechts oder links geführt – schon fährt man unbeabsichtigt eine Kurve. Fortwährend bin ich am Bremsen (Hinterräder: Scheibenbremsen, Vorderrad: Felgenbremse). Vorsicht! Jetzt muss ich zwischen zwei Pollern hindurch fahren! Wie breit ist das Dreirad? Die Breite von 73 cm ist hinter mir, ich habe kein genaues Bild dieses Maßes, suche die Mitte zwischen den Pollern, fahre langsam, merke dann aber, dass ich – dank der beiden Hinterräder – in aller Ruhe nach hinten schauen kann bei langsamem Weiterfahren, ohne zu kippen – wunderbar!

Nach der ersten Probefahrt bin ich natürlich noch unentschlossen, ob die Anschaffung richtig sei. Aber das Gefühl, darauf zu sitzen und damit zu fahren, ist ein gutes. Klar ist mir auch, dass dies die einzige Alternative für mich ist. Um die richtige Entscheidung treffen zu können, muss ich mehrmals mit dem Dreirad fahren. Bei der zweiten Probefahrt bin ich schon sicherer, bei der dritten Fahrt treffe ich die Entscheidung, die ich

noch nie bereut habe. Auch wegen des Preises von 3.700 Euro sind Bedenkzeit und Ruhe angebracht.

Der Kauf und weitere Erfahrungen

Ich kaufe das Dreirad. Die letzte Ermutung dazu ist die Information, dass der holländische Hersteller nicht in Billiglohnländern produzieren lässt, sondern auch die Teile selbst herstellt.

Ich könnte dieses Rad sofort mitnehmen, aber ich fühle mich noch nicht dazu in der Lage, damit im Straßenverkehr durch die ganze Stadt zu fahren. Gegen einen Aufpreis wird es mir geliefert.

Ich übe: durchfahren zwischen zwei Pollern, in Schräglage fahren. Dazu hat man in Köln genügend Gelegenheit durch die sogenannten „Nippeser Straßenkissen“, das sind Erhöhungen auf den Straßen, meist gepflastert, um die Autofahrer zum langsam(er)fahren zu zwingen. Ich übe Bremsen und Kurvenfahren, die mit wachsender Sicherheit immer enger werden. Nach mehreren Fahrten dieser Art habe ich das Gefühl, mir mein neues Fahrrad „einverleibt“ zu haben. Ich bin wieder unabhängig und mobil! Trotzdem suche ich noch verkehrsarme Zeiten auf, um Besorgungen zu erledigen (inzwischen spielt das keine Rolle mehr). Ich bin glücklich, freue mich auf jede Fahrt.

Es gibt noch eine Besonderheit, die auch ein geübter Fahrer nie vergessen sollte: Das Fahren in jede Kreuzung erfordert größte Wachsamkeit und Vorsicht. Vorsicht ist keine Ängstlichkeit. Da man viel weiter hinten sitzt als bei einem Zweirad, muss man in jede Kreuzung – und sei sie noch so wenig befahren – sehr langsam hineinfahren. Außerdem wird man von Autofahrern schlechter gesehen, da man viel niedriger sitzt.

Eine weitere Besonderheit ergibt sich aus den Maßen des Fahrzeugs: Das Schieben eines Rades von 206 cm Länge und 36 kg Gewicht ist etwas mühsam, und durch die Breite hinten stößt man sich schon mal ein Pedal in die Wade oder das Schienbein. Und wollte man etwa sein langes Vehikel mit dem Bus transportieren, so stößt man auf unüberwindbare Grenzen. Der Transport zu einer U-Bahn Haltestelle ist undiskutierbar.

Fazit

Wie bequem man doch auf dem Dreirad sitzen kann! Die Rückenlehne ist leicht schräg und besteht aus einem Rahmen mit festen, breiten Bändern, die man durch Öffnen eines Klettverschlusses dem jeweiligen Anlehnbedürfnis anpassen kann. Unter dem Sitz ist die Vorrichtung für einen E-Motor montiert. Mir reichen die 8 Gänge aus, in Zürich oder Stuttgart wäre das sicher notwendig.

Das Fahrzeug ist noch eine Rarität auf der Straße. Es wird belächelt, bewundert. Neulich, ein kleiner Junge: „Das ist aber ein cooles Auto!“, worauf er von seinem Bruder belehrt wurde, dass das ein Rad sei. Bei den vielen Gesprächen mit Interessierten sitze ich locker auf meinem Sitz mit Lehne, während das Gegenüber absteigen oder stehen muss. Die Gespräche fangen immer beim Dreirad an und haben schon manchmal mit politischen oder weltanschaulichen Fragen geendet.

Nun kann man zu dem Schluss kommen, es seien doch zu viele Nachteile, ein solches Rad sei einfach noch nicht genügend ausgereift. Niemand wird sich dieses Fahrzeug freiwillig anschaffen,



Ein Fahrzeug mit viel Sitzkomfort

aber wenn man nicht mehr mobil ist und mit diesem Gefährt wieder seine Selbstständigkeit erlangen kann, wiegt dieser Vorteil die größeren und kleineren Nachteile auf. Ich habe jedenfalls noch nie diese Anschaffung bereut und bin jedes Mal glücklich, wenn ich mit ihm losfahren kann.

Angela Heitkamp



FRIEDENSBILDUNGSWERK	
Bildungsurlaub Mediation Sprachen	
Info: www.friedensbildungswerk.de	Mediation - Sechsstufige Fortbildung zur/ zum MediatorIn (150 Std.)
	Sprachen - Hocharabisch – Russisch – Polnisch - Neugriechisch - Niederländisch
	Politische Bildung – Vorträge zu Fragen von Frieden und Politik & Gesellschaft
	1915 bis 2015 – Veranstaltung zu 100 Jahre Frauen- Friedenskongress im Friedensbildungswerk in 50667 Köln
Friedensbildungswerk Köln Obenmarspforten 7-11, 50667 Köln E- Mail: fbkkoeln@t-online.de Telefon: 0221 9521945 	

Radverkehr in Köln-Nippes

Einbahnstraßen werden nicht geöffnet!?

Die Bezirksvertretung verhindert eine zügige Öffnung von Einbahnstraßen im Stadtbezirk.

Auch im Stadtgebiet Nippes nimmt der Fahrradverkehr erheblich zu. Deshalb hatte der Fahrradbeauftragte der Stadt Köln 2013 vorgeschlagen, im Stadtbezirk 5 (Nippes) weitere Einbahnstraßen für den Radverkehr zu öffnen, so wie es in anderen Stadtbezirken schon umgesetzt wurde.

Leider hat die Mehrheit der alten Bezirksvertretung diesem Gesamtkonzept nicht zugestimmt und erwartet, für bestimmte Maßnahmen separat begründete Anträge von der Verwaltung zur Abstimmung zu bekommen. Mit dem derzeitigen Mitarbeiterstamm des Fahrradbeauftragten ist dieser zurzeit jedoch nicht in der Lage, diesem Wunsch der Bezirksvertretung zu folgen. Ergebnis der jetzigen Beschlussfassung im Zusammenhang mit den Gegebenheiten beim Fahrradbeauftragten ist, dass zurzeit im Stadtteil Nippes keine Einbahnstraßen für den gegenläufigen Radverkehr geöffnet werden.

Wir in Nippes gehören zu den Stadtbezirken, wo der Zunahme des Radverkehrs am wenigsten Rechnung durch ein logisches Radverkehrskonzept getragen wird.

Von der Verwaltung wurden in der Vergangenheit schon beschlossene Öffnungen bisher noch nicht umgesetzt.

Wir vom Arbeitskreis „Fahrradfreundliches Nippes“, bestehend aus Mitgliedern aus Kölner ADFC und VCD, fordern, dass endlich auch im Stadtbezirk 5 weitere Einbahnstraßen für den Radverkehr geöffnet werden. Hierzu gehören auch Schulwege, zum Beispiel die derzeit nur in einer Richtung zu befahrende Zufahrt zum Schulhof des Leonardo-da-Vinci-Gymnasiums an der Yorkstraße. Dort werden die Schüler zu unrealistischen Umwegen gezwungen oder aber zu gefährlichen verkehrswidrigen Handlungen verführt. Dies gilt ebenso für weitere Straßen in Nippes.

Vor diesem Hintergrund hat der Arbeitskreis drei neue Bürgeranträge zur beschleunigten Umsetzung in die Bezirksvertretung eingebracht.



Grundschule in der Yorkstraße: Es sind nur wenige Meter bis zu den Fahrradständern, doch der direkte Weg ist für den Radverkehr verboten.

Mitarbeit erwünscht

Wenn viele Menschen mit dem Fahrrad statt mit dem Auto unterwegs sind, bedeutet dies mehr Lebensqualität in unserem Stadtbezirk. Wer Interesse an der

Verbesserung und der Mitgestaltung des Radverkehrs im Stadtteil Nippes hat, ist herzlich willkommen. Weitere Informationen zum Arbeitskreis bei Wolfgang Kissenbeck, mobil: 0177 2667062.

Wolfgang Kissenbeck



Veloroute Nord an Amsterdamer Straße Durchfahrt versperrt

Skurries aus dem Kölner Norden

Auf der Veloroute Nord versperrt ein Geländer die Überquerung der Amsterdamer Straße und damit die Weiterführung der Route in Richtung Niehler Hafen und Köln-Niehl. Diese Verbindung gehört zum Radverkehrsnetz NRW und ist darüber hinaus ein Zubringer zum Rheinradweg „Rheinschiene“.

Als Reaktion auf eine Mängelliste wurde vor zwei Jahren von dem städtischen Amt für Straßen und Verkehrstechnik versprochen, dass diese Behinderung endlich entfernt wird.

Nun, die Behinderung besteht noch bis heute, kein Beispiel für ein fahrradfreundliche Stadt!

Wolfgang Kissenbeck

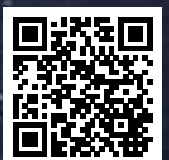


Immerhin noch als Fahrradständer zu gebrauchen – die Weiterfahrt blockierendes Geländer an der Amsterdamer Straße



Ich fahre Rad, weil ...
ich im Stadtverkehr direkter ans Ziel komme.

www.stadt-koeln.de/radfahren



7. Kölner Fahrrad-Sternfahrt

Erneute Rekordbeteiligung

Unter dem Motto „CO₂ sparen – Fahrrad fahren!“ fuhren mehr als 2.000 Teilnehmer mit.

So viele Teilnehmende wie noch nie zuvor fuhren am Sonntag, 15. Juni 2014, bei der Kölner Fahrrad-Sternfahrt mit. Unter den gut 2.000 Radlerinnen und Radlern in bester Laune waren viele das erste Mal dabei. Das diesjährige Motto „CO₂ sparen – Fahrrad fahren!“ motivierte auch wieder zahlreiche Familien mit Kindern zur Teilnahme. Wie zum Beweis der Klimafreundlichkeit des Radfahrens schien die Sonne den ganzen Nachmittag.

Von Polizei und Ordnern begleitet fuhren die Teilnehmer auf neun Routen bis zum Rudolfplatz. Dort begann – begleitet von Sambaklängen – um 14 Uhr die gemeinsame Rundfahrt durch die Innenstadt.

Strecke führte auch durch den Rheinfertunnel

Der Rundkurs führte auch durch den für Autoverkehr gesperrten Rheinfertunnel und endete auf dem Heumarkt, wo zahlreiche Infostände der Partner, Unterstützer und Sponsoren aufgebaut waren. Von der Bühne begrüßte das Kunstorchester Kwaggawerk die einfahrenden Sternfahrerinnen und Sternfahrer musikalisch. Schnell war der Platz mit Menschen und bunt geschmückten



Für kurze Zeit war der Rheinfertunnel autofrei.

Zweirädern gefüllt.

Es wurde Eis geschleckt, Würstchen gegessen und wer mochte, konnte am Stand der RheinEnergie kostenlos durstlöschendes Wasser bekommen. Durch das Bühnenprogramm führte Werner Roleff vom Organisationsteam. Stolz konnte er darüber berichten, dass das bisherige veranstaltende Aktionsbündnis nun als gemeinnütziger „Verein zur Förderung der Kölner Fahrrad-Sternfahrt“ anerkannt ist.

Verkehrspolitik kam nicht zu kurz

Hans-Georg Kleinmann vom Aktionsbündnis Kölner Fahrrad-Sternfahrt wies in seiner Rede auf verschiedene Problemstrecken hin, wo die vielen Radfahrerinnen und Radfahrer schon seit Jahren auf eine Verbesserung der Verkehrssituation warten. Seine Rede „Radverkehr stark im Aufwind – Politik und Verwaltung schauen nur zu“ ist auf der gegenüberliegenden Seite abgedruckt.

Roland Pareik von KölnAgenda e.V. stellte die Kampagne „Köln spart CO₂“ vor und rief die Sternfahrerinnen und Sternfahrer auf, sich zahlreich zu beteiligen. Begleitet wurde er von der RTL-Moderatorin Janine Steeger. Sie war das erste Mal bei der Sternfahrt dabei und plant, in Zukunft ohne Auto zu leben.

Dann wurde das Publikum zur Hochzeitsgesellschaft: Vermählt wurden auf der Bühne die Lastenräder Kasimir und Konstanze; sie tauschten vor aller Augen die Klingle und sind nun beide kostenfrei auszuleihen.



Sonnenschein und gute Laune bei der Abschlusskundgebung auf dem Heumarkt

Als letzter Redner kam Marco Laufenberg von Critical Mass Köln auf die Bühne. Er berichtete von unfreundlichen Kontrollen durch Ordnungskräfte während der Critical Mass, die jeden letzten Freitag im Monat stattfindet. Sein Vorwurf: Radfahrer werden kriminalisiert, nur weil sie ihnen zugewiesene, aber unzumutbare Wege nicht benutzen. Er forderte das Publikum auf, sich für seine Rechte als Radfahrer einzusetzen.

Nächste Sternfahrt ist am 21. Juni 2015

Zum Abschluss bedankte sich das Organisationsteam ganz herzlich bei allen Routenleitern, Ordnern, Helfern, Unterstützern, Förderern und Sponsoren und warb für weitere Mitstreiter, damit die nächste Sternfahrt am 21. Juni 2015 noch mehr Teilnehmer anzieht. Man plane auch, verstärkt auf die Kölner Schulen zuzugehen, damit möglichst viele Schülerinnen und Schüler beim nächsten Mal mitfahren.

Aktuelle Infos sowie Impressionen von der Sternfahrt sind unter www.sternfahrt-koeln.de und auch auf Facebook oder Twitter zu finden.

*Aktionsbündnis
Kölner Fahrradsternfahrt*



Radverkehr stark im Aufwind

Politik und Verwaltung schauen nur zu

Rede von Hans-Georg Kleinmann, VCD Regionalverband Köln, zur 7. Kölner Fahrrad-Sternfahrt

Es tut sich etwas beim Radverkehr. Im Straßenbild nimmt der Radverkehr täglich zu. In den Medien wird zunehmend über den Radverkehr berichtet – und mittlerweile sogar positiv. In der Stadt stößt man zunehmend auf rot markierte Wege und Streifen, die zeigen sollen: Hier gibt man dem Radverkehr Raum.

Aber: Lasst Euch von diesen roten Flächen nicht täuschen: Sie befinden sich zumeist an unkritischen Stellen – an Stellen, wo es dem Autoverkehr nicht wehtut. An den kritischen Stellen sieht es ganz anders aus: Da sucht man die roten Flächen häufig vergebens.

Vier wichtige Verbindungen, wo seit Jahren nichts passiert

Beispiel Ringe: Seit vielen Jahren tut sich hier nichts, der viel zu schmale Radweg erlaubt nur einen Gänsemarsch.

Beispiel Neumarkt: Radverkehrsplanung aus den 1980er Jahren, seitdem ist nichts Wesentliches mehr passiert. Und es bleibt sogar gefährlich: Auf der Südseite, Höhe Gesundheitsamt, müssen Radfahrer und Fußgänger gemeinsam durch ein enges Nadelöhr. Nebenan sind drei Autospuren.

Beispiel Turiner Straße: sechsspurig zwischen Ebertplatz und Bahnhof. Vor

vielen Jahren war hier einmal ein Radverkehrsstreifen geplant, nichts ist seitdem passiert.

Beispiel Nord-Süd-Verbindung: Rheinufertunnel sowie Nord-Süd-Fahrt stellen ein opulentes Angebot für den Autoverkehr dar. Hingegen bei den Radverkehrsanlagen: Fehlanzeige.

Interessant: Beim Rheinufertunnel gab es den Antrag, eine Spur für Radverkehr und Busse einzurichten. Abgelehnt. Man war um die Sicherheit der Radfahrer besorgt. Achtung: Immer, wenn man um Radfahrer besorgt ist, ist Vorsicht geboten. Diese Sorge ist meistens vorgeschoben: Man ist in Wirklichkeit besorgt um mögliche Einschränkungen des Autoverkehrs.

Echte Sorge sieht anders aus: Beim Rheinufertunnel könnte man eine Umweltspur einrichten und auf dieser Spur die Höchstgeschwindigkeit der Autos auf 30 km/h absenken.

Es gibt mehr Radfahrer – trotz Politik und Stadtverwaltung

Allen Missständen zum Trotz: Es gibt immer mehr Radfahrer – und leider muss man sogar sagen, trotz Politik und Stadtverwaltung gibt es immer mehr Radfahrer.

Politik und Verwaltung sind hilflos und ohnmächtig und reagieren nicht auf diesen Trend. Für den zusätzlichen Radverkehr wird keine angemessene

Verkehrsfläche zur Verfügung gestellt. Nicht nur das, in vielen Fällen wird der Radverkehr sogar aktiv behindert: Die Wartburgstraße in Nippes wird als Einbahnstraße nicht geöffnet, und Hunderte von Fahrradfahrern müssen täglich einen größeren Umweg in Kauf nehmen, nur weil man auf neun PKW-Stellplätze nicht verzichten will.

Nichtstun kommt richtig teuer

Dieses Nichtstun kommt richtig teuer. Der Radverkehrsanteil in Köln könnte mindestens doppelt so hoch sein. Amsterdam und Kopenhagen zeigen das eindrucksvoll – dort unterstützen Politik und Verwaltung diesen Trend. Und 15 Prozent mehr Radverkehr würde die Stadt finanziell spürbar entlasten, weil dadurch entsprechende Kosten für den Autoverkehr und den öffentlichen Nahverkehr eingespart werden könnten.

Stattdessen steckt man zwar viel Geld in Klimaschutzkampagnen, hindert den Bürger jedoch daran, CO₂ zu sparen durch einen Umstieg aufs Fahrrad. So kann es nicht weiter gehen. Die Politik und die Stadtverwaltung laufen Gefahr, dass sie von der Entwicklung des Radverkehrs überholt und vielleicht sogar überrollt werden.

Beim Radverkehr ist die kritische Masse bald erreicht.

Hans-Georg Kleinmann

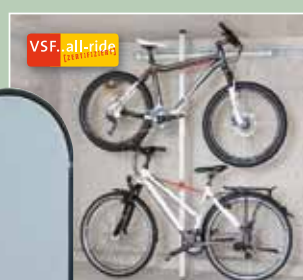


UND WO PARKT IHR FAHRRAD?

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



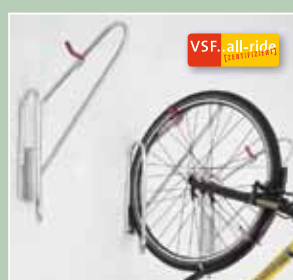
Fahrradgarage BikeBox 3



Fahrradhalter Spacer



Fahrrad-Wandhalter 3730



Hängeparker 3900



Anlehneparker 2500 XBF

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

Aktuelles zum Radverkehr in Köln

Zukunft des Radverkehrs in der Innenstadt

Bereits das zweite Mal in diesem Jahr trafen sich Bürger, Verbände und Verantwortliche der Stadt Köln zur Erstellung des neuen Radverkehrskonzepts für die Innenstadt. Vorgestellt und anschließend diskutiert wurde dieses Mal das Radwegenetz. Wie schon bei der Versammlung im April, zeigte sich ein großes Interesse an offenen Planungsverfahren dieser Art.

Am 20. Oktober 2014 fanden sich fast 200 Interessierte im Rautenstrauch-Joest-Museum zum zweiten öffentlichen Bürgertermin für das neue Radverkehrskonzept Innenstadt ein. Bei diesem Termin sollte die zuvor mit Hilfe der Bürgeranregungen vom April sowie von den Facharbeitsgruppen erstellte Radweg-Netzstruktur vorgestellt und diskutiert werden. In einem einleitenden Vortrag fasste Herr Gwiasda (Planungsbüro VIA) noch einmal die Ergebnisse vom April zusammen und stellte dann das entwickelte Wegenetz vor. Die detaillierten Pläne wurden zudem an Stellwänden ausgestellt. Darauf folgten dazu Stellungnahmen der jeweiligen geladenen Vertreter der Verbände ADFC, VCD und Rad Express Wege Köln (REWK), der IHK und dem ADAC. Im Anschluss entwickelte sich



Auch der zweite Bürgertermin zum Radverkehrskonzept Innenstadt belegte das große Interesse an besseren Radverkehrsbedingungen in der Kölner Innenstadt.

eine konstruktive lebhafte Diskussion moderiert vom Bezirksbürgermeister Herrn Hupke. Wie schon bei dem Termin im April, werden die Anregungen an das Gutachterteam weitergeleitet.

Im Frühjahr 2015 ist dann die dritte und letzte Veranstaltung dieser Art angesetzt. Der Fokus hierbei soll dann auf dem konkreten Handlungskonzept und der Priorisierung liegen.

Startschuss für Umsetzung des Radverkehrskonzepts Lindenthal

Als erste Maßnahmenumsetzung des im Februar 2014 einstimmig beschlos-

senen Radverkehrskonzepts Lindenthal erfolgte am 24. Oktober der Startschuss auf der Bachemer Straße. Unter den Augen von Pressevertretern und der Bezirksbürgermeisterin Frau Blömer-Frerker wurden Schutzstreifen-, Piktogramm- und Fahrbahnmarkierungsarbeiten durchgeführt. Radfahrer können nun sicherer auf der Fahrbahn fahren.

Fahrradfreundliche Umplanung am Waidmarkt

In der Sommerferienzeit wurden die Umplanungsmaßnahmen an Waidmarkt und

Hohe Pforte abgeschlossen. Durch neue Ampeln und Markierungsarbeiten wird nun eine fahrradfreundlichere Verkehrsführung an der gesamten Kreuzung gewährleistet.

Neue Zählstelle Venloer Straße in Betrieb

Im Juli ging auf der Venloer Straße in Ehrenfeld die zweite Dauerzählstelle zur Erfassung des Rad- und Kraftfahrzeugverkehrs offiziell in Betrieb. In den ersten drei Monaten wurden insgesamt 480.750 Radfahrerende gezählt. An einigen Tagen befahren bis zu 7.500 RadlerInnen die Venloer Straße. Vor



Die Bachemer Straße – das Foto links zeigt den Zustand vor der Umgestaltung – ist durch die neuen und mit den neuen Radstreifen bedeutend fahrradfreundlicher geworden (siehe rechtes Foto).



Neue Zählstelle an der Venloer Straße in Köln-Ehrenfeld



Neue Markierungen an Waidmarkt und Hohe Pforte#

dem Straßenumbau im Jahre 2007 wurden rund 3.500 RadfahrerInnen erfasst, nach Abschluss der Bauarbeiten bereits 6.500.

Diese Zahlen belegen, dass in den Stadtteilen Ehrenfeld und Neuhöfen das Fahrrad für die Mobilität immer wichtiger wird. Bereits heute werden 27 Prozent aller täglichen Fahrten im Stadtteil Ehrenfeld mit dem Fahrrad durchgeführt. Damit liegt das Fahrrad in der Wahl des Verkehrsmittels vor dem Auto mit 26 Prozent und im Vergleich zur Gesamtstadt mit 12 Prozent an erster Stelle. Vergleichbare Radverkehrsanteile sind in der Innenstadt, in Lindenthal und in Nippes zu verzeichnen.

„Radeln Sie sich fit zur Arbeit“

Auch 2014 ging die verwaltungsinterne Kampagne „Radeln Sie sich fit zur Arbeit“ der Stadt Köln an den Start. Zwischen 1. Mai und 31. August konnte man

per Teilnahmebogen an das Team des Fahrradbeauftragten melden, wieviel Kilometer man in diesem Zeitraum mit dem Rad zur Arbeit gefahren ist. Teilgenommen haben dieses Jahr 566 städtische Mitarbeiter. Somit gab es dieses Jahr wieder einen Zuwachs an Teilnehmern von fast 15 Prozent im Vergleich zum Vorjahr. Insgesamt ist eine Strecke von fast 370.000 mit dem Rad zurückgelegten Kilometern zustande gekommen.

„Bike&Ride“-Erhebung und der fahrradfreundliche „neue“ Ottoplatz

Ende Oktober fand die bereits 15. Erhebung zu „Bike&Ride“ statt. Diese wird seit 2004 alle zwei Jahre (vorher jährlich) vom Team des Fahrradbeauftragten innerhalb zweier Oktoberwochen durchgeführt. Die erste Evaluierung wurde bereits 1994 durchgeführt und ist in diesem Umfang bundesweit einzigartig. Erhoben werden abgestellte Fahr-

räder im gesamten Stadtgebiet an über 200 schienenungebundenen Haltestellen. Ziel ist es, eine grundsätzliche Entwicklung zu evaluieren, um das vorhandene „Bike&Ride“-Konzept zu überprüfen, gegebenenfalls zu verifizieren und an aktuelle Entwicklungen anzupassen sowie sogenannte Fahrradleichen zu dokumentieren.

Die Umbaumaßnahmen rund um den Deutzer Bahnhofsvorplatz sind seit Sommer 2014 so gut wie abgeschlossen. Rund um den „neuen“ Ottoplatz wurden Abstellplätze mit Überdachung sowie zusätzliche sogenannte Haarnadeln am Auenweg geschaffen. Bis Ende 2014 folgen weitere Abstellplätze des Typs BETA XXL neben dem Taxistand. Die Kapazität der Fahrradparkanlagen wird dann insgesamt für rund 360 Räder ausreichen. Dies sind mehr als dreimal soviel wie vor Umbau mit etwa 110 Fahrradabstellmöglichkeiten.

Peter Lemke, Team des Fahrradbeauftragten der Stadt Köln □



perpedalo
velomarketing & event

JOBS für die Saison 2015
Fahrer & Stadtführer

Wir unterstützen das
Kinder- & Jugendhospital



Balthasar

Rikscha-Fahrt

KÖLN

GUTSCHEINE!

ERFAHREN
VERSCHENKEN SIE

Stadtführung

ConfyBike-Fahrt

perpedalo
Moselstr. 68
50674 Köln

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



Radverkehrskonzept Innenstadt

Vorschläge des VCD-Arbeitskreises Rad

Am 20. Oktober war die zweite öffentliche Anhörung zu dem geplanten Radverkehrskonzept Innenstadt.

Im Auftrag der Stadt Köln hat das Planungsbüro VIA eG. ein Radverkehrskonzept für die Innenstadt entwickelt. Ziel dieses Konzepts ist ein Radverkehrsnetz in der Kölner Innenstadt, das den Belangen des stärker werdenden Radverkehrs gerecht wird. Radfahrerinnen und Radfahrer sollen ein Radnetz vorfinden, wo höchstens 200 Meter bis zur nächsten Straße mit spezifischer, die Gegebenheiten der Straße berücksichtigender Radverkehrsinfrastruktur zurückzulegen sind.

Öffentliche Anhörung

Bei der zweiten öffentlichen Anhörung zu diesem Radverkehrskonzept erläuterte vor über 180 Interessierten zunächst Peter Gwiasda von VIA den

Stand der Planung. Im Konzept werden Straßen, in denen der Rad- und Fußverkehr Vorrang hat, von denen unterschieden, in denen der motorisierte Individualverkehr zwar Vorrang behalten soll, aber auch dem Radverkehr eine spezifische Infrastruktur gegeben werden soll, entweder in Gestalt separater Radwege wie an der Inneren Kanalstraße oder in Form von Schutzstreifen (siehe Karte unten).

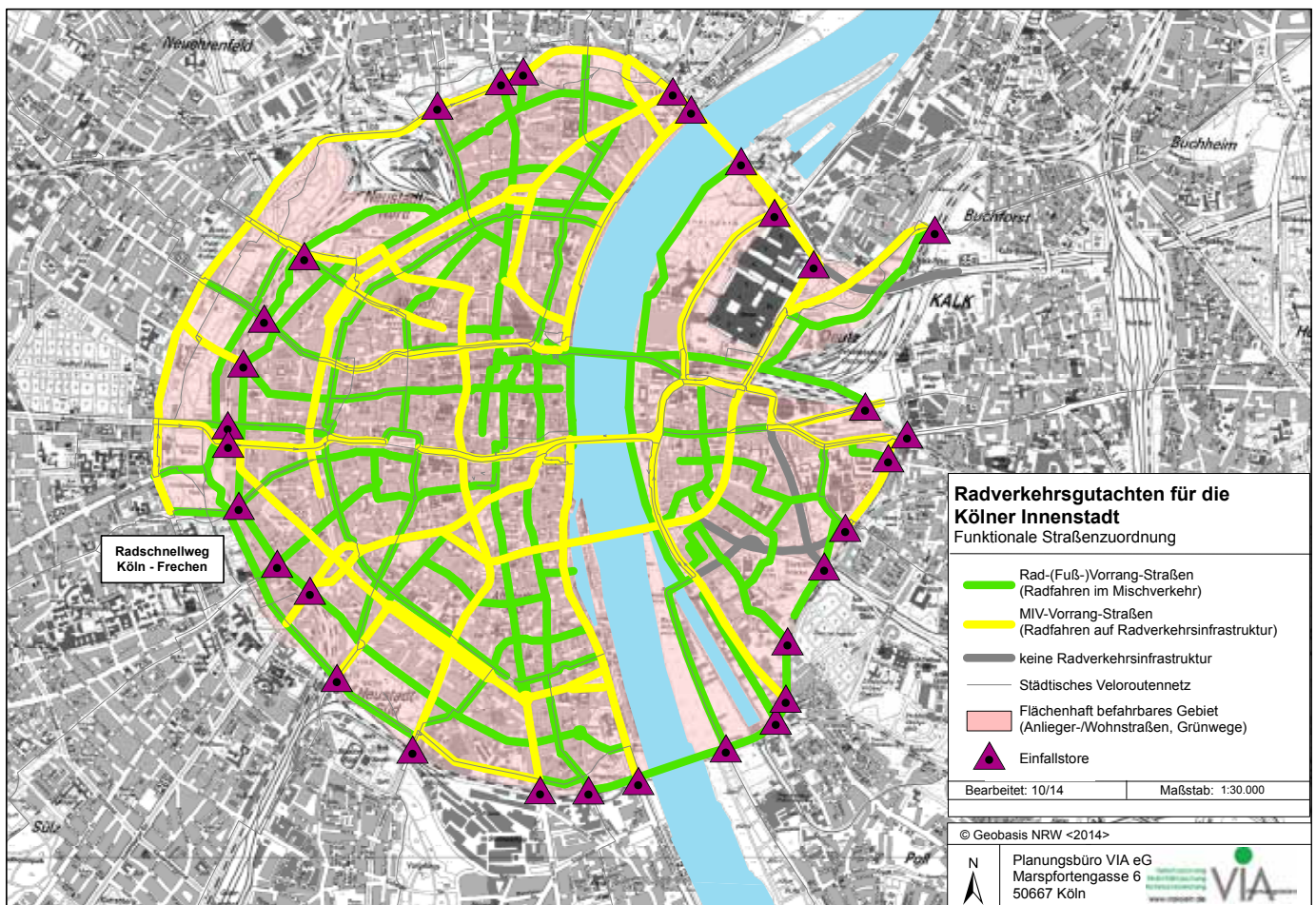
Als Modellversuch soll auf ausgewählten mehrspurigen Straßen, die bisher vom Autoverkehr dominiert werden, auf der rechten Spur zum Schutz der Radfahrer Tempo 30 und auf der anderen Spur Tempo 50 gelten. Dieses Modell ist in mehreren Städten der USA schon erfolgreich und wird als *Shared Bike Lane* bezeichnet.

Auf Wunsch der Verwaltung wurden anschließend andere gesellschaftliche Gruppen zu ihren Vorstellungen befragt. Von dem Vertreter der Industrie- und

Handelskammer wurde die Gewährleistung des Wirtschaftsverkehrs gefordert, wobei er die Möglichkeit, Waren per Lastenrad zu transportieren, ausdrücklich begrüßte. Der Vertreter des ADAC sprach sich hauptsächlich für fließenden Autoverkehr und ausreichende Parkmöglichkeiten aus.

Die Sprecher von VCD, ADFC und REWK (RadExpressWegKöln) begrüßten ausdrücklich die Erstellung des Konzepts als richtungsweisenden Schritt zur Verbesserung des Radverkehrs und für mehr Lebensqualität in der Innenstadt, forderten aber wichtige Verbesserungen. Hier ein Auszug ihrer Vorschläge:

- sinnvolle Anbindung des Rheinufer-tunnels sowohl im Norden als auch im Süden für beide Fahrtrichtungen an den Rheinradweg,
- komfortablere Möglichkeiten, Gleisanlagen wie in der Cäcilienstraße oder am Heumarkt zu überqueren,



- durchgängiger Radweg vom Breslauer Platz über die Nordseite der Hohenzollernbrücke und eine Rampe an der Bahntrasse bis nach Kalk,
- bessere Erreichbarkeit der Radstation am Hauptbahnhof und der künftigen Station am Südbahnhof,
- barrierefreie Zu- und Abfahrten an allen Rheinbrücken,

- gute Anbindung des geplanten Rad-schnellwegs zwischen Frechen und Köln an das geplante Innenstadtnetz,
- Einrichtung einer *Shared Bike Lane* auf den Ringen.

Grundsätzlich äußerten die Initiativen den Wunsch, dass das Radverkehrskonzept in naher Zukunft von Politik, Verwaltung und Öffentlichkeit angenommen wird, und die Hoffnung, dass von der Verwaltung genügend Ressourcen, insbesondere auch ausreichend Personal, für dessen Umsetzung bereitgestellt werden.

Weitere Informationen zu dem städtischen Konzept unter www.stadt-koeln.de/leben-in-koeln/verkehr/radfahren/radverkehrskonzept-innenstadt.

Bernd Herting, Wolfgang Kissenbeck □

Drängelgitter für Fahrradfahrer Sinn oder Unsinn?

Drängelgitter sollen schützen, nicht behindern.

Mit dem Fahrrad durch die Stadt zu fahren, egal ob auf Fahrradwegen in Parkanlagen oder an Verkehrskreuzungen, heißt vielerorts sogenannte Drängelgitter zu passieren, besser gesagt: zu überwinden. Wir finden sie sowohl zu Beginn als auch in der Mitte, aber auch am Ende eines Fahrradwegs platziert. Sie sind meist sehr eng und für ungeübte Fahrradfahrer nur fahrradschiebend zu passieren. Mit einem Fahrradanhänger oder einem Lastenrad, mit einem Kinderwagen oder einem Rollstuhl ist es oft ausgesprochen schwierig, bisweilen sogar unmöglich, solche Hindernisse zu überwinden.

Generell sind Drängelgitter natürlich sinnvoll, um Verkehrsunfälle zu verhindern, so im Grüngürtel am Übergang der KVB-Linie 7. Drängelgitter, die dazu dienen sollen, Autofahrer vom Benutzen eines Weges abzuhalten, sind aber oft so angelegt, dass selbst Fahrradfahrer an der Weiterfahrt gehindert werden.

Im Folgenden möchte ich nur zwei Beispiele für meiner Meinung nach unsinnige Drängelgitter anführen. Auf der Radroute von und nach Thielenbruch steht an der Kreuzung von Dabringhauser Straße und Dellbrücker Mauspfad ein doppelseitiges Sperrgitter. Hier würde beispielsweise ein einzelner Pfosten reichen. Bis vor einiger Zeit gab es das gleiche Problem von der Fritz-Figge-Straße kommend zur Auffahrt Innere Kanalstraße. Jetzt wurde zwar das Sperrgitter durch einen Pfosten ersetzt. Der ist aber so angebracht, dass ein Durchkommen schwierig bleibt.

Was ist Sinn solcher Drängelgitter? So wie ich das verstehe, sollen sie an be-



Eine völlig überflüssige Sperre behindert die Radroute von und nach Thielenbruch.

sonderen Gefahrenstellen für verstärkte Vorsicht und Aufmerksamkeit sorgen. Dies kann ich nur unterstreichen. Warum können dann aber solche Maßnahmen nicht mit vernünftigen Abständen der Hindernisse umgesetzt werden? Es gibt doch auch gute Beispiele. Etwa das Gitter auf der Nordseite der Brücke über der Inneren Kanalstraße in Höhe



An der inneren Kanalstraße am Herkulshochhaus verengt ein Gitter unnötig die Auf- und Abfahrt.

des Lentbades. Hier werden Fahrradfahrer gehindert, eine Treppe herunter zu fahren. Auch in den Grünanlagen am Strundener Bach in Dellbrück lassen die schrankenähnlichen Aufbauten genügend Platz, um mit Fahrrad, Rollstuhl oder Kinderwagen durchzufahren

Bernd Herting. □



Zum Einsatz kommt ein historischer MAN-Triebwagen mit WC und Bar

Infos erhalten Sie unter:
Tel. 02 28 / 850 340-0
Fax 02 28 / 850 340-10
E-Mail info@rse-express.de
Internet www.rse-express.de

RSE

Rhein-Sieg-Eisenbahn GmbH

Die RSE bietet interessante Ausflugsfahrten auf der Schiene an oder mieten Sie Ihren eigenen Sonderzug für

- Betriebsausflüge
- Geburtstage
- Familienfeste

Bewegte Zeiten

Der verkehrspolitische Blog

Wir leben in bewegten Zeiten: Nicht nur bei Energie, Klima und Finanzen stehen große Veränderungen oder gar Umbrüche ins Haus, sondern auch beim Verkehr zeichnet sich ein Paradigmenwechsel ab. Der verkehrspolitische Blog berichtet chronologisch über Ereignisse, die eine verkehrspolitische Relevanz und zu meist auch einen Bezug zur Mobilität in Köln haben.

8. April 2014: „Radweg im Rheinufer-tunnel“ lautete provokant der Titel einer Kölner Tageszeitung, die über eine Veranstaltung der Stadt Köln zum Thema „Radverkehrskonzept in der Innenstadt“ berichtete.

Die Stadtverwaltung will ein Radverkehrskonzept für die Innenstadt erstellen und die Bürgerinnen und Bürger dabei von Anfang an beteiligen. Rund 120 Interessierte kamen zu der Veranstaltung, und sie lieferten viele Anregungen für die weitere Planung. Die umständlichen Auf- und Abfahrten zu den Rheinbrücken kamen ebenso zur Sprache wie die fehlende Nord-Süd-Verbindung.

Franz Linder vom Planerbüro Süd-stadt hielt eine Steigerung des Radfahrer-Anteils am Gesamtverkehr von derzeit etwa zwölf auf 25 Prozent für möglich – wenn die Infrastruktur entsprechend ausgebaut werde. Die derzeitige Infrastruktur hingegen erlaube keinen Massenverkehr.



Wir müssen draußen bleiben.

Peter Gwiasda vom Büro Via forderte, über die Aufteilung des Straßenraums neu nachzudenken und die Belange von Radfahrern, Fußgängern, Autofahrern und Öffentlichem Nahverkehr gleichberechtigt zu berücksichtigen. Dazu brauche es jedoch den politischen Willen, das sei nicht konfliktfrei.

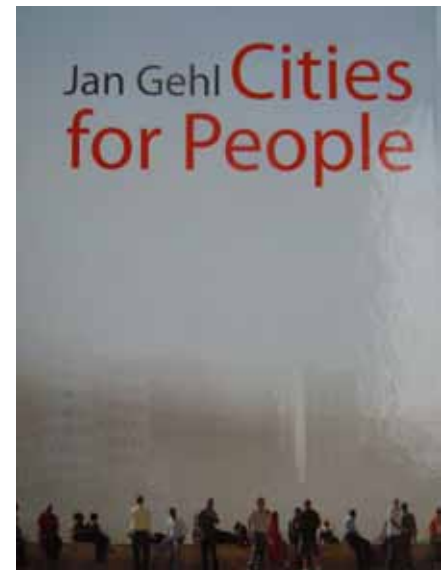
Es gab auch kritische Stimmen: „Wenn nicht klar ist, dass Geld zur Umsetzung der Vorschläge vorhanden ist, dann verplempern wir hier unsere Zeit.“

21. Mai 2014: „KVB für’n Zwanni?“ – Auf diese griffige Formel brachte eine große Kölner Boulevardzeitung das Ergebnis einer Meinungsumfrage, bei der sich die Mehrheit der Befragten für eine monatliche Flatrate für die Nutzung von Bussen und Bahnen ausgesprochen hatte.

Die skeptische Haltung der KVB zu diesem Vorschlag wurde in dem Artikel gleich mitgeliefert. Zweifellos würden mit solch einer Flatrate viele auf Bus und Bahn umsteigen und das tägliche Verkehrschaos mindern sowie die Umwelt entlasten. Doch dazu müsse die KVB, die jetzt schon an Kapazitätsgrenzen stoße, kräftig in die Infrastruktur investieren. Dies bedeute unterm Strich höhere Kosten, aber keine höheren Einnahmen – das Defizit würde steigen.

Kommentar: Eine gewisse Angst der KVB (und wohl auch der Politik) vor der massenhaften Nutzung ihrer Produkte ist spürbar – da lohnt es sich, einmal einen Blick über den Zaun zu werfen, nämlich auf die Automobilhersteller. Bislang ist von keinem bekannt, der die Produktion und den Verkauf seiner Produkte wegen Kapazitätsproblemen bei den Straßen einschränkt und seinen Kunden keinen Stau zumuten möchte. In der Automobilbranche heißt die Devise: so viele Autos verkaufen wie möglich und dann über die Kunden Druck auf die Politik zur Erweiterung der Infrastruktur ausüben – ein bis heute sehr erfolgreiches Vorgehen.

8. September 2014: „Kölner Perspektiven zum öffentlichen Raum“ so lautete der Vortrag, den Jan Gehl, ein international renommierter Stadtplaner aus Kopenhagen, auf Einladung der Stadt Köln im bis auf den letzten Platz besetzten



„Städte für Menschen“ – Titel eines 2010 erschienen Buchs von Jan Gehl

Saal im Rautenstrauch-Joest-Museum gab. Es ging dabei um die Frage, wie Köln attraktiver und zukunftsweisend gestaltet werden kann.

Der Kölner Beigeordnete für Stadtentwicklung ahnte wohl, was Jan Gehl vortragen würde, und wies vorsorglich auf die Kluft zwischen den Vortragsinhalten und der Kölner Wirklichkeit hin. Diese Kluft war wohl auch dem Kopenhagener Stadtplaner bewusst: Publikumswirksam überreichte er nach dem Aufzeigen besonders beeindruckender Beispiele dem Beigeordneten die entsprechenden Passagen aus dem Radverkehrskonzept der Stadt Kopenhagen mit den Worten „Für Ihren Bürgermeister“, der übrigens der Veranstaltung fernblieb.

20. September 2014: Unter dem Namen „Harmonische Mobilität“ startet jetzt die französische Stadt Grenoble zusammen mit Toyota drei Jahre lang die intelligente Kombination von individuellen und öffentlichen Verkehrsmitteln. Der Automobilhersteller steuert hierzu ein Individual-Verkehrsmittel namens i-Road bei. Dabei handelt es sich um ein 2,35 Meter langes und nur 87 cm breites elektrisch angetriebenes Dreirad, welches über zwei jeweils 2 kW leistende Radnabenmotoren an den beiden Vorderrädern angetrieben wird. Gelenkt wird über das Rad im Heck. Die Hecklenkung sorgt für einen extrem engen Wendekreis von gerade mal drei Metern



Das i-Road bei einer Testfahrt [Foto: Toyota]

– und für ein ganz eigenes Fahrgefühl. Je nach Geschwindigkeit und Kurvenradius neigt sich der i-Road zudem automatisch wie ein Motorrad in die Kurve. Das Leergewicht des vollverkleideten Fahrzeugs beträgt lediglich 300 Kilogramm; es hat zwei hintereinander angeordnete Sitze und ist auf maximal 45 km/h abgeriegelt. Die angegebene Reichweite des Lithium-Ionen-Akkus beträgt 50 Kilometer.

Kommentar: Mit 2 kW auf 45 km/h – im Vergleich dazu fängt die A-Klasse von Mercedes bei 90 kW an, also 45 mal so viel. Interessant sind auch die 87 cm Breite – mit solchen Fahrzeugen könnte man den städtischen Straßenraum ganz

anders aufteilen. Noch werden diese Fahrzeuge von der deutschen Automobilindustrie müde belächelt ...

20. Oktober 2014: Die Stadtverwaltung stellte mithilfe von Fachleuten die in der Innenstadt geplante Radverkehrsführung vor. Ziel war die Festlegung eines Hauptroutennetzes. Das Interesse war groß, es gab viele Anregungen, aber auch einiges an Kritik. Eine Teilnehmerin berichtete davon, dass zu einigen der vorgestellten Maßnahmen Beschlüsse aus den neunziger Jahren des letzten Jahrhunderts vorlägen.

24. Oktober 2014: An der Ecke Cinedom/Maybachstraße soll laut einer Verwaltungsvorlage für den Verkehrsausschuss zu den existierenden vier Fahrspuren eine zusätzliche fünfte Spur für Autos gebaut werden, damit das unterirdische Parkhaus eine bequemere Autozufahrt bekommt. Damit würde sich die von vielen Radfahrern bereits heute als Zumutung empfundene Situation nicht verbessern, sondern noch verschlechtern.

Kommentar: Selten wurde innerhalb einer einzigen Woche so deutlich, dass es bezüglich der Verkehrspolitik der



Langes Warten vor der Tiefgarageneinfahrt am Cinedom

Stadt Köln zwei grundverschiedene Welten gibt: Einerseits die Welt der Radfahrer, hier wird geplant und vom Vorrang für den Radverkehr gesprochen und sich auf des Oberbürgermeisters Strategiepapier „Köln mobil 2025“ berufen, dessen Leitziel Nummer 7 lautet: „Wir wollen im innerstädtischen Verkehr die Potenziale des Fahrradverkehrs noch weiter ausschöpfen“ – andererseits die Welt der Wirklichkeit: Hier werden ganz einfach Straßen für den motorisierten Individualverkehr gebaut, gerne auch zulasten des Rad- und des Fußverkehrs. Ein Schelm, wer Böses dabei denkt ...

Hans-Georg Kleinmann



Ihre grüne Druckerei im Rheinland

Bei uns sind alle Farben grün!

Günstig, grün und gut



Wir verarbeiten Papiere aus nachhaltiger Forstwirtschaft und sind **FSC-zertifiziert**.



Modernste Ausstattung sowie standardisierte und garantierte Qualität durch **PSO-Zertifizierung**.



Wir produzieren zu 100% mit **Ökostrom** aus Wasserkraft.



Ihr Dienstleister rund um das Thema **Kommunikation**, nicht nur für Printmedien – mit einer konsequent **ökologisch** ausgerichteten Medien- und Druckproduktion.



Wir tun etwas gegen den Klimawandel und drucken **CO₂-neutral**.

BESUCHEN SIE UNSEREN PRINT-SHOP
www.grün-gedruckt-shop.de

grün gedruckt.de
eine Marke der schloemer-gruppe

Fritz-Erler-Straße 40
52349 Düren
Tel. 024 21/94 88 88
Fax 024 21/94 88 8-10
info@schloemer.de

www.grün-gedruckt.de

Aktuelle Informationen unter:

www.facebook.com/gruengedruckt

www.twitter.com/gruen_gedruckt

<http://gplus.to/GruenGedruckt>



Bekommt Köln eine umweltfreundliche Mobilität?

„Köln mobil 2025“ – ein Strategiepapier

Anmerkungen aus Sicht des VCD zu dem städtischen Strategiepapier zur Mobilität in Köln im Jahr 2025

Nach einer Prognose soll die Einwohnerzahl in Köln bis zum Jahr 2025 um bis zu sechzigtausend Einwohner wachsen. Um der zunehmenden Bedeutung des Klimaschutzes und die notwendige CO₂-Reduzierung im Verkehrssektor besser in den Griff zu bekommen und um der Beeinträchtigung der Umwelt genügend Einhalt zu bieten, hat die Stadt eine Arbeitsgruppe gebildet und ein Strategiepapier „Köln mobil 2025“ vorgestellt, dessen übergeordnete Leitziele nebenstehend abgedruckt sind.

Damit will die Stadt Köln sich den Herausforderungen stellen, die der wachsende Verkehr in Zukunft bringen wird.

Allgemeine Absichtserklärungen

Diese Leitziele sind leider als wenig greifbare allgemeine Absichtserklärungen zu verstehen, denn es werden keine konkreten Schritte benannt.

Nach der Beschreibung der Leitziele „Köln mobil 2025“ folgten über 14 Seiten allgemeine Erklärungen zum Status Quo mit längst bekannten Feststellungen über die grundlegende notwendige Sanierung der Verkehrsinfrastruktur. Versäumnisse werden zum Teil liebevoll umschrieben und kleine Fortschritte und positive Bestandteile werden stärker hervorgehoben, als es die allgemeine Öffentlichkeit wahrnimmt.

In der Einleitung steht, dass man den öffentlichen Personennahverkehr, das Fahrradfahren und das Zufußgehen stärker fördern will, ein guter Vorsatz. Wie soll dies aber gehen, wenn man gleichzeitig dem Autoverkehr die Erreichbarkeit seiner Ziele weiterhin uneingeschränkt gewährleisten will?

Einerseits wird der notwendigen Sanierung der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur der Vorrang vor dem Ausbau eingeräumt, aber gleichzeitig wird, um die Leistungsfähigkeit der wachsen-

den Stadt zu gewährleisten, die Notwendigkeit zur Weiterentwicklung der Infrastruktur hervorgehoben.

Ausbaupotenzial bei Rad und ÖPNV

Bei möglichen Ausbaumaßnahmen legt man den Fokus auf den Fahrradverkehr und den öffentlichen Personennahverkehr, aber wenn der für die Verkehrsinfrastruktur vorhandene Platzbedarf nicht oder kaum vergrößert werden kann, so



Baudezernent Franz-Josef Höing, OB Jürgen Roters und Christian Dörkes vom Stadtplanungsamt bei der Vorstellung des Konzepts.

kann es nur zu einer anderen Verteilung der bisherigen Benutzungsfläche kommen. Dass heißt, dass das bisher hauptsächlich für den Autoverkehr ausgerichtete Verkehrsnetz zurückgebaut werden muss, um hierdurch mehr Platz für den ÖPNV, den Rad- und Fußverkehr zu bekommen.

Die Belange des Fahrradverkehrs sollen beim Umbau von Straßen und Plätzen mit Vorrang beachtet werden und ebenso die von Fußgängern und mobilitätseingeschränkten Personen.

„Dies betrifft zum Beispiel den Rückbau von Fahrstreifen und Abbiegespuren, die Integration von Radverkehrsanlagen, die Öffnung aller Einbahnstraßen für den Radverkehr, die Verbreiterung von Gehwegen, den Abbau von freilaufenden Rechtsabbiegern und die bessere Querbarkeit von Kreuzungen für unmotorisierte Verkehrsteilnehmer.“

„In der Innenstadt soll ein Teil des Straßenraums wieder an die Bürger-

rinnen und Bürger zurückgegeben werden.“ Das würde einen Abbau der Parkplätze bedeuten.

Diese Ansätze sind auf jeden Fall zu begrüßen, auch die Einführung von Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit, aber warum nur in Wohngebieten? Tempo 50 sollte die Ausnahme sein und nur auf wenigen Hauptverbindungsstraßen, gelten. Das zur Zeit parallel diskutierte Radverkehrskonzept Innenstadt ist ein erster guter Ansatz zur Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur.

Der ÖPNV soll weiter ausgebaut werden, insbesondere der Bahnknoten Köln mit seiner regionalen Anbindung und einige Stadtbahnlinien sollen verlängert werden.

„Geeignete Verknüpfungspunkte sollen zu ‚Mobilitätsdrehscheiben‘ weiterentwickelt werden, die auch über Bikeshaaring- und gegebenenfalls Carsharing-Angebote verfügen.“ Ob die angestrebte Erhöhung der Platzkapazitäten durch den städtischen Nahverkehrsanbieter KVB ausreichend ist, scheint eher fraglich!

Die Einführung von parallel geführten Buslinien wird nur „gegebenenfalls“ im „Einzelfall“ und dann nur „übergangsweise“ in Erwägung gezogen. Auf bestimmten Strecken sollten solche Buslinien auf entsprechenden Busspuren zur Entlastung der Beförderungsspitzen die Regel sein.

Das vorgelegte Strategiepapier „Köln mobil 2025“ mit den Leitzielen und Handlungsempfehlungen soll in den nächsten Jahren durch einen „mit der Bürgerschaft zusammen erarbeiteten Verkehrsentwicklungsplan („Stadtentwicklungskonzept Mobilität und Verkehr“) konkretisiert und mit messbaren Zielindikatoren versehen werden.“

Zum Abschluss können wir nur hoffen, dass die Beteiligung der Öffentlichkeit die wünschenswerte Verbesserung bringt, die im Strategiepapier nicht ausreichend zum Ausdruck kommt, und alles vom Rat beschlossen und von der Verwaltung umgesetzt wird.

Wolfgang Kissenbeck



Auszug aus dem Strategiepapier Köln mobil 2025

Übergeordnete Leitziele

Im Mobilitätssektor sind viele berechnigte Ansprüche und Wünsche in Einklang zu bringen. (...) Teilhabe an der Gesellschaft, die sich z. B. über die Erreichbarkeit zentraler Einrichtungen aus allen Teilen der Stadt in adäquater Zeit und zu adäquaten Kosten definiert, [muss] für alle Bevölkerungsgruppen gesichert sein. (...) Köln mobil 2025 definiert daher folgende übergeordnete Leitziele:

1. Als lebenswerte und klimafreundliche Stadt bekennt sich Köln zu einer menschengerechten und umweltverträglichen Mobilität.
2. Köln verfolgt in der Verkehrsentwicklung einen regionalen Ansatz und setzt sich zum Ziel, die Diskussion von Verkehrsfragen mit der Region zu intensivieren.
3. Die Verkehrsplanung wird stärker als bisher in den städtebaulichen Kontext der Stadt Köln eingebettet. Die verkehrliche Infrastruktur zeichnet sich durch eine entsprechende Qualität aus.
4. Als wachsende Stadt mit erhöhtem Erneuerungsbedarf in der Bausubstanz muss Köln sowohl den Erhalt als auch den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur gewährleisten.
5. Die Mobilität der Zukunft muss sich stärker auf die Verkehrsangebote des Umweltverbunds ausrichten, gerade auch vor dem Hintergrund des prognostizierten Wachstums. Dies betrifft die Wechselwirkungen mit der Stadtentwicklung, die Investitionen in den Ausbau der Infrastruktur sowie verkehrslenkende Maßnahmen. Köln wird 2025/2030 mit einem Anteil des Umweltverbundes von zwei Dritteln am gesamten Verkehrsaufkommen die Lebensqualität in der Stadt sichern und steigern.
6. Als Rückgrat der Mobilität werden die Angebote aus S-Bahn, Stadtbahn und Bussen mit höherer Priorität weiter ausgebaut.
7. Durch weitere Maßnahmen zur Förderung des Fahrradverkehrs werden dessen große Potenziale für die innerstädtische Mobilität erschlossen.
8. Die Aufenthaltsqualität für Fußgänger im Stadtraum genießt hohe Priorität.
9. Die Erreichbarkeit der Ziele für den Autoverkehr, insbesondere den Wirtschafts- und Lieferverkehr, wird weiterhin gewährleistet. Die zunehmenden Fahrten im Segment der Kurier-, Express- und Paketdienste sowie im Anlieferverkehr werden intelligent gesteuert, um die Beeinträchtigungen für die Bürger zu minimieren.
10. Die künftige Entwicklung Kölns als Industriestandort und Logistikknoten wird durch eine leistungsfähige Infrastruktur gefördert. In Zusammenarbeit mit Handel, Industrie und Transportgewerbe werden die Voraussetzungen für den Gütertransport auf Dauer gesichert, wobei der Schwerpunkt auf die Quell- und Zielverkehre der ansässigen Unternehmen gelegt wird. □

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

0221 94 40 230

nur BIO!
nur köstlich!



Kandidatur für den Umweltschutzpreis der Stadt Köln 2014 „Teilen statt Besitzen“

Skizze des Wettbewerbsbeitrag des Siedlungsvereins Nachbarn60

Die Stadt Köln hat am Umweltschutz interessierte Bürger, Initiativen und Institutionen aufgerufen, sich am diesjährigen Umweltschutzpreis zu beteiligen. Der Preis zeichnet Umweltschutzvorhaben aus, die zu einer ökologischen Verbesserung im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung beitragen.

Der Siedlungsverein der autofreien Siedlung Köln-Nippes ist dem Aufruf der Stadt gefolgt und hat im September seine Bewerbung mit dem Projekt „Teilen statt Besitzen“ eingereicht.

Vielzahl von Gebrauchsgütern

Der Verein hält zahlreiche Gebrauchsgüter für mehr als 1.400 Menschen zur Ausleihe bereit, darunter auch vieles, was die alltägliche Mobilität erleichtert:

- Transportmittel wie Plattform- und Bollerwagen, Sack- und Paketkarren, Fahrradanhänger, Fahrradkörbe,
- Tandems,
- Fahrradluftpumpe und Fahrradreparaturstände,
- faltbarer Rollstuhl sowie Gehhilfen,
- Biertischgarnituren, Pavillons, ein großes Festzelt für 100 Personen, Geschirr, Kaffeekannen, Feuerkörbe/Grills,
- Gokarts, Einräder, Pedalos, mobile Fußballtore und anderes Spielzeug für Kinder und Jugendliche,
- mobile Tischtennisplatte.

Viele Gegenstände sind in der Mobilitätsstation untergebracht, einem 36 Qua-

dratmeter großen Raum am Siedlungseingang, der rund um die Uhr mittels Transponder betreten werden kann. Die Spiel- und Sportgeräte sowie eine öffentliche Fahrradluftpumpe sind in der Siedlung verteilt.

Die Ausleihe und auch die Rückgabe werden durch die selbständige Eintragung in einem Ausleihbuch dokumentiert. Eine Arbeitsgruppe des Vereins kümmert sich um Pflege und Reparaturen, bei Bedarf unter Einschaltung lokaler Firmen.

Durch jährliche Beiträge von 40 bis 60 Euro pro Haushalt werden die laufenden Kosten des Projektes gedeckt. Die meisten Nutzer wohnen im Stellwerkviertel; manche auch in der näheren Umgebung.

Intensive Nutzung schont Ressourcen

Aus dem Projekt ergeben sich Verbesserungen für die Umwelt. Natürliche Ressourcen werden geschont, und CO₂ wird vermindert. Die Gebrauchsartikel werden intensiv genutzt. Es brauchen für die Gemeinschaft viel weniger Dinge angeschafft zu werden als für die vielen einzelnen Haushalte, es werden hochwertigere Produkte, die sich an Qualität und Langlebigkeit orientieren, angeschafft und keine kurzlebigen Billigprodukte.

Die Erfahrung zeigt, dass die Bewohner sorgsam mit den geliehenen Dingen umgehen. Die Gemeinschaft und das Zusammenleben werden durch die gemeinsame Nutzung von Dingen gestärkt: Die Bewohner erleben soziale Kontakte mit anderen Bewohnern des Viertels und lernen, etwas mit anderen Menschen zu teilen.

Das Projekt fördert das gemeinsame Spiel von Kindern: Diese lernen früh den selbständigen Umgang mit Gemeineigentum. Die vorwiegend für draußen gedachten Spielzeuge und -geräte laden ein zum Aufenthalt im Freien und somit zur



Fahrradanhänger, Sackkarren und Plattformwagen – nur eine kleine Auswahl der verfügbaren Gebrauchsgüter

Bewegung und zum Spiel mit anderen Kindern.

Das Projekt kann einen Anstoß zur Änderung des individuellen Lebensstils hin zu mehr Nachhaltigkeit geben und einen Schritt von der Überfluggesellschaft zu einer Gesellschaft der Nachhaltigkeit darstellen.

Auch ein Modell für andere Stadtviertel

Unterstützung erfuhr das Projekt durch das Wuppertal Institut für Klima, Umwelt und Energie. Es hat die Mobilitätsstation, die das Gros der ausleihbaren Gegenstände beherbergt, als Referenzmaßnahme mit hohem Klimaschutzbeitrag in seinem für die Stadt Köln erarbeiteten Klimaschutzkonzept aufgeführt. Ferner schlägt das Institut diese Einrichtung auch als Modell für andere Stadtteile und Siedlungen vor.

Hans-Georg Kleinmann



Besichtigungstermin 21. März 2015

In einer Führung durch die autofreie Siedlung Köln-Nippes werden das Projekt „Teilen statt Besitzen“ und die Mobilitätsstation vorgestellt.

Die Führung erfolgt am Samstag, den 21. März 2015, und beginnt um 11 Uhr.

Treffpunkt ist der Wartburgplatz in Köln-Nippes. Zusätzliche Infos unter www.nachbarn60.de.



Gruppenraum mit kleiner Bücherei

Hop-on, hop-off.

**Mobile Vielfalt
mit Bus & Bahn**



VRS

...verbindet!

Verkehrsverbund
Rhein-Sieg

Alle Infos zu Tickets und Tarifen unter:
www.vrsinfo.de

Denkanstoß

Das autonome Auto – ein großer Sprung nach vorne?

Menschen können unaufmerksam sein, leichtsinnig, abgelenkt oder auch überfordert – solche und andere in den meisten Lebenssituationen in der Regel harmlosen Gemütszustände können sich jedoch am Steuer eines Automobils gravierend auswirken. Wie wäre es hingegen, wenn die fahrerlosen Autos, an denen vor allem der Internetkonzern Google arbeitet, unsere Straßen erobern?

Polizeidirektor Simon, bis vor Kurzem bei der Kölner Polizei für Verkehrssicherheit zuständig, ist bekannt für seine mitunter umstrittenen Äußerungen. Im Rahmen einer Anhörung zur Weiterentwicklung der städtischen Mobilität beim Kölner Oberbürgermeister stellte er fest, dass 99 Prozent aller Verkehrsunfälle auf menschliche Fehler zurückzuführen seien und dass unfallfreies Fahren nur durch die Einführung sogenannter autonomer oder fahrerloser Autos gelingen könne.

Hier könnte Herr Simon durchaus Recht haben. Trotz zahlreicher Kampagnen und Appelle gelingt es seit Jahren nicht, die Unfallzahlen nachhaltig zu senken. Zuletzt stiegen sie sogar wieder an, vermutlich verursacht durch „Nebentätigkeiten“ der Verkehrsteilnehmer, wie Telefonieren oder Texten. Die „Vision Zero“, also null Unfalltote, bleibt leider eine Vision. Der fehlerfreie Mensch wird immer ein Wunschbild bleiben.

Genau hier setzt das autonome Auto an: Durch Kamera- und Radarsysteme gibt es einen permanenten Rundumblick, es gibt keine toten Winkel mehr. Die Höchstgeschwindigkeit, die in der Stadt nicht mehr als 30 km/h betragen sollte, wird automatisch beachtet und eingehalten. Die Reaktionszeiten für Bremsvorgänge sind minimal, bei Gefahr erfolgt eine sofortige Vollbremsung.

Keine Unfälle mehr durch menschliche Fehler

Nach einer Einführungs- und Optimierungsphase werden die Systeme so ausgereift sein, dass es zumindest in der

Stadt so gut wie keine Unfälle mehr geben wird. Dann wird Vision Zero endlich keine Vision mehr sein.

Mit der Einführung von fahrerlosen Autos wird sich das Mobilitätsverhalten drastisch ändern: Da Mann nicht mehr durch seinen persönlichen Fahrstil imponieren kann, wird der Drang zum eigenen Auto weiter nachlassen. Stattdessen stellt man/frau sich an den Straßenrand und holt sich per App das nächste freie Fahrzeug heran, steigt ein und gibt das Ziel ins Navigationssystem ein. Wer alleine fahren will, bezahlt etwas mehr. Wer bereit ist, andere mitfahren zu lassen, weniger.

Auch gut für den ÖPNV

Auch der öffentliche Personennahverkehr wird einen großen Schritt nach vorne machen: Fahrerlose Kleinbusse werden überall dort eingesetzt, wo sich bislang der Betrieb von Bus und Bahn aufgrund des Verkehrsaufkommens nicht rechnete. Fahrplanlücken am Wochenende werden der Vergangenheit angehören, große Knotenpunkte wie Wei-

den-West werden nach wie vor hoch frequentiert sein, allerdings wird aus dem Park&Ride eine Art Kiss&Ride werden.

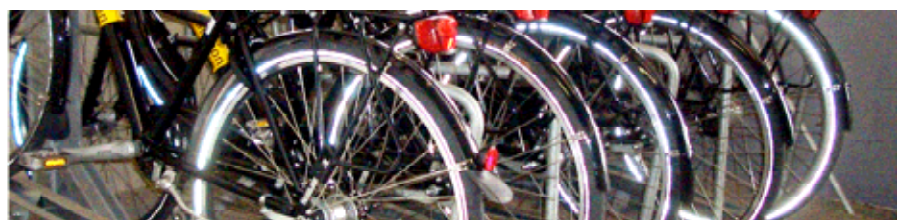
Mit Lenkrad oder ohne?

Hinter den Kulissen tobt derzeit ein heftiger Kampf um den Automobilmarkt der Zukunft: Während Google ganz auf das autonome Fahren setzt – das vorgestellte Auto hat gar kein Lenkrad mehr, hält die deutsche Automobilindustrie noch dagegen und möchte den Fahrer auf keinen Fall überflüssig machen. Dieser soll jederzeit eingreifen und übernehmen können. Chunks Mui, amerikanischer Mobilitätsberater und Buchautor hält davon wenig: Aus Sicht der Verkehrssicherheit ist es viel zu gefährlich und viel zu teuer, die Menschen noch selbst Auto fahren zu lassen.

Hans-Georg Kleinmann



Wer sich über das Google-Auto informieren möchte, findet ein (englischsprachiges) Video unter www.youtube.com/watch?v=CqSDWoAhvLU.



Öffnungszeiten: Mo. – Fr. 5.30 – 22.30 Uhr | Samstags 6.30 – 20.00 Uhr | So. und Feiertags 8.00 – 20.00 Uhr



First Class Unterkunft für Ihr Fahrrad

Die Radstation bietet über 900 bewachte Fahrrad-Stellplätze im Parkhaus direkt am Kölner Hauptbahnhof. In kürzester Zeit zur Bahn, in die Innenstadt, zum Dom oder zum Shoppen – Ihr Fahrrad steht trocken und sicher. Ob Dauerkunde mit einem Monats- bzw. Jahresticket oder als Tageskunde, wir bieten Ihrem Rad Bewachung und Schutz an 365 Tagen im Jahr – ein Service, den Sie an keinem öffentlichen Platz rund um den Bahnhof finden.

Bei Bedarf sorgt unsere Meisterwerkstatt darüber hinaus für professionellen Reparatur- und Reinigungsservice.

Preise

Tagesticket	0,80 EUR
Monatsticket	8,00 EUR
Jahresticket	80,00 EUR
Persönlicher Stellplatz (gilt ein Jahr)	99,00 EUR

Radstation
Hauptbahnhof Köln

Breslauer Platz, 50667 Köln,
Tel. (0221) 139 71 90
Fax (0221) 139 71 91
Mail: Radstation@invia-Koeln.de
www.radstationkoeln.de

Mein Weg zur Arbeit (Teil 3)

Alternativen zum Automobil

Dieser Artikel setzt die Reihe zu Arbeitswegen fort. Die Berichte zeigen, dass es für den Weg zur Arbeit gute Alternativen zum Auto gibt. Gerne mag die Leserschaft auch über ihren eigenen Weg zur Arbeit berichten – wir freuen uns über weitere interessante Beiträge. Diesmal sprachen wir mit Axel, Er fährt täglich mit dem Fahrrad 15 Kilometer von Kerpen-Horrem nach Köln-Bocklemünd und zurück.

Seit wann fährst Du diese Strecke? Schon seit drei Jahren. Anfangs noch ab und zu auch mit dem Auto oder öffentlichen Verkehrsmitteln. Seit etwa ein-einhalb Jahren nur noch mit dem Rad.

Welche Strecke legst Du zurück? Von Horrem aus quer über den Villerücken entlang der B 55 nach Königsdorf, von dort nach Brauweiler und dann durch Köln-Widdersdorf nach Bocklemünd. Ich habe mir einige Varianten erschlossen, die Kürzeste ist etwas über 14, die Längeren sind etwa 16 Kilometer lang. Wenn ich Zeit und Lust habe, fahre ich auch schon mal über Glessen und Oberaue oder Frechen, dann kommen etwa 20 bis 25 Kilometer auf einer Strecke zusammen.

Sind schon mal Probleme aufgetreten? Beim Fahrrad gibt es ab und zu mal einen Platten. Ich habe aber immer Wechselwerkzeug für Reifen und Schläuche dabei. Seitdem ich mit dem Rad fahre, bin ich pünktlicher, weil die Fahrzeit viel berechenbarer ist als mit dem Auto oder auch mit der Bahn.

Fährst Du auch bei schlechtem Wetter? Ja, ich habe gute leichte Regenkleidung, die ich auch immer dabei habe. Im Winter montiere ich Spikes-Mäntel auf mein Tourenrad, so dass ich auch für Schnee und Eis gerüstet bin.

Bist Du nach der Ankunft sitzungstauglich? Ich habe das Glück, mich auf meiner Arbeit umziehen und frisch machen zu können. Auch kann ich meine Klamotten trocknen lassen und die fürs Büro auf der Arbeit aufbewahren. Sonst wäre das schwierig, denn ich fahre ja nur mit Muskelkraft und schwitze auf dieser Strecke schon ordentlich.

Wie sieht es mit der Gepäckmitnahme aus? Ich habe Rucksäcke in un-

terschiedlichen Größen. In meinem 30 Liter Rucksack bekomme ich schon einiges unter. Falls der auch nicht reicht, nutze ich mein Tourenrad mit einem Gepäckkorb zusätzlich zum Rucksack.

Wie kommst Du zur Arbeit, wenn das Fahrrad einmal defekt ist? Ich habe drei Räder (Tourenrad, Mountain-Bike und Rennrad). Zwei davon sind immer im Top-Zustand, so dass ich auch mit dem Rad fahren kann, wenn mal eines kaputt ist.

Hast Du diebstahlsichere Abstellmöglichkeiten? Mein Arbeitgeber hat überdachte und sichere Abstellanlagen auf unserem Betriebsgelände eingerichtet, das ist schon echt toll.

Wie mobil bist Du am Zielort? Auf meiner Arbeit bin ich eher Bürohengst und muss nicht mobil sein. Termine nach meiner Arbeit habe ich schon mal häufiger in Köln und Umgebung, für die nutze ich auch ausschließlich das Rad. Für den Fall brauche ich dann eine Ersatz-Kleidergarnitur, die ich im Rucksack morgens schon mitnehme. Es hat schon einige Zeit und Übung gebraucht, für diese Fälle eine Routine zu entwickeln, aber mittlerweile kann ich das gut organisieren.

Kommst Du nicht doch manchmal in Versuchung, das Auto zu benutzen? Am Anfang kostete es schon Überwindung, morgens die rund 50 Höhenmeter den Villerücken hinauf zu strampeln. Auch bei starkem Westwind – und der bläst recht häufig – ist Überwindung gefragt. Die Stürme im Winter und Frühjahr haben mich ordentlich durch-



gerüttelt. Aber ich habe mich im Laufe der Zeit an solche Widrigkeiten gewöhnt und mich auch entsprechend ausgerüstet. Und das unmittelbare Erleben der Natur, die vielen wunderschönen Fahrten durch herrliches Wetter und die intensivere Sicht auf meine Umwelt, die ich durch das Radfahren erlangt habe, würde ich nicht wieder gegen die vorgebliche Bequemlichkeit des Autofahrens eintauschen.

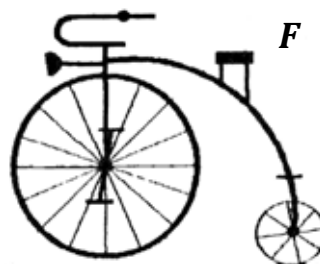
Viele Leser werden so ambitioniertes Radfahren nicht wollen oder aus unterschiedlichen Gründen nicht können. Was sagst Du denen? Ich konnte mir vor drei Jahren auch nicht vorstellen, dass ich das mal so konsequent machen würde. Am Anfang und auch noch einige Zeit war das eine richtige Gewöhnungs- und auch Lernphase. Aber es hat sich gelohnt.

Hans-Georg Kleinmann



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

CarSharing mit Cambio, Car2Go und DriveNow

Die neue Konkurrenz

Das CarSharing ist kein Nischenprodukt mehr. Durch die seit zwei Jahren auch in Köln tätigen neuen Anbieter ist das Autoteilen fast schon ein Massenphänomen geworden. Aus diesem Anlass sprachen wir mit drei Anbietern – nachfolgend eine Zusammenfassung der Gespräche mit Tanya Bullmann von cambio, Andreas Leo von Car2Go und Michael Fischer von DriveNow.

Klassisches CarSharing gibt es in Köln seit über 20 Jahren. Cambio Carsharing, die früher „Stattauto“ hießen, bieten an Dutzenden Stationen im kompletten Stadtgebiet stationsgebundenes Carsharing an. Das neue CarSharing wird in Köln vor allem durch Car2Go und DriveNow symbolisiert. Die kleinen weiß-blauen Smarts von Car2Go und die Minis sowie gelegentlich einen BMW von DriveNow sieht man immer häufiger durch Köln fahren. Sie unterscheiden sich von cambio dadurch, dass sie nach Benutzung nicht mehr an eine Station zurückgebracht werden müssen, sondern innerhalb der Stadt an einer beliebigen Stelle abgestellt werden können (sogenannte Free-Floater). Sie haben einen weit höheren Zeitpreis, aber meist keinen zusätzlichen Kilometerpreis, sind daher bei kurzen Einwegfahrten dem klassischen CarSharing daher preislich ebenbürtig oder sogar billiger.

CarSharing ist „in“. Auf der CeBIT 2013 stieg sogar die Bundeskanzlerin testweise in ein CarSharing-Auto, auch wenn sie einräumte, das im Alltag nicht zu nutzen – warum eigentlich nicht? Das Motto war damals die „Shareconomy“, also die Wirtschaft, in der man alles teilt: das Auto, den Bollerwagen, die Bohrmaschine und vieles mehr.

Smartphones fördern CarSharing

Es wurde in den Gesprächen mit den drei Anbietern überdeutlich, dass die technische Entwicklung eine treibende Kraft dieses neuen Phänomens ist. Ohne Smartphones sind Car2Go und DriveNow kaum denkbar. Aber auch cambio profitiert davon, da

Bordcomputer immer häufiger die klassischen Tresore ersetzen und es damit rentabel wird, auch an Standorten mit nur wenigen Autos eine neue Station zu eröffnen.

Der Mensch ist bequem. Das gilt auch für Köln. Wenn das nächste Teilauto weiter als 500 Meter entfernt steht, wird er es nicht nutzen. Deshalb baut cambio immer mehr kleinere Stationen, die näher an den Nutzern sind, und deshalb sind Car2Go und DriveNow so erfolgreich: Wenn man ein Auto vor der Nase hat, steigt man eher ein und kurbelt damit den Umsatz an, als wenn man weit bis zur nächsten Station gehen oder radeln muss.

ÖPNV und CarSharing

Die KVB hat eine Kooperation mit allen drei Anbietern – und zusätzlich auch mit Flinkster, der CarSharing-Tochter der Deutschen Bahn. Doch wieso macht die KVB das? Sind Kunden, die mit dem Teilauto fahren, nicht eine Konkurrenz zum ÖPNV? Nehmen sie der KVB nicht eher Kunden weg?

Nein, sagt Herr Leo von Car2Go. Die meisten CarSharing-Kunden haben sowieso ein Monatsabo der KVB, daher verlieren die kommunalen Nahverkehrsbetriebe durch die CarSharer keine Einnahmen. Im Gegenteil: Wer sein eigenes Auto abschafft, weil es CarSharing gibt, fährt vielleicht sogar häufiger mit dem ÖPNV, so das Kalkül. Vor allem aber, so Andreas Leo: Car Sharing macht die Mobilität flexibler im Kopf. Man steigt nicht mehr „einfach ins Auto, weil es eh vor der Tür steht“. Man überlegt sich jede Fahrt ganz bewusst und ist damit ansprechbarer für eine ökologische Wahl der Verkehrsmittel.



CarSharing und Taxigewerbe

Verlieren die Taxis an Kundschaft durch die CarSharer? Oberflächlich könnte man das meinen. Wer am Hauptbahnhof ankommt, nimmt heute vielleicht eher einen Free-Floater als ein Taxi, wenn die KVB gerade nicht fährt. Das ist preiswerter und auch ökologischer, weil die Rückfahrt ja entfällt. Andererseits gewinnt das Taxigewerbe auch an Kundschaft: Wer mit dem CarSharing-Auto zur abendlichen Party fährt, kann alkoholisiert mit dem Taxi zurückfahren. Gäbe es kein Car2Go und kein DriveNow, wäre man vielleicht beide Wege mit dem eigenen Auto gefahren und hätte auf Alkohol verzichten müssen.

Keiner der drei Anbieter sieht eine Konkurrenz durch Uber auf sich zukommen, sollte dieser neue Dienst in Deutschland doch legalisiert werden. Das erscheint mir jedoch wie Augenwischerei. Natürlich ist Uber derzeit noch illegal. Aber wenn sich das ändert, wird sich der Mobilitätsmarkt in großen Städten, also auch in Köln, radikal ändern. Darauf sind die alteingesessenen Anbieter in keiner Weise vorbereitet.

Statuswert und Benutzertypen

Der soziale Hintergrund von cambio einerseits und Car2Go und DriveNow andererseits ist ein völlig unterschiedlicher. Während cambio der Umweltbewegung entstammt und stolz darauf ist, dass ein Teilauto bis zu elf Privat-Pkw ersetzt, sind die beiden Free-Floater in Köln vielleicht sogar eine „Einstiegsdroge“ für junge Erwachsene, die sich noch kein eigenes Auto leisten können, aber über CarSharing jetzt doch in den



„Genuss“ des Autofahrens kommen. So würde kein Student mit dem Taxi zur Uni fahren, weil er dann als Snob erscheint. Eine Fahrt mit dem Auto eines Free-Floaters zur nächsten Vorlesung gilt derzeit jedoch unter Kommilitonen als „cool“, obwohl es kaum billiger als das Taxi ist. Die Nutzer von cambio sind daher im Schnitt auch über zehn Jahre älter als diejenigen der beiden Neulinge.

Verbreitung des Angebots

Entsprechend sind die Nutzerzahlen. DriveNow hat knapp 400.000 Kunden in Deutschland, fast identisch mit Car2Go. Etwa 70 Prozent dieser Kunden sind aktiv, die anderen sind Karteileichen. Da es bei Free-Floatern, im Unterschied zu cambio, keine monatliche Grundgebühr gibt, wächst die Nutzerzahl naturgemäß viel schneller, ja, sie explodiert geradezu. Andererseits steigt dadurch die Wahrnehmung von CarSharing im öffentlichen Raum, wovon indirekt auch cambio wieder profitiert.

Sowohl Car2Go (Start mit einem Pilotprojekt vor sieben Jahren in Ulm) als auch DriveNow (Start 2011 in München) liegen mit ihren Nutzerzahlen weit über

Plan und sind fast schon im Bereich der Gewinnschwelle, die Phase der Anfangsverluste ist also überwunden. Die Strategie der beiden Free-Floater unterscheidet sich jedoch. Während DriveNow nur auf absolute Großstädte fokussiert ist, und Düsseldorf nur wegen der Nähe zu Köln und dem Test „städteübergreifendes CarSharing“ im Programm ist, experimentiert Car2Go auch mit kleineren Städten wie Stuttgart und Frankfurt, ja sogar mit Bonn und Leverkusen, sowie verstärkt mit Städten wie Rom, Mailand, Wien, Kopenhagen und anderen ausländischen Metropolen.

Für cambio ist es zentral, dass man Unterstützung von der jeweiligen Stadtverwaltung erhält. Das klappt in Köln relativ gut, in Bremen noch besser. In Bonn scheint es hingegen mühsam zu sein. Eine starke Beschränkung ist für cambio die Tatsache, dass nur zehn Prozent aller Fahrzeuge im öffentlichen Raum, also auf oberirdischen Parkplätzen, die nicht in Privatbesitz sind, stehen dürfen. Da Car2Go und DriveNow entsprechende Vereinbarungen mit den Städten geschlossen haben, die ein freies Parken auf öffentlichen Park-



plätzen erlauben, unterliegen sie diesen Beschränkungen nicht. Sie zahlen dafür aber auch mehr Geld in die klammen kommunalen Kassen.

Fazit

Es ist zu begrüßen, dass durch die neue Konkurrenz Bewegung in den CarSharing Markt kommt, der in Köln von Stattauto vor vielen Jahren begründet wurde. Dadurch steigt das Bewusstsein der Menschen dafür, dass es eine Alternative zum eigenen Auto gibt. Wenn das in die richtigen Bahnen gelenkt wird, kann der Umweltverbund in Köln und Umgebung dadurch gestärkt werden.

Eberhard Blocher □

Agora Köln

Alternatives Mobilitätskonzept verabschiedet

Die Initiative „Agora Köln“ hat im Rahmen der ersten drei Kölner Mobilitätsgipfel ein alternatives Mobilitätskonzept entwickelt. Unter dem Titel „Verkehr des guten Lebens“ wurde es am 15. November 2014 vom Netzwerktreffen der Agora Köln verabschiedet.

Seit Januar 2014 hat die Themengruppe Mobilität der Agora Köln ehrenamtlich zusammen mit Mobilitätsakteuren und BürgerInnen an einem Konzept für einen anderen Verkehr in unserer Stadt gearbeitet. Dazu wurden drei Mobilitätsgipfel in der Alten Feuerwache veranstaltet. Die Gipfel dienten der Vernetzung der alternativen Mobilitätsakteure und der Bildung von Kleingruppen, welche acht Handlungsfelder definieren und beschreiben sollten. Diese sind Fuß-, Rad- und öffentlicher Verkehr, Auto und Carsharing, Gesundheits- und Klimaschutz, Verknüpfung von Verkehrsmitteln, Mo-



bilitätsmanagement sowie Logistik und Warentransport. Von besonderer Bedeutung dabei waren konkrete Maßnahmen und Forderungen, die in der aktuellen Ratsperiode umgesetzt oder geplant werden können. Zum Beispiel werden eine Fußverkehrsstrategie, die Umwidmung von Autoparkplätzen, Radschnellwege, Tempo 30, Verstärkerbusse, eine verbesserte Intermodalität, betriebliches Mobilitätsmanagement in der Verwaltung und zahlreiche firmenunabhängige Paketanlieferboxen eingefordert. Durch

das Konzept würde sich Köln von einer auto- in eine menschengerechte Stadt verwandeln. So könnte jedenfalls die Verkehrswende gestartet und unser Klima geschützt werden!

Da die Langfassung über 50 Seiten umfasst, wurde eine Kurzfassung erstellt. Diese wurde am 15. November 2014 auf dem Netzwerktreffen der Agora Köln bei nur einer Enthaltung verabschiedet und wird als ansprechende Broschüre gestaltet, gedruckt und an Entscheidungsträger verteilt. Das komplette Konzept wird letztlich Stück für Stück im Internet unter www.agorakoeln.de/mobilitaet veröffentlicht. Im Netz soll das vollständige Konzept durch Kommentare und Beiträge zu einer lebendigen Plattform werden.

Es bleibt zu hoffen, dass einige der guten Ideen recht bald umgesetzt werden und Köln dadurch bereits ein Stück lebenswerter wird.

Agora Köln □

Jahreshauptversammlung 10. Juli 2014

Weitere Ansprechpartner in der Region

Ein neues Mitglied im Vorstandsteam und zwei zusätzliche Regionalbeauftragte verstärken seit der Mitgliederversammlung die Arbeit des VCD Regionalverbands in und um Köln.

Neben einem Rückblick auf das Vereinsjahr diente das Treffen auch diesmal wieder dazu, Perspektiven für die zukünftige Arbeit zur Förderung eines umweltfreundlichen Verkehrs in der Region zu diskutieren sowie Vorstand, Landesdelegierte und Kassenprüfer zu wählen. Erfreulich: Wir können mit Wolfgang Kissenbeck einen Neuen im erweiterten Vorstand begrüßen. Er ist insbesondere fahrradpolitisch sehr aktiv, beispielsweise ist er einer der Hauptorganisatoren der alljährlichen Kölner Fahrrad-Sternfahrt.



Wolfgang Kissenbeck

Mehr regionale Ansprechpartner

Der VCD-Regionalverband Köln umfasst neben der Stadt Köln den Rheinisch-Bergischen Kreis, den Oberbergischen Kreis, die Stadt Leverkusen, den Rhein-Erft-Kreis und den Kreis Euskirchen. Er ist sehr daran interessiert, aus seiner Mitgliedschaft Aktive zu finden, die sich um die Verkehrsfragen und Verkehrspolitik auch in diesen umliegenden Gebieten kümmern. Die Anzahl der Regionalbeauftragten wurde deswegen auf der Mitgliederversammlung von eins auf drei erhöht.

Rheinisch-Bergischer Kreis

Seit 2010 ist Friedhelm Bihn aus Bergisch Gladbach im Rheinisch-Bergischen Kreis als Regionalbeauftragter aktiv. Ausgangspunkt war die Anfrage der Stadt Bergisch Gladbach an den VCD nach einer Beteiligung an der Entwicklung des Integrierten Stadtentwicklungskonzepts Bergisch Gladbach

– ISEK 2030. Seitdem ist er als fester Ansprechpartner für Verkehrsfragen bei der Stadt notiert. Jetzt steht die Erarbeitung des Mobilitätskonzepts in Bergisch Gladbach (MobiK GL) an. Außerdem ist Bergisch Gladbach seit Anfang 2013 Modellkommune des Verkehrsverbundes Rhein-Sieg für das Förderprojekt „Mobilität der Zukunft – Nachhaltiges Mobilitätsmanagement“, das noch bis Ende 2015 angesetzt ist. Bei diesen Projekten plant er, die VCD-Mitglieder in der Stadt über den Beratungsstand zu informieren und möglichst am Entwicklungsprozess zu beteiligen.

Friedhelm Bihn ist 64 Jahre alt, studierter Verkehrswirtschaftler und seit 35 Jahren als Fachjournalist für den Bereich Öffentlicher Personenverkehr bundesweit tätig. Er arbeitet seit 2009 im AK ÖPNV des Regionalverbandes Köln mit und ist seit 2013 Sprecher des AK ÖPNV im VCD-Bundesverband. Außerdem begleitet er regelmäßig die Arbeit des Ausschusses für Verkehr und Bauen des Rheinisch-Bergischen Kreises als Aufgabenträger für den ÖPNV. Seine **Kontaktdaten** sind:

Friedhelm Bihn
August-Kierspel-Straße 57
51469 Bergisch Gladbach
Mobil: 0163 5797980
E-Mail: rhein-berg@vcd-koeln.de

Rhein-Erft-Kreis

Für den Rhein-Erft-Kreis wurde das VCD-Mitglied Axel Fell von der Mitgliederversammlung als Beauftragter gewählt. Axel Fell ist 53 Jah-



Friedhelm Bihn



Axel Fell

re alt und wohnt in Kerpen-Horrem. Er kam hauptsächlich über das Radfahren zum VCD. „Ich werde jetzt zunächst einmal die Mitglieder des VCD im Rhein-Erft-Kreis zu einem Treffen einladen und gemeinsame Interessen und mögliche Aktivitäten ausloten“, so Fell, „ich würde mich aber auch schon vorab über viele Kontakte freuen.“ Hier seine **Kontaktdaten**:

Axel Fell,
Hauptstraße 32,
50169 Kerpen
Mobil: 0151 15322886
E-Mail: rhein-erft@vcd-koeln.de

Kreis Euskirchen

Für den Kreis Euskirchen wurde Sabine Müller als Kontaktperson gewählt. Sie wohnt in Köln, arbeitet jedoch seit vielen Jahren

in Euskirchen und pendelt fast täglich mit der Bahn von Köln-Süd zum Bahnhof Euskirchen und zurück. Innerhalb der Kreisstadt nutzt sie bevorzugt das Fahrrad oder manchmal auch den Stadtbus. Als erste Maßnahme möchte sie die Fortschreibung des Nahverkehrsplans verfolgen und hierzu Kontakt mit der Verwaltung des Kreises aufnehmen.

Es wäre großartig, wenn sich VCD-Mitglieder aus dem Kreis Euskirchen hierfür begeistern könnten, so dass sich vielleicht auch ein (kleiner) Arbeitskreis konstituieren könnte. Natürlich ist sie auch offen für weitere aktuelle verkehrsbezogene Themen im Kreisgebiet. Ihre **Kontaktdaten** sind:

Sabine Müller
Homburger Str. 10
50969 Köln
Mobil: 0177 6728101
E-Mail: euskirchen@vcd-koeln.de

VCD Regionalverband Köln



Der Verkehrsclub Deutschland (VCD) ...

.. setzt sich als Umwelt- und Verbraucherverband für die ökologische und sozialverträgliche Mobilität aller Verkehrsteilnehmer ein.

Bundesweit etwa 60.000 Mitglieder, hiervon rund 1.700 in der Region Köln, unterstützen seine verkehrspolitischen Ziele.

Der VCD Regionalverband Köln e. V. macht sich stark ...

- für die intelligente Verknüpfung aller Mobilitätsarten: Zufußgehen, Fahrrad-, Bus-, Bahn- und Autofahren
- für einen besseren und kundenfreundlicheren öffentlichen Nahverkehr in Köln und der Region: „Der Kunde als König in Bus und Bahn“
- für die Förderung des Fahrradverkehrs
- für die clevere Autonutzung durch Car-Sharing
- für den Schutz besonders gefährdeter Verkehrsteilnehmer: Behinderte, Kinder, Senioren

Der VCD ist seit Langem von offiziellen Stellen als qualifizierter Gesprächspartner anerkannt. So wie auf Bundesebene Verkehrskonzepte mit wichtigen Verbänden – darunter auch dem VCD – diskutiert werden, steht auch der VCD Regionalverband Köln e. V. in Kontakt mit den örtlichen Verwaltungsstellen, um für eine ökologischen Verkehrsgestaltung zu wirken.

Der VCD Regionalverband Köln e. V. bietet seinen Mitgliedern ...

- Interessenvertretung für die Anliegen ökologisch bewusster Verkehrsteilnehmer
- Mobilitätsberatung: intelligent mobil sein
- sechsmal im Jahr fairkehr: das bundesweite VCD-Magazin für Umwelt, Verkehr, Freizeit und Reisen
- mindestens zweimal im Jahr RHEIN-SCHIENE, die Zeitschrift für Verkehrspolitik in der Region Köln
- eine günstige Kfz-Versicherung: die Eco-Line
- weitere Versicherungen: Schutzbriefe, Rechtsschutz, Altersversorgung ...

Der VCD Regionalverband Köln e. V. engagiert sich in den Städten und Kreisen ...

- Köln
- Rhein-Erft-Kreis
- Rheinisch-Bergischer Kreis
- Leverkusen
- Kreis Euskirchen
- Oberbergischer Kreis



Unterstützen Sie unsere Arbeit als Mitglied.
Sichern Sie sich mit dem ökologischen
Kfz-Schutzbrief ab.
Dank Öko-Bonus schon ab 29 Euro.
Jetzt zum VCD wechseln!

Ich trete dem VCD zum 01. ☐ 10. ☐ 20. ☐ bei. Jahresbeitrag

- ☐ **Einzelmitgliedschaft** (mind. 56 Euro).....
- ☐ **Haushaltsmitgliedschaft** (mind. 68 Euro).....
alle Personen im selben Haushalt (die weiteren
Namen, Vornamen und Geburtsdaten bitte anheften!)
- ☐ **Reduzierter Beitrag** (mind. 28 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. Die angegebenen Beitragssätze gelten ab dem 1.1.2015.

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.

VCD Regionalverband Köln e. V.

Vorstandsteam

Eberhard Blocher, Ralph Herbertz, Bernd Herting, Helga Jochems, Wolfgang Kissenbeck, 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
www.vcd-koeln.de

Bürozeiten

Das VCD-Büro ist an zwei bis drei Tagen in der Woche besetzt. Kernöffnungszeiten sind montags von 15 bis 18 Uhr und donnerstags 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.

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 führt zu den gewünschten Informationen oder Personen.

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

- Radlager Nirala Fahrradladen GmbH, Sechzigstr. 6, 50733 Köln, Tel. 0221 734640, www.radlager.de
- Stadtrad, Bonner Str. 53 – 63, 50677 Köln, Tel. 0221 328075, www.stadtrad-koeln.de

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 Reisig, Lissy Sürth

Mitgegründet von Josiane Peters ☞

Anzeigenverwaltung: Ralph Herbertz

Bankverbindung:

IBAN: DE55 3702 0500 0008 2455 00
BIC: BFSWDE33XXX
Bank für Sozialwirtschaft Köln

Spendenkonto:

IBAN: DE98 3702 0500 0008 2455 02
BIC: BFSWDE33XXX
Bank für Sozialwirtschaft Köln

Auflage: 7.500 Exemplare

Satz/Druck: grüingedruckt.de :

Schloemer Gruppe GmbH
Fritz-Erler-Straße 40
52349 Düren

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

Diese Auflage enthält Beilagen der
VCD Umwelt & Verkehr Service GmbH
und von *cambio CarSharing*.
Wir bitten um freundliche Beachtung.

Spendenaufruf

Der VCD Regionalverband Köln möchte seine Serviceleistungen für Mitglieder und Interessierte verbessern und die informative Zeitschrift RHEIN-SCHIENE weiterhin kostenlos herausgeben.

Um all dies zu ermöglichen, braucht er finanzielle Unterstützung.

Werden Sie Unterstützer und spenden an den Regionalverband!

Unsere Spendenkonto:

IBAN: DE98 3702 0500 0008 2455 02
BIC: BFSWDE33XXX
Bank für Sozialwirtschaft Köln

Für Überweisungen ab 10,00 Euro pro Jahr übersenden wir Ihnen eine steuerlich abzugsfähige Spendenbescheinigung.
Bitte geben Sie Ihre Adresse im Verwendungszweck der Überweisung an.

Vielen Dank!



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



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



Regionalverkehr Köln GmbH



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